

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 165

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore TURRONI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 GIUGNO 2001 (*)

—————

Norme per la realizzazione di percorsi ciclabili integrati

—————

—————
() Testo non rivisto dal presentatore*

ONOREVOLI SENATORI. - In tutto il Paese ancora si realizzano nuove tangenziali, terze corsie, complanari, bretelle, incentivando la mobilità privata a scapito del trasporto pubblico che va potenziato e riorganizzato, privilegiando sistemi di mobilità a guida vincolata, le ferrovie metropolitane, ripristinando le linee dismesse, e gli altri modi di trasporto pubblici, le biciclette e i veicoli a più basso impatto ambientale.

È perciò necessario:

1) fermare le autostrade e la viabilità di grande comunicazione. Procedere solo ad interventi di manutenzione messa in atto per sicurezza e ammodernamento della rete statale, escludendo i potenziamenti. Sono le strategie necessarie per fermare l'incremento del traffico motorizzato, l'inquinamento atmosferico, il rumore, il consumo energetico e la viabilità in ambito urbano;

2) destinare finanziamenti e risorse alle alternative intelligenti e pulite. Risanare e potenziare le ferrovie, migliorare l'efficienza di tutto il servizio, aumentare la velocità dell'intera rete, potenziare in modo significativo il trasporto merci, risanare le linee di interesse locale. La realizzazione di nuove linee non deve essere affidata a società concessionarie private, perché le Ferrovie dello Stato Spa non devono rinunciare al proprio ruolo di governo, controllo e gestione. Organizzare e finanziare il trasporto cabotiero, utilizzando la portualità esistente ed integrandola con il sistema dei trasporti. In ambito urbano predisporre reti integrate per il trasporto pubblico collettivo: metropolitane, tramvie veloci di superficie e altri mezzi a trazione elettrica, taxi a chiamata, *car pooling*, reti di piste ciclabili; adottare politiche di tassazione per scoraggiare l'utilizzo della strada e la sosta. Realizzare esclusivamente parcheggi di inter-

scambio, impedire la costruzione di nuovi parcheggi attrattori di traffico a ridosso delle zone centrali, favorire la creazione di zone a traffico limitato e pedonalizzate;

3) sottoporre qualsiasi intervento sulla viabilità a valutazione di impatto ambientale (VIA);

4) promuovere indagini epidemiologiche su tutti i fattori di rischio legati al traffico motorizzato, non limitandosi ai parametri usuali (NO, CO, SO₂, idrocarburi). Realizzare reti di monitoraggio estese per qualità e quantità dei parametri degli inquinanti di riferimento, collegandole a provvedimenti di restrizione del traffico (allarme *smog*);

5) agire sul piano culturale contro il mito della mobilità illimitata, il trasporto delle merci sulle lunghe distanze, favorendo economie di produzione e consumo in ambito locale. Abbassare i limiti di velocità per ridurre l'incidentalità sulle strade, lo spreco energetico, il rumore e favorire la vivibilità.

Le automobili ci abbagliavano un tempo con la promessa di un mondo fatto di velocità, libertà e comodità, in cui avrebbero trasportato come per magia le persone ovunque ci fossero delle strade adatte. Se si considerano queste allettanti caratteristiche, non sorprende il fatto che in tutto il mondo la gente abbia con entusiasmo fatto proprio il sogno di possedere un'automobile. Ma, dopo aver incentrato i propri sistemi di trasporto sull'uso delle auto, la società deve ora affrontare una realtà molto meno piacevole poiché gli svantaggi derivanti da un eccessivo affidamento su questo mezzo ne stanno superando i vantaggi. I problemi sono numerosi e diffusi in quanto la congestione del traffico e l'inquinamento dall'aria affliggono tutte le grandi città, mentre la dipendenza dall'ap-

