



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore CONSIGLIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° LUGLIO 2016

Norme per lo sviluppo della mobilità ciclistica, per la promozione dell’uso della bicicletta e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili

ONOREVOLI SENATORI. – La tutela dell'ambiente in generale e di quello urbano in particolare, insieme alla protezione della salute e del benessere delle persone, sono principi fondamentali del diritto europeo e nazionale.

In ambito urbano, l'Unione europea ha reso obbligatoria l'indicazione delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) delle automobili private e intende introdurre un quadro fiscale omogeneo che favorisca una maggiore riduzione delle emissioni di CO₂.

Il traffico nelle zone urbane e gli ingorghi contribuiscono ad aumentare il consumo di carburante (il consumo medio praticamente raddoppia in ambiente urbano).

In materia di qualità dell'aria ambiente e di salute, l'Unione europea ha già adottato direttive sulle emissioni di diverse sostanze inquinanti, in particolare a seguito del programma di ricerca «Auto-Oil», realizzato in cooperazione con i produttori di automobili e con l'industria petrolifera.

L'Unione europea ha anche adottato diverse direttive in materia di tutela dell'ambiente urbano: l'ultima è la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, che impone che in una zona in cui è concentrata una popolazione superiore a 250.000 abitanti o, allorché la popolazione è pari o inferiore a 250.000 abitanti, con una densità di popolazione per chilometro quadrato definita dagli Stati membri, vi sia l'obbligo di informare la popolazione sulla qualità dell'aria ambiente e di adottare piani di miglioramento che riguardano le sostanze inquinanti previste dalla medesima direttiva. Le autorità competenti sono anche abilitate a stabilire misure di sospensione del traffico in caso di superamento dei valori soglia.

Le diverse misure finora adottate riguardano unicamente l'inquinamento atmosferico ma si prevede un rafforzamento delle normative sull'inquinamento acustico.

Il rumore nuoce alla salute mentale e fisica in quanto provoca disturbi del sonno. Il traffico automobilistico è la principale fonte di rumore in città.

In tale contesto diventa indispensabile l'adozione di misure favorevoli a un ritorno a sistemi di mobilità urbani ed extraurbani più virtuosi, tra cui il sistema della bicicletta quale modo positivo di mobilità cittadina.

I promotori della legge relativa alla tutela della qualità dell'aria adottata nel 1996 in Francia non si sono sbagliati: affermando il diritto a un'aria di qualità, hanno imposto la promozione della bicicletta come elemento dei piani del traffico urbano.

Nei centri delle città rimodellati in funzione dei pedoni, i ciclisti spesso trovano naturalmente il loro posto. Dove l'automobile non è più invadente, trova spazio la bicicletta. Ma nei casi nei quali bisogna decidere tra lo spazio destinato al traffico automobilistico e quello destinato alle biciclette, le scelte sono talvolta ardue.

Bisogna sottolineare che anche tra gli automobilisti pochi considerano l'automobile come un modo di trasporto prioritario. Molto spesso gli stessi automobilisti sono sensibili alle argomentazioni di sicurezza e di qualità della vita. Bisogna investire in una buona informazione del pubblico. Gran parte del successo e dell'accettabilità di una politica innovatrice degli spostamenti dipendono dalla strategia di comunicazione.

La realizzazione di infrastrutture per la promozione della bicicletta non solleva necessariamente una massa di dilemmi insolui-

bili circa la ripartizione dello spazio. A prescindere dalla realizzazione di itinerari ciclabili segnalati su strade dove il traffico automobilistico di transito è ridotto o è stato limitato, alcuni interventi realizzati in punti chiave possono contribuire fortemente a migliorare la sicurezza dei ciclisti:

1) qualità dei rivestimenti (riduzione dei rischi di caduta o di brusca deviazione: il ciclista si concentra maggiormente sul traffico);

2) incroci ben visibili (meno conflitti);

3) modifica della sincronizzazione dei semafori (meno conflitti);

4) maggiore ricorso alle rotonde (meno conflitti e meno perdite di tempo per i ciclisti);

5) corsie riservate ai ciclisti.

In ogni caso, qualora si decidesse di favorire lo sviluppo della mobilità in bicicletta, soltanto uno studio sulla rete degli itinerari ciclabili realizzati permetterebbe di fare il bilancio della situazione, di stabilire i punti critici e di agire in maniera mirata ed efficace.

