

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Sen. Francesco Ferrante,.....

“Interventi per lo sviluppo e la tutela della mobilità ciclistica”

On. Colleghi: questo disegno di legge ha lo scopo di recepire nella nostra legislazione le richieste formulate nell'appello "Salviamo i ciclisti". In sostanza si vuole intervenire per fermare il drammatico numero di incidenti, spesso mortali, del quale sono testimoni le strade delle nostre città. Il tutto è partito dalla campagna "Cities fit for cycling" del Times a sostegno della sicurezza dei ciclisti. Il noto quotidiano di Londra, il 2 febbraio scorso, dopo un grave incidente subito in novembre da una sua giornalista ora in coma, aveva aperto la sua homepage con un appello, chiedendo al governo inglese una serie di azioni da porre immediatamente in campo per tentare di fermare una strage che ha contato, in 10 anni, ben 1.275 ciclisti uccisi.

Successivamente è arrivato anche in Italia, rilanciato da decine di blogger e di siti dedicati al mondo delle mobilità ciclistica. Raggiungendo in pochi giorni oltre 20 mila adesioni, che di giorno in giorno stanno aumentando.

Anche perché in Italia il dato inglese drammaticamente raddoppia. In 10 anni in Italia sono stati 2.556 i ciclisti vittime della strada. Nel 2010 il nostro è stato il terzo Paese europeo per numero di morti tra i ciclisti che percorrono le strade, 263 contro i 462 della Germania e i 280 della Polonia.

Questi numeri drammatici derivano anche dal cronico ritardo delle nostre città, rispetto al resto dell'Europa, di dotarsi di piste ciclabili.

E' giunto il momento di riconoscere, ad ogni livello amministrativo e politico, la ciclabilità non solo come parte integrante della moderna mobilità quotidiana ma come soluzione efficace e a impatto zero per gli spostamenti cittadini personali su mezzo privato. Deve essere riconosciuto l'elevato valore sociale della mobilità ciclistica. Il suo sviluppo e la sua tutela, nel nostro Paese lungamente sottovalutati e anzi depressi dall'attenzione centrata sulla mobilità a motore gli attuali standard europei, già da anni a livelli altissimi e in Italia quasi inesistenti. La sicurezza delle persone che scelgono di spostarsi in bici deve essere considerata una priorità, da raggiungere soprattutto e in prima battuta attraverso la limitazione e la moderazione del traffico veicolare a motore. L'attenzione del legislatore alla sicurezza si deve concentrare su decise azioni di limitazione della velocità in ambito urbano.

L'approvazione di questo disegno di legge, a costo zero per le casse dello Stato, vorrebbe dire che anche in Italia, finalmente, si vuole favorire la cultura del rispetto delle regole della circolazione stradale, dando maggiore tutela e sicurezza a chi utilizza la mobilità ciclistica, in modo anche di favorirne la sempre maggiore diffusione, inoltre sarebbe anche un contributo a ridurre, ove possibile, la quota di spostamenti su auto privata a vantaggio di un sistema di mobilità che porterebbe innegabili vantaggi da diversi punti di vista, quali solo ad esempi esplicativi quelli ambientali e trasportistici.

DISEGNO DI LEGGE

“Interventi per lo sviluppo e la tutela della mobilità ciclistica”

Articolo 1 (Finalità)

1. La presente legge ha la finalità di favorire la cultura del rispetto delle regole della circolazione stradale, dando maggiore tutela a chi utilizza la mobilità ciclistica, nonché ad incentivare e sviluppare l'uso della mobilità ciclistica.

Articolo 2 (Obbligo per gli autoarticolati di dotarsi di strumenti tecnici a tutela della mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture emana entro 90 giorni, dall'approvazione della presente legge, un decreto che introduca, nel Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, e nel regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, l'obbligo per gli autoarticolati che transitano nei centri urbani di essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza e altri strumenti tecnici che tutelino la mobilità ciclistica e le relative norme tecniche di applicazione

Articolo 3 (Impiantistica e strumenti tecnici incroci pericolosi)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture sentite le Regioni e gli enti locali, entro 90 giorni, dalla approvazione della presente legge, realizza, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, il monitoraggio degli incroci più pericolosi affinché entro i successivi 90 giorni siano impiantati, nelle suddette aree, semafori preferenziali per i ciclisti, specchi e altri strumenti tecnici che permettano ai guidatori di autoarticolati, autovetture e di moto e ciclomotori di individuare la presenza dei fruitori della mobilità ciclistica.

Articolo 4 (Monitoraggio mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture entro 90 giorni, dalla approvazione della presente legge, realizza, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, un'indagine nazionale per determinare il numero di persone che utilizzano la mobilità ciclistica, le aree interessate dalla mobilità ciclistica, il numero totale di chilometri di piste ciclabili e la loro dislocazione nelle diverse aree del Paese, nonché il numero dei ciclisti oggetto di incidenti. Tale indagine deve avere cadenza annuale e deve essere illustrata, entro il 31 dicembre di ogni anno alle competenti Commissioni Parlamentari.

Articolo 5 (Trasferimento del 2% del budget delle società gestori autostradali per la realizzazione di piste ciclabili)

1. E' fatto obbligo alle società che gestiscono strade e autostrade di destinare il 2% del proprio budget agli enti locali per la realizzazione di piste ciclabili. Il Ministero dell'economia e delle

Finanze d'intesa con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture emana entro 90 giorni, dalla approvazione della presente legge, un decreto che stabilisce le modalità e i criteri del trasferimento di risorse di cui al presente articolo.

Articolo 6
(Test di guida)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture entro 90 giorni, dall'approvazione della presente legge, emana un decreto che introduca, nel Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, e nel regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, i criteri, le modalità e i principi per la realizzazione di corsi di formazione, atti a migliorare la sicurezza per quanti usufruiscono della mobilità ciclista. La partecipazione ai corsi di cui al presente articolo diventa requisito obbligatorio per il conseguimento della patente di guida.

Articolo 7
(Limiti di velocità in aree residenziali)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture entro 90 giorni, dall'entrata in vigore della presente legge, emana un decreto che introduca, nel Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, e nel regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, l'obbligo del limite di 30 km/h di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili.

Articolo 8
(Affidamento ad aziende private e pubbliche delle realizzazione e gestione delle piste ciclabili)

1. Le aziende private o pubbliche o a persone fisiche possono sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili anche attraverso l'attività di gestione di noleggi biciclette nelle suddette aree.

Articolo 9
(Istituzione di un commissario alla mobilità ciclistica)

1. Al comma 1 dell'articolo 3 del decreto ministeriale del 27 marzo 1998 dopo le parole "...responsabile della mobilità aziendale..." sono aggiunte le seguenti parole "...e uno con specifiche competenze in materia di mobilità ciclistica...";
2. al comma 3 dell'articolo 3 del decreto ministeriale del 27 marzo 1998 dopo le parole "...struttura di supporto e coordinamento,..." aggiungere le seguenti parole "...all'interno della quale devono essere individuate specifiche responsabilità con competenze sulla mobilità ciclistica,...".

Articolo 10
(Aumento delle sanzioni amministrative)

1. Le sanzioni amministrative pecuniari previste dall'articolo 141 del Decreto Legislativo N. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, sono raddoppiate.

Articolo 11
(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni della presente legge entrano in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale