

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati

.....

Nuovi interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica

Art. 1

(Oggetto e finalità)

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

Art. 2

(Piano generale della mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei trasporti, acquisito preventivamente 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 ed in conformità dello stesso, nonché sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, il piano generale della mobilità ciclistica, che contiene:

- a) la definizione gli obiettivi annuali di sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta da perseguire, in attuazione della presente legge, nei tre anni successivi;
- b) l'indicazione delle priorità relative agli interventi da realizzarsi per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a) e la conseguente graduatoria dei progetti contenuti nei piani regionali della mobilità ciclistica;
- c) l'individuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3;
- d) la ripartizione tra le regioni, con le modalità di cui all'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 coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di viabilità ciclistica, in particolare per quanto attiene alle finalità e caratteristiche degli interventi di rispettiva competenza, anche allo scopo di evitare il contenzioso connesso alle responsabilità derivanti dagli incidenti che si possono verificare nell'utilizzo della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

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

Art. 3

(Rete nazionale di percorribilità ciclistica)

1. Una specifica sezione del piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 è dedicata all'individuazione, nell'ambito e in conformità del piano generale dei trasporti e della logistica e sulla base delle reti regionali di percorribilità ciclistica individuate ai sensi dell'articolo 5, della rete nazionale di percorribilità ciclistica quale rete infrastrutturale di livello nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibile.

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

- a) integrazione ed interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità e servizi di trasporto, in particolare stradali, ferroviari e di navigazione;
- b) sviluppo complessivo non inferiore a quindicimila 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 interessino tutto il territorio nazionale;
- c) interessamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico con interessamento dei rispettivi centri storici;
- d) utilizzo prioritario della viabilità minore esistente e recupero di quella potenziale, tenendo conto degli esistenti vincoli territoriali orografici;
- e) espressa attribuzione agli itinerari che la compongono della qualifica di itinerario ciclopeditone di cui all'articolo 2, comma 2, lettera F-bis), del Codice della strada, ove ricorrano le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio;
- f) collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di altre zone ad elevata naturalità e rilevante interesse escursionistico, compatibilmente con le caratteristiche di cui alle lettere precedenti.

3. Nella specifica sezione del piano generale della mobilità ciclistica di cui al comma 1 sono altresì definite le modalità di realizzazione e di gestione della rete nazionale di percorribilità ciclistica ed i relativi oneri inerenti agli aspetti di rilevanza sovraregionale ed alle competenze statali, cui si provvede con le modalità di cui all'articolo 13, comma 3, della presente legge.

Art. 4

(Dipartimento per la mobilità ciclistica)

1. E' istituito nell'ambito del Ministero dei trasporti il Dipartimento per la mobilità ciclistica, competente per:

- a) la predisposizione e la gestione, in raccordo con gli altri Ministeri competenti su aspetti connessi alla mobilità ciclistica, del piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 e della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3 per quanto attiene agli aspetti di rilevanza sovraregionale;
- b) la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta stabiliti ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a);
- c) la rilevazione e il monitoraggio, mediante il supporto delle regioni, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e piste ciclabili;
- d) la predisposizione di un sistema informativo sull'infortunistica stradale sulla rete nazionale di percorribilità ciclistica, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza del mezzo di trasporto della bicicletta e dei cittadini che ne fanno uso;
- e) lo studio e l'individuazione delle politiche e delle forme di incentivazione utili per lo sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto della mobilità ciclistica e alla sua integrazione ed interconnessione con le altre modalità e servizi di trasporto;
- f) l'organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione del mezzo di trasporto della bicicletta ed in materia di mobilità ciclistica;
- g) la promozione di appositi corsi, anche mediante convenzioni da concludersi con gli istituti scolastici, per l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta ed alla mobilità ciclistica.

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

Art. 5

(Piani regionali della mobilità ciclistica)

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

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

- a) la rete regionale di percorribilità ciclistica, interconnessa ed integrata con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità e servizi di trasporto, in particolare stradali, ferroviari e di navigazione;
- b) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua, nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;
- c) il sistema dei parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati;
- d) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, per i ciclisti;
- e) i criteri per la realizzazione, in occasione della costruzione di nuovi edifici scolastici o della ristrutturazione di quelli esistenti, di parcheggi per le biciclette e di percorsi protetti per gli studenti che intendano servirsene per raggiungere gli edifici medesimi.

