



Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica

A.C. 2305

Dossier n° 211 - Seconda edizione
11 maggio 2015

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2305
Titolo:	Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	16
Date:	
presentazione:	16 aprile 2014
assegnazione:	11 giugno 2014
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	I Affari Costituzionali, V Bilancio, VII Cultura, VIII Ambiente (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), X Attività Produttive, XI Lavoro e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

Contenuto

Dopo aver individuato, all'**articolo 1**, l'oggetto del provvedimento nell'incentivazione dell'uso trasportistico della bicicletta, l'**articolo 2** prevede l'adozione di un piano generale della mobilità ciclistica. Il piano deve costituire una specifica sezione del piano generale dei trasporti e della logistica. Esso deve essere adottato sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica disciplinati dall'articolo 5.

[Piano generale della mobilità ciclistica](#)

Si ricorda che il piano generale dei trasporti, al quale la disposizione sembra fare riferimento, è previsto dalla [legge n. 245/1984](#). Tale legge prevedeva che il piano venisse approvato, con DPR previa deliberazione del Consiglio dei ministri e una volta acquisito il parere del CIPE e delle competenti commissioni parlamentari, entro un anno dalla sua entrata in vigore e quindi aggiornato ogni triennio. In realtà l'ultimo piano generale dei trasporti è stato approvato con il [DPR 14 marzo 2001](#) con il titolo di "nuovo piano generale dei trasporti e della logistica".

Il piano generale della mobilità ciclistica è adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri dell'ambiente, dei beni culturali, del turismo e per gli affari regionali, acquisito il parere della Conferenza Stato-Regioni.

Il piano deve contenere:

- gli obiettivi annuali di sviluppo del trasporto ciclistico da perseguire nei tre anni successivi;
- l'indicazione delle priorità sugli interventi da realizzare e la graduatoria dei progetti contenuti nei piani regionali;
- lo sviluppo delle rete nazionale di percorribilità ciclistica prevista dall'articolo 3;
- la ripartizione tra le regioni del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica istituito dall'[articolo 3 della legge n. 366/1998](#), con le modalità previste dalla medesima disposizione;

Si ricorda che la [legge n. 366/1998](#) prevede, all'articolo 3, la costituzione, presso il Ministero dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) di un fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica. Ai sensi dell'articolo 4, ogni anno, entro il 31 marzo, si provvede alla ripartizione della quota annuale del fondo sulla base dei piani regionali previsti dall'articolo 2.

- gli indirizzi per il coordinamento dell'azione amministrativa degli enti territoriali.

In base al comma 2, il piano è aggiornato annualmente con riferimento al triennio successivo e approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 marzo di ciascun anno.

L'**articolo 3** prevede che una specifica sezione del piano generale della mobilità ciclistica sia dedicata allo sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica Bicitalia, integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea Eurovelo (comma 1).

Rete Bicitalia

La rete ciclabile transeuropea Eurovelo è un progetto di rete ciclabile europea ideato e gestito dalla *European Cyclists Federation*; esso consiste attualmente in un circuito di oltre 45.000 km.

Il **comma 2** dell'articolo 3 prevede che la rete nazionale di percorribilità ciclistica, come individuata dalla delibera CIPE n. 1/2001 sia dichiarata di interesse strategico nazionale

La delibera CIPE n. 1/2001 esprime parere favorevole sul piano generale dei trasporti e della logistica che però non sembra contenere riferimenti alla rete nazionale di percorribilità ciclistica. La [legge n. 443/2001](#) prevede, all'articolo 1, che nel programma delle infrastrutture strategiche siano inserite, oltre alle infrastrutture strategiche, anche gli "insediamenti di interesse strategico nazionale", come la disposizione in commento qualifica la rete nazionale.

Il comma 3 indica le caratteristiche delle rete. Tra queste merita segnalare: 1) sviluppo complessivo non inferiore a 20000 km articolata su itinerari su tutto il territorio nazionale; 2) integrazione con le reti stradali, ferroviarie, marittime, aeree; 3) collegamento con il maggior numero possibile di aree naturali protette; 4) utilizzo prioritario della viabilità minore esistente; 5) il recupero a fini ciclabili di forme stradarie dismesse (strade arginali di fiumi, [tratturi](#), sedimi di strade ferrate); 6) collegamento ciclabile tra comuni limitrofi; 7) attribuzione agli itinerari della rete della qualifica di itinerario ciclopedonale ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera f-bis) del codice della strada; 7) dotazione di un adeguato sistema di segnaletica.

La disposizione citata del codice della strada inserisce tra i tipi di strade gli itinerari ciclopedonali. Questi sono definiti, al successivo comma 3, come la "strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada".

Il comma 3 prevede che la sezione del piano generale della mobilità ciclistica dedicata alla rete nazionale individui anche le modalità di realizzazione e gestione della rete e gli oneri ineranti agli aspetti sovra regionali per la copertura dei quali si rinvia all'articolo 14, comma 3 (cfr. *infra*).

L'**articolo 4** istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Dipartimento per la mobilità ciclistica. Tra i compiti del Dipartimento rientra la predisposizione e la gestione del piano generale della mobilità ciclistica e della rete nazionale di percorribilità ciclistica. Per la realizzazione della rete in base al comma 3, il Dipartimento si avvale di una commissione tecnica, da costituire con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro due mesi dall'entrata in vigore della legge e costituita da: 1) un rappresentante ciascuno per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; il Ministero dell'ambiente; il Ministero dei beni culturali; i Dipartimenti per gli affari regionali, lo sport e la gioventù, il servizio civile nazionale della Presidenza del Consiglio 2) un rappresentante dell'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori; della Federalberghi e Federazione italiana associazioni imprese viaggi e turismo; 3) tre rappresentanti delle regioni; 4) un rappresentante della federazione ciclistica italiana; 5) un rappresentante delle associazioni di protezione ambientale riconosciute dal Ministero dell'ambiente.

Dipartimento per la mobilità ciclistica

I commi da 4 a 10 delineano la procedura per l'adozione della rete nazionale: Tale procedura prevede i seguenti passaggi: 1) la commissione tecnica adotta entro quattro mesi dalla sua costituzione le linee guida per la realizzazione della rete; 2) le linee guida sono approvate con DPCM entro i successivi tre mesi; 3) le regioni, sentiti anche gli enti locali provvedono entro l'anno successivo alla realizzazione alla predisposizione dei progetti; 4) acquisiti i pareri necessari attraverso apposite conferenze dei servizi, ai sensi dell'[articolo 14 della legge n. 241/1990](#) i progetti vengono approvati dalle regioni e inviati al Dipartimento per la mobilità ciclistica; 5) il Dipartimento per la mobilità ciclistica, sentita la commissione tecnica, approva definitivamente i progetti e l'approvazione vale come variante di tutti gli strumenti urbanistici vigenti.

Al riguardo, cfr. *infra* paragrafo "Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente

definite".

Il comma 11 prevede un ulteriore compito per la commissione tecnica, la predisposizione, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, di un'apposita segnaletica per l'utenza ciclistica.

L'[articolo 14 della legge n. 241/1990](#) disciplina il funzionamento della conferenza dei servizi come strumento per effettuare un "esame contestuale di vari interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo", attraverso il coinvolgimento dei rappresentanti delle amministrazioni coinvolte in quel procedimento per l'espressione di concerti, pareri, nulla osta.

Tra gli altri compiti del dipartimento ai sensi del comma 1 rientrano: 1) la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo del trasporto ciclistico; 2) il monitoraggio dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali; 3) la predisposizione di un sistema informativo sull'infortunistica stradale sulla rete nazionale; 4) lo studio e le politiche per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la promozione di appositi corsi, anche mediante convenzioni con gli istituti scolastici; per l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta.

In base al comma 2, l'organizzazione, la disciplina e le dotazioni organiche del Dipartimento per la mobilità ciclistica sono definiti con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis*, della [legge n. 400/1988](#) (si tratta dei c.d. "regolamenti di organizzazione" che possono essere adottati con la medesima procedura dei regolamenti di delegificazione: DPR previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio di Stato e una volta acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari).

Gli **articoli 5, 6 e 7** intervengono in materia di programmazione della mobilità ciclistica da parte degli enti territoriali. In particolare, **l'articolo 5** disciplina i piani regionali della mobilità ciclistica. A tal fine le regioni devono istituire un apposito ufficio della mobilità ciclistica.

