



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

A.C. 2305-73-111-2566-2827-3166-A

Dossier n° 211/1 - Elementi per l'esame in Assemblea
13 ottobre 2016

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2305-73-111-2566-2827-3166-A
Titolo:	Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Decaro
Date:	
approvazione in Commissione:	12 ottobre 2016

Contenuto

Le proposte di legge 2305 e abb.-A intendono incentivare, specialmente nelle aree urbane, lo **sviluppo di forme di mobilità alternative all'automobile**.

L'**articolo 1, comma 1**, individua l'**oggetto e le finalità** del provvedimento 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.

[Le finalità](#)

Tale obiettivo deve essere perseguito dallo Stato, dalle regioni, dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità (**comma 2**).

Il **comma 2-bis** prevede che le disposizioni della legge si applichino alle **regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano, compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione**.

L'**articolo 2** introduce nell'ordinamento la **definizione normativa** delle **ciclovie e delle reti cicloviarie** e la loro **classificazione**.

La **ciclovia** è definita come un itinerario che consente il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione e che può distinguersi dal punto di vista della sicurezza e dei parametri di traffico in:

[Definizione normativa di ciclovia](#)

a) **pista ciclabile** o ciclopedonale, la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi, così definita dal Codice della strada (CdS-decreto legislativo n. 285/1992);

b) **corsia ciclabile** o ciclopedonale, quando la corsia è separata dalla corsia di marcia mediante elementi in elevazione sulla pavimentazione oppure mediante due strisce continue affiancate;

c) **pista o strada ciclabile in sede propria**, quando non è consentito il traffico motorizzato (**greenway ciclabile o via verde ciclabile**);

d) **sentiero ciclabile o percorso natura**, come itinerario in parchi e zone protette senza particolari *standard* costruttivi dove le biciclette sono ammesse;

e) **strade senza traffico**: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli al giorno;

f) **strade a basso traffico**: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) **strada 30 extraurbana**: strada con sezione della carreggiata di almeno tre metri dedicata ai **veicoli non a motore**, salvo autorizzati, e sottoposta a limite di velocità di trenta

chilometri orari;

h) **strada 30 urbana**: zona a velocità limitata a trenta chilometri orari o inferiori, segnalata come previsto dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di attuazione del Codice della strada (d.p.r. n. 495/1992);

i) **area pedonale**: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 2, del Codice della strada;

l) **zona a traffico limitato**: area con accesso e circolazione limitati, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 54, del CdS;

m) **zona residenziale**: zona urbana, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 58, del Cds.

Viene quindi definita come **rete cicloviaria l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro**, percorribili dal ciclista senza soluzioni di continuità.

Il **comma 3** stabilisce che il Governo, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge, dovrà provvedere a modificare il regolamento di esecuzione del Codice della strada, per individuare specifiche caratteristiche tecniche in termini di percorribilità, sicurezza e riconoscibilità delle **ciclovie di interesse nazionale**, di cui al successivo art. 3, co. 3, lett. b), cioè quelle che costituiranno la **Rete ciclabile nazionale Bicitalia**.

L'**articolo 3**, prevede l'adozione, entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, di un **Piano generale della mobilità ciclistica**, che dovrà costituire parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (**comma 1**).

Il **Piano generale della mobilità ciclistica**, di durata **triennale**, sarà adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni culturali e del turismo, **previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni e province autonome**.

Il Piano dovrà essere articolato in **due specifici settori di intervento (comma 2)**, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in **ambito urbano e metropolitano** e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite **a livello regionale, nazionale ed europeo**, e dovrà **contenere (comma 3)**:

