

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 1572

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri

(DE MITA)

e dal Ministro per i Problemi delle Aree Urbane

(TOGNOLI)

di concerto col Ministro dell'Interno

(GAVA)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(FANFANI)

col Ministro del Tesoro

(AMATO)

col Ministro dei Lavori Pubblici

(FERRI)

e col Ministro per gli Affari Regionali ed i Problemi Istituzionali

(MACCANICO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 FEBBRAIO 1989

Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili  
e ciclopedonali nelle aree urbane

ONOREVOLI SENATORI. - Il decongestionamento dei centri storici delle aree urbane dal traffico veicolare a motore rappresenta giustamente uno degli obiettivi prioritari dei pubblici amministratori non solo per la necessità di salvaguardare il patrimonio architettonico, archeologico e monumentale che in tali centri è ubicato, ma anche al fine di preservare l'ambiente cittadino da forme di inquinamento particolarmente insidiose, quali sono quelle acustiche ed atmosferiche, e di garantire una circolazione scorrevole nei centri abitati.

Lo strumento delle piste ciclabili o ciclopedonali protette in modo idoneo a garantire la sicurezza dell'accesso al percorso e della sua utilizzazione si è rivelato - e va sempre di più rivelandosi nei Paesi che vi hanno fatto ricorso - come l'unico in grado di conciliare l'esigenza della mobilità all'interno degli abitati urbani con quella dell'esclusione di vaste zone del centro dal traffico veicolare a motore. L'esigenza di dotare le città di itinerari ciclabili di sufficiente ampiezza e di rigorosa sicurezza è particolarmente avvertita nei centri urbani con maggiore numero di abitanti ed in quelli che ospitano una consistente popolazione giovanile per la presenza nel loro territorio di sedi universitarie.

Il provvedimento di legge che si sottopone al vostro esame prevede la concessione di un contributo in conto capitale a quei comuni - con popolazione superiore ai duecentomila abitanti secondo i dati dell'ultimo censimento, o sedi di università degli studi di una certa rilevanza numerica - che formulino entro precisi termini un programma urbano per la realizzazione, l'ampliamento, la ristrutturazione ed il completamento di itinerari ciclabili o ciclopedonali per il triennio 1989-1991.

L'articolo 1 del provvedimento richiede che il programma debba tenere conto delle previsioni dei piani urbani del traffico privilegiando le realizzazioni più urgenti per il decongestionamento dei centri storici dal traffico veicolare a motore e l'interscambio con i sistemi di trasporto collettivo.

Il comma successivo dell'articolo disciplina invece il contenuto del piano e prescrive che esso indichi dettagliatamente ogni itinerario che si intenda realizzare. Più precisamente si richiede che il piano indichi la localizzazione ed il tracciato planialtimetrico dei percorsi, gli eventuali passaggi sotterranei o sopraelevati e le rampe di raccordo, le opere di protezione atte a garantire la sicurezza dell'accesso e dell'utilizzazione del percorso, i tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree necessarie, la esecuzione dei lavori, il piano economico-finanziario per la realizzazione delle opere, gli strumenti, i tempi e le modalità per la verifica dello stato di attuazione e per il collaudo delle opere, le misure organizzative di coordinamento e, in particolare, le intese, le convenzioni e gli accordi attuativi da concludersi tra i soggetti interessati.

Il programma è trasmesso alla regione, che lo approva e lo invia al Ministro per i problemi delle aree urbane indicando le priorità in ambito regionale.

Le ulteriori disposizioni contenute nell'articolo prevedono l'equiparazione del silenzio della regione in ordine al programma alla approvazione del programma stesso e l'obbligo per i comuni di riferire annualmente sullo stato di attuazione degli interventi programmati per gli anni precedenti.

Esaurita la procedura prevista dall'articolo 1, il Ministro per i problemi delle aree urbane, entro sessanta giorni dalla approvazione del programma, sentita la Commissione interregionale di cui alla legge n. 281 del 1970, determina le opere e gli interventi da ammettere a contributo in conto capitale, tenendo conto delle priorità determinate sulla base dell'analisi costi-benefici.

I criteri per l'ammissione al contributo e per la determinazione della relativa misura sono stabiliti con decreto del Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro del tesoro, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge. L'ammis-

sione è disposta dal Ministro per i problemi delle aree urbane. L'erogazione dei contributi in conto capitale viene disposta previa presentazione e verifica degli stati di avanzamento dei lavori ed in proporzione all'ammontare della relativa spesa.

