



Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Art. 1 (Finalità)

1. La Regione Abruzzo redige il Piano regionale della mobilità ciclistica, tenendo conto delle indicazioni del Piano paesaggistico regionale, 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, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità e di migliore fruizione del territorio e di garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.
2. Al fine di perseguire gli obiettivi di cui al comma 1, la Regione promuove:
 - 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, in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale, con particolare riferimento ai sistemi fluviali e lacuali, ai parchi regionali e ai grandi poli attrattori, individua il sistema ciclabile di scala regionale.
2. Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.
3. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:
 - a) creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva;
 - b) creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di punti di ristoro;
 - c) creazione in ambiente rurale e montano di percorsi dedicati e strutture di supporto.
4. Il Piano regionale della mobilità ciclistica è approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale ed è aggiornato di norma ogni tre anni.

5. 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 l'utilizzo della bicicletta.
6. 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, favorendone il recupero conservativo:
 - a) l'area di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso;
 - b) l'area 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 degli acquedotti dismessi, ove compatibili;
 - d) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali.
7. 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 dei cicloturisti. La Regione promuove altresì accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e metropolitani.
8. La Regione promuove, d'intesa con i soggetti attuatori, le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita.
9. 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.

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 D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), che rappresentano il massimo grado di protezione del ciclista dal traffico stradale, può essere individuato un sistema di ciclovie, ovvero di itinerari consentiti al transito delle biciclette, dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti 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, ovvero di segmenti stradali rilevanti per il ciclista:
 - a) pista ciclabile o ciclopedonale, come da articolo 3, comma 1, numero 39, del D.Lgs. 285/1992;

- b) corsia ciclabile o ciclopedonale, come da articoli 140 e 146 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada);
- c) pista o strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato;
- d) sentiero ciclabile o percorso natura: in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;
- e) strade senza traffico con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli al giorno;
- f) strade a basso traffico con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli al giorno senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- g) strada ciclabile o ciclostrada o "strada 30" extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di trenta chilometri orari ovvero itinerario ciclopedonale, come da articolo 2, comma 3, lettera F-bis, del D.Lgs. 285/1992;
- h) area pedonale, come da articolo 3, comma 1, numero 2, del D.Lgs. 285/1992;
- i) zona a traffico limitato, come da articolo 3, comma 1, numero 54, del D.Lgs. 285/1992;
- l) zona residenziale, come da articolo 3, comma 1, numero 58, del D.Lgs. 285/1992;
- m) zona a velocità limitata (per trenta chilometri orari o inferiori), come da articolo 135, comma 14, del D.P.R. 495/1992.

Art. 4

(Piani di Province e Comuni)

1. Le Province redigono piani strategici per la mobilità ciclistica, tenuto conto del Piano regionale della mobilità ciclistica, ove vigente. I piani provinciali programmano gli interventi a livello sovracomunale, sono approvati con le stesse procedure del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e fanno parte integrante di quest'ultimo.
2. I piani provinciali 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 ed il sistema della mobilità pubblica.
3. Gli obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono quelli indicati all'articolo 2, comma 3.
4. I Comuni redigono piani strategici per la mobilità ciclistica, tenuto conto del piano regionale e del piano provinciale della mobilità ciclistica, ove vigenti. I piani comunali programmano gli interventi a livello locale e sono approvati tenuto conto delle disposizioni della normativa statale e regionale.
5. 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 di livello locale, quali il sistema scolastico, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.
6. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

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

Art. 5

(Tipologie degli interventi)

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, anche tenuto conto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), ovvero le caratteristiche tecniche di cui al decreto del Ministro per i problemi delle aree urbane 6 luglio 1992, n. 467 (Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane, in attuazione dell'articolo 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208) e relativa circolare esplicativa n. 432 del 31 marzo 1993, 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.
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 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) interventi di moderazione del traffico, tramite il disegno delle strade nelle zone residenziali e centrali delle città, volti a ridurre la velocità dei veicoli e favorire di conseguenza la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti, realizzando, a norma del D.Lgs. 285/1992, Zone residenziali, Isole ambientali e Zone 30;
 - f) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
 - g) 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;
 - h) 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;
 - i) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;
 - l) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
 - m) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;

- n) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo elettronico;
 - o) 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 Piano regionale della mobilità e dei trasporti e dei relativi piani di attuazione, una quota non inferiore al dieci per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, è riservata al parcheggio di biciclette.

Art. 6
(Soggetti attuatori)

1. Province, comuni, enti gestori dei parchi regionali e locali, 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, previe 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 e implementazione del piano strategico per la mobilità ciclistica provinciale, la Provincia:
 - a) redige e aggiorna il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le piste 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 ciclabile di competenza provinciale;
 - c) 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 impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli, con 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 o automobilistiche.
3. I comuni che non gestiscono direttamente le velostazioni assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle cooperative sociali, di cui alla legge regionale 8 novembre 1994, n. 85 (Norme per la promozione e lo sviluppo della cooperazione sociale).

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 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 dei tracciati e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal Piano regionale della mobilità ciclistica, così come dei percorsi e dei tracciati 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 prevedono anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria.
2. Per l'illuminazione dei tracciati e dei percorsi ciclabili sono adottate, prioritariamente, fonti energetiche rinnovabili e metodologie di risparmio energetico nel rispetto della legge regionale 3 marzo 2005, n. 12 (Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico) e, in particolare, dell'articolo 5, comma 4 della stessa.

Art. 10

(Finanziamenti)

1. La Regione promuove interventi di settore che prevedono il potenziamento della rete ciclopedonale e l'aumento dell'uso della bicicletta con risorse provenienti dall'Unione europea e dallo Stato.

Art. 11

(Abrogazioni)

1. A far data dall'entrata in vigore della presente legge sono o restano abrogate le seguenti disposizioni:
 - a) L.R. 14 settembre 1999, n. 72 (Finanziamento regionale della mobilità ciclistica e attuazione della legge n. 366/1998);
 - b) articolo 136 della L.R. 8 febbraio 2005, n. 6 (Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2005 e pluriennale 2005-2007 della Regione Abruzzo (Legge finanziaria regionale 2005));
 - c) il comma 50 dell'articolo 1 della L.R. 21 novembre 2008, n. 16 (Provvedimenti urgenti ed indifferibili).

Art. 12
(Norma finanziaria)

1. La presente legge non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale.

Art. 13
(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo.

Attesto che il Consiglio regionale, con provvedimento n. 142/3 del 12.3.2013, ha approvato la presente legge.

IL PRESIDENTE

FDP/cm