

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

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTE DI LEGGE

n. 2305, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DECARO, GANDOLFI, BRAGA, CATALANO, TARICCO, MARIANI, NARDUOLO, PASTORINO, CIVATI, TENTORI, GIUSEPPE GUERINI, BONOMO, MOGNATO, ZARDINI, ARLOTTI, MARCO DI MAIO, FAUTTILLI, BRATTI, COVA, GADDA, CENNI, COMINELLI, MALPEZZI, SERENI, MAESTRI, GINATO, D'ARIENZO, FOSSATI, GRIBAUDO, MANZI, IACONO, ARGENTIN, GASPARINI, CRIVELLARI, MATTIELLO, BRUNO BOSSIO, CARDINALE, CARRA, MARCHI, FEDI, IORI, MANFREDI, CINZIA MARIA FONTANA, MORETTO, PETITTI, VENITTELLI, LAFORGIA, COCCIA, GHIZZONI, FRAGOMELI, BRANDOLIN, DE MICHELI, GALPERTI, ANTEZZA, ZANIN, CAPONE, VARGIU

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

Presentata il 16 aprile 2014

n. 73, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

REALACCI, ANZALDI, ARLOTTI, BARETTA, BARGERÒ, BERLINGHIERI, BINI, BOCCI, BONACCORSI, FRANCO BORDO, BORGHI, BURTONE, CARRA, CARRESCIA, CIMBRO, COCCIA, COMINELLI, MARCO DI MAIO, D'INCECCO, ERMINI, FAMIGLIETTI, FARAONE, FEDI, FIANO, FOLINO, FREGOLENT, GADDA, GASPARINI, GENTILONI SILVERI, GIACHETTI, GIAMMANCO, GINOBLE, GIULIETTI, GNECCHI, GRASSI, GUERRA, IORI, KYENGE, LODOLINI, LOSACCO,

NOTA: La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 12 ottobre 2016, ha deliberato di riferire favorevolmente sulla proposta di legge n. 2305. In pari data la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente. Per il testo delle proposte di legge nn. 73, 111, 2566, 2827 e 3166 si vedano i relativi stampati.

**MARAZZITI, MARCON, MARTELLA, MARTELLI, MATTIELLO,
MELILLA, NARDUOLO, PARIS, PELLEGRINO, PICCOLI NARDELLI,
GIUDITTA PINI, QUARTAPELLE PROCOPIO, RICHETTI, SBROLLINI,
SENALDI, TARICCO, VALIANTE, VENTRICELLI, VIGNALI, ZANIN,
ZARDINI**

Introduzione del titolo *V-bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante disposizioni per la tutela e lo sviluppo della mobilità ciclistica

Presentata il 15 marzo 2013

n. 111, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BRATTI, BRAGA, TINO IANNUZZI, MARIANI

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di tutela dell'utenza debole e per il miglioramento della sicurezza della mobilità ciclistica e pedonale

Presentata il 15 marzo 2013

n. 2566, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CRISTIAN IANNUZZI, DE LORENZIS, NICOLA BIANCHI,
DELL'ORCO, LIUZZI, PAOLO NICOLÒ ROMANO, DAGA,
PARENTELA, VIGNAROLI**

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica mediante la disciplina dei parcheggi riservati alle biciclette

Presentata il 25 luglio 2014

n. 2827, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SCOTTO, PAGLIA, PELLEGRINO, ZARATTI, NICCHI,
FRANCO BORDO, RICCIATTI, FERRARA, FRATOIANNI,
PANNARALE, MELILLA, ZACCAGNINI, DURANTI**

Disposizioni per promuovere lo sviluppo della mobilità sostenibile,
nonché modifica all'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443,
in materia di predisposizione del Piano nazionale della mobilità

Presentata il 19 gennaio 2015

n. 3166, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BUSTO, DAGA, DE LORENZIS, DE ROSA, MANNINO,
MICILLO, TERZONI, ZOLEZZI**

Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la
mobilità ciclistica e per la riattivazione e la riconversione
delle linee ferroviarie dismesse

Presentata il 9 giugno 2015

(Relatore: **GANDOLFI**)

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminata la proposta di legge C. 2305 Decaro ed abbinata, come risultante dagli emendamenti approvati in sede referente, recante « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica »;

rilevato che, in ordine al rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite, la materia prevalente del provvedimento è riconducibile alla materia « grandi reti di trasporto e di navigazione » rientrante nella competenza concorrente, in base all'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, mentre l'articolo 5, concernente l'istituzione, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di una Direzione generale per la mobilità ciclistica, rientra nella materia di cui all'articolo 117, secondo comma, lettera g), della Costituzione, « ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato », di competenza esclusiva dello Stato;

osservato poi che altre disposizioni, con specifico riferimento alla circolazione dei ciclisti, attengono alla sicurezza della circolazione stradale, riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428 del 2004 e n. 9 del 2009), all'articolo 117, secondo comma, lettera h), della Costituzione, « ordine pubblico e sicurezza », di competenza esclusiva dello Stato, e che sono presenti alcune disposizioni attinenti alla materia « governo del territorio », di competenza concorrente ai sensi dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione;

preso atto che l'articolo 3, al comma 1, disciplina l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, da adottarsi con decreto ministeriale, previo parere della Conferenza Stato-regioni;

rilevato che il Piano incide su ambiti di pertinenza regionale, riguardando, fra l'altro, lo sviluppo della mobilità ciclistica a livello regionale, nonché in ambito urbano e metropolitano, gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la rete ciclabile nazionale Bicitalia, le connessioni tra la rete ciclabile nazionale ed il trasporto pubblico locale, la ripartizione tra le regioni delle risorse finanziarie destinate ad interventi a favore della mobilità ciclistica;

ricordato, in proposito, che la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale (sentenza n. 303 del 2003 e successive) ammette l'intervento statale, con atto regolamentare, in materie attribuite alla competenza legislativa concorrente o residuale regionale, sulla base del principio della cosiddetta attrazione in sussidiarietà, a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni, che contemplino l'intesa;

rilevato che l'articolo 6 reca la disciplina generale per l'adozione dei piani regionali della mobilità ciclistica e che, in particolare, il comma 7 prevede l'approvazione dei piani « con delibera della Giunta regionale »;

osservato, in proposito, che, secondo la giurisprudenza costituzionale, sono costituzionalmente illegittime le norme statali che prevedono a indicare specificamente l'organo regionale titolare della funzione amministrativa, trattandosi di normativa di dettaglio attinente all'organizzazione interna della regione (sentenze n. 22 e 293 del 2012, n. 95 del 2008 e n. 387 del 2007);

evidenziato che l'articolo 7, comma 1, prevede che anche comuni e città metropolitane predispongano e definiscano i Piani comunali della mobilità ciclistica, i cui contenuti sono definiti dal comma 2, o Biciplan, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), pubblicati in formato *open data* sul sito *internet* istituzionale dei rispettivi enti, e che tali strumenti di pianificazione, ai sensi del comma 3, costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti;

