

Onorevoli colleghi,

la presente iniziativa legislativa ha per scopo di promuovere la ciclabilità in tutti i suoi aspetti, quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extra - urbana nella Regione Siciliana.

La mobilità urbana affidata prevalentemente alla motorizzazione privata è in crisi profonda: l'inquinamento dell'aria e gli effetti negativi sulla salute pubblica sono sotto gli occhi di tutti. Occorre ricordare anche l'inquinamento acustico, quello visivo, 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 ed in termini di infortunistica della motorizzazione privata in costante crescita.

E' necessario quindi pensare anche alle alternative di trasporto se davvero si vuole garantire la mobilità nelle 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 è opportuno che venga perseguito sia dagli amministratori pubblici locali, sia dai superiori livelli di governo regionali e nazionale, nell'ambito di appropriate politiche dei trasporti ed ambientali. Ma lo stesso obiettivo dovrebbe essere maggiormente condiviso anche dall'insieme dei cittadini, tenuto conto che, se migliorano traffico ed ambiente, si hanno vantaggi per

tutti.

A titolo di esempio si può dire che fra tutti i tragitti in automobile, circa la metà, sono più brevi di 7,5 km, vale a dire mezz'ora di bicicletta. La bicicletta rappresenta quindi una vera e propria alternativa a quasi la metà degli spostamenti brevi effettuati in automobile.

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

La presente iniziativa legislativa recepisce i principi della legge 19 ottobre 1998, n.366 che detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

La L.366/98 ha posto alcuni importanti novità rispetto alla precedente legge 28 giugno 1991, n.208 tra cui la previsione della realizzazione di itinerari ad uso turistico, l'emanazione di un regolamento per fissare requisiti uniformi per le piste ciclabili ed il trasferimento, in linea con i nuovi orientamenti di stampo federalista, delle responsabilità di attuazione della legge alle regioni ed agli enti locali.

Questa legge comunque si ricollega 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, con l'intervento in sede di attuazione degli enti locali direttamente od in concorso con altri soggetti pubblici o privati. Si vuole cercare di evitare la creazione di opere inutili come le piste ciclabili isolate da un contesto realizzate solo per sfruttare gli eventuali finanziamenti.

L'art. 1 contiene la finalità della legge (favorire la valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica in Sicilia).

L'art. 2, nell'affermare che gli interventi per la mobilità ciclistica devono rispettare le caratteristiche tecniche fissate dal regolamento di cui all'articolo 7 della legge n.366/98, specifica che essi devono essere finalizzati alla progettazione e realizzazione di piste ed itinerari ciclabili urbane ed extraurbane ed itinerari ciclabili turistici e infrastrutture ad essi connesse. Viene innanzitutto recepito dal regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, approvato con decreto 30 novembre 1999, n.557 il concetto di itinerario ciclabile, per superare il concetto limitato di pista ciclabile ed introdurre quella di percorso, non necessariamente in sede riservata, ma anche in promiscuo con pedoni e veicoli a motore. Il d.d.l. riprende l'importante novità introdotta dalla L.366/98 rispetto alla precedente normativa e cioè la realizzazione di itinerari ad uso turistico. Oltre che riguardare il miglioramento della mobilità urbana, l'utilizzo della bicicletta può avere infatti una valenza turistica. Si va sempre più sviluppando infatti, specialmente nelle

Regioni dell'Europa settentrionale, la realizzazione di itinerari ciclabili lungo luoghi di particolare interesse storico, paesaggistico e culturale, che attraggono flussi turistici notevoli di persone che prediligono questa forma di turismo denominata cicloturismo. Il cicloturismo in una regione come la Sicilia potrebbe avere una forte opportunità di sviluppo grazie alle risorse climatiche, paesaggistiche e culturali.

Il prosieguo dell'articolo indica in dettaglio gli interventi per la mobilità che possono essere realizzati, riprendendoli dall'art. 6 della L.366/98, interventi che vanno dalla realizzazione di infrastrutture utili al traffico ciclistico, quali i parcheggi, fino alla promozione della intermodalità (treno + bici, bus + bici), peraltro presente tra gli obiettivi del Piano regionale dei trasporti e della mobilità (Piano Direttore), mediante apposite intese con le aziende di trasporto.

L'art. 3, indica negli enti locali e negli enti gestori dei parchi regionali e delle riserve naturali i soggetti responsabili dell'attuazione della presente legge.

Le disposizioni contenute nell'art. 4 e 5 sono intese principalmente a favorire la previsione delle piste ciclabili in sede di pianificazione urbanistica.

