



*Consiglio regionale della Calabria*

## DOSSIER

PL n. 363/10  
di iniziativa del Consigliere O. GRECO recante:  
"Norme in materia di turismo ecosostenibile in mobilità lenta"  
relatore: G. AIETA;

### DATI DELL'ITER

NUMERO DEL REGISTRO DEI PROVVEDIMENTI	
DATA DI PRESENTAZIONE ALLA SEGRETERIA DELL'ASSEMBLEA	31/8/2018
DATA DI ASSEGNAZIONE ALLA COMMISSIONE	4/9/2018
COMUNICAZIONE IN CONSIGLIO	
SEDE	MERITO
PARERE PREVISTO	
NUMERO ARTICOLI	

## Documentazione correlata

La Carta europea per il turismo sostenibile nelle aree protette pag. 3

## Normativa comparata

L.R. TOSCANA 10 luglio 2018, n. 35 pag. 25

*Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione dei cammini regionali.*

L.R. ABRUZZO 20 novembre 2017, n. 52 pag. 32

*Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione dei cammini abruzzesi.*

L.R. LAZIO 28 dicembre 2017, n. 11 pag. 36

*Disposizioni per favorire la mobilità nuova*

L.R. UMBRIA 10-7-2017 n. 8 (ARTT.11 E 12) pag. 49

*Legislazione turistica regionale.*

L.R. PUGLIA 23 gennaio 2013, n. 1 (1). pag. 51

*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*



# LA CARTA EUROPEA PER IL TURISMO SOSTENIBILE NELLE AREE PROTETTE

# LA CARTA EUROPEA PER IL TURISMO SOSTENIBILE NELLE AREE PROTETTE

## INTRODUZIONE

La Carta Europea per il Turismo Sostenibile rispecchia le priorità mondiali ed europee espresse dalle raccomandazioni dell'Agenda 21, adottate durante il Summit della Terra a Rio nel 1992 e dal 6° programma comunitario di azioni per lo sviluppo sostenibile.

Questa Carta appartiene alla Federazione EUROPARC, organizzazione pan-europea delle aree protette. Fu sviluppata da un gruppo di lavoro europeo con rappresentanti delle aree protette, del settore turistico e dei loro partner, sotto l'egida di EUROPARC, e prende spunto dalle raccomandazioni stilate nello studio di EUROPARC del 1993 dal titolo *Loving Them to Death? Sustainable Tourism in Europe's Nature and National Parks*<sup>1</sup>. La Carta è una delle priorità per i parchi europei definite nel programma d'azione dell'UICN *Parks for Life* (1994).

L'importanza crescente di uno sviluppo turistico sostenibile, come tema d'interesse internazionale, è stata sottolineata dalle "Linee guida per il Turismo Sostenibile Internazionale" della Convenzione sulla Diversità Biologica. La Carta Europea del Turismo Sostenibile affronta direttamente i principi di queste linee guida e fornisce uno strumento pratico per la loro implementazione nelle aree protette a livello locale.

### Applicare il concetto di sviluppo sostenibile

Questa Carta favorisce la concreta applicazione del concetto di sviluppo sostenibile, cioè "uno sviluppo capace di rispondere ai bisogni delle generazioni attuali, senza compromettere la capacità delle generazioni future di rispondere ai propri"<sup>2</sup>.

Questo sviluppo comporta la protezione delle risorse a favore delle generazioni future, uno sviluppo economico vitale, uno sviluppo sociale equo.

---

<sup>1</sup> *Loving them to death? (Amarli da morire?)*, edizione Federazione Europarc 1993, ristampato 2001 Grafenau, Deutschland.

<sup>2</sup> In *Our common future* (Un futuro per tutti noi), Rapporto Brundtland – Commissione mondiale per l'ambiente e lo sviluppo.

## LA CARTA

### ***Lo sviluppo turistico nelle aree protette secondo i principi di sviluppo sostenibile***

Gli scopi fondamentali della Carta Europea per il Turismo Sostenibile sono:

- aumentare la conoscenza e il sostegno per le aree protette europee come parte fondamentale del nostro patrimonio da preservare per la fruizione delle generazioni attuali e quelle a venire.
- Migliorare lo sviluppo sostenibile e la gestione del turismo nelle aree protette, rispettando i bisogni dell'ambiente, dei residenti, delle imprese locali e dei visitatori.

