



Udine, 6 febbraio 2018

Al Presidente della IV Commissione
Piazza Oberdan 6
Trieste
cr.segreteria.quartacommissione@regione.fvg.it

Oggetto: note di Legambiente FVG sul disegno di legge N. 248.

Una nuova legge regionale sulla mobilità ciclistica era stata inserita tra gli impegni richiesti dal coordinamento Rete Mobilità Nuova FVG ai candidati alle elezioni regionali; l'impegno era stato sottoscritto anche dalla candidata presidente Serracchiani. Questa richiesta era stata richiamata da Legambiente, a nome del coordinamento Rete Mobilità Nuova FVG, (purtroppo ora non più attivo) nel novembre 2014 presso la IV Commissione del Consiglio Regionale.

Ricordiamo ulteriori interventi di Legambiente FVG, in occasione di diversi convegni e incontri. Nella "*Carta di Chiusaforte*" del 20.9.2015 l'obiettivo della legge regionale è stato inserito su esplicita richiesta dell'associazione. Al convegno organizzato a Ospedaletto di Gemona il 16.4.2016 sulla ciclovia Alpe Adria abbiamo ripreso il tema della legge regionale, tema riaffermato nel convegno di Venzone del 10.6.2017 sulle Ciclovie della Pedemontana Gemonese. In quella occasione l'assessore Santoro annunciò l'impegno della Regione per una nuova legge regionale sulla mobilità ciclistica.

Ora finalmente possiamo apprezzare positivamente la scelta di produrre una nuova legge, in sostituzione di quella ormai superata del 1993. Viene assegnata la pianificazione delle reti ai vari livelli (Regione, UTI, Comuni); si prevedono azioni ed interventi per promuovere e sviluppare la mobilità ciclistica, perché – come noto – la realizzazione di infrastrutture deve sempre essere accompagnata da misure di informazione e coinvolgimento dei potenziali utenti, sia turisti che cittadini di ogni età. Si apprezza inoltre l'inserimento del **Tagliamento** tra le direttrici prioritarie previste dall'art. 7 (vecchio cavallo di battaglia dell'associazione).

A questo proposito, l'associazione ricorda che la mobilità ciclistica non può e non deve essere considerata una questione di "nicchia", o ridotta al solo cicloturismo, perché i livelli di inquinamento dell'aria (dovuti in buona parte al traffico di mezzi motorizzati) e le emissioni di gas climalteranti (dovute per circa un terzo ai trasporti) si possono ridurre solo con un generale cambiamento dei comportamenti sociali, usando la bici (anche a pedalata assistita) sia nel tempo libero che per gli spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro, oltre alla possibilità di trasportare merci e posta con le cargo bikes. Ormai i medici in molti paesi prescrivono "un'ora di camminata" o "mezz'ora di bici" invece delle medicine, come migliore forma di prevenzione e cura



delle malattie legate all'obesità e allo stress.

Purtroppo da diversi studi e dal Rapporto Ecosistema Urbano 2017 di Legambiente, è stato evidenziato che *“... in Italia crescono le piste ciclabili ma non cresce la ciclabilità. L'indice modal share ovvero la percentuale di spostamenti con mezzi privati motorizzati (auto e motocicli), che misura la pressione della congestione da traffico nelle città, rimane costante negli anni (è stato utilizzato solo nelle edizioni 2015 e 2016) con valori molto distanti dalle città più virtuose.”*

“Nel periodo 2008-2015 le infrastrutture dedicate alla ciclabilità sono aumentate del 50% (dai 2.823 km del 2008 ai 4.169 km del 2015), mentre nello stesso periodo la percentuale di cittadini che utilizzano la bici per gli spostamenti è rimasta invariata attestandosi al 3,6%.”

Questa criticità comporta il necessario coinvolgimento di importanti pezzi della società a supporto e sostegno della mobilità ciclistica come un elemento fondamentale della mobilità tout court e di diversa relazione, chiamiamolo sostenibile, ai diversi contesti di vita.

Per questi motivi Legambiente non ritiene sufficiente quanto previsto dall'art. 11, comma 3 e seguenti, relativamente al “Tavolo tecnico Regionale della Mobilità ciclistica (TreC)”. Per inciso, sorprende la stranezza della formulazione del comma 4d, che individua “le associazioni regionali con comprovata esperienza nel campo della promozione della mobilità ciclistica che sono federate a livello nazionale e coordinate a livello regionale”, una formulazione che equivale a “FIAB” ed esclude qualsiasi altra associazione.

Legambiente comunque ritiene che possa essere utile un **Tavolo tecnico** di esperti per una migliore collaborazione tra gli uffici regionali competenti, FVG Strade e uno o più rappresentanti delle associazioni, ma ritiene altresì necessario e strategico istituire accanto ad esso un altro organismo (**Forum** per la mobilità ciclistica o dolce) più ampio, aperto ad Enti ed associazioni attive, di fatto o in potenza (es. le scuole), sul tema (vedasi proposta n. 4), stante le criticità sopraevidenziate.

Come riferimento delle suddette osservazioni, si riportano alla fine alcuni articoli della LR dell'Emilia Romagna, in cui a nostro avviso si dà maggiore importanza alla partecipazione delle associazioni “che sono espressione della società civile sul tema della mobilità ciclistica”. A nostro parere, la Regione FVG potrebbe ulteriormente innovare la normativa, creando uno strumento di partecipazione e promozione della mobilità ciclistica rivolto all'intera società regionale.



