
XVIII LEGISLATURA

Senato della Repubblica

DISEGNO DI LEGGE N. 423

d'iniziativa del senatore RAMPI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MAGGIO 2018

Iniziative a sostegno della mobilità ciclistica

Onorevoli Senatori. – Organizzare una politica a favore della bicicletta implica una collaborazione tra molti settori della pubblica amministrazione tra i quali l'urbanistica, i lavori pubblici, i trasporti, l'educazione e la formazione; inoltre occorre coinvolgere il sistema produttivo e dei servizi, le imprese e i commercianti. Secondo il rapporto EU Cycling Economy, presentato a Bruxelles e realizzato da Ecf-European cyclists federation (Ecf), ogni anno la mobilità ciclistica nei 28 paesi dell'Unione europea vale benefici economici pari a 513 miliardi di euro, pari a 1.000 euro per ogni cittadino. I benefici della mobilità ciclistica non riguardano unicamente settori come i trasporti o le politiche ambientali, ma coinvolgono molte altre aree in cui l'Unione europea ha competenze specifiche come, ad esempio, la politica industriale, l'occupazione, la salute e le politiche sociali. I vantaggi della mobilità ciclistica si estendono anche ad ambiti sociali come l'integrazione dei rifugiati, l'accesso alla mobilità, l'impiego. Sono dati e numeri che dimostrano, ancora una volta, come la bicicletta rappresenti un grande contributo all'economia generale dell'Unione europea e possa essere un sostegno alle politiche in ambiti diversi: l'Unione europea ha tutto l'interesse a raccogliere tali vantaggi. Per fare questo è necessario avere una strategia condivisa sulla mobilità ciclistica in Europa, in grado di integrare i diversi aspetti. I benefici economici attesi sarebbero maggiori soprattutto in quei paesi dove la percentuale degli spostamenti sulle due ruote è attualmente piuttosto bassa. A livello nazionale, in Italia il quadro della situazione è

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA – 2018

ancora in chiaroscuro: a fronte di un incremento dei percorsi ciclabili del 47,7 per cento dal 2008 al 2015 (fonte ISTAT 2015), solo il 3,3 per cento delle persone ammettono che quotidianamente si spostano utilizzando la bicicletta (ISTAT 2017). Tuttavia, grazie a una domanda di turismo che privilegia la scoperta dei territori con mezzi climate friendly si è notevolmente sviluppato principalmente in ambito extraurbano il fenomeno del «cicloturismo», ovvero quei viaggi itineranti senza motivazioni agonistiche lungo percorsi su strade riservate alle biciclette o a scarso traffico. Come si ricorda nel documento di economia e finanza (DEF) 2017 i percorsi in ambito extraurbano su strade riservate alle biciclette (ciclovie), garantiscono agli utenti dei percorsi di qualità e in sicurezza per spostarsi su distanze medio-lunghe, assolvendo al tempo stesso a diverse funzioni: trasportistica, in quanto possono collegare anche località scarsamente accessibili mediante le normali reti di trasporto; intermodale, in quanto consentono la connessione tra le varie modalità di trasporto (ferroviaria, bus, etc.); di tutela del territorio, in quanto la realizzazione di ciclovie consente il recupero e il riutilizzo a fini sostenibili di aree dismesse, impattando sull'ambiente in misura trascurabile; turistica, in quanto consentono di ammirare e scoprire ambienti poco noti nei principali circuiti turistici nazionali e internazionali. Una politica nazionale della mobilità ciclistica dovrebbe favorire non solo le ciclovie inserite nel circuito Eurovelo ma anche la mobilità ciclistica urbana e il bike sharing. Oggi il 54 per cento della popolazione mondiale vive in aree urbane, e le Nazioni Unite prevedono che si arrivi al 66 per cento nel 2050. In un simile contesto i centri urbani del mondo cominciano a porsi come priorità la creazione di un sistema integrato di mobilità che inquinino sempre meno e permetta a sempre più persone di muoversi. Car sharing e bike sharing si stanno diffondendo un po' ovunque, ma è il bike sharing a fare la parte del leone, perché grazie alla sua estrema praticità ed all'impatto ambientale ridottissimo è il mezzo perfetto per città di medie dimensioni ma densamente abitate, cioè in sostanza per molte città europee. Per quanto riguarda l'Italia, risulta spaccata in due, con un numero più consistente di bike sharing in alcune