Il piano regionale deve essere coerente con i piani regionali dei trasporti e della logistica (comma 1) e redatto sulla base dei programmi pluriennali e dei progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane nell'ambito delle attività di pianificazione previste dall'[articolo 2, comma 1, della legge n. 366/1998](#) (comma 3). Il piano regionale deve assumere e valorizzare come "dorsali delle reti" gli itinerari della rete nazionale e di Eurovelo. Il piano deve poi contemplare, tra gli altri, i seguenti aspetti: 1) l'identificazione della rete di percorribilità ciclistica ai diversi livelli di scala; 2) il sistema di parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto; 3) il sistema delle aree di sosta; 4) la realizzazione di azioni di comunicazione (fin qui comma 3); 5) riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica di cui all'[articolo 2 della legge n. 466/1998](#).

Il piano regionale deve essere approvato con deliberazione del consiglio regionale e inviato entro dieci giorni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; in sede di prima applicazione deve essere approvato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge (comma 6); in Trentino Alto Adige è predisposto dalle due province autonome (comma 7).

L'articolo 5 prevede anche (comma 4) la promozione da parte delle regioni di accordi con i gestori del trasporto pubblico e collettivo locale e regionale per favorire, tra le altre cose, l'accessibilità in bicicletta a stazioni, porti ed aeroporti.

L'articolo 6 prevede che anche comuni, province e città metropolitane istituiscano appositi uffici di mobilità ciclistica per la redazione di appositi piani di mobilità ciclistica che, come si è visto, dovranno poi raccordarsi con il piano regionale previsto dall'articolo 5. Il piano provinciale e della città metropolitana dovrà essere integrato con il piano territoriale di coordinamento provinciale (comma 1) quelli comunali dovranno costituire un elaborato integrativo del piano urbanistico generale (PUG, comma 1) e costituire piani di settore dei piani urbani della mobilità (PUM) e dei piani urbani del traffico. (PUT comma 4). Tutti faranno parte integrante del piano del traffico per la viabilità extraurbana previsto dall'articolo 36, comma 3, del codice della strada, limitatamente alla rete ciclabile.

Per i riferimenti a questi strumenti urbanistici adottati dagli enti territoriali e per i profili problematici della disposizione cfr. infra paragrafo "Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite".

L'articolo 7 prevede, in coerenza con i piani di cui agli articoli 5 e 6, l'adozione da parte dei diversi enti territoriali di programmi triennali per la mobilità ciclistica che comprendano, tra le altre cose: 1) la ricognizione delle infrastrutture; 2) la ricognizione delle azioni attivate; 3) gli interventi da avviare; 4) le fonti di finanziamento; 5) il programma di interventi

Programmazione ed interventi degli enti territoriali

educativi; 6) il piano di comunicazione.

L'articolo 8 consente agli enti locali, nonché agli enti gestori dei parchi, di adottare ogni iniziativa necessaria per l'attuazione della legge anche attraverso accordi di programma (comma 1).

Il comma 2 prevede che i soggetti privati siano incentivati, previa intese con gli enti pubblici competenti, a installare strutture attrezzate per l'integrazione del trasporto pubblico con la bicicletta.

L'articolo 9 prevede che le città metropolitane e le province provvedano, ai fini dell'attuazione della legge: 1) alla stesura del sistema informativo territoriale, accessibile tramite Internet; 2) la progettazione e la manutenzione della segnaletica della rete ciclabile; 3) l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti di pianificazione ciclabile di settore all'interno del piano urbanistico generale, del piano urbano del traffico e del piano urbano della mobilità, già sopra richiamati; 4) l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclabile; 5) la promozione dell'uso della bicicletta

L'articolo 10 dispone che i comuni sedi di stazioni ferroviarie, di autostazioni o di stazioni metropolitane prevedano, in prossimità di tali infrastrutture, la realizzazione di velostazioni, costituite anche da centri per il deposito custodito, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio di biciclette (commi 1-6)

Il comma 7 dell'articolo prevede che i comuni destinino allo sviluppo della mobilità ciclistica parte dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie e dagli oneri di urbanizzazione.