3. Del piano regionale della mobilità ciclistica fa parte integrante il piano regionale di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati, di cui all'articolo 2 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

4. Nel piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definite le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica ed i relativi costi, cui si fa fronte con le modalità di cui al successivo articolo 13.

5. Specifici tratti della rete regionale di percorribilità ciclistica possono essere affidati dalla regione, dalle province o dai comuni proprietari in concessione o con contratto a privati o ad amministrazioni pubbliche che promuovono e si obbligano ad attuarne l'adattamento, la ristrutturazione o la ricostruzione a scopo di mobilità ciclistica o ciclopedonale, nonché la successiva manutenzione, per la loro proficua utilizzazione da parte degli stessi soggetti e dietro corresponsione, per il tempo di godimento dei beni, di un prezzo agli enti proprietari fissato tenendo conto dell'impegno finanziario derivante dall'esecuzione del progetto e dal valore di mercato del bene. La revoca della concessione o la risoluzione del contratto possono essere disposte, in accordo con il terzo finanziatore, in caso di mancata ottemperanza, da parte del concessionario o del contraente privato, delle obbligazioni assunte con il terzo finanziatore.

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

7. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione del Consiglio regionale ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero dei trasporti. In sede di prima applicazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della

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

Art. 6

(Ferrovie dismesse o in disuso)

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

2. Ciascuna regione provvede ad individuare, mediante apposito elenco da approvarsi con deliberazione del Consiglio regionale entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, i tracciati ferroviari dismessi o in disuso utilizzabili ai fini di cui al comma 1 e successivamente a programmare, nell'ambito dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili seguendo i tracciati medesimi o la loro riattazione per il trasporto integrato di persone e biciclette. Con il predetto elenco sono individuati altresì 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 provvede al ripristino della continuità del percorso, ove possibile, ovvero alla definizione di eventuali varianti.

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

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

Art. 7

(Strade arginali e strade alzaie)

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

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

Art. 8

(Delega al Governo per l'adozione di modifiche al Codice della strada)

1. Il governo è delegato ad adottare, entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con gli altri ministri interessati, e nel rispetto della procedura di cui all'articolo 11, un decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, nonché della legislazione vigente concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, in conformità ai principi ed ai criteri direttivi di cui all'articolo 9.

2. Il governo è altresì delegato ad adottare, anche con separati decreti legislativi, nei termini e secondo le procedure di cui al comma 1, nonché nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi di cui all'articolo 9, disposizioni per integrare, coordinare e armonizzare la vigente normativa sulla definizione delle caratteristiche tecniche e costruttive degli itinerari ciclabili e delle protezioni marginali di sicurezza con le disposizioni di cui alla presente legge e con le altre norme legislative comunque rilevanti in materia di mobilità ciclistica, nonché disposizioni di carattere transitorio.

Art. 9

(Principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega)

1. I decreti legislativi di cui all'articolo 8 dovranno essere informati agli obiettivi di assicurare il miglioramento delle condizioni di accessibilità per i ciclisti e gli altri utenti deboli della strada, garantire la massima sicurezza dei percorsi ciclabili e dei loro utenti, introdurre norme di comportamento, di sicurezza e di utilizzo delle sedi ciclabili uniformi ed omogenee, anche sotto il profilo sanzionatorio, e armonizzate con le norme europee comunque rilevanti in materia, e dotare i percorsi medesimi di una segnaletica a carattere uniforme ed omogeneo su tutto il territorio nazionale, sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) introdurre la definizione di utente debole della strada ed attribuire tale qualifica ai ciclisti e agli utenti della strada non veicolari;
- b) privilegiare l'approccio integrato fra utenti deboli e utenti forti nella disciplina dell'utilizzo della strada, limitando le ipotesi di separazione del traffico su gomma dal traffico pedonale e ciclistico alle sole situazioni in cui ciò risulti tecnicamente consigliabile e differenziandole sulla base dei tipi di strade interessate;
- c) prevedere una generalizzata riduzione degli attuali limiti di velocità per i veicoli a motore sulle strade urbane ed extraurbane, comunque classificate, da essi utilizzate promiscuamente con i ciclisti e gli altri utenti deboli della strada;
- d) modificare la normativa vigente in materia di utilizzo dei marciapiedi per la mobilità ciclistica estendendo la possibilità di tale utilizzo in tutti i casi in cui ciò risulti tecnicamente possibile;
- e) intervenire sul potere di ordinanza degli enti proprietari o concessionari delle strade, nonché dei soggetti delegati per la regolamentazione del traffico, disciplinando in forma dettagliata l'attribuzione dei poteri sostitutivi in caso di inerzia o inosservanza delle norme della presente

legge o comunque rilevanti in materia di mobilità ciclistica, in particolare per quanto attiene alla segnaletica;

