

Verona
11 Settembre 2015
INTERNATIONAL BIKE
EXHIBITION



LE LEGGI REGIONALI IN MATERIA DI MOBILITÀ CICLISTICA

Avv. Jacopo Michi (FIAB)
Con la collaborazione dell'Ing. Alessandro Brogi



bikeitalia.it



- I) **PERCHÉ SONO IMPORTANTI LE LEGGI REGIONALI IN MATERIA DI MOBILITÀ CICLISTICA?**
- II) **COME LE REGIONI HANNO ESERCITATO QUESTA COMPETENZA LEGISLATIVA?**
- III) **GLI OBIETTIVI DELLE RECENTI LEGGI REGIONALI**
- IV) **I CONTENUTI DELLE RECENTI LEGGI REGIONALI**
- V) **I PIANI DELLA MOBILITÀ CICLABILE**
- VI) **CONCLUSIONI**



I) PERCHÉ SONO IMPORTANTI LE LEGGI REGIONALI IN MATERIA DI MOBILITÀ CICLISTICA?

L'Italia è il paese delle decine di migliaia leggi.



Pochissime, però, affrontano il tema della mobilità ciclistica.



Disinteresse per la materia!

Ragioni del disinteresse

1) A livello generale

- Poca attenzione ai temi della **prevenzione** e della **pianificazione**



- Interventi *ex post*, a “cose fatte” (normativa di tipo **emergenziale**)



Ragioni del disinteresse

2) A livello di pianificazione della mobilità

Il recente sviluppo delle aree urbane è spesso avvenuto in assenza di pianificazione delle infrastrutture della mobilità.



Ed in futuro?...



Le norme che il legislatore ha dedicato alla bicicletta, *rectius* - secondo il linguaggio spesso utilizzato nei testi normativi - ai “velocipedi”, possono essere distinte in:



- fonti statali



- fonti regionali



Perché la competenza statale?

I) La mobilità (anche ciclistica) non è menzionata nell' articolo 117 Costituzione.

La **sicurezza della circolazione** è riconducibile alla materia "ordine pubblico e sicurezza" (Corte Cost. n. 428/2004), di **competenza esclusiva statale**, ex art. 117, II comma, lett. h), Cost.



Perché la competenza statale?

II) Lo Stato ha inoltre:

competenza esclusiva in materia di:

- tutela dell'ambiente

(art. 117, II comma, lett. s), Cost.)

competenza concorrente in materia di:

- governo del territorio

- grandi reti di trasporto

(art. 117, III comma, Cost.)



Stato: determinazione dei “**principi fondamentali**”



Principi fondamentali

1) Norme relative alla circolazione delle biciclette

“Come andare in bicicletta?”

2) Norme di incentivazione della mobilità ciclistica

“Come realizzare infrastrutture per la mobilità ciclistica?”

“Con quali fondi finanziare la mobilità ciclistica?”

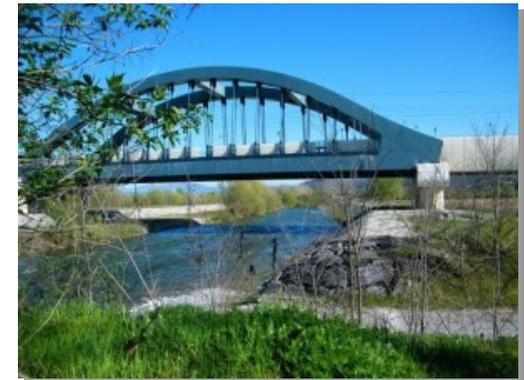
3) Norme tecniche sulla realizzazione delle infrastrutture ciclabili

“Quali devono essere le caratteristiche delle infrastrutture per la mobilità ciclistica?”

Perché la competenza regionale?

I) Le regioni hanno **potestà legislativa concorrente** nelle seguenti materie (art. 117, III comma, Cost):

- governo del territorio;
- grandi reti di trasporto e di comunicazione;
- promozione e tutela della salute;
- +
 - turismo.



Perché la competenza regionale?

