CAMERA DEI DEPUTATI N. 6282

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MOTTA, INNOCENTI, RAFFALDINI, VIGNI, ADDUCE, ALBONETTI, BELLINI, CALZOLAIO, CAMO, CAZZARO, CIALENTE, COLUCCINI, CRISCI, DE BRASI, DI SERIO D'ANTONA, FANFANI, FILIPPESCHI, FRANCI, FRIGATO, GAMBINI, GIACCO, GIULIETTI, GRILLINI, GROTTO, GUERZONI, KESSLER, LUSETTI, MARAN, RAFFAELLA MARIANI, MARIOTTI, MAZZARELLO, NIEDDU, PINOTTI, PREDA, RAVA, RUGGERI, RUGGIERI, SCIACCA, SPINI, TEDESCHI, TOLOTTI, VALPIANA, VERNETTI, ZANELLA, ZANOTTI

Disposizioni per il finanziamento di interventi in favore della mobilità ciclistica

Presentata il 19 gennaio 2006

ONOREVOLI COLLEGHI! — La mobilità ciclistica costituisce un tipo di spostamento modale nell'ambito della mobilità sostenibile e una possibile soluzione ai problemi dell'inquinamento ambientale, della sicurezza dei trasporti e del miglioramento della qualità della vita. Appare ormai comprovato che la mobilità urbana, in particolare quella motorizzata privata, aumenta costantemente. L'incremento della motorizzazione privata produce gravi conseguenze:

a) inquinamento atmosferico: il danno ai nostri polmoni;

b) inquinamento acustico: il rumore del traffico tipico dei nostri paesaggi urbani;

c) inquinamento spaziale: l'auto ingombra e ruba lo spazio alle persone;

d) spreco energetico: un uso inefficiente delle risorse energetiche.

Occorre quindi un cambiamento negli stili di vita e in particolare nelle abitudini di trasporto, vale a dire un uso più intelligente e appropriato dei mezzi di trasporto.

Porsi l'obiettivo di migliorare la qualità della vita nei centri urbani significa incentivare le forme alternative di mobilità.

La promozione dell'uso della bicicletta come alternativa ai veicoli a motore rappresenta uno dei più significativi impegni per uno sviluppo durevole e sostenibile, concorrendo alla riduzione di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera e al decongestionamento del traffico urbano. Nelle aree urbane è un mezzo di trasporto molto efficiente sulle brevi distanze. L'uso della bicicletta offre vantaggi evidenti per distanze al di sotto dei 5 chilometri; ed è un mezzo efficiente anche sulle più lunghe distanze ove integrato con gli altri mezzi di trasporto in particolare con il trasporto pubblico.

La legislazione nazionale vigente (legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante « Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica ») prevede la promozione dell'uso della bicicletta e può svolgere un importante ruolo per orientare le iniziative in materia e per mobilitare le necessarie risorse. Al riguardo molto interessanti sono alcune delle proposte avanzate dalle organizzazioni dei cicloambientalisti quali: l'adozione di un Piano generale della mobilità ciclistica (PGMC) nel quale vengano definiti gli obiettivi di sviluppo dell'uso della bicicletta, come mezzo di trasporto e per la pratica del cicloescursionismo; l'istituzione del Servizio nazionale per la mobilità ciclistica per la gestione del PGMC; le necessarie modifiche del codice della strada, per tenere conto delle specifiche esigenze della mobilità ciclistica.

Tuttavia, queste come altre possibili soluzioni meritano una attenta valutazione e, semmai, una previsione all'interno di un più ampio intervento organico in materia di legislazione sulla mobilità ciclistica.

Le regioni e gli enti locali hanno compiti primari per la programmazione e per l'attuazione degli interventi necessari per lo sviluppo dell'uso della bicicletta; interventi che possono consentire, anche in attuazione di quanto disposto dalla citata legge n. 366 del 1998:

1) un sensibile incremento della rete dei percorsi ciclabili su tutto il territorio nazionale;

2) lo sviluppo delle iniziative locali di *mobility management* in attuazione del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998;

3) l'innovazione tecnologica nella regolamentazione e nell'organizzazione dell'assetto della circolazione.

All'interno della programmazione degli investimenti e delle misure di mobilità sostenibile, che assuma come prioritario il tema della sicurezza, in un'ottica di azioni e di interventi rivolti ad assicurare il miglioramento dell'accessibilità alle aree urbane, il contenimento del traffico e lo sviluppo dell'uso urbano della bicicletta, diversi possono essere gli interventi infrastrutturali attuabili:

a) la realizzazione di piste ciclabili lungo lo sviluppo delle strade di nuova costruzione;

b) il potenziamento delle fasce di rispetto all'esterno dei centri abitati;

c) l'individuazione di tracciati paralleli o alternativi;

d) l'organizzazione e la regolamentazione del traffico anche attraverso la separazione dei flussi di traffico e la sistemazione di rotonde attrezzate;

