

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2759

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MOTTA, BRATTI, LOVELLI, REALACCI,
MARGIOTTA, BRAGA, ESPOSITO**

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica

Presentata il 1° ottobre 2009

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge si prefigge di definire un sistema organico di intervento nel comparto della mobilità ciclistica allo scopo, come affermato nell'articolo 1, di promuovere e di sviluppare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in un'ottica sia di utilizzo quotidiano, per gli ordinari spostamenti della vita di tutti i giorni, sia di alternativa ai mezzi a motore per le attività turistiche e ricreative (cicloturismo, gite fuori porta, scoperta di nuovi itinerari nei circondari cittadini eccetera); il tutto, nell'ambito di finalità a lungo termine quali rendere progressivamente il mezzo di trasporto della bicicletta una delle componenti ordinarie ed essenziali della mobilità su tutto il territorio nazionale e contribuire alla realizzazione di un sistema generale della mobilità ecologica e sostenibile.

In questo quadro generale la presente proposta di legge lascia pressoché inalte-

rata la normativa attualmente vigente in materia di mobilità ciclistica (legge 19 ottobre 1998, n. 366) ma l'inquadra in un contesto più vasto e organizzato di programmazione, finanziamento e realizzazione degli interventi, garantendo a ciascun ente territoriale competente il suo ruolo e i suoi spazi di intervento e contemporaneamente collegandoli fra di loro e inquadrando il tutto a sistema. Si definiscono infatti l'oggetto e gli obiettivi della legge, i soggetti chiamati a concorrere alla realizzazione di tali obiettivi, i nuovi strumenti di cui tali soggetti potranno avvalersi, in concorso e in coordinamento con quelli già esistenti, e gli altri elementi essenziali per la loro operatività, ossia ruolo dei singoli enti, obiettivi annuali, parametri dell'attività da porre in essere, procedure da seguire, modalità di finanziamento e caratteristiche tecnico-costruttive da tenere presenti nella realizzazione dei progetti di mobilità ciclistica.

In questo quadro è prevista, innanzitutto, la redazione a livello nazionale, come sezione del Piano generale dei trasporti e della logistica, del Piano generale della mobilità ciclistica (articolo 2), nel quale sono definiti, tra l'altro, gli obiettivi di sviluppo della mobilità ciclistica nel triennio successivo e l'indicazione delle priorità per gli interventi da realizzare, nonché gli indirizzi per orientare e per coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di viabilità ciclistica. Il Piano generale è redatto sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica (articolo 5), predisposti da ciascuna regione e riferiti all'insieme degli interventi necessari per incentivare l'uso della bicicletta nell'ambito del territorio regionale; tali piani sono a loro volta predisposti sulla base dei programmi pluriennali e dei progetti presentati dalle province e dai comuni ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge n. 366 del 1998. Si attua così l'integrazione degli attuali e già sperimentati meccanismi di intervento per la mobilità ciclistica con le nuove procedure di programmazione che, partendo proprio dalle proposte e dai progetti individuati dagli enti locali territoriali, si articolano e si completano nei superiori livelli, dapprima regionale e poi nazionale, di orientamento e di coordinamento complessivi.

Gli attuali meccanismi di finanziamento previsti dalla legge n. 366 del 1998 vengono a loro volta inquadrati nel nuovo e più organico sistema: è previsto, infatti, che gli attuali « piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati (articolo 2, comma 1, della legge n. 366 del 1998) » entrino a fare parte dei nuovi piani regionali della mobilità ciclistica e che il Piano generale della mobilità ciclistica provveda alla ripartizione fra le regioni, sulla base delle priorità nello stesso individuate, della quota annuale del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 366 del 1998. Da un analogo