osservato che, a tal proposito, appare opportuno chiarire il rapporto tra i piani definiti dai comuni e quelli definiti dalle città metropolitane, in considerazione del fatto che il territorio delle città metropolitane ricomprende quello dei rispettivi comuni;

osservato che il comma 1-*bis* dell'articolo 8 prevede la definizione, da parte delle province, di interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nell'ambito dell'esercizio delle funzioni fondamentali in materia di: pianificazione territoriale provinciale di coordinamento; tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza; pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale; autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale; costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente;

osservato che le richiamate funzioni fondamentali sono esercitate non solo dalle province, ma anche dalle città metropolitane;

rilevato poi che il comma 1-*ter* del medesimo articolo 8 stabilisce che gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1-*bis* individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio della provincia, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate dai comuni e dalle città metropolitane nei Piani di cui al comma 1 dell'articolo 7;

fatto notare che non risulta chiaro, in proposito, il riferimento alla corrispondenza tra la rete ciclabile e ciclopedonale della provincia e la rete individuata dalla città metropolitana, dal momento che la presenza dell'ente provincia è alternativa a quello della città metropolitana,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 3, comma 1, alla luce della giurisprudenza costituzionale, si prevedano forme di coinvolgimento più stringenti – in particolare nella forma dell'intesa – della Conferenza Stato-regioni;

2) all'articolo 6, comma 7, alla luce della giurisprudenza costituzionale, 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 », trattandosi di normativa di dettaglio attinente all'organizzazione interna della regione;

3) all'articolo 8, comma 1-ter, siano soppresse le parole: « e dalle città metropolitane »;

e le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 7, valuti la Commissione di merito l'opportunità di chiarire il rapporto tra i piani definiti dai comuni e quelli definiti dalle città metropolitane, in considerazione del fatto che il territorio delle città metropolitane ricomprende quello dei rispettivi comuni;

b) all'articolo 8, comma 1-bis, valuti la Commissione di merito l'opportunità di precisare il richiamo alle funzioni fondamentali delle province, a proposito della definizione degli interventi di pianificazione da parte di queste ultime, atteso che tali funzioni fondamentali sono esercitate anche dalle città metropolitane.

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE (GIUSTIZIA)

NULLA OSTA

PARERE DELLA IV COMMISSIONE PERMANENTE (DIFESA)

La IV Commissione,

esaminato, per gli aspetti di propria competenza, il testo unificato delle proposte di legge C. 2305 Decaro e abbinate, recante « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica »;

evidenziato che l'articolo 4, comma 2, lettera g), prevede il recupero a fini ciclabili, per la destinazione a uso pubblico, di un'ampia tipologia di aree, compresa la viabilità militare;

richiamata l'indagine conoscitiva svolta all'inizio della legislatura in materia di servitù militari, dalla quale è emersa la necessità e l'utilità di sviluppare un sempre maggior coordinamento tra attività militari e civili sul territorio;

ricordato che alcune regioni, e segnatamente il Friuli Venezia Giulia e la Puglia, hanno già stipulato con il Ministero della difesa protocolli di intesa per il coordinamento comune delle attività militari presenti nel territorio delle regioni,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

a) all'articolo 4, comma 2, lettera g), le parole: « viabilità forestale e militare » siano sostituite con le seguenti: « viabilità forestale e viabilità militare radiata »;

b) si preveda che: « Le regioni interessate possono stipulare con il Ministero della difesa appositi protocolli di intesa, ovvero integrare 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 ».

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE (FINANZE)

La VI Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-*bis*, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, ai fini del parere alla IX Commissione (Trasporti), il nuovo testo della proposta di legge C. 2305 Decaro, recante « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica », come risultante dagli emendamenti approvati

nel corso dell'esame in sede referente da parte della IX Commissione, cui sono abbinate le proposte di legge C. 73 Realacci, C. 111 Bratti, C. 2566 Cristian Iannuzzi, C. 2827 Scotto e C. 3166 Busto;

condiviso l'obiettivo, perseguito dal provvedimento, di incentivare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, nonché sviluppare l'attività turistica,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA VII COMMISSIONE PERMANENTE

(CULTURA, SCIENZA E ISTRUZIONE)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

La VIII Commissione,

esaminato, per le parti di competenza, il nuovo testo C. 2305 Decaro ed altri, 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 recante « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica »;

considerato che:

il provvedimento verte su questioni in parte – e per differenti aspetti – disciplinate dal testo unificato delle proposte di legge n. 72 e abbinate recante « Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate », all'esame della VIII Commissione;

andrebbe garantita l'omogeneità del quadro normativo risultante dall'approvazione dei due provvedimenti *in itinere*;

l'articolo 3 prevede l'elaborazione del Piano generale della mobilità ciclistica che, tra l'altro, reca l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicalia; tale disposizione andrebbe coordinata con l'articolo 3 del citato testo unificato delle proposte di legge C. 72 e abbinate, che prevede l'elaborazione di una rete nazionale della mobilità dolce da realizzarsi utilizzando, tra l'altro, itinerari ciclopedonali e ciclovie turistiche;

l'articolo 6 prevede i piani regionali della mobilità ciclistica da coordinare con i programmi regionali della mobilità dolce, di cui all'articolo 3, comma 2, del testo unificato C. 72 e abbinate, al fine di una programmazione unitaria;

andrebbero previste forme di collaborazione tra la Direzione generale della mobilità ciclistica, da istituire presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 5, e l'Osservatorio della mobilità dolce, da istituirsi da parte del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'articolo 9 del testo unificato C. 72 e abbinate, anche al fine di garantire maggiore efficacia nella programmazione degli interventi;

andrebbe chiarito, all'articolo 4, quali siano gli effetti della qualificazione delle infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalia quali infrastrutture di interesse strategico nazionale, anche stante la sostanziale abrogazione della « legge obiettivo »;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione l'opportunità di chiarire, all'articolo 4, quali siano gli effetti della qualificazione delle infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalia quali infrastrutture di interesse strategico nazionale.

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

esaminato, per quanto di competenza, il nuovo testo della proposta di legge C. 2305, recante « Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica », come risultante dalle proposte emendative approvate dalla Commissione di merito nel corso dell'esame in sede referente;

condivise le finalità del provvedimento di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, di tutelare il patrimonio naturale e ambientale, di ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, di valorizzare il territorio e i beni culturali, nonché di implementare e sviluppare l'attività turistica;

sottolineata l'importanza del comparto industriale della produzione di biciclette e della relativa componentistica, che fa dell'Italia *leader* europeo in questo settore;

ritenendo strategico per lo sviluppo del Paese l'investimento nel settore del cicloturismo, quale importante leva economica per il turismo nazionale, attraverso l'implementazione delle reti esistenti di percorribilità ciclistica, con una attenzione particolare per le ciclovie di media e lunga percorrenza;

valutata favorevolmente la previsione di un coordinamento integrato dei diversi livelli istituzionali, ciascuno in base alle proprie competenze, al fine di perseguire gli obiettivi che consentano di sviluppare l'attività turistica in bicicletta,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XI COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

