

**Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica (C. 2305 Decaro ed altri, C. 73 Realacci ed altri, C. 111 Bratti ed altri, C. 2566 Cristian Iannuzzi ed altri, C. 2827 Scotto ed altri, C. 3166 Busto ed altri)**

TESTO ADOTTATO COME TESTO BASE

(29 giugno 2016)

ART. 1.

(*Oggetto e finalità*).

1. La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, implementare l'attività turistica.

2. Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono l'obiettivo di cui al comma precedente, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità su tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

ART. 2.

(*Definizione e classificazione delle ciclovie*).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) *ciclovìa*: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;

b) *rete cicloviaria*: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzioni di continuità.

2. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza le ciclovie sono classificate nel modo seguente:

a) *pista ciclabile o ciclopedonale*: la parte della strada, come definita all'articolo 3, comma 1, numero 39, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

b) *corsia ciclabile o ciclopedonale*: corsia separata dalla corsia di marcia mediante due strisce continue affiancate, ai sensi dell'articolo 140 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

c) *pista o strada ciclabile in sede propria*: pista o strada sulla quale non è consentito il traffico motorizzato (*greenway*);

d) *sentiero ciclabile o percorso natura*: itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari *standard* costruttivi dove le biciclette sono ammesse;

e) *strade senza traffico*: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli al giorno;

f) *strade a basso traffico*: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) *strada 30 extraurbana*: strada con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati e comunque sottoposta a limite di velocità di trenta chilometri orari;

h) strada 30 urbana: zona a velocità limitata a trenta chilometri orari o inferiori, segnalata con le modalità di cui all'articolo 135, comma 14, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

i) area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

l) zona a traffico limitato: area con accesso e circolazione limitati, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 54, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

m) zona residenziale: zona urbana, come definita dall'articolo 3, comma 1, numero 58, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3. Il Governo, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a modificare il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in modo da individuare specifiche caratteristiche tecniche in termini di percorribilità, sicurezza e riconoscibilità delle ciclovie di interesse nazionale, di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b).

### ART. 3.

#### *(Piano generale della mobilità ciclistica).*

1. In vista degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica. Il Piano di cui al precedente periodo costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorrenze definite a livello regionale, nazionale ed europeo.

3. Il Piano generale della mobilità ciclistica fa riferimento ad un periodo di tre anni e reca:

- a) la definizione, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, da perseguire in relazione ai due distinti settori di intervento di cui al comma 2, avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;
- b) l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicitalia di cui all'articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;
- c) l'indicazione, in ordine di priorità, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a);
- d) l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale Bicitalia con le altre modalità di trasporto, anche attraverso la realizzazione di aree destinate all'accoglienza delle biciclette nei parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti;
- e) il quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie, pubbliche e private, che possono essere reperite e destinate alla promozione della mobilità ciclistica e l'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane;
- f) la ripartizione tra le regioni, su base annuale, delle risorse finanziarie destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica;

- g) gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;
  - h) l'individuazione degli atti amministrativi, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, che dovranno essere adottati per conseguire gli obiettivi stabiliti dal Piano.
4. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente. Gli aggiornamenti annuali sono approvati, con le modalità di cui al comma 1, entro il 31 marzo di ciascun anno. In sede di aggiornamento la Rete ciclabile nazionale Bicitalia può essere integrata con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle regioni interessate nell'ambito dei piani di cui all'articolo 6.

#### ART. 4.

##### *(Rete ciclabile nazionale Bicitalia).*

1. La Rete ciclabile nazionale di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), è denominata "Bicitalia" e costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "EuroVelo". La Rete è individuata sulla base di quanto stabilito in attuazione della delibera CIPE n. 1/2001 del 1° febbraio 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 6 marzo 2001, e con riferimento agli itinerari indicati nell'allegato 1, nonché in conformità con le modifiche e integrazioni definite nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti. Le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicitalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

2. La Rete ciclabile nazionale Bicitalia è costituita dalle ciclovie di interesse nazionale, comprensive dei relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e più in generale agli utenti non motorizzati. Essa presenta le seguenti caratteristiche:

- a) sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 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 interessano tutto il territorio nazionale;
- b) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
- c) collegamento con le aree naturali protette e con le zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico;
- d) integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e alle percorrenze fluviali e lacustri;
- e) sviluppo di piste ciclabili e *greenway*, così come definiti all'articolo 2, comma 2, punti a) e c);
- f) utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;
- g) recupero a fini ciclabili, per destinazione ad uso pubblico, di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse, e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e militare; strade di servizio, altre opere infrastrutturali lineari, comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi e altri manufatti stradali;
- h) 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;
- i) continuità e interconnessione con le reti ciclabili urbane, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché attraverso l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico;