Per la realizzazione degli itinerari ciclabili vige un imperativo: gli itinerari devono essere al tempo stesso coerenti, diretti e gradevoli e gli interventi realizzati su tali itinerari devono garantire al tempo stesso la sicurezza e la comodità.

I ciclisti potenziali sono numerosi perché a quasi tutti piace andare in bicicletta in presenza di un minimo di condizioni favorevoli. L'abitudine di «pensare alla bicicletta» si è persa e bisogna quindi suggerire e ricordare che la bicicletta può essere un modo efficace e piacevole di spostarsi quotidianamente. Per far «pensare alla bicicletta» occorre mostrare i cambiamenti che l'uso della stessa bicicletta apporta alla vita di ognuno.

Un settore ancora completamente da valorizzare e potenzialmente interessante è quello del cicloturismo. La scoperta e la fruizione alternativa alle forme convenzionali delle risorse rurali e culturali del nostro

territorio possono rappresentare una formula molto importante di ulteriore sviluppo economico delle molteplici e variegata aree naturali del Paese. In tale ambito una politica regionale che valorizzi il cicloturismo è un percorso da sostenere e da incentivare al pari delle altre politiche attivate in campo turistico.

Le componenti di una politica in favore dell'uso della bicicletta e le loro interazioni sono molteplici. Il ritorno all'uso della bicicletta si svolgerà meglio se la politica degli spostamenti mirerà a favorire una mobilità equilibrata, favorevole all'ambiente e al tempo stesso ai negozi, ai pedoni e ai trasporti pubblici, nonché un'atmosfera urbana distesa in un quadro urbano conviviale dove l'automobile ha il suo giusto posto.

L'attuazione di una politica favorevole all'uso della bicicletta implicherà dunque la collaborazione tra molti settori dell'amministrazione (urbanistica, lavori pubblici, trasporti pubblici, insegnamento, polizia) e, idealmente, la collaborazione del settore privato (commercianti, imprese, ciclisti).

In una situazione ideale, il potere politico-istituzionale dovrebbe decidere di attuare una politica favorevole all'uso della bicicletta, di riservare una quota di bilancio per il finanziamento di tale politica, di formare il personale per realizzare azioni concrete e di prevedere i criteri di scelta favorevoli all'uso della bicicletta a tutti i livelli gestionali.

Tuttavia, l'impossibilità, nell'immediato, di raggiungere un accordo politico o di riservare quote di bilancio o di formare il personale non impedisce comunque di tener conto in modo più adeguato della presenza dei ciclisti sulle strade del nostro Paese. A seconda delle sue caratteristiche e delle sue possibilità, ogni città dovrebbe, a tale fine, indicare la sua priorità e i mezzi di azione specifici relativi al proprio piano della mobilità.

Realizzare interventi solo apparentemente efficaci può avere conseguenze negative se

tali interventi non tengono in dovuto conto il piano generale della mobilità che l'amministrazione interessata ha deliberato.

È invece preferibile ispirarsi con prudenza a esempi conosciuti e, tenendo presenti alcune costanti di una politica ciclistica chiara, fare appello all'immaginazione, alle risorse locali e alla sperimentazione prudente.

Il pubblico potenzialmente interessato al ritorno all'uso della bicicletta è la popolazione giovanile. Circa il 50 per cento degli studenti dichiara che il suo mezzo di trasporto preferito per recarsi a scuola è la bicicletta.

Pertanto, scegliendo le scuole come destinazioni finali di itinerari ciclabili o di sistemazioni ciclabili e grazie alla predisposizione di idonee misure complementari (ad esempio, garantire la sicurezza delle biciclette quando sono lasciate nel parcheggio) e di informazione dei genitori e degli organi scolastici, è possibile realizzare interventi che daranno immediatamente buoni risultati.

Il ricorso alla bicicletta è, inoltre, un'ottima maniera per indurre i giovani a fare ogni giorno attività fisica. Diversi studi hanno dimostrato, infatti, che l'abitudine di svolgere attività fisica si acquisisce essenzialmente durante il periodo dell'obbligo scolastico.

Per realizzare una politica efficace in favore dell'uso della bicicletta, bisogna pensare in termini di «rete». Occorre, cioè, studiare una rete di percorsi ciclabili destinata in via prioritaria dai ciclisti principianti ma utilizzabile anche da parte dei ciclisti esperti.

