

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 62° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 1998

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**(3445) Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica**, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Turroni ed altri; Galletti ed altri; Gambato ed altri

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . Pag. 6, 9, 12 e *passim*

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* . . . . . 9, 12, 14

BESSO CORDERO (*Misto*) . . . . . 14

BORNACIN (*AN*) . . . . . 13

Co' (*Rifond. Com.-Progr.*) . . . . . 14

LAURO (*Forza Italia*) . . . . . 12

SARTO (*Verdi-l'Ulivo*), *relatore alla Commissione* . . . . . 12, 13

TERRACINI (*Forza Italia*) . . . . . 13

VEDOVATO (*Dem. Sin.-l'Ulivo*) . . . . . 13

**(3523) Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore**, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . 2, 6

CARPINELLI (*Dem. Sin.-l'Ulivo*), *relatore alla Commissione* . . . . . 2



*I lavori hanno inizio alle ore 15,40.*

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**(3523) *Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore***, approvato dalla Camera dei deputati  
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore», approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Carpinelli di riferire alla Commissione sul disegno di legge in titolo.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame è una risposta emblematica al fenomeno di globalizzazione dell'economica e dei mercati proprio di questa fase della nostra storia. Si tratta di un disegno di legge che trae origine dalla necessità di mettere i produttori europei in condizione di competere con la concorrenza mondiale.

Attualmente è innegabile che la nostra industria cantieristica e armatoriale stia vivendo una situazione di mercato positiva grazie al forte aumento della domanda nel settore, ma non sappiamo quanto potrà durare questa tendenza. Sul mercato mondiale, infatti, si stanno affacciando in maniera prepotente una serie di paesi dell'estremo oriente quali il Giappone, la Corea del Sud e la Cina i cui costi di produzione, inferiori di quasi il 25 per cento rispetto ai nostri, fanno sì che tali paesi rappresentino una seria minaccia per la nostra cantieristica.

Occorre ricordare che anche paesi non appartenenti all'Unione europea, come la Russia, si sono imposti all'attenzione internazionale in tale settore. Inoltre, ci troviamo di fronte alla necessità di una riconversione a scopi civili degli arsenali e dei cantieri militari.

Non dobbiamo neppure dimenticare che gli Stati Uniti d'America non hanno recepito l'accordo OCSE, il che ci pone davanti al rischio di un'ulteriore concorrenza e al pericolo di un'assenza di regolamentazione del mercato che può mettere le nostre imprese in una situazione di grave difficoltà.

L'Unione europea al fine di bilanciare questi squilibri, che potrebbero rivelarsi esiziali anche per la nostra cantieristica che con una quota pari al 3,5 per cento del mercato globale assume un ruolo estremamente significativo, ha provveduto ad emanare un'apposita direttiva (90/684/CEE).



Le indicazioni e gli indirizzi forniti dalla Commissione europea a sostegno di queste attività prevedono: la proroga della direttiva 90/684/CEE; l'emanazione, con decorrenza 1° gennaio 1999, di un nuovo regolamento valido fino al 2003; la prosecuzione degli aiuti alla produzione fino al 31 dicembre del 2000; il mantenimento dei sistemi di credito; aiuti alla ristrutturazione e al salvataggio di imprese in difficoltà; aiuti all'innovazione e agli investimenti nel quadro di regimi regionali a carattere orizzontale; aiuti derivati destinati a coprire le spese dei cantieri navali per la tutela dell'ambiente. A tale scopo si prevede un accurato monitoraggio per avere cognizione di quanto sta accadendo a livello mondiale.

Il disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione si propone di dare una risposta alle linee di indirizzo e alle problematiche poc'anzi evidenziate.

Passando ad esaminare l'articolato nel dettaglio, osserviamo che l'articolo 1 prevede di finanziare ulteriori interventi finalizzati al sostegno dell'industria cantieristica e armatoriale (nuove costruzioni e ristrutturazioni navali), nonché di stabilire un contributo per la riduzione degli oneri finanziari. Al comma 2 il provvedimento detta le norme sul Fondo centrale di garanzia per il credito navale e sulla gestione dello stesso.

