

5 maggio 2010 14:25

Biciclette e mobilità urbana. Non solo caschi ma anche infrastrutture. Ordine del giorno

Ordine del Giorno al ddl 1720 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

Presentato dai senatori Donatella Poretti e Marco Perduca

Il Senato,

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% della popolazione, al pari di Copenaghen 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 proventi 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 di 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.

