



Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica A.C. 2305 ed abb.

Dossier n° 230 - Elementi per la valutazione degli aspetti di legittimità costituzionale
13 settembre 2016

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2305 ed abb.
Titolo:	Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
Iniziativa:	Parlamentare
Numero di articoli:	16
Commissione competente :	IX Trasporti
Stato dell'iter:	in corso di esame in sede referente

Contenuto

Le proposte 2305 e abb., in relazione alla quali la IX Commissione Trasporti ha approvato in comitato ristretto un **nuovo testo base** il 29 giugno 2016, emendato nelle sedute del 13 luglio e 27 luglio 2016, intendono incentivare, specialmente nelle aree urbane, lo **sviluppo di forme di mobilità alternative all'automobile**.

L'**articolo 1, comma 1**, individua l'oggetto e le finalità del provvedimento nell'**incentivazione dell'uso trasportistico della bicicletta**, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo **sviluppo dell'attività turistica**. Tale obiettivo deve essere perseguito dallo Stato, dalle regioni, dagli enti locali e dagli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità. Il **comma 2-bis** prevede che le disposizioni della legge si applichino alle **regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano, compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione**.

L'**articolo 2** introduce nell'ordinamento la **definizione normativa** e la **classificazione delle ciclovie**; la ciclovia è definita come un itinerario che consente il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione e che può distinguersi dal punto di vista della sicurezza e dei parametri di traffico in:

- a) **pista ciclabile** o ciclopedonale, la parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi, così definita dal Codice della strada (decreto legislativo n. 285/1992);
- b) **corsia ciclabile** o ciclopedonale, quando la corsia è separata dalla corsia di marcia mediante elementi in elevazione sulla pavimentazione oppure mediante due strisce continue affiancate;
- c) **pista o strada ciclabile in sede propria**, quando non è consentito il traffico motorizzato (**greenway ciclabile o via verde ciclabile**);
- d) **sentiero ciclabile** o percorso natura, come itinerario in parchi e zone protette senza particolari *standard* costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
- e) **strade senza traffico**: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli al giorno;
- f) **strade a basso traffico**: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- g) **strada 30 extraurbana**: strada con sezione della carreggiata di almeno tre metri dedicata ai **veicoli non a motore**, salvo autorizzati, e sottoposta a limite di velocità di trenta chilometri orari;
- h) **strada 30 urbana**: zona a velocità limitata a trenta chilometri orari o inferiori, segnalata come previsto dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di attuazione del Codice della strada (d.p.r. n. 495/1992);
- i) **area pedonale**: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 2, del Codice della strada;
- l) **zona a traffico limitato**: area con accesso e circolazione limitati, come definita dall'articolo 3, comma 1,

numero 54, del CdS;

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

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

Il **comma 3** stabilisce che il Governo, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge, provveda a modificare il regolamento di esecuzione del codice della strada, per individuare specifiche caratteristiche tecniche in termini di percorribilità, sicurezza e riconoscibilità delle **ciclovie di interesse nazionale**.

L'**articolo 3**, prevede l'adozione di un **piano generale della mobilità ciclistica**, che deve costituire una specifica sezione del piano generale dei trasporti e della logistica (**comma 1**).

Il **piano generale della mobilità ciclistica**, di durata **triennale**, è adottato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dell'ambiente, il Ministro dei beni culturali e del turismo, previo parere della Conferenza Stato-Regioni, entro 6 mesi dall'entrata in vigore della legge.