inquadramento e coordinamento a livello nazionale è inoltre previsto che abbia origine la rete nazionale di percorribilità ciclistica (articolo 3), da individuare nel Piano generale sulla base delle reti regionali di percorribilità ciclistica delineate nei singoli piani regionali. Relativamente alla gestione delle reti regionali è prevista la facoltà per gli enti territoriali proprietari dei singoli tratti che ne fanno parte di affidare in concessione o con contratto a privati o ad altri enti pubblici la gestione dei tratti medesimi, previo impegno dei soggetti concessionari al loro adattamento a scopo di mobilità ciclistica e alla loro manutenzione e dietro corresponsione di un prezzo adeguato; in cambio i concessionari avranno la possibilità di disporre dei tratti stradali in questione per ogni proficua utilizzazione, potendo quindi, fra l'altro, prevedere la riscossione di un pedaggio a carico dei loro utilizzatori. In questo modo gli enti territoriali proprietari potranno scegliere se gestire in proprio i tratti della rete di percorribilità ciclistica di loro competenza o se farsi affiancare in questo compito da altri soggetti pubblici e privati, traendone contemporaneamente un beneficio finanziario.

La rete nazionale di percorribilità ciclistica, già prevista dalla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 1/2001 del 1° febbraio 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 6 marzo 2001, e concretamente individuata come si è rilevato in precedenza, si caratterizza espressamente, nella presente proposta di legge, come una rete infrastrutturale di livello nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibili. Essa dovrà presentare taluni requisiti fondamentali, individuati sulla base dello studio di fattibilità e delle relative linee guida già realizzato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel 2002, quali uno sviluppo minimo complessivo pari ad almeno 15.000 chilometri, l'interessamento di ogni capoluogo regionale e delle principali città di interesse

turistico, il collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di rilevante interesse escursionistico e altri requisiti: tali caratteristiche la qualificeranno come un « *network* » nazionale relativo agli ambiti di collegamento di grande respiro, cioè agli itinerari ciclabili di dimensione sovraregionale o di collegamento con gli Stati confinanti, che integrerà nel suo ambito i principali itinerari ciclabili di dimensione regionale, provinciale e comunale.

Di particolare interesse e rilevanza appaiono due disposizioni relative alla rete nazionale di percorribilità ciclistica: la prima ne prevede l'intermodalità, stabilendo le sue integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità e degli altri servizi di trasporto (viabilità stradale ordinaria per i veicoli a motore, ferrovie e linee di navigazione). La valorizzazione dell'intermodalità di trasporto rappresenta infatti, nell'ottica della presente proposta di legge, un doveroso completamento modale dei piani di sviluppo dei trasporti, nei quali si trovano abitualmente solo o quasi i progetti per il potenziamento delle infrastrutture pesanti, siano esse strada, ferrovia o navigazione (e senza considerare il trasporto aereo).

La seconda delle predette disposizioni di particolare rilievo è quella che prevede l'espressa attribuzione agli itinerari che comporranno la rete nazionale di percorribilità ciclistica, ogni volta che sia possibile, della qualifica di itinerario ciclopedonale ai sensi del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e il loro assoggettamento al pubblico passaggio. Gli itinerari ciclopedonali, come è noto, non sono dedicati esclusivamente al traffico delle biciclette, a differenza delle piste ciclabili in senso proprio: si tratta, invece, di strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate alla prevalente percorrenza ciclabile (e pedonale) e caratterizzate « da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada ».

L'attribuzione di tale qualifica agli itinerari che compongono la rete nazionale

renderebbe ammissibile l'approvazione di limitazioni del traffico automobilistico o comunque motoristico su tali percorsi, consentendo di valorizzarne la funzione e le potenzialità di carattere ricreativo e di svago, e offrirebbe altresì un immediato riconoscimento giuridico-amministrativo alle naturali vocazioni di transitabilità ciclistica di molte strade, soprattutto campestri, evitando il pericolo di lunghi e faticosi contenziosi davanti al giudice amministrativo che vedano impegnati gli enti territoriali e i privati in ordine alla qualifica da attribuire a tali percorsi e all'accertamento del loro uso pubblico o meno.

