



*Consiglio Nazionale
dell' Economia e del Lavoro*

L' ASSEMBLEA

(nella seduta 25 settembre 2019)

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019 ed in particolare gli articoli 12 (Programma) e 14, (Iniziativa legislativa);

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

VISTI gli atti preparatori della audizione informale del Presidente del CNEL presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, della Camera dei deputati, del 5 febbraio 2019;

VISTO il documento "Osservazioni e Proposte sui disegni di legge di modifica al Codice della strada in materia di sicurezza stradale" approvato dall'Assemblea del 27 febbraio 2019;

VISTO il Quaderno CNEL sulla Sicurezza Stradale a cura di Roberto SGALLA, componente del Gruppo di lavoro del CNEL sulla Consulta della

sicurezza stradale, approvato dall'Assemblea nella seduta del 25 settembre 2019;

TENUTO CONTO delle risultanze dei dati Audimob (ISFORT) pubblicati nel 15° Rapporto sulla mobilità degli italiani, del 12 novembre 2018;

RITENUTA l'utilità di un potenziamento del ruolo consultivo del CNEL nei confronti del Governo nell'ambito del processo di recepimento e pianificazione degli interventi finalizzati alla riduzione degli esiti lesivi o mortali degli incidenti stradali in rapporto causale con i fattori evidenziati nel citato Quaderno CNEL;

VISTO l'articolo 32 (Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale), della legge 17 maggio 1999, n. 144 e gli atti di programmazione nazionale e sovranazionale ivi richiamati,

VISTO l'articolo 3 (Messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse), della legge 7 giugno 2000, n. 3;

VISTO l'articolo 1 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni) della legge 7 aprile 2014, n. 56;

Visto l'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica";

SENTITO l'Ufficio di Presidenza nelle sedute del 4, 16 e 25 settembre 2019;

SENTITO il Consiglio di Presidenza nella seduta del 25 settembre 2019;

UDITA la relazione del Consigliere Gian Paolo GUALACCINI;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare;

SENTITO il Segretario generale,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente *"Modifiche alla legislazione vigente sulla pianificazione, l'attuazione ed il monitoraggio degli interventi in materia di sicurezza stradale. Costituzione della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e per la mobilità sostenibile"*.

Il Presidente
Prof. Tiziano TREU



*MODIFICHE ALLA LEGISLAZIONE VIGENTE SULLA PIANIFICAZIONE, L'ATTUAZIONE ED IL
MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA STRADALE.
COSTITUZIONE DELLA CONSULTA NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE
E PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE*

Articolo 1

1. All'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, sono apportate le seguenti modifiche ed integrazioni:

a) al comma 1, le parole: "1997-2001" sono soppresse;

b) dopo le parole: "sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione", sono inserite le parole "ed il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro";

c) dopo il comma 2, sono aggiunti i seguenti commi:

"2-bis. Il Piano Nazionale di cui al comma 2 prevede la diffusione di campagne informative sulla sicurezza stradale e sulle cause principali degli incidenti stradali anche mediante i messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse, con particolare riguardo ai periodi dal mese di aprile al mese di settembre e mese di dicembre di ciascun anno, nell'ambito e con le modalità previste dall'articolo 3, della legge 7 giugno 2000, n. 150.";

d) al comma 3, l'ultimo periodo è sostituito dal seguente periodo: "Ogni anno sono pubblicati sul sito istituzionale del Ministero competente i dati concernenti il monitoraggio dell'attuazione degli obiettivi recepiti nel Piano Nazionale della sicurezza stradale.";

e) dopo il comma 3, sono aggiunti i seguenti commi:

"3-bis. Allo scopo di rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale, è istituita presso il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) la Consulta Nazionale della Sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, con compiti di consultazione pubblica, di proposta, di promozione di iniziative a sostegno della sicurezza e dello sviluppo sostenibile della mobilità e di valutazione degli esiti del monitoraggio di cui al precedente comma 3, nonché delle risultanze del conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti in materia di domanda di mobilità, presieduta dal Presidente del CNEL o da persona da lui nominata previa deliberazione dell'Assemblea del Consiglio.



