

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, assicura in Puglia i collegamenti tra i Comuni e le località di interesse turistico. Ancora, la Regione, con fondi comunitari, ha finanziato e sta finanziando l'attuazione di 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 a sostegno della mobilità ciclistica nell'intero territorio regionale.

Il presente progetto di legge, appunto, ha lo scopo di promuovere la ciclabilità e la ciclopedità 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.

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), ed il cui punto di partenza è rappresentato dal progetto regionale CY.RO.N.MED. innanzi citato.

La legge, inoltre, accelera il processo di pianificazione ciclabile all'interno di altri strumenti di pianificazione come i Piani Urbani della Mobilità - PUM (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 ciclopeditoni). Infatti, le Province ed i Comuni individuano la rete ciclabile e ciclopeditona 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 ciclopiste attrezzate, 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. 8 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 6 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.

La legge non prevede il finanziamento di sole 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 e comunicazione e servizi ai ciclisti e ai cicloturisti. 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 ciclopeditona 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 12 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 in ambito urbano ed extraurbano.

L'articolo **2** definisce il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che individua il sistema ciclabile di scala regionale, e che è approvato dalla Giunta Regionale, sentita la competente Commissione consiliare, ed è aggiornato di norma ogni tre anni.

L'articolo **3** 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 **4** 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 **5** specifica in dettaglio le diverse tipologie di interventi di carattere infrastrutturale, promozionale e di servizi previsti e finanziabili dalla legge.

L'articolo **6** 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 **7** 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, l'istituzione degli Uffici Provinciali per 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 **8** definisce le disposizioni particolari per i Comuni, che hanno obbligo negli edifici di edilizia residenziale pubblica di consentire 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 **9** 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 **10** stabilisce che la Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento. E' demandato alla Giunta Regionale di determinare le modalità di assegnazione dei contributi, riconoscendo priorità agli interventi previsti nel Piano Regionale e nei Piani Provinciali e Comunali. Il finanziamento da parte della Regione è subordinato alla compartecipazione dei soggetti attuatori.

L'articolo **11** stabilisce che tutti i progetti di opere stradali potranno 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.

L'articolo **12** individua in euro 10 mila lo stanziamento previsto per l'esercizio finanziario 2011 sul cap. 553027, mentre per gli esercizi finanziari successivi gli stanziamenti saranno assentiti con le leggi di bilancio ricorrendo sia a risorse autonome che comunitarie e statali.

I FIRMATARI

Antonio DECARO

Sergio BLASI

Filippo CARACCIOLO

Gerardo DE GENNARO

Giovanni EPIFANI

Mario LOIZZO

Antonio MANIGLIO

Dino MARINO

Ruggiero MENNEA

Francesco OGNISSANTI

Donato PENTASSUGLIA

Giuseppe ROMANO

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. A tal fine redige il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), tenendo conto delle 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.
2. Per perseguire gli obiettivi di cui al comma 1 la Regione promuove la creazione di una rete ciclabile regionale integrata con le altre reti trasportistiche e ciclabili mediante:
 - a) la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali;
 - b) la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata attraverso politiche di moderazione del traffico.

Art. 2 (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica)

1. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica individua il sistema ciclabile di scala regionale in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali ed ai grandi poli attrattori.
2. Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali di cui al successivo articolo 4.
3. Rappresentano le dorsali della rete ciclabile regionale gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale ed internazionale BicItalia ed EuroVelo già individuati con il progetto regionale CY.RO.N.MED. (Cycle Route

Network of the Mediterranean) ed acquisiti al Piano Regionale dei Trasporti ed al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, che assicurano sia i collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico che gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovraregionali fino al livello europeo.

4. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana sono:
 - a) la creazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua anche tramite la realizzazione di aree pedonali, 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;
 - c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti ed aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali.

5. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana sono:
 - a) la creazione 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 BicItalia ed EuroVelo già individuate con il progetto CY.RO.N.MED., e la realizzazione di infrastrutture ad esse connesse;
 - b) la creazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva ed al sistema dei porti turistici, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;
 - c) la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili.

6. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è approvato dalla Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare, ed è aggiornato di norma ogni tre anni.

7. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è elaborato attraverso forme di concertazione con i soggetti di cui all'articolo 6, comma 1, sentite le associazioni che promuovono in modo specifico gli spostamenti in bicicletta.

8. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica individua, mediante intese con gli enti interessati, l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali dei seguenti manufatti e/o infrastrutture, favorendone il recupero conservativo:
 - a) le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso;
 - 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.

- 9.** Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse la Regione promuove, mediante apposite intese con i proprietari e gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta, che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o punti di ristoro specializzati per l'ospitalità di ciclisti e cicloturisti.
- 10.** 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.
- 11.** 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.
- 12.** 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.
- 13.** Per le finalità del presente articolo è istituito, presso l'Area Politiche per la Mobilità e Qualità Urbana – Servizio Reti ed Infrastrutture per la Mobilità, l' Ufficio Regionale per la Mobilità Ciclistica.
- 14.** L'Ufficio Regionale per la Mobilità Ciclistica:
- a) cura l'elaborazione, l'implementazione e il monitoraggio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;
 - b) redige e aggiorna il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile regionale, in collaborazione con gli Uffici Provinciali Mobilità Ciclistica di cui al successivo articolo 7, classificando le ciclovie per tipologia e qualità. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;
 - c) progetta e mantiene opere e segnaletica della rete d'iniziativa regionale in coordinamento con i Servizi e le Aree 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 che per l'incentivazione di azioni atte all'incremento dell'uso della bicicletta;
- f) promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

Art. 3 **(Classificazione delle ciclovie)**

1. Per dotare il territorio regionale di un sistema di strade per le biciclette secondo uno schema di rete, 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, è possibile individuare un sistema di ciclovie, vale a dire di itinerari consentiti al transito delle biciclette, dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti e/o infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole anche se non totalmente sicura.
2. Un sistema di ciclovie, siano esse urbane o extraurbane ovvero integrate, è costituito da diversi segmenti raccordati tra loro descritti e segnalati con precisione, costruiti o messi in sicurezza e legittimamente percorribili dal ciclista.
3. Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si definiscono le seguenti categorie di ciclovie, vale a dire di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:
 - 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/die;
- f) strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/die 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;
- l) zona residenziale, come da art. 3, c. 1, p.to 58, del Codice della Strada;
- m) zona a velocità limitata (per 30 km/h o inferiori), come da art. 135, p.to 14, del Regolamento del Codice della Strada.

Art. 4 (Piani di Province e Comuni)

1. Le Province ed i Comuni redigono piani di rete per la mobilità ciclistica e ciclopedonale sulla viabilità di rispettiva competenza, tenuto conto del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, ove vigente. I piani provinciali programmano gli interventi a livello sovracomunale e sono individuati nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di cui ne fanno parte integrante. I piani comunali programmano gli interventi a livello locale e sono individuati nel Piano Urbanistico Generale (PUG) di cui ne fanno parte integrante.
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 diventano, altresì, parte integrante dei Piani Urbani della Mobilità (PUM) in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, concorrono a perseguire i risultati e gli obiettivi che devono essere raggiunti, in modo dimostrabile anche quantitativamente, in tema di sostenibilità

ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico,così come peraltro indicati anche dall'Unione Europea con il Sustainable Urban Transport Plan (SUTP).

4. Gli obiettivi strategici della mobilità urbana ed extraurbana sono quelli indicati nell'articolo 2,commi 4 e 5.

Art. 5 **(Tipologie degli interventi)**

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 per la mobilità ciclistica possono comprendere:
 - 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, al fine di favorire l'intermodalità bici e treno e d'intesa con le società di gestione del trasporto ferroviario e con titolari/gestori delle infrastrutture, di: 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;

- f) realizzazione, al fine di favorire l'integrazione modale e d'intesa con le aziende del trasporto pubblico ed in concessione, di 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;
 - g) politiche di moderazione del traffico in ambito urbano, attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, come Strade residenziali, Isole ambientali e Zone 30, finalizzati a indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;
 - h) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
 - i) 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;
 - l) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;
 - m) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
 - n) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
 - o) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo informatico;
 - p) realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile;
 - q) 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. 6 **(Soggetti attuatori)**

1. Le Province, i Comuni, gli Enti gestori dei parchi nazionali, regionali e locali, e le Comunità Montane 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 possono, previa intese con gli enti pubblici competenti, installare strutture attrezzate per l'integrazione del trasporto pubblico con l'uso della bicicletta, nonché promuovere agevolazioni per i propri dipendenti.