Inoltre è previsto che lo sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica e delle reti regionali poggi prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale e specifiche disposizioni, come si rileverà in seguito, riguardano il recupero e l'allestimento a fini di mobilità ciclistica degli argini di fiumi e di canali, nonché di sedimi, di caselli e di stazioni ferroviarie in disuso. In questo modo si intende anche favorire lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati da tali percorsi: infatti l'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi e una piccola editoria specializzata (mappe e guide) trarrebbero sicuramente beneficio dallo sviluppo di una rete come quella proposta.

Per gestire il Piano generale della mobilità ciclistica è prevista l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Dipartimento per la mobilità ciclistica (articolo 4): questo, nuovo organismo ha competenza, fra l'altro, per la predisposizione e per la gestione del Piano generale e per la verifica dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi annuali di sviluppo stabiliti per la mobilità ciclistica, nonché per la gestione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, per gli aspetti di rilevanza sovraregionale.

Tra le altre funzioni attribuite al Dipartimento si segnalano la predisposizione di un apposito sistema informativo sull'infortunistica stradale sulla rete nazionale di percorribilità ciclistica, allo scopo di individuare gli interventi neces-

sari ad accrescere la sicurezza del trasporto in bicicletta, lo studio e l'individuazione delle politiche di incentivazione per lo sviluppo di tale tipo di trasporto e l'organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione della bicicletta e della mobilità ciclistica. Poiché le funzioni di cui è prevista l'attribuzione al Dipartimento sono in parte già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è previsto che all'organizzazione del Dipartimento stesso si provveda mediante la riorganizzazione interna degli uffici ministeriali già esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Il disegno del nuovo sistema organico di intervento nel settore, di cui ai primi cinque articoli della presente proposta di legge, è completato dall'articolo 10, che prevede la presentazione alle Camere di una relazione annuale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla mobilità ciclistica. In tale documento il Ministro riferisce alle Camere sullo stato di attuazione della normativa di settore, con particolare riferimento all'entità delle risorse finanziarie complessivamente stanziata, al numero e alla qualità degli interventi realizzati, ai risultati ottenuti in termini di riduzione del traffico, dell'inquinamento e degli incidenti, nonché alle iniziative assunte in materia negli altri Paesi membri dell'Unione europea. Ci si propone così di colmare una lacuna della vigente legge n. 366 del 1998, laddove non prevede la redazione di una relazione annuale di verifica delle risorse effettivamente assegnate e degli interventi effettivamente posti in essere dai diversi livelli istituzionali competenti in materia.

Sono inoltre previste disposizioni su specifici aspetti e questioni connessi allo sviluppo della mobilità ciclistica.

L'articolo 6 interviene in materia di ferrovie dismesse o in disuso, affermando il principio che le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sono tenute al recupero e alla riqualificazione delle ferrovie stesse, valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile: a questo scopo sono previsti il trasferimento in

proprietà a tali enti dei tratti ferroviari in disuso esistenti sul rispettivo territorio, a titolo gratuito se appartenenti alla rete ferroviaria statale, e il loro prioritario utilizzo per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, oppure, in alternativa, la loro riattazione a fini di trasporto integrato. L'articolo 7 riguarda, invece, gli argini dei fiumi e dei torrenti, le strade che costeggiano gli argini stessi e quelle che costeggiano i margini di canali artificiali (strade alzaie), stabilendo anche per essi l'utilizzo prioritario per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili: si supera in tal modo la disciplina vigente in materia, contenuta nella legge n. 366 del 1998, che prevede la semplice possibilità di utilizzo di tali percorsi per la realizzazione di piste ciclabili.

I successivi articoli 8 e 9 intervengono sull'altra questione, assolutamente determinante, della garanzia delle risorse finanziarie necessarie per il finanziamento degli interventi in materia di mobilità ciclistica. Le risorse economiche disponibili per la mobilità ciclistica sono state fino ad oggi insufficienti e sottodimensionate e ciò è confermato anche dal fatto che nelle leggi finanziarie degli ultimi anni non sono stati previsti rifinanziamenti della vigente legge n. 366 del 1998. Questo ha comportato un significativo ritardo nell'attuazione di interventi indispensabili affinché la mobilità ciclistica possa realmente assumere un ruolo essenziale nella strategia dei trasporti e dell'ambiente. Perché ciò si realizzi lo stanziamento delle risorse economiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica deve essere strutturale e continuativo nel tempo.

