

Notizie dai ministeri

Ambiente. Giornata della bicicletta, bilancio positivo

Numerose le iniziative, in tante città d'Italia, tenute il 9 maggio in occasione del "bici-day". A fare un bilancio un comunicato del ministero dell'Ambiente. A Roma cuore dell'evento è stata via dei Fori Imperiali, dove romani e turisti si sono soffermati davanti a spettacoli, esibizioni e stand espositivi (Federciclismo, Fiab, Ediciclo, Roma bike tour, ecc.). Nella Sala delle Bandiere del Campidoglio sono stati premiati i vincitori del concorso "Bicity", rivolto ai Comuni italiani per la promozione della mobilità sostenibile nelle città. Questi i vincitori del "Premio Bicity 2010" scelti dalla Commissione esaminatrice presieduta da un rappresentante del ministero: Aliano, in provincia di Matera, per i Comuni fino a 5.000 abitanti; Piazzola sul Brenta, in provincia di Padova, per i Comuni da 5.000 a 20.000 abitanti; Alcamo, in provincia di Trapani, per i Comuni da 20.000 a 60.000; Lecce per i Comuni oltre i 60.000. Questi i vincitori del "Premio Bicity tutto l'anno": Maranzana, in provincia di Asti, per i Comuni fino a 5.000 abitanti; Quarto D'Altino, in provincia di Venezia, per i Comuni da 5.000 a 20.000 abitanti; Porto Torres, in provincia di Sassari, per i Comuni da 20.000 a 60.000; Reggio Emilia per i Comuni oltre i 60.000.

<http://www.minambiente.it/>

Notizie dal Parlamento

Camera. Piano mobilità urbana, le audizioni

Diverse audizioni nel mese di maggio per la commissione Trasporti della Camera nell'ambito dell'esame del Piano d'azione sulla mobilità urbana. Martedì 4 maggio sono stati ascoltati i rappresentanti di Cei-Cives (Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali a Batteria, Ibridi e a Celle a combustibile), di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e della Piaggio, il 5 quelli di Renault Italia SpA, mentre martedì 11 maggio è stata la volta degli esponenti di Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri), Euromobility (Associazione mobility manager), Asstra (Associazione trasporti) e Anav (Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori).

Senato. Sicurezza stradale, le novità per chi va in bici

L'Aula del Senato il 6 maggio ha approvato il disegno di legge sulla sicurezza stradale, ora il testo passa alla Camera. Tra le principali novità l'obbligo del casco per i conducenti di biciclette per i ragazzi fino a 14 anni (articolo 29), la soppressione della norma che toglieva i punti dalla patente per le infrazioni compiute in bicicletta ed inoltre la specifica previsione della sosta delle biciclette sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali in mancanza di appositi parcheggi e le bici, senza però creare intralcio ai pedoni e ai disabili (articolo 27). Introdotto anche l'obbligo per chi circola in bici da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere o all'interno di gallerie di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità (articolo 29). Con l'articolo 42 si dispone di destinare i proventi delle multe anche ad interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti ed in favore della mobilità ciclistica. Approvato anche un ordine del giorno a firma di due deputati radicali iscritti al gruppo parlamentare del pd, Donatella Poretti e Marco Perduca, che impegna il governo ad assicurare

finanziamenti adeguati ed aggiuntivi per la realizzazione di reti per percorsi integrati ciclabili e per la valorizzazione della mobilità ciclistica, anche agevolando la presentazione di richieste di appositi finanziamenti europei, al fine di costituire una delle soluzioni concrete e praticabili per alleggerire la congestione e la crescita del traffico motorizzato.

Di seguito il link al disegno di legge approvato ed il testo dell'ordine del giorno:

<http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00478926.pdf>

G/1720/508/8

PORETTI, PERDUCA

La 8a Commissione permanente,

in sede di esame del disegno di legge n. 1720 recante: «Disposizioni in materia di sicurezza stradale»,

premesso che:

- il trasporto motorizzato privato è inadeguato alla conformazione delle città italiane e alle esigenze di chi si sposta e il suo incremento non fa che aggravare una situazione ormai al limite del collasso;

- gli spostamenti in bicicletta sono molto diffusi negli altri Paesi europei e costituiscono una quota percentuale significativa della mobilità urbana, con indubbi vantaggi sia per quanto riguarda la congestione nelle aree urbane sia sul piano dell'inquinamento atmosferico e acustico;

l'Italia, nonostante le condizioni climatiche favorevoli, è in forte ritardo rispetto alle altre nazioni europee, a causa, oltre che di un diverso approccio "culturale", di una strutturale carenza di percorsi ciclabili che permettano di spostarsi con la bicicletta in condizioni di sicurezza;

- l'approvazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ha consentito un importante adeguamento normativo ed è stata accolta con entusiasmo da comuni ed enti locali, che hanno presentato centinaia di progetti per la realizzazione di piste ed itinerari ciclabili;

- attualmente la dotazione finanziaria della legge n. 366 del 1998 risulta del tutto inadeguata, sia rispetto agli obiettivi di adeguamento agli *standard* europei, sia rispetto alle numerose proposte di intervento elaborate in ambito locale;

- la disponibilità di finanziamenti europei a valere sull'Obiettivo 2 del Fondo Sociale Europeo (F.S.E.) è affidata per lo più alle iniziative delle singole amministrazioni locali, spesso nell'ambito di Agende 21 locali che non registrano alcun serio supporto a livello centrale: ciò ha prodotto punte di eccellenza (è il caso di Ferrara, in cui l'utilizzo di questo mezzo coinvolge il 30 per cento della popolazione, al pari di Copenhagen che storicamente detiene il primato continentale) ma anche ampie sacche di disattenzione e di lassismo amministrativo (vedasi l'incuria in cui viene tenuta la pista ciclabile dei lungoteveri romani);

- la legge 15 luglio 2009, n. 94, invece di rappresentare un'opportunità di miglioramento dell'educazione stradale alla mobilità ciclabile (come pure lasciava pensare la modifica all'articolo 208 del codice della strada, secondo cui una quota pari al 50 per cento dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie doveva consentire agli organi di polizia locale "di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale", "alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10 per cento della predetta quota, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti") ha dato la stura ad un approccio punitivo all'uso della bicicletta: esso è simboleggiato dall'articolo 129-*bis* del codice, ispirato ad una generale trasposizione ai ciclisti delle fattispecie incriminatrici penali ed amministrative previste per gli autoveicoli a motore, compresa la possibilità di decurtare i punti della patente di guida anche nel caso di infrazioni commesse in bicicletta. Nello stesso filone si porrebbe, ora, una generalizzata imposizione dell'obbligo di casco ai ciclisti, laddove le principali fonti di pericolo per la circolazione loro ed altrui risiedono nella cattiva manutenzione delle strade, nella citata penuria di piste dedicate e nella carenza di una coscienziosa educazione stradale;

impegna il Governo

ad assicurare finanziamenti adeguati ed aggiuntivi per la realizzazione di reti per percorsi integrati ciclabili e per la valorizzazione della mobilità ciclistica, anche agevolando la presentazione di richieste di appositi finanziamenti europei, al fine di costituire una delle soluzioni concrete e praticabili per alleggerire la congestione e la crescita del traffico motorizzato.