

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

alla proposta di legge regionale

### **“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”**

L'Italia è il paese con il maggior indice di motorizzazione privata in Europa con 62 veicoli ogni 100 abitanti, rispetto ad una media europea del 46% (dati Euromobility 2009). Ogni auto, che molto spesso viaggia con il solo conducente a bordo, circola solo per due ore al giorno, e nelle altre 22 ore rimane parcheggiata. Secondo l'ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) l'automobile è utilizzata dall'83% degli italiani, nonostante che il 60% degli spostamenti abituali non superi i 5 Km, il 40% i 2 Km ed il 15% un solo Km, e che la distanza di 1 Km è di fatto percorsa agevolmente a piedi, mentre una distanza compresa tra 2 e 5 Km è facilmente percorribile in bicicletta.

Inoltre, per quanto attiene la qualità dell'aria, le direttive europee richiedono ai Paesi membri una forte riduzione dei livelli di emissioni atmosferiche, ed in particolare delle polveri sottili, che è possibile raggiungere soltanto attuando politiche finalizzate a spostare quote significative di traffico motorizzato verso altre modalità di trasporto sostenibile, come la bicicletta, i cui vantaggi sarebbero percepiti immediatamente sia da chi pedala che da chi non pedala. Infatti, è evidente che muoversi in bicicletta negli spostamenti di tutti i giorni fa bene alla salute individuale e a quella del pianeta, riducendo l'uso e il consumo di spazio e di territorio ed il fabbisogno energetico. La bici non consuma risorse non rinnovabili e non produce emissioni, non ingombra e non fa rumore; è un mezzo ecologico per definizione, ad alta efficienza energetica, ad elevata accessibilità (mobilità di bambini, anziani) e consente notevoli risparmi economici con conseguente miglioramento dei bilanci delle famiglie.

Secondo l'European Cyclists' Federation (ECF), un contributo utile alla lotta ai cambiamenti climatici si avrebbe se, a seguito di adeguate politiche locali a favore della mobilità ciclistica, entro il 2020 la media europea di spostamenti in bici passasse dall'attuale 4% al 15% e se gli incidenti mortali ai danni dei ciclisti si riducessero del 50%. Per questo motivo l'ECF ha sollecitato i sindaci delle città europee a sottoscrivere un documento di impegni in tal senso denominato "Carta di Bruxelles".

Molte nazioni, in particolare europee, hanno da tempo puntato sulla ciclabilità come componente fondamentale di un modello di mobilità sostenibile, complementare ai mezzi pubblici su gomma e su ferro, sia nei contesti cittadini sia per il pendolarismo. Ormai l'opinione pubblica ha compreso l'importanza della

bici e dei mezzi pubblici per contrastare uno dei problemi considerati prioritari: il traffico e la sicurezza stradale sono priorità al pari della criminalità (rapporto ISTAT del 12/11/2008).

Se l'Italia è in ritardo rispetto al resto d'Europa nella promozione della mobilità in bicicletta e nella realizzazione di adeguate infrastrutture ciclabili, la Puglia è comunque in ritardo rispetto ad altre regioni italiane, pur avendo fatto notevoli progressi negli ultimi anni.

Infatti, varie sono state le iniziative promosse dalla Regione ed una su tutte è rappresentata dal progetto CY.RO.N.MED. che, in coordinamento anche con le reti ciclistiche nazionali ed internazionali BicItalia ed EuroVelo, ha individuato in Puglia i collegamenti ciclabili tra i Comuni e le località di interesse turistico. Ancora, la Regione, con fondi comunitari, ha finanziato e sta finanziando l'attuazione di primi percorsi ciclabili con la collaborazione degli Enti locali in generale.

Ora, però, la Puglia ha bisogno di effettuare interventi organici a sostegno della domanda e dell'offerta di mobilità ciclistica e quindi diventa prioritaria la realizzazione di un sistema a rete di strade ciclabili.

Alla politica spetta il ruolo di comprendere e governare la transizione verso un nuovo modello di mobilità attraverso azioni coerenti e coordinate a tutti i livelli amministrativi, con una visione che superi l'episodicità e che sia di sistema. Per dare impulso dunque alla mobilità ciclistica è necessario che anche la Regione Puglia si doti di uno strumento legislativo funzionale e di adeguate risorse finanziarie a sostegno della mobilità ciclistica nell'intero territorio regionale.

