

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3481

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BELLILLO, ADDUCE, ALBERTINI, ARNOLDI, BATTAGLIA, BELLINI, BENVENUTO, BIELLI, BIONDI, BOLOGNESI, BORRIELLO, BOVA, BRUSCO, BURTON, CALZOLAIO, CAMO, CARBONELLA, CENTO, CIALENTE, CIMA, CRISCI, D'AGRÒ, D'ALIA, DEIANA, DIANA, FRANCI, GIACCO, ALFONSO GIANNI, GIULIETTI, GRANDI, GRILLINI, GRIMALDI, INNOCENTI, KESSLER, LUCCHESI, LUSSETTI, MARI-NELLO, MARINI, MARIOTTI, MAZZARELLO, MEDURI, MEREU, MI-LANATO, MILANESE, PANIZ, PAPPATERA, PATRIA, LUIGI PEPE, PINOTTI, PISAPIA, PISICCHIO, PISTONE, RAVA, REDUZZI, ROCCHI, RODEGHIERO, ROTUNDO, RUGGERI, RUGGHIA, RUSSO SPENA, RUZZANTE, SGOBIO, SINISCALCHI, SPINI, SQUEGLIA, TIDEI, TUCCI, VILLARI, ZANELLA, ZANOTTI

Disposizioni per favorire la realizzazione di percorsi ciclabili

Presentata il 12 dicembre 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — Allo sviluppo industriale ed economico del nostro Paese non è seguito un pari processo sui sistemi di mobilità in grado di permettere ai cittadini di spostarsi agevolmente nelle città senza compromettere la salute pubblica. L'unica strategia che ha ricevuto grande attenzione è stata quella dello sviluppo del trasporto e del movimento su gomma, nella maggioranza nei casi di tipo privato, relegando in un ruolo marginale il

sistema concorrente del trasporto su ferro e considerando veramente poco o nulla qualsiasi altro sistema alternativo di mobilità, come potrebbe essere quello ciclabile. Solo in alcune realtà la mobilità ciclabile ha avuto un riconoscimento, anche se parziale e sempre restando relegata, comunque, ad un ruolo minimo e marginale.

Ripensare il sistema della mobilità, sia urbana che extraurbana, rappresenta la

sfida più importante per il futuro della comunità e dell'intero Paese: creare una rete coordinata tra la mobilità su ferro e quella su gomma, integrata con strutture e servizi di pubblico interesse e completata con una rete di mobilità ciclabile, può e deve essere un obiettivo raggiungibile anche a breve termine, da utilizzare sia per un miglioramento delle condizioni ambientali e, quindi, di salute pubblica ma, anche, come utile strumento per una migliore conoscenza e vivibilità delle tante bellezze naturali di cui il nostro Paese è ricco.

Obiettivo principale della proposta di legge è dunque quello di costruire un nuovo modo di concepire il vivere quotidiano attraverso l'uso sistematico della bicicletta sia per compiere le normali azioni della vita che richiedono spostamenti da una parte all'altra dei paesi e delle città, sia per fare della bicicletta un'opportunità in più per scoprire meglio e più da vicino la natura e i paesaggi del nostro Paese. Un modo nuovo, insomma, di intendere la bicicletta: non solo mezzo per lo sport ma molto di più, un utile, pulito ed economico mezzo di trasporto per tutti.

Con l'articolo 1 si definiscono l'oggetto e gli obiettivi della legge, i soggetti chiamati a concorrere al progetto e gli elementi fondanti dell'intero progetto ossia ruolo degli enti, obiettivi annuali della

legge, parametri, modalità di finanziamento e caratteristiche tecnico-costruttive da tenere presenti nella realizzazione dei progetti di mobilità ciclabile.

L'articolo 2 reca le definizioni terminologiche dei vari elementi che compongono il progetto, ossia cosa si intende per percorsi ciclabili in genere, integrativi e promiscui e per piano della viabilità ciclabile nonché l'indicazione degli enti chiamati a redigere i progetti e i termini per la loro definizione.

L'articolo 3 definisce i contenuti principali da inserire nei piani della viabilità ciclabile, ossia la determinazione delle reti urbane, extraurbane e rurali, di quelle comunali, provinciali e regionali e l'insieme delle opere complementari quali parcheggi di interscambio e aree di sosta attrezzate.

Gli articoli 4, 5 e 6 definiscono nel dettaglio le caratteristiche dei piani comunali, provinciali e regionali, i tempi di redazione degli stessi ed i provvedimenti connessi.

