GRUPPO CONSILIARE PROVINCIALE
VERDI E DEMOCRATICI DEL TRENTINO

Relazione al disegno di legge: Percorsi ciclabili e ciclopedonali

Alla fine del 1988, ormai oltre vent'anni fa, la Provincia di Trento si dotò di una legge per rendere possibile la realizzazione di una rete di piste ciclabili e ciclopedonali "al fine di migliorare le condizioni ambientali, riqualificare la qualità degli spazi urbani contribuendo al decongestionamento del traffico veicolare a motore, garantire la sicurezza nell'uso della bicicletta e favorire il cicloturismo". Si concludeva un decennio in cui l'impegno delle associazioni dei ciclisti amatoriali (in Trentino, molto attivi gli "amici della bicicletta") era stato rivolto a promuovere l'uso della bicicletta ed al tempo stesso sensibilizzare l'amministrazione pubblica a progettare un "sistema a rete", tenendo conto dei necessari raccordi con quanto altre province e regioni confinanti stavano facendo. In vent'anni molto lavoro è stato fatto ed ora il Trentino dispone di una rete – non completamente realizzata, soprattutto nelle tratte di collegamento fra bacini diversi (vedi ad esempio il Bus de Vela o le tratte del Limarò e di Ponte Pià per collegare le Giudicarie alla Valle dei Laghi) – di tutto rispetto. Se le piste ciclabili non hanno forse contribuito a ridurre il traffico a motore – anche perché fa fatica ad affermarsi la cultura della pedonalizzazione dei centri abitati, non solo nel capoluogo, ma anche nei paesi e nelle valli – certamente hanno provocato un aumento dell'uso della bicicletta per fare sport non competitivo ed hanno contribuito a favorire il cicloturismo. Le piste ciclabili si sono configurate, negli ultimi decenni, come le "infrastrutture sportive" più apprezzate ed utilizzate dai trentini, di ogni età e genere. Un ottimo investimento per il tempo libero e la salute della nostra popolazione, dunque, ma anche un'occasione straordinaria per avvicinare al territorio popolazione residente e turisti.
Scopo di questo disegno di legge, dunque, è quello di proporre una rivisitazione di una norma che nel corso dei suoi oltre vent'anni di vita è stata aggiornata solo con modestissimi interventi su questioni che hanno interessato essenzialmente adeguamenti alla disciplina sulle strade (distanze stradali) ed all'assunzione di oneri di manutenzione.
Senza dilungarmi in considerazioni di carattere generale sulle forme di mobilità alternative al traffico motorizzato – valutazioni ormai ampiamente condivise anche se non sempre tradotte in comportamenti personali coerenti – mi limito ad illustrare i punti principali di questa proposta di aggiornamento della disciplina sulla realizzazione e gestione delle piste ciclabili.
Fra le finalità della norma (art. 1) è stato esplicitato il raccordo necessario della "mobilità ciclistica" con il piano generale della mobilità e, conseguentemente, con le indicazioni del nuovo piano urbanistico, non solo per garantire la sicurezza della mobilità ciclistica e ciclopedonale (già previsto nella previgente normativa) ma anche per garantirne l'intermodalità dell'uso (e quindi l'effettivo raccordo con le altre forme di mobilità pubblica (autobus, ferrovia ecc.). Fra gli scopi della nuova disciplina proposta vi è anche quello di promuovere – attraverso l'intermodalità – politiche di moderazione del traffico a motore, ottenendo così anche un risparmio energetico.
Con l'art. 2 vengono precisati gli obiettivi che dovranno ispirare la progettazione e/o il potenziamento della rete: favorire i collegamenti casa – scuola – lavoro; recuperare relitti stradali o ferroviari dismessi, favorire percorsi lungo gli argini di fiumi, torrenti e laghi anche con l'obiettivo di evitare la "coabitazione" delle piste con le sedi stradali destinate al traffico veicolare a motore, per garantire il massimo di sicurezza possibile. Particolare attenzione dovrà essere posta nella realizzazione di percorsi che potranno valorizzare le località turistiche, prevedendo apposite aree di sosta e ristoro e di parcheggi adeguati. Inoltre si avrà cura di assicurare un adeguato raccordo con le linee ferroviarie utilizzando,

ove possibile anche con il recupero dei manufatti esistenti, le vecchie stazioni e i caselli ferroviari dismessi, quali punti di sosta e/o parcheggio.
L'art. 3 disciplina i rapporti fra Provincia ed Enti locali, sia per quanto riguarda l'individuazione delle piste di carattere provinciale (in particolare quelle che collegano la nostra provincia con i territori di altre regioni confinanti) e le tratte locali di interesse comunale, sia per quanto concerne la progettazione e la realizzazione. Si vuole così evitare lungaggini nella progettazione e realizzazione, soprattutto nei casi in cui tratte locali possono risultare strategiche anche per i collegamenti sovra provinciali (si pensi, ad esempio, al piccolo tratto che interessa il comune di Nago Torbole, ma che al tempo stesso è strategico per il collegamento ciclabile attorno al Garda e verso sud). La soluzione prospettata è che la Provincia, d'intesa con i Comuni, possa sostituirsi a questi nella progettazione e realizzazione dei percorsi.
L'art. 4 prevede che annualmente venga presentato dalla Giunta il Piano della mobilità ciclistica, strumento indispensabile per conoscere lo stato della rete, i progetti in corso di realizzazione e le tratte future previste, interagendo con le associazioni ciclistiche amatoriali ed i Comuni interessati.
L'art. 5 ha la duplice finalità di promuovere da parte della Giunta provinciale una adeguata informazione sull'offerta ciclabile, utilizzando sia i canali tradizionali della promozione turistica sia Internet e di sensibilizzare i cittadini sulle conseguenze benefiche derivanti dall'uso della bicicletta, sia per quanto riguarda il miglioramento degli stili di vita e la salute individuale, sia per quanto concerne la sicurezza della mobilità ciclistica ed il conseguente risparmio energetico.
Gli artt. 6 e 7 adeguano rispettivamente la legge urbanistica e la legge sull'edilizia abitativa alle nuove esigenze derivanti dalla corretta gestione della bicicletta. Il primo prevedendo una quota di parcheggi, non inferiore al 10 per cento, da riservare alle biciclette, appositamente attrezzati, il secondo riservando nei cortili e spazi comuni degli edifici di edilizia abitativa, appositi spazi per il deposito delle biciclette, attrezzati allo scopo.
L'art. 8, conseguentemente, abroga la vecchia normativa del 1988 assorbita ed aggiornata dal presente provvedimento.
Infine l'art. 9 prevede le conseguenti disposizioni finanziarie.

Cons. Roberto Bombarda

Trento, 20 ottobre 2009