

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 337

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore DE POLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 MARZO 2013

Disposizioni per la predisposizione del Programma nazionale per la mobilità ciclistica nonché per la realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia

Onorevoli Senatori. -- Negli ultimi anni si assiste a una diffusa estensione del campo d'azione di piani e di programmi per la mobilità ciclistica alla scala territoriale. Ciò avviene principalmente per una domanda di sedi confortevoli e sicure per fini diversi da quelli strettamente trasportistici, in particolare per turismo di lunga percorrenza e per usi sportivo-amatoriali e ricreativi.

Le ragioni generali per sostenere un programma di itinerari ciclabili si possono ricondurre a quattro grandi aree:

- 1) l'auspicato aumento del livello di utilizzazione della bicicletta, dando per assodati i benefici -- individuali e collettivi -- dell'uso di tale mezzo;
- 2) la riduzione del numero di incidenti che interessano la mobilità ciclistica e quindi del livello di rischio associato;
- 3) il miglioramento del sistema di viabilità e di trasporto esistente;

4) la promozione di nuove iniziative di natura socio-economica legate alla mobilità ciclistica.

Gli obiettivi da perseguire sono strettamente correlati a programmi compositi che affrontano i temi politici, i cambiamenti dei dispositivi normativi esistenti, i percorsi educativi di lungo periodo, il reperimento e la programmazione dei fondi disponibili. I primi due punti hanno carattere generale e rimandano all'implicita assunzione dei benefici assicurati dall'aumento del numero degli spostamenti effettuati in bicicletta.

Si possono elencare sinteticamente una serie di benefici per i singoli individui e per l'intera collettività, derivanti dall'utilizzazione di mezzi di trasporto non motorizzati.

Benefici personali:

aumento delle opzioni di spostamento;

beneficio economico, dovuto ai costi di acquisto e di manutenzione della bicicletta abbastanza contenuti;

esercizio fisico e conseguente riduzione dei disturbi cardiovascolari, di ipertensione, di obesità, di diabete, di osteoporosi, di stress e di depressione;

maggiore possibilità di interazione sociale;

divertimento.

Benefici estesi a tutta la collettività:

decongestione del traffico;

riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;

riduzione del consumo di carburante di origine fossile;

riduzione della manutenzione per la rete stradale esistente;

minore richiesta di nuove infrastrutture per la mobilità motorizzata;

aumento della sicurezza stradale;

migliore sfruttamento del suolo, con la riduzione di uno sviluppo incontrollato;

maggiore attrattività per l'affluenza di turisti;

miglioramento della salute pubblica.

Il miglioramento delle condizioni esistenti per la mobilità ciclistica si ottiene mediante due processi complementari:

1) un processo sistematico applicato a tutte le forme di pianificazione dei trasporti che garantisca la disponibilità della rete stradale esistente in condizioni sicure e confortevoli per la mobilità ciclistica;

2) la costruzione di una rete dedicata di infrastrutture per la mobilità ciclistica, integrata con la rete stradale e modulata su diversi tipi di infrastruttura (piste ciclabili, percorsi promiscui) a seconda delle condizioni esistenti.

L'analisi delle esperienze consolidate di promozione delle politiche per la mobilità ciclistica attribuisce il successo di tali operazioni e lo sviluppo dei programmi in esse contenuti a tre principi fondamentali:

1) il primo principio prevede una concezione comprensiva e cooperativa dell'approccio di pianificazione finalizzata a combinare quattro principali aree di interesse:

a) pianificazione e progetto degli itinerari, nel senso di modificare il sistema delle reti di trasporto per favorire un'utilizzazione sicura e vantaggiosa della bicicletta, anche mediante la realizzazione di nuovi itinerari indipendenti dalla rete stradale;

b) promozione della mobilità ciclistica, lavorando per aumentare la consapevolezza sociale dei diritti dei ciclisti e dei benefici procurati dalla pratica della bicicletta;

c) educazione e conoscenza, al fine di indirizzare gli utenti della bicicletta e dei mezzi motorizzati all'uso promiscuo della rete stradale in modi cooperativi e sicuri;

d) promozione e applicazione di leggi per la mobilità ciclistica, al fine di formulare e di assicurare l'applicazione e il rispetto di norme e di regolamenti che considerino in maniera equa i diritti degli utenti della strada nel loro complesso;