All'articolo 7 si stabiliscono le competenze e gli interventi a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, infine, all'articolo 8 sono definite le modalità di finanziamento dei progetti di viabilità ciclabile, sia in sede di prima attuazione della legge che per la gestione ordinaria dei progetti negli anni successivi.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Oggetto).

1. Oggetto della presente legge è la definizione di norme che, nell'ambito della disciplina generale sulla mobilità e al fine di tutelare il patrimonio naturale della nazione, incentivano l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto sia come mezzo per la scoperta, la conoscenza approfondita e la valorizzazione dei territori e delle bellezze naturali.

2. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni, le province e i comuni intervengono, nell'ambito delle proprie competenze e di quelle definite dalla presente legge, nella formazione di piani annuali della viabilità ciclabile urbana ed extraurbana.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, è adottato il regolamento di attuazione della medesima legge con il quale sono definiti, in particolare:

- a) i ruoli dei singoli enti;
- b) gli obiettivi annuali di attuazione della presente legge;
- c) i parametri minimi per la redazione dei progetti di viabilità ciclabile;
- d) le modalità di finanziamento dei progetti di cui alla lettera c), anche in relazione all'importanza delle opere previste e alla riduzione dell'inquinamento ambientale dalle stesse operato;
- e) le caratteristiche tecnico-costruttive, i limiti di velocità consentiti e la segnaletica da applicare ai percorsi ciclabili.

ART. 2.

(Definizioni).

1. Per « percorsi ciclabili » si intendono le sedi viabili dedicate esclusivamente al traffico ciclistico, ad unico o doppio senso di marcia, realizzati in ambito urbano, extraurbano o rurale.

2. Per « percorsi ciclabili integrativi » si intendono le sedi viabili destinate esclusivamente al traffico ciclistico, realizzate lateralmente alle corsie di marcia di strade ordinarie, ad unico senso di marcia, adeguatamente messe in sicurezza rispetto al traffico veicolare.

3. Per « percorsi ciclabili promiscui » si intendono le strade ordinarie destinate ad esclusivo uso del traffico ciclistico solo in alcuni giorni della settimana.

4. Per « piano della viabilità ciclabile » si intende l'insieme degli interventi necessari per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo alternativo di viabilità urbana, extraurbana o rurale. I piani della viabilità ciclabile, consultate le associazioni ed organizzazioni del settore del ciclismo, ambientaliste e culturali presenti sul territorio interessato, sono redatti ed approvati annualmente:

a) dai comuni, per quanto di loro competenza, entro il 31 gennaio;

b) dalle province, per quanto di loro competenza, entro il 31 marzo;

c) dalle regioni, per quanto di loro competenza, entro il 31 maggio.

5. All'alinea del comma 1 dell'articolo 4 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, le parole: « entro il 31 marzo » sono sostituite dalle seguenti: « entro il 30 giugno ».

ART. 3.

(Contenuto del piano della viabilità ciclabile).

1. Il piano della viabilità ciclabile contiene, a seconda che sia di livello comunale, provinciale o regionale:

a) la rete della viabilità ciclabile urbana, che disciplina la mobilità ciclistica all'interno dei centri urbani;

b) la rete della viabilità ciclabile extraurbana, che disciplina il collegamento ciclabile tra l'interno e l'esterno dei centri urbani e tra due o più comuni limitrofi;

c) la rete della viabilità ciclabile rurale, che disciplina la realizzazione di percorsi finalizzati alla scoperta e alla conoscenza di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua, nonché dei parchi e delle riserve naturali;

d) la rete viabile provinciale, di supporto alla rete stradale di competenza provinciale;

e) la rete viabile regionale, di supporto alla rete stradale regionale;

f) il sistema dei parcheggi di interscambio tra i mezzi di trasporto ordinari, pubblici o privati, e la bicicletta;

g) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non, per i ciclisti.

ART. 4.

(Piani della viabilità ciclabile di interesse comunale).

1. In sede di prima attuazione della presente legge, il termine di cui all'articolo 2, comma 4, lettera a), è stabilito in tre mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

2. Per i comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti, il piano della viabilità ciclabile disciplina l'intero sistema di viabilità destinata ai veicoli a due ruote, all'interno e all'esterno dei centri abitati e nelle aree rurali.

3. I comuni con popolazione superiore a 5.000 abitanti definiscono un piano generale comprendente gli itinerari ciclabili dell'intero territorio comunale nonché due progetti preliminari, distinti e autonomi, per i percorsi ciclabili urbani e per quelli extraurbani e rurali.