Il presente progetto di legge, appunto, ha lo scopo di promuovere la ciclabilità e la ciclopeditività in tutti i suoi aspetti, come elemento di mobilità sostenibile urbana ed extraurbana.

L'obiettivo è duplice: da un lato consentire, attraverso itinerari, percorsi e ciclovie sicuri una reale diffusione del trasporto ciclistico come valida alternativa a quello privato a motore, dall'altro creare le condizioni per sviluppare anche in Puglia il turismo in bicicletta che muove ogni anno in Europa oltre 10 milioni di persone e che produce un fatturato di tutto rilievo, come, per esempio, la ciclovie del Danubio di 340 Km (1 milione di cicloturisti l'anno per 45 milioni di euro l'anno di fatturato) o la rete ciclabile Svizzera di 3.300 Km (4,7 milioni di cicloturisti l'anno per 95 milioni di euro). In tal senso, diventa fondamentale l'intermodalità bici e trasporto pubblico e collettivo.

La presente proposta di legge agisce su due componenti complementari fra loro e precisamente, da una parte, la realizzazione di interventi infrastrutturali e, dall'altra, la promozione di azioni di comunicazione, educazione e formazione.

L'aspetto pianificatorio del presente progetto di legge parte dalla redazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) coordinato ed in sintonia, naturalmente, con le norme statali già in vigore e con gli altri piani e documenti già assentiti dalla Regione (Piano Regionale dei Trasporti, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, Documento Regionale di Assetto Generale).

La legge, inoltre, accelera il processo di pianificazione ciclabile all'interno di altri strumenti di pianificazione come i Piani Urbani della Mobilità - PUM e i Piani Urbani del Traffico - PUT (che non potrebbero perseguire gli obiettivi di decongestionamento stradale e riduzione delle emissioni atmosferiche, del rumore da traffico e dei consumi energetici senza un forte spostamento della mobilità motorizzata verso quella ciclistica) e come i Piani Urbanistici Generali - PUG e i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale - PTCP (che, secondo le direttive impartite dal Documento Regionale di Assetto Generale - DRAG a Comuni e Province, devono dotarsi di piani di reti ciclabili e ciclopedonali). Infatti, le Province ed i Comuni individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, quali i centri scolastici, i centri commerciali, i distretti e le zone industriali, i luoghi di interesse culturale ed il sistema della mobilità pubblica.

Tra gli interventi possibili per favorire la mobilità ciclistica sono compresi, tra gli altri, anche la costruzione e dotazione di cicloposteggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri per il deposito, il noleggio e la riparazione di cicli prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico e presso strutture pubbliche oppure la messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili.

Qualificante la disposizione, nel quadro delle indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti, di destinare una quota non inferiore al 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, al parcheggio di biciclette.

Gli Enti locali sono chiamati anche ad attivarsi per risolvere il problema comune a molte persone che non sanno dove parcheggiare la bici quando sono a casa: il comma 4 dell'art. 13 prevede, infatti, che i Comuni inseriscano nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive per il deposito di biciclette, così come il comma 5 disciplina che negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che, ove possibile, devono essere attrezzati.

Come già detto in precedenza, la legge non prevede il finanziamento solo di infrastrutture ciclabili in senso ampio (piste, itinerari, vie ciclabili, interventi di moderazione del traffico tra cui Isole ambientali, Strade residenziali, Zone 30), ma anche attività di promozione, comunicazione, educazione, formazione, nonché

servizi ai ciclisti e ai cicloturisti a supporto della domanda. Inoltre, sancisce che non possono essere finanziate strade se queste -ai sensi dell'art. 10 della legge n. 366/98 che ha modificato il Codice della Strada agli artt. 13 e 14- non saranno dotate di adeguate infrastrutture ciclabili tali da consentire il transito in bicicletta in condizioni di sicurezza.

In definitiva, il sostegno della Regione e degli Enti locali alla mobilità ciclistica e ciclopedonale non deve essere più pensato, come è sinora avvenuto, solo come un modo per accontentare gli utenti della bicicletta che rivendicano migliori condizioni per circolare sicuri per le strade, ma come una componente indispensabile della politica a favore della mobilità sostenibile e ad una riscoperta dei territori in cui viviamo.

E', pertanto, importante che la Puglia si doti di una specifica legge regionale per colmare un vuoto legislativo e per dare una risposta in termini di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dei trasporti.

La presente proposta di legge si compone di **14** articoli.

