

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

## **Art. 1**

### **(Finalità)**

La Regione Puglia promuove e sostiene la mobilità ciclistica al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali pugliesi. Il sistema della mobilità ciclistica è strategico per lo sviluppo ecocompatibile della Puglia. Attraverso l'uso della bicicletta, si contribuisce, tra l'altro, all'abbattimento delle emissioni di anidride carbonica, all'aumento della competitività ed efficienza nei trasporti con l'intermodalità bici-treno e/o bici-bus, alla riduzione della congestione stradale e del rischio di incidenti, alla promozione della salute pubblica ed all'affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale ed internazionale.

La Regione Puglia individua, tra le strategie per contenere e controllare il problema della congestione stradale, l'attivazione di politiche che agiscono sulla domanda di mobilità, ossia sulla modifica del comportamento dei cittadini nelle loro scelte di trasporto urbano, sostenendo gli spostamenti in bicicletta attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali ed azioni di comunicazione, educazione e formazione.

**3.** La Regione sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano tramite:

la formazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità mediante:

- la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali;
- la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico;

la promozione all'utilizzo della bici per gli spostamenti e l'affermazione di una nuova cultura della mobilità sostenibile attraverso l'attivazione di azioni di educazione, formazione e comunicazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta.

## **Art. 2**

### **(Piano Regionale della Mobilità Ciclistica)**

**1.** La Regione Puglia elabora il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come

mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica individua:

il sistema ciclabile di scala regionale – quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali di cui al successivo articolo 5 - in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali ed ai grandi poli attrattori. Il suddetto sistema ciclabile regionale assume e valorizza le dorsali della rete ciclabile regionale ossia gli itinerari di media-lunga percorrenza delle reti di percorribilità ciclistica nazionale ed internazionale Bicalta ed EuroVelo individuati nel Piano Regionale dei Trasporti e nel Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, che assicurano sia i collegamenti tra Comuni e località di interesse turistico sia gli attraversamenti dei centri urbani inseriti in sistemi sovraregionali fino al livello europeo;

le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in materia di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica.

**2. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana sono:**

la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali, zone a traffico limitato (ZTL) e provvedimenti di moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;

il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;

la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti ed aeroporti e con le reti ciclabili intercomunali;

la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro.

**3. Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana sono:**

la formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano con le ciclovie delle reti Bicalta ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture ad esse connesse;

la formazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla mobilità collettiva ed in particolare alle stazioni del trasporto su ferro, ai porti e agli aeroporti, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro;

la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;

la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici+treno, bici+bus.

### **Art. 3**

**(Approvazione e aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica)**

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

**2.** Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è elaborato attraverso forme di concertazione con i soggetti di cui al successivo articolo 11, comma 1, sentite le associazioni che promuovono in modo specifico gli spostamenti in bicicletta.

**3.** Per le finalità del presente articolo è incaricato l'Ufficio Reti della Mobilità Sostenibile- Servizio Reti ed Infrastrutture per la Mobilità- Area Politiche per la Mobilità e Qualità Urbana, con la collaborazione dell'Agenzia Regionale per la Mobilità, istituita ai sensi della l.r. 18/2002.

**4.** L'Ufficio Regionale Reti della Mobilità Sostenibile, con la collaborazione dell'Agenzia Regionale per la Mobilità:

cura l'elaborazione e l'implementazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e ne segue l'attuazione con una continua azione di monitoraggio e supporto dei diversi soggetti pubblici e privati coinvolti;

cura la formazione e l'aggiornamento della sezione del Sistema Informativo Territoriale (SIT) dedicato alla rete ciclabile regionale, in collaborazione con gli Uffici Provinciali interessati dalla pianificazione della Mobilità Ciclistica, classificando le ciclovie per tipologia e qualità in conformità al successivo articolo 7. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;

progetta e vigila sulla manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa regionale d'intesa con le strutture regionali direttamente interessate;

cura i rapporti con Enti e Società per l'implementazione dell'uso della bicicletta e dell'intermodalità (bici+treno/bus/nave/aereo) promuovendo eventuali accordi;

propone alle competenti strutture regionali l'erogazione di eventuali incentivi economici alla mobilità ciclistica sia per la realizzazione di infrastrutture ciclabili sia per l'attivazione di azioni finalizzate all'incremento dell'uso della bicicletta;

promuove l'uso della bicicletta presso i cittadini e favorisce lo sviluppo di servizi alla ciclabilità;

progetta interventi per l'educazione e la formazione sulla mobilità ciclistica ed azioni di sensibilizzazione per la diffusione dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti quotidiani;

promuove l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto efficiente, pulito e sicuro, attraverso la costruzione di una rete interistituzionale, con i diversi attori interessati nel settore della formazione, educazione e comunicazione;

cura la diffusione dei dati sulla mobilità ciclistica –elaborati dall'Osservatorio regionale della mobilità e dal Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale- al fine di permettere a Comuni e Province di attuare politiche e di progettare interventi coerenti con le analisi quantitative e qualitative realizzate.