La Carta Europea per il Turismo Sostenibile manifesta la volontà delle istituzioni che gestiscono le aree protette e dei professionisti del turismo di favorire un turismo conforme ai principi dello sviluppo sostenibile.

La Carta impegna i firmatari ad attuare una strategia a livello locale in favore di un "turismo sostenibile", definito come "qualsiasi forma di sviluppo, pianificazione o attività turistica che rispetti e preservi nel lungo periodo le risorse naturali, culturali e sociali e contribuisca in modo equo e positivo allo sviluppo economico e alla piena realizzazione delle persone che vivono, lavorano o soggiornano nelle aree protette".

L'attuazione di un turismo così concepito necessita di una riflessione globale, concertata, e di un rafforzamento di tutte le interazioni positive fra l'attività turistica e gli altri settori del territorio.

Il turismo sostenibile, insomma, ha l'ambizione di rispondere alle aspettative delle nuove clientele europee, restituendo un senso al viaggio: quello di dedicare del tempo alla scoperta e all'incontro di altre persone, di altri luoghi, e di trarre ricchezza da questo contatto, in uno scambio reciproco.

### **Promuovere partenariati per lo sviluppo e la pianificazione turistica**

La Carta riconosce che le autorità delle aree protette non debbono lavorare da soli nella gestione del turismo, è preferibile che tutti i soggetti interessati dal turismo nell'area e nelle vicinanze siano coinvolti nello sviluppo e nella gestione.

I firmatari della Carta per il Turismo Sostenibile s'impegnano ad adoperare metodi basati sul partenariato. Questo concetto è valido per ogni fase delle attività, dallo sviluppo di un programma per il turismo sostenibile alla sua implementazione. Si concretizzerà in accordi precisi e cooperazione tra le autorità delle aree protette, le imprese turistiche e la popolazione locale.

La Carta è uno strumento per mettere in atto queste collaborazioni. Essa incoraggia la condivisione delle responsabilità e sottolinea gli impegni singoli e collettivi dell'area protetta e dei suoi partner.

## La scelta di un approccio strategico

Aderire alla Carta significa rispettare l'approccio strategico dello sviluppo turistico sostenibile. Significa realizzare una diagnosi, consultare e coinvolgere i partner, stabilire gli obiettivi strategici, assegnare i mezzi necessari, realizzare un programma di azioni e valutarne i risultati.

I candidati, per potere sottoscrivere la Carta, devono redigere una strategia di sviluppo turistico sostenibile ed impegnarsi ad un piano d'azione concordato specifico per l'area.

La Carta è suddivisa in tre sezioni:

**I. Turismo sostenibile per l'area protetta:** la Carta è concepita per singole aree protette di tutti i tipi. L'implementazione da parte dell'autorità dell'area protetta richiede un'analisi dei bisogni dell'area (problemi e opportunità) riconosciuti ed accettati dai partner locali. Lo scopo di quest'approccio è di individuare il migliore indirizzo futuro per il turismo in tutta l'area. In seguito la strategia proposta dall'area protetta nel contesto della Carta deve essere sviluppata e implementata in collaborazione con i rappresentanti delle imprese turistiche locali, di altri settori commerciali, della popolazione locale e delle autorità.

**II. Turismo sostenibile per imprese turistiche locali:** la Carta costituisce lo strumento per assicurare il coinvolgimento delle imprese turistiche locali delle aree protette. Le imprese locali sono partner fondamentali per l'autorità dell'area protetta per lo sviluppo della strategia turistica e devono essere coinvolti in questo processo come descritto in Sezione I (vedere sopra).

La Sezione II della Carta prevede di andare al di là del semplice coinvolgimento, permettendo alle imprese collaboratrici di ricevere riconoscimenti individuali come firmatari della Carta. Questo richiede un'analisi da parte dell'impresa di tutte le sue attività, cioè il bilancio tra la loro offerta e le aspettative dei turisti, e le misure da intraprendere per valorizzare il patrimonio locale. Nella gestione dell'impresa si deve anche tenere conto dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile. L'impresa formulerà idee proprie per il turismo sostenibile e la sua applicazione in collaborazione con l'area protetta.