II) Una **politica della ciclabilità** davvero efficace non può dunque prescindere dall'esercizio della potestà legislativa regionale.

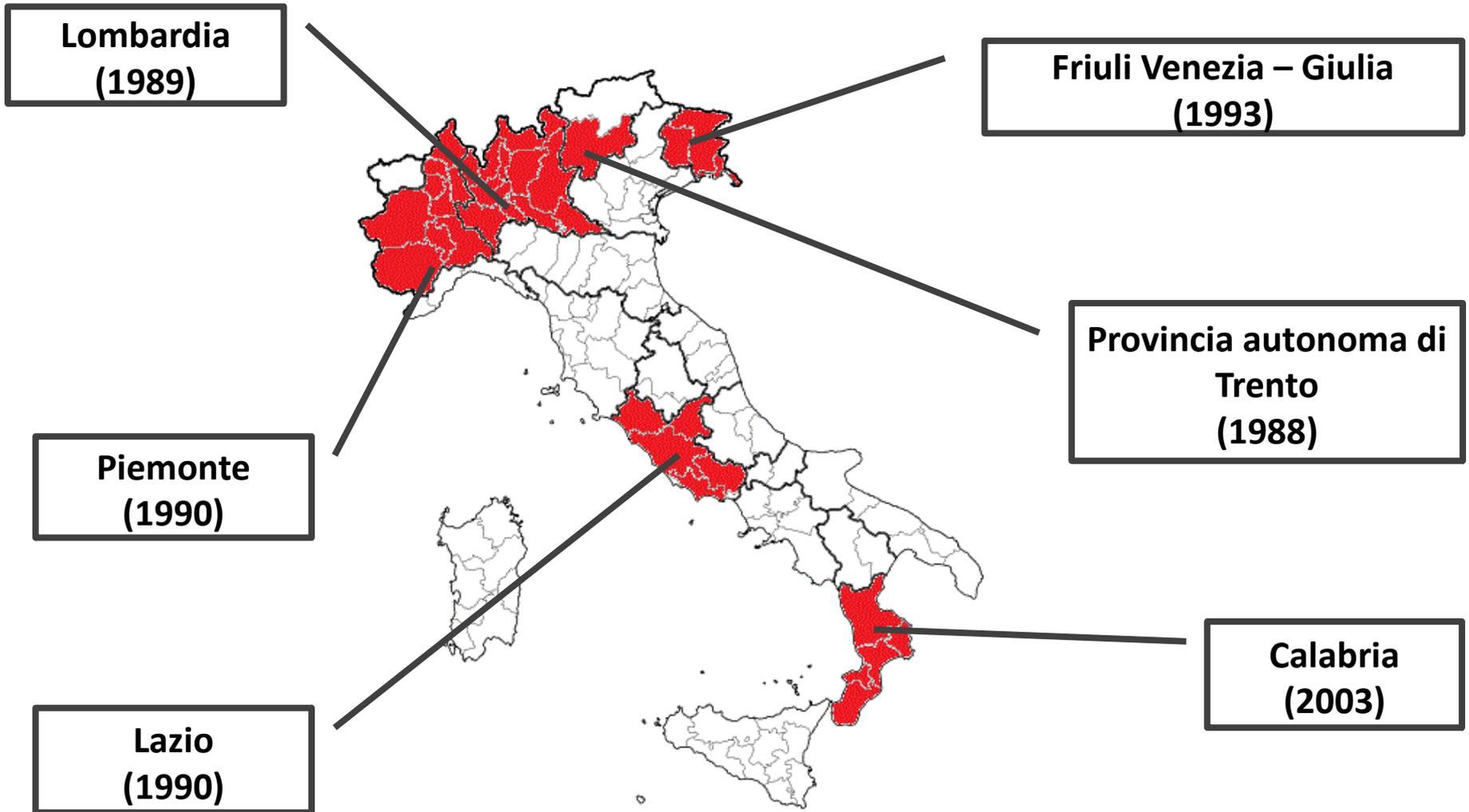
In assenza di una normazione regionale, quali sono i rischi?