cura la partecipazione della Regione Puglia a programmi e progetti europei per lo sviluppo della la mobilità ciclistica.

## **Art. 4**

### **(Azioni di sostegno alla mobilità ciclistica)**

**1.** La Regione Puglia nella gestione della mobilità ciclistica predispone strumenti decisionali inclusivi che possono garantire la partecipazione, il confronto e la collaborazione dei diversi attori interessati dalla pianificazione e progettazione degli interventi per la diffusione degli spostamenti in bicicletta.

**2.** La Regione è impegnata –in attuazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e mediante intese con gli enti interessati- a promuovere il riuso, previa riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali dei seguenti manufatti e/o infrastrutture:

le aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso e ritenute definitivamente non recuperabili all'esercizio ferroviario;

le aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso;

gli argini e le alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali e dei laghi, se utilizzabili, i tracciati e le strade di servizio (forestali, bonifica, acquedotti, enel, gas);

altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi;

i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;

i tratturi

**3.** Nell'ambito della riconversione delle tratte ferroviarie dismesse la Regione promuove, mediante apposite intese con i gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta, che, mediante specifico adeguamento funzionale, sono destinati a strutture ricettive e di assistenza o punti di ristoro specializzati per l'ospitalità di ciclisti e cicloturisti.

**4.** La Regione promuove altresì accordi con i gestori del trasporto pubblico e collettivo locale e regionale e delle infrastrutture relative, allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli anche con interventi infrastrutturali finalizzati ad eliminare ostacoli e barriere all'accessibilità ed alla fruizione del servizio di trasporto intermodale.

**5.** La Regione promuove, d'intesa con i soggetti attuatori, con le associazioni degli utenti della bicicletta e con il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti la mobilità sostenibile, la sicurezza stradale, il benessere fisico ed il miglioramento degli stili di vita.

**6.** 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.

**7.** La Regione incentiva la diffusione della mobilità ciclistica anche attraverso l'istituzione di premi per valorizzare le buone pratiche a livello locale e provinciale e l'organizzazione di giornate a tema per sensibilizzare l'opinione pubblica all'utilizzo della bici per gli spostamenti urbani.

**8.** La Regione favorisce l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro per i propri dipendenti e per quelli degli enti, istituti, agenzie, aziende o società dipendenti, controllati, vigilati o partecipati dalla Regione ed incentiva le iniziative delle imprese volte ad incrementare l'utilizzo della bicicletta tra i lavoratori.

## **Art. 5**

### **(Piani di Province e Comuni)**

**1.** In coerenza con le finalità di cui all'articolo 2, commi 2 e 3, le Province ed i Comuni redigono piani per la mobilità ciclistica e ciclopedonale per i territori di rispettiva competenza, in coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, ove vigente. Il piano provinciale programma gli interventi a livello sovra-comunale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Il piano comunale programma gli interventi a livello locale ed è individuato quale elaborato integrativo del Piano Urbanistico Generale (PUG) di cui costituisce parte integrante e sostanziale. Gli atti di cui al presente comma -se presentati separatamente dal piano cui appartengono- sono approvati con il medesimo procedimento di approvazione del suddetto piano, quale loro variante, o anche anticipatamente ad esso.

**2.** I piani provinciali e comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo, anche in attuazione dei piani di spostamento casa-scuola/lavoro/tempo libero, la connessione dei grandi attrattori di traffico, tra cui i poli scolastici ed universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali ed industriali, il sistema della mobilità pubblica e collettiva e, in generale, i luoghi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

**3.** I Piani della mobilità ciclistica predisposti dai Comuni e dalle Province sono piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità (PUM) e dei Piani Urbani del Traffico (PUT), in quanto, contribuendo a spostare quote significative di traffico motorizzato verso quello ciclistico, perseguono gli obiettivi in tema di sostenibilità ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti, dei consumi energetici e del rumore prodotti dal traffico.

