

XVII LEGISLATURA
CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE N. 2305

d'iniziativa dei deputati

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

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

Presentata il 16 aprile 2014

torna su

Onorevoli Colleghi! L'Italia si conferma essere il Paese con il maggior indice di motorizzazione privata in Europa con 61 veicoli ogni 100 abitanti rispetto alla media europea di 46 veicoli ogni 100 abitanti (dati Euromobility 2012). Secondo l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (ISFORT) l'automobile è utilizzata dall'83 per cento degli italiani, nonostante il 60 per cento degli spostamenti abituali non superi i 5 chilometri, il 40 per cento i 2 chilometri e il 15 per cento 1 chilometro. Ogni automobile, che viaggia generalmente con il solo conducente, circola soltanto per 2 ore al giorno. Nelle altre 22 ore rimane parcheggiata occupando, spesso, suolo pubblico sottratto ad usi sociali.

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA - 2014

Gli incidenti stradali costano alla collettività circa 28 miliardi di euro l'anno, secondo i dati dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) del 2010. Un'automobile che percorre 500 chilometri brucia quasi 100.000 litri di ossigeno, pari al fabbisogno annuo di un adulto.

Di tutti gli spostamenti nelle aree urbane, circa il 60 per cento riguarda il trasporto di merci, dai grandi camion commerciali ai semplici trasporti quotidiani per rifornire le abitazioni. Il 42 per cento di tutti gli spostamenti motorizzati nelle aree urbane potrebbe essere effettuato con cargo-bike a 2, 3 o 4 ruote contribuendo a spostare di fatto quote significative di traffico motorizzato verso quello non motorizzato, sviluppando nuove economie, tra cui, per esempio, la «cyclelogistics» (mobilità delle merci in bicicletta). Potenziando, pertanto, la mobilità ciclistica anche attraverso l'integrazione modale tra bicicletta e mezzi di trasporto locali e regionali si darebbe un grande contributo al miglioramento della qualità della vita.

L'Italia, inoltre, rimane tra i pochi Paesi europei a non disporre ancora di un piano nazionale della mobilità ciclistica e di una rete ciclabile nazionale. Con questa proposta di legge si intende colmare una grave lacuna in maniera da ridurre il forte ritardo in tal senso rispetto agli altri Paesi europei.

La realizzazione di un sistema di reti ciclabili ai diversi livelli di scala, a partire quindi dalla realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, favorirebbe, tra l'altro, lo sviluppo del turismo in bicicletta, una forma di turismo sostenibile che non risente molto della crisi economica e che muove in Europa ogni anno oltre 10 milioni di persone. Il mercato cicloturistico più importante in Europa è quello tedesco, con 35 milioni di cicloescursionisti e circa 6 milioni di cicloturisti (che trascorrono almeno una notte in albergo). Il 42 per cento dei cicloturisti tedeschi usa il treno per raggiungere, con la bicicletta al seguito, i luoghi di vacanza. A parte l'Alto-Adige, l'Italia non figura nella top ten dei Paesi europei dove i cicloturisti tedeschi trascorrerebbero le loro ferie in bicicletta, nella stagione che va da marzo a settembre.

La presente proposta di legge si prefigge, quindi, di definire un sistema organico di interventi nel comparto della mobilità ciclistica allo scopo, come affermato nell'articolo 1, di promuovere e sviluppare l'uso trasportistico della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani (casa, scuola, lavoro e servizi), sia per le attività turistico-ricreative (cicloturismo), mediante la realizzazione di un sistema organico e adeguato di infrastrutture di rete e di servizi.

Essa riprende alcune proposte di legge già presentate alla Camera dei deputati nella XVI legislatura: in particolare, gli atti Camera n. 2126, Dussin e altri, n. 2759, Motta e altri; riprende diffusamente anche i contenuti della recente legge regionale n. 1 del 2013 sulla mobilità ciclistica della regione Puglia, specie per quanto riguarda le competenze degli enti locali, l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico locale e la classificazione delle ciclovie; è stata molto arricchita dai contributi essenziali e specialistici della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) che già aveva contribuito significativamente alla redazione della bozza della proposta di legge sulla mobilità ciclistica dell'onorevole Galletti, poi divenuta la legge n. 366 del 1998.

