

PROGETTO DI LEGGE

“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”

Di iniziativa dei Consiglieri:

Giuseppe Civati

Marco Cipriano

Arturo Squassina

Giuseppe Benigni

Franco Mirabelli

Ardemia Oriani

Luciano Pizzetti

Carlo Porcari

Stefano Tosi

Sara Valmaggi

Antonio Viotto

Gianfranco Concordati

RELAZIONE

“INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLISTICA”

Il presente progetto di legge ha lo scopo di promuovere la ciclabilità in tutti i suoi aspetti, come elemento della mobilità sostenibile urbana ed extra-urbana nella Regione Lombardia.

L'obiettivo del presente pdl è duplice: da un lato consentire, attraverso percorsi sicuri e protetti, un reale utilizzo della ciclabilità come alternativa soprattutto al mezzo privato, dall'altro lato sviluppare in modo compiuto una politica turistica fondata sull'uso delle due ruote.

La mobilità urbana, affidata prevalentemente alla motorizzazione privata, è soggetta a una crisi profonda: l'inquinamento dell'aria e gli effetti sulla salute pubblica sono sotto gli occhi di tutti. Occorre inoltre ricordare che l'inquinamento acustico, quello visivo o estetico, l'occupazione del suolo pubblico sottratto ad ogni altro utilizzo che non sia quello delle auto in sosta ed in movimento, ed infine i costi economici (anche in termini di infortunistica dovuta all'eccesso di utilizzo della motorizzazione privata) sono in costante crescita.

È necessario quindi pensare anche alle alternative di trasporto se davvero si vuole garantire la mobilità alle nostre città.

Una di queste alternative è costituita dalla bicicletta.

Lo sviluppo dell'utilizzo della bicicletta in città per contribuire a migliorare il traffico e l'ambiente urbano deve essere perseguito sia dagli amministratori pubblici locali, sia dai livelli superiori di governo regionali e nazionale, nell'ambito di appropriate politiche di trasporto e di tutela ambientale. Ma lo stesso obiettivo dovrebbe essere maggiormente condiviso anche dall'insieme dei cittadini sollecitati da politiche di partecipazione.

A titolo di esempio si può notare che gli spostamenti di breve raggio (fino a 10 km) incidono per oltre l'80% del totale, vale a dire mezz'ora di bicicletta.

La bicicletta rappresenta quindi una vera e propria alternativa.

In definitiva il sostegno alla circolazione delle biciclette non deve essere pensato come ad un mezzo per accontentare gli appassionati di questo mezzo di trasporto, ma piuttosto come una componente indispensabile della politica a favore della mobilità sostenibile.

Allo stesso modo una politica di sviluppo ed incentivo di un turismo dolce, attento al territorio, capace di valorizzare, perché li riutilizza, i molteplici segni lasciati dall'uomo nel corso dei secoli, rappresenta una doppia convenienza: economica perché attiva forme nuove e originali di fruizione, ambientale e territoriale perché valorizza e tutela manufatti e natura.

Il presente progetto di legge recepisce i principi della legge nazionale n°366 del 19 ottobre 1998 che detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

La legge 366/98 ha posto alcuni importanti novità rispetto alla precedente legge n°208 del 28 giugno 1991, tra cui nell'art. 6 la previsione della realizzazione di itinerari ad uso turistico, l'emanazione di un regolamento per fissare requisiti uniformi per le piste ciclabili (art. 7) e il trasferimento delle responsabilità di attuazione della legge alle regioni ed agli enti locali (art. 2).

Questo progetto di legge si collega al principale obiettivo della legge 366/98: quello della creazione di una rete ciclabile, in questo caso regionale, che tenga conto delle esigenze di mobilità a due ruote.

In altri termini, la pianificazione e la programmazione delle piste ciclabili sul territorio regionale diventa elemento centrale, insieme agli interventi attuati dagli enti locali sul territorio.

Nell'insieme il presente progetto di legge individua una serie di azioni attraverso forme e modi diversificati, (con l'obiettivo di incentivare la mobilità ciclistica in Regione Lombardia), in particolare:

Art. 1: contiene la finalità del progetto di legge (favorire la valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica in Regione Lombardia).

Art. 2: sono indicati in dettaglio gli interventi per la mobilità che possono essere realizzati. Interventi che vanno dalla realizzazione di infrastrutture utili al traffico ciclistico, (es. parcheggi per bici), alla creazione di piste ciclabili per terminare con la promozione della intermodalità (treno+bici, bus+bici).

Art. 3: indica i soggetti realizzatori degli interventi che favoriscono lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Art. 4: fa riferimento al momento centrale della programmazione delle piste ciclabili prevedendo la realizzazione un piano regionale approvato dalla Giunta regionale. Il piano regionale è aggiornato ogni tre anni ed è posto in relazione alle previsioni del Piano regionale del documento sulla mobilità.

Art. 5: recepisce una delle maggiori novità introdotte dalla legge 366/98. L'uso della bicicletta per valenza turistica (cicloturismo) che può acquistare rilevanza in virtù delle peculiarità della Regione Lombardia (laghi, montagna e centri di particolare interesse storico).

Art. 6: gestione e manutenzione dei tracciati.

Art. 7: forme di finanziamento. Il piano regionale della mobilità ciclistica prevede delle quote di partecipazione regionale per gli interventi proposti con contributi a fondo perduto, pari fino al 95% del costo dell'intervento.

Art. 8: norma finanziaria. La regione finanzia annualmente la presente legge sia con fondi propri sia con la destinazione del 2.5% dei proventi derivanti dalla tassa di possesso automobilistica.

ARTICOLO 1 - Finalità

1. La Regione Lombardia, nel quadro degli obiettivi fissati dalle legge 366/98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", redige il "Piano regionale della mobilità ciclistica" potenziando la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, con l'obiettivo primario di potenziare tutti i sistemi, di cui al successivo art. 2, per consentire lo sviluppo dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

ARTICOLO 2 - Tipologie degli interventi

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica devono rispettare le caratteristiche tecniche fissate dal regolamento di cui all'art. 7 della legge 366/98, ovvero le caratteristiche tecniche di cui al D.M 6.7.1992, n. 467 e relativa Circolare esplicativa n. 432 del 31.3.1993 e devono essere finalizzati alla progettazione e realizzazione di:

- a) reti urbane o extraurbane di piste o itinerari ciclabili;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture ad essi connesse.

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica, in conformità all'art. 6 della legge 366/98, possono comprendere:

- a) realizzazioni di sottopassi ciclabili;
- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
- d) messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
- e) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- f) reazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- g) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;
- h) realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato S.p.A. al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione del parcheggio per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta a seguito;

- i) realizzazione in intese con le aziende di trasporto pubblico e in concessione per l'integrazione del detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- j) l'ampliamento delle Z.T.L, le aree pedonali e le corsie riservate ai mezzi pubblici;
- k) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

ARTICOLO 3 - Soggetti realizzatori

1. La Regione Lombardia di concerto con gli enti locali progetta ed esegue gli interventi previsti dalla presente legge direttamente od in concorso con altri soggetti pubblici o privati. Con i soggetti pubblici, e segnatamente i comuni, la forma privilegiata di intervento è l'accordo di programma, nel quale vengono definite forme di intervento, modalità di contribuzione, specifiche tecniche.
2. La Giunta regionale redige un apposito regolamento per definire i contenuti specifici degli accordi di programma.

ARTICOLO 4 - Piano Regionale

1. La Giunta regionale, con apposita deliberazione, approva il "Piano regionale della mobilità ciclistica", al fine di creare di una rete ciclabile regionale da realizzarsi perseguendo obiettivi di intermodalità e di un fruizione alternativa e intelligente del territorio.
2. Il Piano regionale è aggiornato triennialmente, ed è posto in relazione alle previsioni del Piano regionale sulla mobilità.
3. Il Piano è definito previo accordo attraverso la conferenza dei servizi con Province e Comuni interessati, avendo sentito le proposte delle associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.
4. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana del primo piano triennale sono:
 - a) il raddoppio della rete ciclabile esistente;
 - b) la sua messa in sicurezza, attraverso specifica segnalazione;
 - c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

5. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana del primo piano triennale sono:
- a) creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari turistici attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale;
 - b) creazione di circuiti con fruizione giornaliera o plurigionaliera, connessi alla mobilità collettiva ed al sistema di navigazione dei laghi e dei fiumi e ad una rete di punti di ristoro.

ARTICOLO 5 - Utilizzo di linee ferroviarie dismesse, di argini di fiumi e torrenti, di tracciati di acquedotti dismessi. Recupero di vecchie stazioni e caselli.

1. Nel Piano regionale di cui all'art. 4 la Regione definisce strategici per la realizzazione del Piano l'utilizzo di alcuni manufatti specifici, segnatamente:
- a) L'area di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, che dev' essere utilizzata prioritariamente per la riconversione in piste ciclabili;
 - b) Gli argini dei fiumi e dei torrenti, i tracciati degli acquedotti dismessi, ove compatibili, possono essere utilizzati altresì al tal fine, fatto salvo il rispetto della norma vigente;
 - c) Viene altresì promosso il recupero conservativo, anche mediante apposite intese stipulate con l'ANAS, di ponti dismessi o altri manufatti stradali, da riutilizzarsi per agli attraversamenti ciclopedonali.

2. Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse, il Piano promuove, mediante apposite intese con la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il recupero e la conservazione quale bene storico-culturale ai sensi del decreto legislativo 28 ottobre 1999, n. 490, delle stazioni ferroviarie e caselli ferroviari dismessi insistenti sulla ex tratta ferroviaria, che, mediante specifico adeguamento funzionale, potranno essere destinati a strutture ricettive o punti di ristoro specializzate per l'ospitalità dei cicloturismi.

ARTICOLO 6 - Gestione e manutenzione

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal Piano regionale, così come i percorsi ed i tracciati preesistenti, è a carico dei Comuni nel cui territorio insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati che insistono su più di un territorio comunale devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria.

ARTICOLO 7 - Forme di finanziamento

1. La Regione finanzia con contributi a fondo perduto gli interventi previsti dal piano regionale.
2. La partecipazione della Regione potrà arrivare fino:
 - a) all'80% del costo del progetto in caso di interventi in sede urbana nei comuni lombardi;
 - b) all'95% per interventi di connessione con la rete della mobilità collettiva, sia in sede urbana che in sede turistica.
3. Per i servizi di supporto della rete degli itinerari turistici la partecipazione regionale è pari al 50%.
4. La quota di compartecipazione delle amministrazioni a parità di altri requisiti costituisce titolo per il finanziamento da parte della Regione.

ARTICOLO 8 - Norma finanziaria

1. La Regione finanzia annualmente la presente legge sia con fondi propri sia con la destinazione del 2,5% dei proventi derivanti dalla tassa di possesso automobilistica.