



REGIONE
CALABRIA

Assessorato	Dipartimento N. 6
Sistema della Logistica	Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità
Sistema Portuale Regionale	Settore N. 3
Sistema Gioia Tauro	Pianificazione e Programmazione
Delega Piano Regionale dei Trasporti	delle Infrastrutture di Trasporto

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

D.G.R. n. 503 del 06/12/2016
D.C.R. n. 157 del 19/12/2016
C.E. D.G. Regio nota n.1086324 del 01/03/2017

Misura 2.4 - Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate;
Misura 3.4 - Sistemi di trasporto non motorizzati;
Misura 4.8 - Accessibilità esterna ed interna per turismo, cultura,
formazione e ambiente;
Misura 7.9 - Sistemi per il trasporto pedonale e ciclabile.

PROGRAMMA DI ATTUAZIONE PISTE CICLABILI

Rapporto di fattibilità
Ciclabilità in ambito urbano

Novembre 2017

INDICE

1. PREMESSA.....	- 5 -
2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO NAZIONALE PER LA PER LA REALIZZAZIONE DELLE PISTE CICLABILI	- 7 -
3. IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DELLA CALABRIA ED IL PROGRAMMA ATTUATIVO PER LA CICLABILITÀ URBANA.....	- 9 -
4. MODALITÀ ATTUATIVE E RISORSE FINANZIARE DISPONIBILI PER L'AVVIO DI UN PROGRAMMA REGIONALE IN AMBITO URBANO	- 12 -

1. PREMESSA

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) adottato nella sua proposta finale con D.G.R. n. 503 del 06/12/2016, approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017, prevede lo sviluppo della ciclabilità nell'ambito dell'azione 2, per le aree urbane, dell'azione 3, per lo sviluppo dei servizi di trasporto alla scala regionale, dell'azione 4 per lo sviluppo dei servizi di trasporto alla scala sovra-regionale, e dell'azione 7, per lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili.

Negli ultimi anni le strategie di intervento europee e nazionali in tema di trasporto urbano sono orientate verso un sistema generale di mobilità maggiormente sostenibile che porti ad una diminuzione dell'uso dell'auto privata a favore di modalità alternative di spostamento. *È ormai comprovato, infatti, che una città tesa alla riduzione del numero di veicoli a motore circolanti ottenga importanti benefici individuali e collettivi in ambito sanitario, ambientale ed economico, nonché una percezione di maggiore qualità urbana legata anche alla riduzione della congestione viaria. I numerosi e gravi impatti sull'ambiente, sulla salute umana e sull'economia, provocati dall'attuale sistema dei trasporti, sono stati affrontati nei diversi documenti prodotti dall'Unione Europea che definiscono principi e obiettivi di riferimento per una strategia comune nell'affrontare e risolvere le problematiche della mobilità urbana, lasciando ovviamente spazio alle realtà locali per l'individuazione delle soluzioni più idonee. (Piano della Mobilità Ciclabile della Città di Modena, 2016).*

In particolare, si segnala il documento *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (Commissione Europea, 2014b), che riporta le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). Pubblicate a cura della Direzione Generale per la Mobilità ed i Trasporti della Commissione

Europea, evidenziano la necessità di affrontare la questione della mobilità urbana nell'ambito di un processo di pianificazione e programmazione specifica, introducendo il concetto generale ed i benefici legati ad un PUMS come *“piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita”*.

In tale contesto le scelte finalizzate all'aumento della quota modale degli spostamenti in bicicletta rappresentano un passo decisivo ed importante per il miglioramento complessivo della qualità e della sicurezza dell'ambiente delle nostre città.

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO NAZIONALE PER LA PER LA REALIZZAZIONE DELLE PISTE CICLABILI

In Italia, il quadro di riferimento normativo è determinato dai seguenti provvedimenti legislativi e regolamentari:

- Decreto legislativo del 28 giugno 1991, n. 208, concernente "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane"
- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada", che, all'interno delle presenti Istruzioni Tecniche per brevità è individuato come "Codice";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo Codice della Strada", che, all'interno delle presenti Istruzioni Tecniche per brevità risulta individuato come "Regolamento";
- Direttive Ministeriali per "Redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U. n. 146 del 24 giugno 1995) per l'applicazione, in ambito urbano, delle disposizioni contenute nell'art. 36 del Codice della Strada;
- Legge 19 ottobre 1998, n. 366 - "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- Decreto ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35 - "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";
- Decreto ministeriale 2 maggio 2012, n. 137 - "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".

Di recente, la Legge 28 dicembre 2016, cosiddetta legge di stabilità 2016, prevede, all'art. 1, comma 640, il finanziamento della

progettazione e della realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, nonché' della progettazione e della realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, autorizzando la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018, per complessivi 91 milioni di euro.

Per quanto riguarda nello specifico la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, già il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), istituito dall'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, in coerenza con gli indirizzi del Programma di azione comunitario 1997-2001 in materia di sicurezza stradale, includeva tra gli interventi ammissibili da finanziare attraverso i vari Programmi annuali di attuazione del PNSS anche la realizzazione di interventi inerenti la sicurezza della circolazione ciclistica in ambito urbano.

L'interesse del legislatore verso la sicurezza della circolazione ciclistica è confermato dal comma 2 dell'art. 20 del Decreto Legge del 21 giugno 2013 n. 69, il quale prevede che le risorse derivanti da revoche dei finanziamenti messe a disposizione per l'attuazione del PNSS dovranno essere iscritte nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per essere destinate alla realizzazione in cofinanziamento di un programma di interventi di sicurezza stradale, concernenti prevalentemente lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali.

Con Decreto del MIT del 29/12/2016, n. 481, è stato ripartito tra le diverse regioni l'importo complessivo di 12,3 milioni di euro per la realizzazione in cofinanziamento di un programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, derivante tra l'altro dalla verifica dello stato di attuazione e dalle revoche dei finanziamenti e dei relativi impegni di spesa degli interventi non ancora avviati del 1° e 2° Programma di attuazione del PNSS.

3. IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI DELLA CALABRIA ED IL PROGRAMMA ATTUATIVO PER LA CICLABILITÀ URBANA

Nell'ambito del PRT il riferimento specifico alla ciclabilità urbana è contenuto nelle misure *2.4 Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate* e *7.9 Sistemi per il trasporto pedonale e ciclabile*.

In particolare, con la misura *2.4 Trasporto individuale non motorizzato e zone controllate* s'intendono attuare le seguenti strategie:

Sviluppare azioni integrate per l'attivazione e l'ampliamento delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato (controllo della domanda), delle zone 30 (controllo dell'offerta), delle green zone (Action Plan on Urban Mobility) e delle low emission zones (Sustainable Urban Transport Plans), per favorire una rigenerazione ambientale e sociale della strada, soprattutto in ambito urbano.

Sostenere e proteggere i modi non motorizzati, e quindi piedi e bicicletta:

- *per il modo piedi devono essere identificati differenti gradi di protezione, con attenzione specifica alle aree in prossimità degli edifici scolastici; nelle aree urbane devono essere realizzate reti pedonali senza interruzioni, provocate da autovetture e bus, incrementando la sicurezza e l'attrattività;*
- *per il modo bici devono essere identificati le differenti infrastrutture ciclabili (piste, corsie riservate e promiscue, itinerari turistici); deve essere supportato anche a scala urbana per le lunghe percorrenze, sia definendo e realizzando itinerari prioritari protetti, sia con misure di incentivo all'acquisto e/o la messa a disposizione delle biciclette;*
- *per il modo piedi ed il modo bici devono essere sviluppate piste e singoli percorsi pedonali e singole piste ciclabili, e, a tendere,*

sistemi di percorsi pedonali e di piste ciclabili, prestando particolare attenzione alla sicurezza; queste azioni sono da integrare direttamente con il TPL.

Prestare attenzione specifica ai percorsi ed ai nodi per i cittadini diversamente abili, sia nelle reti per il trasporto privato con attenzione ai parcheggi, sia nelle reti pedonali con attenzione alle caratteristiche del percorso che a quelle dei nodi, anche in termini di percorribilità e orientamento nello spazio.

Implementare specifici progetti pilota per i diversi segmenti di mobilità: pedoni, ciclisti, diversamente abili, bambini ed anziani, alunni e studenti, turisti e visitatori occasionali. Destinatari dei progetti pilota: Comuni, Città Metropolitane, Unioni e Fusioni di Comuni, specifici Enti. particolare riferimento ai centri storici e ove è vietato l'uso dell'autoveicolo.

