
IL PIANO GENERALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA URBANA ED EXTRAURBANA

2022-2024

Nell'ambito delle attività del Piano di Rafforzamento Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è stata redatta la presente nota di sintesi, relativa al *Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extra urbana* in Italia.

Introduzione

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica¹ (PGMC) è lo strumento che definisce il quadro amministrativo di riferimento per una politica nazionale della mobilità ciclistica volta alla realizzazione del Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC), in cui lo Stato esercita le funzioni di indirizzo generale, controllo, supporto e regolazione.

Il Piano è parte integrante del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) ed ha la finalità di rendere la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile, con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, impatto ambientale positivo, socialmente accessibile e a basso costo economico.

Il Piano ha durata triennale ed è articolato con riferimento a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica: ambito urbano e metropolitano, e ambito extra-urbano (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo). Definisce, per ciascuno degli anni di riferimento, il quadro economico delle risorse, gli obiettivi annuali, il complesso degli interventi, le linee di indirizzo amministrativo e regolamentare, le linee di azione, il modello di verifica per consentire il controllo dei risultati raggiunti.

Le risorse

In base alle previsioni della legge n.2/2018 (art.3) il PGMC procede "alla definizione del quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie pubbliche e private da ripartire per il finanziamento degli interventi previsti nel medesimo Piano".

Il PGMC delinea la cornice di coordinamento degli interventi da pianificarsi nel tempo per supportare nell'immediato e nel futuro la fase della crescita dell'uso della ciclabilità, stabilendo le metodologie per l'eventuale incremento delle risorse pubbliche dedicate allo sviluppo della mobilità sostenibile.

¹ E' stato emanato secondo quanto previsto dalla [Legge 11 gennaio 2018, n. 2](#)

Naturalmente il PNRR stanzia delle risorse destinate allo sviluppo della mobilità ciclistica nell'ambito della missione "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica" che prevede la componente "Transizione energetica e Mobilità sostenibile", all'interno della quale individua la misura M2C2.4 relativa allo sviluppo di un trasporto locale più sostenibile, che ricomprende l'investimento 4.1 "Rafforzamento della mobilità ciclistica".

Ma il quadro complessivo delle risorse già destinate alla realizzazione e all'implementazione delle politiche indicate dal PGMC è più ampio. I primi finanziamenti strutturati risalgono alla Legge di Stabilità 2016 e ulteriori finanziamenti sono giunti negli anni successivi. Allo stato attuale l'ammontare complessivo delle risorse è pari a 1.154 €mln, dei quali 400 resi disponibili nell'ambito del PNRR, i cui fondi sono orientati al settore infrastrutturale della spesa, promuovendo l'accelerazione nella costruzione delle reti già in corso di realizzazione.

Con i fondi PNRR, e associati, entro il 30/6/2026 si dovranno realizzare 1.235 km di ciclovie turistiche, incluse le opere di manutenzione straordinaria, e 565 km di piste ciclabili urbane e metropolitane. Per questo settore, una quota è destinata alla progettazione e realizzazione di ciclo stazioni e interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, diretti a collegare le stazioni ferroviarie con i poli universitari, così da favorire gli spostamenti di ultimo miglio con modalità di trasporto "dolce".

TABELLA 1: IL QUADRO DELLE RISORSE COMPLESSIVE PER TIPOLOGIA DI CICLOVIE (milioni euro)

Ciclovie	Risorse già assegnate	Risorse da assegnare	Risorse complessive
Turistiche	646	70	716
Urbane e Metropolitane	297	141	438
TOTALE	943	211	1.154