L'articolo **1** definisce le finalità della legge che ha lo scopo di perseguire, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale integrata con le altre reti trasportistiche e ciclabili, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia, in ambito urbano ed extraurbano, anche mediante l'utilizzo di azioni di comunicazione, educazione e formazione.

L'articolo **2** definisce il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, che individua il sistema ciclabile di scala regionale, e le priorità strategiche delle azioni promozionali, con l'indicazione degli obiettivi per la mobilità sia urbana che extraurbana.

L'articolo **3** impone che il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica debba essere approvato dalla Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare, ed aggiornato di norma ogni tre anni, ed indica la struttura regionale preposta all'attuazione delle norme della legge ed i compiti cui la stessa deve assolvere.

L'articolo **4** fa riferimento alle azioni di sostegno da attuarsi per favorire la mobilità ciclistica anche mediante la partecipazione dei soggetti interessati a pianificare e progettare gli interventi per la diffusione degli spostamenti in bicicletta.

L'articolo **5** stabilisce che sia le Province che i Comuni redigono piani di rete per la mobilità ciclistica sulla viabilità di propria competenza, tenuto conto del

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, se già vigente. I piani provinciali programmano gli interventi a livello sovra comunale e sono individuati nei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, facendone parte integrante, mentre i piani comunali programmano gli interventi a livello locale, diventando parte integrante dei Piani Urbanistici Generali.

L'articolo **6** fa riferimento ai programmi triennali ed ai loro contenuti che le Province ed i Comuni devono predisporre per l'attuazione degli interventi sulla mobilità ciclistica sui rispettivi territori.

L'articolo **7** introduce e classifica, anche in analogia alle migliori esperienze europee, le ciclovie, vale a dire tutta quella tipologia di strade per le biciclette, diverse dalle piste ciclabili in senso stretto, che siano legittimamente percorribili dai ciclisti, dotate di diversi livelli di protezione dal traffico stradale a seguito dell'introduzione di adeguati provvedimenti e/o infrastrutture, e appositamente segnalate.

L'articolo **8** specifica le diverse tipologie di interventi di educazione, formazione e comunicazione finalizzati alla diffusione della mobilità ciclistica.

L'articolo **9** esplicita gli interventi infrastrutturali e le azioni previste per favorire la mobilità ciclistica.

L'articolo **10** prevede che la manutenzione delle ciclovie e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, così come dei percorsi e delle ciclovie preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati che insistono sul territorio di più Comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria. La Regione assicura l'erogazione di contributi secondo un piano prestabilito dalla Giunta Regionale. Si stabilisce inoltre che per l'illuminazione dei tracciati e dei percorsi ciclabili vanno adottate, prioritariamente, fonti energetiche rinnovabili e metodologie di risparmio energetico.

L'articolo **11** definisce come soggetti attuatori della legge Province, Comuni, enti gestori dei parchi nazionali, regionali e locali, che adottano ogni iniziativa utile per realizzare e promuovere, anche con la collaborazione di privati, gli interventi previsti dalla legge, ricorrendo ad adeguate forme di concertazione, compresi gli accordi di programma.

L'articolo **12** definisce le disposizioni particolari per le Province. Per la realizzazione, gestione e implementazione del piano per la mobilità ciclistica di competenza è prevista, presso ciascuna Provincia, una organizzazione interna per l'attuazione operativa delle funzioni inerenti la mobilità ciclistica. Tra i diversi compiti assegnati, la redazione e l'aggiornamento del Sistema Informativo

Territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale e la classificazione delle ciclovie per tipologia e qualità.

L'articolo **13** definisce le disposizioni particolari per i Comuni, che –tra l'altro– hanno l'obbligo di consentire, negli edifici di edilizia residenziale pubblica, il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni. Inoltre, i Comuni devono inserire nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive per il deposito di biciclette ed anche presso strutture pubbliche.

L'articolo **14** stabilisce che la Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento. E' demandata alla Giunta Regionale la determinazione delle modalità di assegnazione dei contributi, riconoscendo, comunque, priorità agli interventi previsti nel Piano Regionale, nei Piani Provinciali e Comunali e nei relativi programmi triennali. Inoltre, si stabilisce che tutti i progetti di opere stradali possono beneficiare di finanziamenti pubblici erogati dalla Regione solo se, in ossequio al Codice della Strada, è prevista per l'intero sviluppo la realizzazione di piste e/o infrastrutture ciclabili adiacenti, e che gli stessi finanziamenti possono essere revocati o decurtati qualora la prevista pista ciclabile dovesse essere stralciata in toto o in parte dall'intervento.