L'articolo 11 prevede che le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedano alla riqualificazione delle ferrovie dismesse o in disuso (comprese le tramvie extraurbane e le altre infrastrutture di trasporto su ferro), valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile. A tale scopo la proprietà del sedime delle ferrovie, come individuate in appositi elenchi, è trasferito alla proprietà delle regioni e delle province autonome (commi 1-3).

Il comma 4 dell'articolo 11 prevede l'abrogazione del [comma 1 dell'articolo 8 della legge n. 366/1998](#), che, con disposizione di tenore analogo a quella che si vuole qui introdurre, prevede l'utilizzo prioritario per la realizzazione di piste ciclabile dell'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso (si tratta però in questo caso di una facoltà, mentre la disposizione in commento sembra prevedere un obbligo per gli enti territoriali).

L'articolo 12 sostanzialmente estende alle autostrade e alle strade extraurbane principali di nuova costruzione ovvero oggetto di manutenzione le disposizioni, attualmente previste dagli articoli 13 e 14 del codice della strada per le altre tipologie di strada di nuova costruzione, volte ad agevolare la realizzazione di infrastrutture ciclovie. Viene anche soppressa la previsione che escludeva la realizzazione di tali infrastrutture in presenza di comprovati motivi di sicurezza.

Il comma 3 dell'articolo prevede che gli interventi sulle strade di nuova costruzione riguardino anche sovrappassi, sottopassi e rotatorie; in base al comma 4 la concessione di finanziamenti per la realizzazione delle strade sono concessi a condizione che i relativi progetti prevedano la realizzazione di infrastrutture ciclovie e che i finanziamenti possano essere revocati durante la realizzazione nel caso in cui, in corso di realizzazione o al completamento della stessa, l'opera risulti in contrasto con il progetto.

L'articolo 13 prevede l'utilizzo prioritario per la realizzazione di itinerari ciclopeditoni e di piste ciclabili, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, degli argini dei fiumi, delle strade arginali e delle strade alzaie.

Conseguentemente, al comma 2, viene abrogato il [comma 2 dell'articolo 8 della legge n. 266/1998](#) che, con disposizione di tenore analogo a quella che si vuole qui introdurre, prevede l'utilizzo prioritario per la realizzazione di itinerari ciclopeditoni, degli argini dei fiumi e dei torrenti, sempre fatto salvo il rispetto della normativa vigente (si tratta però in questo caso di una facoltà, mentre la disposizione in commento sembra prevedere un obbligo per gli enti territoriali).

L'articolo 14 prevede la copertura finanziaria del provvedimento.

In particolare, il comma 1 prevede che il fondo per la mobilità ciclistica previsto dall'[articolo 3 della legge n. 366/1998](#) sia finanziato a decorrere dal 2014 con stanziamenti aggiuntivi non inferiori al 2 per cento degli stanziamenti complessivi previsti per

Copertura
finanziaria

infrastrutture viarie e ferroviarie, nonché con le risorse provenienti da programmi regionali finanziati da fondi UE. Le modalità di attuazione del comma sono rinviate a un "regolamento indipendente" (ai sensi dell'[articolo 17, comma 3, della legge n. 400/1988](#))

Il comma 2 prevede che agli oneri derivanti dalla legge, peraltro non quantificati si provveda, per il triennio 2014-2016, mediante riduzione dell'accantonamento del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre il comma 3 prevede che per gli anni successivi al 2014 (ma si tratta probabilmente di un refuso e deve intendersi al 2016) si provvede mediante rifinanziamento in tabella C (la tabella allegata alla legge di stabilità che definisce il rifinanziamento delle leggi di spesa permanente il cui ammontare non risulta predeterminato ed è appunto rinviato alla legge di stabilità), ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d) della [legge n. 196/2009](#).

Il comma 4 prevede invece una specifica copertura per l'articolo 3, comma 4 (realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica) sempre a valere del fondo per la mobilità ciclistica. Il medesimo comma pone a carico del fondo anche i progetti presentati dagli enti territoriali, qualificati a tal fine come prioritari, ai sensi dell'[articolo 2, comma 1, della legge n. 366/1998](#), i relativi progetti.

L'articolo 2, comma 1, citato prevede che le regioni provvedano all'elaborazione di piani di riparto del fondo nazionale tra i progetti presentati da comuni e province nel quadro dei programmi pluriennali elaborati dai medesimi enti che individuano come prioritari i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture sociosanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche. La disposizione in commento sembra innovare la normativa con riferimento al fatto che si fa riferimento anche ai progetti di regioni e città metropolitane e non solo a quelli di province e comuni e che tutti i progetti di regioni, città metropolitane, province e comuni assumono carattere prioritario. Sul punto appare opportuno un chiarimento.

In base all'**articolo 15** all'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla legge concorrono anche i proventi di sponsorizzazioni e i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

L'**articolo 16** prevede una relazione annuale alle Camere sullo stato di attuazione della legge ed anche della [legge n. 366/1998](#). Tra i contenuti della relazione merita richiamare: 1) l'entità delle risorse finanziarie stanziata e spese a livello UE, nazionale, regionale e locale; 2) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati; 3) lo stato di attuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica Bicitalia; 4) i risultati ottenuti in termini di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, dell'incidentalità; 5) lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra bicicletta e altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo; 6) la partecipazione a progetti e programmi UE.

Relazioni allegare o richieste

Il testo della proposta di legge è accompagnato dalla relazione illustrativa.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il contenuto del provvedimento appare riconducibile alla materia "governo del territorio", attribuita dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione alla competenza legislativa concorrente.

Governo del territorio

Come è noto, a tale riguardo, la giurisprudenza della Corte costituzionale (*ex plurimis* si veda la sentenza n. 303/2003) ammette l'intervento statale in materie attribuite alla competenza legislativa concorrente o residuale delle regioni, sulla base del principio di sussidiarietà (c.d. "attrazione in sussidiarietà") a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni, quali le intese.

Alla materia governo del territorio risulta riconducibile anche la materia urbanistica.

In proposito, la Corte costituzionale ha specificato che, se la parola "urbanistica" non compare nel nuovo testo dell'art. 117, ciò non autorizza comunque a ritenere che la relativa materia non sia più ricompresa nell'elenco del terzo comma: essa fa parte del "governo del territorio" (sent. 303 del 2003), ossia una materia attribuita alla competenza concorrente di Stato e Regioni.

In proposito, appare opportuno introdurre un'istanza di coinvolgimento degli enti territoriali nella disposizione di cui al comma 10 dell'articolo 4 che prevede che l'approvazione da parte del Dipartimento per la mobilità ciclistica dei progetti inviati dalle regioni per la realizzazione della rete nazionale Bicitalia costituisca variante di tutti gli strumenti urbanistici vigenti.

profili problematici

In proposito si ricorda che la sentenza n. 340/2009 della Corte costituzionale, in merito ad una

norma che stabiliva l'effetto di variante urbanistica escludendo che la variante stessa dovesse essere sottoposta a verifiche di conformità con gli altri atti di pianificazione delle regioni "introduce una disciplina che non è finalizzata a prescrivere criteri ed obiettivi, ma si risolve in una normativa dettagliata che non lascia spazi d'intervento al legislatore regionale, ponendosi così in contrasto con il menzionato parametro costituzionale".

Il provvedimento presenta numerosi riferimenti agli strumenti di pianificazione urbanistica degli enti territoriali, in particolare agli articoli 6 e 9. Al riguardo si segnala che:

- L'art. 20, comma 2, del D.Lgs. 267/2000 (T.U. enti locali) dispone che la provincia (ferme restando le competenze dei comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali) predispone e adotta il **piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)** ove sono determinati gli indirizzi generali di assetto del territorio, tra i quali, in particolare, le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, nonché la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione. L'art. 57 del D.Lgs. 112/1998 ha invece demandato alla legislazione regionale il compito di prevedere che il PTCP assuma il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali (sempreché la definizione delle relative disposizioni avvenga nella forma di intese fra la provincia e le amministrazioni, anche statali, competenti). Si ricorda che nella recente legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni) il comma 44 prevede che alle città metropolitane sia attribuita una serie di funzioni, tra cui l'adozione e l'aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza.

Ciò premesso, appare opportuno valutare forme di coordinamento anche con tale piano strategico.