e) la realizzazione di corsie ciclabili e di altre dotazioni infrastrutturali quali passerelle e sottopassi;

f) l'individuazione e la risoluzione dei punti di conflitto alle intersezioni;

g) la definizione della segnaletica orizzontale e verticale;

h) la realizzazione di corsie ciclabili, anche in doppio senso di marcia per i ciclisti nelle strade a senso unico, con predisposizione di idonee pavimentazioni;

i) la realizzazione di ciclo-parcheggi attrezzati, differenziati per le diverse esigenze di sosta;

l) l'allestimento di strutture di noleggio e di riparazione nei punti strategici dell'intera area urbana;

m) il rialzamento dei marciapiedi nelle intersezioni;

n) il rialzamento e l'allargamento dei marciapiedi in connessione con le fermate dei mezzi di trasporto pubblico;

o) il rialzamento della sede stradale agli incroci;

p) la realizzazione di dissuasori di velocità (in particolare, mediante il rialzamento degli attraversamenti pedonali e ciclabili a quota marciapiede);

q) il corrugamento del manto stradale e il corrugamento della segnaletica orizzontale (bande sonore);

r) il rialzamento della pavimentazione stradale non esteso a tutta la larghezza della carreggiata (cuscini berlinesi).

Le risorse economiche rese disponibili per la mobilità ciclistica sono state fino ad oggi insufficienti e sottodimensionate; ciò è confermato anche dal fatto che nelle leggi finanziarie degli ultimi anni non sono stati previsti i finanziamenti della citata legge n. 366 del 1998.

Le risorse da impegnare nella promozione della mobilità ciclabile sono di contenuta entità e risultano ben spese, tenuto conto del rapporto costi/benefici, e sicuramente più favorevoli rispetto a ogni altro comparto degli investimenti nel settore dei trasporti.

Per colmare i ritardi accumulati in questi anni e ponendo l'obiettivo realistico di vedere gli spostamenti in bicicletta passare, nell'arco di 10 anni, dalla quota attuale di non più del 2-3 per cento nella quasi totalità delle aree urbane, all'auspicabile 10-15 per cento, lo stanziamento da parte dello Stato dovrebbe essere di almeno 200 milioni di euro all'anno per i prossimi dieci anni.

A questa somma dovrebbero aggiungersi cofinanziamenti di analoga entità sia da parte delle regioni sia da parte degli enti locali, ai quali ultimi spetta la realizzazione nel concreto. Complessivamente servono dunque 600 milioni di euro all'anno per dieci anni.

Questo è l'ordine di grandezza delle risorse necessarie affinché la mobilità ciclistica possa assumere un ruolo essenziale nella strategia dei trasporti e dell'ambiente.

Perché ciò si realizzi lo stanziamento delle risorse economiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica, attraverso il rifinanziamento della legge n. 366 del 1998, deve essere strutturale e continuativo nel tempo.

Queste le ragioni che ci hanno indotto a presentare una proposta di legge limitata nei contenuti ma che affronta il punto dirimente dei mancati finanziamenti statali agli interventi a favore della mobilità ciclistica.

Si ritiene che tra le fonti di finanziamento sia possibile pensare a un vincolo di destinazione per la mobilità ciclistica di quote predefinite degli stanziamenti previsti per la realizzazione di opere pubbliche stradali e di trasporto.

Si propone, dunque, di riservare una quota del 3 per cento dei finanziamenti per le infrastrutture viarie e ferroviarie, destinandola al Fondo di cui all'articolo 3 della citata legge 366 del 1998.

Al tempo stesso, con l'articolo 2, si propone di colmare una lacuna della citata legge n. 366 del 1998, laddove non prevede la redazione di una relazione annuale di verifica degli interventi e delle risorse finanziarie realmente posti in essere dai diversi livelli istituzionali per la realizzazione di un moderno sistema di mobilità ciclistica.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Finanziamento del fondo di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366).

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, il 3 per cento degli stanziamenti previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie è destinato al fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma.

ART. 2.

(Relazione annuale sulla mobilità ciclistica).

1. Dopo l'articolo 11 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è aggiunto il seguente:

« ART. 11-*bis*. — *1*. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta annualmente una relazione sul grado di applicazione della presente legge ed in particolare su:

a) l'entità delle risorse finanziarie stanziate a livello nazionale, regionale e locale per la realizzazione degli interventi di cui alla presente legge;

b) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati;

c) i risultati ottenuti dall'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani,

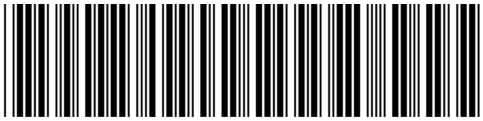
in termini di riduzione del traffico automobilistico, di inquinamento atmosferico ed acustico, di sinistri e danni agli utenti della strada;

d) un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea ».

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



14PDL0081300