- f) rivedere la disciplina della classificazione delle strade introducendo il tipo della strada lenta ovvero a priorità ciclopedonale ovvero o a priorità per utenza debole, in modo da ampliare la gamma delle classificazioni intermedie tra le strade e la pista ciclabile, ed includendo in tale nuova categoria le strade vicinali e le strade poderali ed interpoderali;
- g) assicurare la fruibilità per la mobilità ciclistica delle strade arginali e delle strade alzaie garantendo la sicurezza per gli utenti;
- h) prevedere l'obbligatoria installazione negli itinerari ciclopedonali di specifici dispositivi per accrescere la sicurezza dei ciclisti e degli utenti in generale;
- i) aggiornare gli strumenti di pianificazione del traffico tenendo conto dell'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta e assicurandone il coordinamento con le altre modalità di trasporto, in particolare per quanto attiene alla realizzazione di parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati;
- j) prevedere l'obbligo per gli enti proprietari, concessionari o gestori di strade o autostrade di segnalare i casi di incidenti che coinvolgono ciclisti nel fornire i dati relativi agli incidenti stradali agli archivi di cui all'articolo 225 del nuovo codice della strada;
- k) rivedere il sistema di classificazione dei veicoli in relazione alle caratteristiche costruttive ed alla destinazione d'uso, in particolare individuando le biciclette a trazione elettrica ed i veicoli simili e disciplinando l'utilizzo di rimorchi da applicare alla bicicletta per il trasporto di persone o di cose;
- l) assimilare i pattini a rotelle e le tavole a spinta ai velocipedi, ovvero, in alternativa, individuare la categoria dei veicoli solo muscolari, e prevedere per tali veicoli l'obbligatorietà di un apparato frenante;
- m) estendere il servizio di scorta per le gare ciclistiche di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *bbb*), della legge 22 marzo 2001, n. 85, alle attività di cicloturismo;
- n) definire ed introdurre su tutta la rete ciclabile nazionale un sistema segnaletico omogeneo idoneo a rappresentare adeguatamente ed efficacemente all'utenza gli obblighi e i divieti di comportamento e le altre opportune indicazioni, sulla base dei seguenti ulteriori criteri:
 - 1) prevedere un sistema segnaletico esclusivamente per la mobilità ciclistica, compatibile con la segnaletica esistente per l'ordinaria viabilità;
 - 2) introdurre segnali stradali specifici, di piccole dimensioni e con colori propri, in modo da non distrarre i ciclisti e non arrecare disturbo ai conducenti di veicoli su gomma ed agli altri utenti delle strade a traffico promiscuo;
 - 3) tenere conto della denominazione e numerazione degli itinerari ciclabili classificati;
 - 4) definire specifici simboli che, nell'ambito della segnaletica esistente per l'ordinaria viabilità, identifichino come strade frequentate da biciclette le strade a traffico promiscuo facenti parte di itinerari ciclabili.

Art. 10

(Integrazioni e modificazioni al regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada)

1. Il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, adotta, entro lo stesso termine di cui all'articolo 8, comma 1, della presente legge, norme integrative e modificative del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

Art. 11

(Parere parlamentare)

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Governo trasmette gli schemi dei decreti legislativi di cui all'articolo 8 alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica per l'espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari permanenti.

2. Ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dall'assegnazione, indicando specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e ai criteri direttivi di cui alla presente legge.

3. Il Governo, entro i successivi quarantacinque giorni, esaminati i pareri di cui al comma 2, ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, i testi per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari permanenti, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dall'assegnazione.

Art. 12

(Disposizioni integrative e correttive)

1. Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il governo può adottare uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi di cui all'articolo 1, con le medesime procedure ivi previste, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi fissati dall'articolo 9 e previo parere delle Commissioni parlamentari permanenti ai sensi dell'articolo 11.