## **Art. 6**

### **(Programmazione degli interventi e delle azioni)**

In coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e con i piani di cui al precedente articolo 5, le Province e i Comuni elaborano programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica per i territori di rispettiva competenza.

I programmi prevedono, tra l'altro :

la ricognizione in termini quantitativi e qualitativi delle infrastrutture per la mobilità ciclistica esistenti o in via di realizzazione;

la rilevazione delle azioni attivate a livello provinciale e comunale per la promozione della mobilità ciclistica;

gli interventi infrastrutturali di cui avviare la realizzazione nell'arco di tre anni, valorizzando le infrastrutture per la mobilità ciclistica esistenti e garantendone la connessione con le reti ciclabili - esistenti e in corso di formazione- e con il sistema di mobilità in generale;

gli interventi di realizzazione e manutenzione delle ciclovie, come al successivo articolo 7;

le fonti di finanziamento - pubbliche, private o concorsuali dei due soggetti - che si intendono attivare per realizzare gli interventi e le azioni di cui al presente articolo;

il programma di interventi educativi e formativi per promuovere la mobilità ciclistica a livello comunale e provinciale;

il piano di comunicazione istituzionale a supporto degli interventi;

i soggetti pubblici (enti parco, comunità montane, istituti scolastici) o privati, cui compete l'attuazione degli interventi o delle azioni;

i tempi previsti per la realizzazione degli interventi e delle azioni di cui sopra.

## **Art. 7**

### **(Classificazione delle ciclovie)**

**1.** Per dotare il territorio regionale di un rete di strade per le biciclette, oltre alle piste ciclabili come definite dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, e successive modifiche ed integrazioni (Codice della Strada), che rappresentano il massimo grado di protezione del ciclista dal traffico stradale, sono disponibili altre tipologie di percorsi, comunque rientranti nella definizione di ciclovie, vale a dire di itinerari idonei al transito delle biciclette, dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti e/o infrastrutture che rendono agevole la percorrenza ciclistica e le assicurano gradi di sicurezza variabili.

**2.** Un sistema integrato di ciclovie, siano esse urbane o extraurbane, è costituito da diversi segmenti raccordati tra loro, descritti e segnalati con precisione, costruiti o messi in sicurezza e che siano legittimamente percorribili dal ciclista.

**3.** Con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza si definiscono le seguenti categorie di ciclovie:

pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da art. 3,c. 1,p.to 39,del Codice della Strada;

corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da artt. 140 e 146 del Regolamento del Codice della Strada;

pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato (greenway);

sentiero ciclabile e/o percorso natura: sentiero/itinerario in parchi e zone protette, bordi fiume o ambiti rurali, anche senza particolari standard costruttivi dove le biciclette sono ammesse;

strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 50 veicoli/giorno;

strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a 500 veicoli/giorno, senza punte superiori a 50 veicoli/h;

strada ciclabile o ciclostrada o "strada 30": strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri dedicata ai veicoli non a motore salvo autorizzati (frontisti, agricoltori) e comunque sottoposta a limite di velocità di 30 km/h. ovvero itinerario ciclopedonale, come da art. 2, c. 3, lett. F-bis, del Codice della Strada;

area pedonale, come da art. 3, c. 1, p.to 2, del Codice della Strada;

zona a traffico limitato, come da art. 3, c. 1, p.to 54, del Codice della Strada;

zona residenziale, come da art. 3, c. 1, p.to 58, del Codice della Strada;

zona a velocità limitata (per 30 km/h o inferiori), come da art. 135, p.to 14, del Regolamento del Codice della Strada.

## **Art. 8**

### **(Interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica)**

**1.** Per il perseguimento delle finalità e degli obiettivi della presente legge la Regione Puglia considera strategiche le attività e gli interventi di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica. A tale scopo promuove, organizza e sostiene iniziative tese a favorire l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano, nel quadro di una più ampia azione finalizzata alla diffusione di pratiche e comportamenti orientati alla mobilità sostenibile.

