

PER UNA NUOVA LEGGE REGIONALE SULLA MOBILITA' CICLISTICA

Andrea Wehrenfennig
Legambiente Friuli Venezia Giulia
andrea.wehrenfennig@gmail.com
<http://www.trasportiambiente.it>

Sono passati oltre vent'anni dalla approvazione della LR 21 aprile 1993 n. 14 "Norme per favorire il trasporto ciclistico". Con tutti i suoi limiti, essa ha permesso di realizzare, anche se solo parzialmente, la Rete di ciclovie ReCIR, principalmente destinata all'uso turistico e ricreativo, e qualche altro intervento, anche in aree urbane. La legge 14 era destinata a finanziare progetti sperimentali, in attesa di un Piano regionale e di norme generali e tecniche, ma l'Amministrazione regionale ha preferito delegare i propri compiti alle Province, facendo mancare quel coordinamento e quella spinta propositiva che avrebbero potuto valorizzare le norme – mai o poco applicate – per l'integrazione col trasporto pubblico e per la realizzazione di depositi di biciclette (art. 9 e 10 della legge, oggi invece parleremmo di ciclostazioni).

Oggigiorno è cresciuta la sensibilità per la mobilità dolce e anche la domanda di strutture e servizi per la mobilità ciclistica, sia quotidiana che turistico-ricreativa.

Diverse regioni si sono dotate di leggi sulla mobilità ciclistica "di seconda generazione", salvo alcune che evidentemente avevano conseguito un corretto inserimento della mobilità ciclabile nella pianificazione e gestione delle infrastrutture di trasporto e della sicurezza stradale (vedi il Veneto), mentre le leggi "ad hoc" come quella della nostra Regione rischiavano di collocare il tema in una nicchia, per cui alla mobilità ciclabile – non integrata pienamente nella pianificazione generale – vanno le briciole della spesa nelle infrastrutture di trasporto, in quanto appendice e "abbellimento" della mobilità "vera".

Prendendo in esame le più recenti leggi regionali in materia, spicca per completezza e concretezza la legge n. 1/2013 della Regione Puglia, a cui faremo riferimento per sottolineare alcuni aspetti importanti, di cui riteniamo si dovrebbe tenere conto nella stesura di una nuova legge regionale per il Friuli Venezia Giulia.

Tra i principi fondamentali, talvolta assenti nelle leggi regionali "di prima generazione", troviamo:

- ◆ l'obiettivo di modificare il comportamento dei cittadini (agire sulla domanda di mobilità)
- ◆ l'obiettivo di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture della mobilità, sia a livello urbano che extraurbano
- ◆ la realizzazione di politiche di moderazione del traffico per favorire la mobilità non motorizzata
- ◆ attività di educazione, formazione e comunicazione per promuovere una nuova cultura della mobilità sostenibile
- ◆ l'inserimento organico della pianificazione e della normativa sulla mobilità ciclistica all'interno degli strumenti generali e di settore (piano regionale infrastrutture, piani urbanistici comunali, PUT e PUM). Negli strumenti in vigore in FVG (Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica e Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale) la mobilità ciclabile è considerata solo per l'interscambio alle fermate e stazioni del TPL.
- ◆ il ruolo centrale della Regione come coordinatore e promotore della mobilità ciclistica (in Puglia tramite l'Ufficio regionale reti della mobilità sostenibile), in particolare curando l'intermodalità, la raccolta e diffusione dei dati, le attività di educazione e formazione.

Si segnalano anche alcune recenti proposte di legge regionale innovative (n. 192/2014 del Lazio, la n. 112/2014 della Sardegna), una legge regionale sulla mobilità ciclopedonale recentemente annunciata dalla Giunta dell'Emilia-Romagna, in seguito all'intesa con le

associazioni, e la proposta di legge regionale delle associazioni “per la rete escursionistica, ciclabile, e per la mobilità sostenibile in Sardegna”, non ancora presentata in Consiglio. La proposta n. 190/2014 del Lazio “Disposizioni per favorire la mobilità nuova” aggiunge ai temi della mobilità ciclistica la definizione di target di mobilità (che riguardano tutti gli spostamenti, anche quelli del traffico motorizzato) da raggiungere nei Comuni superiori ai 10.000 abitanti. Per poter puntare a quest’ultimo obiettivo probabilmente sarà necessario attendere una legge nazionale sulla mobilità nuova (già presentata in Parlamento).

E’ opportuno però che tutte le future norme sulla mobilità e le infrastrutture, comprese quelle sulla mobilità ciclistica, debbano render conto dei risultati (costi/benefici) dei cambiamenti nella ripartizione modale (modal split) della mobilità, e rendere pubblico il calcolo dei costi sanitari ed ambientali causati dalla mobilità motorizzata e quello dei costi evitati dalla mobilità ciclistica e pedonale.

La richiesta di una nuova legge per la nostra regione era stata inserita dalla Rete Mobilità Nuova FVG tra gli impegni dei candidati alla ultime elezioni regionali e anche questo impegno era stato sottoscritto dalla attuale presidente Serracchiani; in seguito questa richiesta è stata presentata anche alla IV Commissione del Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia nel novembre 2014, senza che ci siano stati risultati visibili.

Si pone inoltre il problema di chi andrà a sostituire le Province – in fase di eliminazione – nella riparto dei finanziamenti statali e regionali destinati alla progettazione e alla realizzazione, da parte dei Comuni, di piste e itinerari ciclabili.

Si auspica che la Giunta e il Consiglio vogliano affrontare la stesura e approvazione rapida di una nuova legge regionale sulla ciclabilità, in modo da non interrompere quanto già realizzato, creando invece condizioni ancora migliori per la mobilità ciclabile e integrata col trasporto pubblico.



LEGAMBIENTE

FVG ONLUS

Legambiente Friuli Venezia Giulia
Viale Giacomo Leopardi, 118 Udine (UD) 33100

<http://www.legambientefvg.it>

info@legambientefvg.it