- **Mancata effettuazione interventi a sostegno della ciclabilità;**
- **Interventi a macchia di leopardo;**
- **Interventi estemporanei.**

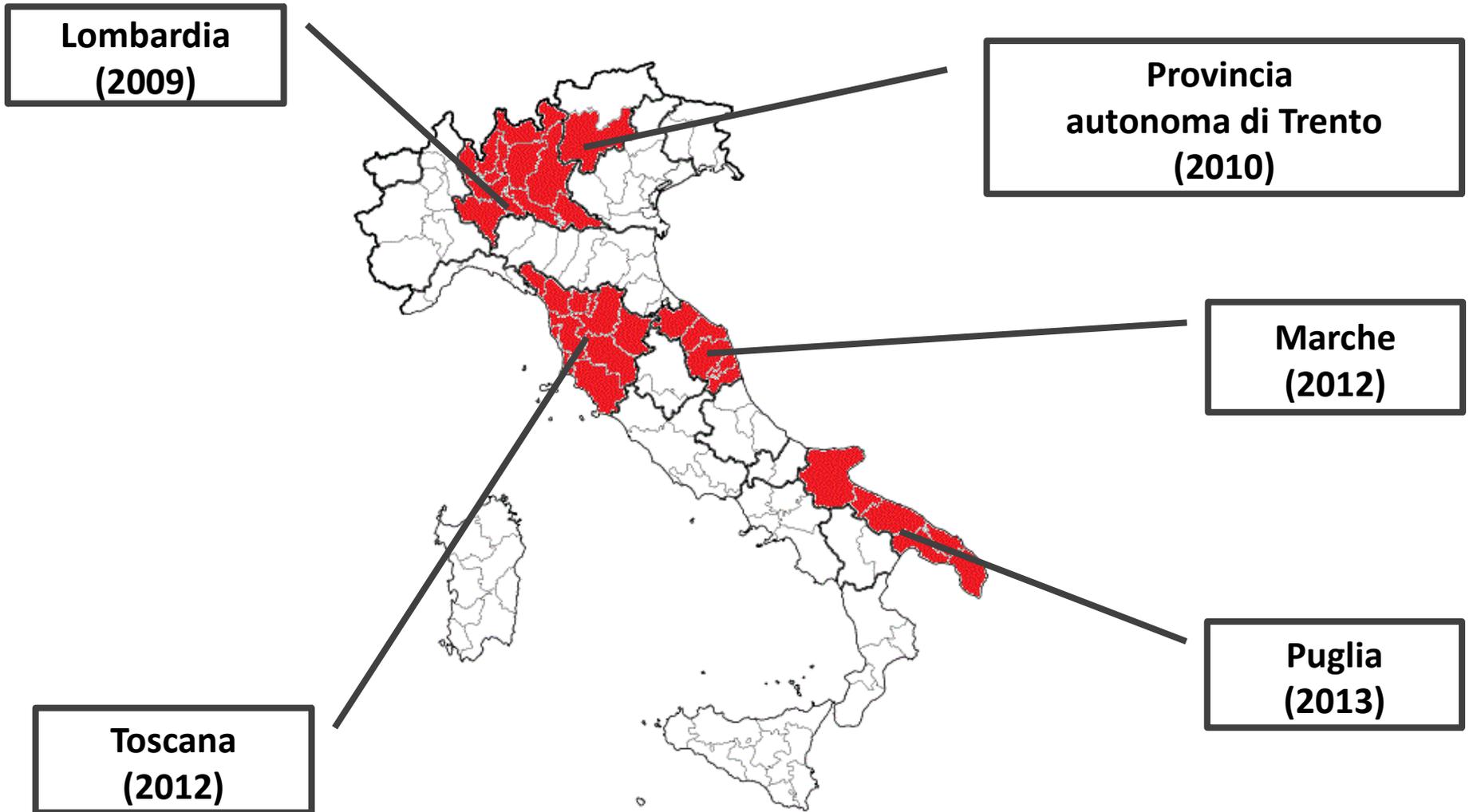
È quindi decisivo il ruolo normativo (e pianificatorio) della Regione.