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

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

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

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

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

Il **comma 2** definisce le caratteristiche delle Rete **"Bicalitalia"**, costituita dalle ciclovie di interesse nazionale dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati. Tra queste:

- a. **sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 km** articolata su itinerari su tutto il territorio nazionale;
- b. integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
- c. collegamento con le aree naturali protette e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;
- d. integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale (rete dei cammini e sentieri, ippovie, ferrovie turistiche e percorrenze fluviali e lacustri);

- e. sviluppo di piste ciclabili e *greenway*;
- f. utilizzo prioritario della viabilità minore esistente;
- g. recupero a fini ciclabili, per destinazione ad uso pubblico, di forme stradarie dismesse (strade arginali di fiumi, laghi, [tratturi](#), sedimi di strade ferrate dismesse, viabilità forestale e militare e altri manufatti stradali);
- h. collegamento ciclabile tra comuni limitrofi e attraversamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con coinvolgimento dei rispettivi centri storici;
- i. continuità e interconnessione con le reti ciclabili urbane, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché attraverso l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico;
- j. attribuzione agli itinerari promiscui della rete della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dal codice della strada (art. 2, co. 2, lett. *f-bis* che inserisce tra i tipi di strade gli itinerari ciclopedonali. Questi sono definiti, al successivo comma 3, come la "strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada".);
- k. dotazione di un adeguato sistema di segnaletica.

Il **comma 3** prevede che nel Piano generale della mobilità ciclistica siano stabilite le modalità di realizzazione e di gestione della Rete Bicalitalia e gli oneri per gli aspetti sovragionali.

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

Il **comma 4** prevede che le **regioni** provvedano, sentiti gli enti locali interessati, a **predisporre i progetti** necessari alla realizzazione della Rete **Bicalitalia, entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica**. Gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per la realizzazione di tali progetti sono acquisiti mediante la convocazione di una conferenza di servizi (**comma 5**).

[L'articolo 14 della legge n. 241/1990](#), recentemente modificato dal decreto legislativo n. 127 del 2016, disciplina il funzionamento della conferenza dei servizi come strumento per effettuare un "esame contestuale di vari interessi pubblici coinvolti in un procedimento amministrativo", attraverso il coinvolgimento dei rappresentanti delle amministrazioni coinvolte in quel procedimento per l'espressione di concerti, pareri, nulla osta.

Acquisiti i pareri degli enti locali competenti, le **regioni pubblicano il progetto**, i pareri e tutta la documentazione prodotta, sui siti *web* istituzionali dell'ente e mediante la piattaforma di cui al comma 9 e approvano i progetti provvedendo a inviarli entro un mese alla Direzione generale per la mobilità ciclistica (**comma 6**). I **progetti si intendono approvati se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi** della data del loro ricevimento, **non esprime la propria contrarietà**, in quanto non conformi alle indicazioni contenute nel Piano generale della mobilità ciclistica, ovvero non richiede motivatamente alle Regioni di apportarvi specifiche modifiche (**comma 7**). In questa ultima ipotesi, il progetto modificato è nuovamente trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro due mesi e si intende approvato, salvo che il Ministero non lo respinga espressamente entro i successivi trenta giorni. L'approvazione dei progetti costituisce variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti (**comma 8**).

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

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

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

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

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

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

territoriali.

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

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

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

Il **comma 4** dispone che le regioni e gli enti locali promuovano accordi con i gestori del **trasporto pubblico regionale** e locale e delle relative infrastrutture per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole all'interno dei contratti di servizio e di programma per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

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

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

L'articolo 7, comma 1 prevede che anche comuni e città metropolitane predispongano e definiscano i **Piani comunali della mobilità ciclistica** 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. Tali strumenti di pianificazione costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti (**comma 3**).

Il **comma 2** definisce i **contenuti dei Piani** comunali.

Appare in proposito 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.

L'articolo 8, comma 1, prevede che le città metropolitane e le province, attraverso i rispettivi **Uffici Mobilità ciclistica**, si attivano per garantire un'ideale attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 anche attraverso:

- 1) la stesura e l'aggiornamento del Sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità; 2) la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale; 3) l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno del Piano urbanistico generale (PUG), del Piano urbanistico territoriale (PUT) e del Piano urbanistico della mobilità sostenibile (PUMS); 4) l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica; 5) la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

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 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.

Si osserva che le richiamate funzioni fondamentali sono esercitate non solo dalle province, ma anche dalle città metropolitane.