2) il secondo principio focalizza l'attenzione sulla necessità d'integrare la pianificazione della mobilità ciclistica e i programmi correlati nel processo di pianificazione generale dei trasporti; integrazione che deve comprendere anche la realizzazione di politiche innovative e la formulazione di standard generali;

3) il terzo principio riguarda l'idea che progetti di singoli itinerari ritenuti strategici, realizzabili in tempi brevi e con finanziamenti certi, rappresentino una leva indispensabile per l'impianto di una rete diffusa di fruizione

«dolce» del territorio composta da itinerari ciclabili alle varie scale spaziali: nazionale, regionale, provinciale, comunale. Le storie di successo di tali progetti diventano un esempio per lo sviluppo della rete principale, creando i presupposti per una visione condivisa e per il coinvolgimento diretto delle comunità interessate.

Il presente disegno di legge si pone, in primo luogo, la finalità di individuare i principali itinerari ciclabili del nostro Paese per costituire l'ossatura di una futura rete nazionale. Questo deve avvenire mediante il riconoscimento di itinerari che rappresentino un collegamento tra tutte le regioni d'Italia e nel contempo assumano rilevanza nell'ambito di un sistema di itinerari europei.

Soggetti promotori.

La realizzazione della rete degli itinerari di interesse nazionale necessita di un grande sforzo organizzativo e progettuale che contempla il coinvolgimento di molteplici soggetti, ognuno con le proprie prerogative.

In prima analisi si possono individuare i seguenti soggetti con specifiche competenze:

1) organi di Governo:

Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri;

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Ministro competente per la gioventù;

Ministro per i beni e le attività culturali;

Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

con compiti di stesura del Programma nazionale per la mobilità ciclistica, di reperimento delle risorse finanziarie e di redazione dei regolamenti attuativi per la realizzazione degli itinerari ciclabili d'Italia;

2) regioni ed enti locali: con compiti di approvazione del Programma nazionale per la mobilità ciclistica nelle sedi della cooperazione istituzionale e di attuazione del medesimo Programma nazionale mediante l'individuazione del tracciato degli itinerari ciclabili d'Italia in sede locale e la gestione delle fasi realizzative;

3) Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), Federazione ciclistica italiana, enti di promozione sportiva e turistica, Federazione italiana amici della bicicletta: con compiti di servizio nei confronti dei soggetti promotori del Programma nazionale per la mobilità ciclistica, quali la raccolta e l'ordinamento delle informazioni in proprio possesso e il coordinamento delle forme di partecipazione degli utenti potenziali degli itinerari ciclabili nel processo decisionale, di gestione degli itinerari ciclabili realizzati (attività di informazione, promozione, assistenza eccetera);

4) Società Ferrovie dello Stato Spa, Touring club italiano, associazioni di categoria (albergatori, pubblici esercizi), istituzioni culturali e scolastiche: con compiti di supporto al processo attuativo e di gestione mediante la promozione di azioni finalizzate a favorire e incentivare la mobilità ciclistica.

Criteri di selezione degli itinerari ciclabili d'Italia.

Il progetto della rete degli itinerari ciclabili d'Italia deve porre un'attenzione particolare al turismo, alla sicurezza stradale, alla ricreazione, agli scambi culturali e allo sport. Tale progetto deve inoltre prevedere il collegamento del territorio nazionale con le reti di percorribilità ciclistica già costituite

soprattutto nelle regioni del nord Europa, reti che stanno riscuotendo un notevole interesse.

Occorre, quindi, specificare per il territorio italiano il programma europeo della rete ciclabile EuroVelo, che, proposto dalla European Cyclist Federation, è stato adottato dal Consiglio europeo. Questo programma, ad oggi solo parzialmente realizzato, prevede di attivare una rete ciclabile di collegamento in tutti i Paesi europei, in un intervallo temporale di quindici anni.

