

A RUOTA LIBERA

CONVEGNO NAZIONALE SULLA MOBILITA' CICLISTICA

Lodi, Parco Tecnologico Padano - 31 marzo 2006

DOCUMENTO DI SINTESI DEI LAVORI

E' costituito in seno al convegno il gruppo di lavoro incaricato della sintesi dei lavori e della redazione del presente documento di sintesi.

Il gruppo è coordinato da

Dott. **Albano Marcarini** Presidente di Co.Mo.Do (Confederazione Mobilità Dolce)

Ed è composta da:

dott. **Luigi Riccardi** Presidente della F.I.A.B. (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Dott. **Claudio Pedroni** Responsabile Tecnico della F.I.A.B.

Arch. **Fabio Lopez Nunes** Direttore del Settore Parchi e Mobilità Ciclabile della Provincia di Milano

Avv. **Claudio Linzola** Consulente Giuridico del Parco Adda Sud

Arch. **Savino Garilli** Dirigente del Settore Viabilità della Provincia di Lodi

Il Gruppo di lavoro costituitosi in seno al convegno "**A RUOTA LIBERA – Verso una rete ciclabile nazionale**", tenutosi in Lodi, presso la sala convegni del Parco Tecnologico Padano, il giorno 31.3.2006

Esaminati gli atti di preparazione del convegno.

Uditi gli interventi dei relatori.

Viste le esperienze degli Enti convenuti.

Tenuto conto degli interventi dei partecipanti.

Propone, a tutte le amministrazioni locali, il presente documento, da sottoporre all'attenzione del governo nazionale perché attivi la predisposizione di uno specifico apparato normativo concernente la rete ciclabile nazionale.

"Premesso che:

- *la bicicletta ha conosciuto in questi anni un deciso rilancio, qualificandosi sulle brevi distanze come una valida alternativa ai mezzi a motore ed anche sulle più lunghe ove integrata con il trasporto pubblico ;*
- *la rete ciclabile – costituita da apposite dotazioni infrastrutturali (quali piste ciclabili, sottopassi, passerelle, aree di sosta) e presidiata da provvedimenti di moderazione del traffico - risponde all'esigenza di chi, dovendosi spostare per motivi di lavoro, di studio,*

di svago e turismo, intende optare per un mezzo di trasporto pratico, economico e assolutamente non inquinante;

- *diverse realtà provinciali e comunali si stanno dotando di reti di percorsi ciclabili sempre più articolate e diffuse;*
- *sempre più frequentemente le reti ciclistiche locali si intrecciano con i grandi percorsi europei e si integrano con altre modalità di trasporto, ponendo le basi per un sistema di mobilità ecologica e compatibile ;*
- *le reti ciclabili costituiscono occasione di fruizione e valorizzazione turistica del territorio;*
- *le reti ciclabili costituiscono occasione di valorizzazione paesaggistica dei territori attraversati;*
- *le reti ciclabili sono formate da percorsi in sede propria, percorsi arginali, su strade interpoderali e su percorsi promiscui qualora sia possibile assicurare la compatibilità e la sicurezza del transito ciclistico;*
- *già oggi in molte realtà italiane oltre il 10% degli spostamenti viene effettuato utilizzando la bicicletta;*
- *lo sviluppo delle reti ciclabili costituisce occasione strategica tanto nell'ottica di riduzione dell'inquinamento atmosferico, quanto per il miglioramento del traffico, che per la valorizzazione turistica del territorio;*

Rilevato che:

- *la normativa vigente in materia, è costituita dal Codice della Strada che contempla le piste ciclabili e i percorsi ciclabili nonché dalla normativa applicativa, costituita dal D.M. LL.PP. n. 557 del 30.11.1999, che contiene le norme tecniche per la costruzione delle piste ciclabili, in applicazione della Legge 19.10.1998 n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”;*
- *il Codice della strada prevede le indicazioni segnaletiche essenziali, limitatamente all'individuazione della pista ciclopeditone quale percorso “dedicato a determinate categorie di veicoli”;*
- *la segnaletica dei percorsi ciclabili si presenta spesso insufficiente a rappresentare le norme di comportamento dell'utenza e a fornire indicazioni alle manovre ed all'orientamento del ciclista;*
- *in tale quadro le realtà locali spesso interpretano in maniera autonoma lo sviluppo della segnaletica di indicazione con caratteri disomogenei rispetto ai territori limitrofi;*
- *le norme di sicurezza previste dal codice della strada e dalle normative specifiche sulle protezioni marginali (Decreto Ministeriale 20/2/1992)individuano dispositivi che, ancorché efficaci, non si rivelano sempre adatti alle necessità di arredo delle piste ciclabili e di sicurezza per i ciclisti;*
- *in assenza di specifiche indicazioni le interferenze tra le piste ciclabili e la rete stradale sono lasciate alla discrezionalità dei progettisti che talvolta individuano soluzioni*

progettuali di dubbia efficacia sia in termini di sicurezza, sia in termini di fruibilità delle piste;

- *manca una normativa aggiornata che consenta la fruibilità delle strade d'argine e delle strade alzaie quali percorsi ciclabili, che garantisca la sicurezza per l'utenza con adeguati presidi;*