3-ter. La Consulta di cui al comma precedente redige ogni anno un rapporto sugli esiti del monitoraggio condotto dal Ministero competente per l'attuazione del piano di cui al comma 2, evidenziando gli scostamenti dei risultati attesi rispetto alla pianificazione europea recepita nel Piano Nazionale, gli esiti delle consultazioni pubbliche comunque attivate sul territorio nazionale e l'adeguatezza sotto il profilo qualitativo e quantitativo delle campagne di comunicazione attivate ai sensi dell'articolo 3 della legge 7 giugno 2000, n. 150. Il rapporto di cui al presente comma è parte integrante della Relazione annuale del CNEL al Parlamento e al Governo sui livelli e la qualità dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali alle imprese e ai cittadini, di cui all'articolo 10-bis, della legge 30 dicembre 1986, n. 936.

3-quater. Con il decreto di cui al precedente comma 3, di definizione degli indirizzi generali e delle linee guida di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, sono nominati 14 componenti della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile, di comprovata competenza ed esperienza nella materia della sicurezza stradale di cui, quattro designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, due designati dal Ministro dell'Interno, due designati dal Ministro dell'istruzione dell'università e della ricerca, due designati dal Ministro della Salute e quattro designati dal Presidente del Cnel, previa deliberazione dell'Assemblea del Consiglio, tra gli appartenenti alle organizzazioni sindacali, datoriali e sociali in esso rappresentate. L'incarico di componente e di Presidente della Consulta nazionale della sicurezza stradale ha durata triennale ed è svolto a titolo gratuito.”.

2. All'articolo 1 della legge 7 aprile 2014, n. 56, sono apportate le seguenti modifiche ed integrazioni:

a) al comma 85, lettera b), dopo le parole “nonche' costruzione e gestione delle strade provinciali” è inserita la seguente frase: “e delle ciclovie nell'ambito del piano di cui all'articolo 6 della legge 11 gennaio 2018, n. 2”.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA
(Anche ai sensi dell'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196
"Legge di contabilità e finanza pubblica")

La pianificazione degli interventi per la sicurezza stradale si è rivelata, nel contesto europeo e internazionale, di grande efficacia nella riduzione dei della mortalità e di lesioni gravi degli utenti della strada.

Anche con riferimento all'Italia, alla pianificazione nazionale della sicurezza stradale, avviata da norme inserite nella legge 17 maggio 1999, n. 144, in recepimento del Piano della sicurezza stradale 1997-2001 della "Commissione delle Comunità Europee", possono ricondursi effetti molto positivi al riguardo.

L'Italia ha mancato di poco l'obiettivo del decennio 2000-2010 fissato dalle norme comunitarie: era prevista la riduzione del 50% dei casi di morte, laddove la riduzione in Italia si è attestata intorno al 42%.

Il quarto Programma di azione europea sulla sicurezza stradale 2010-2020 quantifica un nuovo obiettivo indicando una riduzione ulteriore del 50% in 10 anni. È un obiettivo ambizioso, una sfida per tutti i Paesi che anche l'Italia ha raccolto in passato e vuole sviluppare in modo ancora più virtuoso per il futuro ma che, purtroppo, è ancora lontano da raggiungere.

Con la presente iniziativa il Consiglio Nazionale dell'Economia e del lavoro intende sollecitare interventi normativi tesi al rafforzamento dell'efficacia dei piani nazionali: a) integrando la fase ascendente di costruzione del piano e quella della verifica degli esiti del monitoraggio; b) prevedendo un utilizzo più cogente e sistematico delle campagne di informazione e prevenzione anche con riferimento all'art. 3, della legge n. 150/2000; c) ampliando le competenze delle città metropolitane con riferimento alle infrastrutture destinate alla circolazione dei ciclisti, che restano tra gli utenti della strada più vulnerabili.

Sotto il primo profilo, le norme proposte, modificando l'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144¹ (che nel testo vigente resta ancorato ad una

¹ **Art. 32. Attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.**

1. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al «Piano di sicurezza stradale 1997-2001» della Commissione delle Comunità europee, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione, definisce il Piano nazionale della sicurezza stradale che viene approvato dal CIPE.



specifica e nominata pianificazione europea e ad un assetto amministrativo entrambi superati), inseriscono il CNEL nell'iter di formazione del piano nazionale attraverso un parere obbligatorio, non vincolante, qualificato dalla propria natura di organo di rappresentanza delle forze sociali e produttive e dall'esperienza maturata nel campo, nell'ambito della Consulta Nazionale per la sicurezza stradale istituita con decreto del Ministro dei lavori pubblici nel gennaio 2001, anche attraverso la formulazione di numerosi atti di proposta ed indagini². Lo scopo è quello

2. Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

3. Il Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione, della pubblica istruzione e della sanità, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione. Il Piano viene attuato attraverso programmi annuali predisposti dal Ministro dei lavori pubblici, approvati dal CIPE. Il Piano viene aggiornato ogni tre anni o quando fattori particolari ne motivino la revisione.

4. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, la misura del 5 per cento, fissata dall'articolo 2, comma 1, lettera x), della legge 13 giugno 1991, n. 190, è elevata al 15 per cento. I relativi importi sono inclusi, a titolo di anticipazione, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per la somma corrispondente al consuntivo dell'esercizio precedente, commisurato all'aliquota percentuale come sopra elevata.

5. Gli interventi di sicurezza stradale sulla rete individuata ai sensi del comma 2 dell'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, per le finalità previste dal Piano nazionale della sicurezza stradale, sono realizzati con i finanziamenti previsti nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 3 dell'articolo 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143. All'onere relativo alla redazione ed all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, pari a lire 17.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando quanto a lire 12.200 milioni l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici e quanto a lire 4.800 milioni l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Una quota pari al 5 per cento delle somme stanziare per l'attuazione del Piano è destinata a interventi volti alla repressione dell'abusivismo pubblicitario e al miglioramento dell'impiantistica pubblicitaria sulle strade, di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

6. Il Ministero dei lavori pubblici verifica annualmente lo stato di attuazione del Piano e la coerenza degli interventi per la sicurezza stradale con le finalità e gli indirizzi del Piano nazionale della sicurezza stradale. I risultati della verifica vengono inseriti nella relazione al Parlamento prevista dall'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

² V. Audizione informale del Presidente del CNEL presso la IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, della Camera dei deputati, del 5 febbraio 2019, www.cnel.it. L'attività della Consulta ha costituito la base di discussione utile per l'elaborazione da parte del Consiglio nazionale del parere n. 126, approvato dall'Assemblea del CNEL in

di consolidare attraverso la formalizzazione in sede legislativa, l'apporto del Cnel reso nel corso degli anni come, da ultimo, quello citato nella premessa dell'iniziativa all'esame, reso in sede di audizione parlamentare presso la competente Commissione parlamentare.

Al fine di potenziare la fase attuativa del piano, si prevede, con i commi 3-bis, 3-ter e 3-quater di istituire, *ex lege*, presso il Cnel, la Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la mobilità sostenibile.

La Consulta (unitamente al Comitato), rappresenta l'organo esecutivo della pianificazione nazionale che assume una importanza fondamentale nel processo di pianificazione/attuazione in parola, la cui operatività resta, ad oggi, rimessa ad atti ministeriali di concerto.

data 28 aprile 2005, sulla Terza Relazione al Parlamento sulla sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il parere sottolineava l'urgenza di rilanciare una "politica della sicurezza stradale" incentrata su una più forte assunzione di responsabilità da parte dei decisori politici, a tutti i livelli istituzionali, ed enucleava, a partire dai dati contenuti nella Relazione ministeriale, le criticità del sistema informativo deputato alla rilevazione e diffusione dei dati (punto sul quale l'ISTAT ha nel quindicennio trascorso colmato gran parte delle lacune), delle strutture e degli strumenti posti in essere per la sicurezza, carenti sia a livello centrale (scarso coordinamento fra i Ministeri, complessità burocratica, scarsa adeguatezza delle sanzioni soprattutto penali) che locale.

Su quest'ultimo punto è interessante rimarcare che già allora il CNEL stigmatizzava come la maggior parte delle azioni a livello locale fosse concentrata su interventi puntuali sulla rete stradale, e come fossero invece insufficienti gli interventi programmati di manutenzione. Il CNEL sottolineava inoltre come l'inversione di tendenza nel numero rilevato di incidenti mortali, nota a partire dal 2003, dovesse diventare "un processo sistematico che impegni responsabilità politico-istituzionali e organizzazioni economiche e sociali".

Insieme alla Federazione ciclistica italiana, negli stessi anni, la Consulta si è fatta promotrice di progetti ambiziosi (es. "Progetto tandem" firmato nell'ottobre 2009) volti a sensibilizzare il legislatore, nazionale e regionale, ad adottare un quadro normativo più favorevole all'innovazione dei modelli di mobilità, alla riorganizzazione degli spazi viari e allo sviluppo strategico della mobilità ciclabile. Tale collaborazione ha aperto la strada alla definizione dei ciclisti quali soggetti meritevoli di particolare tutela, che i dati resi noti, in materia di incidenti stradali con lesioni, dal Rapporto ISTAT - ACI del 23 luglio 2018 rendono ancora attuale.