Il processo d'individuazione degli itinerari ciclabili della rete nazionale deve allora fare riferimento ai seguenti criteri prioritari:

il collegamento in corrispondenza della frontiera nazionale con la rete della mobilità ciclistica europea;

l'attraversamento di tutte le regioni italiane;

il collegamento delle principali città italiane che rivestono un interesse turistico, spesso internazionale;

la presenza di ambiti ad alto interesse turistico, già consolidati in piani o in programmi delle amministrazioni statali, regionali e provinciali;

la presenza di addensamenti significativi di elementi di attrazione per la mobilità ciclistica, a carattere ambientale, culturale e ricreativo, per i quali si prevede una significativa utenza potenziale;

il collegamento con i principali nodi di intermodalità (prevalentemente ferroviaria), per assicurare un'estensione dell'utilizzazione potenziale della bicicletta, ove l'uso integrato del trasporto pubblico e della bicicletta sia competitivo con altri modi di spostamento;

la fattibilità tecnico-economica in tempi ragionevoli, in relazione alla presumibile capacità di finanziamento.

L'attuazione del Programma nazionale per la mobilità ciclistica e della rete degli itinerari ciclabili d'Italia intende supportare un turismo sostenibile di scala europea, assicurando nel contempo una serie di benefici quali la conservazione di ambienti di particolare pregio, la creazione di occasioni di sviluppo locale, la promozione di uno spirito europeo più coeso, il sostegno agli insediamenti rurali in condizioni di sotto-sviluppo.

La rete si pone come ulteriore obiettivo l'incentivazione dell'uso della bicicletta negli ambiti locali attraversati dagli itinerari per scopi trasportistici (percorso casa-scuola-lavoro) e ricreazionali.

Oltre ai criteri principali, occorre considerare criteri specifici per il controllo progettuale della rete degli itinerari ciclabili d'Italia secondo standard prestazionali appropriati al loro rango nazionale.

In prima analisi tali standard saranno assicurati in relazione ai seguenti fattori:

accessibilità;

linearità;

continuità;

attrattività;

riconoscibilità;

livelli di sicurezza;

livelli di conflitto tra gli utenti dell'infrastruttura;

redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale anche in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio di incidentalità;

costo ed estensione degli interventi richiesti per la realizzazione delle attrezzature necessarie per la costruzione dell'itinerario;

iniziative di sviluppo locale potenzialmente attivabili;

possibilità di inserire l'itinerario ciclabile in programmi infrastrutturali più generali (Programma europeo della rete ciclabile EuroVelo).

Un ulteriore criterio selettivo dovrà considerare lo stato di attuazione delle infrastrutture ciclabili alla scala locale, privilegiando i processi di adeguamento agli standard progettuali stabiliti per gli itinerari nazionali e il completamento dei tratti mancanti.

Descrizione degli itinerari ciclabili.

Sulla base dei criteri descritti, sono stati individuati quattro itinerari ciclabili principali che percorrono l'Italia sia in senso nord-sud che in senso est-ovest, al fine di collegare le principali città d'arte e i luoghi di riconosciuto valore ambientale, proponibili a un turismo internazionale che ama spostarsi in bicicletta.

Gli itinerari ciclabili si innestano nella rete europea, garantendo la continuità dei percorsi e i collegamenti transnazionali.

L'itinerario n. 1 «dal Brennero al Tirreno» collega il passo del Brennero con Bolzano, Trento, prosegue verso Mantova, Modena, quindi Bologna, Firenze, Siena, Grosseto e si collega all'itinerario n. 2.

L'itinerario n. 2 «dei Pellegrini» collega la Svizzera con il lago di Como e quindi Milano, raggiunge il Po, prosegue verso Parma e, attraverso il Passo della Cisa, arriva sul Tirreno, proseguendo parallelo alla costa fino a Roma, quindi a Napoli, Reggio Calabria, Messina, Catania, Agrigento e, via traghetto, garantisce il collegamento verso Malta.

L'itinerario n. 3 «del Po o corridoio 5» collega Ventimiglia con Savona, quindi Torino, dove si innesta sul fiume Po, e da qui fino a Ferrara, raggiungendo poi Venezia e Trieste e garantendo il collegamento verso la Slovenia.

L'itinerario n. 4 «dell'Adriatico» si innesta sull'itinerario 3 all'altezza di Ferrara, raggiunge la riviera di Rimini e si sviluppa sulla dorsale adriatica, parallelo alla costa, fino in Puglia, dove, via traghetto da Brindisi, garantisce il collegamento verso la Grecia.

Si ritengono inoltre di interesse nazionale cinque itinerari secondari che garantiscono il collegamento trasversale tra gli itinerari principali:

itinerario A: Ravenna, Cesena, Perugia, Todi, Viterbo, Roma;

itinerario B: Roma, L'Aquila, Chieti, Pescara;

itinerario C: Salerno, Potenza, Matera, Lecce, Brindisi;

itinerario D: Trento, Venezia;

itinerario E: Olbia, Cagliari.

