

SUPPLEMENTO SPECIALE DEL BOLLETTINO UFFICIALE

PER LA CONSULTAZIONE DELLA SOCIETÀ REGIONALE

Iniziative legislative, regolamentari, amministrative di rilevante importanza

Pubblicazione ai sensi dell'articolo 50 "Iniziativa legislativa" dello Statuto della Regione Emilia-Romagna

IX legislatura

N. 240

21 marzo 2014

PROGETTO DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI CONSIGLIERI NALDI, MEO

INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Oggetto assembleare n. 5288

Relazione

L'Italia è il paese con il maggior indice di motorizzazione privata in Europa con 61,6 veicoli ogni 100 abitanti, rispetto ad una media europea di 47,7 auto ogni cento abitanti (dati Euro-mobility 2012). 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, ecc.) 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.

Se l'Italia è in ritardo rispetto al resto d'Europa nella promozione della mobilità in bicicletta e nella realizzazione di adeguate infrastrutture ciclabili, l'Emilia-Romagna negli ultimi anni oltre a finanziare le infrastrutture ciclopedonali, ha promosso e cofinanziato anche iniziative e attività per promuovere la "cultura ciclabile", in particolar modo attraverso l'atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico locale, gli annuali "Accordi di Programma sulla qualità dell'aria" e il Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale, sottoscritto dalla Regione Emilia-Romagna e le Associazioni FIAB, Legambiente, UISP e WWF nel 2009.

La Regione, inoltre, ha sviluppato il tema dell'integrazione tariffaria e modale promuovendo il progetto di "bike sharing & ride" regionale "Mi Muovo in bici". Si tratta di un sistema innovativo di noleggio in condivisione di biciclette, che rappresenta un modo alternativo di muoversi in città per contribuire a diminuire il traffico e a ridurre l'inquinamento. L'obiettivo è realizzare un sistema unico con tessera elettronica che consenta a chi è in possesso del titolo di viaggio Mi Muovo di accedere anche al servizio di noleggio bici su tutto il territorio regionale, riponendo le biciclette in qualunque rastrelliera con posti liberi e facilitando anche l'accesso alle stazioni e ai parcheggi.

Ora, però, l'Emilia-Romagna 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 l'Emilia-Romagna 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 ciclopedonalità 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 Emilia-Romagna 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).

Gli obiettivi fondamentali della proposta di legge sono quindi quelli di **favorire la intermodalità**, la migliore fruizione del territorio, lo sviluppo infrastrutturale con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo, e garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano realizzando una rete ciclabile regionale e le relative infrastrutture.

Con riferimento, in particolare, al **cicloturismo**, la proposta di legge promuove la realizzazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, dotata di punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi aventi caratteristiche storico-culturali, la realizzazione in ambiente rurale e montano di percorsi dedicati e strutture di supporto.

La proposta di legge prevede che nel Piano Regionale Integrato Trasporti (PRIT) sia individuato il sistema ciclabile di scala regionale quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali. Il Piano definisce l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali, favorendone il **recupero conservativo**, di manufatti stradali o ferroviari dismessi, strade in disuso ed aree inutilizzate quali gli argini dei corsi d'acqua.

Il presente progetto di legge intende rappresentare il punto di avvio di un percorso partecipato che veda il coinvolgimento attivo delle associazioni che lavorano per favorire la ciclomobilità. Ciò allo scopo di elaborare assieme un testo normativo condiviso, come si è fatto in precedenza per la proposta di legge a sostegno dell'economia solidale.

Il progetto di legge "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" **conta 11 articoli.**

All'**articolo 1** sono indicate le finalità della legge e vengono ricordate le norme nazionali che si applicano in materia di promozione della mobilità ciclistica.

L'**articolo 2** definisce gli obiettivi strategici per favorire la ciclomobilità extraurbana ed urbana.

L'**articolo 3** indica il PRIT quale strumento di programmazione che individua il sistema ciclabile di scala regionale e introduce le modalità per tale individuazione.

L'**articolo 4** definisce i livelli di pianificazione provinciale e comunale.

L'**articolo 5** introduce la possibilità di sottoscrivere intese e accordi con soggetti pubblici e privati allo scopo di promuovere azioni a favore della ciclomobilità.

L'**articolo 6** individua le tipologie degli interventi per la ciclomobilità che la presente legge promuove in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366.

All'**articolo 7** sono indicati i soggetti attuatori degli interventi di cui al precedente articolo.

L'**articolo 8** inserisce una serie di ulteriori disposizioni particolari per i comuni a favore della ciclomobilità.

L'**articolo 9** individua le modalità e i soggetti cui fa capo la gestione e la manutenzione dei percorsi ciclabili.

L'**articolo 10** specifica le modalità di erogazione dei finanziamenti regionali a favore della mobilità ciclistica.

Infine l'**articolo 11** indica gli obblighi di spesa previsti dal progetto di legge.

PROGETTO DI LEGGE

Art. 1

Finalità

1. La Regione Emilia-Romagna persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo, e di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, delle relative infrastrutture, la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza, motorizzata e non motorizzata, attraverso politiche di moderazione del traffico.

2. Gli obiettivi di cui al comma 1, sono definiti con gli strumenti della programmazione regionale in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica).

Art. 2

Obiettivi strategici

1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:

- a) la creazione di percorsi e circuiti connessi alla mobilità collettiva;
- b) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali;
- c) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;
- d) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto.

2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

- a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete;
- b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;
- c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

3. Il recupero e la riqualificazione di vecchie infrastrutture inutilizzate e di vecchi manufatti stradali in disuso, ove questo risulti funzionale al perseguimento degli obiettivi strategici di cui ai commi 1 e 2.