L'art. 4 al primo comma richiama le modifiche al D.lgs. n.285/92 (codice della strada) introdotte dall'articolo 10 della l.366/98, in particolare il comma 4-bis dell'articolo 13 (inserimento di una pista ciclabile per le strade di nuova costruzione) ed il

comma 2-bis dell'art.14 (realizzazione di percorsi ciclabili adiacenti da parte degli enti proprietari delle strade in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale).

I commi 2 e 3 si riferiscono alla previsione delle piste ciclabili in sede di pianificazione urbanistica provinciale e comunale, per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano.

Il comma 4 prevede il caso dell'approvazione dei consigli comunali di progetti di piste ciclabili non previsti dagli strumenti urbanistici comunali e stabilisce che in questo caso si applica l'articolo 19 del DPR 8 giugno 2001, n.327.

Il comma 5 si riferisce alle disposizioni dell'art 7 della l.r.n.65 /81 che si applicano alla realizzazione delle piste ciclabili di competenza delle città metropolitane.

L' art. 5 ai commi 1 e 2 detta le disposizioni volte allo snellimento delle procedure, riferendosi alla conferenza di servizi o agli accordi di programma, nel caso di più soggetti coinvolti nella realizzazione di un percorso ciclabile.

L'art. 6 fa riferimento al momento centrale della programmazione delle piste ciclabili prevedendo un Piano regionale degli itinerari ciclabili integrati approvato dall'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità, Piano che costituisce parte integrante del piano regionale dei trasporti e della mobilità.

L'art. 7 recepisce una delle maggiori novità introdotte dalla L. 366/98: l'utilizzo delle tratte ferroviarie dismesse e degli argini dei fiumi per la

realizzazione di piste ciclabili, a cui si aggiungono, in questa sede, i tracciati degli acquedotti. In Sicilia questo principio acquista una particolare rilevanza in virtù del numero elevato di vecchie ferrovie che collegano centri di particolare interesse turistico, quale ad esempio la linea Noto-Pachino o la Menfi - Portopalo.

La norma è finalizzata in ultima analisi alla promozione degli itinerari ciclabili turistici tanto è vero che viene previsto il recupero dei caselli ferroviari e stazioni ferroviarie e il loro adeguamento funzionale in strutture recettive.

L'art. 8 prevede che l'itinerario programmato in sede regionale attraversi più Comuni: in questo caso i Comuni interessati potranno stipulare apposito accordo di programma per la realizzazione, e ciascuno di essi concorrerà per la propria quota. Viene altresì ribadita la previsione introdotta nel codice della strada, dell'utilizzo del 20% dei proventi delle contravvenzioni per la realizzazione di piste ciclabili in sede comunale.

L'art. 9 fa riferimento ancora una volta al momento centrale della programmazione regionale dei percorsi ciclabili, con l'intervento degli enti locali interessati in sede di attuazione del programma degli interventi. La Regione interviene mediante approvazione di piani di riparto delle risorse finanziarie, stanziare in Bilancio, erogando un contributo in conto capitale nella misura del 80% del costo effettivo del singolo intervento.

---O---

DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA PARLAMENTARE

Art. 1

Finalità

1. La presente legge intende promuovere la valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica nel territorio della Regione Siciliana nel quadro degli obiettivi fissati dalla legge 19 ottobre 1998 n. 366 Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica .

Art. 2

Interventi per la mobilità ciclistica

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica devono rispettare le caratteristiche tecniche fissate dal decreto ministeriale 30 novembre 1999, n.557 e successive modificazioni, e devono essere finalizzati alla progettazione e realizzazione di:

- a) piste o itinerari ciclabili urbani o extraurbani;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture ad essi connesse.

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica, in conformità all'art. 6 della legge 19 ottobre 1998, n.366 possono ricomprendere:

a) realizzazione di ponti e 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 tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;

f) redazione di cartografia specializzata;

g) posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili;

h) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;

i) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;

l) 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 di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;

m) realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o 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;

n) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del trasporto ciclistico.

### Art. 3

#### Enti realizzatori degli interventi

1. Gli enti locali progettano ed eseguono gli interventi previsti dalla presente legge direttamente od in concorso con altri soggetti pubblici o privati.

2. Nell'ambito del territorio dei parchi e delle riserve naturali regionali, gli enti gestori, d'intesa con gli enti locali interessati, provvedono alla progettazione e realizzazione di piste ciclopedonali.

### Art.4

#### Pianificazione urbanistica provinciale e comunale

1.Ferme restando le disposizioni contenute nell'articolo 13 comma 4-bis e nell'articolo 14 comma 2-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 e

successive modifiche, dalla data di entrata in vigore della presente legge gli enti locali anche in sede di redazione o revisione del piano regolatore generale e dei piani regolatori particolareggiati in corso, valuteranno la possibilità di realizzare piste ciclabili all'interno della viabilità esistente ovvero in sede propria.

