

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – RISOLUZIONE

**Oggetto n. 2452 - Risoluzione proposta dai consiglieri Favia e Defranceschi per impegnare la Giunta regionale ad aderire alla campagna "Salvaiciclisti" ponendo anche in essere azioni volte a promuovere, in sede di Conferenza Stato-Regioni, le istanze contenute nel Manifesto Salvaciclisti. (Prot. n. 38290 del 2 ottobre 2012)**

---

## **RISOLUZIONE**

### **Premesso che**

Le dichiarazioni ufficiali dell'Amministrazione della Regione Emilia-Romagna sono da anni a favore della mobilità sostenibile, ed in particolare dei ciclisti;

è nata una campagna internazionale di tutela delle biciclette e dei ciclisti, denominata Salvaiciclisti basata su alcuni punti essenziali di legge, cui stanno aderendo centinaia di amministrazioni in Italia.

### **Considerato che**

- i punti della proposta Salvaiciclisti sono:
  1. gli autoarticolati che entrano in un centro urbano devono, per legge, essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza che evitino ai ciclisti di finire sotto le ruote.
  2. I 500 incroci più pericolosi del paese devono essere individuati, ripensati e dotati di semafori preferenziali per i ciclisti e di specchi che permettano ai camionisti di vedere eventuali ciclisti presenti sul lato.
  3. Dovrà essere condotta un'indagine nazionale per determinare quante persone vanno in bicicletta in Italia e quanti ciclisti vengono uccisi o feriti.

4. Il 2% del budget dell'ANAS dovrà essere destinato alla creazione di piste ciclabili di nuova generazione.
  5. La formazione di ciclisti e autisti deve essere migliorata e la sicurezza dei ciclisti deve diventare una parte fondamentale dei test di guida.
  6. 30 km/h deve essere il limite di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili.
  7. I privati devono essere invitati a sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili prendendo ad esempio lo schema di noleggio bici londinese sponsorizzato dalla Barclays.
  8. Ogni città deve nominare un commissario alla ciclabilità per promuovere le riforme.
- La proposta di legge del Senatore Francesco Ferrante recita:

Articolo 1  
(Finalità)

1. La presente legge ha la finalità di favorire la cultura del rispetto delle regole della circolazione stradale, dando maggiore tutela a chi utilizza la mobilità ciclistica, nonché ad incentivare e sviluppare l'uso della mobilità ciclistica.

Articolo 2  
(Obbligo per gli autoarticolati di dotarsi di strumenti tecnici a tutela della mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture emana entro 90 giorni, dall'approvazione della presente legge, un decreto che introduca, nel Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, e nel regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, l'obbligo per gli autoarticolati che transitano nei centri urbani di essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza e altri strumenti tecnici che tutelino la mobilità ciclistica e le relative norme tecniche di applicazione.

Articolo 3  
(Impiantistica e strumenti tecnici incroci pericolosi)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture sentite le Regioni e gli enti locali, entro 90 giorni, dalla approvazione della presente legge, realizza, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, il monitoraggio degli incroci più pericolosi affinché entro i successivi 90 giorni siano impiantati, nelle suddette aree, semafori preferenziali per i ciclisti, specchi e altri strumenti tecnici che permettano ai guidatori di autoarticolati, autovetture e di moto e ciclomotori di individuare la presenza dei fruitori della mobilità ciclistica.

Articolo 4  
(Monitoraggio mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture entro 90 giorni, dalla approvazione della presente legge, realizza, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello stato, un'indagine nazionale per determinare il numero di persone che utilizzano la mobilità ciclistica, le aree interessate dalla mobilità ciclistica, il numero totale di chilometri di piste ciclabili e la loro dislocazione nelle diverse aree del Paese, nonché il numero dei ciclisti oggetto di incidenti. Tale indagine deve avere cadenza annuale e deve essere illustrata, entro il 31 dicembre di ogni anno alle competenti Commissioni Parlamentari.

Articolo 5  
(Trasferimento del 2% del budget delle società gestori autostradali  
per la realizzazione di piste ciclabili)

1. È fatto obbligo alle società che gestiscono strade e autostrade di destinare il 2% del proprio budget agli enti locali per la realizzazione di piste ciclabili. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze d'intesa con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture emana entro 90 giorni, dalla approvazione della presente legge, un decreto che stabilisce le modalità e i criteri del trasferimento di risorse di cui al presente articolo.

Articolo 6  
(Test di guida)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture entro 90 giorni, dall'approvazione della presente legge, emana un decreto che introduca, nel Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, e nel regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, i criteri, le modalità e i principi per la realizzazione di corsi di formazione, atti a migliorare la sicurezza per quanti usufruiscono della mobilità ciclistica. La partecipazione ai corsi di cui al presente articolo diventa requisito obbligatorio per il conseguimento della patente di guida.

Articolo 7  
(Limiti di velocità in aree residenziali)

1. Al fine di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 1, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture entro 90 giorni, dall'entrata in vigore della presente legge, emana un decreto che introduca, nel Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, e nel regolamento di attuazione di cui al D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, l'obbligo del limite di 30 km/h di velocità massima nelle aree residenziali sprovviste di piste ciclabili.

Articolo 8  
(Affidamento ad aziende private e pubbliche della realizzazione e  
gestione delle piste ciclabili)

1. Le aziende private o pubbliche o persone fisiche possono sponsorizzare la creazione di piste ciclabili e superstrade ciclabili anche attraverso l'attività di gestione di noleggi biciclette nelle suddette aree.

Articolo 9  
(Istituzione di un commissario alla mobilità ciclistica)

1. Al comma 1 dell'articolo 3 del decreto ministeriale del 27 marzo 1998 dopo le parole "...responsabile della mobilità aziendale..." sono aggiunte le seguenti parole "...e uno con specifiche competenze in materia di mobilità ciclistica...";
2. al comma 3 dell'articolo 3 del decreto ministeriale del 27 marzo 1998 dopo le parole "...struttura di supporto e coordinamento,..." aggiungere le seguenti parole "...all'interno della quale devono essere individuate specifiche responsabilità con competenze sulla mobilità ciclistica,...".

Articolo 10  
(Aumento delle sanzioni amministrative)

1. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dall'articolo 141 del Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992, e successive modificazioni, sono raddoppiate.

Articolo 11  
(Entrata in vigore)

1. Le disposizioni della presente legge entrano in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

**Constatato che**

il Presidente della FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus) ha inviato a Vasco Errani, in qualità di Presidente della Conferenza delle Regioni, una lettera per chiedere un'integrazione della norma sugli infortuni sul lavoro che stabilisca inequivocabilmente che "l'uso della bicicletta è comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico;

alla campagna Salvaiciclisti hanno aderito moltissime amministrazioni fra le quali: il Comune di Torino, il Comune di Milano, il Comune di Bologna, il Comune di Firenze, il Comune di Roma, la Regione Puglia, solo per citarne alcuni.

**L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna  
impegna la Giunta regionale e l'assessore competente**

- ad aderire ufficialmente alla campagna Salvaiciclisti;
- a farsi portatore, in sede di Conferenza Stato-Regioni, delle istanze contenute nel Manifesto Salvaiciclisti;
- a supportare in tutte le sedi più opportune la proposta di legge del senatore Francesco Ferrante al vaglio delle Camere;
- a favorire in ogni maniera l'applicazione dei punti del Manifesto Salvaiciclisti.

*Approvata all'unanimità dei presenti nella seduta pomeridiana del 2 ottobre 2012*