II) COME LE REGIONI HANNO ESERCITATO SINO AD OGGI QUESTA COMPETENZA LEGISLATIVA?

Le leggi regionali di “prima generazione” (1988-2003)



Le leggi regionali di “seconda generazione” (2009 in poi)



III) GLI OBIETTIVI DELLE RECENTI LEGGI REGIONALI

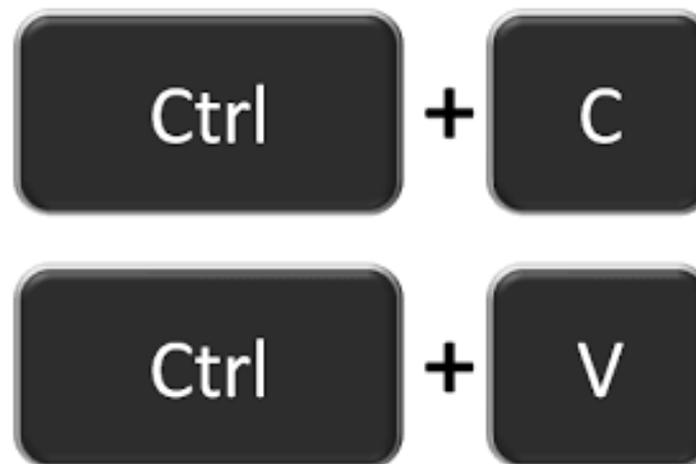
Caratteristiche comuni delle leggi regionali di “seconda generazione”



Copy



Paste



Si legga, per prima, la legge regionale lombarda (L.R. 30/04/2009 n. 7)...

Tutte le norme distinguono fra:

- **Ciclomobilità extraurbana;**
- **Ciclomobilità urbana.**

Nella **legge lombarda** si legge che gli "*obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana* sono:

- a) creazione di **circuiti connessi alla mobilità collettiva;**
- b) creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di **itinerari ciclabili e ciclopedonabili [...];**
- c) creazione in ambiente rurale e montano di **percorsi dedicati e strutture di supporto.**"

Idem le altre Regioni!

Sempre nella legge lombarda si legge che gli "obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

- a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone la messa in rete;
- b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;
- c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva."

Idem le altre Regioni eccetto la Puglia che aggiunge:

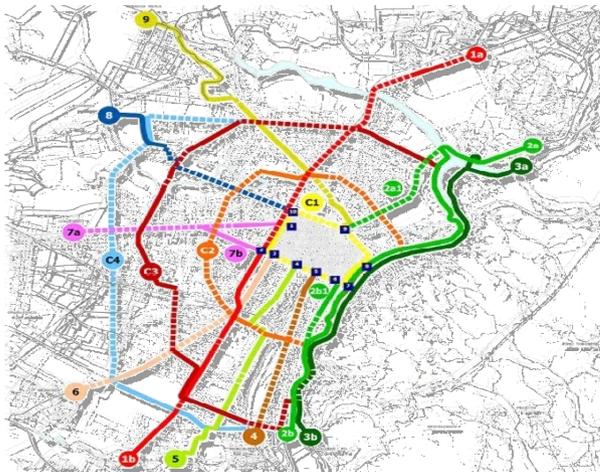
- ① connessioni con aree pedonali e zone a traffico limitato;
- ① promozione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti;
- ① rete con itinerari principali basati sulle ciclovie individuate da

Bicitalia e EuroVelo.