L'articolo 3 del disegno di legge prevede che la concessione del contributo è subordinata all'adozione, su iniziativa della regione, di un apposito accordo di programma tra le amministrazioni pubbliche interessate, anche ad ordinamento autonomo, gli enti pubblici, anche locali, i soggetti gestori o concessionari di pubblici servizi. L'accordo è approvato con decreto del presidente della giunta regionale e, anche in questo caso, l'approvazione comporta l'obbligo per i soggetti sottoscrittori di darvi esecuzione nei tempi e con le modalità ivi stabilite e sostituisce per ciascun intervento gli atti deliberativi che ciascuna ammi-

nistrazione o soggetto competente sarebbe tenuto ad adottare in sede di esecuzione dell'accordo.

Per evitare che dalla inosservanza degli obblighi contenuti nell'accordo venga pregiudicata l'attuazione del piano, l'articolo prevede che si possa invitare il soggetto inadempiente all'esatto adempimento degli obblighi stessi assegnandosi al riguardo un congruo termine. Decorso inutilmente tale termine, viene nominato un commissario, che provvede in sostituzione ed a spese del soggetto inadempiente, avvalendosi dell'organizzazione e delle strutture del medesimo. L'eventuale compenso del commissario è fissato con decreto del Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro del tesoro, ed è posto a carico del soggetto inadempiente.

L'articolo 4 del disegno di legge dispone la copertura finanziaria per il triennio 1989-1991.

## RELAZIONE TECNICA

Il presente disegno di legge, volto ad integrare il precedente provvedimento in materia di parcheggi, recentemente approvato dal Senato, ed il disegno di legge in materia di sistemi di trasporto rapido di massa, diramato insieme con il Ministero dei trasporti, trae origine dalla urgente necessità di favorire il decongestionamento del traffico cittadino con i connessi benefici effetti anche sull'ambiente.

Il provvedimento prevede l'attribuzione ai comuni di contributi in conto capitale - in misura non superiore all'80 per cento del costo delle opere - per l'attuazione di programmi aventi per oggetto la realizzazione, l'ampliamento, la ristrutturazione ed il completamento di itinerari ciclabili e ciclopedonali.

Questo tipo di rete infrastrutturale è assai sviluppato in altri Paesi: nei Paesi Bassi si estende per circa 9.000 chilometri, in Francia ed Olanda per oltre 12.000 chilometri, nella Germania Federale per circa 25.000 chilometri e negli Stati Uniti d'America per oltre 240.000 chilometri.

In Italia è stata realizzata, fino ad oggi, una rete di piste ciclabili che ha un'estensione inferiore ai 1.000 chilometri e le nostre maggiori città non hanno, allo stato, un sistema adeguato alle proprie esigenze: a Milano circa 65 chilometri, a Torino 56 chilometri ed a Vicenza 122 chilometri. La situazione è ritenuta, a livello locale, assolutamente insoddisfacente e la esigenza di potenziare la rete è presente nei piani urbanistici e territoriali di numerose città: sempre a titolo esemplificativo si può ricordare che il comune di Vicenza ha progettato una rete complessiva di circa 205 chilometri, Milano di circa 330 chilometri, Torino di 166 chilometri, Bologna di 150 chilometri.

Per una valutazione dei relativi costi si può rilevare che gli *standards* tipologici delle piste ciclabili, progettate e/o realizzate in Italia, sono generalmente di m. 2,00 nel caso di itinerari unidirezionali e di m. 3,00 nel caso di itinerari bidirezionali. Tuttavia, nell'attraversamento di aree edificate con sezioni stradali ridotte, tali larghezze sono state portate fino ai valori minimi di m. 1,50 nel caso di piste monodirezionali e di m. 2,25-2,50 nel caso di piste bidirezionali.

Il criterio generalmente adottato è stato quello di realizzare e progettare piste ciclabili protette, limitando l'utilizzazione di sedi stradali in promiscuo con il traffico motorizzato ai soli casi in cui non risultavano possibili soluzioni alternative.

Inoltre il criterio progettuale adottato è prevalentemente rivolto a realizzare un'unica pista bidirezionale su un solo lato della strada per consentire la sosta nell'altro lato, evitare una eccessiva riduzione della sede viaria, semplificare gli incroci ed evitare le interferenze con i movimenti pedonali.

Nel caso di Milano la protezione verso la carreggiata stradale è rappresentata da una fascia di 75 centimetri, per evitare l'urto con le eventuali portiere aperte delle auto in sosta, con cordatura dei bordi in pietra di altezza non superiore agli 8 cm. per evitare l'urto contro i pedali.