In questo quadro generale, la presente proposta di legge lascia pressoché inalterata la legge citata, ma la inquadra in un contesto più vasto e organizzato di programmazione, finanziamento e realizzazione degli interventi, garantendo a ciascun ente territoriale competente il suo ruolo e i suoi spazi di intervento e contemporaneamente collegandoli fra 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 in 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, tentando di colmare il gap rispetto al resto d'Europa, la redazione a livello nazionale, come sezione del

Piano generale dei trasporti e della logistica, del Piano generale della mobilità ciclistica (articolo 2) nel quale sono definiti, tra gli altri, gli obiettivi di sviluppo della mobilità ciclistica nel triennio successivo e l'indicazione delle priorità per gli interventi da realizzare, nonché gli indirizzi per orientare e per coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province o città metropolitane, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia.

Il Piano generale è redatto in armonia con i piani regionali della mobilità ciclistica (articolo 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 articolano e si completano nei superiori livelli, dapprima regionale e poi nazionale, di orientamento e di coordinamento complessivi. 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 integrati, di cui all'articolo 2, comma 1, della legge citata, entrino a fare 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 ai sensi dell'articolo 4 della stessa 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 Bicalia (articolo 3), da individuare nel Piano generale sulla base delle reti regionali di percorribilità ciclistica delineate nei singoli piani regionali.

La rete nazionale di percorribilità ciclistica, già prevista dalla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 1 del 2001 del 1o febbraio 2001, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 6 marzo 2001, e concretamente già individuata dalla FIAB attraverso un primo studio di fattibilità e le relative linee guida, elaborati nel 2002 a seguito di apposito incarico commissionato dall'allora Ministero dell'ambiente e della difesa del territorio, si caratterizza espressamente, nella presente proposta di legge, come una rete infrastrutturale di livello strategico nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibili.

Essa dovrà presentare taluni requisiti fondamentali, individuati sulla base dei citati studi della FIAB nel 2002, quali uno sviluppo minimo complessivo pari ad almeno 20.000 chilometri, l'attraversamento 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, la realizzazione di aree pedonali, di zone a traffico limitato e di provvedimenti di moderazione del traffico per consentire la continuità e l'interconnessione delle rete.

La presente proposta di legge, inoltre, introduce operativamente l'itinerario ciclopedonale già previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera F-bis, del codice della strada, quale strada ciclabile, vale a dire, strada a basso livello di traffico dove, per tutta la sua lunghezza, il ciclista ha la precedenza sull'automobilista.

Tali caratteristiche qualificheranno la rete nazionale come un «network» nazionale relativo agli ambiti di collegamento di grande respiro, cioè agli itinerari ciclabili di dimensione sovregionale o di collegamento con gli Stati 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, stabilendone l'integrazione e l'interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità e degli altri servizi di

trasporto (stradale, ferroviario, di navigazione interna, marittima e aerea). Stazioni, porti e aeroporti dovranno diventare accessibili in bicicletta sia per consentire ai viaggiatori in bicicletta di poter continuare il proprio viaggio a bordo, con o senza bicicletta al seguito, sviluppando quindi il trasporto combinato della bicicletta con gli altri mezzi di trasporto locali e regionali; sia per favorire gli spostamenti di chi vi si reca per lavoro. Un esempio per tutti: da anni è impossibile raggiungere l'aeroporto di Malpensa in bicicletta. L'unica strada di accesso è la statale 336 vietata, oltre che assolutamente pericolosa, al transito ciclistico. Tale ostacolo non solo impedisce ai 20.000 addetti che lavorano nel bacino aeroportuale di poter scegliere di utilizzare la bicicletta invece che l'automobile negli spostamenti tra casa e lavoro, ma inibisce anche il collegamento con il reticolo di strade ciclabili dei comuni limitrofi e del Parco del Ticino: eppure basterebbe realizzare una pista ciclopedonale di soli 3,3 chilometri lungo la strada statale 336.