IV) I CONTENUTI DELLE RECENTI LEGGI REGIONALI

Caratteristiche comuni delle leggi regionali di “seconda generazione” - 1° gruppo di temi:

- pianificazione (previsione di **piani della mobilità ciclistica**);
- bike-sharing;
- intermodalità;
- ciclostazioni o velostazioni



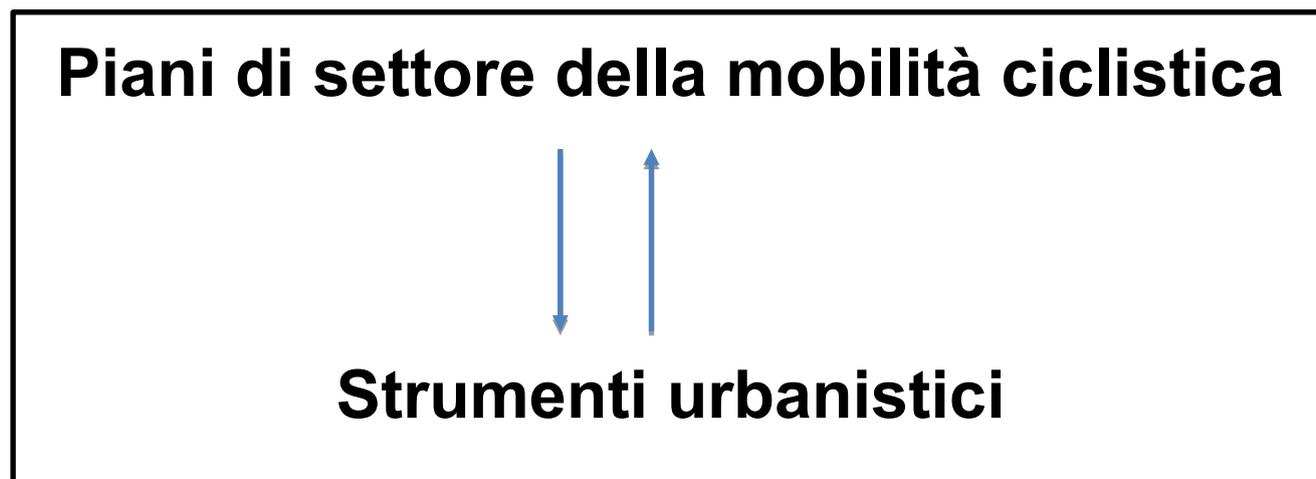
Caratteristiche comuni delle leggi regionali di “seconda generazione” - 2° gruppo di temi:

- greenways;
- cicloturismo;
- recupero delle ferrovie dismesse;



V) I PIANI DELLA MOBILITÀ CICLABILE PROVINCIALI E COMUNALI

Disciplina in materia di pianificazione delle reti:



A seconda della normativa regionale il conflitto è risolto o con **separazione** o con **integrazione** fra strumenti urbanistici e piani della mobilità.



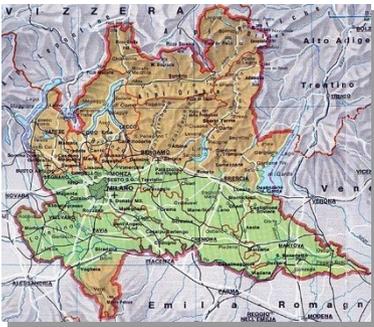
Separazione fra strumenti urbanistici e piani della mobilità

Marche: i piani urbanistici costituiscono piani di settori autonomi rispetto alla pianificazione urbanistica (cfr. art. 4 L.R. n. 38/2012).



Integrazione fra strumenti urbanistici e piani della mobilità

Toscana: le province redigono col PTCP i piani provinciali per la mobilità ciclistica (cfr. art. 4 L.R. n. 27/2012), ma i comuni no!

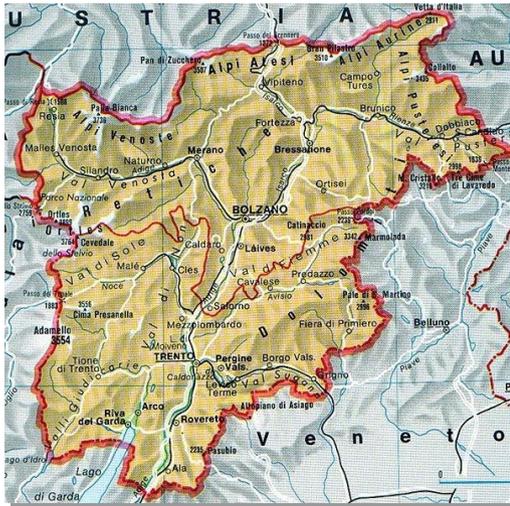


Lombardia: i piani per la mobilità ciclistica sono sia comunali che provinciali ma mancano le disposizioni attuative non essendo nominati esplicitamente nella L.R. n. 12/2005!