**2.** Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica di cui al precedente articolo 2 individua le priorità strategiche e gli obiettivi specifici in materia di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità ciclistica, tenendo in considerazione i seguenti criteri generali:

la promozione ed il sostegno finanziario ad iniziative e programmi promossi in forma di collaborazione tra diversi enti ed istituzioni, pubblici e privati, che favoriscano lo scambio di esperienze, il confronto professionale, l'integrazione dei programmi di lavoro;

la realizzazione di iniziative di formazione, anche attraverso l'utilizzo dei programmi comunitari, finalizzate allo sviluppo di competenze e abilità in materia di promozione, organizzazione e gestione di programmi e progetti per la diffusione della mobilità ciclistica;

la promozione e la realizzazione di iniziative di comunicazione, campagne informative, eventi, seminari ed ogni altra attività, finalizzate alla sensibilizzazione dei cittadini/utenti all'utilizzo della bicicletta;

l'individuazione di procedure e strumenti per la programmazione, la progettazione e l'organizzazione delle attività legate alla mobilità ciclistica, caratterizzati dall'orientamento a processi partecipativi capaci di garantire il confronto e la collaborazione dei diversi attori istituzionali e sociali, compresi i singoli cittadini;

la valorizzazione ed il sostegno delle forme di cittadinanza attiva, capaci di stimolare il protagonismo delle comunità locali nella definizione degli obiettivi in materia di mobilità ciclistica.

**3.** In coerenza con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, i Comuni e le Province, nell'ambito dei programmi triennali per l'attuazione di interventi per la mobilità ciclistica di cui al precedente articolo 6 prevedono:

percorsi casa-scuola in bicicletta;

percorsi casa-lavoro in bicicletta;

ciclofficine popolari e ciclofficine mobili;

misure di sostegno alle officine di manutenzione della bicicletta;

eventi dedicati alla promozione degli spostamenti in bici, manifestazioni e passeggiate per il turismo in bicicletta;

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

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

realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile;

misure di sostegno alla promozione di attività imprenditoriali di servizio di trasporto con conducente o senza, mediante l'utilizzo di veicoli a trazione muscolare con particolare riferimento a bicikli, tricicli, quadricicli.

## **Art. 9**

### **(Tipologie degli interventi e delle azioni ricompresi negli atti di programmazione)**

**1.** Gli interventi per la mobilità ciclistica, sulla base anche delle caratteristiche tecniche fissate dal D.M. 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) e dal D.M. 6 luglio 1992, n. 467 e relativa circolare esplicativa n. 432 del 31 marzo 1993, sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:

reti urbane di piste ciclabili e ciclopedonali;

reti extraurbane di ciclovie e infrastrutture ad esse connesse;



aree urbane a prevalenza di traffico non motorizzato attraverso elementi di moderazione del traffico.

**2.** Gli interventi e le azioni per favorire la mobilità ciclistica comprendono tra l'altro:

posa in opera di idonea segnaletica specializzata per il traffico ciclistico e, ove necessario, realizzazione di apposite dotazioni infrastrutturali per la messa in sicurezza del traffico ciclistico soprattutto nelle intersezioni con il traffico motorizzato, ed in particolare nelle rotatorie. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge la Giunta Regionale, sentita la competente Commissione Consiliare, approva il Regolamento con le indicazioni della segnaletica dedicata alle ciclovie;

realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;

predisposizione di aree attrezzate, libere o custodite, per la sosta delle biciclette in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione, e presso strutture pubbliche;

predisposizione di strutture, infrastrutture e servizi finalizzati a migliorare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico e collettivo;

realizzazione, d'intesa con le società di gestione del trasporto ferroviario e con titolari/gestori delle infrastrutture, di attrezzature per favorire l'intermodalità bici e treno. Tra l'altro: spazi attrezzati per le soste delle bici nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie; interventi idonei a rimuovere gli ostacoli e facilitare la movimentazione delle bici nelle stazioni fino ai convogli (canaline/scivoli lungo le scale, ascensori) e per l'accessibilità al materiale rotabile; promozione e comunicazione del servizio di trasporto delle bici al seguito, spazi attrezzati per il trasporto delle bici al seguito sia su nuovi mezzi che su mezzi esistenti in fase di manutenzione straordinaria, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;

politiche di moderazione del traffico in ambito urbano, attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, come Strade residenziali, Isole ambientali e Zone 30, finalizzati ad indurre gli automobilisti ad una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;

predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;

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

realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;

redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo informatico;

realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile;

interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica come previsto nel precedente articolo 8;

ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

**3.** Nel quadro delle indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti, una quota non inferiore al 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata ad area sosta per biciclette.