regioni del Nord come Piemonte e Lombardia. Sul bike sharing bisogna impegnarsi per ridurre il gap territoriale. Nel corso della XVII legislatura il Parlamento ha varato la legge 11 gennaio 2018, n. 2, in tema di mobilità ciclistica. L'oggetto e le finalità del provvedimento sono individuate nella promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana. Tali interventi saranno da adottare in coerenza con il Piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il Piano straordinario della mobilità turistica e con le norme in tema di ferrovie turistiche. L'articolo 3 della legge 11 gennaio 2018, n. 2, prevede, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, l'adozione di un Piano generale della mobilità ciclistica, di durata triennale, che dovrà costituire parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica. Il Piano sarà adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni culturali e delle attività culturali e del turismo, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, e sarà articolato in due specifici settori di intervento: lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e lo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo. Il Piano dovrà, tra l'altro, individuare le ciclovie di interesse nazionale che costituiranno la rete ciclabile nazionale denominata «Bicitalia», la rete infrastrutturale di livello nazionale che dovrà essere integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea «Eurovelo». Il presente disegno di legge ha come obiettivo quello di definire ulteriormente il quadro degli interventi economici e infrastrutturali a sostegno della mobilità ciclistica urbana ed extraurbana, per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.**(Finalità)**

1. Al fine di sostenere il Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 11 gennaio 2018, n. 2, la presente legge definisce il quadro degli interventi economici a sostegno della mobilità ciclistica per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo.

Art. 2.**(Fondo per la mobilità ciclistica sostenibile)**

1. Al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici, l'incentivazione dell'intermodalità, la valorizzazione degli strumenti del bike sharing, la riorganizzazione e la razionalizzazione del settore di trasporto e di consegna delle merci, nonché la realizzazione di centri direzionali di smistamento che permettano una migliore organizzazione logistica e la promozione di reti urbane di percorsi destinati alla mobilità ciclistica, è autorizzata la spesa di 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006 n. 296.

Art. 3.

(Detrazione per le spese sostenute ai fini dell'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi di biciclette pubbliche)

1. All'articolo 15 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, relativo alle detrazioni per oneri, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, dopo la lettera i-novies) è inserita la seguente:

«i-novies.1) le spese, per un importo non superiore a 250 euro, sostenute per l'acquisto di ciascun abbonamento a servizi di trasporto di biciclette pubbliche o bike sharing. La detrazione spetta sempreché le spese stesse non siano deducibili nella determinazione dei singoli redditi che concorrono a formare il reddito complessivo. La detrazione spetta anche se la spesa è stata sostenuta nell'interesse delle persone indicate dall'articolo 12, che si trovino nelle condizioni indicate dal comma 2 del medesimo articolo»;

b) al comma 2, primo periodo, dopo le parole: «i-sexies)» sono inserite le seguenti: «i-novies.1)».

Art. 4.

(Modifiche alla legge 11 gennaio 2018, n. 2)

1. Alla legge 11 gennaio 2018, n. 2, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, dopo la lettera g) sono inserite le seguenti:

«g-bis) "bicipolitana": ciclovia di collegamento urbano, con due o più stazioni d'ingresso e di uscita, dotata di depositi di biciclette, che gli utenti possono utilizzare su un percorso predefinito e caratterizzato da elevati

livelli di protezione e di infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica agevole, rapida e sicura;

g-ter) "autostrada ciclabile": ciclovia senza intersezioni con la viabilità ordinaria e con precedenza sulla viabilità secondaria stradale, dotata di sovrappassi e sottopassi, di due corsie di direzione, con una larghezza variabile da 4 a 6 metri e un uso dedicato promiscuo, che consenta agli utenti di raggiungere una velocità di crociera fino a 35 km l'ora»;

b) all'articolo 4, comma 2, dopo la lettera b) è inserita la seguente:

«b-bis) sviluppo complessivo della rete delle autostrade ciclabili»;

c) all'articolo 6, comma 2, dopo la lettera a) è inserita la seguente:

«a-bis) la rete della bicipolitana del territorio comunale destinata al collegamento, con una o più linee, delle diverse parti della città»;

d) dopo l'articolo 8 è inserito il seguente:

«Art. 8-bis. - (Gestione delle bicipolitane). — 1. La gestione delle bicipolitane può essere affidata:

a) ai soggetti che gestiscono la sosta dei veicoli;

b) alle aziende di gestione dei servizi di trasporto pubblico;

c) alle cooperative sociali e di servizi;

d) alle associazioni interessate.

2. La gestione di cui al comma 1 è affidata secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica conformi alla normativa vigente».

Art. 5.

(Realizzazione delle autostrade ciclabili e delle bicipolitane)

1. Per la progettazione e la realizzazione delle autostrade ciclabili di cui all'articolo 4, comma 2, lettera b-bis), della legge 11 gennaio 2018, n. 2, inserita dall'articolo 4, comma 1, lettera b), della presente legge, nell'ambito del Piano generale della mobilità ciclistica, è autorizzata la spesa

di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2019, 10 milioni di euro per l'anno 2020, 20 milioni di euro per l'anno 2021 e 35 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2029.