Fattibilità tecnico-economica.

La realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia comporta la risoluzione di importanti problemi connessi principalmente alla densità insediativa e all'orografia che caratterizzano la penisola.

I principali problemi afferiscono:

alla disponibilità di spazi;

all'acquisizione delle aree di sedime degli itinerari;

all'attraversamento di corsi d'acqua;

all'attraversamento di linee ferroviarie e stradali.

Per la realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia potranno essere in parte recuperati tratti già realizzati da enti locali (province e comuni) adeguandoli agli standard minimi richiesti per gli itinerari ciclabili di interesse nazionale.

È possibile definire una prima stima dei costi per la realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia sulla base di costi parametrici individuati per piste ciclabili in sede propria. In zone di pianura i costi possono essere assunti pari a 150.000 euro per chilometro lineare di pista ciclabile; nelle zone collinari e montane possono essere assunti pari a 200.000 euro per chilometro lineare di pista ciclabile.

Considerando le lunghezze degli itinerari ciclabili i costi complessivi ammontano a circa 525.000.000 di euro per gli itinerari principali (circa 3.500 chilometri) e a circa 175.000.000 di euro per gli itinerari secondari (circa 1.200 chilometri).

Vista la natura di itinerari ciclabili a lunghissima percorrenza, è possibile ipotizzare la presenza di collegamenti fra i tratti ad uso esclusivamente

ciclabile (o eventualmente ciclo-pedonale) tramite l'utilizzazione di strade ad alta compatibilità ciclabile (rete stradale minore a basso traffico veicolare).

Ipotizzando che un 20 per cento degli itinerari ciclabili possa essere in promiscuo su sede stradale esistente, si può considerare un costo pari a 420.000.000 di euro per gli itinerari ciclabili principali e a 140.000.000 di euro per quelli secondari.

Occorre inoltre prevedere la spesa per la manutenzione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia, per la quale in prima analisi si ipotizza un costo complessivo annuo di circa 5.000.000 di euro.

Criteri progettuali.

Riconoscibilità della rete degli itinerari ciclabili d'Italia.

Al fine della costituzione di una rete degli itinerari ciclabili d'Italia è necessario che gli itinerari siano facilmente riconoscibili. Risulta quindi importante la definizione degli elementi caratteristici dell'itinerario quali: arredo dei punti di sosta, segnaletica di indicazione, cartellonistica chilometrica, pannelli di indicazione, elementi di separazione e di protezione, segnaletica orizzontale, ponticelli.

Nella fase di progettazione occorrerà pertanto definire un abaco e un capitolato dei vari elementi caratteristici con tutte le necessarie peculiarità tecniche. Tali elementi dovranno essere particolarmente curati e utilizzati in modo sistematico lungo tutta la rete. La segnaletica di indicazione e quella chilometrica dovranno essere frequenti e di dimensioni adeguate. La segnaletica di indicazione potrà eventualmente riportare le distanze al successivo punto di sosta o al successivo centro abitato.

Appare inoltre strategica l'attribuzione di un logo e di un nome proprio al sistema ciclabile nazionale e ai singoli itinerari ciclabili.

Nella scelta degli arredi si dovrà prestare particolare attenzione alla manutenzione senza trascurare il lato estetico.

I cartelli di descrizione dell'itinerario dovranno contenere un pannello con l'indicazione di tutta la rete nazionale, un pannello con l'indicazione dell'itinerario specifico ed eventuali indicazioni locali. La cartellonistica dovrà altresì essere facilmente aggiornabile. In prossimità delle aree culturali e ambientali e dei nodi di interscambio, i cartelli di indicazione potranno riportare la loro distanza dall'itinerario ciclabile.

Viste la scala del progetto e l'inevitabile diluizione della sua esecuzione nel corso di almeno un decennio, sarà particolarmente importante indicare nei pannelli lo stato di attuazione dello stesso, differenziando i tratti effettivamente eseguiti da quelli in corso di realizzazione e indicando itinerari alternativi (eventualmente lungo la viabilità minore ad alta compatibilità ciclabile-veicolare). In tale caso occorrerà prevedere l'aggiornamento dei pannelli secondo lo stato di avanzamento dei lavori.