**III. Turismo sostenibile per i tour operator:** questa sezione rappresenta uno strumento per assicurare il coinvolgimento dei tour operator che recepiscono i concetti di turismo sostenibile nei loro prodotti turistici e che organizzano viaggi nelle aree protette. Tali tour operator s'impegnano a collaborare con l'autorità responsabile della strategia nel Parco e con i fornitori di servizi turistici locali, analizzando la compatibilità dei propri prodotti con gli obiettivi dell'area. Il flusso di fruitori che essi generano verso l'area non deve distruggere le risorse patrimoniali che i turisti vengono a visitare.

## **Stato attuale di sviluppo e di implementazione**

La Sezione I della Carta è già in fase di completa attuazione nelle aree protette di svariati paesi europei. Le aree protette che adempiono alle condizioni descritte di seguito possono richiedere di diventare firmatari a pieno titolo o "membri" della Carta Europea e ricevere il riconoscimento ufficiale relativo. Le procedure che governano questo iter sono provate e funzionanti.

La Sezione II e la Sezione III, per imprese turistiche e per tour operator, non sono ancora in questa fase di implementazione. In particolare per quanto riguarda la Sezione II per le imprese turistiche, si riconosce che un approccio più flessibile può essere necessario, per prendere in considerazione bisogni e condizioni locali particolari. A questo punto diventa rilevante per le imprese locali utilizzare gli eco-label ed i marchi di qualità esistenti nell'ambito del processo di applicazione della Carta. Alcune aree protette stanno lavorando a progetti pilota individuali per l'implementazione pratica della Sezione II.

## **SEZIONE I**

### **IL TURISMO SOSTENIBILE PER L'AREA PROTETTA**

Il turismo fornisce uno strumento privilegiato per sensibilizzare il grande pubblico al rispetto dell'ambiente. Presenta, inoltre, un forte potenziale per sostenere attività economiche tradizionali e migliorare la qualità della vita.

È prioritario che il turismo tuteli il patrimonio sul quale fonda la sua attività, per rispondere alla posta in gioco nelle aree protette e alle aspettative delle clientele europee.

L'area protetta, con l'adesione alla Carta, sceglie di seguire uno sviluppo turistico compatibile con i principi dello sviluppo sostenibile. Si impegna, in tal modo, a privilegiare la coerenza delle azioni condotte sul suo territorio e ad operare nell'ottica del lungo periodo.

Privilegia l'azione concertata e la ripartizione delle responsabilità per rafforzare l'efficacia della propria missione a difesa dell'ambiente.

#### **I benefici della Carta per le aree protette**

La Carta permette all'area protetta firmataria:

- di costruire una base per rafforzare i rapporti con le imprese turistiche locali e l'industria turistica in generale;
- di influenzare lo sviluppo del turismo sul proprio territorio;
- di distinguersi a livello europeo come territorio speciale in materia di turismo sostenibile;
- di rafforzare la propria attività di sensibilizzazione dei visitatori anche tramite i media locali e nazionali;
- di lavorare con altre aree europee assegnatarie della Carta in una rete e scambiare esperienze;
- di eseguire valutazioni, sia interne sia esterne che apportino nuove idee e migliorie;
- di dare più forza alla credibilità dei propri compiti presso potenziali finanziatori.

Fondamentalmente le aree protette che adempiono ai criteri della Carta beneficeranno dei vantaggi socio-economici ed ambientali di un turismo ben gestito e sostenibile.

### ***Gli impegni per l'istituzione che gestisce l'area protetta***

**1. Accettare e rispettare i principi dello sviluppo sostenibile enunciati nella presente Carta, adeguandoli al contesto locale.**

**2. Coinvolgere tutti gli operatori turistici locali nello sviluppo e nella gestione, sia quelli all'interno che quelli esterni all'area protetta.**

Per assicurare uno sviluppo turistico sostenibile l'area protetta organizzerà riunioni di consultazione pubblica e costituirà un forum permanente composto da tutti i protagonisti coinvolti: l'autorità dell'area protetta, le amministrazioni comunali locali, le organizzazioni ambientali e della comunità e i rappresentanti del settore turistico. I rapporti con le istituzioni regionali e nazionali devono essere sviluppati e mantenuti.