2. I piani territoriali provinciali devono prevedere sedi viabili proprie dedicate al traffico ciclistico con riguardo alla viabilità provinciale ed al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni.

3. I comuni, limitatamente alla viabilità comunale e le città metropolitane, limitatamente alla viabilità provinciale, predispongono progetti nel quadro di programmi pluriennali che individuano come priorità i collegamenti ciclabili con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete del trasporto pubblico, con gli uffici e con le aree di diporto e turistiche.

4. Per l'approvazione da parte dei consigli comunali dei progetti delle piste ciclabili non previsti dagli strumenti urbanistici comunali si applica l'articolo 19 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n.327.

#### Art.5

Conferenze di servizi. Accordi di programma

1. Al fine di acquisire gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per i progetti degli interventi di cui all'articolo 2, può essere convocata un'apposita conferenza di servizi.

2. Ove l'attuazione degli interventi richieda l'azione integrata e coordinata dell'Ente nazionale per le strade, delle province, dei comuni e della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può essere promossa la conclusione di appositi accordi di programma.

#### Art.6

##### Piano regionale degli itinerari ciclabili

1. L'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità e i trasporti con proprio decreto approva il Piano regionale degli itinerari ciclabili integrati, che costituisce parte integrante del Piano regionale dei trasporti e della mobilità, al fine della creazione di una rete ciclabile regionale da realizzarsi perseguendo obiettivi di intermodalità e di un'alternativa fruizione del territorio. Il Piano regionale degli itinerari ciclabili integrati è aggiornato secondo le previsioni del Piano regionale dei trasporti e della mobilità.

#### Art.7

Utilizzo di linee ferroviarie dismesse, di argini di fiumi e torrenti di tracciati di acquedotti dimessi.

Recupero vecchie stazioni e caselli

1. Al fine della realizzazione degli itinerari ciclabili integrati, l'area di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la riconversione in piste ciclabili.

2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti, i tracciati degli acquedotti dimessi, ove compatibili, possono essere utilizzati, altresì a tal fine, fatto salvo il rispetto della normativa vigente.

3. Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse, l'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità 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 cicloturisti, anche in deroga alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali.

4 L'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità promuove, altresì, il recupero conservativo, mediante apposite intese, stipulate con l'ANAS, di ponti dismessi o altri manufatti stradali, da riutilizzarsi per gli attraversamenti ciclopedonali.

Art. 8

Partecipazione finanziaria degli enti locali per progetti comuni.

Finanziamento piste ciclabili in ambito urbano  
collegate ad itinerari inseriti nel Piano regionale

1. Nell'ambito degli itinerari approvati in sede di Piano regionale degli itinerari ciclabili, i Comuni attraversati dal medesimo itinerario potranno stipulare apposito accordo di programma per la realizzazione, e ciascun Comune concorrerà per la quota parte del costo del progetto complessivo. Ciascun Comune sarà responsabile degli interventi di manutenzione della pista ciclabile per la parte che graverà sul territorio comunale attraversato.

2. Qualora gli itinerari extraurbani approvati nel suddetto Piano prevedano immissione nei centri urbani, i comuni interessati potranno presentare progetti di piste ciclabili in ambito urbano.

3. Per la realizzazione di altre piste ciclabili in ambito urbano i comuni provvederanno utilizzando i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie in misura non inferiori al 20 per cento conformemente a quanto previsto dall'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285 e successive modifiche.

Art.9

Piani di riparto

1. L'Assessore Regionale Infrastrutture e Mobilità, provvede annualmente con proprio decreto a fissare le priorità, i termini e le modalità di presentazione dei progetti per la realizzazione degli itinerari inseriti nel Piano regionale di cui all'art.6

2. L'Assessore regionale Infrastrutture e Mobilità, sulla base dei progetti pervenuti secondo le priorità fissate, approva annualmente il piano regionale di riparto dei finanziamenti della mobilità ciclistica, concedendo ai singoli comuni e loro consorzi ed alle province, ai parchi regionali e riserve, contributi in conto capitale nella misura del 80 per cento del costo dell'intervento.

3. Il contributo pubblico pari al 80 per cento del costo dell'intervento trova annualmente copertura finanziaria in sede di approvazione della legge di bilancio regionale.

4. La restante quota del 20 per cento graverà sui bilanci degli enti proponenti.

#### Art.10

##### Norma finale

1. La presente legge sarà pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana.

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

Regione.