- a. gli **obiettivi**, per ciascuno dei tre anni, di sviluppo della mobilità ciclistica da perseguire nei due settori di intervento in relazione alla domanda di mobilità;
- b. l'individuazione delle **ciclovie di interesse nazionale** che costituiscono la **Rete ciclabile nazionale Bicitalia**, definita nel successivo articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la sua realizzazione.
- c. l'indicazione delle **priorità**, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare;
- d. l'individuazione degli **interventi prioritari** per assicurare le **connessioni della Rete ciclabile nazionale Bicitalia** con le altre modalità di trasporto, anche attraverso la realizzazione di aree destinate all'accoglienza delle biciclette nei parcheggi, stazioni ferroviarie e metropolitane, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti, nonché attraverso la predisposizione dei mezzi pubblici per il trasporto delle biciclette;
- e. il **quadro, per ciascuno dei tre anni, delle risorse finanziarie**, pubbliche e private, reperibili per la mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane;
- f. la **ripartizione tra le regioni**, su base annuale, **delle risorse finanziarie** destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica;
- g. gli **indirizzi** per un efficace coordinamento dell'**azione amministrativa degli enti territoriali** ed il coinvolgimento degli utenti nella programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria;
- h. l'**individuazione degli atti amministrativi**, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, **che dovranno essere adottati** per conseguire gli obiettivi stabiliti dal Piano;
- i. la definizione delle **azioni** necessarie a sostenere **lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano**, con particolare riferimento alla **sicurezza** dei ciclisti e all'**interscambio modale** tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

In base al **comma 4**, il piano dovrà essere **aggiornato annualmente** con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 marzo di ciascun anno. Si prevede che in occasione di tale aggiornamento possa essere integrata la Rete ciclabile nazionale Bicitalia con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle regioni interessate nell'ambito dei piani regionali definiti dal successivo articolo 6.

Il Piano generale della mobilità ciclistica

Contenuto

L'**articolo 4, comma 1**, denomina la **Rete ciclabile nazionale "Bicalitalia"** come rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "**Eurovelo**". Essa è individuata negli **itinerari indicati nell'allegato 1 della** delibera CIPE n. 1/2001, che ha espresso parere favorevole sul piano generale dei trasporti e della logistica, nonché in conformità con le modifiche e integrazioni definite nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti. **Le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalitalia** sono dichiarate di interesse strategico nazionale.

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** definisce le **caratteristiche** delle Rete "**Bicalitalia**", costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, comprensive dei relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati. Tra queste:

- a. **sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 km** articolata su itinerari **su tutto il territorio nazionale**;
- b. **integrazione e interconnessione** con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
- c. **collegamento con le aree naturali protette** e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;
- d. **integrazione con altre reti di percorrenza turistica** di interesse nazionale e locale (rete dei cammini e sentieri, ippovie, ferrovie turistiche e percorrenze fluviali e lacustri);
- e. **sviluppo di piste ciclabili e greenway**;
- f. utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;
- g. **recupero a fini ciclabili**, per destinazione ad uso pubblico, **di forme stradarie dismesse** (strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, viabilità dismessa o declassata, sedimi di strade ferrate dismesse e non recuperabili, viabilità forestale e viabilità militare radiata e altri manufatti stradali e infrastrutturali dismessi);
- h. **collegamento ciclabile tra comuni limitrofi e attraversamento di ogni capoluogo regionale** e penetrazione nelle principali **città di interesse turistico-culturale** con coinvolgimento dei rispettivi **centri storici**;
- i. **continuità e interconnessione con le reti ciclabili urbane**, anche attraverso la **realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato**, nonché attraverso l'adozione di **provvedimenti di moderazione del traffico**;
- j. **attribuzione agli itinerari promiscui** della rete della **qualifica di itinerario ciclopedonale** prevista dal codice della strada (art. 2, co. 2, lett. *f-bis* che 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");
- k. dotazione di un **adeguato sistema di segnaletica**, anche integrativa rispetto a quanto previsto dal regolamento di esecuzione del codice della strada.

Caratteristiche
della Rete
Bicalitalia

Il **comma 3** prevede che **nel Piano** generale della mobilità ciclistica siano stabilite le **modalità di realizzazione e di gestione della Rete Bicalitalia** e gli **oneri per gli aspetti sovraregionali e di competenza statale**, cui si provvede a valere sulle **risorse di cui agli articoli 11 e 12**.

I **commi da 4 a 8** contengono le **procedure per l'approvazione da parte delle regioni dei piani per la realizzazione di "Bicalitalia"**.

Il **comma 4** prevede che le **regioni** provvedano, sentiti gli enti locali interessati, a **predisporre i progetti** necessari alla realizzazione della Rete **Bicalitalia, entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica**. Si prevede che le regioni stipulino appositi protocolli di intesa con il Ministero della difesa per l'utilizzo a fini ciclabili di aree facenti parte del demanio militare o del patrimonio della difesa o soggette a servitù militari.