## **PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE**

### **“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”**

#### **Art. 1 (Finalità)**

1. La Regione Puglia promuove e sostiene la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi. Il sistema della mobilità ciclistica è strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia. Attraverso l'uso della bicicletta, si contribuisce, tra l'altro, all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, alla riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti, alla promozione della salute pubblica ed all'affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale ed internazionale.
2. La Regione Puglia individua, tra le strategie per contenere e controllare il problema della congestione stradale, l'attivazione di politiche che agiscono sulla domanda di mobilità, ossia sulla modifica del comportamento dei cittadini nelle loro scelte di trasporto urbano, sostenendo gli spostamenti in bicicletta attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali ed azioni di comunicazione, educazione e formazione.
3. La Regione sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano tramite:
  - a. la formazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità mediante:
    - la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali;
    - la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico;
  - b. la promozione all'utilizzo della bici per gli spostamenti e l'affermazione di una nuova cultura della mobilità sostenibile attraverso l'attivazione di azioni di educazione, formazione e comunicazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta.

#### **Art. 2 (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica)**

1. La Regione Puglia elabora il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica individua:
  - a. il sistema ciclabile di scala regionale – quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali di cui al successivo articolo 5 - in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali ed ai grandi poli attrattori. Il suddetto sistema ciclabile regionale assume e valorizza le dorsali della rete ciclabile regionale ossia gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale ed

internazionale BiciItalia ed EuroVelo individuati nel Piano Regionale dei Trasporti e nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, che assicurano sia i collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico sia gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovraregionali fino al livello europeo;

- b. le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in materia di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica.
2. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana sono:
    - a. la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali, zone a traffico limitato (ZTL) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;
    - b. il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;
    - c. la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti ed aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali;
    - d. la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro.
  3. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana sono:
    - a. la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano con le ciclovie delle reti BiciItalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture ad esse connesse;
    - b. la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva ed in particolare alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti e agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;
    - c. la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;
    - d. la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici+treno, bici+bus.

### **Art. 3**

#### **(Approvazione e aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica)**

1. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è approvato dalla Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare, ed è aggiornato di norma ogni tre anni.
2. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è elaborato attraverso forme di concertazione con i soggetti di cui al successivo articolo 11, comma 1, sentite le associazioni che promuovono in modo specifico gli spostamenti in bicicletta.
3. Per le finalità del presente articolo è incaricato l'Ufficio Reti della Mobilità Sostenibile-Sevizio Reti ed Infrastrutture per la Mobilità- Area Politiche per la Mobilità e Qualità Urbana, con la collaborazione dell'Agenzia Regionale per la Mobilità, istituita ai sensi della l.r. 18/2002.
4. L'Ufficio Regionale Reti della Mobilità Sostenibile, con la collaborazione dell'Agenzia Regionale per la Mobilità:
  - a. cura l'elaborazione e l'implementazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e ne segue l'attuazione con una continua azione di monitoraggio e supporto dei diversi soggetti pubblici e privati coinvolti;
  - b. cura la formazione e l'aggiornamento della sezione del Sistema Informativo Territoriale (SIT) dedicato alla rete ciclabile regionale, in collaborazione con gli Uffici Provinciali interessati dalla pianificazione della Mobilità Ciclistica, classificando

- le ciclovie per tipologia e qualità in conformità al successivo articolo 7. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;
- c. progetta e vigila sulla manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa regionale d'intesa con le strutture regionali direttamente interessate;
  - d. cura i rapporti con Enti e Società per l'implementazione dell'uso della bicicletta e dell'intermodalità (bici+treno/bus/nave/aereo) promuovendo eventuali accordi;
  - e. propone alle competenti strutture regionali l'erogazione di eventuali incentivi economici alla mobilità ciclistica sia per la realizzazione di infrastrutture ciclabili sia per l'attivazione di azioni finalizzate all'incremento dell'uso della bicicletta;
  - f. promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità;
  - g. progetta interventi per l'educazione e la formazione sulla mobilità ciclistica ed azioni di sensibilizzazione per la diffusione dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti quotidiani;
  - h. promuove l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto efficiente, pulito e sicuro, attraverso la costruzione di una rete interistituzionale, con i diversi attori interessati nel settore della formazione, educazione e comunicazione;
  - i. cura la diffusione dei dati sulla mobilità ciclistica –elaborati dall'Osservatorio regionale della mobilità e dal Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale- al fine di permettere a Comuni e Province di attuare politiche e di progettare interventi coerenti con le analisi quantitative e qualitative realizzate.
  - j. cura la partecipazione della Regione Puglia a programmi e progetti europei per lo sviluppo della la mobilità ciclistica.