La XI Commissione,

esaminato, per quanto di competenza, il nuovo testo della proposta di legge atto Camera n. 2305, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, come risultante dalle proposte emendative approvate dalla Commissione di merito nel corso dell'esame in sede referente;

condiviso l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, nonché implementare e sviluppare l'attività turistica;

valutata favorevolmente l'articolazione a livello territoriale degli strumenti di pianificazione previsti dalla proposta di legge, che permette di tenere conto delle specificità delle diverse realtà locali;

espresso apprezzamento per la disposizione di cui all'articolo 7, comma 2, lettera *h*), ai sensi della quale i Piani comunali della mobilità ciclistica sono chiamati a definire, tra l'altro, le azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti tra casa e lavoro,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XII COMMISSIONE PERMANENTE
(AFFARI SOCIALI)

NULLA OSTA

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato il nuovo testo recante Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica (Nuovo testo C. 2305 Decaro e abbinate), come risultante dagli emendamenti approvati nel corso dell'esame in sede referente;

sottolineato come l'intervento normativo in esame intenda promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, implementare e sviluppare l'attività turistica;

richiamato in particolare l'articolo 4 del provvedimento, che dispone che la Rete ciclabile nazionale, di cui all'articolo 3, è denominata « Bicalitalia » e costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea « EuroVelo », e che le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalitalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale;

ricordato che sulla promozione dell'uso della bicicletta l'Unione europea si è impegnata attivamente sin dal 2001, con l'adozione del Libro bianco sulla politica dei trasporti, volto a promuovere una nuova cultura della mobilità urbana, nel cui ambito il trasporto urbano sostenibile e accessibile costituisce un elemento chiave;

richiamati altresì i contenuti del Libro verde « Verso una nuova cultura della mobilità urbana » (COM(2007) 0551 def.) e del « Piano d'azione sulla mobilità urbana » (COM(2009) 490 def.), entrambi volti ad affrontare le diverse dimensioni della mobilità urbana, sottolineando la necessità di attuare un approccio quanto più possibile integrato e in grado di razionalizzare l'uso di tutti i modi di trasporto, anche a tal fine promuovendo gli spostamenti a piedi e in bicicletta, per una piena integrazione di queste modalità di trasporto nelle politiche di mobilità urbana;

visti inoltre i contenuti della comunicazione della Commissione europea del 2013 « Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse » (COM(2013) 913 final), nella quale si insiste sulla opportunità che gli Stati membri si dotino, nel quadro delle iniziative per la mobilità urbana sostenibile, di un piano per rendere più attraenti e sicuri gli spostamenti a piedi e in bicicletta;

ricordata infine la recente proposta di risoluzione del Parlamento europeo sulla mobilità urbana sostenibile [2014/2242(INI)], che incoraggia le autorità degli Stati membri e le città europee a rivedere le proprie strategie di mobilità urbana al fine di migliorare il trasporto non motorizzato ed a promuovere l'uso delle biciclette, anche mediante la definizione di ambiziosi obiettivi in materia di tassi di utilizzo delle biciclette entro il 2030; ciò anche con finalità di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra;

preso atto che il provvedimento in titolo si colloca nel solco delle iniziative assunte a livello europeo, in coerenza con gli obiettivi auspicati,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 2305 ed abbinate, recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, come risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione di merito;

rilevato che il contenuto della proposta di legge appare riconducibile, nel suo complesso, alle materie « grandi reti di trasporto » e « governo del territorio », di competenza concorrente tra Stato e regioni (articolo 117, terzo comma, della Costituzione);

considerato che:

l'articolo 3 disciplina l'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, da adottarsi con decreto ministeriale, previo parere della Conferenza Stato-regioni. Il Piano incide su ambiti di pertinenza regionale, riguardando, fra l'altro, lo sviluppo della mobilità ciclistica a livello regionale, nonché in ambito urbano e metropolitano, gli indirizzi – vincolanti per le regioni – per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la rete ciclabile nazionale Bicitalia, le connessioni tra la rete ciclabile nazionale ed il trasporto pubblico locale, la ripartizione tra le regioni delle risorse finanziarie destinate ad interventi a favore della mobilità ciclistica;

la consolidata giurisprudenza della Corte costituzionale ammette l'intervento statale in materie attribuite alla competenza legislativa concorrente o regionale, sulla base del principio della cosiddetta attrazione in sussidiarietà, a condizione che siano individuate adeguate procedure concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le regioni, che contemplino l'intesa (cfr., *ex multis*, sentenze n. 131/2016, n. 7/2016, n. 261/2015, n. 278/2010, n. 383/2005, n. 6/2004, n. 303/2003). La Corte ha così dichiarato l'illegittimità costituzionale di norme che prevedevano l'adozione di piani nazionali, in materie che incidono su competenze regionali, senza la previa intesa in sede di Conferenza Stato-regioni, quali il Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (sentenza n. 7/2016) ed il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (sentenza n. 261/2015);

appare dunque necessario prevedere un coinvolgimento più stringente, nella forma dell'intesa, della Conferenza Stato-regioni, nella procedura di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica;

considerato altresì che:

l'articolo 6 reca la disciplina generale per l'adozione dei piani regionali della mobilità ciclistica. In particolare, il comma 7 prevede l'approvazione dei piani « con delibera della Giunta regionale »;

secondo la giurisprudenza costituzionale, sono costituzionalmente illegittime le norme statali che provvedono a indicare specificamente l'organo regionale titolare della funzione amministrativa, trattandosi di normativa di dettaglio attinente all'organizzazione interna della regione (sentenze n. 22 e 293 del 2012, n. 95 del 2008 e n. 387 del 2007);

risulta dunque necessario espungere il riferimento alle modalità di approvazione dei piani regionali della mobilità ciclistica;

evidenziato che l'articolo 7, comma 1, prevede che comuni e città metropolitane predispongano e definiscano i Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan, senza peraltro chiarire il rapporto tra i piani definiti dai comuni e quelli definiti dalle città metropolitane, che incidono parzialmente sul medesimo territorio;

considerato che:

l'articolo 8 disciplina le funzioni delle città metropolitane e delle province; in particolare, i commi da 1-*bis* a 1-*quater* prevedono la definizione, da parte delle province, di interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto nell'ambito dell'esercizio delle funzioni fondamentali attribuite alle province stesse (in materia di: pianificazione territoriale provinciale di coordinamento; tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza; pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale; autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale; costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente);

le richiamate funzioni fondamentali sono tuttavia esercitate non solo dalle province, ma anche dalle città metropolitane;

risulta inoltre necessario espungere dal comma 1-*ter* il riferimento alla corrispondenza tra la rete ciclabile e ciclopedonale della provincia e la rete individuata dalla città metropolitana, dal momento che la presenza dell'ente provincia è alternativa a quella della città metropolitana,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 3, comma 1, che disciplina la procedura di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, le parole: « previo parere della Conferenza » siano sostituite dalle seguenti: « previa intesa in sede di Conferenza », alla luce della giurisprudenza costituzionale richiamata in premessa;

2) all'articolo 6, comma 7, relativo all'adozione dei piani regionali della mobilità ciclistica, siano soppresse le parole: « è approvato con deliberazione della Giunta regionale ed » alla luce della giurisprudenza costituzionale richiamata in premessa;

3) siano chiarite le funzioni attribuite alle città metropolitane dagli articoli 7 ed 8, in considerazione delle correlative funzioni di comuni e province;

4) all'articolo 8, comma 1-*ter*, siano in ogni caso soppresse le parole: « e dalle città metropolitane »;

e con la seguente osservazione:

si segnala l'opportunità di un coordinamento tra la proposta di legge in esame ed il testo unificato delle proposte di legge n. 72 ed abbinate, recante norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce, all'esame della VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici).

