

PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE

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

**d’iniziativa dei consiglieri del gruppo PD**

Claudio Ruffini

Camillo D’Alessandro

Franco Caramanico

Giovanni D’Amico

Giuseppe Di Luca

Giuseppe Di Pangrazio

Marinella Sclocco

L’Aquila, 08 Aprile 2010

## PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE

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

#### ***RELAZIONE ILLUSTRATIVA***

Spostarsi in bicicletta fa bene alla salute del pianeta. Nelle città italiane il 40% degli spostamenti abituali è inferiore ai 2 chilometri e il 10 per cento non supera 1 chilometro (dati ISFORT). Tali distanze possono senz'altro essere percorse a piedi e in bicicletta contribuendo a migliorare la qualità di vita e dell'ambiente delle nostre città.

La mobilità ciclistica è una modalità di trasporto salutare, veloce, economica, divertente, ambientalmente sostenibile. Contribuisce a risolvere i problemi ecologici ed economici del nostro tempo: cattiva qualità dell'aria, eccessivi livelli di inquinamento acustico, congestione delle aree urbane; emissione di gas climalteranti, dipendenza dal petrolio; aumento dei problemi di salute causati dalla vita sedentaria. 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).

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), consente elevati risparmi economici e di tempo.

Il nostro Paese (e l'Abruzzo più di altre regioni del Nord Italia) accusa ritardi sia nella promozione della mobilità su bici, sia nella realizzazione di una rete ciclabile.

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 sia di sistema. Per dare impulso dunque alla mobilità ciclistica è necessario che anche la Regione Abruzzo si doti di uno strumento legislativo in grado di favorire sia l'uso della bicicletta sia la realizzazione di piste ciclabili.

A beneficiare della mobilità ciclistica non sono soltanto le grandi città, ma anche quelle realtà minori dove a volte l'associazionismo ciclistico e podistico rappresentano una delle alternative sociali per aggregare i meno giovani. Qui come in città a volte mancano gli spazi adatti alla creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva. Ecco quindi il bisogno di prevedere una serie di **“Obiettivi strategici”** come la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari **ciclabili e ciclopedonabili**.

Il presente progetto di legge ha lo scopo di promuovere la ciclabilità e la ciclopedonalità in tutti i suoi aspetti, come elemento della mobilità sostenibile urbana ed extra-urbana nella Regione Abruzzo. L'obiettivo è duplice: da un lato consentire, attraverso percorsi sicuri e protetti, un reale utilizzo della ciclabilità come alternativa soprattutto al mezzo privato, dall'altro lato sviluppare in modo compiuto una politica turistica e ambientale fondata sull'uso delle due ruote e sulla riscoperta del nostro paesaggio. La mobilità urbana, affidata prevalentemente alla motorizzazione privata, è soggetta a una crisi profonda: l'inquinamento dell'aria e gli effetti sulla salute pubblica sono sotto gli occhi di tutti. È necessario quindi pensare anche alle alternative di trasporto se davvero si vuole garantire la mobilità alle nostre città.

**Una di queste alternative è costituita dalla bicicletta. Ma il progetto di legge mira con forza a sostenere anche la mobilità pedonale attraverso** la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali e 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 punti di ristoro.

**Importante anche l'aspetto pianificatorio del progetto di legge: province e comuni programmeranno gli interventi in favore della ciclabilità, completando e distribuendo sul territorio l'effetto applicativo del Piano regionale.** Con i piani provinciali si 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.

I comuni possono invece redigere 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.

Tra gli interventi possibili per favorire la mobilità ciclistica possono essere compresi tra gli altri anche la 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 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 proposta, nel quadro delle indicazioni del Piano regionale della mobilità e dei trasporti e dei relativi piani di attuazione, di destinare una quota non inferiore al 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, al parcheggio di biciclette.**

**Ma i comuni avranno anche altre possibilità:** nella realizzazione di reti urbane o extraurbane **potranno prevedere** itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali. Un ruolo importante degli Enti locali che per primi dovranno misurarsi e sfidarsi non solo nella promozione dell'uso della bicicletta ma anche nel favorire la creazione di "nuovi spazi" che diverranno anche un modello sostenibile di concepire lo sviluppo edilizio del territorio.