All'articolo 2 si prevedono aiuti alla costruzione navale e si stabilisce sia la loro entità che le date entro le quali dovranno essere applicati i benefici in questione.

L'articolo 3 contempla una serie di provvedimenti che hanno lo scopo di mettere la nostra cantieristica in condizione di competere, anche sotto il profilo dell'organizzazione interna, con gli operatori mondiali. A tal fine viene consentito di affidare anche ad imprese non iscritte all'albo delle imprese di costruzione navale – purchè dotate di attrezzature, personale e risorse finanziarie idonei per effettuare direttamente le lavorazioni – la realizzazione di parti di scafo, nella misura massima del 25 per cento del peso complessivo dello stesso. Sotto questo aspetto la Camera dei deputati ha ridotto del 5 per cento l'originaria richiesta del Governo. Tali decisioni hanno lo scopo di consentire alle imprese produttrici di operare in maniera più agevole tenendo conto delle istanze del mercato.

Il comma 2 tende a favorire le forme di associazione, integrazione e il coordinamento tra le imprese di costruzione navale, mentre il comma 3 stabilisce le norme alle quali attenersi e le forme di controllo dello Stato. Nei commi successivi vengono individuate le procedure per ottenere i benefici stabiliti. Al comma 7 sono descritte le sanzioni per coloro che non rispettano le procedure, mentre al comma 8 sono previsti incentivi per le imprese che eseguono l'intera lavorazione in Italia.

L'articolo 4 si propone di ridurre lo scollamento tra gli investimenti realizzati dalle imprese e i tempi di concessione dei contributi statali. In sostanza si ipotizzano delle anticipazioni alle imprese per evitare le sofferenze finanziarie legate agli eventuali ritardi nell'erogazione del finanziamento statale.

All'articolo 5 si sottolinea la necessità – come sostenuto nella direttiva CEE – di operare in modo significativo sul piano dell'innovazione e



della ricerca. A tal fine vengono individuate delle somme da destinare al Centro per gli studi di tecnica navale spa (CETENA) di Genova. Il Ministro dei trasporti e delle comunicazioni è obbligato a trasmettere ogni anno alle competenti Commissioni parlamentari una relazione complessiva sull'attuazione delle leggi di settore, ivi compresa la relazione sullo stato di attuazione delle ricerche finanziate ai sensi del presente articolo.

L'articolo 6 apporta modifiche alla legge n. 30 del 1998 per la parte relativa al doppio registro.

Gli articoli successivi – ad esclusione dell'articolo 8 – contengono una serie di normative aggiuntive comunque attinenti alla materia che concorrono alla definizione di alcune norme legislative che non erano state inserite nell'originario disegno di legge e che quindi non avevano trovato la propria collocazione in altre sedi.

L'articolo 7 riconosce una funzione molto significativa alle regioni in ordine alla possibilità di avviamento di programmi specifici di manodopera qualificata; ovviamente, è stata già definita una previsione di spesa per far fronte a questa competenza regionale.

L'articolo 8 indica e coordina una serie di interventi del Ministero della difesa e del Ministero dei trasporti e della e della navigazione in ordine all'adeguamento di alcuni mezzi navali a loro disposizione, alcuni mezzi con gestione diretta da parte del Ministero dei trasporti, altri con gestione da parte del Ministero della difesa. Si tratta, quindi, di compiti connessi non solo alla vigilanza e al soccorso in mare ma anche alla ricerca. Inoltre, al fine di rendere più efficaci le attività operative in mare, anche il Corpo della Guardia di finanza deve predisporre un programma di interventi finalizzato ad adeguare la propria capacità operativa alle finalità previste nel disegno di legge.