Integrazione fra strumenti urbanistici e piani della mobilità con possibili problemi di coordinamento per la mancata modifica contestuale della legislazione urbanistica

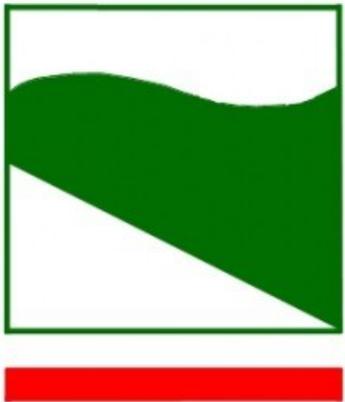


Puglia: il piano comunale è un elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale ma manca la modifica alla L.R. n. 20/2001!



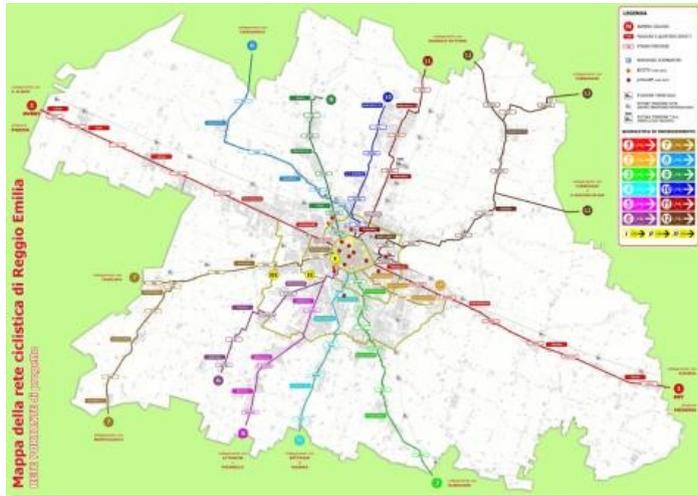
Provincia Autonoma di Trento: la rete ciclabile e ciclopedonale è elemento integrante del sistema della mobilità collettiva ma manca la modifica alla L.P. n. 1/2008!

Oppure... il caso Emilia-Romagna!



Regione Emilia-Romagna

L'**Emilia-Romagna** con la legge sul governo del territorio (L.R. n. 20/2000) stabilisce che il **Piano Operativo Comunale** svolga funzione di **programma pluriennale** di cui alla Legge n. 366/1998 "*Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica*".



E l'Emilia-Romagna è
regione leader nei
BICIANI...

E i finanziamenti?

La Toscana si è mossa applicando quanto stabilito nel Codice della Strada e creando un PRIIM con valore di programma pluriennale di attuazione:

1. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti agli enti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità al PRIIM, salvo comprovati problemi di sicurezza.

VI) CONCLUSIONI

Criticità delle leggi regionali di “seconda generazione”:

- **Mancato o non completo coordinamento fra strumenti urbanistici e piani della mobilità ciclistica** (viabilità e piani urbanistici separati e non organici + piani della mobilità ciclistica relegati a piani di settore di serie B);
- **Cogenza dei piani della mobilità ciclistica** (quali sanzioni?);
- **Eccesso di potere legislativo** (normazione in materie di competenza nazionale, es: regime degli ex sedimi ferroviari);
- **Finanziamenti** (la Toscana si è mossa su questo punto).

Cosa fare?

