

Notizie dal Parlamento

Camera. Ferrovie abbandonate, una proposta per valorizzarle

Disposizioni per la tutela e la valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce. Questo il titolo della proposta di legge promossa da Carmen Motta del Pd e assegnata lunedì 14 settembre all'esame della commissione Ambiente. L'iniziativa ha come finalità la salvaguardia del valore storico e testimoniale delle ferrovie in disuso, anche dal punto di vista ambientale e paesaggistico, attraverso la loro valorizzazione mediante una rete nazionale della mobilità dolce che ne favorisca l'uso pubblico con scopo sociale per il turismo, il tempo libero e l'esercizio fisico. Col testo si propone di individuare le ferrovie in disuso presenti sul territorio nazionale, tramite l'iscrizione in un apposito elenco, approvato con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i ministri per i Beni e le attività culturali e dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge. Con lo stesso decreto saranno determinati anche lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tracciati ferroviari. Le ferrovie in disuso potranno così essere destinate a diventare percorsi ciclabili; percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta; percorsi per il turismo equestre; linee ferroviarie ad uso turistico. Secondo i promotori dell'iniziativa le ferrovie presentano infatti pendenze regolari e modeste, permettendo ai percorsi verdi realizzati lungo il loro tracciato di adattarsi perfettamente ai bisogni dei ciclisti, dei pedoni di ogni età e delle persone disabili.

<http://www.camera.it/dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0027740.pdf>

Camera. Incidenti ai ciclisti, Realacci (Pd) interroga il governo

Quali misure per sostenere la mobilità ciclabile? Questa la domanda di Ermete Realacci del Pd posta partendo da alcuni dati allarmanti sugli incendi occorsi ai ciclisti, "ogni giorno sulle strade italiane perde la vita un ciclista e quaranta rimangono feriti". All'importante interrogativo ha dato risposta scritta il governo, con un intervento del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli pubblicato lunedì 14 settembre fra gli atti della Camera. Nella risposta, l'esponente dell'esecutivo ha illustrato i provvedimenti che regolano la materia ed in particolare la legge n. 366 del 1998. Questo provvedimento ha previsto l'emanazione di un regolamento da parte del ministro dei Lavori pubblici di concerto con il ministro dei Trasporti e della navigazione, per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili ispirato ai due criteri fondamentali della valorizzazione e dello sviluppo della mobilità ciclistica e della sicurezza della circolazione delle utenze deboli nei confronti dei veicoli a motore (decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557). La legge ha previsto anche all'articolo 3 la costituzione di un fondo presso il ministero dei Trasporti e della navigazione per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, per la valorizzazione e lo sviluppo della stessa. Per il ministro è inoltre chiara l'importanza che la legge ha affidato alle regioni attribuendo ad esse funzioni di pianificazione per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili.

Di seguito il testo dell'interrogazione e la risposta del governo:

REALACCI. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Per sapere - premesso che:

il dato diffuso l'11 maggio 2009, dall'Associazione Amici Sostenitori della Polizia Stradale è allarmante e sottolinea come alla crescita dell'uso della bicicletta si contrappongano strade sempre più caotiche e trafficate con gravi pericoli per i ciclisti; ogni giorno sulle strade italiane perde la vita un ciclista e quaranta rimangono feriti. Nel 2007, secondo l'Istat, nel nostro Paese si sono verificati 15.713 incidenti con coinvolte delle bici, per un

drammatico bilancio di 352 ciclisti morti e di 14.535 feriti, in media 40 al giorno: l'82 per cento delle vittime (289) sono uomini e il 18 per cento (63) donne;

va inoltre ricordato che, rispetto al biennio precedente, la mortalità è cresciuta dell'11 per cento. La gravità della questione è ancora più palese se si considera che, fissando il valore medio di mortalità a 1, per le bici la mortalità è 2,18, per le auto è pari a 0,78, per i camion 0,67, per i pullman 0,48, per i ciclomotori 1,06, per i motociclisti 1,96. La percentuale dei ciclisti fra le vittime della strada è salita dal 5,3 per cento del 2004 al 6,9 per cento nel 2007, quella dei feriti dal 3,7 al 4,5 per cento. Gli under 14 che hanno perso la vita in bici, sempre nel 2007, sono stati 12 (11 maschi e 1 femmina): due nella fascia fino a 5 anni (di cui uno trasportato), uno in quella che va da 6 a 9. Le vittime fra gli ultrasessantacinquenni sono invece 170 (141 maschi e 29 femmine), pari al 48 per cento;

non bisogna poi dimenticare che la bicicletta è un mezzo di trasporto al quale ricorrono un numero sempre crescente di cittadini per i trasporti urbani, si sta diffondendo il *bike-sharing* come proposta di mobilità sostenibile nelle città e il ciclo turismo sta diventando un tipo di vacanza sempre più diffusa tra gli italiani;

una rete di piste ciclabili estesa, percorsi davvero protetti, segnaletica *ad hoc*, cicloparcheggi, sono senza dubbio presupposti indispensabili per favorire la mobilità in bicicletta, insieme ad un'adeguata politica di sensibilizzazione -:

quali misure intendano avviare i Ministri interrogati per sostenere la mobilità ciclabile attraverso l'estensione dei chilometri di piste ciclabili disponibili, la disincentivazione dell'uso dell'auto privata, favorendo in tale maniera il trasporto non inquinante ed una pacifica convivenza tra mezzi motorizzati e non, utili a combattere l'emergenza traffico e lo smog delle nostre città.