2. Al fine di consentire la realizzazione delle bicipolitane di cui all'articolo 6 della legge 11 gennaio 2018, n. 2, come modificato dall'articolo 4, comma 1, della presente legge, nell'ambito del Piano generale della mobilità ciclistica, è autorizzata la spesa di ulteriori 5 milioni di euro per l'anno 2019, 15 milioni di euro per l'anno 2020, 25 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2029.

Art. 6.

(Velostazioni)

1. Per la realizzazione di velostazioni, ossia di centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio ai sensi dell'articolo 8 della legge 11 gennaio 2018, n. 2, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 7.

(Ricerca e sviluppo a supporto
della filiera delle biciclette elettriche)

1. Al fine di sostenere la produzione di biciclette elettriche a basso impatto ambientale è istituito presso il Ministero dello sviluppo economico il «Fondo per il sostegno alla ricerca, sviluppo, studio, ideazione e realizzazione di biciclette elettriche e annessi prototipi», al fine di erogare appositi contributi alle start up e alle micro, piccole e medie imprese manifatturiere del settore.

2. I contributi erogati a valere sul Fondo di cui al comma 1 sono utilizzati esclusivamente per svolgere le attività dirette alla realizzazione del contenuto innovativo previa richiesta nella quale siano indicati in particolare i costi relativi a:

-
- a) lavoro del personale interno impiegato nelle attività di ideazione e realizzazione dei prototipi;
 - b) prestazioni dei professionisti;
 - c) materie prime e materiali di consumo connessi alle attività di ideazione e realizzazione dei prototipi;
 - d) lavorazioni esterne connesse alle attività di ideazione e realizzazione dei prototipi;
 - e) attrezzature tecniche specifiche utilizzate o acquistate.

3. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di erogazione delle risorse del Fondo di cui al comma 1, nonché le modalità di verifica e controllo dell'effettivo utilizzo delle risorse erogate per le finalità di cui al medesimo comma, le cause di decadenza e revoca del beneficio, le modalità di restituzione delle risorse di cui l'impresa ha eventualmente fruito indebitamente.

4. Ai fini dell'erogazione delle risorse del Fondo di cui al comma 1 non si considerano attività di ricerca e sviluppo le modifiche ordinarie o periodiche apportate a prodotti, linee di produzione, processi di fabbricazione e servizi esistenti, anche quando tali modifiche rappresentino miglioramenti.

5. Il Ministero dello sviluppo economico svolge il monitoraggio dell'erogazione del contributo e degli obiettivi ed effetti sulle imprese di cui al comma 1 in termini di competitività e livelli occupazionali. Il Ministero dello sviluppo economico, entro il 30 settembre di ogni anno, invia alle competenti Commissioni parlamentari una relazione relativa al monitoraggio di cui al presente comma.

6. La dotazione del Fondo di cui al comma 1 è pari a 5 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2019.

Art. 8.

(Copertura finanziaria)

1. Ai maggiori oneri di cui agli articoli 2, 3, 5 e 7, pari a 195 milioni di euro per l'anno 2019, a 210 milioni di euro per l'anno 2020, a 230 milioni di euro per l'anno 2021 e a 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2029, si provvede a valere sulle risorse di cui ai commi 2 e 3.

2. Entro la data del 1° luglio 2019, mediante interventi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica, sono approvati, provvedimenti regolamentari e amministrativi tali da assicurare minori spese pari a 195 milioni di euro per l'anno 2019, a 210 milioni di euro per l'anno 2020, a 230 milioni di euro per l'anno 2021 e a 120 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2029.

3. Qualora le misure di cui al comma 2 non siano adottate o siano adottate per importi inferiori a quelli previsti, i regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale, di cui all'allegato C-bis del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, con l'esclusione delle disposizioni a tutela dei redditi di lavoro dipendente e autonomo, dei redditi da pensione, della famiglia, della salute, delle persone economicamente o socialmente svantaggiate, del patrimonio artistico e culturale, della ricerca e dell'ambiente, sono ridotti in misura tale da conseguire le maggiori entrate necessarie alla copertura dei maggiori oneri di cui al comma 1. Con uno o più decreti del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro il 30 luglio 2018, sono stabilite le modalità tecniche per l'attuazione del presente comma con riferimento ai singoli regimi di esenzione, esclusione e favore fiscale interessati.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 6, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020 si provvede nell'ambito del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.