A questo scopo la presente proposta di legge prevede un vincolo di destinazione in favore degli interventi per la mobilità ciclistica a carico degli stanziamenti annualmente previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie, nella misura del 2 per cento dell'importo totale: queste risorse saranno utilizzate per il rifinanziamento del citato fondo di cui all'articolo 3 della legge n. 366 del 1998, per la realizzazione, oltre che degli interventi già previsti dalla medesima legge e da includere nei nuovi

piani regionali della mobilità ciclistica, anche dei nuovi interventi che regioni, province e comuni si troveranno a dover realizzare in attuazione delle nuove norme, nonché degli oneri a carico del bilancio dello Stato inerenti agli aspetti di rilevanza sovraregionale connessi alla realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica e alle relative competenze statali. Gli oneri derivanti dall'attuazione della delega legislativa per la modifica del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, nonché della complessiva legislazione vigente in materia di circolazione stradale e sulla definizione delle caratteristiche tecniche e costruttive

degli itinerari ciclabili e delle protezioni marginali di sicurezza, sono invece posti a carico del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È altresì espressamente previsto (articolo 9) che al finanziamento degli interventi in materia di mobilità ciclistica concorrano anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende e di altri soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge reca disposizioni che, nell'ambito della disciplina generale della mobilità e al fine di tutelare il patrimonio naturale nazionale, incentivano l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani, sia per le attività turistiche e ricreative, allo scopo di rendere progressivamente il mezzo di trasporto della bicicletta una delle componenti ordinarie ed essenziali della mobilità su tutto il territorio nazionale e di pervenire a un sistema generale della mobilità ecologica e sostenibile.

ART. 2.

(Piano generale della mobilità ciclistica).

1. Al fine di realizzare le finalità di cui all'articolo 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, acquisito il parere preventivo della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predispone, come specifica sezione del Piano generale dei trasporti e della logistica e in conformità allo stesso, nonché sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, il Piano generale della mobilità ciclistica, che contiene:

a) la definizione degli obiettivi annuali di sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta da perseguire, in attuazione della presente legge, nei tre anni successivi;

b) l'indicazione delle priorità relative agli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a) e la conseguente graduatoria dei pro-

getti contenuti nei piani regionali della mobilità ciclistica;

c) l'individuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3;

d) la ripartizione tra le regioni, con le modalità previste dall'articolo 4 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, della quota annuale del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3 della medesima legge n. 366 del 1998;

e) gli indirizzi per orientare e per coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di viabilità ciclistica, in particolare per quanto attiene alle finalità e alle caratteristiche degli interventi di rispettiva competenza, anche allo scopo di evitare il contenzioso connesso alle responsabilità derivanti dagli incidenti che si possono verificare nell'utilizzo della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente con riferimento al triennio successivo sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica trasmessi in ciascun anno. Il Piano generale e i suoi aggiornamenti annuali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 marzo di ogni anno. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del Piano generale è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

ART. 3.

(Rete nazionale di percorribilità ciclistica).

1. Una specifica sezione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 è dedicata all'individuazione, nell'ambito e in conformità del Piano generale dei trasporti e della logistica e sulla base delle reti regionali di percorri-

bilità ciclistica individuate ai sensi dell'articolo 5, della rete nazionale di percorribilità ciclistica quale rete infrastrutturale di livello nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibili.

2. La rete nazionale di percorribilità ciclistica presenta le seguenti caratteristiche:

a) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità e servizi di trasporto, in particolare stradali, ferroviari e di navigazione;

b) sviluppo complessivo non inferiore a 15.000 chilometri, in base ad una struttura a rete articolata in una serie di itinerari da nord a sud attraversati da itinerari da est ad ovest che interessano tutto il territorio nazionale;

c) interessamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico con coinvolgimento dei rispettivi centri storici;

d) utilizzo prioritario della viabilità minore esistente e recupero di quella potenziale, tenendo conto dei vincoli territoriali orografici esistenti;

e) espressa attribuzione agli itinerari che la compongono della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dall'articolo 2, comma 2, lettera *F-bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ricorrano le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio;

f) collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di altre zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, compatibilmente con le caratteristiche di cui alle lettere da a) ad e).

