

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

Oggetto n. 1477 - Ordine del giorno n. 2 collegato all'oggetto 1284 Progetto di legge d'iniziativa della Giunta recante: "Disposizioni collegate alla legge di assestamento ed al provvedimento generale di variazione del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2015 e del bilancio pluriennale 2015-2017". A firma dei consiglieri: Bertani, Montalti, Prodi (Prot. DOC/2015/0000541 del 21 ottobre 2015)

ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

Premesso che

il progetto di legge recante "Disposizioni collegate alla legge di assestamento ed al provvedimento generale di variazione del bilancio di previsione della Regione Emilia-Romagna per l'esercizio finanziario 2015 e del bilancio pluriennale 2015-2017", oggetto assembleare n. 1284, prevede, all'articolo 4, modifiche alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale), stabilendo che gli enti locali, compresa la città metropolitana di Bologna, predispongano ed elaborino piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), alla cui elaborazione possono essere accordati contributi;

le misure dirette a sviluppare, fluidificare e rendere più sicura la mobilità ciclabile, le relative infrastrutture e l'utilizzo di biciclette e biciclette elettriche costituiscono un asse fondamentale della strategia per la mobilità urbana sostenibile, quindi per i PUMS;

l'impiego quotidiano della bicicletta, soprattutto per la mobilità urbana in sostituzione dell'automobile privata, quali gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, riveste evidente utilità per la riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di altri inquinanti nell'atmosfera, la diminuzione del carico del traffico urbano e l'incremento della sua scorrevolezza, l'esigenza di luoghi e stalli per i parcheggi, comporta una ricaduta positiva sulla salute di ciclisti e pedoni, contribuisce alla sicurezza degli altri ciclisti, perché l'aumento delle persone in bicicletta modera la velocità delle automobili e degli altri mezzi motorizzati; contribuisce all'adozione di uno stile di vita attivo e sano, utile per la salute dei singoli e della popolazione, tale da comportare riduzioni della spesa sanitaria;

diversi paesi europei hanno adottato piani nazionali per la ciclabilità, che prevedono interventi infrastrutturali, realizzazione e qualificazione di percorsi ciclabili, eventuali adeguamenti del codice di circolazione, agevolazioni per l'acquisto di biciclette o biciclette elettriche, incentivi connessi all'effettiva percorrenza di determinati chilometraggi; è il caso della Germania, che a partire dai primi anni del 2000 si è dotata di piani nazionali per la mobilità ciclabile: quello attuale ha un orizzonte fino al 2020, interviene su pianificazione della ciclabilità, infrastrutture, sicurezza stradale, cicloturismo, la mobilità elettrica, intermodalità, educazione alla sicurezza stradale, l'innovazione e trasferimento di conoscenze anche a livello istituzionale, prevedendo soluzioni organizzative per le pubbliche amministrazioni, dotazione di fondi per gli interventi di livello nazionale, territoriale e locale, attività di costante monitoraggio.

Considerato che

gli spostamenti in bicicletta nei tragitti casa-lavoro meritano e richiedono politiche di incentivazione e promozione, ma, prima ancora, devono essere adeguatamente tutelati;

permangono, al contrario, nel nostro ordinamento disposizioni relative agli infortuni in itinere che rendono assai difficile il loro riconoscimento allorché questi siano avvenuti in bicicletta, con evidenti penalizzazioni per i lavoratori che scelgono questo mezzo di trasporto, limitando fortemente la corresponsione di indennizzi e, conseguentemente, inibendo e disincentivando il ricorso a forme di mobilità salubri e sostenibili;

tali disposizioni, anacronistiche, penalizzano proprio il mezzo che non inquina, non congestiona i centri abitati e non rappresenta quasi alcun pericolo per gli altri utenti;

mancano fondi strutturalmente dedicati alla realizzazione, alla qualificazione ed alla messa in sicurezza di percorsi ciclabili.

Premesso, inoltre, che

la bicicletta costituisce un mezzo di trasporto nato e diffusosi in Europa, così come le biciclette elettriche, il cui mercato ha numeri imponenti (21 milioni di esemplari venduti nel 2014, 8 milioni di unità in più rispetto alle automobili) con oltre 650.000 addetti nelle aziende del settore, così che la bikenomics ha un numero di occupati superiore a quello delle industrie minerarie ed estrattive;

sulla base di studi effettuati da organizzazioni imprenditoriali in Italia "nel 2014 l'export del settore della bicicletta ha totalizzato un valore di 632 milioni di euro, con una crescita dell'1,4% rispetto all'anno precedente" esportando in particolare in Francia, rivale storica dell'Italia nelle grandi sfide sportive sulle due ruote, ove vengono dirette bici complete e componentistica per 127 milioni di euro, seguita da Germania, Gran Bretagna e Spagna;

negli studi effettuati al riguardo dalla European Cyclists' Federation si legge che "investire in ciclabilità si traduce in miglioramenti rispetto ai trasporti, ai cambiamenti climatici alla sanità ogni pista ciclabile ... ogni nuovo cittadino messo in sella si traduce in un aumento dell'occupazione.