Art. 13

(Disposizioni finanziarie)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è finanziato annualmente con stanziamenti aggiuntivi comunque non inferiori al 2 per cento degli stanziamenti previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie. Con regolamento del Ministro

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 articolo.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli da 8 a 12 della presente legge, pari ad euro annui a decorrere dal 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2009 e 2010 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2007, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.

3. Gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3, comma 3, sono posti a carico del fondo di cui al comma 1. Analogamente, agli oneri derivanti a carico delle regioni, delle province e dei comuni dagli interventi di propria competenza necessari per l'attuazione della presente legge si provvede mediante il ricorso al fondo di cui al 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 questo scopo, i relativi progetti costituiscono priorità ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della medesima legge n. 366 del 1998.

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

Art. 14

(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 ed altri soggetti privati, i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

Art. 15

(Relazione annuale sulla mobilità ciclistica)

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

- a) l'entità delle risorse finanziarie stanziata a livello nazionale, regionale e locale per la realizzazione degli interventi di cui alla presente legge ed alla legge n. 366 del 1998;
- b) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati;
- c) i risultati ottenuti dall'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, in termini di riduzione del traffico automobilistico, di inquinamento atmosferico ed acustico, di sinistri e danni agli utenti della strada;
- d) un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

Art. 16

(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni della presente legge entrano in vigore il 1° aprile 2009.

RELAZIONE

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

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

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

Gli attuali meccanismi di finanziamento previsti dalla legge n. 366 del 1998 vengono a loro volta inquadrati nel nuovo e più organico sistema: è previsto, infatti, che gli attuali "piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi

ciclabili” entrino a far parte dei nuovi Piani regionali della mobilità ciclistica e che il Piano generale della mobilità ciclistica provveda alla ripartizione fra le regioni, sulla base delle priorità nello stesso individuate, della quota annuale del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all’articolo 4 della legge n. 366 del 1998. Da un analogo inquadramento e coordinamento a livello nazionale è inoltre previsto che abbia origine la rete nazionale di percorribilità ciclistica (art. 3), da individuarsi nel Piano generale sulla base delle reti regionali di percorribilità ciclistica delineate nei singoli Piani regionali. Relativamente alla gestione delle reti regionali è prevista la facoltà per gli Enti territoriali proprietari dei singoli tratti che ne fanno parte di affidare in concessione o con contratto a privati o altri enti pubblici la gestione dei tratti medesimi, previo impegno dei soggetti concessionari al loro adattamento a scopo di mobilità ciclistica ed alla loro manutenzione e dietro corresponsione di un prezzo adeguato; in cambio, i concessionari avranno la possibilità di disporre dei tratti stradali in questione per ogni proficua utilizzazione, potendo quindi, fra l’altro, prevedere la riscossione di un pedaggio a carico dei loro utilizzatori. In questo modo gli Enti territoriali proprietari potranno scegliere se gestire in proprio i tratti della rete di percorribilità ciclistica di loro competenza o farsi affiancare in questo compito da altri soggetti pubblici e privati, traendone contemporaneamente un beneficio finanziario.

La rete nazionale di percorribilità ciclistica, già prevista dalla delibera del CIPE del 1° febbraio 2001 e concretamente individuata come si è detto in precedenza, si caratterizza espressamente, nel disegno della proposta di legge, come rete infrastrutturale di livello nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all’incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibile. Essa dovrà presentare taluni requisiti fondamentali, individuati sulla base dello studio di fattibilità e relative linee guida già realizzato dal Ministero dell’ambiente nel 2002, quali uno sviluppo minimo complessivo pari ad almeno quindicimila chilometri, l’interessamento di ogni capoluogo regionale e delle principali città di interesse turistico, il collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di rilevante interesse escursionistico, e così via: tali caratteristiche la qualificheranno come un *network* nazionale relativo agli ambiti di collegamento di grande respiro, cioè agli itinerari ciclabili di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti, che integrerà nel suo ambito i principali itinerari ciclabili di dimensione regionale, provinciale e comunale.