Art. 3

Programmazione regionale

1. La programmazione regionale della mobilità ciclabile è contenuta nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) di cui alla legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 e s.m.i. (Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale). Il PRIT, in conformità agli obiettivi strategici di cui all'art. 2, 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 e ai grandi poli attrattori. Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.

2. Rappresentano le dorsali della rete ciclabile regionale gli

itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale Bicitalia ed europee Eurovelo e Revermed 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.

3. Il PRIT indica, per la mobilità ciclistica, obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico e collettivo da raggiungere sia a livello regionale, sia locale.

4. Il PRIT indica obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali favorendo, in particolare, il recupero di:

- a) aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- b) aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- c) argini e alzaie di fiumi, torrenti, canali e laghi, se utilizzabili, e i tracciati degli acquedotti dismessi e degli edifici ad essi connessi, ove compatibili;
- d) ponti dismessi e altri manufatti stradali.

5. Nelle fasi di aggiornamento del PRIT, in conformità alle procedure previste dalla legge regionale n. 30/1998, per quanto attiene alla mobilità ciclistica, sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

6. Il PRIT indica criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, individuando nella mobilità ciclistica una componente essenziale della mobilità in ambito urbano.

Art. 4

Pianificazione provinciale e comunale

1. Le province, nell'ambito della redazione del piano territoriale di coordinamento, redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani provinciali, in coerenza con il PRIT e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili. I piani provinciali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

2. I comuni, anche in forma associata, redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali, in coerenza con il piano regionale e il piano provinciale, ove vigente. I piani comunali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello comunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

3. I piani provinciali e i piani comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità collettiva con particolare riferimento ai poli di interscambio modale e ai poli sanitari ed ospedalieri, alle aree verdi ricreative e sportive e, in generale, agli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

Art. 5

Intese e accordi

1. Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse, in attuazione del PRIT, la Regione promuove, mediante 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 a punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti.

2. La Regione promuove accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e sui mezzi di trasporto pubblico locale anche con interventi infrastrutturali finalizzati ad eliminare ostacoli e barriere all'accessibilità ed alla fruizione del servizio di trasporto intermodale.

3. La Regione promuove, d'intesa con i comuni, con le province, 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.

4. 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 le province, i comuni e gli altri enti interessati.

Art. 6

Tipologie degli interventi

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:

- a) reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) poli di interscambio modale;
- d) strutture e centri di servizio alla mobilità ciclistica, sia in ambito urbano che extraurbano.

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica possono comprendere:

- a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato;
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione e presso strutture pubbliche;
- d) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili;
- e) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;

f) intese con i soggetti esercenti i servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare per la realizzazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;

g) intese con le aziende di trasporto pubblico per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;

h) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;

i) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;

j) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;

k) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata, anche di tipo elettronico;

l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta, ed in particolare iniziative formative ed informative sull'utilizzo di protezioni del ciclista quali abbigliamento e casco.

3. Nel quadro delle indicazioni del PRIT e dei piani provinciali e comunali, una quota non inferiore al dieci per cento della superficie dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.

Art. 7

Soggetti attuatori

1. Province e comuni realizzano gli interventi previsti dai piani provinciali e comunali e adottano ogni iniziativa utile per promuovere, anche con la collaborazione di soggetti privati, gli interventi previsti dalla presente legge, mediante adeguate forme di concertazione, ivi inclusi gli accordi di programma.

2. La Regione, le province e i comuni adottano misure idonee ad incrementare l'uso della bicicletta da parte dei propri dipendenti.

Art. 8

Disposizioni particolari per i comuni

1. I comuni sedi di stazioni ferroviarie o di poli di interscambio modale provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di biciclette, con eventuale annesso servizio di noleggio e manutenzione.

2. Per la realizzazione delle ciclostazioni di cui al comma 1, i comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane o di autolinee.

3. I comuni che non gestiscono direttamente le ciclostazioni assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle cooperative sociali, di cui alla legge regionale 4 febbraio 1994, n. 7.

4. I comuni inseriscono 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.

5. I comuni inseriscono inoltre nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni per il deposito di biciclette presso strutture ed uffici pubblici.

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 dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani provinciali e comunali, in coerenza con il PRIT, e la manutenzione dei percorsi e dei tracciati ciclabili preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio

insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati e percorsi che insistono sul territorio di più comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria.

2. La Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione straordinaria delle strade agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili.

Art. 10

Finanziamenti

1. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti agli enti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità al PRIT, salvo comprovati problemi di sicurezza.

2. Sono finanziabili solo gli interventi relativi a strade classificate ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettere C, D, E, ed F del D.lgs. n. 285/1992 e s.m.i..

3. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti per la manutenzione straordinaria dei percorsi connessi e correlati alle

strade aventi caratteristiche storico-culturali.

4. L'Assemblea legislativa approva ogni tre anni il Programma triennale degli interventi straordinari a favore della mobilità ciclistica, tenendo conto delle eventuali sinergie con altre programmazioni regionali e riconoscendo priorità agli interventi previsti nella programmazione regionale di cui all'art. 3 e nei piani provinciali e comunali di cui all'art. 4. Il programma è attivato con bandi annuali che stabiliscono le modalità ed i criteri per l'erogazione dei contributi.

Art. 11

Norma finanziaria

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si fa fronte con i fondi stanziati nelle unità previsionali di base e relativi capitoli del bilancio regionale, anche apportando le eventuali modificazioni che si rendessero necessarie o con l'istituzione di apposite unità previsionali di base e relativi capitoli, che verranno dotati della necessaria disponibilità ai sensi di quanto disposto dall'articolo 37 della legge regionale 15 novembre 2001, n. 40 (Ordinamento contabile della Regione Emilia-Romagna, abrogazione delle L.R. 6 luglio 1977, n. 31 e 27 marzo 1972, n. 4).