In altri casi, quando le dimensioni della strada non lo consentivano, si è preferito dotare le piste di parapetto o *guardrail*.

Per differenziare la pista ciclabile rispetto alle carreggiate stradali ed ai marciapiedi la pavimentazione è stata realizzata con colorazione diversa, di tipo bituminoso o in asfalto colato.

Altri tipi di pavimentazione in piastrelle o ad elementi prefabbricati sono stati usati in prossimità degli incroci.

Generalmente la pista non comporta nuove opere di fognatura in quanto sagomata in modo che l'acqua confluisca nei tombini preesistenti ai lati della carreggiata; se realizzata in sede propria, l'acqua che defluisce ai bordi della pista, viene dispersa nel terreno adiacente sistemato ad aiuola.

Quando le piste affiancano carreggiate esistenti non si prevedono ulteriori oneri per illuminazione, mentre, per i tronchi che attraversano zone urbane poco illuminate o zone verdi con itinerari casa-lavoro e casa-scuola, si procederà a dotarle di illuminazione il cui costo potrà avere un'incidenza piuttosto elevata.

Per quanto concerne gli attraversamenti e gli incroci, deve rilevarsi che le soluzioni adottate non presentano caratteristiche di massima sicurezza. Sono rari i casi di attraversamento in sede propria (in sottopasso o in sovrappasso) e raramente sono stati usati dispositivi semaforici con luci specializzate per i ciclisti; generalmente si è preferito affiancare la pista ciclabile agli attraversamenti pedonali, in modo da costituire un unico attraversamento della sede stradale, adottando segnalazioni semaforiche per evitare la svolta a destra dei veicoli in concomitanza con gli attraversamenti ciclopedonali.

I progetti elaborati dalle amministrazioni comunali prevedono di ovviare a tali inconvenienti privilegiando la realizzazione di attraversamenti in sede propria.

Per quanto riguarda, infine, i parcheggi delle biciclette si prevede di operare attraverso l'utilizzazione sia di parcheggi «privati» all'interno delle strutture di destinazione (industrie, centri commerciali, università, centri scolastici, centri sportivi, eccetera) che di parcheggi pubblici di biciclette, ubicati in prossimità di stazioni e fermate dei trasporti pubblici o di strutture e servizi pubblici di gestione comunale.

Conclusivamente deve ritenersi che i costi, a prezzi correnti, sostenuti nelle realizzazioni recenti inducano a stimare l'onere per le nuove realizzazioni in lire 150 milioni circa a chilometro.

Tale valutazione potrà oscillare in funzione delle opere di sovrappasso e di sottopasso per l'attraversamento di incroci, necessarie per garantire la massima sicurezza delle piste.

In considerazione di tali oneri sono state formulate le previsioni di spesa precisate nell'articolo 4 del disegno di legge, attraverso le quali si ritiene che possano essere realizzati oltre 600 chilometri di nuovi itinerari ciclabili.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge i comuni con popolazione superiore ai duecentomila abitanti secondo i dati dell'ultimo censimento o quelli in cui, comunque, hanno sede università degli studi con un numero di iscritti non inferiore alle mille unità. A tal fine i comuni predetti, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge e tenuto conto di quanto previsto nei piani urbani del traffico e dei criteri di cui al comma 6, ove determinati, formulano un programma per la realizzazione, l'ampliamento, la ristrutturazione ed il completamento di itinerari ciclabili o ciclopedonali per il triennio 1989-1991, privilegiando le realizzazioni più urgenti per il decongestionamento dei centri storici dal traffico veicolare a motore e l'interscambio con i sistemi di trasporto collettivo.

2. Il programma dovrà descrivere gli itinerari che si intendono realizzare e indicare la localizzazione ed il tracciato planialtimetrico dei percorsi, gli eventuali passaggi sotterranei o sopraelevati e le rampe di raccordo, le opere di protezione atte a garantire la sicurezza dell'accesso e dell'utilizzazione del percorso, i tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree necessarie, la esecuzione dei lavori, il piano economico-finanziario relativo alle opere previste, anche in termini di analisi di costi-benefici, gli strumenti, i tempi e le modalità per la verifica dello stato di attuazione e per il collaudo delle opere, nonché le misure organizzative di coordinamento e, in particolare, le intese, le convenzioni e gli accordi attuativi da concludersi tra i soggetti interessati.