Una soluzione potrebbe essere quella di **inserire i piani della mobilità ciclistica negli strumenti urbanistici.**

Ed in tal senso si riporta in conclusione un estratto della pag. 15 del "Libro Rosso" della ciclabilità di Reggio Emilia (2012):



*"A **livello di pianificazione delle reti**, non si può concepire una pianificazione della mobilità ciclistica del tutto sganciata dalla pianificazione territoriale ed urbanistica. Pertanto, le leggi regionali di governo del territorio devono prevedere che **all'interno degli strumenti di pianificazione del territorio e della mobilità siano necessariamente inseriti i piani di rete ciclabile alle varie scale, quali piani di settore.**"*

Verona
11 Settembre 2015
INTERNATIONAL BIKE
EXHIBITION

The logo for the Cosmo Bike Show. It features a stylized white bicycle icon above the word "COSMO" in white, "BIKE" in large yellow letters, and "SHOW" in white below it.

Grazie per l'attenzione!

Avv. Jacopo Michi

Con la collaborazione dell'Ing. Alessandro Brogi



bikeitalia.it



Verona
11 Settembre 2015
INTERNATIONAL BIKE
EXHIBITION



APPENDICE

LA LEGISLAZIONE TOSCANA IN TEMA DI CICLABILI



bikeitalia.it



LA LEGGE REGIONALE TOSCANA 6.6.2012, n. 27

(Bollettino Ufficiale n. 29, parte prima, , del
15.06.2012)

FIAB ha partecipato alla stesura della legge (anche tramite il sottoscritto...)

COPIA
per avv.
Michi

Firenze, 13 dicembre 2011



a mani

Ecc.ma Settima Commissione-
Mobilità e infrastrutture
presso il Consiglio Regionale
della Regione Toscana
Via Cavour n. 2
50129 – Firenze (FI)

a mani

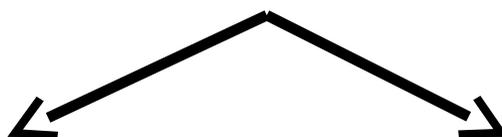
e p.c.
Ecc.mo Consiglio Regionale
della Regione Toscana
Via Cavour n. 2
50129 – Firenze (FI)

OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLA PROPOSTA DI LEGGE RE-
GIONALE N. 105 PROT. N. 14685/2.6 DEL 14.09.2011,
“INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DEL LA
MOBILITA' CICLISTICA”, CON RELATIVE PRO-
POSTE DI EMENDAMENTI (vostra nota prot. n.
19692/2.6 del 28 novembre 2011).

Firenzeinbici O.N.L.U.S. (C.F.: 94122650487), con sede in Firenze, Via Luciano Manara, n. 6 c/o Circolo Andrea del Sarto, in persona del legale rappresentante *pro tempore* dott. Massimo Boscherini (BSCMSM71C23D612L), assistita dagli Avv.ti Jacopo Michi ed Alfonso Viscusi, del Foro di Firenze, come per firma congiunta in calce al presente atto, osserva quanto segue.

ARTT. 1-2

Finalità (Art. 1) ed Obiettivi strategici (Art. 2) - incentivazione mobilità ciclistica



Mobilità extra urbana

1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:

- a) la creazione di percorsi e circuiti connessi alla mobilità collettiva;
- b) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali;
- c) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;
- d) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto.

Mobilità urbana

2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

- a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete;
- b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;
- c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

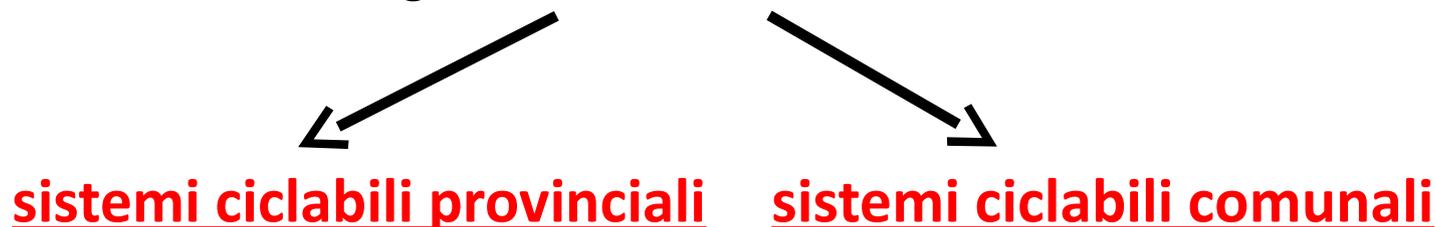
ART. 3

Programmazione regionale

1. La programmazione regionale della mobilità ciclabile è contenuta nel piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla legge regionale 4 novembre 2011, n. 55

Il **PRIIM** individua il sistema ciclabile di scala regionale.

Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale “*elemento di connessione ed integrazione*” di



ART. 3

Programmazione regionale

5. Il PRIIM indica criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, individuando nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.

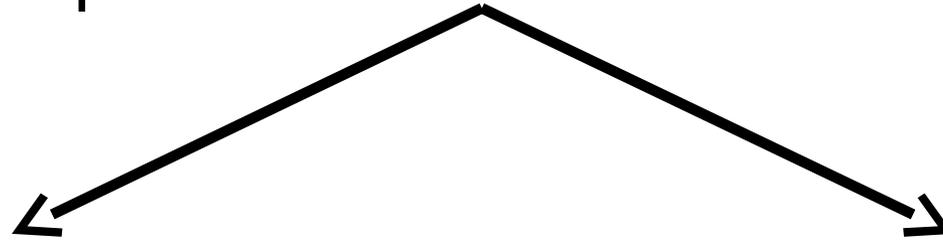
Il **PRIIM** indica:

- Criteria - Strumenti - Finanziamenti

per la redazione dei piani provinciali e comunali

ART. 4

Pianificazione provinciale e comunale



Provincia

Comune

1. Le province, nell'ambito della redazione del piano territoriale di coordinamento, redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani provinciali, in coerenza con il PRIIM e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili. I piani provinciali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

2. I comuni, anche in forma associata, redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali, in coerenza con il piano regionale e il piano provinciale, ove vigente. I piani comunali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello comunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

Coerenza fra programmazione regionale, provinciale e comunale

ART. 4

Contenuto piani

3. I piani provinciali e i piani comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica con particolare riferimento ai poli di interscambio modale e ai poli sanitari ed ospedalieri, alle aree verdi ricreative e sportive e, in generale, agli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.



ART. 4

Criticità evidenti

1) Tempistica

Le province redigono i piani *“nell’ambito della redazione del piano territoriale di coordinamento”*

I Comuni quando lo fanno???

2) Obbligo di provvedere

Se province e comuni non redigono i piani, che succede?



ART. 5

Intese ed accordi

- Regione - proprietari e gestori delle reti ferroviarie
- Regione - gestori del trasporto pubblico locale
- Regione - province e comuni
- Regioni - associazioni di categoria e sistema scolastico

ART. 6

Tipologie di interventi

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:

- a) reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) poli di interscambio modale;
- d) strutture e centri di servizio alla mobilità ciclistica, sia in ambito urbano che extraurbano.

ART. 6

Esempi di interventi, comma II:

- a) sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali
- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette
- d) segnaletica specializzata
- e) infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità



ART. 7

Soggetti attuatori

Anche collaborazione con soggetti privati, mediante forme di concertazione (anche accordi di programma)

ART. 8: cd. “Ciclostazioni”



ART. 9: Gestione e manutenzione infrastrutture

ARTT. 10

Finanziamenti

1. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti agli enti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità al PRIIM, salvo comprovati problemi di sicurezza.



ARTT. 11

Norma finanziaria

01. Per il finanziamento degli interventi di ciclo mobilità urbana è autorizzata la spesa massima di euro 2.000.000,00 per l'anno 2013, cui si fa fronte con le risorse dell'UPB 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento" del bilancio di previsione 2013. (1)

1. Comma inserito con Lr. 27 dicembre 2012, n. 77, art. 63.

3. A partire dall'anno 2015, la Regione concorre agli interventi di cui al comma 1 con uno stanziamento pari a non meno dell'8 per cento della spesa di investimento prevista per le funzioni obiettivo relative alla modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza del sistema regionale dei trasporti ed alle attività generali per il territorio.