Ritenuto che

- *la rete ciclabile debba essere considerata come un vera e propria rete infrastrutturale di livello nazionale, al pari della rete stradale e ferroviaria, inserita nelle reti ciclabili di livello europeo, integrata con le altre modalità di trasporto;*
- *la segnaletica della rete ciclabile debba presentare caratteri uniformi ed omogenei su tutto il territorio nazionale, prevedendo adeguate ed efficaci rappresentazioni relativamente alle norme di comportamento e alle indicazioni per utenza;*
- *le norme di comportamento, di sicurezza e di uso delle sedi ciclabili, debbano essere disciplinate giuridicamente in modo unitario, omogeneo, anche sotto il profilo sanzionatorio ed in armonia con le norme europee ove esistenti;*
- *le norme debbano contenere prescrizioni relative alla fruibilità in condizioni di sicurezza delle strade arginali e delle strade alzaie;*
- *la auspicata normativa di settore debba essere finalizzata ad orientare efficacemente l'azione amministrativa degli Enti Pubblici, anche allo scopo di evitare il contenzioso connesso alle responsabilità derivanti dagli eventi che si possono verificare nell'utilizzo delle reti ciclabili;*

Preso atto:

- √ *dell'art 1 del Codice della Strada che recita: "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine economico perseguite dallo stato".*
- √ *della Legge n. 85 del 22/3/2001 contenente la delega al Governo per la revisione del Codice della Strada;*
- √ *della Delibera del CIPE del febbraio 2001 che ha introdotto il concetto di rete nazionale di percorribilità ciclistica;*
- √ *del progetto BICITALIA (www.bicitalia.org) per la realizzazione della rete nazionale di percorsi ciclabili elaborato da FIAB*
- √ *del progetto EUROVELO (www.eurovelo.org) elaborato dalla Federazione Europea dei Ciclisti nel 1995, per la realizzazione di dodici ciclo-piste su lunghe distanze attraverso tutta l'Europa;*
- √ *che diversi Stati Europei (Gran Bretagna, Germania, Danimarca, Austria, Svizzera, Olanda ed altri) sono già dotati di una articolata rete ciclabile nazionale;*
- √ *del progetto di legge per la tutela dei sedimi delle ferrovie dismesse in vista del loro recupero ciclo pedonale elaborato da CoMoDo (www.fiab-onlus.it/comodo.htm);*
- √ *delle proposte di modifica al Codice della Strada elaborate da FIAB (www.fiab-onlus.it) per la Segnaletica per Itinerari Ciclabili (ciclovie);*

Tutto ciò richiamato gli Enti di seguito elencati

SOTTOPONGONO

il presente documento all'attenzione del Governo della Repubblica perché predisponga specifica disciplina normativa, concernente il sistema delle piste ciclabili, quale rete infrastrutturale nazionale, caratterizzato dalla:

- √ *individuazione del mezzo di trasporto della bicicletta quale una delle componenti essenziali della mobilità, soprattutto sul corto/medio raggio, negli spostamenti quotidiani così come per il turismo;*
- √ *individuazione della rete ciclabile quale rete infrastrutturale di livello nazionale;*
- √ *inserimento della rete ciclabile italiana nel sistema delle reti ciclabili europee, integrata con le altre modalità di trasporto, al fine di definire un sistema generale della mobilità ecologica e compatibile;*
- √ *definizione delle norme di comportamento, delle norme tecniche costruttive, e per la sicurezza dei percorsi e dell'utenza, nonché per il corretto uso delle sedi ciclabili.;*
- √ *definizione di un sistema segnaletico idoneo a rappresentare adeguatamente all'utenza gli obblighi, i divieti e le altre opportune indicazioni, lungo le rete ciclabile con caratteri omogenei ed unitari su tutto il territorio nazionale ;*
- √ *aggiornamento della normativa concernente l'uso delle strade arginali e delle strade alzaie, in relazione alla loro vocazione ciclabile, garantendo la sicurezza per l'utenza.;*
- √ *sostegno finanziario alle iniziative pubbliche in favore della mobilità ciclistica, individuando anche una quota del budget per la viabilità e i relativi incrementi strutturali;*
- √ *politiche di incentivazione per i servizi per la mobilità ciclistica e la relativa intermodalità.*

Segue elenco delle Deliberazioni di approvazione del documento da parte delle Amministrazioni sottoscriventi. “

Il presente documento, una volta approvato dal Consiglio Provinciale di Lodi , sarà trasmesso all'unione Province d'Italia ed all'Associazione Nazionale Comuni d'Italia, perché lo trasmettano a tutti gli associati per la condivisione e l'eventuale adesione .

Il documento, unitamente all'elenco degli atti approvativi, sarà inviato all'attenzione del Governo della Repubblica, a cura della Provincia di Lodi, perché promuova l'avvio del percorso normativo per l'individuazione della rete ciclabile nazionale.

L'adesione al documento sarà manifestata attraverso l'approvazione da parte degli organi competenti e la successiva trasmissione alla Provincia di Lodi di copia degli atti approvativi.

IL GRUPPO DI LAVORO

Dott. Luigi Riccardi

Dott. Claudio Pedroni

Arch. Fabio Lopez Nunes

Avv. Claudio Linzola

Arch. Savino Garilli

Dott. Albano Marcarini