L'articolo 7 comma 4 prevede infatti che 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, 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.

Il sostegno all'attività ciclabile e ciclopedonale non deve essere pensato solo come ad un mezzo per accontentare gli appassionati di questo sport, ma piuttosto come una componente indispensabile della politica a favore della mobilità sostenibile e ad una riscoperta dei territori in cui viviamo.

E' quindi importante che l'Abruzzo si doti di questo strumento legislativo per rilanciare anche l'immagine della Regione "verde d'Europa" ma soprattutto per una migliore fruizione del territorio e

per garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta e del pedone sia in ambito urbano che extraurbano.

La presente proposta di legge si compone di 16 articoli:

- 1. Finalità**
- 2. Piano regionale della mobilità ciclistica**
- 3. Piani di province e comuni**
- 4. Tipologie degli interventi**
- 5. Soggetti attuatori**
- 6. Disposizioni particolari per le province**
- 7. Disposizioni particolari per i comuni**
- 8. Gestione e manutenzione**
- 9. Finanziamento ed agevolazioni**
- 10. Termini temporali di inizio e fine lavori, prescrizioni e vincoli**
- 11. Utilizzazione somme disponibili**
- 12. Pareri tecnici**
- 13. Collaudazione e vigilanza**
- 14. Monitoraggio ed indagini**
- 15. Abrogazioni**
- 16. Entrata in vigore**

**L'articolo 1** definisce le finalità della legge che ha lo 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.

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

**L'articolo 3** stabilisce che sia le province che i comuni possono redigere 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, e sono approvati con le stesse procedure del Piano

Territoriale di Coordinamento Provinciale e fanno parte integrante di quest'ultimo. I piani comunali programmano gli interventi a livello locale e sono approvati tenuto conto delle disposizioni della normativa statale e regionale.

**L'articolo 4** prevede le tipologie degli interventi per favorire la mobilità ciclistica. Si segnala che il comma 3 prevede che nel quadro delle indicazioni del Piano regionale della mobilità e dei trasporti e dei relativi piani di attuazione, una quota non inferiore al 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.

**L'articolo 5** definisce come soggetti attuatori della legge province, comuni, enti gestori dei parchi regionali e locali, comunità montane che 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.

**L'articolo 6** definisce le disposizioni particolari per le province, che per la realizzazione, gestione e implementazione del piano strategico per la mobilità ciclistica provinciale sono istituiti, attiveranno presso i settori urbanistici di ogni Provincia, gli Uffici Provinciali per la mobilità ciclistica a cui vengono assegnati diversi compiti tra questi quello di redigere e aggiornare il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale; classificando le piste per tipologia e qualità.

**L'articolo 7** 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 8** prevede che 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 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 9** 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 di cui agli articoli 2 e 3. Il finanziamento da parte della Regione è subordinato alla compartecipazione dei soggetti attuatori.

**L'articolo 10** stabilisce i termini temporali di inizio e fine lavori, oltre alle prescrizioni e vincoli. Con provvedimento dirigenziale viene dichiarata la decadenza dal beneficio del finanziamento qualora i lavori non siano iniziati entro 18 mesi dalla data di comunicazione dell'ammissione a finanziamento. I lavori devono essere ultimati entro tre anni dalla data del loro inizio. Gli Enti sono tenuti a trasmettere alla Regione, entro 180 giorni dalla data di approvazione del certificato di regolare esecuzione o degli atti di collaudo e di contabilità finale, la relativa deliberazione nonché le deliberazioni concernenti le spese sostenute. Trascorso tale termine il finanziamento viene determinato in via definitiva sulla base delle spese per le quali si è prodotta la relativa documentazione. Gli enti attuatori sono tenuti a presentare al Servizio affari finanziari - Ufficio riscontro della Giunta regionale il rendiconto finale dei lavori e di ogni opera eseguita e la relativa documentazione di spesa.