- andrebbe chiarita la portata del riferimento ai **piani urbanistici generali**, poiché la loro disciplina risulta affidata alla competenza legislativa delle regioni, e in mancanza di una riforma della legislazione statale quadro, sono sorti una moltitudine di tipologie di piani urbanistici generali, ognuno avente una diversa denominazione: si ricordano ad esempio il Piano strutturale comunale (PSC) previsto dalla L.R. Emilia-Romagna n. 20/2000, il Piano urbanistico comunale (PUC) contemplato dalla L.R. Liguria 36/1997, il Piano urbanistico comunale generale (PUCG) disciplinato dalla L.R. Lazio n. 38/1999, il Piano urbanistico generale (PUG) di cui alla L.R. Puglia n. 20/2001, il Piano di governo del territorio (PGT) introdotto dalla L.R. Lombardia n. 12/2005, ecc. Tali nuovi piani, ove adottati dalla legislazione regionale, hanno sostituito il tradizionale strumento urbanistico generale a livello comunale: il piano regolatore generale (PRG), previsto dalla legge urbanistica n. 1150 del 1942. In alcune regioni invece la valenza del PRG è stata confermata.

In tal senso, andrebbe approfondito se la qualificazione con legge statale del piano comunale della mobilità ciclistica come elaborato integrativo del piano urbanistico generale di cui all'articolo 6 comma 1 risulti coerente con la disciplina regionale in materia.

Andrebbe infine valutato se le disposizioni della proposta che prevedono l'individuazione di specifici uffici per la mobilità ciclistica presso le amministrazioni regionali e quelle di province, città metropolitane e comuni (articoli 5 e 6) risulti coerente con l'autonomia organizzativa di tali enti.

Coordinamento con lavori legislativi in corso

Nel testo unificato C. 1512 e abb. recante **modifiche al codice della strada**, adottato come testo base dalla IX Commissione della Camera, sono contenute norme in tema di mobilità ciclistica. In particolare, l'articolo 7 consente, al comma 4-bis, inserito nell'articolo 158 del codice della strada, la sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali, in mancanza di apposite attrezzature di parcheggio; in ogni caso la bicicletta non deve creare intralcio ai pedoni e non deve essere collocata lungo i percorsi tattili per i disabili visivi.

Il progetto C. 1512 e abb.

Alcuni principi di delega in materia ciclistica sono invece contenuti nel testo unificato dei **progetti di legge delega per la riforma del codice della strada** (T. U. C. 731 e C. 1588), approvato dalla Camera dei deputati il 9 ottobre 2014 ed ora all'esame del Senato (S. 1683): l'art. 2, lettera d), prevede infatti in generale la revisione e il rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare riferimento all'utenza vulnerabile, quali bambini, disabili, anziani, pedoni, ciclisti e dispone:

Il Testo unificato C. 731 e C. 1588.

- al numero 3) l'introduzione di disposizioni in tema di pianificazione della viabilità e disciplina della circolazione tali da incentivare la mobilità ciclistica e pedonale, con particolare riguardo alla sicurezza e alla sua promozione e diffusione;

- al numero 5) l'introduzione di disposizioni che migliorino la sicurezza dei pedoni e della circolazione di biciclette, ciclomotori e motoveicoli, con particolare attenzione ai ciclisti di età inferiore agli anni quattordici;
- al numero 7) una specifica disciplina per l'ambito urbano, che recepisca le principali innovazioni introdotte in altri Stati europei per la sicurezza dell'utenza vulnerabile, prevedendo altresì disposizioni che favoriscano l'accesso delle biciclette, dei ciclomotori e dei motocicli alle corsie riservate ai mezzi pubblici;
- al numero 8) la definizione, nella classificazione dei veicoli, della bicicletta e di veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e di persone, nonché l'individuazione dei criteri e delle modalità per l'identificazione delle biciclette, attraverso l'apposizione facoltativa di un numero identificativo del telaio e l'annotazione dello stesso nel sistema informativo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- al numero 9) misure volte a favorire la coesistenza di diversi tipi di utenza vulnerabile negli spazi comuni consentendo il parcheggio delle biciclette in aree riservate ai pedoni, ove questa misura non rechi intralcio o pericolo.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

La legge n. 366/1998 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica) contiene già la previsione della presentazione di progetti in materia da parte di comuni e province, nonché una loro approvazione e finanziamento a livello regionale nell'ambito del piano di riparto del fondo nazionale per la mobilità ciclistica.

[Rapporto con la legge n. 366/1998](#)