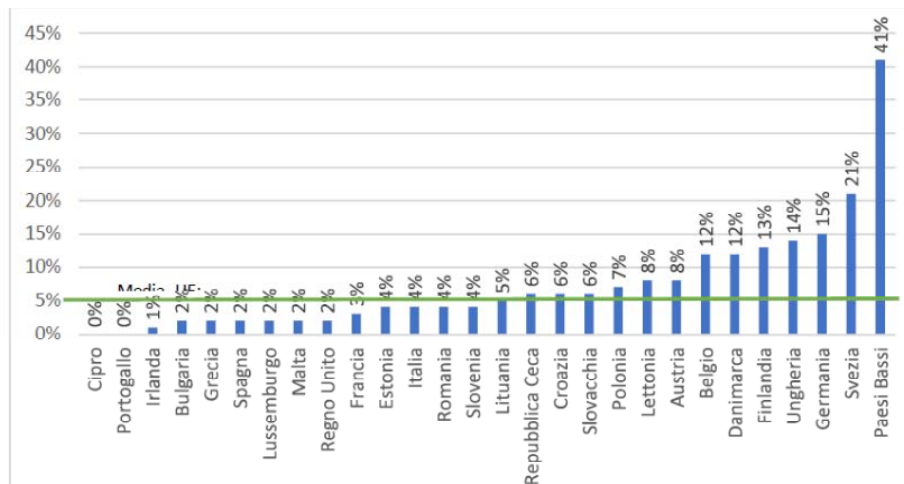
L'utilizzo della bicicletta in Italia

Pur essendo il maggior produttore europeo, in Italia solo il 13% della popolazione adulta usa la bici in modo quotidiano (Olanda 45%)², anche se negli ultimi 5 anni, in un processo favorito anche dalla pandemia, vi è stato un significativo incremento delle infrastrutture ciclabili e dei servizi di *bike sharing*. Con riferimento ai dati del gestore della rete ferroviaria RFI³, la pedonalità rappresenta di gran lunga il primo sistema di accesso alle stazioni, seguito dal TPL e dal *Kiss&Ride*. Questa evidenza colloca tale ambito tra quelli con le maggiori e più urgenti esigenze di potenziamento. A Marzo di quest'anno solo circa 500 stazioni su oltre 2.000 risultano essere raggiunte da una infrastruttura ciclabile nell'intorno di 250 m.

² Ipsos Global Advisor "Cycling across the world 2022"

³ Osservatorio di Mercato RFI

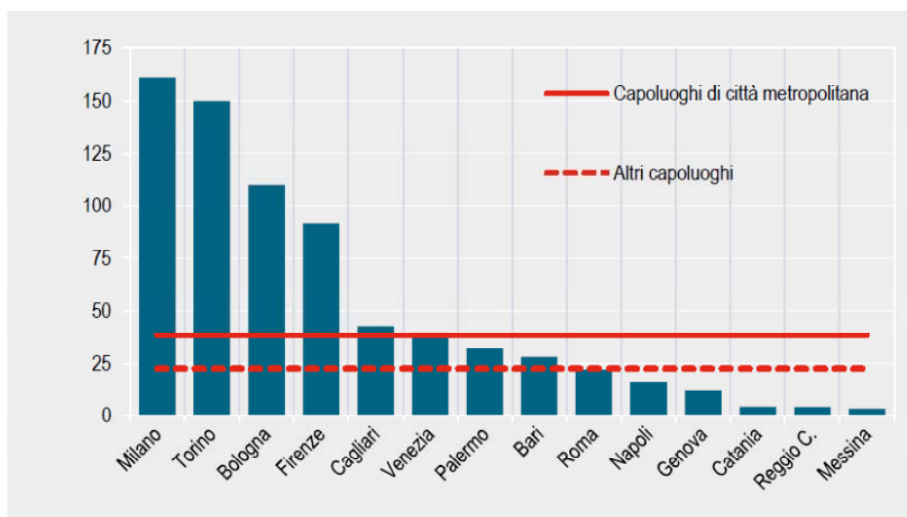
Lo share modale della bicicletta nel territorio italiano (4%) è notevolmente inferiore a quello di paesi come Paesi Bassi (41%), Svezia (21%) o anche solo Danimarca o Belgio (12%)⁴



Inoltre la situazione della ciclabilità presenta significative differenze tra le Regioni e le Province del Nord, alcune nella media europea, e quelle del Centro-Sud e Isole. Oltre il 70% della rete si concentra infatti nelle città del Nord, dove la densità raggiunge 61,1 km/100Kmq di superficie territoriale, contro i 25,5 della media dei capoluoghi: quasi 4 volte il valore medio del centro (16,1) e più di 10 volte quello del Mezzogiorno (5,8).

Il 18° Rapporto Isfort sulla mobilità degli italiani (2022) evidenzia che le politiche locali per la promozione in sicurezza della mobilità lenta e la moderazione della circolazione dei veicoli privati motorizzati registra un incremento delle dotazioni di piste ciclabili e aree pedonali ma ad un ritmo molto graduale.

Il grafico sottostante illustra la densità di piste ciclabili nei capoluoghi metropolitani al 2020, in km di piste ciclabili per 100 Kmq di superficie territoriale.



⁴ Eurobarometer 2019

Gli obiettivi

Il Piano integra il Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (SNCT), rete di ciclovie di interesse nazionale in via di realizzazione che si sviluppa per circa 6.000 Km, nel più ampio complesso della Rete Ciclabile Nazionale (RCN-Bicitalia⁵), con l'obiettivo fissato dal Legislatore di realizzare complessivamente una rete unica di almeno 20.000 Km.

Nel corso del primo anno si procederà al perfezionamento ed integrazione della mappa RCN - Bicitalia, nonché alla determinazione, in accordo con le Regioni e le Province autonome, dei criteri per l'implementazione dei tracciati della rete di livello nazionale. Le risorse del PNRR inserite nel Piano supporteranno la visione generale volta a sviluppare una grande rete nel Paese, costruire i nodi urbani di interconnessione, in un disegno che si sviluppi su più livelli: nazionale, regionale, urbano.

Il PGMC definisce una struttura gerarchica degli obiettivi che si intendono conseguire nel triennio:

- Obiettivi strategici (OS), di ispirazione per le azioni promosse dallo Stato, Regioni e Province autonome e dagli Enti Locali;
- Obiettivi generali (OG) che, discendendo dagli obiettivi strategici, definiscono nel medio periodo l'azione per lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- Obiettivi specifici (os), che derivano dagli obiettivi generali e generano le azioni operative definite dal PGMC

Per il conseguimento degli obiettivi è indispensabile:

- **definire una strategia nazionale**, definendo indirizzi, obiettivi e modalità di intervento per realizzare quella discontinuità capace di creare un diverso modello di mobilità integrata, multimodale e sostenibile;
- **promuovere un cambio di mentalità sull'uso del mezzo a due ruote**, esitante in un cambio di paradigma della mobilità, trasversale a tutti gli strati della popolazione;
- **realizzare un effettivo shift modale** all'interno delle città tra auto e bici;
- **definire regole chiare di convivenza sulle strade**;
- **adottare un sistema di politiche integrate** relative alle infrastrutture, ai servizi e alla Comunicazione;
- **sviluppare il sistema delle ciclovie turistiche nazionali** in connessione agli ecosistemi urbani, costituendo una filiera completa;
- **promuovere il cicloturismo** come risorsa per lo sviluppo dei territori, attraverso azioni di intervento atte alla realizzazione delle grandi ciclovie nazionali;

Relazione gerarchica tra obiettivi strategici, generali e specifici			
Obiettivi strategici	Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Azioni
Riassumono la missione di lungo periodo che la legge n. 2/2018 assegna allo Stato in termini di sviluppo della mobilità ciclistica	Determinano la declinazione di medio periodo degli obiettivi strategici, nei due ambiti di sviluppo individuati, l'ambito della mobilità urbana e metropolitana e l'ambito della mobilità extra-urbana (regionale, nazionale ed europea)	Obiettivi di breve periodo legati alla verifica degli strumenti tecnici ed economici disponibili nell'arco dei tre anni di validità del Piano	Attività che il Piano prevede per raggiungere gli obiettivi specifici

⁵ Derivazione del sistema ciclabile transeuropeo Eurovelo, di cui implementa in Italia parte dei percorsi.