**L'articolo 11** prevede che gli enti possono utilizzare per opere migliorative e complementari delle opere principali, le somme eventualmente risultanti da economie comunque conseguite dandone comunicazione anche alla Regione.

**L'articolo 12** stabilisce la tempistica e le modalità per ottenere i pareri tecnici dei progetti esecutivi delle opere ammesse a contributo e delle loro varianti. Tali progetti devono essere sottoposti al parere del Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale**, della Direzione LL.PP., Servizio Idrico Integrato, Gestione Integrata dei Bacini Idrografici, Difesa del Suolo e della Costa, quando l'importo netto dei lavori superi i due milioni di euro.

**L'articolo 13** stabilisce che la nomina della Commissione di collaudo è di esclusiva competenza della Giunta regionale - su proposta del Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale** - ai sensi della L.R. 17 novembre 1976, n. 62 - quando l'importo dei lavori sia superiore a due milioni di euro,

per importi inferiori provvede direttamente l'ente interessato. Il Servizio regionale competente all'attuazione della presente legge esercita la sorveglianza sulle opere anche tramite i Servizi del genio civile regionale ed il Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale**, della Direzione LL.PP., Servizio Idrico Integrato, Gestione Integrata dei Bacini Idrografici, Difesa del Suolo e della Costa.

**L'articolo 14** stabilisce che per consentire la ricognizione, il monitoraggio e l'acquisizione di dati statici economici e finanziari, gli enti sono tenuti a fornire alla Regione le informazioni e le notizie inerenti le opere ammesse a finanziamento a loro disposizione.

**L'articolo 15** stabilisce che all'entrata in vigore della presente legge è abrogata la L.R. 14.9.1999, n. 72.

**L'articolo 16** dispone che la presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo.

Si segnala che la presente legge non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale.

Claudio Ruffini

Camillo D'Alessandro

Franco Caramanico

Giovanni D'Amico

Giuseppe Di Luca

Giuseppe Di Pangrazio

Marinella Sclocco



## PROPOSTA DI LEGGE REGIONALE

### **“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 di cui al successivo articolo 3.
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 dalla Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare, 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 5, 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.

10. Per le finalità del presente articolo è istituito, presso la **Direzione Affari Della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia** della Regione Abruzzo, l'Ufficio Regionale per la Mobilità Ciclistica.

11. L'Ufficio Regionale per la mobilità ciclistica:

- a) redige e aggiorna il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile regionale, in collaborazione con gli Uffici Provinciali Mobilità Ciclistica di cui al successivo art. 6; 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 d'iniziativa regionale in coordinamento con i Servizi e le Direzioni interessate;
- c) cura i rapporti con Enti e Società per l'implementazione dell'uso della bicicletta e dell'intermodalità (bici+treno, autobus+treno) promuovendo eventuali accordi;
- d) propone alle competenti strutture regionali l'erogazione di eventuali incentivi economici alla mobilità ciclistica sia per la realizzazione di piste ciclabili che per l'incentivazione di azioni atte all'incremento dell'uso della bicicletta;
- e) promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

**Art. 3**  
**(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, esono 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. 4**  
**(Tipologie degli interventi)**

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, anche tenuto conto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) ovvero le caratteristiche tecniche di cui al **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 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 noleggioriservati 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 Codice della Strada 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 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.

#### **Art. 5** **(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, 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. 6** **(Disposizioni particolari per le province)**

- 1.** Per la realizzazione, gestione e implementazione del piano strategico per la mobilità ciclistica provinciale sono istituiti, presso i settori urbanistici di ogni Provincia, gli Uffici Provinciali per la mobilità ciclistica.
- 2.** L'Ufficio Provinciale per la mobilità ciclistica:
  - f) 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;

- g) progetta e mantiene opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale in coordinamento con il settore viabilità provinciale;
- h) 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;
- i) assiste gli enti locali e gli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;
- j) promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

## **Art. 7**

### **(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, di cui all'articolo 4, 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 cooperative sociali, di cui alla legge regionale n. 85 del 08/11/1994 "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. 8**

### **(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 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 nel rispetto della Legge Regionale n. 12 del 03/03/2005 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico" e, in particolare, dell'art. 5, comma 4 della stessa.

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. 9** **(Finanziamento ed agevolazioni)**

1. La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, 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 3. 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. Nel quadro economico di spesa possono essere ricompresi gli oneri relativi al perseguimento delle finalità di cui all'art. 4, comma 2, coerenti con la rilevanza economica dell'intervento costruttivo.

5. Sono comunque ammesse a contributo le spese inerenti al costo delle opere da realizzare, nonché le spese connesse relative a espropri, oneri fiscali, eventuali rilievi geognostici, oneri di progettazione, direzione e collaudo dei lavori.

6. Gli enti locali progettano ed eseguono gli interventi ed assumono a loro carico ogni adempimento ed ogni responsabilità, anche di ordine amministrativo - contabile.

7. L'approvazione dei progetti esecutivi degli interventi, da parte dei competenti organi dell'amministrazione aggiudicatrice, equivale a dichiarazione di pubblica utilità, di urgenza ed indifferibilità delle opere.

8. La Regione Abruzzo per le finalità di cui all'art. 1, comma 2, riconosce la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati in concorso con l'Ente beneficiario dei contributi statali o regionali destinati alla realizzazione o al completamento di percorsi ciclabili o ciclopedonali. La partecipazione deve scaturire attraverso accordo di programma ed essere definita nel rispetto delle procedure previste dagli articoli **8-bis** e **8-ter, comma 3**, della **L.R. n. 18/1983** come modificata dalla **L.R. n. 70/1995**.

9. La Regione promuove interventi di settore che prevedono il potenziamento della rete ciclopedonale e l'aumento dell'uso della bicicletta.

10. La Regione favorisce l'utilizzo della bicicletta per i propri dipendenti e per quelli degli enti costituenti il sistema regionale.

11. La Regione incentiva le iniziative delle imprese volte ad incrementare l'utilizzo della bicicletta per i propri dipendenti.

**Art. 10**  
**(Termini temporali di inizio e fine lavori, prescrizioni e vincoli)**

1. Con provvedimento dirigenziale viene dichiarata la decadenza dal beneficio del finanziamento qualora i lavori non siano iniziati entro 18 mesi dalla data di comunicazione dell'ammissione a finanziamento.
2. Il mancato rispetto dei termini di inizio e di ultimazione dei lavori, comporta la decadenza del diritto del contributo concesso, salvo proroga che può essere autorizzata dal Dirigente competente per materia, su istanza da presentarsi prima della scadenza del termine concesso e per motivi non dipendenti dalla volontà del richiedente, per un periodo complessivo non superiore a dodici mesi.
3. I lavori devono essere ultimati entro tre anni dalla data del loro inizio.
4. Gli Enti sono tenuti a trasmettere alla Regione, entro 180 giorni dalla data di approvazione del certificato di regolare esecuzione o degli atti di collaudo e di contabilità finale, la relativa deliberazione nonché le deliberazioni concernenti le spese sostenute.
5. Trascorso tale termine il finanziamento viene determinato in via definitiva sulla base delle spese per le quali si è prodotta la relativa documentazione.
6. Gli Enti attuatori progettano ed eseguono le opere ammesse a contributo ed assumono a loro carico ogni adempimento ed ogni responsabilità, anche di ordine tecnico, amministrativo e contabile e sono tenuti al rispetto del vincolo di destinazione dei fondi accreditati, come risultante dal progetto esecutivo approvato e dal relativo quadro economico di spesa.
7. Eventuali maggiori oneri, che superino l'importo della quota parte di mutuo coperto dal contributo concesso, ivi compresi interessi per ritardato pagamento, saranno a carico dell'Ente attuatore, che ne curerà la copertura con proprie risorse.
8. Gli enti attuatori sono tenuti a presentare al Servizio affari finanziari - Ufficio riscontro della Giunta regionale il rendiconto finale dei lavori e di ogni opera eseguita e la relativa documentazione di spesa.