Procedura di
approvazione
del Piano

Il **comma 5** prevede che gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per la realizzazione di tali progetti siano acquisiti mediante la convocazione di una conferenza di servizi.

L'**articolo 14 della legge n. 241/1990**, recentemente modificato dal decreto legislativo n. 127 del 2016, 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.

Acquisiti i pareri degli enti locali competenti, le **regioni pubblicano il progetto**, i pareri e

tutta la documentazione prodotta sui siti *web* istituzionali dell'ente e mediante la piattaforma telematica di cui al comma 9, e approvano i progetti provvedendo a inviarli entro un mese alla Direzione generale per la mobilità ciclistica del MIT (**comma 6**). I **progetti si intendono approvati se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi della data del loro ricevimento, non esprime la propria contrarietà**, in quanto non conformi alle indicazioni contenute nel Piano generale della mobilità ciclistica, ovvero non richiede motivatamente alle Regioni di apportarvi specifiche modifiche (**comma 7**). In questa ultima ipotesi, il progetto modificato è nuovamente trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro due mesi e si intende approvato, salvo che il Ministero non lo respinga espressamente entro i successivi trenta giorni.

L'approvazione dei progetti costituisce variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti (**comma 8**).

Il **comma 9** prevede infine che i **dati e le informazioni relativi alla Rete Bicalia** siano resi **disponibili** su un'apposita **piattaforma telematica**, in un formato **di tipo aperto**, definito dall'art. 68, comma 3, lettera a), del codice dell'amministrazione digitale (dlgs. n. 82/2005).

L'**articolo 5** prevede l'**istituzione**, con regolamento di organizzazione (ai sensi dell'art. 17, comma 4-bis, della legge n. 400/1988), presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della **Direzione generale per la mobilità ciclistica (comma 1)**.

Tra i **compiti** della **Direzione** rientra la predisposizione del piano generale della mobilità ciclistica, il monitoraggio della realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicalia in raccordo con gli altri soggetti istituzionali competenti, la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, nonché la predisposizione, in collaborazione con l'ISTAT, di un **sistema informativo sull'infortunistica stradale dei ciclisti**, che dovrà risultare accessibile e consultabile tramite una piattaforma *open source* sul sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si prevede altresì che la Direzione generale predisponga e mantenga aggiornata, con il supporto delle regioni, una specifica **sezione del Sistema informativo territoriale, dedicata alla Rete Bicalia**, classificando le ciclovie per tipologia e qualità.

In base al **comma 2**, l'istituzione della Direzione generale per la mobilità ciclistica, ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Gli **articoli 6, 7 e 8** intervengono in materia di **programmazione della mobilità ciclistica da parte degli enti territoriali**.

In particolare, l'**articolo 6** prevede che **le regioni** predispongano e approvino annualmente, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, il **Piano regionale della mobilità ciclistica**, per **disciplinare l'intero sistema ciclabile regionale**. Le regioni possono istituire un apposito ufficio della mobilità ciclistica (**comma 2**).

Il Piano regionale deve essere redatto sulla base dei Piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane (**comma 3**). Il piano deve assumere e valorizzare come "dorsali delle reti" gli itinerari della rete nazionale e di Bicalia. Il piano deve definire :

- 1) la **Rete ciclabile regionale**;
- 2) le **ciclovie incluse nella Rete Bicalia** che ricadono nel territorio regionale ;
- 3) gli **itinerari nelle zone rurali** finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna e delle altre zone di interesse naturalistico;
- 4) il sistema di **interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto**, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;
- 5) il sistema delle **aree di sosta** e i servizi per i ciclisti;
- 6) gli **indirizzi per la predisposizione delle reti ciclabili** urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza di pedoni e ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane e la relativa procedura di recepimento degli stessi;
- 7) la realizzazione di **azioni di comunicazione, educazione e formazione** per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

Il **comma 4** dispone che **le regioni e gli enti locali** promuovano **accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale** e locale e delle relative infrastrutture per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, anche attraverso l'inserimento di

Direzione
Generale della
mobilità
ciclistica

Piano regionale
della mobilità
ciclistica

specifiche **clausole all'interno dei contratti di servizio e di programma** per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

Del Piano regionale della mobilità ciclistica fa parte integrante il **Piano regionale di riparto dei finanziamenti** per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati (**comma 5**) e sono altresì definiti **le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi** a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12 (**comma 6**).

Il **Piano regionale** deve essere **approvato con deliberazione della regione e inviato entro dieci giorni** dall'approvazione **al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**; in sede di prima applicazione deve essere approvato entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica (**comma 7**); il Piano è pubblicato sul sito *internet* istituzionale dell'ente. L'istituzione nell'ambito delle regioni dell'ufficio per la mobilità ciclistica, ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti.

L'articolo 7, comma 1 prevede che i comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongano e definiscano i **Piani urbani della mobilità ciclistica** o **Biciplan**, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), per definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta.

Piani urbani: i
Biciplan

Il **comma 2** definisce il **contenuto dei Biciplan**:

a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o ciclovie del territorio comunale, tali da garantire l'attraversamento e il collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché le modalità e i tempi per realizzare tali infrastrutture;

b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili, tale da garantire una capillare distribuzione all'interno dei quartieri e dei centri abitati;

c) la rete delle ciclovie verdi;

d) gli interventi necessari;

e) il raccordo tra le reti e gli interventi e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le zone 30, le zone pedonali, le zone a traffico residenziale e le zone a traffico limitato;

f) gli interventi puntuali finalizzati a risolvere i principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, i punti della rete stradale più pericolosi per pedoni e ciclisti e i punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;

g) gli obiettivi annuali in termini di uso della bicicletta;

h) le azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;

i) gli interventi per favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;

j) le azioni per la sicurezza dei ciclisti;

k) le azioni per contrastare il furto delle biciclette;

l) le azioni utili ad estendere gli spazi dedicati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e adibiti a pubbliche funzioni, nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale, e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);

m) le tipologie di servizi di trasporto merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;

n) le attività di promozione ed educazione alla mobilità sostenibile;

o) il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal Piano stesso.

I Piani sono pubblicati in formato *open data* sul sito *internet* istituzionale dei rispettivi enti. Tali strumenti di pianificazione costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti (**comma 3**).

Si prevede che l'istituzione nell'ambito dei comuni e delle città metropolitane dell'ufficio per la mobilità ciclistica abbia luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti.

L'articolo 8, prevede una serie di disposizioni particolari per le **città metropolitane e le province**.

Si ricorda che il testo della **legge costituzionale** approvato il 16 aprile 2016,

che sarà sottoposto a referendum popolare confermativo, previsto dall'articolo 138 della Costituzione, il 4 dicembre 2016, prevede anche la riforma del titolo V della Costituzione, nell'ambito della quale sono **soppresse** le previsioni costituzionali relative alle **province**, quale ente costitutivo della Repubblica.

Il **comma 1** prevede che attraverso i rispettivi **Uffici Mobilità ciclistica**, tali enti si attivino per garantire un'ideale attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 anche attraverso:

1) la stesura e l'aggiornamento del **Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale**, classificando le ciclovie per tipologia e qualità;

2) la progettazione e la manutenzione di **opere e segnaletica** della rete d'iniziativa provinciale;

3) **l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile** di settore all'interno del Piano urbanistico generale (PUG), del Piano urbanistico territoriale (PUT) e del Piano urbanistico della mobilità sostenibile (PUMS);

4) l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;

5) la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

Uffici mobilità
ciclistica
provinciali e
delle città
metropolitane

I commi da 1-bis a 1-quater dell'art. 8, prevedono la definizione, da parte delle **città metropolitane** e delle **province**, di **interventi di pianificazione**, pubblicati sul sito *internet* istituzionale dell'ente, finalizzati a **promuovere l'uso della bicicletta** come mezzo di trasporto, in coerenza con il Piano regionale della mobilità e con i Biciplan.

Gli strumenti di pianificazione individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio di competenza, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate nei Biciplan e costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

L'articolo 9 reca **disposizioni particolari per i comuni**, disponendo che prevedano, in prossimità di stazioni ferroviarie, di autostazioni e di stazioni metropolitane, e, ove presenti, di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, la realizzazione di **velostazioni**, ovvero di adeguati centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale annesso servizio di noleggio.

Le velostazioni
nei comuni

A tale fine possono stipulare **convenzioni con le aziende**, cui può essere affidata la **gestione delle velostazioni**. La gestione può altresì essere affidata ad aziende di gestione del trasporto pubblico, a cooperative sociali e di servizi o ad associazioni, sempre secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica a norma di legge (**comma 3**).