PROPOSTE

1) Integrazione, dell'art. 10 comma 2:

g) *l'individuazione degli interventi e delle azioni prioritarie per lo sviluppo della viabilità e mobilità ciclistica tra quelli previsti dalle Intese per lo sviluppo di cui all'articolo 7 della legge regionale 17 luglio 2015 n. 18 (Disciplina della finanza locale)*

Motivazione: si devono “spingere” tutte quelle azioni/attività che contribuiscono a modificare i comportamenti individuali verso un più esteso utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani anche mediante collegamenti virtuosi con il sistema del TPL: si propone di inserire negli atti di Intesa per lo sviluppo (art. 7 LR n. 18/2015 – Disciplina della finanza locale) oltre agli interventi (già indicati alla lettera g dell'art. 10) anche le azioni di supporto e promozione.

2. Integrazione delle “Direttrici secondarie” previste dell'art. 7 comma 4, con una nuova e ulteriore **Direttrice: la Green Belt** lungo il confine italo-sloveno,

Motivazioni: l'importanza che ha la fascia confinaria dal punto di vista del paesaggio, come evidenziato nella parte strategica dell'apposito piano. Inoltre il tracciato è stato già oggetto oggetto di progetti regionali di mobilità dolce (Interreg italia - Slovenia)

3. Modifica dell'art. 11, comma 4:

d) le associazioni regionali *operanti nel campo della promozione della mobilità ciclistica e dell'educazione alla mobilità sostenibile*; tali associazioni designano congiuntamente il proprio rappresentante presso il TReC.

4. Nuovo articolo (es. 11 bis) che istituisce l'apposito Forum

1. È istituito il Forum regionale per la mobilità ciclistica con funzioni propositive e consultive, di raccordo con importanti pezzi della società regionale. Le sue finalità sono: la promozione della mobilità ciclistica e dolce, la riduzione dell'inquinamento, la promozione della salute attiva e l'incontro lento con la natura, la storia e il paesaggio della Regione. Ad esso partecipano le associazioni che sono espressione della società civile sul tema della mobilità ciclistica e dolce, le scuole e gli enti locali, le imprese di trasporto pubblico e gli imprenditori del cicloturismo e del turismo sostenibile, ...

2. La Giunta regionale, con proprio atto, individua e nomina i componenti del Forum e ne definisce le modalità di funzionamento, dopo aver sentito i diversi portatori di interesse.

Le motivazioni sono state espresse in premessa.

Cordialità e buon lavoro

Legambiente Friuli Venezia Giulia onlus
(Il Presidente)
Firmato digitalmente

Per documentazione:

Legge regionale Emilia Romagna N. 10 del 5.6.2017

Art. 5 Programmazione della mobilità ciclopedonale extraurbana ed urbana

5. Nell'attività di programmazione gli enti locali possono avvalersi di consulte appositamente costituite e composte dai soggetti associativi e del volontariato che sono espressione della società civile sul tema della mobilità ciclistica.

Art. 10

Rapporti con l'associazionismo

1. La Regione mantiene rapporti di collaborazione e di confronto con i soggetti di cui all'articolo 9, comma 7 per l'elaborazione dei programmi e dei provvedimenti previsti dalla presente legge, per la realizzazione di progetti ed attività volte allo sviluppo, all'incentivazione e alla divulgazione della ciclabilità nonché per la condivisione di buone pratiche, di dati e di informazioni a tali fini utili.

2. La Regione può stipulare apposite convenzioni con i soggetti di cui al comma 1, operanti nel settore della promozione della ciclabilità e dell'educazione alla mobilità sostenibile.

3. La Regione può concedere contributi, ai soggetti di cui al comma 1 per la realizzazione di progetti ed attività volte allo sviluppo, all'incentivazione e alla divulgazione della ciclabilità.

4. La Regione provvede a pubblicizzare la volontà di stipulare le convenzioni, secondo i principi di trasparenza e imparzialità dell'azione amministrativa, dandone adeguata pubblicizzazione sul sito istituzionale dell'ente.

5. La Giunta regionale disciplina con proprio atto i criteri e le modalità per la concessione dei contributi di cui al comma 3.

Capo IV Coordinamento e monitoraggio del sistema regionale della ciclabilità

Art. 11 Tavolo regionale per la ciclabilità

1. È istituito il Tavolo regionale per la ciclabilità con funzioni propositive e consultive relative alla realizzazione della RCR e per la migliore attuazione del Sistema regionale della ciclabilità, in un'ottica di sviluppo complessivo del tessuto sociale ed economico ad esso collegato.

2. La Regione, mediante il Tavolo:

a) nell'ambito di un approccio partecipato e condiviso, mantiene rapporti con gli enti locali e con le strutture regionali coinvolti nella pianificazione e nella programmazione del Sistema regionale della ciclabilità, con le rappresentanze imprenditoriali e con i soggetti di cui all'articolo 10, comma 1 e ne favorisce il loro raccordo;

b) condivide dati ed informazioni relativi al Sistema regionale della ciclabilità con particolare riguardo al tema della sicurezza di ciclisti e pedoni ed all'individuazione e georeferenziazione dei punti critici;

c) propone strategie di sviluppo imprenditoriale e turistico del settore;

3. La Giunta regionale, con proprio atto, individua e nomina i componenti del Tavolo e ne definisce



le modalità di funzionamento. Le funzioni di presidente del Tavolo sono svolte dall'assessore regionale competente in materia di trasporti e mobilità. Del Tavolo fanno parte quattro rappresentanti degli enti locali designati dal Consiglio delle autonomie locali, un delegato in rappresentanza delle associazioni imprenditoriali, cinque rappresentanti scelti dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1, fra cui uno che sia espressione delle associazioni che rappresentano gli utenti diversamente abili. Alle riunioni del Tavolo possono essere invitati altri soggetti pubblici e privati di volta in volta individuati in base alle questioni trattate. La partecipazione al Tavolo e ai suoi lavori non dà luogo ad alcun compenso o rimborso.