provvigionamento del petrolio rende più vulnerabili le economie dei vari Paesi. È sempre più difficile vivere in città le cui strade sono state costruite pensando alle automobili e non agli abitanti. Si sente la necessità di un nuovo orientamento, più razionale nel settore dei trasporti in modo da fare occupare nuovamente alle auto il loro giusto posto nelle città, vale a dire come uno tra i tanti possibili mezzi per spostarsi. Gli autobus e i treni sono più adatti dei veicoli privati ad occupare la posizione centrale di un sistema di trasporto, soprattutto nelle aree urbane dove il traffico è più intenso. I mezzi pubblici occupano meno spazio e consumano energia in modo più efficiente delle auto, senza contare che inquinano notevolmente di meno in rapporto al numero di persone trasportate. In questo nuovo contesto, la mobilità del singolo cittadino sarebbe garantita dagli spostamenti a piedi e in bicicletta, che verrebbero così a svolgere un ruolo determinante e complementare a quello del trasporto pubblico. Questi sistemi di locomozione non a motore avrebbero in sé un potenziale notevole, tale da coprire una notevole quota degli spostamenti; a patto però che le amministrazioni cittadine si occupino anche delle necessità dei pedoni e dei ciclisti. Per favorire e incentivare questi modi di trasporto ecologici proponiamo il presente disegno di legge per la realizzazione di percorsi ciclabili integrati.

I nuovi strumenti urbanistici comunali e i relativi piani di attuazione dovranno prevedere sedi viabili proprie dedicate al traffico ciclistico in contiguità alle strutture viarie e finalizzate alla costituzione di una rete di percorsi che consentano, in condizioni di sicurezza, la più ampia mobilità degli utenti, particolarmente nell'ambito dei centri abitati. Una quota non inferiore al 10 per cento della superficie destinata ai parcheggi auto, adeguatamente attrezzata, dovrà essere riservata al parcheggio di biciclette. Dovranno inoltre essere previsti parcheggi riservati alle biciclette, adeguatamente attrezzati, in corrispondenza dei centri intermodali di trasporti pub-

blici. Si dovranno stabilire accordi e convenzioni con le Ferrovie dello Stato spa e con le aziende di trasporto pubblico interurbano per promuovere il trasporto della bicicletta al seguito di treni e autobus e altre forme di trasporto intermodale volte alla reciproca integrazione tra bicicletta e mezzo pubblico.

Gli obiettivi della presente proposta sono:

il miglioramento dello *standard* di sicurezza infrastrutturale esistente;

la realizzazione di una intera rete protetta che colleghi i maggiori centri di interesse, di attività, di servizi delle città; la riduzione del traffico interno al centro della città, tramite la realizzazione di parcheggi intermodali dotati di biciclette da affidare agli utenti;

la definizione della circolazione pedonale-ciclistica e motorizzata all'interno del centro storico;

la realizzazione di una rete ciclabile nel verde per il tempo libero; la previsione di piste ciclabili lungo le strade extraurbane in progettazione, in considerazione della pericolosità derivante dalla velocità e dal tipo dei veicoli che principalmente ne dovrebbero usufruire;

la realizzazione di collegamenti ciclabili fra comuni.

Il piano per la circolazione su due ruote deve, per rispondere ai bisogni, soddisfare le seguenti tre condizioni:

a) consentire la maggior parte degli spostamenti su due ruote, sia in riferimento ai motivi degli spostamenti: lavoro, acquisti, scuola, visite, tempo libero, eccetera, sia per quanto riguarda il rapporto tra punto di origine e destinazione; tutti i quartieri della città devono poter comunicare tra loro attraverso un itinerario protetto e sistematico;

b) offrire buone condizioni di sicurezza agli utilizzatori;

c) favorire le due ruote come modo di spostamento integrato nella vita della città e cioè: i tragitti devono essere i più brevi

possibili e gli itinerari devono comportare un certo gradimento che incoraggi la loro utilizzazione.

L'articolo 1 definisce le finalità generali della legge e detta condizioni per il loro rispetto negli atti di programmazione e pianificazione territoriale in materia di viabilità e trasporti delle regioni e degli enti locali. Le disposizioni dettate dall'articolo 2 si riferiscono ai piani regionali dei trasporti e ai relativi piani di attuazione, agli accordi e alle convenzioni con le Ferrovie dello Stato spa e con le aziende di trasporto pubblico interurbano e alle modalità di finanziamento dei progetti dimostrativi da parte delle re-

gioni. Le caratteristiche tecniche dei percorsi ciclabili sono elencate dall'articolo 3, mentre all'articolo 4 si definisce il programma di tali percorsi, in modo da incentivare l'uso quotidiano della bicicletta come mezzo per il trasporto ordinario. Le quote previste per i contributi regionali sono stabilite dall'articolo 5 e la consultazione degli enti locali interessati, delle associazioni ambientaliste e delle associazioni ciclistiche dall'articolo 6. Gli ultimi due articoli si occupano dell'aggiornamento dei regolamenti edilizi con norme per la previsione dei parcheggi (articolo 7), e delle norme transitorie (articolo 8).