I commi 4 e 5 dispongono che i comuni prevedano nei regolamenti edilizi misure per la realizzazione di **spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici** adibiti a residenza e attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche e che in sede di attuazione degli strumenti urbanistici stabiliscano i parametri di dotazione di **stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico** e ad uso pertinenziale.

Il **comma 6** dispone che negli **edifici di edilizia residenziale pubblica** sia **consentito il deposito di biciclette nei cortili** o in apposite aree attrezzate.

Il 20% delle
molte dei
comuni a favore
della mobilità
ciclistica

Il **comma 7** prevede che i **comuni** destinino all'attuazione delle misure **a favore della mobilità ciclistica** una **quota non inferiore al 20 per cento dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie per violazione del codice della strada**.

L'articolo 10 disciplina le **ciclovie di complemento**.

Attraverso l'introduzione di un nuovo comma 4-ter all'art. 13 del Codice della strada, si dispone che **le piste ciclabili debbano essere connesse alle ciclovie della Rete Bicalitalia qualora siano da essa intersecate o in prossimità**; in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata.

Connessioni con
Bicalitalia

Non possono essere assegnati finanziamenti per la realizzazione di nuove strade nel caso in cui il progetto dell'opera non risulti conforme a quanto previsto dal comma 4-bis e dal nuovo comma 4-ter dell'articolo 13 del codice della strada per la costruzione e gestione delle strade.

Il **comma 4-bis** richiamato prevede che alcune tipologie di strade di nuova costruzione (classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2) debbano avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

L'**articolo 10-bis** modifica l'art. 1, comma 2, del **Codice della strada** introducendo tra i principi generali cui si ispirano le norme del codice il riferimento alla **mobilità sostenibile e tra le finalità la promozione dell'uso dei velocipedi**.

L'**articolo 11** prevede la **copertura finanziaria** del provvedimento.

In particolare, il **comma 1** prevede che a decorrere **dal 2016** venga **destinato all'attuazione degli interventi** previsti dalla presente legge, **il 2% degli stanziamenti del nuovo Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese**, previsto dall'articolo 202, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo n. 50/2016, il nuovo Codice degli appalti e dei contratti pubblici.

Le risorse: 2% del Fondo infrastrutture prioritarie

A tal fine, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse a tale Fondo, tale percentuale è **trasferita al Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica** previsto dall'[articolo 3 della legge n. 366/1998](#), con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ricorda che l'art. 201 del nuovo **Codice dei contratti pubblici** individua due strumenti per la pianificazione e la programmazione delle infrastrutture prioritarie: il piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed il documento pluriennale di pianificazione (DPP): quest'ultimo che contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento. L'articolo 202, istituisce, alla lett. b) del comma 1, il **Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture prioritarie** cui confluiscono, in sede di prima applicazione, una serie di risorse.

Si prevede inoltre (**comma 2**) che possano essere destinate all'attuazione della presente legge anche risorse relative al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai **Fondi strutturali dell'Unione europea**, nonché le risorse individuate dalle **regioni** e dagli **enti locali** a valere sui propri bilanci.

L'**art. 11-bis** prevede la **ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile** nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare. Si prevede in particolare che siano rese disponibili risorse per **150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018** per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo, che era stato istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge n. 296/2006.

Ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile

Agli oneri relativi si provvede nell'ambito del Fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del MEF, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

In base all'**articolo 12** 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 13** prevede la presentazione, **entro il 30 aprile di ogni anno**, di una **relazione annuale al Parlamento sulla mobilità ciclistica** da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, relativa allo stato di attuazione della presente legge e della legge n. 366 del 1998, da pubblicare anche sul sito *web* del ministero, con dati in un formato di tipo aperto. Tra i **contenuti** previsti della relazione merita richiamare:

Relazione annuale al Parlamento

1) l'**entità delle risorse** finanziarie stanziata e spese **a livello UE, nazionale, regionale e locale** per gli interventi sulla mobilità ciclistica ed il **numero e la qualità degli interventi** finanziati e realizzati;

2) lo **stato di attuazione** della rete nazionale di percorribilità ciclistica **Bicitalia** e il **cronoprogramma** degli interventi previsti dalla programmazione nazionale;

3) i **risultati ottenuti** in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, dell'incidentalità;

4) lo **stato di attuazione dell'integrazione modale** tra bicicletta e altri mezzi di trasporto locale e regionale;

5) la **partecipazione a progetti e programmi UE** ed un'analisi comparata con le **iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea**.