TESTO
DELLA PROPOSTA DI LEGGE N. 2305

—
ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge prevede che lo Stato, le regioni, gli enti locali e le altre istituzioni interessate, nell'ambito della disciplina generale della mobilità e del governo del territorio e al fine di tutelare il patrimonio naturale, ciascuno secondo le proprie rispettive competenze, incentivino l'uso **trasportistico** della bicicletta, sia per gli spostamenti quotidiani sia per le attività turistiche e ricreative, allo scopo di rendere **progressivamente** lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle connesse infrastrutture di rete una delle componenti ordinarie ed essenziali delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e di pervenire alla realizzazione di un sistema generale e integrato della mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico.

TESTO
DELLA COMMISSIONE

—
ART. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge **persegue l'obiettivo di promuovere** l'uso della bicicletta **come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane** sia per le attività turistiche e ricreative, **al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.**

2. **Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono l'obiettivo di cui al comma 1, in modo da** rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle **necessarie** infrastrutture di rete una **componente fondamentale** delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e **da** pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, **accessibile a tutti i cittadini.**

3. **Le disposizioni della presente legge si applicano 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.**

ART. 2.**(Definizione e classificazione delle ciclovie).**

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) « ciclovia »: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;

b) « rete cicloviaria »: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità.

2. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza le ciclovie sono classificate nel modo seguente:

a) pista ciclabile o ciclopedonale: la parte della strada definita all'articolo 3, comma 1, numero 39), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

b) corsia ciclabile o ciclopedonale: corsia separata dalla corsia di marcia mediante elementi in elevazione sulla pavimentazione oppure mediante due strisce continue affiancate, ai sensi dell'articolo 140, comma 7, del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

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

d) sentiero ciclabile o percorso natura: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;

e) strade senza traffico: strade con traffico motorizzato inferiore a cinquanta veicoli al giorno;

f) strade a basso traffico: strade con traffico motorizzato inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) strada 30 extraurbana: strada con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore, salvi i veicoli autorizzati, e sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri orari;

h) strada 30 urbana: strada a velocità limitata a 30 chilometri orari o limite inferiore, segnalata con le modalità di cui all'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

i) area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

l) zona a traffico limitato: area con accesso e circolazione limitati, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

m) zona residenziale: zona urbana, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 58), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3. Il Governo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in modo da individuare specifiche caratteristiche tecniche di percorribilità, sicurezza e riconoscibilità delle ciclovie di interesse nazionale, di cui all'articolo 3, comma 3, lettera *b)*, della presente legge.

ART. 2.

(Piano generale della mobilità ciclistica).

1. Per realizzare le finalità di cui all'articolo 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dei beni e delle attività culturali e del turismo e per gli affari regionali, acquisito il parere 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 a quanto da esso previsto, 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 trasporto ciclistico 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 progetti contenuti nei piani regionali della mobilità ciclistica;**

c) lo sviluppo 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, delle città metropolitane, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di mobilità ciclistica, in particolare per quanto attiene alle finalità e alle caratteristiche degli interventi di rispettiva competenza.

ART. 3.

(Piano generale della mobilità ciclistica).

1. In vista degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, 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 e delle attività culturali e del turismo, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica. Il Piano di cui al precedente periodo costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Vedi comma 3, lettera a)

Vedi comma 3, lettera c)

Vedi comma 3, lettera f)

Vedi comma 3, lettere b) e g)

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo.

3. Il Piano generale della mobilità ciclistica si riferisce a un periodo di tre anni e reca:

a) la definizione, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, da perseguire in relazione ai due distinti settori di intervento di cui al comma 2, avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;

b) l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicitalia di cui all'articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;

c) l'indicazione, in ordine di priorità, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera *a*);

d) l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale Bicitalia di cui all'articolo 4 con le altre modalità di trasporto, anche attraverso la realizzazione di aree destinate all'accoglienza delle biciclette nei parcheggi, nelle stazioni ferroviarie e metropolitane, negli scali fluviali e lacustri, nei porti e aeroporti, nonché attraverso la predisposizione dei mezzi pubblici per il trasporto delle biciclette;

e) il quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie, pubbliche e private, che possono essere reperite e destinate alla promozione della mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica dei comuni e delle 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 volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane, delle province e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché la partecipazione degli utenti alla 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.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente **con riferimento al triennio successivo sulla base dei piani regionali di cui all'articolo 5 trasmessi ogni 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 legge medesima.

4. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente. **Gli aggiornamenti annuali sono approvati, con le modalità di cui al comma 1, entro il 31 marzo di ciascun anno. In sede di aggiornamento la Rete ciclabile nazionale Biciitalia può essere integrata con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle regioni interessate nell'ambito dei piani regionali di cui all'articolo 6.**

ART. 3.

(Rete nazionale di percorribilità ciclistica).

1. Nell'ambito del Piano generale dei trasporti e della logistica e in conformità a quanto da esso previsto, nonché sulla base dei piani regionali di cui all'articolo 5, una specifica sezione del Piano generale della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 2, è dedicata allo sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica (RNPC) Bicalia quale rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo.

2. La RNPC Bicalia, come individuata ai sensi della delibera CIPE n. 1/2001 del 1° febbraio 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 6 marzo 2001, è dichiarata di interesse strategico nazionale.

3. La RNPC Bicalia è una rete nazionale di infrastrutture viarie e di servizi dedicata ai ciclisti e, in generale, agli utenti non motorizzati. La RNPC Bicalia presenta le seguenti caratteristiche:

a) sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 chilometri in base a una struttura a rete, articolata in una serie di itinerari da nord a sud attraversati da itinerari da est a ovest che interessano tutto il territorio nazionale e **costituita da una serie di infrastrutture viarie per utenze non motorizzate;**

ART. 4.

(Rete **ciclabile** nazionale **Bicalia**).