#### **Art. 4**

##### **(Azioni di sostegno alla mobilità ciclistica)**

1. La Regione Puglia nella gestione della mobilità ciclistica predispone strumenti decisionali inclusivi che possono garantire la partecipazione, il confronto e la collaborazione dei diversi attori interessati dalla pianificazione e progettazione degli interventi per la diffusione degli spostamenti in bicicletta.
2. La Regione è impegnata –in attuazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e mediante intese con gli enti interessati- a promuovere il riuso, previa riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali dei seguenti manufatti e/o infrastrutture:
  - a. le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all'esercizio ferroviario;
  - b. le aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso;
  - c. gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali e dei laghi, se utilizzabili, i tracciati e le strade di servizio (forestali, bonifica, acquedotti, enel, gas);
  - d. altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi;
  - e. i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;
  - f. i tratturi
3. Nell'ambito della riconversione delle tratte ferroviarie dismesse la Regione promuove, mediante apposite intese con i gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta, che, mediante specifico adeguamento funzionale, sono destinati a strutture ricettive e di assistenza o punti di ristoro specializzati per l'ospitalità di ciclisti e cicloturisti.
4. La Regione promuove altresì accordi con i gestori del trasporto pubblico e collettivo locale e regionale e delle infrastrutture relative, allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli anche con interventi infrastrutturali finalizzati ad eliminare ostacoli e barriere all'accessibilità ed alla fruizione del servizio di trasporto intermodale.

5. La Regione promuove, d'intesa con i soggetti attuatori, con le associazioni degli utenti della bicicletta e con il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti la mobilità sostenibile, la sicurezza stradale, il benessere fisico ed il miglioramento degli stili di vita.
6. La Regione mantiene un sistema di informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi, i punti di scambio intermodale ed i punti di assistenza e di ristoro. Il sistema è costantemente aggiornato in collaborazione con i soggetti attuatori.
7. La Regione incentiva la diffusione della mobilità ciclistica anche attraverso l'istituzione di premi per valorizzare le buone pratiche a livello locale e provinciale e l'organizzazione di giornate a tema per sensibilizzare l'opinione pubblica all'utilizzo della bici per gli spostamenti urbani.
8. La Regione favorisce l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro per i propri dipendenti e per quelli degli enti, istituti, agenzie, aziende o società dipendenti, controllati, vigilati o partecipati dalla Regione ed incentiva le iniziative delle imprese volte ad incrementare l'utilizzo della bicicletta tra i lavoratori.

**Art. 5**  
**(Piani di Province e Comuni)**

1. In coerenza con le finalità di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, le Province ed i Comuni redigono piani per la mobilità ciclistica e ciclopedonale per i territori di rispettiva competenza, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, ove vigente. Il piano provinciale programma gli interventi a livello sovra-comunale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Il piano comunale programma gli interventi a livello locale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale (PUG) di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Gli atti di cui al presente comma -se presentati separatamente dal piano cui appartengono- sono approvati con il medesimo procedimento di approvazione del suddetto piano, quale loro variante, o anche anticipatamente ad esso.
2. I piani provinciali e comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo, anche in attuazione dei piani di spostamento casa-scuola/lavoro/tempo libero, la connessione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli scolastici ed universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali ed industriali, il sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, i luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.
3. I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità (PUM) e dei Piani Urbani del Traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico.

**Art. 6**  
**(Programmazione degli interventi e delle azioni)**

1. In coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e con i piani di cui al precedente articolo 5, le Province e i Comuni elaborano programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica per i territori di rispettiva competenza.