**Art. 11**  
**(Utilizzazione somme disponibili)**

1. Al fine di consentire una più completa e funzionale attuazione dei programmi e degli interventi finanziati ai sensi della presente legge, gli Enti, nel rispetto della normativa vigente, possono utilizzare per opere migliorative e complementari delle opere principali, le somme eventualmente risultanti da economie comunque conseguite dandone comunicazione anche alla Regione.

**Art. 12**  
**(Pareri tecnici)**

1. I progetti esecutivi delle opere ammesse a contributo e le loro varianti devono essere sottoposti al parere del Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale**, della Direzione LL.PP., Servizio

Idrico Integrato, Gestione Integrata dei Bacini Idrografici, Difesa del Suolo e della Costa, quando l'importo netto dei lavori superi i due milioni di euro.

2. Le varianti progettuali relative ai lavori di importo superiore a due milioni di euro, anche suppletive o di completamento, consentite dalle vigenti norme, che non comportano scelte tecniche - operative, innovative o sostanziali rispetto a quelle già determinate in sede di progetto esecutivo, non necessitano di nuovo parere del Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale**.

3. Il parere deve essere reso entro 30 gg. dalla richiesta avanzata al Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale**; decorso infruttuosamente tale termine si prescinderà dal parere stesso.

4. Nell'ipotesi di mancata espressione, per qualsiasi motivo, del parere Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale** si può far luogo ad un visto tecnico del Genio civile regionale. Tale visto può essere sostituito da una perizia giurata del progettista o Direttore dei lavori, iscritto all'albo professionale, che attesti la congruità dei prezzi, la redazione a regola d'arte della progettazione ed il conseguimento delle autorizzazioni amministrative necessarie.

5. I provvedimenti concernenti il parere o il visto possono essere rilasciati anche nella forma condizionata all'osservazione di determinate prescrizioni.

6. Nessun ulteriore parere regionale è richiesto per il successivo affidamento, consegna ed esecuzione delle opere.

### **Art. 13** **(Collaudazione e vigilanza)**

1. La nomina della Commissione di collaudo è di esclusiva competenza della Giunta regionale - su proposta del Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale** - ai sensi della L.R. 17 novembre 1976, n. 62 - quando l'importo dei lavori sia superiore a due milioni di euro, per importi inferiori provvede direttamente l'ente interessato.

2. Per i casi previsti dalle leggi vigenti in materia di opere pubbliche è ammessa la redazione del certificato di regolare esecuzione.

3. Il Servizio regionale competente all'attuazione della presente legge esercita la sorveglianza sulle opere anche tramite i Servizi del genio civile regionale ed il Servizio **Interventi opere pubbliche di interesse locale**, della Direzione LL.PP., Servizio Idrico Integrato, Gestione Integrata dei Bacini Idrografici, Difesa del Suolo e della Costa



**Art. 14**  
**(Monitoraggio ed indagini)**

1. Per consentire la ricognizione, il monitoraggio e l'acquisizione di dati statici economici e finanziari, gli enti sono tenuti a fornire alla Regione le informazioni e le notizie inerenti le opere ammesse a finanziamento a loro disposizione.

**Art. 15**  
**(Abrogazioni)**

1. A far data dall'entrata in vigore della presente legge è abrogata la L.R. 14.9.1999, n. 72.

**Art. 16**  
**(Entrata in vigore)**

1. La presente legge è dichiarata urgente ed entra in vigore il giorno successivo quello della sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.