1. **La Rete ciclabile nazionale composta dalle ciclovie di interesse nazionale di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), è denominata « Bicalia » e costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea « EuroVelo ». La Rete è individuata sulla base di quanto stabilito in attuazione della delibera del CIPE n. 1/2001 del 1° febbraio 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 6 marzo 2001, nonché in conformità alle modifiche e integrazioni definite nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti. Le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.**

2. La **Rete ciclabile nazionale** Bicalia è **costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, compresi i relativi accessori e pertinenze**, dedicate ai ciclisti e, in generale, agli utenti non motorizzati. **Essa** presenta le seguenti caratteristiche:

a) sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 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;

b) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità **e servizi** di trasporto, stradale, ferroviario e di navigazione interna, marittima e aerea, e con le altre reti ciclabili ai diversi livelli territoriali;

c) collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di altre zone a elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, compatibilmente con le caratteristiche di cui alle lettere a) e b);

d) utilizzo prioritario della viabilità minore esistente, **tenendo conto dei vincoli territoriali orografici presenti**;

e) recupero ai fini ciclabili, promuovendone il legittimo uso pubblico, della seguente viabilità potenziale e secondaria: strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali; tratturi, viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse **o in disuso** e comunque **ritenute definitivamente** non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e militare; strade di servizio, **connesse a opere di bonifica, acquedotti, impianti industriali e simili**; altre opere infrastrutturali lineari, quali canali, condotte fognarie e cablaggi; ponti dismessi e altri manufatti stradali;

f) collegamento ciclabile tra comuni limitrofi, attraversamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con coinvolgimento dei rispettivi centri storici;

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 a 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, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e ai percorsi fluviali e lacustri**;

e) **sviluppo di piste ciclabili e greenway, come definite all'articolo 2, comma 2, lettere a) e c)**;

f) utilizzo **eventuale** della viabilità minore esistente;

g) recupero a fini ciclabili, **per destinazione ad** uso pubblico, **di** strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali; tratturi; viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e **viabilità** militare **radiata**; strade di servizio; altre opere infrastrutturali lineari, **comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche**, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi e altri manufatti stradali;

h) *identica*;

g) continuità e interconnessione anche tramite la realizzazione di aree pedonali, di zone a traffico limitato e di interventi di riduzione del traffico;

h) attribuzione agli itinerari promiscui 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;

i) priorità nella realizzazione di itinerari ciclistici facili e accessibili al fine di ampliare l'utenza;

l) **dotazione di un adeguato** sistema di segnaletica.

4. Nella sezione del Piano generale della mobilità ciclistica **di cui al comma 1 del presente articolo** sono altresì definiti le modalità di realizzazione e di gestione della RNPC Bicalitalia e i relativi oneri inerenti agli aspetti di rilevanza sovraregionale e alle competenze statali, a cui si provvede ai sensi dell'articolo 14, comma 3.

Vedi art. 5, comma 6

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**;

l) identica;

soppressa;

m) disponibilità di un sistema di segnaletica di indicazione, direzione, informativa e identificativa specifica, anche integrativa rispetto a quanto previsto dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

3. Nel Piano generale della mobilità ciclistica sono stabiliti le modalità di realizzazione e di gestione della Rete ciclabile nazionale Bicalitalia e i relativi oneri riferibili agli aspetti di rilevanza sovraregionale e di competenza statale, cui si provvede a valere sulle risorse di cui agli articoli 12 e 14.

4. Le regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a **predisporre** i progetti necessari alla realizzazione della **Rete ciclabile nazionale Bicalitalia entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3, comma 1. Al fine di consentire l'utilizzo a fini ciclabili di aree facenti parte del demanio militare o del patrimonio della Difesa o soggette a servitù militari, le regioni stipulano appositi protocolli di intesa con il Ministero della difesa.**

Vedi art. 5, comma 7

Vedi art. 5, comma 8

Vedi art. 5, comma 9

Vedi art. 5, comma 10

5. Gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti **per la realizzazione dei progetti di cui al comma 4 sono acquisiti mediante la convocazione di una** conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. Le regioni, acquisiti i pareri **degli enti locali competenti ai sensi dei commi 4 e 5, ne danno evidenza pubblicando il progetto, i pareri e tutta la documentazione prodotta nel sito internet istituzionale dell'ente e mediante la piattaforma di cui al comma 9,** approvano i progetti e provvedono a inviarli entro un mese **alla Direzione generale per la mobilità ciclistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui all'articolo 5.**

7. I progetti per la realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia si intendono approvati se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi dalla data del loro ricevimento, non esprime la propria contrarietà, per difformità dalle indicazioni contenute nel Piano generale della mobilità ciclistica, ovvero non richiede motivatamente alla regione di apportarvi specifiche modifiche. In questa ultima ipotesi, la regione trasmette nuovamente il progetto modificato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro due mesi. Esso si intende approvato, salvo che il Ministero non lo respinga espressamente entro i successivi trenta giorni.

8. L'approvazione dei progetti di cui al **comma 4 e seguenti, secondo le modalità definite dai medesimi commi,** costituisce, ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti.

9. I dati e le informazioni relativi alla Rete ciclabile nazionale Bicalia sono resi disponibili su un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto, come definito dalla lettera a) del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

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 del Piano generale della mobilità ciclistica e della RNPC Bicalia per quanto attiene agli aspetti di rilevanza sovraregionale, in raccordo con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero dei beni e della attività culturale e del turismo e con i Dipartimenti per gli affari regionali, le autonomie e lo sport e della gioventù e del servizio civile nazionale della Presidenza del Consiglio dei ministri;

b) la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo del trasporto ciclistico 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;

ART. 5.

(Direzione generale per la mobilità ciclistica).

1. **Con regolamento di cui al comma 4-bis dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400**, è istituita, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **la Direzione generale per la mobilità ciclistica, con le seguenti funzioni:**

a) **predisporre lo schema del Piano generale della mobilità ciclistica e dei relativi aggiornamenti;**

b) **seguire, in raccordo con gli altri Ministeri competenti, con le regioni, con gli enti locali e con gli altri soggetti pubblici interessati, l'attuazione degli interventi previsti nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti e la realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicalia di cui all'articolo 4, per quanto attiene ai profili di competenza statale;**

c) **verificare il rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, come stabiliti ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera *a)*;**

d) **rilevare e aggiornare, in collaborazione con le regioni, le reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili esistenti;**

d) la predisposizione di un sistema informativo concernente l'infortunistica stradale **sulla RNPC Bicalia**, 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 trasporto ciclistico;

e) la predisposizione, con il supporto delle regioni, della formazione e dell'aggiornamento della sezione del sistema informativo territoriale dedicato alla RNPC Bicalia, classificando le ciclovie per tipologia e per qualità;

f) lo studio e l'individuazione delle politiche e delle forme di incentivazione utili per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto di tale modalità di trasporto e alla sua integrazione e interconnessione con le altre modalità e con gli altri servizi di trasporto, stradale, ferroviario e di navigazione interna, marittima e aerea, anche in termini di eliminazione di ostacoli e **di** barriere all'accessibilità e di fruizione del servizio di trasporto intermodale;

g) l'organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano e dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo;

h) 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, alla mobilità ciclistica e all'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo.