La valorizzazione del trasporto integrato rappresenta infatti, nell'ottica della presente proposta di legge, un doveroso completamento modale dei piani di sviluppo dei trasporti, nei quali si trovano abitualmente, solo o quasi, progetti per il potenziamento delle infrastrutture pesanti, siano esse stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali, assolutamente impermeabili all'utente in bicicletta.

Inoltre è previsto che lo sviluppo della rete nazionale e delle reti regionali poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale e specifiche disposizioni, come si rileverà in seguito, riguardano il recupero e l'allestimento a fini di mobilità ciclistica delle strade arginali di fiumi e di canali, delle strade di servizio (bonifica, acquedotti, energia elettrica, gas), oltre ad altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie e cablaggi, nonché di sedimi ferroviari in disuso e stradali dismessi o declassati. Al fine di favorire lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie, immobili dismessi come case cantoniere, caselli ferroviari e stazioni non più in esercizio, potranno essere recuperati e attrezzati per fornire servizi ai ciclisti quali ospitalità, ristoro, assistenza

tecnica, accompagnamento di gruppi, vendita di editoria specializzata (mappe e guide).

Per gestire il Piano generale della mobilità ciclistica è prevista l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Dipartimento per la mobilità ciclistica (articolo 4): questo nuovo organismo ha competenza, fra l'altro, per la predisposizione e per la gestione del Piano generale e per 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 e per gli aspetti di rilevanza sovraregionale. Allo stato in Italia non esiste una struttura nazionale che si occupi compiutamente di mobilità e di infrastrutture ciclabili. Negli anni se ne sono occupati occasionalmente diversi Ministeri, frammentando gli interventi peraltro episodici e non rappresentando un unico riferimento nazionale, determinante invece nelle scelte sia di pianificazione delle infrastrutture per la mobilità sia di programmazione degli interventi da finanziare e da realizzare.

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, ma anche la predisposizione, con il supporto delle regioni, della formazione e dell'aggiornamento del Sistema informativo territoriale dedicato alla rete nazionale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità.

Poiché le funzioni attribuite al Dipartimento sono in parte già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è previsto che all'organizzazione del Dipartimento stesso si provveda mediante la riorganizzazione interna degli uffici ministeriali già esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Il Dipartimento sarà supportato da una commissione tecnica da istituire entro due mesi dalla data di entrata in vigore della legge ai fini della realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

Sono inoltre previste disposizioni su specifici aspetti e questioni connessi allo sviluppo della mobilità ciclistica, sia a livello nazionale sia a livello locale.

Al pari del livello nazionale, anche regioni, città metropolitane, province e comuni devono dotarsi di un ufficio della mobilità ciclistica che eserciti le competenze specifiche loro attribuite dalla legge e che svolga un ruolo attivo, di interazione e di coordinamento, all'interno delle rispettive amministrazioni e nei riguardi delle altre istituzioni che si occupano di viabilità, ambiente, turismo, energia e scuola, affinché la mobilità ciclistica non sia ignorata e le necessarie infrastrutture di rete e i servizi realizzati siano di qualità.

L'articolo 6 stabilisce che province, città metropolitane e comuni si dotino di piani della mobilità ciclistica costituenti piani di settore all'interno degli strumenti di pianificazione del traffico e della mobilità e parte integrante ed essenziale dei piani territoriali di coordinamento provinciali e dei piani urbanistici generali, assumendo e valorizzando, ove presenti nel territorio di competenza, gli itinerari della rete nazionale e della rete EuroVelo.

L'articolo 7 prevede che gli enti locali predispongano programmi triennali per l'attuazione degli interventi sulla mobilità ciclistica per i territori di rispettiva competenza.

L'articolo 8 individua, come soggetti attuatori, province, città metropolitane, comuni, enti gestori dei parchi regionali e locali, nonché comunità montane, che adottano ogni iniziativa utile per realizzare e promuovere, anche con la collaborazione di privati, gli interventi previsti dalla legge, ricorrendo ad adeguate forme di concertazione, compresi gli accordi di programma.