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

La seconda delle predette disposizioni di particolare rilievo è quella che prevede l’espressa attribuzione agli itinerari che comporranno la rete nazionale di percorribilità ciclistica, ogni volta

che sia possibile, della qualifica di itinerario ciclopedonale ai sensi del Codice della strada e il loro assoggettamento al pubblico passaggio. Gli itinerari ciclopedonali, come è noto, non sono dedicati esclusivamente al traffico delle biciclette, a differenza delle piste ciclabili in senso proprio; si tratta invece di strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate alla *prevalente* percorrenza ciclabile (e pedonale) e caratterizzate “da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada”. L’attribuzione di tale qualifica agli itinerari che compongono la rete nazionale renderebbe ammissibile l’approvazione di limitazioni del traffico automobilistico o comunque motoristico su tali percorsi, consentendo di valorizzarne la funzione e le potenzialità di carattere ricreativo e di svago, ed offrirebbe altresì un immediato riconoscimento giuridico-amministrativo alle naturali vocazioni di transitabilità ciclistica di molte strade, soprattutto campestri, evitando il pericolo di lunghi e faticosi contenziosi davanti al giudice amministrativo che vedano impegnati gli Enti territoriali ed i privati in ordine alla qualifica da attribuire a tali percorsi e all’accertamento dell’uso pubblico o meno.

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

Per gestire il Piano generale della mobilità ciclistica è prevista l’istituzione presso il Ministero dei trasporti del Dipartimento per la mobilità ciclistica (art. 4): questo nuovo organismo ha competenza, fra l’altro, per la predisposizione e gestione del Piano e la verifica dell’effettivo raggiungimento degli obiettivi annuali di sviluppo stabiliti per la mobilità ciclistica, nonché per la gestione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, per gli aspetti di rilevanza sovranazionale. Tra le altre funzioni attribuite al Dipartimento si segnalano la predisposizione di un apposito sistema informativo sull’infortunistica stradale sulla rete nazionale di percorribilità ciclistica, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza del trasporto in bicicletta, lo studio e l’individuazione delle politiche di incentivazione per lo sviluppo di tale tipo di trasporto e l’organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione della bicicletta e della mobilità ciclistica. Poiché le funzioni di cui è prevista l’attribuzione al Dipartimento sono in parte già esercitate dal Ministero dei trasporti, è previsto che all’organizzazione del Dipartimento stesso si provveda mediante riorganizzazione interna degli uffici ministeriali già esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Il disegno del nuovo sistema organico di intervento nel settore, di cui ai primi cinque articoli della proposta di legge, è completato dal successivo articolo 15, che prevede l’introduzione di una relazione annuale del Governo al Parlamento sulla mobilità ciclistica. In tale documento l’Esecutivo riferisce alle Camere sullo stato di attuazione della normativa di settore, con particolare riferimento

all'entità delle risorse finanziarie complessivamente stanziare, al numero e alla qualità degli interventi realizzati, ai risultati ottenuti in termini di riduzione del traffico, dell'inquinamento e degli incidenti, nonché alle iniziative assunte in materia negli altri Paesi membri dell'Unione europea. Ci si propone così di colmare una lacuna della vigente legge n. 366 del 1998, laddove non prevede la redazione di una relazione annuale di verifica delle risorse effettivamente assegnate e degli interventi effettivamente posti in essere dai diversi livelli istituzionali competenti in materia.

Seguono poi disposizioni su specifici aspetti e questioni connessi allo sviluppo della mobilità ciclistica. L'articolo 6 interviene in materia di ferrovie dismesse o in disuso, affermando il principio che le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sono tenute al recupero e alla riqualificazione delle ferrovie stesse, valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile: a questo scopo è previsto il trasferimento in proprietà a tali Enti dei tratti ferroviari in disuso esistenti sul rispettivo territorio, a titolo gratuito se appartenenti alla rete ferroviaria statale, ed il loro prioritario utilizzo per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, oppure, in alternativa, la loro riattazione a fini di trasporto integrato. L'articolo 7 riguarda invece gli argini dei fiumi e dei torrenti, le strade che costeggiano gli argini stessi e quelle che costeggiano i margini di canali artificiali (strade alzaie), stabilendo anche per essi l'utilizzo prioritario per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili: si supera in tal modo l'attuale disciplina vigente in materia, contenuta nella legge n. 366 del 1998, che prevede la semplice possibilità di utilizzo di tali percorsi per la realizzazione di piste ciclabili.