2. I programmi prevedono, tra l'altro :
  - a. la ricognizione in termini quantitativi e qualitativi delle infrastrutture per la mobilità ciclistica esistenti o in via di realizzazione;
  - b. la rilevazione delle azioni attivate a livello provinciale e comunale per la promozione della mobilità ciclistica;
  - c. gli interventi infrastrutturali di cui avviare la realizzazione nell'arco di tre anni, valorizzando le infrastrutture per la mobilità ciclistica esistenti e garantendone la connessione con le reti ciclabili -esistenti e in corso di formazione- e con il sistema di mobilità in generale;
  - d. gli interventi di realizzazione e manutenzione delle ciclovie, come al successivo articolo 7;
  - e. le fonti di finanziamento - pubbliche, private o concorsuali dei due soggetti - che si intendono attivare per realizzare gli interventi e le azioni di cui al presente articolo;
  - f. il programma di interventi educativi e formativi per promuovere la mobilità ciclistica a livello comunale e provinciale;
  - g. il piano di comunicazione istituzionale a supporto degli interventi;
  - h. i soggetti pubblici (enti parco, comunità montane, istituti scolastici) o privati, cui compete l'attuazione degli interventi o delle azioni;
  - i. i tempi previsti per la realizzazione degli interventi e delle azioni di cui sopra.

**Art. 7**  
**(Classificazione delle ciclovie)**

1. Per dotare il territorio regionale di un rete di strade per le biciclette, oltre alle piste ciclabili come definite dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modifiche ed integrazioni (Codice della Strada), che rappresentano il massimo grado di protezione del ciclista dal traffico stradale, sono disponibili altre tipologie di percorsi, comunque rientranti nella definizione di ciclovie, vale a dire di itinerari idonei al transito delle biciclette, dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti e/o infrastrutture che rendono agevole la percorrenza ciclistica e le assicurano gradi di sicurezza variabili.
2. Un sistema integrato di ciclovie, siano esse urbane o extraurbane, è costituito da diversi segmenti raccordati tra loro, descritti e segnalati con precisione, costruiti o messi in sicurezza e che siano legittimamente percorribili dal ciclista.
3. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si definiscono le seguenti categorie di ciclovie:
  - a. pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da art. 3,c. 1,p.to 39,del Codice della Strada;
  - b. corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da artt. 140 e 146 del Regolamento del Codice della Strada;
  - c. pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway);
  - d. sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
  - e. strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 50 veicoli/giorno;
  - f. strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/giorno, senza punte superiori a 50 veicoli/h;
  - g. strada ciclabile o ciclostrada o "strada 30": strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di 30 km/h. ovvero itinerario ciclopedonale, come da art. 2,c. 3,lett. F-bis,del Codice della Strada;
  - h. area pedonale, come da art. 3,c. 1,p.to 2,del Codice della Strada;
  - i. zona a traffico limitato, come da art. 3,c.1,p.to 54,del Codice della Strada;
  - j. zona residenziale, come da art. 3,c. 1,p.to 58,del Codice della Strada;

- k. zona a velocità limitata (per 30 km/h o inferiori), come da art. 135, p.to 14, del Regolamento del Codice della Strada.

## **Art. 8**

### **(Interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica)**

1. Per il perseguimento delle finalità e degli obiettivi della presente legge la Regione Puglia considera strategiche le attività e gli interventi di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica. A tale scopo promuove, organizza e sostiene iniziative tese a favorire l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano, nel quadro di una più ampia azione finalizzata alla diffusione di pratiche e comportamenti orientati alla mobilità sostenibile.
2. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica di cui al precedente articolo 2 individua le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in materia di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica, tenendo in considerazione i seguenti criteri generali:
  - a. la promozione ed il sostegno finanziario ad iniziative e programmi promossi in forma di collaborazione tra diversi enti ed istituzioni, pubblici e privati, che favoriscano lo scambio di esperienze, il confronto professionale, l'integrazione dei programmi di lavoro;
  - b. la realizzazione di iniziative di formazione, anche attraverso l'utilizzo dei programmi comunitari, finalizzate allo sviluppo di competenze e abilità in materia di promozione, organizzazione e gestione di programmi e progetti per la diffusione della mobilità ciclistica;
  - c. la promozione e la realizzazione di iniziative di comunicazione, campagne informative, eventi, seminari ed ogni altra attività, finalizzate alla sensibilizzazione dei cittadini/utenti all'utilizzo della bicicletta;
  - d. l'individuazione di procedure e strumenti per la programmazione, la progettazione e l'organizzazione delle attività legate alla mobilità ciclistica, caratterizzati dall'orientamento a processi partecipativi capaci di garantire il confronto e la collaborazione dei diversi attori istituzionali e sociali, compresi i singoli cittadini;
  - e. la valorizzazione ed il sostegno delle forme di cittadinanza attiva, capaci di stimolare il protagonismo delle comunità locali nella definizione degli obiettivi in materia di mobilità ciclistica.
3. In coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, i Comuni e le Province, nell'ambito dei programmi triennali per l'attuazione di interventi per la mobilità ciclistica di cui al precedente articolo 6 prevedono:
  - a. percorsi casa-scuola in bicicletta;
  - b. percorsi casa-lavoro in bicicletta;
  - c. ciclofficine popolari e ciclofficine mobili;
  - d. misure di sostegno alle officine di manutenzione della bicicletta;
  - e. eventi dedicati alla promozione degli spostamenti in bici, manifestazioni e passeggiate per il turismo in bicicletta;
  - f. realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
  - g. attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
  - h. realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile;
  - i. misure di sostegno alla promozione di attività imprenditoriali di servizio di trasporto con conducente o senza, mediante l'utilizzo di veicoli a trazione muscolare con particolare riferimento a bicikli, tricikli, quadricli.