Nel 2009, nel parere n. 130 sulla Quarta Relazione al Parlamento del Ministero, il CNEL sollecitava una politica infrastrutturale e di mobilità in grado di favorire la riduzione dell'uso del mezzo privato e, con riferimento alla direttiva del Parlamento UE "Sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture", sottolineava l'opportunità di dare maggiore enfasi alla "qualità costruttiva" delle infrastrutture stradali, agendo sia sulla certificazione e sui collaudi, soprattutto dei materiali, sia sulla regolamentazione delle tecniche di costruzione che sulla qualificazione delle imprese.

A seguito dell'avvio della Consiliatura attualmente in corso, lo scorso novembre è stato costituito, significativamente nell'ambito della Commissione istruttoria II - politiche sociali e sviluppo sostenibile, un gruppo di lavoro incaricato di assumere gli atti necessari alla ricostituzione della Consulta. Del gruppo di lavoro fanno parte consiglieri CNEL rappresentanti dell'Osservatorio Nazionale per il volontariato e della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra), nonché esponenti della presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dell'Interno.

La derivazione ex lege della Consulta, che estende il proprio ambito anche ai temi dello sviluppo sostenibile della mobilità urbana ed extraurbana e la sua collocazione presso il CNEL, oltre a costituire una semplificazione sotto il profilo organizzativo, si ritiene che possa restituire una costante informazione al Parlamento circa lo stato degli obiettivi dati, stimolandone il perseguimento.

A tale ultimo riguardo il comma 3-ter, prevede la redazione annuale di un rapporto da integrarsi nell'annuale Relazione annuale del CNEL al Parlamento e al Governo sui livelli e la qualità dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali, alle imprese e ai cittadini, di cui all'articolo 10-bis, della legge 30 dicembre 1986, n. 936, giunta alla sua VII edizione.

Il riferimento alla "domanda di mobilità" contenuto nell'articolato, mira ad includere nel complessivo approccio di pianificazione delle politiche della sicurezza e della mobilità sostenibile, la conoscenza indefettibile dei dati esistenti sul comportamento degli italiani in fatto di mobilità (ad esempio quelli resi dall'Osservatorio Audimob inseriti da ultimo nel piano statistico nazionale 2020-2022 e già utilizzati nel conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti).

Sotto il secondo profilo, l'introduzione del comma 2-bis, all'articolo 32 all'esame, mira a rendere sistematica la diffusione dei "messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse" riferiti alle condotte rilevanti ai fini della sicurezza della circolazione, previsti e finanziati dalla legge 7 giugno 2000, n. 150, art. 3³.

³**L. 7 giugno 2000, n. 150 - Art. 3 – (Messaggi di utilità sociale e di pubblico interesse)**

1. La Presidenza del Consiglio dei Ministri determina i messaggi di utilità sociale ovvero di pubblico interesse, che la concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo può trasmettere a titolo gratuito. Alla trasmissione di messaggi di pubblico interesse previsti dal presente comma sono riservati tempi non eccedenti il due per cento di ogni ora di programmazione e l'uno per cento dell'orario settimanale di programmazione di ciascuna rete. Le emittenti private, radiofoniche e televisive, hanno facoltà, ove autorizzate, di utilizzare tali messaggi per passaggi gratuiti.

2. Nelle concessioni per la radiodiffusione sonora e televisiva è prevista la riserva di tempi non eccedenti l'uno per cento dell'orario settimanale di programmazione per le stesse finalità e con le modalità di cui al comma 1.

3. Fatto salvo quanto stabilito dalla presente legge e dalle disposizioni relative alla comunicazione istituzionale non pubblicitaria, le concessionarie radiotelevisive e le società autorizzate possono, per finalità di esclusivo interesse sociale, trasmettere messaggi di utilità sociale.