In questo modo, l'area protetta facilita un processo di cooperazione, permettendo alle imprese turistiche locali e agli altri settori di lavorare insieme, incoraggiando una migliore integrazione del turismo nella vita degli abitanti e migliorando la loro comprensione degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

**3. Definire una strategia a medio termine (5 anni) a favore di uno sviluppo turistico sostenibile sul proprio territorio.**

Questa strategia ha il fine di migliorare la qualità dell'offerta turistica prendendo in considerazione gli obiettivi di sviluppo sostenibile del territorio. Essa garantisce la migliore integrazione del turismo nell'ambiente naturale, culturale, economico e sociale, come la coerenza spaziale e temporale del suo sviluppo.

La strategia si deve basare su consultazioni accurate e deve essere capita e approvata dalle imprese locali. Deve contenere:

- una definizione dell'area influenzata dalla strategia, che può estendersi oltre il confine dell'area protetta.
- Una valutazione del patrimonio naturale storico e culturale, delle strutture turistiche e delle circostanze socio-economiche, tenendo conto della capacità di carico, dei bisogni e delle potenzialità.
- Un'analisi dei visitatori attuali e dei mercati futuri possibili.
- Obiettivi strategici per lo sviluppo e la gestione del turismo comprendenti:
  - conservazione e valorizzazione dell'ambiente e del patrimonio naturale e culturale;
  - sviluppo socio-economico;
  - mantenimento e miglioramento della qualità della vita dei residenti;
  - gestione dei visitatori e valorizzazione della qualità dell'offerta turistica.
- Un'indicazione dell'allocazione delle risorse e dell'individuazione dei partner per la messa in opera della strategia, la suddivisione dei compiti e l'ordine delle priorità.
- Proposte per il monitoraggio della strategia (metodi e indicatori).



#### **4. Articolare questa strategia in un programma di azioni**

Il programma illustra nel dettaglio le azioni già realizzate e quelle da realizzare per raggiungere gli obiettivi fissati dalla strategia. Ha valenza per i cinque anni relativi alla strategia e definisce l'impegno dei partner rispetto ai punti chiave della Carta.

Ogni area protetta è diversa. Le priorità strategiche e i piani d'azione dovrebbero essere definiti in sede locale, usando un metodo che preveda la partecipazione locale come descritto sopra. Comunque la Carta richiede che si affrontino le seguenti tematiche fondamentali.

##### ***Protezione e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale***

Uno degli scopi fondamentali della strategia e del piano d'azione è quello di tutelare e valorizzare il patrimonio naturale e culturale, per il turismo e attraverso il turismo, e di proteggerlo dall'eccessivo sviluppo. Questo implica:

##### ***Monitoraggio dell'impatto sulla flora e fauna e controllo del turismo in località sensibili***

In base al risultato del monitoraggio, misure specifiche saranno introdotte per assicurare che lo sviluppo turistico rientri nella capacità di carico ambientale del territorio. Certe zone possono essere chiuse al pubblico a causa della loro fragilità.

*Stimolare delle attività, compresa la fruizione turistica, che contribuiscano alla manutenzione del patrimonio storico, culturale e delle tradizioni.*

Lo sviluppo turistico del territorio si fonderà sulla valorizzazione del patrimonio naturale, culturale, storico. Si predisporranno misure, attrezzature, attività per favorire l'accesso del pubblico e l'animazione a questo proposito.

##### ***Protezione delle risorse naturali***

Si predisporranno sul territorio dei programmi per regolare e ridurre le attività ad impatto negativo per le risorse idriche, l'aria ed il paesaggio, le attività che usano energie non rinnovabili e creano inutilmente rifiuti e rumore. L'area protetta intraprenderà, in partenariato con le collettività locali, programmi di contenimento dei consumi di acqua, energia e per l'uso corretto del territorio.