DISEGNO DI LEGGE

Art.1.

(Finalità generali)

1. La presente legge detta norme per l'adeguamento del sistema della viabilità di interesse regionale, limitatamente alle strade provinciali e comunali definite ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, al fine di agevolare il traffico ciclistico, in particolare per lo sviluppo dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto privato.

2. Negli atti di programmazione e pianificazione territoriale in materia di viabilità e trasporti della regione e degli enti locali, nonché nella progettazione e nella esecuzione di opere viarie, si osservano le disposizioni di cui alla presente legge, prevedendo le misure più idonee per la realizzazione di sistemi integrati basati sulla massima valorizzazione della mobilità ciclabile.

3. I nuovi strumenti urbanistici regionali e comunali o le varianti di quelli vigenti e i relativi piani di attuazione prevedono sedi viabili proprie dedicate al traffico ciclistico in contiguità alle strutture viarie e finalizzate alla costituzione di una rete di percorsi che consentano, in condizioni di sicurezza, la più ampia mobilità degli utenti, particolarmente nell'ambito dei centri abitati.

4. L'Ente nazionale per le strade (ANAS) prevede nei propri piani pluriennali la realizzazione di itinerari ciclabili lungo le direttrici di propria competenza.

Art. 2.

(Disposizioni particolari)

1. Nel quadro delle indicazioni dei piani regionali dei trasporti e dei relativi piani di attuazione, una quota non inferiore al 10 per cento della superficie destinata ai parcheggi auto previsti, adeguatamente attrezzata, è riservata al parcheggio di biciclette. Sono altresì previsti parcheggi riservati alle biciclette, adeguatamente attrezzati, in corrispondenza dei centri intermodali di trasporti pubblici.

2. Le regioni stabiliscono accordi e convenzioni con le Ferrovie dello Stato Spa e con le aziende di trasporto pubblico interurbano per promuovere il trasporto della bicicletta al seguito, ed altre formule di trasporto intermodale volte alla reciproca integrazione tra bicicletta e mezzo pubblico.

3. Gli obiettivi, le finalità e le disposizioni della presente legge costituiscono criterio fondamentale ed inderogabile per gli organi delle regioni in relazione:

a) alla definizione delle intese di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383;

b) al raggiungimento dell'accordo di programma di cui all'articolo 34 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

4. Le regioni finanziano annualmente progetti dimostrativi, selezionando tra i progetti esecutivi presentati quelli che per caratteristiche tecniche possono costituire occasione di sperimentazione e verifica di soluzioni costruttive ed organizzative delle attrezzature ciclabili. Le regioni curano la divulgazione di tali progetti, completati di dettagli, capitoli ed elenchi prezzi.

5. Le regioni finanziano le iniziative degli enti gestori di parchi e riserve naturali regionali per la realizzazione di attrezzature

ciclabili e per l'acquisto di biciclette da noleggiare in modo che la bicicletta diventi mezzo di frequentazione di tali aree nel rispetto delle specifiche caratteristiche ambientali.

Art. 3

(Caratteristiche tecniche dei percorsi ciclabili)

1. Ai fini della presente legge, per piste ciclabili o percorsi che agevolino il traffico ciclistico, si intendono:

a) sedi viabili proprie dedicate esclusivamente al traffico ciclistico, realizzate in ambito urbano ed extraurbano;

b) «strade residenziali», dove i mezzi motorizzati devono circolare ad una velocità non superiore ai 20 chilometri orari;

c) strade «a velocità moderata», dove i mezzi motorizzati, attraverso opportune modificazioni fisiche della sede stradale, devono circolare ad una velocità non superiore ai 30 chilometri orari;

d) piste ciclabili collocate sulla sede stradale che ospita il normale traffico automobilistico, adeguatamente separate con protezioni e segnalazioni che ne permettano l'esercizio in condizione di sicurezza;

e) piste ciclabili, adeguatamente segnalate, collocate in zone pedonali.

Art. 4.

(Piano dei percorsi ciclabili)

1. Le città metropolitane, le province, i comuni e gli enti gestori dei parchi e delle riserve naturali in attuazione delle norme tecniche per i percorsi ciclabili di cui all'articolo 5 presentano alle regioni il piano dei percorsi ciclabili, corredato di planimetrie e preventivi di massima per la realizza-

zione di condizioni di sicurezza delle opere per le reti a piste ciclabili, in modo da incentivare:

a) nei centri abitati l'uso quotidiano della bicicletta come mezzo per il trasporto ordinario;

b) nei parchi urbani, lungo i corsi d'acqua e nelle aree destinate a parco e riserve naturali regionali, l'uso della bicicletta come mezzo per la frequentazione delle suddette aree nel rispetto delle specifiche caratteristiche ambientali;

c) nella viabilità extraurbana l'uso della bicicletta al servizio tra due o più comuni.

2. Le regioni predispongono analogo programma lungo i corsi d'acqua di pertinenza del demanio regionale.

3. Il piano dei percorsi ciclabili indica i collegamenti con la rete della viabilità urbana ed interurbana, con il sistema dei trasporti pubblici, con le aree riservate ai pedoni.

4. L'esecuzione del piano avviene attraverso la realizzazione di programmi annuali corredati di progetti esecutivi di lotti funzionali.

5. I progetti esecutivi di cui al comma 4 sono considerati opere di pubblica utilità, comprese nelle opere di urbanizzazione primaria.

Art. 5.

(Contributi regionali)

1. Entro il 31 marzo di ogni anno, le città metropolitane, le province, i comuni e gli enti gestori dei parchi e delle riserve naturali presentano alle regioni il piano dei percorsi ciclabili di cui al comma 1 dell'articolo 4, completo del programma annuale e dei relativi progetti esecutivi, di cui al comma 4 del medesimo articolo 4.

2. Le regioni concedono annualmente ai soggetti di cui al comma 1 contributi in conto capitale:

a) sino al 25 per cento per i costi relativi ai piani, ai programmi ed ai progetti di cui all'articolo 4;

b) sino al 50 per cento per la costruzione di piste ciclabili e per la loro segnaletica compresa la progettazione esecutiva;

c) sino al 50 per cento per la realizzazione dei parcheggi attrezzati per le biciclette di cui al comma 1 dell'articolo 2.

Art. 6.

(Partecipazione)

1. Le regioni consultano annualmente gli enti locali interessati, le associazioni ambientaliste e le associazioni ciclistiche più rappresentative in merito ai piani, ai programmi ed ai progetti esecutivi predisposti ai sensi della presente legge.

2. Gli enti locali competenti consultano le associazioni ambientali e quelle ciclistiche maggiormente rappresentative in merito ai piani, ai programmi ed ai progetti esecutivi predisposti ai sensi della presente legge.

3. Le regioni, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono a realizzare e a diffondere una cartografia, da aggiornare periodicamente, della viabilità ciclistica regionale.

Art. 7.

(Disposizioni per gli enti locali)

1. I comuni aggiornano i regolamenti edilizi con norme per la previsione di parcheggi per le biciclette sia in caso di nuova edificazione, sia in caso di ristrutturazioni edilizie ed urbanistiche.

2. I piani regolatori generali dei comuni sono adeguati alle disposizioni della presente legge entro un anno dalla data della sua en-

trata in vigore. In caso di inutile decorrenza dei termini predetti non sono realizzate nuove strade carrabili, ancorché previste dagli strumenti urbanistici vigenti.

3. Le province, nell'ambito dei piani territoriali generali o settoriali di propria competenza, nonché nell'ambito dei propri programmi e progetti relativi alla viabilità, prevedono reti di piste ciclabili di collegamento tra i centri abitati delle province e percorsi per il tempo libero.

4. I progetti e gli interventi per la realizzazione di reti ciclabili urbane ed extraurbane sono redatti e realizzati in conformità a quanto previsto da un apposito regolamento che le regioni emanano entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Le città metropolitane, le province, i comuni e gli enti di gestione dei parchi e delle riserve naturali, nell'esercizio delle funzioni di propria competenza, assumono iniziative per incentivare l'attività di noleggio, custodia e servizio delle biciclette.

Art. 8.

(Norme transitorie)

1. Fino all'approvazione dei piani regolatori generali adeguati alle disposizioni della presente legge, la realizzazione di nuove strade ed il rifacimento delle strade esistenti prevedono la costruzione di piste ciclabili in sede propria per l'intero sviluppo delle infrastrutture medesime. Fino all'approvazione dei piani territoriali generali o settoriali di competenza provinciale di cui al comma 3 dell'articolo 7, la realizzazione di nuove strade provinciali ed il rifacimento di quelle esistenti prevedono la costruzione di piste ciclabili in sede propria per l'intero sviluppo delle infrastrutture medesime.