L'articolo 9 definisce le disposizioni particolari per le città metropolitane e per le province. Tra i diversi compiti loro assegnati, si ricordano la redazione e l'aggiornamento del sistema informativo territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale e la classificazione delle ciclovie per tipologia e qualità.

L'articolo 10 definisce le disposizioni particolari per i comuni, tra cui la realizzazione, in prossimità delle stazioni ferroviarie, di velostazioni, cioè di centri per il posteggio, il noleggio e la riparazione delle biciclette. I comuni, inoltre, hanno l'obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni negli edifici di edilizia residenziale pubblica e di modificare i regolamenti edilizi inserendo norme per la realizzazione di spazi comuni per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

L'articolo 11 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 sono previsti il trasferimento in proprietà a tali enti dei tratti ferroviari in disuso esistenti nel rispettivo territorio, a titolo gratuito se appartenenti alla rete ferroviaria statale, e il loro prioritario utilizzo per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, o, in alternativa, il loro riadattamento a fini di trasporto integrato.

L'articolo 12 modifica gli articoli 13 e 14 del codice della strada, introducendo l'obbligo per gli enti proprietari di tutte le categorie di strade previste dalla normativa di realizzare, all'interno dello stesso corridoio previsto dall'opera stradale, nel caso sia di nuove costruzioni che di manutenzioni straordinarie di strade esistenti, infrastrutture cicloviarie. Gli interventi sono previsti anche nei casi di sottopassi, sovrappassi e rotatorie. Qualora gli interventi siano realizzati in violazione della normativa, il finanziamento è revocato.

L'articolo 13 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) e le strade di servizio, stabilendo anche per essi l'utilizzo prioritario per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili: si supera in tal modo la 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.

I successivi articoli 14 e 15 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, sottodimensionate ed episodiche e ciò è confermato anche dal fatto che sia nelle leggi finanziarie e di stabilità degli ultimi anni che nella programmazione nazionale dei fondi europei non sono stati previsti rifinanziamenti della 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, recuperando il grande divario rispetto agli altri Paesi europei. Perché ciò si realizzi lo stanziamento delle risorse economiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica deve essere strutturale e continuativo nel tempo. Allo scopo anche i fondi europei esistenti devono essere destinati prioritariamente a concorrere al finanziamento della realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica in quanto infrastruttura strategica nazionale. A questo scopo la presente proposta di legge prevede, peraltro, 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 all'articolo 3 della legge n. 366 del 1998, per la realizzazione, oltre che degli interventi già previsti dalla medesima legge e da includere nei nuovi piani della mobilità ciclistica, anche dei nuovi interventi che regioni, province, città metropolitane e comuni dovranno realizzare in attuazione delle nuove norme, nonché degli oneri a carico del bilancio dello Stato inerenti agli aspetti di rilevanza sovranazionale connessi alla realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica e alle relative competenze statali. Gli oneri derivanti dall'attuazione della legge sono posti a carico del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

per l'anno 2014, e successivamente della Tabella C della legge di stabilità. È altresì espressamente previsto (articolo 15) che al finanziamento degli interventi in materia di mobilità ciclistica concorrano anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende e di altri soggetti privati, nonché lasciti e donazioni liberali.

Il disegno del nuovo sistema organico di intervento nel settore è completato dall'articolo 16, che prevede la presentazione alle Camere di un rapporto annuale sulla mobilità ciclistica in Italia del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Allo stato nel nostro Paese non esistono dati nazionali, sia reali che potenziali, che riguardano la mobilità ciclistica. Con la relazione, pertanto, il Ministro riferisce alle Camere sullo stato di attuazione della normativa di settore, con particolare riferimento all'entità delle risorse finanziarie stanziata e spese a livello europeo, statale, regionale e locale, al numero e alla qualità degli interventi realizzati, allo stato di attuazione della rete nazionale, ai risultati ottenuti in termini di riduzione del traffico, dell'inquinamento e degli incidenti, alla partecipazione a progetti e a programmi europei, nonché alle iniziative assunte in materia dagli altri Paesi membri dell'Unione europea.