L'articolo 9 è estremamente significativo ed importante. Infatti, se intendiamo offrire una risposta positiva in termini di costruzione navale ed in termini di progressiva modernizzazione della nostra flotta, non possiamo non tenere conto del fatto che le nuove tecnologie comportano anche un adeguamento delle strutture portuali e richiedono quindi l'ipotesi e la realizzazione di un piano di opere infrastrutturali e di un programma da redigere in base alle richieste delle autorità portuali, laddove esistenti, e delle autorità marittime, ove non esistano quelle portuali, per inserire in rete i nuovi porti e per offrire una risposta significativa e concreta ai bisogni e alla domanda di gestione del traffico, sia esso passeggeri, merci o di *container*. Al comma 3, inoltre, si autorizza un ulteriore contributo per la realizzazione degli interventi ai sensi della legge n. 454 del 1997 ed il comma 4 prevede la concessione di contributi per la realizzazione degli interporti di cui alla legge n. 240 del 1990. In proposito va sottolineato che alle regioni di cui all'obiettivo 1 del Regolamento CEE n. 2052 del 1988, cioè alle regioni meridionali, è assegnato almeno il 40 per cento delle risorse previste a condizione che tali regioni presentino progetti cantierabili e finalizzati allo sviluppo del sistema portuale nazionale.

L'articolo 10 presenta ulteriori modificazioni ed integrazioni della legge n. 30 del 1998.



L'articolo 11 prevede lo stanziamento di risorse per il risanamento del sistema idroviario padano-veneto. Si tratta di un altro tentativo di proporre sistemi di trasporto alternativi a quello ferroviario e a quello su gomma ed il finanziamento previsto in tale articolo dovrebbe consentire la realizzazione di un piano in grado di offrire una risposta concreta al sistema idroviario padano-veneto.

L'articolo 12 ha un contenuto estremamente tecnico e dispone norme relative all'abilitazione alla navigazione in ordine alle mutate caratteristiche tecniche delle imbarcazioni stesse.

L'articolo 13 sopprime il comma 4 dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, che prevede per le concessioni del demanio per strutture dedicate alla nautica da diporto la possibilità da parte del Ministero dei trasporti di derogare ai tempi e alle scadenze previste qualora ricorressero determinate motivazioni.

L'articolo 14 ha un contenuto molto particolare; infatti, in un tentativo di semplificazione, viene abrogata una normativa che stabilisce che le barche da diporto superiori ai 24 metri devono essere dotate di una rice-trasmittente per radiotelefonica a onde eptometriche. Per l'installazione di questa radio è necessario il pagamento di una tassa di lire 100.000, e l'importo complessivo ammonta a 8 milioni annui; le spese per la esazione di tale importo sono sicuramente superiori ai proventi derivanti dalla tassa stessa.

L'articolo 15 comporta una ulteriore modifica della legge n. 30 del 1998.

L'articolo 16 sostituisce il primo comma dell'articolo 152 del codice della navigazione e modifica i criteri di rilascio del passavanti provvisorio al fine di porre in condizione gli armatori che avessero acquistato navi all'estero di operare in termini rapidi indipendentemente dalla concessione del passavanti definitivo.

L'articolo 17 predispone un ulteriore potenziamento del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera aumentandone l'organico.

L'articolo 18 prevede un ulteriore modificazione e affinamento delle necessità previste dalla legge n. 30 mentre l'articolo 19 detta le norme di copertura per l'intero provvedimento.

Il disegno di legge n. 3523 giunge all'attenzione del Senato dopo l'esame svolto dalla Camera dei deputati e sarebbe senz'altro auspicabile approfondire i suoi contenuti e apportare ulteriori miglioramenti. Ma quello in discussione è uno di quei provvedimenti per i quali il buon senso richiede un'approvazione immediata; infatti, si avverte l'esigenza e l'urgenza di dare una risposta costruttiva alle aspettative di una categoria che – come sostenevo all'inizio del mio intervento – soffre di una concorrenza sleale, o meglio soffre di condizioni strutturali estremamente svantaggiate rispetto alle medesime esperienze che si registrano a livello mondiale.