- j) attribuzione agli itinerari promiscui 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;
  - k) disponibilità di un sistema di segnaletica di indicazione, direzione, informativa e identificativa specifica, anche integrativa rispetto a quanto previsto dal regolamento di esecuzione del codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.
3. Nel Piano generale della mobilità ciclistica sono stabilite le modalità di realizzazione e di gestione della Rete ciclabile nazionale Bicalta e i relativi oneri riferibili agli aspetti di rilevanza sovranazionale e di competenza statale, cui si provvede a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.
4. Le regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicalta entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3, comma 1.
5. Gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per la realizzazione dei progetti di cui al comma 4 possono essere acquisiti anche mediante la convocazione di una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.
6. Le regioni, acquisiti i pareri degli enti locali competenti ai sensi dei commi 4 e 5 del presente articolo, approvano i progetti e provvedono a inviarli entro un mese alla Direzione generale per la mobilità ciclistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da istituire ai sensi dell'articolo 5.
7. I progetti per la realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicalta si intendono approvati se il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro due mesi della data del loro ricevimento, non esprime la propria contrarietà, in quanto non conformi alle indicazioni contenute nel Piano generale della mobilità ciclistica, ovvero non richiede motivatamente alle Regioni di apportarvi specifiche modifiche. In questa ultima ipotesi, il progetto modificato è nuovamente trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro due mesi e si intende approvato, salvo che il Ministero non lo respinga espressamente entro i successivi trenta giorni.
8. L'approvazione dei progetti di cui al comma 4 e seguenti, secondo le modalità definite dai medesimi commi, 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, e successive modificazioni, variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti.
9. I dati e le informazioni relativi alla Rete ciclabile nazionale Bicalta sono resi disponibili, su un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto, come definito dalla lettera *a*) del comma 3 dell'articolo 68 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modificazioni.

#### ART. 5.

*(Direzione generale per la mobilità ciclistica).*

1. Con regolamento di cui al comma 4-*bis* dell'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400, è istituita, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per la mobilità ciclistica, con le seguenti funzioni:
- a) predisporre lo schema del Piano generale della mobilità ciclistica e dei relativi aggiornamenti;
  - b) seguire, in raccordo con gli altri Ministeri competenti, con le regioni, con gli enti locali e con gli altri soggetti pubblici interessati, l'attuazione degli interventi previsti nel Piano generale della mobilità ciclistica e nei relativi aggiornamenti e la realizzazione della Rete

- ciclabile nazionale Bicitalia di cui all'articolo 4, per quanto attiene ai profili di competenza statale;
- c) verificare il rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, come stabiliti ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera a);
  - d) rilevare e aggiornare, in collaborazione con le regioni, le reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili esistenti;
  - e) predisporre, in collaborazione con ISTAT, un sistema informativo sull'infortunistica stradale, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza della mobilità ciclistica;
  - f) predisporre e mantenere aggiornata, con il supporto delle regioni, una specifica sezione del Sistema informativo territoriale, dedicata alla Rete ciclabile nazionale Bicitalia, classificando le ciclovie per tipologia e qualità;
  - g) individuare e definire gli interventi utili per lo sviluppo della mobilità in bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto di tale modalità di trasporto, anche con riferimento alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto, e alla sua integrazione e interconnessione con le altre modalità di trasporto, ferroviario, fluviale, lacustre e marittimo, anche in termini di eliminazione di ostacoli e barriere all'accessibilità e alla fruizione dei servizi di trasporto intermodale;
  - h) promuovere lo svolgimento di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano e per l'integrazione della bicicletta con i servizi di trasporto pubblico e collettivo;
  - i) promuovere l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta, alla mobilità ciclistica e all'intermodalità della bicicletta con i servizi di trasporto pubblico e collettivo, anche mediante apposite iniziative di formazione organizzate in collaborazione con gli istituti scolastici di ogni ordine e grado;
  - j) svolgere l'attività istruttoria relativa alla elaborazione di interventi di carattere normativo e amministrativo in materia di circolazione stradale e di infrastrutture di trasporto, per quanto attiene ai profili concernenti la mobilità ciclistica.
2. L'istituzione nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della Direzione generale per la mobilità ciclistica, con le modalità di cui al comma 1, ha luogo a valere sulle risorse umane, finanziarie e strumentali vigenti. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

#### ART. 6.

##### *(Piani regionali della mobilità ciclistica).*

1. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 1 le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle proprie competenze, predispongono e approvano annualmente, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, il Piano regionale della mobilità ciclistica. Il Piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.
2. Per lo svolgimento delle funzioni attribuite dalla presente legge le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano possono istituire un apposito ufficio per la mobilità ciclistica.
3. Il Piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei Piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale Bicitalia. Il Piano regionale della mobilità ciclistica provvede a definire:

- a) la Rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale Bicitalia ed è caratterizzata dalla integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;
  - b) la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale Bicitalia e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete Bicitalia;
  - c) 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;
  - d) il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;
  - e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione alle percorrenze extraurbane;
  - f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza di pedoni e ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;
  - g) la procedura di recepimento degli indirizzi di cui al precedente punto f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;
  - h) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi pubblici.
4. Per consentire l'effettiva fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali promuovono accordi con i gestori del trasporto pubblico locale regionale e locale e delle relative infrastrutture, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole all'interno dei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

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.

6. 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 a valere sulle risorse di cui agli articoli 11 e 12.