(4-02999)

Risposta. - In riferimento all'interrogazione in esame, si forniscono i seguenti elementi di risposta. La materia è regolata dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, «Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica». Tale legge è nata allo scopo di promuovere in ambito sociale la formazione e l'incentivazione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, prevedendo in tal modo la possibilità di realizzare un sistema alternativo al trasporto individuale che possa contribuire alla

di congestione del traffico urbano, con la conseguente diminuzione dei livelli di inquinamento ambientale.

La legge in questione ha previsto non solo la costruzione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali ma anche la promozione della mobilità su due ruote con interventi formativi ed informativi.

È con questo spirito che il legislatore con la citata legge n. 366 del 1998 ha previsto l'emanazione di un regolamento da parte del Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili ispirato ai due criteri fondamentali della valorizzazione e dello sviluppo della mobilità ciclistica e di quello non meno importante della sicurezza della circolazione delle utenze deboli nei confronti dei veicoli a motore (decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557).

La legge in oggetto ha previsto all'articolo 3 la costituzione di un fondo presso il Ministero dei trasporti e della navigazione per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, per la valorizzazione e lo sviluppo della stessa.

Le risorse disponibili sono state individuate sulla base dei piani predisposti, come previsto dalla legge, dalle regioni per la realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali, per la costruzione di parcheggi attrezzati, per la realizzazione di intese sia con la società Ferrovie dello Stato che con le aziende di trasporto pubblico o in concessione, per promuovere l'intermodalità con detti sistemi di trasporto e l'uso della bicicletta, per ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

Appare chiara l'importanza che la legge ha affidato alle regioni attribuendo ad esse funzioni di

pianificazione per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili.

I piani in questione sono stati elaborati sulla base dei progetti presentati dai comuni e dalle province e sono stati predisposti come stabilito dalla legge «ponendo come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche».

La ripartizione della quota annuale del fondo è stata di volta in volta approvata seguendo la procedura stabilita dalla legge, dopo avere acquisito il parere preventivo della conferenza permanente Stato, regioni e province autonome, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei piani regionali presentati, in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni regione e sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente.

I criteri e le procedure applicative proposti dalla conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome per il riparto del fondo e condivisi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stati i seguenti:

il 40 per cento in parti uguali fra tutte le regioni e province autonome che hanno presentato nuovi programmi di mobilità ciclistica;

il 30 per cento in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni singola Regione per le finalità della legge;

il 30 per cento sulla base di quanto impegnato dalla regione nell'esercizio finanziario precedente a quello di riparto.

In ogni caso, la legge n. 366 del 1998 ha fissato a non meno del 50 per cento dell'intervento ammesso a finanziamento, la misura del cofinanziamento delle Regioni e/o altri enti locali.

La legge in questione ha previsto che per i finanziamenti degli interventi a favore della mobilità ciclistica fossero autorizzati limiti di impegno pari a lire 11 miliardi per i 5 anni. Tali risorse sono state trasferite alle regioni quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni stesse sono state autorizzate ad effettuare. Una prima attuazione della legge è avvenuta con l'emanazione del decreto interministeriale 7 giugno 2000 con il quale è stata approvata la ripartizione tra le regioni e le province autonome della quota annuale

del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica relativa all'annualità 1999.

Le quote annuali sono state oggetto di emissione di ruoli di spesa fissa da erogare con decorrenza dal 1° settembre 2001 al 1° settembre 2014 a favore delle regioni e delle province autonome inserite nel piano di riparto di cui al decreto del 7 giugno 2000.

La suddetta legge n. 366 del 1998 ha avuto poi ulteriori rifinanziamenti dalle leggi finanziarie 488 del 1999 e n. 388 del 2000. La prima ha previsto risorse pari a lire 38 miliardi concernenti il triennio 2000-2002, mentre la seconda ha previsto risorse pari a lire 60 miliardi per il triennio 2001-2003.

Dette risorse sono state ripartite tra le regioni e province autonome che avevano presentato i piani di interventi per la mobilità ciclistica con i decreti ministeriali del 1° aprile 2001 e del 9 novembre 2002 ed in seguito accreditate alle medesime.

Inoltre, la legge finanziaria n. 448 del 29 dicembre 2001 ha previsto un rifinanziamento della legge n. 366 del 1998 ammontante ad euro 500.000 per gli anni 2002, 2003 e 2004.

Da ultimo, la legge 1° agosto 2002, n. 166 recante «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti» all'articolo 18 ha previsto un ulteriore rifinanziamento della legge n. 366 del 1998 ammontante a 2 milioni di euro, quale limite di impegno quindicennale, a decorrere dall'anno 2002.

Attualmente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è impegnato nella gestione delle procedure amministrativo-contabili necessarie al fine di erogare le risorse già impegnate per le

finalità di cui sopra.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: Altero Matteoli.