



Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica A.C. 2305, 73, 111, 2566, 2827, 3166-A

Dossier n° 269 - Elementi per la valutazione degli aspetti di legittimità costituzionale
3 aprile 2017

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2305, 73, 111, 2566, 2827, 3166-A
Titolo:	Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
Iniziativa:	Parlamentare
Iter al Senato:	No
Numero di articoli:	13
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Stato dell'iter:	In corso d'esame in sede referente

Contenuto

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

Il testo, esaminato in sede referente dalla IX Commissione, è stato rinviato in Commissione a seguito di deliberazione dell'Assemblea del 19 ottobre 2016, in considerazione dell'assenza del parere della V Commissione (in attesa della relazione tecnica richiesta al Governo).

Nel corso dell'*iter* parlamentare, il Comitato permanente per i pareri della **I Commissione** ha espresso il parere di competenza sul testo elaborato in sede referente nella seduta del 14 settembre 2016. In tale sede è stato approvato un parere favorevole con tre condizioni e due osservazioni, sostanzialmente recepite dalla Commissione Trasporti nel corso del successivo *iter* parlamentare.

Nel dettaglio il parere espresso erano formulate 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.

Nel nuovo testo, l'**articolo 1, comma 1**, individua l'**oggetto e le finalità** del provvedimento nella **promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto**, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana. [Le finalità](#)

Tale obiettivo deve essere perseguito dallo Stato, dalle regioni, dagli enti locali e dagli

altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità (**comma 2**).

Il **comma 3** prevede che le disposizioni della legge si applichino alle **regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano, compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione**.

L'**articolo 2** introduce nell'ordinamento la **definizione normativa** delle **ciclovie e delle reti cicloviarie**, nonché quelle di via verde ciclabile, sentiero ciclabile o percorso natura, strada senza traffico, strada a basso traffico e strada 30 (urbana ed extraurbana).

La **ciclovìa** è definita come un itinerario che consente il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione e che può comprendere, dal punto di vista della sicurezza e dei parametri di traffico, una o più delle seguenti categorie:

Definizione
normativa di
ciclovìa

- a. **piste o corsie ciclabili e itinerari ciclopedonali**: definiti ai sensi Codice della strada (CdS-[decreto legislativo n. 285/1992](#));
- b. **vie verdi ciclabili o greenway**, intese come piste o strade ciclabili quando non è consentito il traffico motorizzato;
- c. **sentieri ciclabili o percorsi natura**, come itinerari in parchi e zone protette senza particolari *standard* costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
- d. **strade senza traffico**: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli al giorno;
- e. **strade a basso traffico**: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- f. **strade 30 urbane o extraurbane**: strade sottoposte a limite di velocità di trenta chilometri orari zona a velocità limitata a trenta chilometri orari o inferiori, segnalate come previsto dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di attuazione del Codice della strada ([D.P.R. n. 495/1992](#));
- g. **aree pedonali**: zone interdette alla circolazione dei veicoli, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 2, del Codice della strada;
- h. **zone a traffico limitato**: aree con accesso e circolazione limitati, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54, del CdS;
- i. **zone residenziali**: zone urbane, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 58, del Cds.

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

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

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

Il Piano
generale della
mobilità
ciclistica

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

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

- a. gli **obiettivi**, per ciascuno dei tre anni, di sviluppo della mobilità ciclistica da perseguire nei due settori di intervento in relazione alla domanda di mobilità;
- b. l'individuazione delle **ciclovie di interesse nazionale** che costituiscono la **Rete ciclabile nazionale**, definita nel successivo articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale per la sua realizzazione.
- c. l'indicazione delle **priorità**, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare;
- d. l'individuazione degli **interventi prioritari** per assicurare le **connessioni della Rete ciclabile nazionale** con le altre modalità di trasporto, anche attraverso la realizzazione

Contenuto

- di aree destinate all'accoglienza delle biciclette nei parcheggi, stazioni ferroviarie e metropolitane, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti, nonché attraverso la predisposizione dei mezzi pubblici per il trasporto delle biciclette;
- e. il **quadro, per ciascuno dei tre anni, delle risorse finanziarie**, pubbliche e private, reperibili per la mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane;
 - f. la **ripartizione tra le regioni**, su base annuale, **delle risorse finanziarie** destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica;
 - g. gli **indirizzi** per un efficace coordinamento dell'**azione amministrativa degli enti territoriali** ed il coinvolgimento degli utenti nella programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria;
 - h. l'**individuazione degli atti amministrativi**, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, **che dovranno essere adottati** per conseguire gli obiettivi stabiliti dal Piano;
 - i. la definizione delle **azioni** necessarie a sostenere **lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano**, con particolare riferimento alla **sicurezza** dei ciclisti e all'**interscambio modale** tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

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

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

La Rete nazionale denominata Bicalia

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 denominata **"Bicalia"**, costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, comprensive dei relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati. Tra queste:

- a. **sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 km** articolata su itinerari **su tutto il territorio nazionale**;
- b. **integrazione e interconnessione** con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
- c. **collegamento con le aree naturali protette** e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;
- d. **integrazione con altre reti di percorrenza turistica** di interesse nazionale e locale (rete dei cammini e sentieri, ippovie, ferrovie turistiche e percorrenze fluviali e lacustri);
- e. **sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili (greenway)**;
- f. utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;
- g. **recupero a fini ciclabili**, per destinazione ad uso pubblico, **di forme stradarie dismesse** (strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, viabilità dismessa o declassata, sedimi di strade ferrate dismesse e non recuperabili, viabilità forestale e viabilità militare radiata e altri manufatti stradali e infrastrutturali dismessi);
- h. **collegamento ciclabile tra comuni limitrofi e attraversamento di ogni capoluogo regionale** e penetrazione nelle principali **città di interesse turistico-culturale** con coinvolgimento dei rispettivi **centri storici**;
- i. **continuità e interconnessione con le reti ciclabili urbane**, anche attraverso la **realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato**, nonché attraverso l'adozione di **provvedimenti di moderazione del traffico**;
- j. **attribuzione agli itinerari promiscui** della rete della **qualifica di itinerario ciclopedonale** prevista dal codice della strada (art. 2, co. 2, lett. *f-bis* che inserisce tra i tipi di strade gli itinerari ciclopedonali. Questi sono definiti, al successivo comma 3, come la "strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla

Caratteristiche della Rete denominata Bicalia

percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada");

- k. dotazione di un **adeguato sistema di segnaletica**, anche integrativa rispetto a quanto previsto dal regolamento di esecuzione del codice della strada.

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

I **commi da 4 a 8** contengono le **procedure per l'approvazione da parte delle regioni dei piani per la realizzazione della rete denominata "Bicalia"**.

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

Procedura di approvazione del Piano

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

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

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

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

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

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

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

Direzione Generale della mobilità ciclistica

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 nazionale**, 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 con cadenza triennale, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, **il Piano regionale della mobilità ciclistica**, per **disciplinare l'intero sistema ciclabile regionale**. Le regioni possono istituire un apposito ufficio della mobilità ciclistica (**comma 2**).

Piano regionale della mobilità ciclistica

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 deve definire:

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

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

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

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

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

Piani urbani: i Biciplan

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

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

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

c) la rete delle ciclovie verdi;

d) gli interventi necessari;

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

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

- g) gli obiettivi annuali in termini di uso della bicicletta;
- h) le azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi per favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- j) le azioni per la sicurezza dei ciclisti;
- k) le azioni per contrastare il furto delle biciclette;
- l) le azioni utili ad estendere gli spazi dedicati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e adibiti a pubbliche funzioni, nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale, e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
- m) le tipologie di servizi di trasporto merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- n) le attività di promozione ed educazione alla mobilità sostenibile;
- o) il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal Piano stesso.