Ci si propone così di colmare una lacuna della legge n. 366 del 1998, che 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.

torna su

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Oggetto e finalità).

1. La presente legge prevede che lo Stato, le regioni, gli enti locali e le altre istituzioni interessate, nell'ambito della disciplina generale della mobilità e del governo del territorio e al fine di tutelare il patrimonio naturale, ciascuno secondo le proprie rispettive competenze, incentivino l'uso trasportistico della bicicletta, sia per gli spostamenti quotidiani sia per

le attività turistiche e ricreative, allo scopo di rendere progressivamente lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle connesse infrastrutture di rete una delle componenti ordinarie ed essenziali delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e di pervenire alla realizzazione di un sistema generale e integrato della mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico.

Art. 2.

(Piano generale della mobilità ciclistica).

1. Per realizzare le finalità di cui all'articolo 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'ambiente e della tutela territorio e del mare, dei beni e delle attività culturali e del turismo e per gli affari regionali, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predispone, come specifica sezione del Piano generale dei trasporti e della logistica e in conformità a quanto da esso previsto, nonché sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, il Piano generale della mobilità ciclistica, che contiene:

a) la definizione degli obiettivi annuali di sviluppo del trasporto ciclistico da perseguire, in attuazione della presente legge, nei tre anni successivi;

b) l'indicazione delle priorità relative agli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a) e la conseguente graduatoria dei progetti contenuti nei piani regionali della mobilità ciclistica;

c) lo sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3;

d) la ripartizione tra le regioni, con le modalità previste dall'articolo 4 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, della quota annuale del fondo per il

finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3 della medesima legge n. 366 del 1998;

e) gli indirizzi per orientare e per coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province, delle città metropolitane, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di mobilità ciclistica, in particolare per quanto attiene alle finalità e alle caratteristiche degli interventi di rispettiva competenza.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente con riferimento al triennio successivo sulla base dei piani regionali di cui all'articolo 5 trasmessi ogni anno. Il Piano generale e i suoi aggiornamenti annuali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 marzo di ogni anno. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del Piano generale è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge medesima.

Art. 3.

(Rete nazionale di percorribilità ciclistica).

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

2. La RNPC Bicalitalia, come individuata ai sensi della delibera CIPE n. 1/2001 del 10 febbraio 2001, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 6 marzo 2001, è dichiarata di interesse strategico nazionale.

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

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

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

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

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

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

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

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

h) attribuzione agli itinerari promiscui che la compongono della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dall'articolo 2, comma 2, lettera F-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ricorrano le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio;

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

l) dotazione di un adeguato sistema di segnaletica.

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

Art. 4.

(Dipartimento per la mobilità ciclistica).

1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Dipartimento per la mobilità ciclistica, competente per:

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

b) la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo del trasporto ciclistico stabiliti ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a);

c) la rilevazione e il monitoraggio, mediante il supporto delle regioni, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili;

d) la predisposizione di un sistema informativo concernente l'infortunistica stradale sulla RNPC Bicalia, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza del trasporto ciclistico;

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

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

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

h) la promozione di appositi corsi, anche mediante convenzioni da stipulare con gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, per l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta, alla mobilità ciclistica e all'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto pubblico e collettivo.

2. L'organizzazione, la disciplina e le dotazioni organiche del Dipartimento per la mobilità ciclistica sono stabilite ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400, prevedendo, comunque, che siano assicurate mediante le risorse umane, strumentali e finanziarie del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

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

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

b) tre rappresentanti delle regioni;

c) un rappresentante della Federazione ciclistica italiana;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 5.

(Piani regionali della mobilità ciclistica).

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

2. Per svolgere le funzioni loro attribuite dalla presente legge, le regioni istituiscono l'ufficio della mobilità ciclistica, mediante riorganizzazione interna dei rispettivi uffici tecnico-amministrativi.