Soluzioni progettuali.

Gli itinerari ciclabili dovranno utilizzare in modo prioritario corridoi di continuità ambientale (green-way), sistemi arginali, vie alzaie, sedimi di infrastrutture dismesse al fine di cogliere i valori paesaggistici e ridurre la necessità di espropri e di opere infrastrutturali particolarmente gravose. In prossimità e all'interno dei centri abitati si potranno invece prediligere soluzioni in affiancamento alla viabilità ordinaria con elementi di separazione dal traffico veicolare.

Particolare attenzione dovrà essere rivolta alla risoluzione delle intersezioni e alle interazioni fra traffico veicolare e ciclistico. A seconda delle situazioni

si potranno prevedere piste ciclabili con corsie affiancate o corsie separate. Solamente nei tratti con ridotta presenza di pedoni si potranno valutare sezioni miste ciclo-pedonali.

Le sezioni progettuali di riferimento dovranno sempre rispettare la normativa nazionale cercando di evitare soluzioni con dimensioni non adeguate.

La pavimentazione dovrà essere tale da garantire una ridotta manutenzione e la sua tenuta nel tempo. A seconda del tipo di terreno di fondazione attraversato si potranno ipotizzare differenti pacchetti stradali.

La realizzazione delle opere dovrà garantire il rispetto dell'ambiente in cui si inseriscono, prediligendo pavimentazioni differenti dall'asfalto nei tratti di particolare pregio ambientale o storico-architettonico. A tale scopo saranno necessari attenti sopralluoghi prima, durante e dopo l'esecuzione delle opere. Dovrà inoltre essere garantito il regolare smaltimento dei rifiuti.

Le opere di attraversamento dei corsi d'acqua e delle arterie stradali dovranno essere progettate in modo attento all'inserimento nel contesto ambientale e prediligendo l'uso di elementi di pregio architettonico, evitando l'uso di impalcati in calcestruzzo di tipo industriale. Eventuali barriere di protezione delle scarpate dovranno preferibilmente essere costruite in legno.

I punti di sosta dovranno essere possibilmente posti in zone facilmente sorvegliabili, al fine di evitare danneggiamenti e atti vandalici, e dotati di tutti gli elementi indispensabili alla sosta: tavoli, panchine, fontane, illuminazione, rastrelliere, pannello di descrizione della rete. Tali punti dovranno essere almeno uno ogni 30 chilometri, eccetto nei tratti pianeggianti in cui si potrà arrivare ad uno ogni 50 chilometri.

Gli itinerari ciclabili dovranno in ogni caso prevedere l'attraversamento di centri abitati presso i quali siano presenti servizi pubblici e siano possibili il pernottamento e il ristoro.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La realizzazione di una rete degli itinerari ciclabili d'Italia, che attraversano ogni regione del Paese e sono compresi nella rete ciclabile europea, individuati, rispettivamente, negli allegati A e B annessi alla presente legge, è dichiarata di interesse nazionale.

2. Il Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in collaborazione con il Dipartimento della gioventù della Presidenza del Consiglio dei ministri, con il Ministero per i beni e le attività culturali e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, promuove la realizzazione e l'utilizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia.

Art. 2.

(Programma nazionale per la mobilità ciclistica)

1. Il Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, predispone e aggiorna ogni cinque anni il Programma nazionale per la mobilità ciclistica.

2. Il Programma nazionale per la mobilità ciclistica:

a) reca le linee guida per la redazione dei progetti della rete degli itinerari ciclabili d'Italia;

b) individua le percentuali di riparto dei finanziamenti tra le regioni interessate dalla rete degli itinerari ciclabili d'Italia;

c) prevede l'istituzione dell'Osservatorio per il monitoraggio della rete degli itinerari ciclabili d'Italia.

3. Il Presidente del Consiglio dei ministri istituisce, con proprio decreto, da adottare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, una commissione tecnica per l'attuazione del Programma nazionale per la mobilità ciclistica.

4. La commissione tecnica di cui al comma 3 è composta da:

a) il capo del Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del consiglio dei ministri;

b) cinque tecnici di comprovata esperienza, nominati dal Presidente del Consiglio dei ministri;

c) un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

d) un rappresentante del Dipartimento della gioventù della Presidenza del Consiglio dei ministri;

e) un rappresentante del Ministero per i beni e le attività culturali;

f) un rappresentante del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

g) un rappresentante della Federazione ciclistica italiana;

h) un rappresentante delle associazioni per il ciclismo turistico.