e) predisporre, in collaborazione con l'Istituto nazionale di statistica, un sistema informativo **sull'infortunistica stradale**, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza **della mobilità ciclistica**. **Il sistema informativo deve risultare accessibile, in conformità alla strategia nazionale di open government e open data, e consultabile, tramite una piattaforma a sorgente aperta, nel sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;**

f) predisporre e mantenere aggiornata, con il supporto delle regioni, **una specifica** sezione del sistema informativo territoriale dedicato alla **Rete ciclabile nazionale** Bicalia, classificando le ciclovie per tipologia e qualità;

g) individuare e definire gli interventi utili per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto di tale modalità di trasporto, **anche con riferimento alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto**, e alla sua integrazione e interconnessione con le altre modalità di trasporto stradale, ferroviario, **fluviale, lacustre e marittimo**, anche in termini di eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità **e alla** fruizione dei servizi di trasporto intermodale;

h) promuovere lo svolgimento di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano e **per** l'integrazione **della** bicicletta con i servizi di trasporto pubblico e collettivo;

i) promuovere l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta, alla mobilità ciclistica e **all'intermodalità** della bicicletta **con i servizi** di trasporto pubblico e collettivo, **anche mediante apposite iniziative di formazione organizzate in collaborazione** con gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, **anche in collaborazione con associazioni o enti riconosciuti a livello nazionale;**

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, prevedendo, comunque, che siano assicurate mediante le risorse umane, strumentali e finanziarie del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti istituisce con proprio decreto, da adottare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, una commissione tecnica per la realizzazione della RNPC Bicalia di cui, oltre a un rappresentante di ciascuno dei Ministeri e dei Dipartimenti di cui al comma 1, lettera a), fanno parte:

a) un rappresentante dell'Associazione nazionale ciclo motociclo accessori, della FEDERALBERGHI e della Federazione italiana associazioni imprese viaggi e turismo;

b) tre rappresentanti delle regioni;

c) un rappresentante della Federazione ciclistica italiana;

d) un rappresentante della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) ONLUS;

e) un rappresentante delle associazioni di protezione ambientale riconosciute dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

4. La commissione tecnica di cui al comma 3 adotta, entro quattro mesi dalla data della sua istituzione, sentita la FIAB, le linee guida per la realizzazione della RNPC Bicalia.

1) svolgere l'attività istruttoria relativa all'elaborazione di interventi di carattere normativo e amministrativo in materia di circolazione stradale e di infrastrutture di trasporto, per quanto attiene ai profili concernenti la mobilità ciclistica.

2. La Direzione generale per la mobilità ciclistica è istituita, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le modalità di cui al comma 1, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Soppresso

Soppresso

5. Le linee guida di cui al comma 4 sono approvate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri entro tre mesi dalla data della loro adozione.

6. Le regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a redigere i progetti per la realizzazione della RNPC Bicalia entro un anno dalla data di emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 5.

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

8. Le regioni, acquisiti i pareri e gli altri atti di cui ai commi 6 e 7, approvano i progetti e provvedono a inviarli entro un mese al Dipartimento per la mobilità ciclistica.

9. I progetti sono definitivamente approvati dal Dipartimento per la mobilità ciclistica, sentita la commissione tecnica di cui al comma 3, entro due mesi dalla data della loro ricezione.

10. L'approvazione da parte del Dipartimento per la mobilità ciclistica costituisce, ai sensi del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, variante di tutti gli strumenti urbanistici vigenti.

11. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è adottata un'apposita segnaletica dedicata all'utenza ciclistica, predisposta dalla commissione tecnica di cui al comma 3.

Soppresso

Vedi art. 4, comma 4

Vedi art. 4, comma 5

Vedi art. 4, comma 6

Vedi art. 4, comma 7

Vedi art. 4, comma 8

Soppresso

ART. 5.

(Piani regionali della mobilità ciclistica).

1. Al fine di realizzare le finalità di cui all'articolo 1 le regioni, nell'ambito delle proprie competenze **e di quelle definite dalla presente legge**, predispongono e approvano annualmente, in conformità al rispettivo 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. Per svolgere le funzioni loro attribuite dalla presente legge, le regioni istituiscono l'ufficio della mobilità ciclistica, **mediante riorganizzazione interna dei rispettivi uffici tecnico-amministrativi**.

3. Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei programmi pluriennali elaborati e dei progetti presentati dai comuni, **dalle province e dalle città metropolitane, nell'ambito della propria attività di pianificazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge 19 ottobre 1998, n. 366**, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della RNPC Bicalia **e della rete ciclabile transeuropea EuroVelo**. Il piano identifica, in particolare:

a) la rete regionale di percorribilità ciclistica ai diversi livelli di scala, interconnessa e integrata con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità **e degli altri servizi** di trasporto, **stradale, ferroviario e di navigazione interna, marittima e aerea;**

ART. 6.

(Piani regionali della mobilità ciclistica).

1. **Per il conseguimento delle** finalità di cui all'articolo 1 le regioni, nell'ambito delle proprie competenze, predispongono e approvano annualmente, **in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica, il piano regionale della mobilità ciclistica. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane** sia per le attività turistiche e ricreative **nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della presente legge.**

2. **Per lo svolgimento delle** funzioni loro attribuite dalla presente legge, le regioni **possono istituire un ufficio per la** mobilità ciclistica.

3. Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei **piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e** progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della **Rete ciclabile nazionale Bicalia**. Il piano regionale della **mobilità ciclistica definisce:**

a) **la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale Bicalia ed è caratterizzata dall'integrazione e interconnessione con le** reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;

b) **la puntuale individuazione delle** ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella **Rete ciclabile nazionale Bicalia e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete Bicalia;**

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) il sistema della rete dei servizi al ciclista urbano e al cicloturista;

f) 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 aree attrezzate per la sosta o per il deposito delle biciclette;

g) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo.

c) *identica*;

d) 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**;

e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, **e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi extraurbani**;

f) **gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane**;

g) **la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici**;

h) 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**.

4. Per consentire l'effettiva fruizione del servizio di trasporto intermodale, le regioni promuovono accordi con i gestori del trasporto pubblico **e collettivo** locale e regionale e delle relative infrastrutture per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, nonché per favorire l'accessibilità in bicicletta a stazioni, porti e aeroporti, segnalando gli appositi percorsi.

5. 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.

6. 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 ai sensi dell'articolo 14.

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 è stabilito in sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge medesima.

4. Per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni **e gli enti locali** promuovono accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture, **anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole nei 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 con riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.**

5. *Identica.*

6. 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 **a valere sulle risorse di cui agli articoli 12 e 14.**

7. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione **della regione** 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 **dodici** mesi a decorrere dalla data di **approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2, comma 1. Il piano regionale della mobilità ciclistica è pubblicato nel sito internet istituzionale dell'ente.**

8. Per la regione Trentino-Alto Adige le competenze attribuite alle regioni dal presente articolo sono esercitate dalle province autonome di Trento e di Bolzano.

8. All'istituzione dell'ufficio per la mobilità ciclistica, nell'ambito delle regioni, con le modalità di cui al comma 2, si provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 6.

(Piani della mobilità ciclistica delle città metropolitane, delle province e dei comuni).