La nostra Commissione – ripeto – potrebbe apportare un contributo estremamente significativo ma ritengo che il disegno di legge n. 3523 debba essere approvato – se la Commissione lo ritiene opportuno – senza



modificazioni, cercando quindi di limitare al massimo la presentazione di emendamenti o scegliendo l'alternativa della presentazione di ordini del giorno; in caso contrario, proprio in virtù del ragionamento appena espresso, il relatore sarebbe costretto ad esprimere un parere negativo su tutte le proposte emendative.

Ricordo, inoltre, che sono all'esame del Parlamento altri provvedimenti legislativi che interessano la stessa materia e sui quali sarà possibile incidere in termini migliorativi e costruttivi più di quanto sia opportuno fare nel caso del disegno di legge oggi al nostro esame.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

*(3445) Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Turrone ed altri; Galletti ed altri; Gambato ed altri

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 3445.

Riprendiamo l'esame del provvedimento sospeso nella seduta di ieri.

Avverto che non è stato presentato alcun emendamento nei termini fissati ieri dalla Commissione, come del resto faceva già presumere il tenore degli interventi in discussione generale; infatti, sul disegno di legge in esame, d'iniziativa parlamentare, si è manifestata la convergenza di tutti i Gruppi parlamentari.

Vi comunico che sono pervenuti i pareri favorevoli della 7<sup>a</sup> Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee per la parte di loro competenza. Per quanto riguarda il parere della Commissione bilancio, pur essendo scaduti da tempo i termini fissati dal Regolamento per la sua espressione, esso non ci è stato ancora trasmesso. Mi risulta però che questa mattina si sia riunita la Sottocommissione per i pareri della 5<sup>a</sup> Commissione. Non siamo ancora a conoscenza di tale parere ma poichè i termini sono ampiamente scaduti, propongo di procedere ugualmente alla votazione degli articoli e alla votazione finale del disegno di legge.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

#### Art. 1.

1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

**È approvato.**



## Art. 2.

1. Alle regioni è affidato il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni provvedono a redigere il piano sulla base dei progetti presentati dai comuni, limitatamente alla viabilità comunale, e dalle province, con riguardo alla viabilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni. I progetti sono predisposti nel quadro di programmi pluriennali elaborati dai predetti enti, che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.

2. Le regioni approvano i piani di cui al comma 1, contestualmente disponendo in merito alla ripartizione tra gli enti locali delle risorse del fondo di cui all'articolo 3.

**È approvato.**

## Art. 3.

1. Presso il Ministero dei trasporti e della navigazione è costituito un fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica.

**È approvato.**

## Art. 4.

1. Ogni anno, entro il 31 marzo, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, acquisito preventivamente il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sentito il Dipartimento per le aree urbane, approva la ripartizione della quota annuale del fondo di cui all'articolo 3 tra le regioni. La ripartizione è effettuata:

a) sulla base dei piani regionali di riparto per la mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 approvati;

b) in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni singola regione per le finalità di cui alla presente legge;

c) sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente.



2. Il Ministero dei lavori pubblici ed il Dipartimento per le aree urbane concorrono con proprie risorse al finanziamento del fondo di cui all'articolo 3.

**È approvato.**

Art. 5.

1. Gli enti locali e le loro associazioni realizzano gli interventi previsti dalla presente legge direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati.

**È approvato.**

Art. 6.

1. Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

a) realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;

b) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;

c) messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;

d) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;

e) redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;

f) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;

g) progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio, del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall'Unione europea;

h) realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato SpA al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;

i) realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta,



nonchè predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;

l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

**È approvato.**

Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo 7:

Art. 7.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

È stato presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

considerato

– che l'articolo 7 del ddl 3445 «Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica» prevede l'emanazione di un regolamento entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti,

impegna il Governo

a definire le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili rispetto ai requisiti di efficienza e sicurezza strettamente indispensabili, garantendo la necessaria flessibilità ed adattabilità rispetto alle diverse situazioni territoriali e locali e rispetto all'autonomia progettuale degli enti locali».

0/3445/1/8

IL RELATORE

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*.  
Il Governo dichiara piena disponibilità ad accogliere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 1, presentato dal relatore, che il Governo ha dichiarato di accogliere.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 7.