Art. 7

(Disposizioni particolari per le Province)

1. Per la realizzazione, gestione ed implementazione del piano di rete per la mobilità ciclistica provinciale, sono istituiti in ogni Provincia gli Uffici Provinciali per la Mobilità Ciclistica.
2. L'Ufficio Provinciale per la Mobilità Ciclistica:
 - a) redige e aggiorna il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;
 - b) progetta e mantiene opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale;
 - c) assiste gli enti locali nella redazione degli strumenti urbanistici di settore, con particolare riferimento agli studi sulla viabilità e mobilità dei Piani Urbani del Traffico;
 - d) assiste gli enti locali e gli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;
 - e) promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

Art. 8

(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, di cui all'articolo 5, comma 2, lettera c).
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 possibilmente attrezzati negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive per il deposito di biciclette.
5. I Comuni inseriscono inoltre nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni per il deposito di biciclette presso strutture pubbliche.
6. 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.

Art. 9
(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 dei tracciati e dei percorsi ciclabili 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. 10
(Finanziamenti ed agevolazioni)

1. La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio autonomo, di risorse statali e di fondi comunitari, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento.

2. La Giunta Regionale determina le modalità di assegnazione dei contributi, riconoscendo priorità agli interventi previsti nel Piano Regionale e nei Piani Provinciali e Comunali di cui agli articoli 2 e 4. Con lo stesso atto sono definite le modalità di erogazione, in relazione alla tipologia di intervento.
3. Il finanziamento da parte della Regione è subordinato alla compartecipazione dei soggetti attuatori.
4. La Regione promuove interventi di settore che prevedono il potenziamento della rete ciclopedonale e l'aumento dell'uso della bicicletta.
5. La Regione favorisce l'utilizzo della bicicletta per i propri dipendenti e per quelli degli enti costituenti il sistema regionale.
6. La Regione incentiva le iniziative delle imprese volte ad incrementare l'utilizzo della bicicletta per i propri dipendenti.

Art.11
(Finanziabilità di strade)

1. La Regione, al fine di dare maggiore impulso e concreta attuazione alle norme del Codice della Strada inerenti le piste ciclabili, può concedere agli Enti proprietari finanziamenti, a valere sia su fondi propri che su fondi statali e/o comunitari, per interventi finalizzati alla costruzione di nuove strade e/o alla manutenzione straordinaria di strade esistenti solo ed esclusivamente nel caso in cui le medesime strade prevedano prima e realizzino dopo, per l'intero sviluppo, e quindi anche nei sovrappassi, sottopassi e rotatorie, una pista ciclabile adiacente.
2. La norma di cui al comma precedente non si applica soltanto nel caso in cui la pista ciclabile comporti, in modo inequivocabile, problemi di sicurezza.
3. Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere 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).
4. Le piste ciclabili, così come definite dal comma 39 dell'articolo 3 del Codice della Strada e dal comma 1 dell'articolo 6 del D.M. 30 novembre 1999, n. 557, inerente il regolamento di cui alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), devono essere realizzate in conformità ai programmi pluriennali degli Enti Locali e devono essere individuate dai Comuni e dalle Province nei rispettivi piani di rete di cui al precedente articolo 4.

Art. 12
(Norme finanziarie e finali)

1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge si provvede per l'esercizio finanziario 2011 mediante stanziamenti di euro 10 mila sul capitolo 553027 "Spese per l'attuazione degli interventi regionali in materia di sicurezza stradale, mobilità sostenibile ed infrastrutture trasportistiche – Art. 7 L.R. 18/2004". A decorrere dall'esercizio finanziario 2012, si provvede mediante stanziamenti di bilancio sui pertinenti capitoli di spesa finanziati con le risorse provenienti dall'Unione Europea (UE) e dallo Stato e dalle correlate quote di cofinanziamento regionale.
2. Le quote di finanziamento poste a carico del bilancio regionale sono determinate con le leggi di bilancio.
3. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.
4. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Puglia.

I FIRMATARI

Antonio DECARO _____

Sergio BLASI _____

Filippo CARACCIOLO _____

Gerardo DE GENNARO _____

Giovanni EPIFANI _____

Mario LOIZZO _____

Antonio MANIGLIO _____

Dino MARINO _____

Ruggiero MENNEA _____

Francesco OGNISSANTI _____

Donato PENTASSUGLIA _____

Giuseppe ROMANO _____