1. In conformità a quanto disposto dall'articolo 5, le città metropolitane, le province a statuto ordinario e i comuni, mediante riorganizzazione interna dei rispettivi uffici tecnico-amministrativi, istituiscono l'ufficio della mobilità ciclistica per la redazione dei piani della mobilità ciclistica e ciclopedonale riguardanti i territori di rispettiva competenza, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica, ove adottato. Il piano della città metropolitana o provinciale programma gli interventi a livello sovra-comunale ed è individuato quale elaborato integrativo del piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), di cui costituisce parte integrante. Il piano comunale programma gli interventi a livello locale ed è individuato quale elaborato integrativo del piano urbanistico generale (PUG), di cui costituisce parte integrante. Gli interventi di cui al presente comma, se presentati separatamente dal piano cui appartengono, sono approvati con il medesimo procedimento di approvazione del piano, quale loro variante o anche anticipatamente rispetto a esso.

2. I piani delle città metropolitane, provinciali e comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, assumendo e valorizzando, se ritenuto opportuno ovvero se presenti nel territorio di competenza, quali dorsali delle rispettive reti, gli itinerari della RNCP Bicalta e della rete ciclabile transeuropea EuroVelo. I medesimi piani prevedono la connessione della rete alle zone a traffico elevato, quali i poli scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali e industriali, e, in generale, i luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

ART. 7.

(Biciplan).

1. **I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e definiscono i piani urbani della mobilità ciclistica (biciplan), quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato aperto nel sito *internet* istituzionale dei rispettivi enti.**

2. **I biciplan definiscono:**

a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o ciclovie del territorio comunale, tale 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 (*greenway* ciclabili o vie verdi ciclabili), tale da connettere le aree verdi e i parchi

della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere *a)* e *b)*;

d) gli interventi necessari ad assicurare la realizzazione delle reti di cui alle lettere *a)* e *c)* in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;

e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;

f) gli interventi puntuali sui principali nodi di interferenza con il traffico auto-veicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;

g) gli obiettivi annuali da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;

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

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

l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;

3. I piani della mobilità ciclistica predisposti dai comuni sono piani di settore dei piani urbani della mobilità (PUM) e dei piani urbani del traffico (PUT), in quanto finalizzati a garantire la sostenibilità ambientale e la riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e dell'inquinamento acustico prodotti dal traffico.

4. I piani della mobilità ciclistica predisposti dalle città metropolitane e dalle province sono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di rispettiva competenza e atti di riferimento per la programmazione e la pianificazione dei comuni. Essi sono, altresì, parte integrante del Piano del traffico per la viabilità extraurbana, ai sensi dell'articolo 36, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, limitatamente alla rete ciclabile.

m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;

n) 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*);

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

p) le attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;

q) il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso.

3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al precedente periodo.

4. All'istituzione dell'ufficio per la mobilità ciclistica nell'ambito dei comuni e delle città metropolitane si provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 7.

(Programmazione triennale).

1. In coerenza con i piani di cui agli articoli 5 e 6, le città metropolitane, le province e i comuni, tramite i propri uffici della mobilità ciclistica, predispongono programmi triennali per l'attuazione di interventi in materia di mobilità ciclistica per i territori di rispettiva competenza.

2. I programmi triennali di cui al comma 1 prevedono, tra l'altro:

a) la ricognizione in termini quantitativi e qualitativi delle infrastrutture per la mobilità ciclistica esistenti o in via di realizzazione;

b) la rilevazione delle azioni attivate a livello di città metropolitana, provinciale e comunale per la promozione della mobilità ciclistica e dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo;

c) gli interventi infrastrutturali da avviare valorizzando le infrastrutture per la mobilità ciclistica esistenti e garantendone la connessione con le reti ciclabili esistenti o in corso di realizzazione e con il sistema generale di mobilità;

d) gli interventi di realizzazione e manutenzione delle ciclovie;

e) le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per realizzare gli interventi;

f) il programma di interventi educativi e formativi per promuovere la mobilità ciclistica a livello comunale, provinciale e di città metropolitana;

g) il piano di comunicazione istituzionale a supporto degli interventi;

h) i soggetti pubblici, quali enti parco, comunità montane e istituti scolastici, o privati cui compete l'attuazione degli interventi;

i) i tempi previsti per la realizzazione degli interventi.

Soppresso

ART. 8.**(Soggetti attuatori).**

1. Le città metropolitane, le province, i comuni e gli enti gestori dei parchi nazionali, regionali e locali adottano ogni iniziativa utile, anche con la collaborazione di soggetti privati, ai fini dell'attuazione della presente legge, ricorrendo ad adeguate forme di concertazione, compresi gli accordi di programma.

2. I soggetti privati sono incentivati, previa intese con gli enti pubblici competenti, a installare strutture attrezzate per l'integrazione del trasporto pubblico con la bicicletta, nonché a prevedere agevolazioni per i propri dipendenti che utilizzano la bicicletta per recarsi al lavoro.

Soppresso

ART. 9.

(Disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province).

1. Le città metropolitane e le province, **entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge**, attraverso i rispettivi uffici della mobilità ciclistica, provvedono all'attuazione della presente legge anche mediante:

a) la stesura e l'aggiornamento del sistema informativo territoriale (SIT) della **rispettiva** rete ciclabile, classificando le ciclovie per tipologia e per qualità. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile **tramite internet**;

b) la progettazione e la manutenzione di opere e **di** segnaletica della rete **ciclabile**;

c) l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno dei PUG, PUT e PUM;

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

e) la promozione dell'uso della bicicletta, anche favorendo lo sviluppo di appositi servizi.

ART. 8.

(Disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province).

1. Le città metropolitane e le province, attraverso i rispettivi uffici **per la mobilità ciclistica**, **adottano le misure necessarie per garantire un'adeguata attuazione delle finalità di cui all'articolo 1** anche mediante:

a) la stesura e l'aggiornamento del Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile **provinciale**, classificando le ciclovie per tipologia e qualità. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile, **digitale e consultabile nel sito internet dell'ente, in formato aperto**;

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

c) l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno **del piano urbanistico generale, del piano urbanistico territoriale e del PUMS**;

d) *identica*;

e) *identica*.

2. Le città metropolitane e le province, nell'ambito dell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 1, comma 85, lettere *a)* e *b)*, della legge 7 aprile 2014, n. 56, definiscono, anche mediante l'istituzione di un apposito ufficio per la mobilità ciclistica, gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 6 e con i piani di cui al comma 1 dell'articolo 7. Gli strumenti di pianificazione di cui al presente comma sono pubblicati nel sito *internet* istituzionale dell'ente.

3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 2 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.

4. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 2 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al precedente periodo.

ART. 10.

(Disposizioni particolari per i comuni).

1. I comuni sedi di stazioni ferroviarie, di autostazioni o di stazioni metropolitane prevedono, in prossimità di tali infrastrutture, la realizzazione di velostazioni, costituite da **adeguati** centri per il deposito custodito, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio di biciclette.

