

proposta di legge n. 236

a iniziativa dei Consiglieri Sciapichetti, Ortenzi, Perazzoli,
Traversini, Giancarli, Busilacchi

presentata in data 23 luglio 2012

—————

INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

—————

Signori consiglieri,

la presente proposta di legge è volta a realizzare obiettivi di intermodalità tesi a favorire una migliore fruizione del territorio e uno 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 attraverso la realizzazione di una rete ciclabile regionale e le relative infrastrutture.

Nell'ambito del completamento e ammodernamento delle infrastrutture è necessario provvedere all'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile, che sia caratterizzata da una visione strategica delle potenzialità della mobilità ciclistica, al fine di superare la situazione di marginalità in cui si trova questa modalità di trasporto sostenibile.

Questa legge incentiva le alternative al trasporto motorizzato il quale produce un alto consumo energetico ed un consistente inquinamento atmosferico, in particolare urbano..

Altro obiettivo è quello di promuovere il cicloturismo attraverso la realizzazione di una rete, in primo luogo da Gabicce a San Benedetto del Tronto interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclo-pedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, dotata di punti di ristoro, con particolare ri-

guardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali, la realizzazione in ambiente rurale e montano di percorsi dedicati e strutture di supporto.

La legge prevede che il sistema ciclabile sia un elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.

Infatti il Piano regionale integrato definisce l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclo-pedonabili, favorendone il recupero conservativo, di manufatti stradali o ferroviari dismessi, strade in disuso ed aree inutilizzate quali gli argini dei corsi d'acqua.

Con la nuova legge nella pianificazione provinciale e comunale per la mobilità ciclistica si dovrà prevedere 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 pubblica con particolare riferimento ai poli di interscambio modale, 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.1
(Finalità)

1. La Regione Marche persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo, e di garantire lo 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) creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva;
- b) 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 punti di ristoro;
- c) creazione negli ambienti rurale e montano, costiero, delle aree protette e dei parchi, e in quelli di rilievo paesistico ambientale, turistico e storico di percorsi dedicati e strutture di supporto;
- d) creazione di una rete di ciclostazioni.

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.

Art. 3
(Programmazione regionale)

1. Il Piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità, di seguito denominato Piano regionale integrato, in conformità agli obiettivi strategici della ciclomobilità extraurbana, indi-

vidua 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. Il Piano regionale integrato definisce l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclo pedonali 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, e i tracciati degli acquedotti dismessi, ove compatibili;
- d) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali.

3. Nelle fasi di formazione del Piano regionale integrato e di eventuali aggiornamenti, per quanto attiene alla mobilità ciclistica sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

Art. 4

(Pianificazione provinciale e comunale)

1. Le province redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani provinciali, in coerenza con il Piano regionale integrato e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili. I piani provinciali definiscono gli interventi a livello sovracomunale.

2. I Comuni redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali, in coerenza con il piano provinciale, ove vigente. I piani comunali definiscono gli interventi a livello comunale.

3. I piani provinciali e i piani comunali individuano la rete ciclabile e ciclo pedonale 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 pubblica con particolare riferimento ai poli di interscambio modale, 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 Piano regionale integrato, 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 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.

3. La Regione promuove, d'intesa con Province e Comuni, e sentite 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.

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 Province e Comuni.

Art. 6*(Tipologie degli interventi)*

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme 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 ciclo-pedonali e di ciclo-vie;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) poli di interscambio modale;
- d) interventi di miglioramento della sicurezza e fruibilità ciclabile delle reti stradali ordinarie.

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica possono comprendere:

- a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclo-pedonali;
- 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 Piano regionale integrato e dei piani provinciali e comunali, una quota non inferiore al cinque 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 poli di interscambio modale provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclo-stazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di biciclette, con eventuale annesso servizio di noleggio e manutenzione biciclette.

2. Per la realizzazione delle velo-stazioni di cui al comma 1, i Comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche

Art. 9

(Gestione e manutenzione)

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi realizzati in attuazione dei piani provinciali e comunali, in coerenza con il piano regionale integrato, e la manutenzione 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 devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria.

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

Art. 10

(Finanziamenti)

1. La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento.

2. Il finanziamento della Regione è subordinato alla compartecipazione degli enti attuatori.

3. La Regione concede finanziamenti agli enti e soggetti 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 Piano regionale integrato, salvo comprovati problemi di sicurezza.

4. Sono finanziabili solo gli interventi relativi a strade classificate ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettere C, D, E, ed F del decreto legislativo 285/1992.

Art. 11

(Norma finanziaria)

1. Per gli interventi previsti dalla presente legge l'entità della spesa è stabilita a decorrere dall'anno 2013 con le rispettive leggi finanziarie nel rispetto degli equilibri di bilancio.

2. Le somme occorrenti per il pagamento delle spese indicate al comma 1, a decorrere dall'anno 2013, sono iscritte nell' UPB 42704 a carico del capitolo che la Giunta regionale istituisce, ai fini della gestione, nello stato di previsione della spesa del Programma Operativo Annuale (POA).

3. A partire dall'anno 2013, la Regione concorre agli interventi , di cui alla presente legge, con uno stanziamento pari a non meno del 10 per cento della spesa di investimento prevista per le funzioni obiettivo relativo alla modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza del sistema regionale dei trasporti ed alle attività generali per il territorio.