I risultati di un tale studio potrebbero condurre molto più lontano di un approccio strettamente pragmatico e specifico e l'adozione di un piano adeguato potrebbe moltiplicare l'efficacia di ogni intervento in favore dell'uso della bicicletta.

L'adozione di un piano accuratamente stabilito potrebbe, inoltre, condurre a esaminare le scelte più efficaci, quali la possibilità di vietare il traffico automobilistico in al-

cune strade, di creare idonei circuiti per la circolazione o di confrontare diverse opzioni per eliminare gli ostacoli alla mobilità in bicicletta.

La rete di percorsi ciclabili può prevedere scorciatoie, o anche piccole deviazioni, inaccessibili ai veicoli pesanti. In città è sempre possibile individuare le situazioni che consentono di eliminare gli ostacoli alla circolazione ciclistica: passerelle e strade pedonali, stradine divisorie tra le case, sentieri nei parchi, pontoni, parcheggi e strade a fondo cieco, strade a senso unico, strade di alaggio, scalette da equipaggiare con rampe eccetera.

L'informazione e le relazioni pubbliche possono favorire il successo di una politica diretta alla ciclabilità.

Se non è sempre possibile prevedere grandi campagne di informazione e di miglioramento dell'immagine dei ciclisti è comunque necessario informare il pubblico su tutte le misure e le sistemazioni adottate in favore degli spostamenti in bicicletta.

L'effetto di un'adeguata informazione sull'esistenza di una rete di percorsi ciclabili è doppio: aumenta la possibilità di uso della stessa rete, rendendola anche redditizia, e contribuisce a rafforzare l'immagine positiva della bicicletta, oggetto di attenzione e di promozione della politica delle amministrazioni locali.

Anche una carta per ciclisti da pubblicare annualmente per illustrare gli itinerari ciclabili esistenti e, tra questi, quelli più interessanti nonché per informare sui nuovi interventi in materia di mobilità ciclistica può favorire la promozione dell'uso della bicicletta.

In particolare, una carta ciclistica riunisce molti vantaggi:

1) è uno strumento di immediata utilità pratica;

2) esistono buone probabilità che sia conservata fino all'edizione successiva, a differenza dei semplici volantini;

3) sul retro della carta possono essere riportati altri avvisi e informazioni;

4) può servire da strumento didattico nelle scuole;

5) può riportare anche la rete di trasporti pubblici, avendo, così, un doppio uso.

Anche il settore privato può contribuire a una politica in favore dell'uso della bicicletta. Ad esempio, l'obbligo per le imprese di dotarsi di un piano di mobilità per il loro personale è un mezzo per indurle a promuovere tra i loro dipendenti l'uso della bicicletta.

Alcuni datori di lavoro di altri Stati membri dell'Unione europea già si avvalgono di vari strumenti per incoraggiare i loro dipendenti ciclisti (indennizzi al chilometro, agevolazioni nell'acquisto di una bicicletta,

docce e spogliatoi, bibite gratuite, tombole con premi speciali per i ciclisti eccetera).

Da sottolineare, inoltre, è il vantaggio economico che l'uso della bicicletta rappresenta per le imprese: i risparmi realizzati sui parcheggi per automobili sono considerevoli.

La riduzione dell'assenteismo (migliore salute, migliore stato psicologico) rappresenta a sua volta un fattore non trascurabile.

Il presente disegno di legge, in considerazione di quanto esposto, mira, pertanto, a introdurre nel nostro ordinamento delle nuove norme, sia di principio, sia per l'attuazione di specifiche azioni e misure, dirette a favorire un approccio organico all'uso della bicicletta e a far nascere e sviluppare una convinta cultura della mobilità ciclistica.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Principi e finalità)

1. Lo Stato, le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano, gli enti locali e le altre istituzioni allo scopo interessate, ciascuno secondo le proprie competenze e funzioni, anche ai fini della tutela ambientale e della lotta all'inquinamento acustico e atmosferico, in particolare nelle città, nonché della promozione di stili di vita attivi e salutarì, attuano politiche dirette a rafforzare, sviluppare, promuovere e sostenere la mobilità ciclistica e, in generale, l'uso della bicicletta.

Art. 2.

(Fondo nazionale per la mobilità ciclistica)

1. È istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Fondo nazionale per la mobilità ciclistica, di seguito denominato «Fondo», finalizzato alla realizzazione di interventi a livello nazionale, regionale e locale per favorire e per sostenere la promozione della mobilità in bicicletta e, in generale, l'uso della bicicletta per gli spostamenti e per il tempo libero.

2. Le risorse assegnate annualmente al Fondo sono ripartite per il 30 per cento in favore dello Stato e per il 70 per cento tra le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano dal Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, proporzionalmente alle richieste di finanziamento relative alle azioni e alle misure effettivamente approvate da

ciascuna regione e provincia autonoma e anche in rapporto alla quota di risorse messe a disposizione dalle singole regioni e province autonome dando priorità alle operazioni che fanno ricorso alla disciplina della finanza di progetto quale strumento che consente il finanziamento delle opere di pubblica utilità in materia di servizi e di strutture rivolti alla mobilità ciclistica limitando l'apporto di fondi pubblici e permettendo il conseguimento di maggiori livelli di efficienza con il coinvolgimento del privato nella fase di realizzazione e di gestione di tali opere.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono stabilite le modalità per il riparto delle risorse assegnate al Fondo, in conformità a quanto disposto dal comma 2 del presente articolo.

4. Per gli anni 2016, 2017 e 2018, la dotazione del Fondo è determinata in 300 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2019, al finanziamento del Fondo si provvede ai sensi dell'articolo 15 della legge 24 dicembre 2012, n. 243.

Art. 3.

(Finalità dei progetti di rilevanza non statale)

1. Sono ammessi al finanziamento della quota del 70 per cento del Fondo di cui all'articolo 2, comma 2, i progetti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano che perseguono le seguenti finalità:

a) predisposizione di misure generali e di misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta;

b) realizzazione di azioni di innovazione e di sperimentazione in favore dello

sviluppo della ciclabilità e della diffusione dell'uso della bicicletta;

c) realizzazione di servizi rivolti alle persone che utilizzano la bicicletta;

d) realizzazione di azioni per il sostegno economico e per l'attivazione di appositi servizi in favore delle persone che utilizzano la bicicletta per i loro spostamenti lavorativi;

e) istituzione da parte degli enti locali interessati di autorità locali per la mobilità ciclistica, responsabili delle politiche dirette alla promozione e allo sviluppo dell'uso della bicicletta e con compiti di coordinamento e di impulso, nonché di consultazione vincolante in materia di mobilità in caso di predisposizione o di adozione di programmi, di progetti e di altri provvedimenti relativi ai trasporti e alla mobilità da parte degli altri soggetti istituzionali competenti;

f) realizzazione di reti di percorsi ciclabili di dimensione regionale o provinciale e, se opportuno, comunale, ai fini della realizzazione della rete nazionale di cui all'articolo 10.

Art. 4.

(Misure generali e misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), possono essere perseguite, in particolare, attraverso:

a) misure generali in favore dell'uso della bicicletta:

1) riduzione della velocità del traffico automobilistico;

2) miglioramento dei rivestimenti stradali;

3) miglioramento dell'illuminazione stradale;

4) previsione di nuovi tratti di strada a senso unico;

b) misure generali che tengano conto dell'uso della bicicletta:

1) rinnovo della segnaletica orizzontale, in particolare prevedendo l'allargamento della corsia di destra, o la creazione di una corsia riservata ai ciclisti;

2) sistemazione e sostituzione dei semafori con semafori speciali per ciclisti;

3) modifica della viabilità, in particolare tramite interventi sugli incroci, sui rivestimenti, sulla larghezza delle strade e delle corsie di traffico;

4) previsione di corsie separate per gli autobus e per le biciclette;

5) previsione di tratti di strada a senso unico per permettere il passaggio in bicicletta nonché per evitare salite e deviazioni;

6) revisione dei piani di traffico nei centri storici delle città agevolando l'accesso delle biciclette;

7) previsione di tratti di strada adibiti alla mobilità ciclistica nelle zone pedonali;

c) misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta che non richiedono una pianificazione:

1) realizzazione di parcheggi con rastrelliere, in particolare nei pressi di stazioni, di fermate dei mezzi di trasporto pubblico, di scuole, di vie commerciali e di centri culturali;

2) modifica della segnaletica orizzontale prevedendo corsie riservate ai ciclisti e corsie di destra allargate;

3) indicazione delle corsie di ingresso e delle corsie allargate presso gli incroci affollati;

4) riapertura di tratti di strada a senso unico in favore dei ciclisti;

5) modifica dei semafori;

d) misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta che richiedono una pianificazione:

1) realizzazione di una rete di percorsi ciclabili;

- 2) costruzione di percorsi ciclabili;
- 3) realizzazione di scorciatoie;
- 4) realizzazione di corsia a contro-senso di marcia per ciclisti in strade secondarie o principali a senso unico;
- 5) modifica di incroci pericolosi.

Art. 5.

(Innovazione e sperimentazione in favore dello sviluppo della ciclabilità e della diffusione dell'uso della bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), possono essere perseguite, in particolare, attraverso:

a) la previsione di sistemi di biglietteria che facilitano l'interscambio dei mezzi di trasporto pubblico e che permettono un uso agevolato degli stessi, promuovendo l'uso combinato di vettori di diverso tipo;

b) la previsione di spazi specifici e gratuiti per il deposito delle biciclette sui treni;

c) la realizzazione di percorsi ciclabili che permettono l'accesso nei centri storici delle città da parte dei ciclisti che utilizzano la bicicletta per fini turistici;

d) l'attivazione di misure dirette allo sviluppo del cicloturismo.

Art. 6.

(Servizi rivolti alle persone che utilizzano la bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), possono essere perseguite, in particolare, attraverso il sostegno e lo sviluppo di servizi volti a promuovere e a valorizzare la partecipazione delle istituzioni pubbliche, nonché delle imprese private, a politiche di sostegno all'uso della bicicletta, in particolare tramite:

a) la dotazione da parte delle città di un bilancio specifico per promuovere l'uso della bicicletta e per realizzare reti di per-

corsi ciclabili, allo scopo destinando almeno 5 euro per abitante e per una durata compresa tra i cinque e i sette anni. La partecipazione del Fondo è ammessa fino al 50 per cento della dotazione del fondo istituito dalle città ai sensi della presente lettera;

b) la promozione di azioni per rilanciare l'uso della bicicletta nel tempo libero, in particolare tramite la realizzazione di reti di percorsi ciclabili all'interno di percorsi esistenti, utilizzando sentieri forestali, margini di canali e strade ferrate in disuso;

c) la realizzazione di percorsi ciclabili lungo i tratti stradali che conducono a scuole, prevedendo apposite campagne di informazione, rivolte agli studenti e ai loro genitori nonché agli organi scolastici, su un uso sicuro della bicicletta.

Art. 7.

(Azioni per la promozione di misure e di servizi in favore dell'uso della bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), possono essere perseguite, in particolare, attraverso:

a) interventi che facilitano l'uso del tempo e degli spazi urbani e naturali, che rimuovono gli ostacoli nella mobilità e che ampliano la fruizione di beni e di servizi ambientali, culturali, sociali e sportivi;

b) realizzazione di servizi tecnici e di assistenza meccanica per i ciclisti, nonché di strutture integrate per l'assistenza alle biciclette e per i servizi diretti all'ospitalità dei ciclisti;

c) misure orientate alla promozione della conoscenza dei benefici ambientali e del miglioramento dello stato di salute delle persone che utilizzano la bicicletta anche al fine della prevenzione delle malattie connesse alla sedentarietà e alle abitudini alimentari non corrette;

d) misure volte a promuovere l'uso della bicicletta da parte dei ragazzi e, in particolare, degli studenti;

e) azioni volte a promuovere e a gestire la domanda di mobilità ciclistica mediante:

1) apposite campagne, generali o mirate a particolari settori dell'utenza, per la promozione dell'uso della bicicletta;

2) progetti volti a incentivare l'uso della bicicletta per recarsi sul luogo di lavoro predisposti dai responsabili aziendali della mobilità;

3) progetti volti a incentivare l'uso della bicicletta per recarsi a scuola, assicurando un uso e un deposito sicuri delle stesse biciclette.

Art. 8.

(Misure statali dirette al rinnovamento del parco ciclistico)

1. Nell'ambito delle politiche di rilevanza statale dirette al settore della mobilità e a valere, per una cifra pari a 20 milioni di euro, sulla quota del 30 per cento della dotazione del Fondo riservata allo Stato, a decorrere dall'anno 2016 e per la durata di un anno, alle persone fisiche e giuridiche che acquistano in Italia una o più biciclette nuove di fabbrica, dismettendo quelle acquistate da più di dieci anni e di cui sono proprietarie, è riconosciuto un contributo statale pari al 20 per cento del prezzo pagato al venditore per il loro acquisto, a condizione che dal venditore sia praticato uno sconto sul medesimo prezzo almeno pari alla misura del contributo. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Per la verifica del periodo decennale di cui al primo periodo fanno fede le relative documentazioni fiscali o, in mancanza, le pertinenti dichiarazioni sostitutive di atto notorio a cura del proprietario acquirente. L'imposta sul valore aggiunto è applicata sul prezzo di acquisto

fatturato al lordo del contributo statale e al netto dello sconto del venditore.