##### ***Contributo del turismo alla manutenzione del patrimonio***

Si definiranno dei sistemi che consentano allo sviluppo turistico di contribuire alla conservazione, alla manutenzione e alla valorizzazione del patrimonio naturale, culturale, storico. Si incoraggia la predisposizione di un programma di contribuzione volontaria che coinvolga i visitatori, le imprese turistiche e gli altri partner in questo compito.

### ***Migliorare la qualità dell'esperienza turistica***

Un obiettivo fondamentale è quello di proporre un'esperienza di alta qualità a tutti i visitatori in tutti gli aspetti della loro visita. L'area protetta intraprenderà, insieme ai suoi partner, un programma per migliorare la qualità dell'offerta turistica. Ciò comporterà:

*La valutazione delle attese dei turisti e del grado di soddisfazione dei visitatori attuali e potenziali*

Sviluppare una politica ispirata ai principi del *marketing* è egualmente necessario per conoscere meglio le aspettative e le esigenze delle potenziali clientele dei visitatori, in materia di qualità e ambiente; ciò per consentire un migliore adeguamento dell'offerta alla domanda. I prodotti e le attività turistiche dovranno essere concepiti per mercati ben determinati ed in funzione degli obiettivi di protezione. Inoltre, l'area protetta cercherà di individuare nuove clientele sensibili alla qualità dell'ambiente.

*Andare incontro ai bisogni particolari di visitatori svantaggiati*

L'area protetta terrà conto di tipi di clientela spesso ignorati dall'offerta turistica, come ad esempio i portatori di handicap, le persone malate o in convalescenza, i giovani, e la clientela con un basso reddito. Si eviterà ogni forma di elitismo al momento dell'accoglienza dei visitatori.

*Sostenere iniziative per il controllo e il miglioramento della qualità delle strutture e dei servizi*

L'area protetta mirerà alla qualità in tutti i campi: le strutture ricettive, le attrezzature e gli impianti turistici, tutte le prestazioni, i prodotti turistici, la promozione, la commercializzazione, senza dimenticare l'assistenza post-vendita. L'area protetta ambirà all'eccellenza per le proprie strutture e servizi. Darà supporto a iniziative atte a migliorare la qualità dei servizi da parte dei suoi partner.

### ***Sensibilizzazione del pubblico***

L'area protetta cercherà di comunicare con efficacia ai visitatori le particolari qualità del territorio. Questo si otterrà con:

*Una promozione basata su immagini autentiche, sensibile alla variabilità dei bisogni e delle capacità secondo i tempi e i luoghi*

Le attività di promozione e di vendita dell'area protetta permetteranno anche di sensibilizzare i visitatori ai reali valori del territorio, così come ai principi dello sviluppo turistico sostenibile. Queste attività dovranno contribuire alla gestione dei visitatori nel tempo e nello spazio.

*La disponibilità di materiale informativo di qualità all'interno e all'esterno dell'area*

Si proporrà un'informazione di qualità e di facile accesso per i visitatori e gli abitanti del territorio, in particolare sull'offerta turistica, sull'eccezionale ricchezza e la sensibilità degli

ambienti naturali. Il pubblico sarà anche tenuto informato sugli obiettivi della conservazione del patrimonio e dello sviluppo sostenibile.

Infine, l'area protetta si accerterà che gli operatori turistici siano regolarmente forniti di materiale informativo per i loro clienti (opuscoli, carte, ecc.)

*Le strutture e i servizi per l'interpretazione del patrimonio e dell'ambiente per i visitatori e gli abitanti*

Educazione all'ambiente e interpretazione del patrimonio costituiranno una priorità nella politica turistica del territorio. In questo contesto, alcune attività e attrezzature sul patrimonio e l'ambiente saranno proposte ai visitatori, agli abitanti del territorio e in particolare ai giovani visitatori e al pubblico delle scuole. L'area protetta assisterà anche gli operatori turistici nell'elaborare, per le loro attività, un contenuto educativo.