**È approvato.**



Passiamo all'esame e alla votazione dei restanti articoli:

Art. 8.

1. L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.

2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.

**È approvato.**

Art. 9.

1. L'approvazione da parte dei consigli comunali dei progetti di cui all'articolo 2 costituisce, ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni, variante agli strumenti urbanistici vigenti e la procedura si completa in sede comunale.

2. Al fine di acquisire gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per i progetti degli interventi di cui all'articolo 6, può essere convocata un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, cui partecipano tutti gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti stessi.

3. Ove l'attuazione degli interventi richieda l'azione integrata e coordinata dell'Ente nazionale per le strade, delle province, dei comuni e delle Ferrovie dello Stato SpA, può essere promossa la conclusione di appositi accordi di programma, ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

**È approvato.**

Art. 10.

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:

«4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purchè realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza».



2. Dopo il comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:

«2-bis. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purchè realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza».

3. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: «I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonchè al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e, in misura non inferiore al 20 per cento dei proventi stessi, alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica».

4. Il comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonchè per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, d'intesa con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche nonchè di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonchè delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti».

5. I programmi di cui all'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 4 del presente articolo, sono adottati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

**È approvato.**



## Art. 11.

1. Per il finanziamento degli interventi previsti dai piani di cui all'articolo 2 sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 6 miliardi per l'anno 1999, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni sono autorizzate ad effettuare nei limiti della quota a ciascuna assegnata.

2. I limiti di impegno di cui al comma 1 costituiscono la dotazione del fondo di cui all'articolo 3.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 5 miliardi per il 1998 e a lire 11 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

Prima di passare alla votazione finale, invito il senatore Lauro a dare lettura dell'ordine del giorno da lui stesso presentato.

LAURO. Presento il seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

impegna il Governo

a tenere in particolare considerazione nell'ambito dei cofinanziamenti le proposte progettuali relative alle isole minori italiane».

0/3445/2/8

LAURO

SARTO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concordo con il parere del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 2, presentato dal senatore Lauro, che il Governo ha dichiarato di accogliere.

**È approvato.**



Passiamo alla votazione finale.

TERRACINI. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole del mio Gruppo sul provvedimento in esame anche se, a nostro avviso, sarebbe stato opportuno ampliarne la portata destinando ad esso maggiori risorse. Riteniamo infatti che il futuro di questo paese non vada visto esclusivamente nell'agevolazione della mobilità automobilistica ma anche di quella umana.

BORNACIN. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per annunciare il voto favorevole del Gruppo di Alleanza Nazionale. Riteniamo importante discutere di mobilità ciclistica in un momento in cui la difficoltà dei trasporti pone non solo notevoli problemi ai cittadini ma anche gravi questioni di carattere ambientale. Proprio questa mattina ho presentato un disegno di legge per favorire il riutilizzo dei filobus e delle linee elettriche nella grandi città a fini di tutela ambientale.

Pur ritenendo molto importante il provvedimento al nostro esame, siamo però consapevoli che esso non potrà riguardare tutte le città italiane.

VEDOVATO. Intervengo per confermare il giudizio positivo espresso dal mio Gruppo in sede di discussione generale sul provvedimento in esame che, oltre a fornire un contributo al decongestionamento dei nostri centri urbani, potrà favorire lo sviluppo di un turismo a corto raggio finalizzato alla riscoperta del territorio che circonda le grandi città

Tale provvedimento rappresenta anche un contributo non indifferente alle industrie produttrici di biciclette consentendo un'affermazione del *made in Italy*.

Registro con favore l'atteggiamento responsabile di tutti i Gruppi grazie al quale questo provvedimento, che promuovendo l'uso della bicicletta nel nostro paese rappresenta anche un elemento di civiltà potrà essere approvato con estrema rapidità.

SARTO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, il voto favorevole del nostro Gruppo è motivato oltre che dall'evidente utilità del provvedimento anche dalla sua modernità. Finalmente nel nostro paese viene presentata una legge quadro finalizzata a cofinanziare i progetti degli enti locali.

