

SVILUPPO DELLA MOBILITÀ IN BICICLETTA E REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI PERCORRIBILITÀ CICLISTICA (CICLOVIE)

La quantità di tempo che gli italiani dedicano a spostarsi nelle città è esorbitante. Si calcola che ogni cittadino italiano dedica a spostarsi dentro le città più o meno cinque anni della propria esistenza.

È dunque importante riuscire a intervenire sulla mobilità urbana, fare in modo che questa sia riconvertita in una versione più moderna e più efficiente. Con questo progetto di legge in primo luogo si riordinano le competenze allo Stato italiano, competenze che in parte esistevano, ma in maniera disarticolata. Spetterà al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sviluppare la pianificazione e occuparsi stabilmente di questa materia. Vengono stabilite anche le competenze di Regioni, Province, Città metropolitane e Comuni. Come ha dichiarato il Ministro per le infrastrutture e i trasporti Graziano del Rio [«la ciclabilità diventa prioritaria nelle città e per il turismo»](#).

La Camera ha approvato il 14 novembre 2017 un provvedimento in cui si definiscono i due principali settori di applicazione della mobilità ciclistica, il primo riguarda la mobilità quotidiana, quella degli users, quella dei cittadini che ogni giorno si muovono. L'altro filone è quello che interviene sul territorio italiano definendo per la prima volta una rete, che copre l'intero territorio, di più o meno 16 mila chilometri di "ciclovie", parola nuova, che rappresenta appunto un itinerario cicloviario, ma non necessariamente una pista ciclabile, un itinerario per le biciclette che percorre tutto il Paese, prevalentemente con finalità turistiche. Lo Stato assume il compito di realizzare la Rete cicloviaria italiana, che si definisce con questa legge Bicitalia, e che non è altro che l'estensione nel nostro Paese della rete cicloviaria [Eurovelo](#)¹.

Come ha affermato il relatore, Paolo Gandolfi, PD, «finalmente si dà al nostro Paese un quadro legislativo di riferimento di standard e di qualità tale da permettere di affrontare in maniera più risoluta il gravissimo problema della mobilità in ambito urbano, garantire maggiore sicurezza ai nostri cittadini nel momento in cui decidono di muoversi anche con un mezzo differente dall'automobile, assicurare complessivamente maggiore qualità alle nostre aree urbane, riducendo la presenza del traffico e l'inquinamento atmosferico, e facendo sì che la mobilità urbana diventi qualcosa di efficiente, che dia maggiore produttività, forza e capacità di funzionamento alle nostre aree urbane».

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai [lavori parlamentari](#) del provvedimento "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", testo unificato delle proposte di legge AC 2305 Decaro ed altri, AC 73 Realacci ed altri, AC 111 Bratti ed altri, AC 2566 Cristian Iannuzzi ed altri, AC 2827 Scotto ed altri, AC 3166 Busto ed altri A-R – relatore Paolo Gandolfi (PD) – e ai relativi [dossier](#) del Servizio studi della Camera dei deputati.

¹ La rete ciclabile transeuropea EuroVelo è un progetto di rete ciclabile europea ideato e gestito dalla European Cyclists Federation; esso consiste attualmente in un circuito di oltre 45.000 km.

FINALITÀ

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, accrescere e sviluppare l'attività turistica, questi i principali obiettivi della legge che intende promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, in coerenza con il Piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il Piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto in materia di ferrovie turistiche.

È compito dello Stato, delle Regioni, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici interessati 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 pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, accessibile a tutti i cittadini,.

DEFINIZIONI

Si intende per:

- **ciclovia**: 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;
- **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;
- **via verde ciclabile o *greenway***: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;
- **sentiero ciclabile o percorso natura**: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;
- **strada senza traffico**: strade con traffico motorizzato inferiore a cinquanta veicoli al giorno di media annua;
- **strada a basso traffico**: strade con traffico motorizzato inferiore a cinquecento veicoli al giorno di media annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- **strada 30**: strada urbana o extraurbana sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri orari o limite inferiore²; è considerata "strada 30" anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta a limite di velocità di 30 chilometri orari.

Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza sono qualificati come ciclovie gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

- le piste o corsie ciclabili;

² Segnalata con le modalità di cui all'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

- gli itinerari ciclopedonali;
- le vie verdi ciclabili;
- i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- le strade senza traffico e a basso traffico;
- le strade 30;
- le aree pedonali;
- le zone a traffico limitato;
- le zone residenziali.

PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge³ è approvato il **Piano generale della mobilità ciclistica**. Il Piano costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

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 percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo**.

Il Piano generale della mobilità ciclistica si riferisce a un periodo di tre anni ed è aggiornato annualmente. 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 regionali.

Gli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica definiti nel Piano sono in relazione ai due distinti settori di intervento, avendo riguardo: alla domanda complessiva di mobilità; all'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale Bicitalia e agli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa; all'indicazione, in ordine di priorità, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi; all'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, nelle stazioni ferroviarie e metropolitane, negli scali fluviali e lacustri, nei porti e aeroporti, nonché attraverso la predisposizione dei mezzi pubblici per il trasporto delle biciclette; al 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 all'individuazione delle modalità di finanziamento degli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica dei Comuni e delle città

³ 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, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano.

metropolitane; alla ripartizione tra le Regioni, su base annuale, delle risorse finanziarie destinate a interventi a favore della mobilità ciclistica; agli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle Regioni, delle Città metropolitane, delle Province e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché alla partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria; all'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; alla definizione delle azioni necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