4. I messaggi di cui al comma 3 non rientrano nel computo degli indici di affollamento giornaliero né nel computo degli indici di affollamento orario stabiliti dal presente articolo. Il tempo di trasmissione dei messaggi non può, comunque, occupare più di quattro minuti per ogni giorno di trasmissione per singola concessionaria. Tali messaggi

La ricorrenza e sistematicità dell'utilizzo di detto strumento, specie nei periodi in cui, sulla base delle rilevazioni statistiche, sono concentrati il maggior numero di incidenti, può avere un ruolo importante nella prevenzione. La previsione non è foriera di oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato in quanto si limita a finalizzare una parte delle risorse esistenti.

Infine, le proposte modifiche all'articolo 1, comma 85, lettera b, della legge 7 aprile 2014, n. 56⁴, sono finalizzate a fornire una indicazione di percorso attuativo che possa contribuire attraverso interventi infrastrutturali a ridimensionare uno degli indicatori più negativi della politica della Sicurezza stradale in Italia, quello relativo alla mortalità ciclistica. Nella città di Roma si registrano valori tre volte superiori a quello delle grandi capitali europee. Anche a livello nazionale i valori sono comparativamente molto elevati. Ciò dimostra che la mortalità ciclistica è una mortalità in gran parte evitabile. Uno dei fattori determinante degli esiti letali degli incidenti che coinvolgono ciclisti è la carenza di infrastrutture dedicate che non ha supportato l'aumento del numero e delle percorrenze medie dei ciclisti in Italia, sempre più orientati ad un utilizzo della bicicletta quale ordinario mezzo di trasporto anche per percorrenze lunghe e costretti ad una troppo spesso letale promiscuità anche sulle strade a scorrimento veloce.

In altri paesi come la Gran Bretagna (ma elevate e qualificate esperienze sono presenti anche in Germania, Svizzera, Paesi Bassi e Danimarca) sono già state realizzate delle vere e proprie superstrade ciclabili (*cycle-superhighway*) che costituiscono una valida integrazione del complessivo

possono essere trasmessi gratuitamente; qualora non lo fossero, il prezzo degli spazi di comunicazione contenenti messaggi di utilità sociale non può essere superiore al cinquanta per cento del prezzo di listino ufficiale indicato dalla concessionaria.

⁴ **LEGGE 7 aprile 2014, n. 56, Articolo 1, comma 85.**

Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni.

Le province di cui ai commi da 51 a 53, quali enti con funzioni

di area vasta, esercitano le seguenti funzioni fondamentali:

- a) pianificazione territoriale provinciale di coordinamento, nonché tutela e valorizzazione dell'ambiente, per gli aspetti di competenza;
- b) pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale, autorizzazione e controllo in materia di trasporto privato, in coerenza con la programmazione regionale, nonché costruzione e gestione delle strade provinciali e regolazione della circolazione stradale ad esse inerente;
- c) programmazione provinciale della rete scolastica, nel rispetto della programmazione regionale;
- d) raccolta ed elaborazione di dati, assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali;
- e) gestione dell'edilizia scolastica;
- f) controllo dei fenomeni discriminatori in ambito occupazionale e promozione delle pari opportunità sul territorio provinciale.

sistema viario al servizio della mobilità dei pendolari per percorrenze superiori ai 5 Km e fino ai 25 Km, che collegano l'*hinterland* alla metropoli ovvero quartieri periferici alle stazioni ferroviarie urbane.

Ciò premesso, è parso coerente chiamare gli "enti con funzioni di area vasta" a destinare le risorse esistenti anche alla realizzazione di nuove ciclovie quali vere e proprie infrastrutture per la mobilità oltre che per il fitness o il tempo libero.

Il richiamo, ivi contenuto, alla recente legge 11 gennaio 2018, n. 2, che ha il pregio di porre le basi per la pianificazione e realizzazione di una rete ciclabile integrata con la rete europea, impone di procedere in coerenza con i piani che l'articolo 6 (*biciplan*)⁵ impone ai medesimi enti di adottare.

⁵ LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2 – Art. 6 (*biciplan*).

1. I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «*biciplan*», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari 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 *biciplan* sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti.

2. I *biciplan* definiscono:

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a 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 alle lettere a) e b);
- d) gli interventi volti alla 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 strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f) gli interventi che possono essere realizzati 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;
- g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche

Le modifiche proposte alla legislazione vigente, di cui al presente atto di iniziativa ai sensi del comma 3 dell'articolo 99 della Costituzione, attuano una finalizzazione di risorse esistenti e non implicano l'individuazione di risorse o oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato e della finanza pubblica.

funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);

o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;

p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;

q) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

4. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.