7. Il Piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione della Giunta 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 regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2, comma 1. Il Piano regionale della mobilità ciclistica è pubblicato sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

## ART. 7

*(Piani di comuni e città metropolitane).*

1. I comuni e le città metropolitane predispongono e definiscono i Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS),

finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan sono pubblicati sul sito *internet* istituzionale dei rispettivi enti.

2. I Piani comunali della mobilità ciclistica o Biciplan definiscono:

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o ciclovie del territorio comunale, tali da garantire l'attraversamento e il collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché le modalità e i tempi per realizzare tali infrastrutture;
- b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili, tale da garantire una capillare distribuzione all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c) la rete delle ciclovie verdi (*greenway*), tale da connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui ai punti a) e b);
- d) gli interventi necessari ad assicurare la realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le zone 30, le zone pedonali, le zone a traffico residenziale e le zone a traffico limitato;
- f) gli interventi puntuali finalizzati a risolvere i principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, i punti della rete stradale più pericolosi per pedoni e ciclisti e i punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g) gli obiettivi annuali da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana in termini di uso della bicicletta come mezzo di trasporto, di sicurezza della mobilità ciclistica e di ripartizione modale;
- h) le azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi necessari a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- j) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- k) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- l) le azioni utili ad estendere gli spazi dedicati alla sosta delle biciclette e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (*bike-sharing*);
- m) le tipologie di servizi di trasporto merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- n) le attività di promozione ed educazione alla mobilità sostenibile;
- o) il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal Piano stesso.

3. Le province, nell'ambito di esercizio delle funzioni di cui all'articolo 1, comma 85, lettere a) e b), della legge 7 aprile 2014, n. 56, definiscono, anche mediante l'istituzione di un apposito ufficio per la mobilità ciclistica, gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il Piano regionale della mobilità di cui all'articolo 6, e con i Piani di cui al comma 1 del presente articolo. Gli strumenti di pianificazione di cui al presente comma sono pubblicati sul sito *internet* istituzionale dell'ente.

4. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 3 individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio della provincia, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate dai comuni e dalle città metropolitane nei Piani di cui al comma 2.

5. Gli strumenti di pianificazione di cui ai commi 1 e 3 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al precedente periodo.

Art. 8.

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

1. Le città metropolitane e le province, attraverso i rispettivi Uffici Mobilità ciclistica, si attivano per garantire un'ideale attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 anche mediante:

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

Art. 9.

*(Disposizioni particolari per i comuni).*

1. I comuni prevedono, in prossimità di stazioni ferroviarie, di autostazioni e di stazioni metropolitane, e, ove presenti, di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, la realizzazione di velostazioni, ovvero di adeguati centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale annesso servizio di noleggio.

2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane o automobilistiche o, ove presenti, le stazioni di mezzi di trasporto marittimo, fluviale e lacustre.

3. La gestione delle velostazioni di cui al comma 1 può essere affidata alle aziende di trasporto, a cooperative sociali o ad associazioni.

4. I comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

5. In sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

6. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è consentito il deposito di biciclette nei cortili o in apposite aree attrezzate.

7. I comuni destinano una quota dei proventi di cui all'articolo 208, comma 4, lettera c) del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'attuazione delle misure a favore della mobilità ciclistica previste dalla presente legge.

ART. 10.

*(Ciclovie di complemento).*

1. Dopo il comma 4-bis dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente:



«4-ter. Le piste ciclabili di cui al comma precedente devono essere connesse alle ciclovie della Rete ciclabile nazionale Bicitalia qualora siano da essa intersecate o in prossimità, in alternativa devono sempre essere connesse o ad una rete ciclabile locale o alla viabilità intersecata.»

2. Non possono essere assegnati finanziamenti per la realizzazione di nuove strade nel caso in cui il progetto dell'opera non risulti conforme a quanto previsto dai commi 4-bis e 4-ter dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

#### ART. 11.

*(Disposizioni finanziarie).*

1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2016, il 2 per cento degli stanziamenti del Fondo da ripartire per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, di cui all'articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è destinato all'attuazione degli interventi previsti dalla presente legge. A tal fine, entro quindici giorni dall'assegnazione delle risorse al Fondo di cui al citato articolo 202, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 50 del 2016, ivi comprese le risorse provenienti da finanziamenti, limiti di impegno e contributi revocati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la quota percentuale delle risorse assegnate indicata nel periodo precedente è trasferita al Fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

2. Possono essere destinate all'attuazione della presente legge anche risorse relative al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai Fondi strutturali dell'Unione europea, ove prevedano misure rientranti nell'ambito di applicazione della presente legge, nonché le risorse individuate dalle regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci.

#### ART. 12.

*(Sponsorizzazioni e donazioni).*

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

#### ART. 13.

*(Relazione annuale sulla mobilità ciclistica).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta annualmente una relazione al Parlamento 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 e spese a livello comunitario, 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 ai sensi della lettera a);
- c) lo stato di attuazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia;
- d) i risultati in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, in termini di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e dei sinistri e danni

agli utenti della strada, nonché in termini di rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica;

- e)* lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto locale e regionale;
- f)* la partecipazione a progetti e a programmi comunitari;
- g)* un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.