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

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

b) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;

c) il sistema dei parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati;

d) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, per i ciclisti;

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

f) i criteri per la realizzazione, in occasione della costruzione di nuovi edifici scolastici di ogni ordine e grado o della ristrutturazione di quelli esistenti, di aree attrezzate per la sosta o per il deposito delle biciclette;

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

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

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

5. Nel piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definiti le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi, cui si fa fronte ai sensi dell'articolo 14.

6. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione del consiglio regionale ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano è

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

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

Art. 6.

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

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

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

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

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

Art. 7.

(Programmazione triennale).

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

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

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

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

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

- d) gli interventi di realizzazione e manutenzione delle ciclovie;
- e) le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per realizzare gli interventi;
- f) il programma di interventi educativi e formativi per promuovere la mobilità ciclistica a livello comunale, provinciale e di città metropolitana;
- g) il piano di comunicazione istituzionale a supporto degli interventi;
- h) i soggetti pubblici, quali enti parco, comunità montane e istituti scolastici, o privati cui compete l'attuazione degli interventi;
- i) i tempi previsti per la realizzazione degli interventi.

Art. 8.

(Soggetti attuatori).

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

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

Art. 9.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 10.

(Disposizioni particolari per i comuni).

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

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

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

4. I comuni, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a

residenza e ad attività terziarie o produttive nonché nelle strutture pubbliche.

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

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

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

Art. 11.

(Ferrovie dismesse o in disuso).

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

2. Ciascuna regione e provincia autonoma provvede a individuare, mediante apposito elenco da approvare con deliberazione del rispettivo consiglio entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, i tracciati ferroviari dismessi o in disuso utilizzabili ai fini di cui al comma 1 e successivamente a programmare, nell'ambito dei piani locali, la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili seguendo i tracciati medesimi o il loro riadattamento per il trasporto integrato di persone e di biciclette. Con il predetto elenco sono altresì individuati lo stato di fatto e la proprietà dei tracciati individuati. Qualora il tracciato ferroviario sia stato in parte alienato o adibito ad altre finalità la regione o la provincia autonoma

provvede al ripristino della continuità del percorso, ove possibile, ovvero alla definizione di eventuali varianti.

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

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

Art. 12.

(Infrastrutture cicloviarie).

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

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

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

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

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

4. I finanziamenti a qualunque titolo destinati alla costruzione di nuove strade o alla manutenzione straordinaria di strade esistenti sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione delle infrastrutture cicloviarie di cui ai commi 1, 2 e 3. Tali finanziamenti possono essere revocati nel caso in cui, in corso d'opera o a completamento della

stessa, l'intervento risulti in contrasto con quanto previsto dalle disposizioni di cui al presente articolo.

Art. 13.

(Argini di fiumi e di torrenti, strade arginali e strade alzaie).

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

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

Art. 14.

(Disposizioni finanziarie).

1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2014, il fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è finanziato annualmente con stanziamenti aggiuntivi comunque non inferiori al 2 per cento degli stanziamenti previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie, nonché con risorse provenienti dai programmi operativi regionali finanziati dai fondi dell'Unione europea. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2014-2016, nell'ambito del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2014, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

4. Gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3, comma 4, sono posti a carico del fondo di cui al comma 1 del presente articolo. Agli oneri a carico

delle regioni, delle città metropolitane, delle province e dei comuni relativi agli interventi di rispettiva competenza necessari per l'attuazione della presente legge si provvede mediante il ricorso al fondo di cui al citato comma 1 e ad essi si fa fronte in sede di riparto del fondo stesso ai sensi della legge 19 ottobre 1998, n. 366; a tale scopo, i relativi progetti costituiscono priorità ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della medesima legge n. 366 del 1998.

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

Art. 15.

(Sponsorizzazioni e donazioni).

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

Art. 16.

(Relazione annuale sulla mobilità ciclistica).

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

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

b) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati con le risorse di cui alla lettera a);

c) lo stato di attuazione della RNPC Bicalia;

d) i risultati ottenuti, tramite l'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, in termini di riduzione del traffico automobilistico,

dell'inquinamento atmosferico e acustico nonché di incidenti e di danni agli utenti della strada;

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

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

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