2. La misura massima del contributo concesso dallo Stato ai sensi del comma 1 non può comunque superare i limiti previsti dalla disciplina degli aiuti *de minimis* prevista dal regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006.

3. Le imprese costruttrici o importatrici dei beni acquistati ai sensi del comma 1 rimborsano al venditore l'importo del contributo statale e lo recuperano come credito d'imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle società, dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui è emessa la fattura di vendita.

4. Il contributo statale di cui al comma 1 spetta per gli acquisti effettuati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge e risultanti dal contratto di vendita stipulato dal venditore e dall'acquirente nello stesso periodo.

5. I beni dimessi ai sensi del comma 1 devono essere recuperati o smaltiti in conformità a quanto stabilito dalla normativa vigente applicabile alla relativa fattispecie.

6. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adotta, con proprio decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento di attuazione del presente articolo.

Art. 9.

(Incentivi per la mobilità ciclistica in favore dei lavoratori)

1. In favore dei lavoratori che utilizzano la bicicletta come mezzo di mobilità per recarsi sul proprio posto di lavoro è riconosciuto un premio incentivante della durata di un anno, diretto a concorrere alle spese da essi sostenute per l'acquisto della bicicletta e per le sue manutenzione e gestione.

2. Il premio di cui al comma 1 è concesso dal datore di lavoro sotto forma di incremento della retribuzione fino a un massimo di 20 euro mensili per dodici mensilità. Il datore di lavoro recupera tale importo come credito d'imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle società, dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui il premio è stato erogato.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, stabiliti nella cifra massima di 15 milioni di euro per l'anno 2016, si provvede a valere sulla quota del 30 per cento della dotazione del Fondo riservata allo Stato.

4. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adotta, con proprio decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento di attuazione del presente articolo, contenente, tra l'altro, i criteri e i requisiti per beneficiare del premio di cui al comma 1 del medesimo articolo.

Art. 10.

(Rete nazionale dei percorsi ciclabili)

1. È autorizzata, a valere sulla quota del 30 per cento della dotazione del Fondo riservata allo Stato, una spesa di 50 milioni di euro annui finalizzata alla realizzazione della rete nazionale dei percorsi ciclabili.

2. La rete di cui al comma 1 è prioritariamente attuata tramite l'integrazione delle reti ciclabili di dimensione regionale, provinciale o comunale, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f), e costituisce struttura integrante della rete europea di itinerari ciclabili «EuroVelo».

3. Ai fini di cui al comma 2 è riconosciuta di interesse nazionale la rete di percorsi ciclabili Bicalitalia della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB). Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono adottate le linee guida stabilite da Bicalitalia. Con decreto del medesimo Ministro, sentita la FIAB, sono fissati i criteri e le modalità di attuazione delle citate linee guida.

Art. 11.

(Ambiti territoriali di intervento)

1. Le regioni, nell'ambito della programmazione regionale, definiscono, sentiti gli enti locali, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, almeno ogni tre anni, gli ambiti territoriali di intervento, tenuto conto della presenza dei comuni commissariati ai sensi dell'articolo 144 del medesimo testo unico, e procedono al riparto economico delle risorse al fine di assicurare l'efficienza e l'efficacia degli interventi e la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti. Possono essere individuati, quali ambiti territoriali di intervento, comuni, co-

muni associati ai sensi degli articoli 30, 31 e 32 del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, e successive modificazioni, comunità montane e province.