Gli articoli da 8 a 12 riguardano il conferimento al Governo di un'apposita delega legislativa per la riforma del Codice della strada, della restante legislazione vigente relativa alla circolazione stradale e di quella inerente alla definizione delle caratteristiche tecniche e costruttive degli itinerari ciclabili e delle protezioni marginali di sicurezza, e disciplinano il procedimento per l'attuazione della delega. Si tratta di un punto molto importante nell'ambito delle politiche a sostegno della mobilità ciclistica, in quanto, da una parte, lo sviluppo delle reti ciclabili costituisce occasione strategica tanto nell'ottica di riduzione dell'inquinamento atmosferico quanto per il miglioramento del traffico, e dall'altra, lo sviluppo stesso è attualmente frenato da una serie di fattori connessi a precise lacune della normativa vigente in materia di viabilità e sicurezza stradale dei ciclisti. Infatti: il testo vigente del Codice della strada prevede unicamente le indicazioni segnaletiche essenziali e l'attuale segnaletica dei percorsi ciclabili si presenta spesso insufficiente a rappresentare le norme di comportamento dell'utenza ed a fornire le necessarie indicazioni alle manovre e all'orientamento del ciclista; in tale quadro, le realtà locali spesso interpretano in maniera autonoma lo sviluppo della segnaletica di indicazione, che finisce così per assumere caratteri disomogenei rispetto ai territori limitrofi; le norme di sicurezza previste dal Codice della strada e dalle normative specifiche sulle protezioni marginali (Decreto ministeriale 20 febbraio 1992) individuano dispositivi che, ancorché efficaci, non si rivelano sempre adatti alle necessità di arredo delle piste ciclabili e di sicurezza per i ciclisti; e, in assenza di specifiche indicazioni, le interferenze tra le piste ciclabili e la rete stradale sono lasciate alla discrezionalità dei progettisti, che talvolta individuano soluzioni progettuali di dubbia efficacia tanto in termini di sicurezza quanto di fruibilità delle piste.

La delega legislativa prevista dalla proposta di legge mira dunque ad introdurre le necessarie modifiche della normativa vigente per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica e per dare effettiva attuazione al principio programmatico contenuto nell'articolo 1 del Codice della strada, in base al quale "le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico". Di conseguenza, l'art. 9 individua come obiettivi della delega legislativa quelli di assicurare il miglioramento delle condizioni di accessibilità per i ciclisti e gli altri utenti deboli della strada, garantire la massima sicurezza dei percorsi ciclabili e dei loro utenti, introdurre norme di comportamento, di sicurezza e di utilizzo delle sedi ciclabili uniformi ed omogenee, anche sotto il profilo sanzionatorio, e armonizzate con le norme europee comunque rilevanti in materia, e dotare i percorsi medesimi di una segnaletica a carattere uniforme ed omogeneo su tutto il territorio nazionale. Il medesimo articolo include poi fra i principi e criteri direttivi per l'esercizio della delega, fra l'altro, l'introduzione della definizione di utente debole della strada e l'attribuzione di tale qualifica ai ciclisti e agli utenti della strada non veicolari; l'adozione di un approccio integrato fra utenti deboli e utenti forti nella disciplina dell'utilizzo della strada, limitando le ipotesi di separazione del traffico su gomma dal traffico pedonale e ciclistico alle sole situazioni in cui ciò risulti tecnicamente consigliabile e differenziandole sulla base dei tipi di strade interessate; la previsione di una generalizzata riduzione degli attuali limiti di velocità per i veicoli a motore sulle strade urbane ed extraurbane, comunque classificate, da essi utilizzate promiscuamente con i ciclisti; la revisione della disciplina della classificazione delle strade introducendo il tipo della strada lenta ovvero a priorità ciclopedonale ovvero o a priorità per utenza debole, in modo da ampliare la gamma delle classificazioni intermedie tra le strade e la pista ciclabile, ed includendo in tale nuova categoria le strade vicinali e le strade poderali ed interpoderali; la previsione dell'obbligatoria installazione sugli itinerari ciclopedonali di specifici dispositivi per accrescere la sicurezza dei ciclisti e degli utenti in generale; l'aggiornamento degli strumenti di pianificazione del traffico tenendo conto dell'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta e assicurandone il coordinamento con le altre modalità di trasporto, in particolare per quanto attiene alla realizzazione di parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati.