RETE CICLABILE NAZIONALE BICITALIA

La Rete ciclabile nazionale composta dalle ciclovie di interesse nazionale è denominata **Bicitalia** e costituisce **la rete infrastrutturale di livello nazionale** integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "EuroVelo". Le infrastrutture inserite nella Rete ciclabile nazionale Bicitalia costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

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

- 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;
- **integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali** a supporto delle altre modalità di trasporto, nonché con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
- collegamento con le aree naturali protette e con le zone a elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;
- 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 ai percorsi fluviali, lacustri e costieri;
- sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili-*greenway*;
- utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;
- 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 viabilità militare radiata; strade di servizio; altre opere infrastrutturali lineari, comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi e altri manufatti stradali;
- **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;

- 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;
- attribuzione agli itinerari promiscui che la compongono della qualifica di itinerario ciclopedonale;
- priorità nella realizzazione di itinerari ciclistici facili e accessibili al fine di ampliare l'utenza;
- disponibilità di un sistema di segnaletica di indicazione, direzione, informativa e identificativa specifica.

Le Regioni provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a predisporre i progetti necessari alla realizzazione della Rete ciclabile nazionale Bicitalia entro dodici mesi dall'approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica,

Al fine di consentire l'utilizzo a fini ciclabili di aree facenti parte del demanio militare o del patrimonio della Difesa o soggette a servitù militari, le Regioni stipulano appositi protocolli di intesa con il Ministero della difesa.

Le Regioni pubblicano il progetto, i pareri e tutta la documentazione prodotta nel sito internet istituzionale dell'ente e su un'apposita piattaforma telematica, in un formato di tipo aperto.

PIANI REGIONALI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Le Regioni predispongono e approvano triennialmente, in coerenza con il Piano regionale dei trasporti e della logistica, il Piano regionale della mobilità ciclistica che 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.**

Il Piano 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, tra l'altro, **la Rete ciclabile regionale**; la puntuale individuazione delle **ciclovie** che ricadono nel territorio regionale; 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; 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; nonché il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti; la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

Le Regioni e gli enti locali promuovono **accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale** al fine di 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.

BICIPLAN

I Comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e definiscono i **Piani urbani della mobilità ciclistica (Biciplan)**, quali piani di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS). I Biciplan sono pubblicati in formato aperto nel sito internet istituzionale dei rispettivi enti.

I Biciplan definiscono tra l'altro:

- la **rete degli itinerari ciclabili prioritari** o ciclovie del territorio comunale, tale 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;
- la **rete secondaria** dei percorsi ciclabili;
- la **rete delle vie verdi ciclabili**;
- il raccordo tra le reti e gli interventi definiti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le "strade 30", le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- gli interventi puntuali sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- gli obiettivi annuali da conseguire nel territorio del Comune o della Città metropolitana relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- **le azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro**;
- gli interventi necessari a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- le azioni finalizzate a **migliorare la sicurezza dei ciclisti**;
- le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- le azioni utili a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (*bikesharing*);
- le attività di **promozione e di educazione alla mobilità sostenibile**;
- il programma finanziario pluriennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso.

MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA

Sono apportate due modifiche al codice della strada: la prima per introdurre tra le finalità del codice della strada la mobilità sostenibile e la seconda per consentire l'installazione sugli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli.

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Sono destinate all'attuazione della legge le risorse previste nella Stabilità del 2016, pari a 91 milioni, quelle stanziare nella legge di Bilancio 2017, pari a ulteriori 283 milioni di euro per il periodo dal 2017 al 2024, più 5 milioni individuati con decreto del Presidente del Consiglio in attuazione sempre della legge di Bilancio 2017. Prevista inoltre la possibilità di accedere al finanziamento e cofinanziamento dei Programmi operativi finanziati dai Fondi strutturali dell'Unione europea, nonché le risorse individuate dalle Regioni e dagli enti locali a valere sui propri bilanci. All'attuazione dei programmi e degli interventi possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di soggetti privati, nonché i lasciti, le donazioni ed altri atti di liberalità finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

RELAZIONE ANNUALE SULLA MOBILITÀ CICLISTICA

Si prevede la presentazione, entro il 30 aprile di ogni anno, di una **relazione annuale al Parlamento sulla mobilità ciclistica da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, da pubblicare anche sul sito web del ministero, con dati in un formato di tipo aperto. Tra i contenuti previsti della relazione merita richiamare: 1) l'entità delle risorse finanziarie stanziare e spese a livello UE, nazionale, regionale e locale per gli interventi sulla mobilità ciclistica ed il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati; 2) lo stato di attuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica denominata Bicalta e il cronoprogramma degli interventi previsti dalla programmazione nazionale; 3) i risultati ottenuti in termini di incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, dell'incidentalità; 4) lo stato di attuazione dell'integrazione modale tra bicicletta e altri mezzi di trasporto locale e regionale; 5) la partecipazione a progetti e programmi UE ed un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

Dossier chiuso il 15 novembre 2017 maggio 2017

Post scriptum

PRIMA LETTURA CAMERA

AC 2305

[iter](#)

PRIMA LETTURA SENATO

AS 2977

[iter](#)

[Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018](#)

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

Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 25 del 31 gennaio 2018

Camera dei deputati - Seduta n. 885 del 14/11/2017 - Riepilogo del voto finale			
Gruppo Parlamentare	Favorevoli	Contrari	Astenuti
AP	5 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
DES-CD	3 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
FDI-AN	2 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
FI-PDL	20 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
LNA	7 (77,8%)	0 (0%)	2 (22,2%)
M5S	63 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
MDP	20 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
MISTO	33 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
PD	186 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
SC-ALA	3 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
SSP	5 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Gruppo Parlamentare	Favorevoli	Contrari	Astenuti

Fonte: Camera dei deputati