## **Art. 9**

### **(Tipologie degli interventi e delle azioni ricompresi negli atti di programmazione)**

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, sulla base anche delle caratteristiche tecniche fissate dal D.M. 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) e dal D.M. 6 luglio 1992, n. 467 e relativa circolare esplicativa n. 432 del 31 marzo 1993, sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:
  - a. reti urbane di piste ciclabili e ciclopedonali;
  - b. reti extraurbane di ciclovie e infrastrutture ad esse connesse;
  - c. aree urbane a prevalenza di traffico non motorizzato attraverso elementi di moderazione del traffico.
  
2. Gli interventi e le azioni per favorire la mobilità ciclistica comprendono tra l'altro:
  - a. posa in opera di idonea segnaletica specializzata per il traffico ciclistico e, ove necessario, realizzazione di apposite dotazioni infrastrutturali per la messa in sicurezza del traffico ciclistico soprattutto nelle intersezioni con il traffico motorizzato, ed in particolare nelle rotatorie. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge la Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare, approva il Regolamento con le indicazioni della segnaletica dedicata alle ciclovie;
  - b. realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
  - c. predisposizione di aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta delle biciclette in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione, e presso strutture pubbliche;
  - d. predisposizione di strutture, infrastrutture e servizi finalizzati a migliorare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico e collettivo;
  - e. realizzazione, d'intesa con le società di gestione del trasporto ferroviario e con titolari/gestori delle infrastrutture, di attrezzature per favorire l'intermodalità bici e treno. Tra l'altro: spazi attrezzati per le soste delle bici nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie; interventi idonei a rimuovere gli ostacoli e facilitare la movimentazione delle bici nelle stazioni fino ai convogli (canaline/scivoli lungo le scale, ascensori) e per l'accessibilità al materiale rotabile; promozione e comunicazione del servizio di trasporto delle bici al seguito, spazi attrezzati per il trasporto delle bici al seguito sia su nuovi mezzi che su mezzi esistenti in fase di manutenzione straordinaria, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
  - f. politiche di moderazione del traffico in ambito urbano, attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, come Strade residenziali, Isole ambientali e Zone 30, finalizzati ad indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;
  - g. predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
  - h. intese con le aziende di trasporto pubblico e collettivo per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
  - i. realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;
  - j. redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo informatico;
  - k. realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile;
  - l. interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica come previsto nel precedente articolo 8;
  - m. ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

3. Nel quadro delle indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti, una quota non inferiore al 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata ad area sosta per biciclette.

**Art. 10**  
**(Gestione e manutenzione)**

1. La manutenzione delle ciclovie e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, così come dei percorsi e delle ciclovie preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati che insistono sul territorio di più Comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria. La Regione assicura l'erogazione di contributi secondo un piano prestabilito dalla Giunta Regionale.
2. Per l'illuminazione delle ciclovie vanno adottate, prioritariamente, fonti energetiche rinnovabili e metodologie di risparmio energetico.
3. La Giunta Regionale detta criteri per la concessione di contributi per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria dei tracciati agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili.