3. Nella specifica sezione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui al comma 1 del presente articolo sono altresì definite le modalità di realizzazione e di gestione della rete nazionale di percorri-

bilità ciclistica e i relativi oneri inerenti agli aspetti di rilevanza sovraregionale e alle competenze statali, cui si provvede con le modalità stabilite dall'articolo 8, comma 4.

ART. 4.

(Dipartimento per la mobilità ciclistica).

1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Dipartimento per la mobilità ciclistica, competente per:

a) la predisposizione e la gestione, in raccordo con gli altri Ministeri competenti su aspetti connessi alla mobilità ciclistica, del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 e della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3 per quanto attiene agli aspetti di rilevanza sovraregionale;

b) la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta stabiliti ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a);

c) la rilevazione e il monitoraggio, mediante il supporto delle regioni, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili;

d) la predisposizione di un sistema informativo sull'infortunistica stradale sulla rete nazionale di percorribilità ciclistica, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza del mezzo di trasporto della bicicletta e dei cittadini che ne fanno uso;

e) lo studio e l'individuazione delle politiche e delle forme di incentivazione utili per lo sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto della mobilità ciclistica e alle sue integrazione e interconnessione con le altre modalità e con gli altri servizi di trasporto;

f) l'organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione del mezzo di trasporto della bicicletta e in materia di mobilità ciclistica;

g) la promozione di appositi corsi, anche mediante convenzioni da stipulare con gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, per l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta ed alla mobilità ciclistica.

2. L'organizzazione, la disciplina e le dotazioni organiche del Dipartimento per la mobilità ciclistica sono stabilite ai sensi dell'articolo 17, comma 4-*bis*, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

ART. 5.

(Piani regionali della mobilità ciclistica).

1. Al fine di realizzare le finalità di cui all'articolo 1 ciascuna regione, nell'ambito delle proprie competenze e di quelle definite dalla presente legge, predispone e approva annualmente, in conformità al Piano regionale dei trasporti e della logistica, il piano regionale della mobilità ciclistica, relativo all'insieme degli interventi necessari per incentivare l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani, sia per le attività turistiche e ricreative nell'ambito del territorio regionale.

2. Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema della viabilità ciclistica interessante la regione ed è redatto sulla base dei programmi pluriennali elaborati e dei progetti presentati dai comuni e dalle province ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge 19 ottobre 1998, n. 366. Il piano regionale della mobilità ciclistica identifica, in particolare:

a) la rete regionale di percorribilità ciclistica, interconnessa e integrata con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità e degli altri servizi di

trasporto, in particolare stradali, ferroviari e di navigazione;

b) nell'ambito della rete di cui alla lettera *a)*, gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua, nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;

c) il sistema dei parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati;

d) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, per i ciclisti;

e) i criteri per la realizzazione, in occasione della costruzione di nuovi edifici scolastici di ogni ordine e grado o della ristrutturazione di quelli esistenti, di parcheggi per le biciclette e di percorsi protetti per gli studenti che intendano servirsene per raggiungere gli edifici medesimi.

3. 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, di cui all'articolo 2 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

4. Nel piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definiti le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi, cui si fa fronte con le modalità di cui all'articolo 8.