Nello Scenario Urbano riportato nell'Appendice IX del PRT, si prevedono risorse per i Comuni che, a seguito dell'approvazione del PRT, avvieranno l'elaborazione e/o l'aggiornamento dei relativi strumenti di pianificazione della mobilità a scala urbana (PUT, PUMS) e/o dei Piani Comunali di Protezione Civile e/o di ulteriori piani - prodotti del processo di pianificazione avviato con il PRT. I Piani dovranno essere coerenti con le azioni e le misure previste dal PRT per quanto correlato e dovranno essere finalizzati al perseguimento della mobilità sostenibile in ambito urbano.

Il Programma di Attuazione "Piste Ciclabili e Ciclostazioni", inteso come strumento attuativo del PRT, prevede di ridurre (in particolare in ambito urbano) l'aliquota modale di traffico privato, favorendo mobilità pedonale e ciclistica, con particolare riferimento ad alcuni target di utenza specifici (ad esempio: studenti, studenti universitari, turisti, ecc.). Ciò si traduce in:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico;*

- riduzione dell'inquinamento acustico;
- riduzione dei consumi energetici.

In termini di sviluppo economico, le strategie orientate ad incentivare la mobilità ciclistica in ambito urbano ed extraurbano (anche attraverso la realizzazione di piste ciclabili e ciclostazioni, la sistemazione, messa in sicurezza e in rete delle piste esistenti, incentivi all'acquisto di bici, ecc.) in alternativa alle modalità di trasporto con veicoli alimentati con carburante tradizionale, contribuirà a stimolare la creazione di nuove attività economiche nel settore del trasporto urbano, sia passeggeri, con riferimento allo sviluppo dell'*active mobility* nei centri urbani maggiori della regione (Catanzaro, Cosenza, Crotona, Reggio Calabria, Vibo Valentia) e superiori a 30.000 abitanti, e turistici, sia merci, anche con riferimento alle attività previste in materia di city logistics.

4. MODALITÀ ATTUATIVE E RISORSE FINANZIARE DISPONIBILI PER L'AVVIO DI UN PROGRAMMA REGIONALE IN AMBITO URBANO

La progettazione e la realizzazione dei tratti di piste ciclabili, rientranti nelle aree urbane della regione, è demandata ai singoli comuni, aventi caratteristiche definite dal dlgs 285/92 e ss.mm.ii., art. 36 comma 1:

Art. 36. Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana.

1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.

La selezione degli interventi avverrà attraverso una manifestazione di interesse con successiva eventuale procedura negoziale concertativa, nel rispetto della normativa vigente, con verifica di ammissibilità al POR 14/20, rivolta ai Comuni, in forma singola o associata, ed in possesso singolarmente delle caratteristiche sopra definite, seguita da una valutazione delle proposte di fattibilità progettuale in conformità a criteri specifici (lunghezza delle piste, fruibilità, utenza, cofinanziamento dei soggetti attuatori, sostenibilità di gestione, etc.), con attribuzione di relativi punteggi.

La procedura suddetta sarà definita, nei modi di espletamento e nei criteri di selezione, con giusto atto amministrativo del responsabile del procedimento, nel rispetto delle norme di legge e nel rispetto dei principi comunitari e in particolare del principio di non discriminazione, propedeutica all'avvio della selezione.

In prima attuazione, si ricorrerà per il finanziamento degli interventi alle risorse derivanti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), istituito dall'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, nonché alle economie in fase di accertamento rinvenienti dall'attuazione della Legge n. 366/1998. Si potranno, tra l'altro, utilizzare anche le economie derivanti dal 3° Programma annuale di

attuazione, e le risorse destinate al 4° e 5° Programma, per complessivi euro 3.254.187,80.

Le risorse sopra dette saranno incrementate da quanto previsto dal Decreto attuativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 481 del 29/12/2016, attraverso il quale la Regione Calabria è assegnataria di un finanziamento di euro 272.477,05 quale contributo statale in cofinanziamento del 50% per la realizzazione di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali.

Gli eventuali cofinanziamenti del costo degli interventi avverranno con l'impiego di risorse comunali e/o regionali e/o derivanti da altri programmi di finanziamento nazionali e/o comunitari.