Investire in ciclabilità assicura un ritorno di investimento economico superiore a qualunque altra opzione di trasporto";

l'Emilia-Romagna potrebbe beneficiare in grande misura di politiche dirette allo sviluppo della mobilità ciclabile, alla luce del fatto che già oggi, sulla base di studi della Confartigianato, il 9,3% di chi ha più di 15 anni esce da casa per andare al lavoro in bicicletta: la percentuale più alta dopo quella della Provincia autonoma di Bolzano.

Considerato, inoltre, che

il Consiglio dei Ministri UE in materia di trasporti ha individuato la diffusione della mobilità su bicicletta come obiettivo chiave delle politiche per la mobilità e per le infrastrutture, da acquisire attraverso iniziative direttamente finanziabili con diversi fondi comunitari; il Consiglio si è concluso con una dichiarazione nella quale i Ministri e i Segretari di Stato richiedono alla Commissione di considerare la bicicletta come una modalità di trasporto a pieno titolo, di dotarsi di una strategia per la bicicletta a livello europeo e di creare, nell'ambito della Commissione uno sportello unico per la bicicletta che aiuti gli Stati membri, le Regioni e le autorità locali a scambiarsi buone pratiche in materia (Dichiarazione di Lussemburgo - 8 ottobre 2015);

la diffusione delle biciclette, secondo il Consiglio dell'Unione Europea contribuisce a molti degli obiettivi prioritari dell'UE, quali la riduzione delle emissioni, il miglioramento dell'efficienza energetica, lo sviluppo e la qualificazione di posti di lavoro, la stimolazione di investimenti privati; sono dedicati all'incentivazione di questa forma di trasporto diverse voci del bilancio europeo, fra le quali i programmi Horizon 2020 (programma dedicato alla ricerca), Cosme (dedicato alle Pmi) e i Fondi SIE, cui si aggiunge la richiesta alla Commissione di preparare un masterplan per la promozione della bicicletta a livello europeo;

in questo ambito rientrano anche programmi quali l'EU cycling challenge, competizione fra città e territori che premia il maggior numero di chilometri realizzati sulle due ruote attraverso la registrazione mediante sistemi di rilevazione GPS; al programma partecipano o hanno partecipato in edizioni passate diverse città emiliano-romagnole;

sulla base dell'articolo 20 della legge 9 agosto 2013, n. 98 "Conversione, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 - Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia", con uno o più decreti del Ministro delle Infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono revocate le risorse relative ad interventi non avviati del 1° e 2° piano nazionale della sicurezza stradale e destinati in via prevalente alla realizzazione di un programma di interventi di sicurezza stradale, concernenti prevalentemente lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, sulla base delle proposte formulate dalle Regioni;

tali decreti attuativi, finora non disponibili, sono stati recentemente annunciati dal Ministro delle Infrastrutture, anche in occasione della richiamata riunione dei Ministri europei dei trasporti.

Valutata

l'esigenza di promuovere soluzioni che assicurino pari condizioni di tutela ai lavoratori che, apprezzabilmente, ricorrono alla bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, sostenendo l'adozione delle necessarie modifiche normative.

Impegna la Giunta

a promuovere nelle sedi interistituzionali Stato-Regioni, nei confronti del Governo e presso le Camere la rapida adozione di adeguamenti normativi che assicurino pari condizioni di tutela ai lavoratori che ricorrono alla bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro;

a promuovere nelle sedi interistituzionali Stato-Regioni, nei confronti del Governo e delle Camere la richiesta di adozione di un piano nazionale per la ciclabilità, accompagnato dalla programmazione annuale di fondi dedicati alla sua attuazione ed al sostegno della mobilità ciclabile;

a prevedere, alla luce del percorso del nuovo PRIT, la realizzazione delle condizioni infrastrutturali e di misure di promozione e di incentivazione dell'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti quotidiani;

a prevedere nel bilancio 2016 in continuità con il progetto "Mi Muovo" specifici finanziamenti per incentivazione all'acquisto di biciclette e biciclette elettriche, anche alla luce del patto per la mobilità sostenibile siglato con le associazioni ambientali e correlati alla effettiva percorrenza in bicicletta di determinati chilometraggi;

a sostenere l'adesione di iniziative promosse a livello regionale o locale per la partecipazione a programmi comunitari rivolti al sostegno della mobilità inclusi quelli relativi ai fondi SIE per la promozione della ciclabilità;

a sostenere l'adesione delle città interessate dal piano aria all'UE cycling challenge.

Approvato a maggioranza dei presenti nella seduta pomeridiana del 20 ottobre 2015