**Art. 11**  
**(Soggetti attuatori)**

1. Le Province, i Comuni, gli Enti gestori dei parchi nazionali, regionali e locali, adottano ogni iniziativa utile per realizzare e promuovere, anche con la collaborazione di privati, gli interventi previsti dalla presente legge, ricorrendo ad adeguate forme di concertazione, compresi gli accordi di programma.
2. I soggetti privati sono incentivati, previe intese con gli enti pubblici competenti, ad installare strutture attrezzate per l'integrazione del trasporto pubblico con l'uso della bicicletta, nonché a promuovere agevolazioni per i propri dipendenti.

**Art. 12**  
**(Disposizioni particolari per le Province)**

1. Le Province adottano - entro un anno dalla pubblicazione della presente legge - soluzioni organizzative interne che consentano di garantire una idonea attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 anche attraverso:
  - a. la stesura e l'aggiornamento del Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità, a norma del precedente articolo 7. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;
  - b. la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale;
  - c. l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT, PUM;
  - d. l'assistenza agli enti locali e gli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;
  - e. la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

**Art. 13**  
**(Disposizioni particolari per i Comuni)**

1. I Comuni, sedi di stazioni ferroviarie o di autostazioni o di stazioni metropolitane, prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di velostazioni, ovvero di adeguati centri per il deposito custodito di cicli, l'assistenza tecnica e l' eventuale annesso servizio di noleggio biciclette.
2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i Comuni stipulano convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche.
3. I Comuni che non gestiscono direttamente le velostazioni assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle aziende di trasporto o alle cooperative sociali.
4. I Comuni inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche per il deposito di biciclette.
5. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito attrezzato di biciclette in cortili o spazi comuni.

**Art. 14**  
**(Finanziamenti degli interventi e delle azioni)**

1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge si provvede mediante stanziamenti sul capitolo 553027 "Spese per l'attuazione degli interventi regionali in materia di sicurezza stradale , mobilità sostenibile e infrastrutture trasportistiche".
2. La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio autonomo, di risorse statali e di fondi comunitari, la dotazione finanziaria da assegnare al capitolo di cui al comma 1 che precede.
3. La Giunta Regionale determina le modalità di assegnazione dei contributi per la realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità, riconoscendo priorità agli interventi previsti nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e previsti nei programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica delle Province e dei Comunali di cui agli articoli 2 e 6. Con lo stesso atto sono definite le modalità di erogazione in relazione alla tipologia di intervento.
4. I finanziamenti regionali sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o comunitari- da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l'intero sviluppo dell'arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie.
5. I finanziamenti di cui al precedente comma 4 possono essere revocati o decurtati nei casi in cui, in corso d'opera o a completamento della stessa, la pista ciclabile dovesse risultare stralciata in tutto o in parte dall'intervento.
6. Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992,n.285, e successive modifiche ed integrazioni (Codice della Strada).
7. A partire dal secondo anno successivo alla pubblicazione della presente legge, è possibile accedere ai finanziamenti regionali per interventi sulle ciclovie, come classificate dal precedente articolo 7, qualora comprese nei piani di cui all'articolo 5 e nei programmi di cui all'articolo 6 della presente legge.

216/A

8. Nell'ambito dei programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica, tra gli elaborati progettuali per l'ammissione a finanziamento e tra quelli specifici per l'approvazione dello stato finale del collaudo dell'opera ultimata, è inclusa una scheda con i dati caratteristici del progetto e dell'opera completata. Il responsabile del procedimento trasmette tale scheda all'ufficio che cura l'aggiornamento del SIT, ai sensi dell'articolo 3.
9. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.
10. E' fatto obbligo a chiunque spetti, di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Puglia.

I FIRMATARI

Antonio DECARO	<u>Antonio Decaro</u>
Guglielmo MINERVINI	<u>GM</u>
Sergio BLASI	<u>Sergio Blasi</u>
Filippo CARACCIOLO	<u>Filippo Caracciolo</u>
Gerardo DE GENNARO	<u>Gerardo De Gennaro</u>
Giovanni EPIFANI	<u>Giovanni Epifani</u>
Mario LOIZZO	<u>Mario Loizzo</u>
Antonio MANIGLIO	<u>Antonio Maniglio</u>
Dino MARINO	<u>Dino Marino</u>
Ruggiero MENNEA	<u>Ruggiero Mennea</u>
Francesco OGNISSANTI	<u>Francesco OgniSSanti</u>
Donato PENTASSUGLIA	<u>Donato Pentassuglia</u>
Giuseppe ROMANO	<u>Giuseppe Romano</u>