Come con la legge 26 febbraio 1992, n. 211 lo Stato cofinanzia progetti che contribuiscono al decongestionamento e quindi alla riduzione dell'inquinamento delle città rendendo più facile e sostenibile la mobilità, allo stesso modo il provvedimento al nostro esame, allineandosi con questi progetti di modernizzazione, dà cittadinanza a ciclisti e pedoni. Non si tratta solo di contribuire alla vivibilità delle nostre città, ma anche di svolgere una più ampia opera culturale e di educazione attraverso lo sviluppo di itinerari ciclo-turistici.



Ritengo inoltre che il provvedimento in esame sia importante al fine di favorire l'intermodalità tra la bicicletta e i mezzi pubblici, treni compresi.

Il disegno di legge in esame è stato già approvato dalla Camera dei deputati e la sua elaborazione e approvazione è stata frutto del contributo e della partecipazione propositiva non solo del Gruppo dei Verdi ma di tutti i Gruppi parlamentari; in particolare, un notevole apporto è stato offerto anche dalle varie associazioni del settore, come la F.I.A.B. (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

Condivido quanto sostenuto dal collega Vedovato relativamente alla componente economica del provvedimento; questo apparato industriale e artigianale che produce biciclette, col relativo indotto, ha una lunga tradizione e rappresenta una entità di tutto riguardo per il suo fatturato. Il provvedimento in oggetto, pertanto, promuove un ulteriore impulso della produzione, quindi uno sviluppo economico del settore di particolare importanza per le sue implicazioni con i problemi connessi ad una mobilità sostenibile.

Ritengo, inoltre, significativo il fatto che con il provvedimento al nostro esame siano stati apportati alcuni ritocchi al codice della strada in funzione di una maggiore sicurezza dell'utenza.

Infine, l'impostazione dell'impianto presenta caratteri di tipo federalista e rispetta pienamente l'autonomia degli enti locali nell'ambito della progettazione e, quindi, l'autonomia delle regioni per quanto riguarda il piano di ripartizione finanziaria; lo Stato, infatti, si pone come soggetto promotore e cofinanziatore senza imporsi come autorità sostitutiva delle autonomie e dei poteri locali.

CÒ. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole sul provvedimento in esame.

BESSO CORDERO. Anch'io dichiaro il voto favorevole.

ALBERTINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il provvedimento in oggetto d'iniziativa parlamentare è alquanto significativo e probabilmente anche l'ipotesi da cui ha avuto spunto, particolarmente carica di suggestioni, ha fatto in modo che il suo *iter* procedesse con una certa rapidità.

Io sono figlio di un territorio terribilmente piatto in cui la bicicletta era considerata il mezzo di trasporto dei poveri proprio perchè non richiedeva necessità di impiego di un'energia diversa da quella umana. Fortunatamente, l'evoluzione dei tempi ha modificato le nostre abitudini e la vecchia bicicletta è rimasta relegata ad una piccola nicchia per amatori, per persone particolarmente sensibili a questo mezzo il cui utilizzo non si è ancora diffuso in maniera generalizzata così come è accaduto in altri paesi europei dove la bicicletta rappresenta un mezzo di trasporto alternativo e non è più considerata come un parente povero tra le diverse modalità ma uno strumento intelligente per muoversi.



Ritengo che il disegno di legge in esame possa simbolicamente rappresentare il passaggio verso una nuova mentalità verso una infrastrutturazione leggera e compatibile con le diverse necessità affidata agli enti territoriali che meglio di altri possono valutarla per favorire questo tipo di opportunità. Mi sembra un aspetto importante che merita la nostra attenzione.

Vorrei infine esprimere una valutazione di plauso a tutti i Gruppi parlamentari che hanno contribuito all'approvazione di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Esprimo anch'io un vivo apprezzamento ed una particolare soddisfazione per il lavoro svolto dalla Commissione unita nell'esigenza di dare soddisfazione a tutti coloro che amano utilizzare questo antico mezzo di trasporto.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 16,15.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. VINCENZO FONTI