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

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

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

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

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

Uffici mobilità
ciclistica
provinciali e
delle città
metropolitane

I commi da 2 a 4 dell'art. 8, prevedono la definizione, da parte delle **città metropolitane** e delle **province**, di **interventi di pianificazione**, pubblicati sul sito *internet* istituzionale dell'ente, finalizzati a **promuovere l'uso della bicicletta** come mezzo di trasporto, in coerenza con il Piano regionale della mobilità e con i Biciplan.

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

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

Le velostazioni
nei comuni

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

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

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

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

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

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

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

Connessioni con la rete nazionale

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

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

L'articolo 11 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 12 prevede la **copertura finanziaria** del provvedimento.

Sono destinate a copertura degli oneri della proposta di legge le risorse del Fondo di cui all'[articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232](#), per la quota parte individuata con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato ai sensi del secondo periodo del citato comma 140, stanziata nell'ambito dei settori di spesa di cui alla lettera a) del medesimo comma 140.

Agli oneri relativi alla realizzazione della rete ciclabile nazionale denominata «Bicitalia» si provvede anche a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'[articolo 1, comma 640, della legge 30 dicembre 2015, n. 208](#), come integrata dall'[articolo 1, comma 144, della legge 11 dicembre 2016, n. 232](#).

Il comma 140 della [legge n. 232 del 2016](#) ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un apposito Fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea. Tra i vari settori di spesa ammessi al finanziamento, la lettera a) prevede: "trasporti, viabilità, **mobilità sostenibile**, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie". L'utilizzo del fondo di è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato. Si prevede che gli schemi dei decreti sono trasmessi alle Commissioni parlamentari competenti per materia, le quali esprimono il proprio parere entro trenta giorni dalla data dell'assegnazione. Con i medesimi decreti sono individuati gli interventi da finanziare e i relativi importi, indicando, ove necessario, le modalità di utilizzo dei contributi, sulla base di criteri di economicità e di contenimento della spesa.

L'[articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015](#) ha invece previsto un finanziamento per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese) e Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB di Roma), nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. La spesa autorizzata è stata pari a 17 milioni di euro per l'anno 2016 e a 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018. L'[articolo 1, comma 144, della legge n. 232 del 2016](#) ha integrato la citata autorizzazione di spesa autorizzando l'ulteriore spesa di 13 milioni di euro per l'anno 2017, di 30 milioni di euro per l'anno 2018 e di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024.

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.

All'attuazione dei programmi e degli interventi possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti, le donazioni ed altri atti di liberalità finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica (tale comma assorbe la disposizione prevista originariamente dall'articolo 14).

Gli articoli **13** (Ricostituzione del Fondo per la mobilità sostenibile) e **14** (sponsorizzazioni e donazioni) sono **stati soppressi**.

L'**articolo 15** prevede la presentazione, **entro il 30 aprile di ogni anno**, di una **relazione annuale al Parlamento sulla mobilità ciclistica** da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, relativa allo stato di attuazione della presente legge e della [legge n. 366 del 1998](#), da pubblicare anche sul sito *web* del ministero, con dati in un formato di tipo aperto. Tra i **contenuti** previsti della relazione merita richiamare:

Relazione
annuale al
Parlamento

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

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

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

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

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

A tale relazione si aggiunge quella che entro il 1° aprile di ciascun anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano devono presentare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sullo stato di attuazione degli interventi previsti dalla legge, sulla loro efficacia, sull'impatto sui cittadini e sulla società, sugli obiettivi conseguiti e sulle misure da adottare per migliorare l'efficacia degli interventi previsti dal Piano regionale della mobilità ciclistica nel rispettivo territorio.

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 abbinata).

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, **previa intesa in sede di Conferenza Stato-regioni**. Il Piano incide infatti 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, 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).

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, previa intesa in sede di 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)**.

Cost269	Servizio Studi Dipartimento Istituzioni	st_istituzioni@camera.it - 066760-3855	 CD_istituzioni
	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti