

Disegno di legge n. 649 del 1.08.07 (primo firmatario)

Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica come mezzo di trasporto alternativo all'uso dei veicoli a motore ai fini della salvaguardia dell'ambiente e dello sviluppo turistico dei territori attraversati

RELAZIONE DEL DEPUTATO PROPONENTE

Onorevoli colleghi,

il presente disegno di legge intende promuovere, in linea con gli orientamenti della legge n. 366 del 1998, lo sviluppo della mobilità ciclistica nella nostra Regione, in quanto mezzo di trasporto alternativo all'uso dei veicoli a motore, che risponde ad una duplice esigenza: quella del miglioramento dell'ambiente e quella dello sviluppo turistico del territorio attraversato che l'uso della bicicletta permette di realizzare.

Incentivare l'uso della bicicletta contribuisce, infatti, non solo al decongestionamento del traffico ed a ridurre gli attuali livelli di inquinamento acustico, ma favorisce anche il benessere fisico e la conoscenza e lo sviluppo delle zone turistiche del nostro territorio.

In tale direzione il disegno di legge dà impulso ed incentivo all'uso della bicicletta, anche per rispondere ad un nuovo modo di vivere la città e l'ambiente, promuovendo processi integrati di mobilità ciclistica che richiedono il supporto programmatico e finanziario sia della Regione che degli enti attuatori, in aggiunta agli stanziamenti, non sufficienti, previsti dalla legge n. 366 del 1998.

Sostenere la mobilità ciclistica significa altresì rispondere al crescente interesse verso forme di turismo che ricercano qualità ambientale, contatto con la natura, riscoperta delle tradizioni, attività fisica.

A ciò va aggiunta la possibilità che molte infrastrutture create nel passato ed oggi non più utilizzate, come ad esempio, le ferrovie dismesse e le alzaie dei canali possano essere recuperate' ad una funzione di mobilità in percorsi verdi', dedicati ad un traffico lento ovvero ad una circolazione dolce' sul territorio.

Allo stesso modo i percorsi verdi' realizzati lungo le linee ferroviarie dismesse, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze si configurano come patrimonio da preservare e un'occasione di crescita culturale' per gli utilizzatori.

Gli edifici presenti, inoltre, vengono valorizzati tramite il loro riutilizzo per offrire una serie di servizi (bar, ristoranti, hotel, ostelli, musei, centri di noleggio attrezzature etc.).

Favorire la mobilità ciclistica ha, pertanto, diverse valenze:

1) ecologica, per i percorsi che riguardano i boschi, i prati, i litorali marini, etc. e possono rappresentare uno strumento di tutela ambientale;

2) turistica, per i percorsi che attraversano luoghi contraddistinti da paesaggi di alto prestigio estetico;

3) di trasporto per una mobilità lenta o dolce', per quei percorsi che collegano fra loro le abitazioni, i luoghi di lavoro, le scuole, i parchi, le aree commerciali, i servizi sociali, e costituisce una grande opportunità per concretizzare una mobilità non inquinante, com'è quella dei mezzi non a motore;

4) educativa, per i percorsi ciclistici che collegano tra loro le risorse naturali, storiche e culturali del territorio.

Alla luce di tali e molteplici valenze incentivare la mobilità ciclistica costituisce, a nostro avviso, un obiettivo prioritario che va perseguito non solo dagli amministratori pubblici locali ma anche dal Governo regionale attraverso appropriate politiche di trasporto e di tutela ambientale, cui gli stessi cittadini debbono essere coinvolti da politiche di partecipazione.

Per fare un esempio, mezz'ora di bicicletta, corrisponde agli spostamenti di breve raggio (fino a 10 km) che incidono oltre l'80 per cento del totale dei nostri spostamenti.

Il sostegno alla circolazione delle biciclette non rappresenta, dunque, un mero mezzo per accontentare gli appassionati di questo mezzo di trasporto, ma piuttosto una componente indispensabile della politica a favore della mobilità sostenibile e nel contempo un incentivo al turismo cosiddetto dolce, capace di valorizzare attraverso il riutilizzo, i molteplici segni lasciati dall'uomo nel corso dei secoli con una doppia convenienza: economica ed ambientale.

L'articolo 1 del presente disegno di legge, che sottoponiamo all'approvazione dell'Assemblea regionale, indica le finalità della legge il cui obiettivo primario è quello di incentivare lo sviluppo dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

All'articolo 2 sono indicati in dettaglio gli interventi per la mobilità ciclistica; interventi che vanno dalla realizzazione di infrastrutture utili al traffico ciclistico, (es. parcheggi per bici, segnaletica luminosa specializzata per il traffico ciclistico), alla creazione di piste ciclabili, per terminare con la promozione della intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico (treno+bici, bus+bici).

L'articolo 3 indica i soggetti realizzatori degli

interventi che favoriscono lo sviluppo della mobilità ciclistica.

L'articolo 4 fa riferimento al momento centrale della programmazione delle piste ciclabili ovvero la realizzazione del Piano regionale della mobilità ciclistica.

L'articolo 5 disciplina l'utilizzo di linee ferroviarie dismesse, di argini di fiumi e torrenti: di tracciati di acquedotti dismessi, nonché il recupero di vecchie stazioni e caselli da destinare a strutture ricettive o punti di ristoro specializzate per l'ospitalità del cicloturismo.

L'articolo 6 disciplina la gestione e la manutenzione dei tracciati e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal piano regionale e dei percorsi e tracciati preesistenti.

L'articolo 7 concerne le forme di finanziamento della legge.

----O----

DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA PARLAMENTARE

Art. 1. Finalità

1. La Regione, in armonia con gli obiettivi fissati dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, interviene a sostegno della mobilità ciclistica come una componente indispensabile della politica a favore della mobilità sostenibile e come incentivo al turismo cosiddetto dolce.

2. Ai fini di cui al comma 1 la Regione redige il Piano regionale della mobilità ciclistica con l'obiettivo primario di potenziare tutti i sistemi, di cui all' articolo 2, per consentire lo sviluppo dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

Art. 2. Tipologie degli interventi

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica devono rispettare le caratteristiche tecniche fissate dal regolamento di cui all'articolo 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ovvero le caratteristiche tecniche di cui al decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557, 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 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 Rete ferroviaria italiana 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 di intese con le aziende di trasporto pubblico e in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- j) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

Art. 3. Soggetti realizzatori

1. La Regione, 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.

Art. 4. Piano regionale

1. L'Assessore regionale per il turismo, le comunicazioni e i trasporti con proprio decreto, previo parere della Giunta di Governo, approva il Piano regionale della mobilità ciclistica, al fine di creare una rete ciclabile regionale da realizzarsi perseguendo obiettivi di intermodalità e di una fruizione alternativa ed intelligente del territorio.

2. Il Piano regionale è aggiornato triennialmente, ed è posto in relazione alle previsioni del Piano regionale dei trasporti.

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 plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva e ad una rete di punti di ristoro.

Art. 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'articolo 4 la Regione definisce strategici per la realizzazione del piano l'utilizzo di alcuni manufatti specifici, e segnatamente:

a) l'area di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, che deve essere utilizzata prioritariamente per la riconversione in piste ciclabili;

b) gli argini dei fiumi e dei torrenti, i tracciati degli acquedotti dismessi, che, ove compatibili, possono essere utilizzati a tal fine, fatto salvo il rispetto della normativa vigente;

2. E' altresì promosso il recupero conservativo, anche mediante apposite intese stipulate con l'ANAS, di

ponti dismessi o altri manufatti stradali, da riutilizzarsi per gli attraversamenti ciclopedonali.

3. 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, possono essere destinati a strutture ricettive o punti di ristoro specializzate per l'ospitalità dei cicloturismi.

Art. 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.

2. 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.

Art. 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 per cento del costo del progetto in caso di interventi in sede urbana nei comuni della Regione;

b) al 95 per cento 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 per cento.

4. La quota di compartecipazione delle amministrazioni a parità di altri requisiti costituisce titolo per il finanziamento da parte della Regione.

Art. 8.

Disposizioni finali

1. La presente legge sarà pubblicata nella Gazzetta ufficiale della Regione siciliana ed entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione.

2. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare la e di farla osservare come legge della Regione.