



Senato della Repubblica
XVIII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 983

Misure per il potenziamento delle reti ciclabili

18/12/2022 - 01:56

Indice

1. DDL S. 983 - XVIII Leg.	1
1.1. Dati generali	2
1.2. Testi	3
1.2.1. Testo DDL 983	4

1. DDL S. 983 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 983
XVIII Legislatura

Misure per il potenziamento delle reti ciclabili

Iter

10 dicembre 2018: da assegnare

Successione delle letture parlamentari
S.983

da assegnare

Iniziativa Parlamentare

[Eugenio Comincini](#) ([PD](#))

Natura

ordinaria

Presentazione

Presentato in data **10 dicembre 2018**; annunciato nella seduta n. 69 del 10 dicembre 2018.

Classificazione TESEO

PISTE CICLABILI

Classificazione provvisoria

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 983

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 983

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore **COMINCINI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 DICEMBRE 2018

Misure per il potenziamento delle reti ciclabili

Onorevoli Senatori. - L'obiettivo del presente disegno di legge è quello di promuovere interventi economici a sostegno della mobilità ciclistica al fine di potenziare le infrastrutture di reti ciclabili e incoraggiare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto efficiente e sicuro, in modo da pervenire a un sistema generale e integrato di mobilità ciclabile, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini.

In Italia il quadro della situazione è 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 dichiarano di spostarsi quotidianamente utilizzando la bicicletta (ISTAT 2017). Questo perché sono moltissimi i casi in cui le piste ciclabili urbane sono state realizzate con *standard* costruttivi illogici e incoerenti, con sedi inadeguate e spesso concorrenziali con la pedonalità, senza una efficace interconnessione della rete ciclabile e un'analisi preventiva dei flussi di utenti che potrebbero intercettare e, conseguentemente, senza una verifica a posteriori, dell'efficacia dell'intervento in termini di aumento della ciclabilità e della diminuzione delle altre modalità di trasporto.

Una politica nazionale della mobilità ciclistica deve favorire la costruzione di reti ciclabili urbane ed extraurbane ridisegnando completamente la relazione spazio/movimento.

Le infrastrutture per la ciclabilità devono essere costruite con criteri idonei e con qualità, all'interno di una pianificazione che guardi globalmente al sistema città piuttosto che alle sue singole componenti. Ciclisti, pedoni e trasporto pubblico crescono dove si rovesciano le gerarchie, dove cioè andare in auto diventa l'opzione meno concorrenziale e dove c'è garanzia di sicurezza per la cosiddetta utenza vulnerabile.

I principi guida devono essere quelli dell'accessibilità, della semplicità, della sicurezza, della redistribuzione dello spazio pubblico, della sostenibilità economica ed ambientale, del forte carattere identitario, di un approccio diverso e partecipato alla cura del percorso.

In Danimarca, l'investimento su una grande infrastruttura di rete superciclabile ha comportato, con la sola apertura delle prime otto superciclabili, un incremento dei ciclisti che è andato dall'8 al 61 per cento a seconda dei percorsi; il 25 per cento dei nuovi ciclisti usava in precedenza l'automobile.

Quando la rete sarà completa, ci si aspetta una riduzione di 1500 tonnellate di emissioni di CO₂ rispetto alla situazione attuale. Inoltre, ogni anno, ci saranno 40.000 giornate di permessi per malattia in meno e un milione di spostamenti in auto in meno. In termini economici, un investimento di 295 milioni di euro porterà benefici pari a 765 milioni.

Un progetto, quello danese, che si è posto come obiettivo quello di creare una rete di superciclabili fra le città lasciando ad ogni comune la responsabilità della progettazione e realizzazione e prevedendo una partecipazione del 50 per cento da parte dello Stato nel finanziamento delle opere.

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. Il Piano generale della mobilità ciclistica, parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica, prevede 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 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.

(Fondo per le reti ciclabili urbane)

1. Allo scopo di finanziare interventi finalizzati alla promozione e al potenziamento di percorsi di collegamento urbano destinati alla mobilità ciclistica, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per lo sviluppo delle reti ciclabili urbane, di seguito denominato « Fondo », con una dotazione di 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta 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, da parte degli enti territoriali, delle risorse erogate per le finalità di cui al medesimo comma.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022, si provvede:

a) per un ammontare pari a 50 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2020, mediante corrispondente riduzione lineare delle dotazioni finanziarie disponibili, iscritte a legislazione vigente in termini di competenza e di cassa, nell'ambito delle spese rimodulabili di parte corrente delle missioni di spesa di ciascun Ministero, di cui all'articolo 21, comma 5, lettera b), della legge 31 dicembre 2009, n. 196;

b) per un ammontare pari a 50 milioni di euro mediante l'applicazione, a decorrere dall'anno 2020, di una addizionale erariale della tassa automobilistica, per le autovetture e per gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone. L'ammontare dell'imposta, le modalità e i termini di versamento della stessa, sono definiti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. In caso di omesso o insufficiente versamento dell'addizionale di cui alla presente lettera si applica una sanzione pari al 30 per cento dell'importo non versato.

Art. 2.

(Fondo per le autostrade ciclabili)

1. Allo scopo di finanziare interventi finalizzati alla progettazione e alla realizzazione delle autostrade ciclabili, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per le autostrade ciclabili, con una dotazione di 100 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta 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 da parte degli enti territoriali delle risorse erogate per le finalità di cui al medesimo comma.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022, si provvede:

- a)* per un ammontare pari a 50 milioni di euro annui mediante corrispondente riduzione lineare delle dotazioni finanziarie disponibili, iscritte a legislazione vigente in termini di competenza e di cassa, nell'ambito delle spese rimodulabili di parte corrente delle missioni di spesa di ciascun Ministero, di cui all'articolo 21, comma 5, lettera *b)*, della legge 31 dicembre 2009, n. 196;
- b)* per un ammontare pari a 50 milioni di euro annui mediante utilizzo dei proventi relativi ai titoli abilitativi edilizi e alle sanzioni previste dal testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380.