3. Entro il termine previsto dal comma 1, il programma è trasmesso alla regione, la quale, nei sessanta giorni successivi, lo approva e lo trasmette al Ministro per i problemi delle aree urbane e al Ministro dell'interno, indicando le priorità di intervento. La mancata deliberazio-

ne di rigetto da parte della regione nel termine di sessanta giorni equivale all'approvazione del programma medesimo. Il silenzio-approvazione è attestato dal sindaco con apposito decreto ed è comunicato dallo stesso al Ministro per i problemi delle aree urbane e al Ministro dell'interno entro dieci giorni dalla sua formazione.

4. Entro il 31 gennaio di ciascun anno, i comuni di cui al comma 1 trasmettono alla regione, al Ministro per i problemi delle aree urbane e al Ministro dell'interno una relazione dettagliata sullo stato di attuazione degli interventi programmati per l'anno precedente, unitamente ad eventuali proposte di modifica del programma triennale. Per tali proposte valgono le norme di cui al presente articolo.

5. Per le opere e gli interventi previsti dal programma si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 1, commi primo, quarto e quinto, della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

6. Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a determinare i criteri generali per la progettazione degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, nonché quelli per il loro arredo funzionale, ai fini della sicurezza della circolazione.

7. Le disposizioni della presente legge sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano, fatte salve le disposizioni dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione.

## Art. 2.

1. Esaurita la procedura di cui all'articolo 1, il Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dell'interno, entro sessanta giorni dall'approvazione del programma di cui al medesimo articolo, sentita la Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, determina le opere e gli interventi da ammettere a contributo in conto capitale, tenendo conto delle priorità determinate sulla base dell'analisi costi-benefici. Per gli anni successivi al primo, il provvedimento di ammissione ai

contributi sarà emanato tenendo conto del rispetto dei tempi indicati nel programma per la realizzazione degli interventi, secondo le risultanze della relazione di cui al comma 4 dell'articolo 1.

2. I criteri per l'ammissione al contributo e per la determinazione della relativa misura sono stabiliti con decreto del Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con i Ministri del tesoro e dell'interno, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. L'ammissione al contributo è disposta dal Ministro per i problemi delle aree urbane in misura non superiore all'80 per cento del costo complessivo dell'opera.

3. L'erogazione dei contributi in conto capitale previsti dal presente articolo viene disposta previa presentazione e verifica degli stati di avanzamento dei lavori ed in proporzione all'ammontare della relativa spesa.

#### Art. 3.

1. La concessione del contributo di cui all'articolo 2 è subordinata alla dimostrazione che, per la realizzazione delle opere e degli interventi, sia stato adottato su iniziativa della regione un apposito accordo tra le amministrazioni pubbliche interessate, anche ad ordinamento autonomo, gli enti pubblici, anche locali, e i soggetti gestori o concessionari di pubblici servizi. Nell'ambito dell'accordo è individuata l'autorità che vigila sull'attuazione dell'accordo stesso.

2. L'accordo è approvato con decreto del presidente della giunta regionale. L'approvazione dell'accordo comporta l'obbligo delle parti che lo hanno sottoscritto di darvi esecuzione nei tempi e con le modalità ivi stabilite e sostituisce, per ogni intervento, gli atti deliberativi che ciascuna amministrazione o soggetto competente sarebbe tenuto ad adottare in sede di esecuzione dell'accordo.

3. In caso di inosservanza degli obblighi contenuti nell'accordo, l'autorità vigilante invita il soggetto inadempiente all'esatto adempimento degli obblighi stessi, assegnando al riguardo un congruo termine. Decorso inutilmente tale termine, segnala la persistenza dell'inadempimento al Ministro per i problemi

delle aree urbane. In tale ipotesi il Ministro per i problemi delle aree urbane, con proprio decreto, di concerto con il Ministro per gli affari regionali ed i problemi istituzionali, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, nomina un commissario, che provvede in sostituzione ed a spese del soggetto inadempiente, avvalendosi, ove possibile, dell'organizzazione e delle strutture del medesimo. Il compenso del commissario è fissato con decreto del Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro del tesoro, ed è posto a carico del soggetto inadempiente.

#### Art. 4.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire dieci miliardi per l'anno 1989, in lire venti miliardi per l'anno 1990 ed in lire trenta miliardi per l'anno 1991, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989, all'uopo parzialmente utilizzando lo specifico accantonamento «Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture, impianti tecnologici e linee metropolitane nelle aree urbane».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.