Non risulta inoltre chiaro, al comma 1-ter, il riferimento alla corrispondenza tra la rete ciclabile e ciclopedonale della provincia e rete individuata dalla città metropolitana, dal momento che la presenza dell'ente provincia è alternativo a quello della città metropolitana.

L'articolo 9 reca **disposizioni particolari per i comuni**, disponendo che prevedano, in prossimità di stazioni ferroviarie, di autostazioni e di stazioni metropolitane, e, ove presenti, di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, la realizzazione di **velostazioni**, ovvero di adeguati centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale annesso servizio di noleggio. A tale fine possono stipulare convenzioni con le aziende, cui può essere affidata la **gestione delle velostazioni**. La gestione può altresì essere affidata ad aziende di gestione del trasporto pubblico, a cooperative sociali e di servizi o ad associazioni, sempre secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica a norma di legge (**comma 3**).

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

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

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

L'articolo 10 disciplina le **ciclovie di complemento**. Attraverso l'introduzione del comma 4-ter all'art. 13 del Codice della strada si dispone che **le piste ciclabili** debbano essere **connesse alle ciclovie della Rete Bicalitalia qualora siano da essa intersecate o in prossimità**; in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata. 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 della strada.

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

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

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

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

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

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

L'art. 11-bis prevede la **ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile**. Si prevede in particolare che siano rese disponibili nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente, 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, che era stato istituito dall'articolo 1, comma 1121, della legge n. 296/2006.

In base all'**articolo 12** all'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla legge concorrono anche i proventi di sponsorizzazioni e i **lasciti e le donazioni liberali** finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

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

Tra i **contenuti della relazione** merita richiamare:

- 1) l'entità delle risorse finanziarie stanziare e spese a livello UE, nazionale, regionale e locale per gli interventi sulla mobilità ciclistica ed il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati;
- 2) lo stato di attuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica Bicalta e il cronoprogramma degli interventi previsti dalla programmazione nazionale;
- 3) i risultati ottenuti in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, dell'incidentalità;
- 4) lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra bicicletta e altri mezzi di trasporto locale e regionale;
- 5) la partecipazione a progetti e programmi UE ed un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

Relazioni allegare o richieste

La proposta di legge, di iniziativa parlamentare è corredata dalla relazione illustrativa.

Collegamento con lavori legislativi in corso

E' in corso d'esame presso l'VIII Commissione la proposta di legge "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" (Nuovo testo unificato [C. 72](#) Realacci e abbinare).

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Il testo unificato appare riconducibile, nel suo complesso, alle materie **grandi reti di trasporto e governo del territorio**, di competenza concorrente tra Stato e Regioni (art. 117, terzo comma).

L'articolo 5, concernente l'istituzione, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una Direzione generale per la mobilità ciclistica, rientra nell'ambito della materia **ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato**, di competenza esclusiva statale (articolo 117, comma secondo, lettera g).

Altre disposizioni, con specifico riferimento alla circolazione dei ciclisti, attengono alla **sicurezza della circolazione stradale** riconducibile, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), alla materia **ordine pubblico e sicurezza**, ascritta alla competenza esclusiva statale (art. 117, comma secondo, lettera h).

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 per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la rete ciclabile nazionale Bicalta, 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.

Si ricorda 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 cd. 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 con riferimento al Piano di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria (sentenza n. 7/2016) e al Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (sentenza n. 261/2015).

Si valuti l'opportunità, alla luce della richiamata giurisprudenza costituzionale, di prevedere il coinvolgimento della Conferenza Stato-regioni nella forma dell'intesa.

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).

Alla luce della richiamata giurisprudenza costituzionale, si valuti l'opportunità di espungere il riferimento alle modalità di approvazione dei piani regionali della mobilità ciclistica.

Attribuzione di poteri normativi

L'articolo 3, comma 1, attribuisce al Ministero 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, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, il compito di approvare il Piano generale della mobilità ciclistica.

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

cost230	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti
	Servizio Studi Dipartimento Istituzioni	st_istituzioni@camera.it - 066760-3855	 CD_istituzioni