Discussione e attività istruttoria in Commissione in sede referente

L'esame della proposta di legge [A.C. 2305](#) Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica è stato avviato nella seduta del 13 maggio 2015. Nella seduta del 1° luglio 2015 è stato disposto

l'abbinamento di altre proposte di legge (C. 73 Realacci ed altri, C. 111 Bratti ed altri, C. 2566 Cristian Iannuzzi ed altri, C. 2827 Scotto ed altri, C. 3166 Busto ed altri) e la nomina di un comitato ristretto con il compito di elaborare un nuovo testo della proposta di legge C. 2305 che tenesse conto degli interventi contenuti nelle proposte di legge abbinata.

Il comitato ristretto si è riunito 7 volte tra il 16 settembre 2015 e il 29 giugno 2016 e, in quest'ultima seduta, è stato presentato e adottato il testo base con la contestuale fissazione del termine per la presentazione degli emendamenti. Gli emendamenti sono stati votati nella seduta del 27 luglio 2016. Nella seduta del 12 ottobre 2016 sono stati recepiti i pareri delle Commissioni ed è stato conferito al relatore il mandato a riferire in Assemblea.

I pareri espressi dalle Commissioni in sede consultiva

In sede consultiva la proposta di legge è stata esaminata da 11 Commissioni e dalla Commissione Questioni regionali.

Le **Commissioni VI, VII, X, XI e XIV** hanno reso **parere favorevole**. Le **Commissioni II e XII** hanno espresso il **nulla osta** nei confronti della proposta di legge.

La **Commissione I** ha espresso parere **favorevole con tre condizioni e due osservazioni**. Nello specifico le condizioni prescrivono che all'articolo 3, comma 1, si prevedano forme di coinvolgimento più stringenti – in particolare nella forma dell'intesa – della Conferenza Stato-Regioni sull'approvazione del piano generale della mobilità ciclistica; all'articolo 6, comma 7 sia espunto il riferimento alle modalità di approvazione dei piani regionali della mobilità ciclistica, laddove si prevede l'approvazione dei piani «con delibera della Giunta regionale»; all'articolo 8, comma 1-*ter*, concernente specifiche disposizioni per le province e le città metropolitane sia soppresso il riferimento alle città metropolitane. Con riferimento alle osservazioni si segnala l'opportunità di chiarire il rapporto tra i piani definiti dai comuni e quelli definiti dalle città metropolitane, e, con riferimento all'articolo 8, comma 1-*bis*, l'opportunità di precisare il richiamo alle funzioni fondamentali delle province, a proposito della definizione degli interventi di pianificazione da parte di queste ultime. Analoghe condizioni sono state poste dalla **Commissione Questioni regionali** che, nell'esprimere parere **favorevole**, ha altresì segnalato l'opportunità di un coordinamento tra la proposta di legge in esame ed il testo unificato delle proposte di legge n. 72 ed abbinata, recante norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce.

La **Commissione IV** ha espresso **parere favorevole con due condizioni** la prima prevede di precisare, all'articolo 4, comma 2, lett. g), che il riferimento alla viabilità militare sia esclusivamente relativo alla viabilità «radiata». Si richiede poi di prevedere che le regioni interessate stipulino con il Ministero della difesa appositi protocolli di intesa, ovvero integrino i protocolli già esistenti, per assicurare il coordinamento comune delle attività militari svolte nel territorio regionale, al fine di consentire l'utilizzo a fini ciclabili, anche solo in determinati periodi dell'anno, di aree verdi o comunque idonee facenti parte del demanio o del patrimonio della difesa o soggette a servitù militari.

La **Commissione VIII** ha espresso **parere favorevole con un'osservazione** volta a richiedere di chiarire quali siano gli effetti della qualificazione delle infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalitalia quali infrastrutture di interesse strategico nazionale.

La **Commissione V** ha chiesto al Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 5, della legge n.196 del 2009, **la trasmissione**, entro il termine di venti giorni (pertanto entro il 18 di ottobre), di **una relazione tecnica sul testo del provvedimento in esame**.