4. I progetti preliminari relativi alla viabilità ciclabile sono approvati con deliberazione del consiglio comunale e inviati, entro dieci giorni dall'approvazione, alla provincia affinché ne tenga conto ai fini della redazione del piano della viabilità ciclabile di propria competenza.

5. In deroga alle disposizioni di cui alla legge 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modificazioni, l'approvazione dei progetti preliminari relativi alla viabilità ciclabile ha valore anche come variante ai piani regolatori generali vigenti, con riferimento esclusivo al sistema della viabilità e dei parcheggi ad essa collegati.

6. In fase di definizione degli strumenti attuativi dei piani regolatori vigenti, almeno il 10 per cento delle strutture urbanistiche destinate a superfici di parcheggio deve essere destinato ad aree di sosta per le biciclette.

7. In sede di redazione degli strumenti urbanistici generali sono individuate, in aggiunta alle strutture urbanistiche previste, nuove superfici da destinare a parcheggi per biciclette nella misura minima del 20 per cento di quelle destinate alla sosta degli autoveicoli.

ART. 5.

(Piani della viabilità ciclabile di interesse provinciale).

1. In sede di prima attuazione della presente legge, il termine di cui all'articolo 2, comma 4, lettera *b*), è stabilito in sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

2. Il piano della rete ciclabile di interesse provinciale tiene conto, in particolare, delle reti della mobilità extraurbana su gomma e su rotaia al fine di facilitare l'uso del mezzo di trasporto pubblico in combinazione con la bicicletta in modo da ridurre il ricorso al mezzo privato.

3. I progetti preliminari relativi alla viabilità ciclabile sono approvati con deliberazione del consiglio provinciale e inviati, entro dieci giorni dall'approvazione, alla regione affinché ne tenga conto ai

fini della redazione del piano della viabilità ciclabile di propria competenza.

ART. 6.

(Piani della viabilità ciclabile di interesse regionale).

1. In sede di prima attuazione della presente legge, il termine di cui all'articolo 2, comma 4, lettera c), è stabilito in dieci mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

2. Il piano della rete ciclabile di interesse regionale disciplina l'intero sistema della viabilità ciclabile interessante la regione e reca, tenuto conto delle indicazioni dei comuni e delle province, il programma degli stralci funzionali da realizzare al fine di garantire la rapida attuazione di una rete autonoma di mobilità ciclistica.

3. Il piano della viabilità ciclabile di interesse regionale è approvato con deliberazione del consiglio regionale ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. L'approvazione del piano della viabilità ciclabile di interesse regionale costituisce integrazione e modifica del piano regionale dei trasporti; a tale fine, entro tre mesi dalla data di approvazione del piano della viabilità ciclabile si provvede all'adeguamento del piano regionale dei trasporti.

ART. 7.

(Interventi a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e sulla base dei criteri definiti con il regolamento di attuazione di cui all'articolo 1, comma 3, verifica il rispetto degli obiettivi annuali stabiliti ai sensi della presente legge in materia di viabilità ciclabile, anche in riferimento alle competenze dei singoli

enti, e definisce una graduatoria dei piani della viabilità ciclabile presentati, redatta sulla base della conformità alle disposizioni di cui all'articolo 3.

2. La graduatoria di cui al comma 1 è valida ai fini della concessione dei finanziamenti degli stralci funzionali ai sensi dell'articolo 8, comma 1.

ART. 8.

(Finanziamento degli interventi).

1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un apposito fondo per il finanziamento degli stralci funzionali dei progetti di mobilità ciclabile segnalati dalle singole regioni ai sensi dell'articolo 6, comma 2.

2. Nel primo esercizio finanziario successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, al fondo di cui al comma 1 è destinata la somma di 500 milioni di euro.

3. Per ciascun anno successivo all'esercizio finanziario di cui al comma 2, sono iscritte nell'apposita unità previsionale di base le somme necessarie alla copertura, nella misura minima del 75 per cento, degli oneri necessari per la realizzazione delle opere previste nei progetti esecutivi relativi agli stralci funzionali approvati, ivi comprese le spese di progettazione, oltre la quota relativa agli interessi necessaria a coprire l'accensione di mutui, da parte degli enti locali interessati, presso la Cassa depositi e prestiti.

4. Per la copertura della restante quota del 25 per cento i comuni, le province e le regioni sono autorizzati a contrarre appositi mutui con la Cassa depositi e prestiti i cui interessi sono posti a carico dello Stato.

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