2. Gli enti locali ricompresi negli ambiti territoriali di intervento di cui al comma 1 del presente articolo, se necessario mediante accordi di programma definiti ai sensi dell'articolo 34 del citato testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, cui partecipano, in particolare, le associazioni di riferimento per la politica in favore dell'uso della bicicletta, le sovrintendenze competenti per i beni culturali e per il paesaggio, nonché gli enti di promozione del turismo, approvano piani territoriali di intervento della durata massima di un triennio, articolati in progetti immediatamente esecutivi, nonché il relativo piano economico e la prevista copertura finanziaria. Gli enti locali assicurano la partecipazione delle eventuali autorità locali istituite ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera *e*), della presente legge e delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale che operano nell'ambito ciclistico nella definizione dei piani territoriali di intervento. I citati piani sono trasmessi alle regioni, che provvedono all'approvazione e all'emanazione della relativa delibera di finanziamento a valere sulle quote del Fondo ad esse attribuite ai sensi dell'articolo 2, comma 2, nei limiti delle disponibilità assegnate ad ogni ambito territoriale di intervento, entro i successivi sessanta giorni. Le regioni possono impiegare una quota non superiore al 5 per cento delle risorse loro attribuite per la realizzazione di programmi interregionali di scambio e di formazione in materia di servizi e di strutture per la ciclabilità e per l'uso della bicicletta.

3. Le regioni possono altresì istituire fondi regionali per il finanziamento dei piani territoriali di intervento di cui al presente articolo a integrazione delle quote di competenza regionale del Fondo, nonché di interventi non finanziati dallo stesso Fondo.

Art. 12.

(Servizio di informazione, di promozione, di consulenza, di monitoraggio e di supporto tecnico)

1. La Presidenza del Consiglio dei ministri attiva un Servizio di informazione, di promozione, di consulenza, di monitoraggio e di supporto tecnico per la realizzazione delle finalità della presente legge, di seguito denominato «Servizio», diretto da un segretario nazionale per la mobilità ciclistica. A tali fini la Presidenza del Consiglio dei ministri si avvale della collaborazione della FIAB e dell'Osservatorio nazionale ciclabilità urbana.

2. Il Servizio svolge le seguenti funzioni:

a) provvede alla costituzione di una banca dati dei progetti realizzati in favore della ciclabilità e dell'uso della bicicletta;

b) favorisce la diffusione delle conoscenze sulla mobilità ciclistica e la qualità degli interventi previsti dalla presente legge;

c) assiste, su richiesta, gli enti locali e territoriali e i soggetti allo scopo interessati, nell'elaborazione dei progetti previsti dai piani territoriali di intervento di cui all'articolo 11. Il Servizio, in caso di rilevata necessità, per le funzioni di segreteria tecnica relative alle attività di promozione e di monitoraggio e per le attività di consulenza e di assistenza tecnica, può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, di enti e di strutture da individuare nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria sugli appalti pubblici di servizi.

3. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le Commissioni parlamentari competenti, con proprio decreto, definisce le modalità organizzative e di funzionamento del Servizio.

4. Per il funzionamento del Servizio è autorizzata la spesa annua di 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2016 a valere sulla quota del 30 per cento del Fondo riservata allo Stato.

Art. 13.

(Valutazione degli interventi)

1. Entro il 30 giugno di ciascun anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano presentano una relazione al Presidente del Consiglio dei ministri sullo stato di attuazione degli interventi previsti dalla presente legge, sulla loro efficacia, sull'impatto sui cittadini e sulla società, sugli obiettivi conseguiti e sulle misure da adottare per migliorare l'efficacia degli interventi previsti dalla medesima legge in favore dell'uso della bicicletta, della ciclabilità e della mobilità ciclistica nel rispettivo territorio. Qualora, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni non abbiano provveduto all'impegno contabile delle quote di competenza del Fondo e all'individuazione degli ambiti territoriali di intervento di cui all'articolo 11, il Presidente del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvede alla ridestinazione dei fondi alle medesime regioni e province autonome.

2. Per garantire la tempestiva attuazione degli interventi previsti dalla presente legge nei comuni commissariati di cui all'articolo 11, comma 1, il Ministro dell'interno, con proprio decreto, emanato di concerto con il Presidente del Consiglio dei ministri, provvede a definire le funzioni delle prefetture-uffici territoriali del Governo competenti per territorio ai fini del sostegno e dell'assistenza ai comuni ricompresi negli ambiti territoriali di intervento di cui al citato articolo 11.

Art. 14.

(Relazione al Parlamento)

1. Entro il 30 settembre di ciascun anno il Presidente del Consiglio dei ministri trasmette una relazione al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge, tenuto conto delle relazioni presentate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dell'articolo 13, comma 1.

Art. 15.

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate di cui all'articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successive modificazioni.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le accanenti variazioni di bilancio.