Per il raggiungimento degli obiettivi, alle diverse scale, si deve poi tener presente l'esistenza di diversi ambiti ("sistemi") sui quali operare, ciascuno dei quali essenziale per la realizzazione del SNMC:

- il sistema dell'offerta di mobilità, che riguarda le infrastrutture, le tecnologie, i mezzi e i servizi connessi alla mobilità ciclistica, definiti dai PUMS e dai BICIPLAN o da piani territoriali della mobilità e delle infrastrutture di trasporto;
- il sistema economico, che attraverso politiche dei prezzi, incentivi e disincentivi monetari incide sull'utilità percepita delle forme alternative di mobilità;
- il sistema regolamentare e ordinatorio che disciplinano lo spazio stradale;
- il sistema insediativo, che con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica regola l'organizzazione delle attività sul territorio definisce le necessità di spostamenti dei cittadini;

I diversi soggetti amministrativi interessati, agendo ognuno nella rispettiva macroarea di azione-intervento, attuano gli obiettivi del PGMC in una logica di coordinamento e cooperazione, operando all'interno di un sistema complesso di competenze e interrelazioni.

TAVOLA 11 - MATRICE DELLE COMPETENZE

COMPETENZE	STATO	REGIONI E PROVINCE AUTONOME	PROVINCE CITTÀ METROPOLITANE	COMUNI	PRIVATO ECONOMICO	PRIVATO SOCIALE
ORGANIZZAZIONE	MIMS (DG)	Servizio mobilità ciclistica	Uff. mobilità ciclistica	Uff. mobilità ciclistica	Imprese	Associazioni
LEGISLATIVA	Parlamento MIMS Ministero Interni	Assemblea legislativa	Piano Provinciale Ordinanze PUMS	Piano comunale PUMS - PGTU Ordinanze	-	-
INFRASTRUTTURE	MIMS Direzione mobilità ciclistica ANAS	Servizio mobilità ciclistica Servizio pianificazione Servizio strade	Ufficio mobilità ciclistica Servizio pianificazione Servizio strade	Servizio mobilità Servizio urbanistica Servizio lavori pubblici	Imprese di costruzione	Progettazione partecipata
POLICY	MIMS Direzione mobilità ciclistica MIBAC	Servizio mobilità ciclistica Servizio trasporti/Agenzia mobilità Servizio turismo Servizio ambiente e parchi	Ufficio mobilità ciclistica Agenzie mobilità	Servizio mobilità	Imprese del settore bicicletta Imprese del settore turismo	Associazioni di settore Cittadini e Comunità locali
COMUNICAZIONE E PROMOZIONE	MIMS Direzione mobilità ciclistica MIC MIT	Servizio mobilità ciclistica Agenzia mobilità Servizio turismo Servizio ambiente e parchi	Ufficio mobilità ciclistica Agenzie mobilità	Ufficio mobilità ciclistica	Media Imprese di Comunicazione Imprese assicurative Imprese del settore turistico	Associazioni di settore

L'attuazione del Piano

In sintesi, per la realizzazione del SNMC si dovrà procedere attraverso azioni basate su quattro pilastri:

- **gestione risorse economico-finanziarie**, realizzazione di un efficace coordinamento dell'azione ministeriale, in relazione agli obiettivi definiti, per giungere all'effettiva realizzazione e miglioramento di infrastrutture e servizi alla ciclabilità di respiro europeo;
- **definizione di regole chiare ed immediatamente applicabili**, garantire l'effettiva operatività delle disposizioni esistenti nel quadro normativo e regolamentare vigente, fornendo ogni supporto per una semplificazione e chiarezza applicativa e sviluppo delle stesse in favore della ciclabilità;
- **coinvolgimento degli stakeholder**, ogni intervento va realizzato prevedendo l'ascolto e sollecitando il concreto supporto degli stakeholder per promuovere interventi che cambiano gli assetti delle città e che vanno ad impattare gradi numeri di cittadini;
- **definizione delle condizioni di supporto al cambiamento**, sviluppare azioni volte a facilitare, o indurre, un cambio comportamentale degli utilizzatori della strada anche attraverso il cosiddetto *nudging*, cioè interventi che indirizzano scelte individuali e collettive modificando il contesto in cui esse vengono prese.