5. Specifici tratti della rete regionale di percorribilità ciclistica possono essere affidati dalla regione, dalle province o dai comuni proprietari in concessione o con contratto a privati o ad amministrazioni pubbliche che promuovono e si obbligano ad attuarne l'adattamento, la ristrutturazione o la ricostruzione a scopo di mobilità ciclistica o ciclopedonale, nonché la successiva manutenzione, per la loro proficua utilizzazione da parte degli stessi soggetti e dietro corresponsione, per il tempo di godimento dei beni, di un prezzo agli enti proprietari fissato tenendo conto

dell'impegno finanziario derivante dall'esecuzione del progetto e del valore di mercato del bene. La revoca della concessione o la risoluzione del contratto possono essere disposte, in accordo con il terzo finanziatore, in caso di mancata ottemperanza, da parte del concessionario o del contraente privato, delle obbligazioni assunte con il terzo finanziatore.

6. All'attuazione delle disposizioni del comma 5 si provvede con apposito regolamento approvato con deliberazione del consiglio regionale, provinciale o comunale competente.

7. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione del consiglio regionale ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

ART. 6.

(Ferrovie dismesse o in disuso).

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali, sono tenute al recupero e alla riqualificazione delle ferrovie dismesse o in disuso, valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile. A tale scopo l'area di sedime delle predette ferrovie esistenti nel territorio di ciascuna regione e provincia autonoma, identificate ai sensi del comma 2, e le relative pertinenze sono trasferite in proprietà alle regioni e alle province autonome, a titolo gratuito ove risultino appartenenti alla rete ferroviaria statale, per essere prioritariamente utilizzate per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, ovvero riattate attrezzandole al trasporto integrato di persone e di biciclette.

2. Ciascuna regione e provincia autonoma provvede ad individuare, mediante apposito elenco da approvare con delibe-

razione del rispettivo consiglio entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, i tracciati ferroviari dismessi o in disuso utilizzabili ai fini di cui al comma 1 e successivamente a programmare, nell'ambito dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili seguendo i tracciati medesimi o la loro riattazione per il trasporto integrato di persone e di biciclette. Con il predetto elenco sono altresì individuati lo stato di fatto e la proprietà dei tracciati individuati. Qualora il tracciato ferroviario sia stato in parte alienato o adibito ad altre finalità la regione o la provincia autonoma provvede al ripristino della continuità del percorso, ove possibile, ovvero alla definizione di eventuali varianti.

3. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie extraurbane e in genere le altre infrastrutture di trasporto su ferro dismesse o in disuso correnti prevalentemente in sede propria.

4. Il comma 1 dell'articolo 8 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è abrogato.

ART. 7.

*(Argini di fiumi e di torrenti,
strade arginali e strade alzaie).*

1. Gli argini dei fiumi e dei torrenti, le strade arginali e le strade alzaie sono utilizzati prioritariamente per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, fatto salvo il rispetto della normativa vigente in materia.

2. Il comma 2 dell'articolo 8 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è abrogato.

ART. 8.

(Disposizioni finanziarie).

1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2010, il fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è finanziato annualmente

con stanziamenti aggiuntivi comunque non inferiori al 2 per cento degli stanziamenti previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2010 e 2011 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Per gli anni successivi al 2011 si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

4. Gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3, comma 3, sono posti a carico del fondo di cui al comma 1 del presente articolo. Agli oneri derivanti a carico delle regioni, delle province e dei comuni dagli interventi di propria competenza necessari per l'attuazione della presente legge si provvede mediante il ricorso al fondo di cui al citato comma 1 e ad essi si fa fronte in sede di riparto del fondo stesso ai sensi della legge 19 ottobre 1998, n. 366; a tale scopo, i relativi progetti costituiscono priorità ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della medesima legge n. 366 del 1998.

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

ART. 9.

(Sponsorizzazioni e donazioni).

1. All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge con-

corrono anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende e di altri soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

ART. 10.

*(Relazione annuale
sulla mobilità ciclistica).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta annualmente alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ed in particolare su:

a) l'entità delle risorse finanziarie stanziata a livello nazionale, regionale e locale per la realizzazione degli interventi di cui alla presente legge e alla legge 19 ottobre 1998, n. 366;

b) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati ai sensi della lettera a);

c) i risultati ottenuti dall'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, in termini di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché di sinistri e di danni agli utenti della strada;

d) un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

€ 0,35



16PDL0029430