2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1 i comuni stipulano convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, **le autostazioni o le stazioni metropolitane.**

3. I comuni che non gestiscono direttamente le velostazioni assegnano prioritariamente la gestione delle stesse ad aziende di trasporto o a cooperative sociali.

4. I comuni, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive nonché nelle strutture pubbliche.

5. Nelle norme di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni prevedono gli *standard* di dotazione per i parcheggi di biciclette ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

6. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o in spazi dedicati.

ART. 9.

(Disposizioni particolari per i comuni).

1. I comuni **prevedono, in prossimità** di stazioni ferroviarie, di autostazioni e di stazioni metropolitane **e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, ove presenti**, la realizzazione di velostazioni, **ossia di** centri per il deposito custodito **di biciclette**, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio.

2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i comuni **possono stipulare** convenzioni con le aziende che gestiscono **la sosta di veicoli, le strutture destinate a parcheggio**, le stazioni ferroviarie, **metropolitane o automobilistiche o le stazioni di mezzi di trasporto marittimo, fluviale e lacustre, ove presenti.**

3. **La gestione delle velostazioni di cui al comma 1 può essere affidata ai soggetti di cui al comma 2, alle aziende di gestione dei servizi di trasporto pubblico, a cooperative sociali e di servizi o ad associazioni, secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica conformi alla normativa vigente.**

4. I comuni **prevedono** nei regolamenti edilizi **misure finalizzate alla** realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

5. **In sede** di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni **stabiliscono i parametri** di dotazione **di stalli per le biciclette destinati** ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

6. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è **consentito** il deposito di biciclette **nei** cortili o in **apposite aree attrezzate.**

7. I comuni destinano parte dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie e dagli oneri di urbanizzazione allo sviluppo della mobilità ciclistica.

7. I comuni destinano **una quota non inferiore al 20 per cento dei proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica previste dalla presente legge.**

ART. 10.**(Ciclovie di complemento).**

1. Dopo il comma 4-bis dell'articolo 13 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

« 4-ter. Le piste ciclabili di cui al comma 4-bis devono essere connesse alle ciclovie della Rete ciclabile nazionale Bicitalia qualora siano da essa intersecate o in prossimità di essa; in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata ».

2. 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 dai commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 13 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal comma 1 del presente articolo.

ART. 11.

(Modifica all'articolo 1 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di principi generali).

1. Al comma 2 dell'articolo 1 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « al principio della sicurezza stradale » sono sostituite dalle seguenti: « ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile » e dopo le parole: « fluidità della circolazione » sono aggiunte le seguenti: « ; di promuovere l'uso dei velocipedi ».

ART. 11.

(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, valorizzando in particolare la vocazione ciclabile. A tale scopo l'area di sedime delle predette ferrovie esistenti nel territorio di ciascuna regione e provincia autonoma, identificata 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 riadattate attrezzandole al trasporto integrato di persone e di biciclette.

2. Ciascuna regione e provincia autonoma provvede a individuare, mediante apposito elenco da approvare con deliberazione 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 locali, la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili seguendo i tracciati medesimi o il loro riadattamento 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 del presente articolo sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie extraurbane e in genere le altre infrastrutture

Soppresso

**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. 12.**(Infrastrutture cicloviarie).**

1. Il comma 4-*bis* dell'articolo 13 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 4-*bis*. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere A, B, C, D, E e F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, un collegamento continuo finalizzato a garantire la realizzazione, nello stesso corridoio previsto dall'opera stradale in progetto, di infrastrutture cicloviarie ».

2. Il comma 2-*bis* dell'articolo 14 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 2-*bis*. Gli enti proprietari delle strade classificate ai sensi delle lettere A, B, C, D, E e F del comma 2 dell'articolo 2 provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare un collegamento continuo finalizzato a garantire la realizzazione, nello stesso corridoio riguardante la sede stradale oggetto dell'intervento, di infrastrutture cicloviarie ».

3. Gli interventi previsti dalle disposizioni di cui ai commi 1 e 2 riguardano anche i sovrappassi, i sottopassi e le rotatorie.

4. I finanziamenti a qualunque titolo destinati alla costruzione di nuove strade o alla manutenzione straordinaria di strade esistenti sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione delle infrastrutture cicloviarie di cui ai commi 1, 2 e 3. Tali finanziamenti possono essere revocati nel caso in cui, in corso d'opera o a completamento della stessa, l'intervento risulti in contrasto con quanto previsto dalle disposizioni di cui al presente articolo.

Soppresso

ART. 13.

(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 e 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.

Soppresso

ART. 14.

(Disposizioni finanziarie).

1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2014, 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, nonché con risorse provenienti dai programmi operativi regionali finanziati dai fondi dell'Unione europea. 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 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2014-2016, nell'ambito del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2014, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Per gli anni successivi al 2014 si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

ART. 12.

(Disposizioni finanziarie).

1. A decorrere dall'esercizio finanziario **2016, il 2 per cento degli stanziamenti del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è destinato all'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. A tal fine, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse al Fondo di cui al citato articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 50 del 2016, ivi comprese le risorse provenienti da finanziamenti, limiti di impegno e contributi revocati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la quota percentuale delle risorse assegnate indicata nel periodo precedente è trasferita al fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.**

2. **Possono essere destinate all'attuazione della presente legge anche risorse relative al finanziamento e al cofinanziamento dei programmi operativi finanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, ove prevedano misure rientranti nell'ambito di applicazione della presente legge, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci.**

Soppresso

4. Gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3, comma 4, sono posti a carico del fondo di cui al comma 1 del presente articolo. Agli oneri a carico delle regioni, delle città metropolitane, delle province e dei comuni relativi agli interventi di rispettiva 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.

Soppresso

Soppresso

ART. 13.

(Ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile).

1. Per le finalità della presente legge sono rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare risorse per 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018 per la ricostituzione e per il rifinanziamento del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2016-2018, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

ART. 15.

(Sponsorizzazioni e donazioni).

1. All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge concorrono 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. 14.

(Sponsorizzazioni e donazioni).

1. All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge **possono concorrere** anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

ART. 16.

(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, e in particolare su:

a) l'entità delle risorse finanziarie stanziata e spese a livello di Unione europea, 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 con le risorse di cui alla lettera a);

c) lo stato di attuazione della RNPC Bicalitalia;

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

e) lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo;

f) la partecipazione a progetti e a programmi dell'Unione europea;

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

ART. 15.

(Relazione annuale sulla mobilità ciclistica).

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta **entro il 30 aprile di ogni anno alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366, nella quale in particolare indica:**

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

b) *identica;*

c) lo stato di attuazione della **Rete ciclabile nazionale** Bicalitalia e il **cronoprogramma degli interventi previsti dalla programmazione nazionale;**

d) i risultati **conseguiti nell'**incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, **nella** riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico **e dei sinistri** e danni agli utenti della strada, **nonché nel rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica;**

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

f) *identica;*

g) *identica.*

2. La relazione di cui al comma 1 è pubblicata nel sito *internet* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in formato di tipo aperto, come definito dalla lettera *a*) del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