## **Art. 10**

### **(Gestione e manutenzione)**

**1.** La manutenzione delle ciclovie e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, così come dei percorsi e delle ciclovie preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati che insistono sul territorio di più Comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria. La Regione assicura l'erogazione di contributi secondo un piano prestabilito dalla Giunta Regionale.

**2.** Per l'illuminazione delle ciclovie vanno adottate, prioritariamente, fonti energetiche rinnovabili e metodologie di risparmio energetico.

**3.** La Giunta Regionale detta criteri per la concessione di contributi per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria dei tracciati agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili.

## **Art. 11**

### **(Soggetti attuatori)**

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

## **Art. 12**

### **(Disposizioni particolari per le Province)**

**1.** Le Province adottano - entro un anno dalla pubblicazione della presente legge - soluzioni organizzative interne che consentano di garantire una idonea attuazione delle finalità di cui all'articolo 1 anche attraverso:

la stesura e l'aggiornamento del Sistema Informativo Territoriale (SIT) della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità, a norma del precedente articolo 7. Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;

la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale;

l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT, PUM;

l'assistenza agli enti locali e gli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;

la promozione dell'uso della bicicletta presso i cittadini, anche favorendo lo sviluppo di servizi alla ciclabilità.

## **Art. 13**

### **(Disposizioni particolari per i Comuni)**

**1.** I Comuni, sedi di stazioni ferroviarie o di autostazioni o di stazioni metropolitane, prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di velostazioni, ovvero di adeguati centri per il deposito custodito di cicli, l'assistenza tecnica e l'eventuale annesso servizio di noleggio biciclette.

**2.** Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i Comuni stipulano convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche.

**3.** I Comuni che non gestiscono direttamente le velostazioni assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle aziende di trasporto o alle cooperative sociali.

**4.** I Comuni inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni e attrezzati negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche per il deposito di biciclette.

**5.** Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito attrezzato di biciclette in cortili o spazi comuni.

## **Art. 14**

### **(Finanziamenti degli interventi e delle azioni)**

**1.** Alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge si provvede mediante stanziamenti sul capitolo 553027 "Spese per l'attuazione degli interventi regionali in materia di sicurezza stradale, mobilità sostenibile e infrastrutture trasportistiche".

**2.** La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio autonomo, di risorse statali e di fondi comunitari, la dotazione finanziaria da assegnare al capitolo di cui al comma 1 che precede.

- 3.** La Giunta Regionale determina le modalità di assegnazione dei contributi per la realizzazione di infrastrutture per la ciclabilità, riconoscendo priorità agli interventi previsti nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e previsti nei programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica delle Province e dei Comuni di cui agli articoli 2 e 6. Con lo stesso atto sono definite le modalità di erogazione in relazione alla tipologia di intervento.
- 4.** I finanziamenti regionali sia quelli di bilancio autonomo sia quelli statali e/o comunitari- da impiegare per la costruzione di nuove strade o la manutenzione straordinaria di strade esistenti, sono concessi a condizione che il progetto dell'opera preveda la realizzazione di una pista ciclabile adiacente. La suddetta pista si deve estendere per l'intero sviluppo dell'arteria stradale, compresi sovrappassi, sottopassi e rotatorie.
- 5.** I finanziamenti di cui al precedente comma 4 possono essere revocati o decurtati nei casi in cui, in corso d'opera o a completamento della stessa, la pista ciclabile dovesse risultare stralciata in tutto o in parte dall'intervento.
- 6.** Le strade interessate dal presente articolo sono quelle classificate ai sensi delle lettere B, C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992,n.285, e successive modifiche ed integrazioni (Codice della Strada).
- 7.** A partire dal secondo anno successivo alla pubblicazione della presente legge, è possibile accedere ai finanziamenti regionali per interventi sulle ciclovie, come classificate dal precedente articolo 7, qualora comprese nei piani di cui all'articolo 5 e nei programmi di cui all'articolo 6 della presente legge.
- 8.** Nell'ambito dei programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica, tra gli elaborati progettuali per l'ammissione a finanziamento e tra quelli specifici per l'approvazione dello stato finale del collaudo dell'opera ultimata, è inclusa una scheda con i dati caratteristici del progetto e dell'opera completata. Il responsabile del procedimento trasmette tale scheda all'ufficio che cura l'aggiornamento del SIT, ai sensi dell'articolo 3.
- 9.** La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.
- 10.** E' fatto obbligo a chiunque spetti, di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Puglia.