Da ultimo, ma non meno importante, è inoltre previsto un principio di delega, specificamente articolato, che riguarda la definizione e introduzione su tutta la rete ciclabile nazionale di un sistema segnaletico omogeneo idoneo a rappresentare adeguatamente ed efficacemente all'utenza gli obblighi e i divieti di comportamento e le altre opportune indicazioni. L'attuazione di tale principio dovrà avere luogo sulla base di ulteriori criteri direttivi che richiedono un sistema segnaletico dedicato per la mobilità ciclistica, dotato di segnali specifici e di piccole dimensioni, che tenga conto della denominazione e numerazione degli itinerari ciclabili già esistenti e che si integri con la segnaletica esistente per l'ordinaria viabilità, nell'ambito della quale dovranno essere introdotti specifici simboli per l'identificazione come strade frequentate da biciclette delle strade a traffico promiscuo facenti parte di itinerari ciclabili.

La procedura per l'attuazione della delega legislativa in questione prevede (art. 11) l'espressione del proprio parere da parte delle Commissioni parlamentari permanenti competenti per materia sugli schemi di decreti delegati predisposti dal Governo: ciascuna Commissione esprime il proprio parere entro quarantacinque giorni dall'assegnazione, indicando specificamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e ai criteri direttivi di cui alla presente legge; il Governo, entro i successivi quarantacinque giorni ritrasmette alle Camere, con le sue osservazioni e con le eventuali modificazioni, i testi per il parere definitivo delle Commissioni parlamentari permanenti, che deve essere espresso entro quarantacinque giorni dall'assegnazione. E' inoltre previsto che il Governo, entro tre anni dall'entrata in vigore della legge, possa, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi e con la medesima procedura, adottare ulteriori decreti legislativi per apportare integrazioni e modificazioni a quelli emanati inizialmente (art. 12). Infine, una specifica disposizione (art. 10) autorizza il Governo ad adottare norme integrative e modificative del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

I successivi articoli 13 e 14 intervengono sull'altra questione, assolutamente determinante, della garanzia delle risorse finanziarie necessarie per il finanziamento degli interventi in materia di mobilità ciclistica. Le risorse economiche disponibili per la mobilità ciclistica sono state fino ad oggi insufficienti e sottodimensionate, e ciò è confermato anche dal fatto che nelle leggi finanziarie degli ultimi anni non sono stati previsti rifinanziamenti della vigente legge n. 366 del 1998. Questo ha comportato un significativo ritardo nell'attuazione di interventi indispensabili affinché la mobilità ciclistica possa realmente assumere un ruolo essenziale nella strategia dei trasporti e dell'ambiente. Perché ciò si realizzi, lo stanziamento delle risorse economiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica deve essere strutturale e continuativo nel tempo.

A questo scopo la proposta di legge prevede un vincolo di destinazione in favore degli interventi per la mobilità ciclistica a carico degli stanziamenti annualmente previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie, nella misura del 2 per cento dell'importo totale: queste risorse saranno utilizzate per il rifinanziamento del fondo di cui alla legge n. 366 del 1998, per la realizzazione, oltre che degli interventi già previsti dalla medesima legge e da includersi nei nuovi piani regionali della mobilità ciclistica, anche dei nuovi interventi che Regioni, Province e comuni si troveranno a dover realizzare in attuazione delle nuove norme, nonché degli oneri a carico del bilancio dello Stato inerenti agli aspetti di rilevanza sovraregionale connessi alla realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica ed alle relative competenze statali. Gli oneri derivanti dall'attuazione della delega legislativa per la modifica del Codice della strada, nonché della complessiva legislazione vigente in materia di circolazione stradale e sulla definizione delle caratteristiche tecniche e costruttive degli itinerari ciclabili e delle protezioni marginali di sicurezza, sono invece posti a carico del Fondo speciale di conto capitale del Ministero dell'economia e delle finanze, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti. E' altresì espressamente previsto (art. 14) che al finanziamento degli interventi in materia di mobilità

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

Infine, l'articolo 16 prevede che le nuove disposizioni in materia di mobilità ciclistica entrino in vigore il 1° aprile 2008, in modo da armonizzare le nuove norme con i meccanismi di funzionamento previsti da quelle esistenti, che individuano nel 31 marzo il termine per la ripartizione annuale fra le Regioni della quota del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui alla legge n. 366 del 1998.