5. La commissione tecnica elabora le linee guida di cui al comma 2, lettera a), entro quattro mesi dalla data della sua istituzione.

6. Le linee guida sono approvate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri entro tre mesi dalla data della loro elaborazione da parte della commissione tecnica ai sensi del comma 5.

7. Le regioni, direttamente o delegando le province interessate, provvedono, sentiti gli enti locali interessati, a redigere i progetti della rete degli itinerari ciclabili d'Italia entro un anno dall'approvazione delle linee guida da parte del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi del comma 6, definendo stralci attuativi funzionali.

8. 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 7 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 ad esprimersi sui progetti stessi.

9. Le regioni, acquisiti i pareri degli enti locali competenti ai sensi dei commi 7 e 8, approvano in linea tecnica i progetti e provvedono a inviarli entro un mese al Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri.

10. I progetti della rete degli itinerari ciclabili d'Italia sono definitivamente approvati dal Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri, sentita la commissione tecnica, entro due mesi dalla data del loro ricevimento.

11. L'approvazione da parte del Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri dei progetti di cui al comma 7 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.

12. 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 adottato un apposito regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche degli itinerari ciclabili d'Italia compresi nella rete e la relativa segnaletica.

Art. 3.

(Finanziamenti del Programma nazionale per la mobilità ciclistica e per la realizzazione e la manutenzione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia)

1. Per l'elaborazione e le attività istruttorie del Programma nazionale per la mobilità ciclistica è istituito un apposito fondo, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con una dotazione annua di 1.500.000 euro.

2. Per la realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia è istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, un apposito fondo di durata decennale con una dotazione annua di 60.000.000 di euro.

3. Per la manutenzione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia, a decorrere dall'anno 2015, è istituito un apposito fondo, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con una dotazione annua di 5.000.000 di euro.

4. Ogni anno, entro il 31 marzo, il Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, approva la ripartizione della quota annuale dei fondi di cui ai commi 2 e 3 tra le regioni. La ripartizione è effettuata secondo quanto stabilito dal Programma nazionale per la mobilità ciclistica, in proporzione alla lunghezza e alla complessità degli itinerari ciclabili d'Italia compresi in ogni regione, dando priorità agli itinerari principali.

5. Qualora le regioni o gli enti locali abbiano già realizzato parte degli itinerari ciclabili d'Italia individuati nell'allegato A, annesso alla presente legge, i medesimi enti utilizzano i fondi assegnati per riqualificare i tratti realizzati secondo le indicazioni delle linee guida approvate dal Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 2, comma 6, e per la realizzazione di itinerari ciclabili di interesse locale che colleghino le emergenze ambientali e culturali locali con la rete degli itinerari ciclabili d'Italia.

Art. 4.

(Realizzazione e manutenzione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia)

1. Le regioni, direttamente o delegando le province interessate, provvedono a realizzare i tratti di competenza della rete degli itinerari ciclabili d'Italia, per stralci attuativi funzionali, entro due anni dall'assegnazione dei finanziamenti ai sensi dell'articolo 3, comma 4.

2. Le regioni, direttamente o delegando le province interessate, provvedono a effettuare la manutenzione ordinaria e straordinaria degli itinerari ciclabili d'Italia compresi nella rete e insistenti sui rispettivi territori.

Art. 5.

(Monitoraggio della realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia)

1. La Presidenza del Consiglio dei ministri, con il supporto tecnico della commissione tecnica di cui all'articolo 2, comma 3, vigila sulla realizzazione e sulla manutenzione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia, predisponendo a tal fine un rapporto annuale.

2. In caso di inadempienza da parte delle regioni, la Presidenza del Consiglio dei ministri si sostituisce obbligatoriamente nella redazione dei progetti e nella realizzazione della rete degli itinerari ciclabili d'Italia.

Art. 6.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 1, pari a 1.500.000 euro annui a decorrere dall'anno 2013, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 2, pari a 60.000.000 di euro annui dal 2013 al 2022, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per

l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 3, pari a 5.000.000 di euro annui a decorrere dall'anno 2015, si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

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