### **Creazione di un'offerta turistica specifica**

L'area protetta promuoverà la creazione di prodotti e di attività turistiche che favoriscano la scoperta e l'interpretazione del patrimonio. Tramite:

*La predisposizione e l'assistenza alle attività, manifestazioni e pacchetti sul tema dell'interpretazione della natura e del patrimonio.*

### **Formazione dei protagonisti**

La formazione costituirà uno strumento fondamentale per l'attuazione della strategia di sviluppo turistico sostenibile sul territorio. Lo scopo è di aumentare la conoscenza dell'area protetta e dei temi della sostenibilità presso tutti gli operatori del settore. A questo scopo:

*Si predisporranno dei programmi di formazione per i tecnici dell'area protetta, per altre organizzazioni e imprese turistiche.*

Il piano d'azione comprenderà programmi di formazione mirati alle esigenze dei vari settori, con particolare attenzione all'organizzazione di seminari per gli operatori turistici sulla conoscenza del patrimonio locale. Questi seminari saranno concepiti sulla base dell'analisi dei bisogni del territorio riguardo alla formazione.

### **Protezione e miglioramento della qualità della vita degli abitanti**

L'intento della strategia turistica è di migliorare piuttosto che pregiudicare la qualità della vita degli abitanti. A questo scopo:

*Coinvolgimento delle comunità locali nella pianificazione del turismo nell'area*

L'area protetta lavorerà in sintonia con le comunità locali per lo sviluppo e l'implementazione della strategia e del piano d'azione.

### *Garantire una buona comunicazione tra area protetta, abitanti e visitatori*

L'area protetta curerà la promozione degli scambi tra residenti e visitatori. Si informeranno le comunità locali e le imprese delle attività e delle manifestazioni pubbliche organizzate nell'area protetta.

### *Riconoscere e cercare di ridurre eventuali conflitti che possono sorgere*

### **Sviluppo economico e sociale**

L'area protetta cercherà di aumentare i benefici del turismo per l'economia locale, incoraggiando iniziative indirizzate a vari settori economici. Compresa:

#### *Promozione dell'acquisto di prodotti locali da parte dei turisti e di imprese turistiche locali*

Si promuoveranno cibo e artigianato locale insieme ai servizi offerti. Si intraprenderanno iniziative per aumentare il profilo e per facilitare la distribuzione dei prodotti tipici locali.

#### *Sviluppo di nuove forme di occupazione*

L'area protetta si impegnerà a promuovere nuove forme d'occupazione nel settore turistico. Favorirà la pluri-attività e l'integrazione sociale attraverso l'assunzione e la formazione principalmente di donne, di persone in difficoltà economiche, così come di portatori di handicap.

### **Controllo dell'affluenza e della tipologia turistica**

Il flusso di visitatori sarà monitorato e regolato per ridurre gli effetti negativi sull'ambiente, sul paesaggio e sul patrimonio dell'area. Comprenderà:

#### *Conoscenza del flusso di visitatori*

Si predisporranno alcune misure di analisi e di controllo regolare del flusso di visitatori nel tempo e nello spazio, allo scopo di adattare i metodi di gestione del flusso stesso. I dati raccolti dagli operatori locali saranno inclusi nelle analisi.

#### *Canalizzazione del flusso di visitatori*

L'insediamento di attrezzature turistiche, l'organizzazione degli itinerari di scoperta del territorio, l'informazione dei visitatori contribuiranno alla canalizzazione del flusso turistico, per garantire la protezione dell'ambiente naturale, culturale e sociale e un'esperienza di qualità per i visitatori stessi. Queste misure consentiranno, allo stesso tempo, di accrescere l'impatto economico dell'attività turistica sul territorio, attenuando gli inconvenienti della "bassa" stagione.

### *Promozione dell'uso di mezzi pubblici, bicicletta e percorsi a piedi al posto delle auto private*

Si realizzeranno attività di promozione per incoraggiare l'utilizzo di trasporti collettivi, sia per l'accesso all'area protetta, sia per gli spostamenti entro i suoi confini. Ridurre la circolazione di veicoli individuali costituirà una priorità, così come promuovere l'uso di biciclette e gli spostamenti a piedi.

### *Gestione e integrazione delle attrezzature turistiche*

Il ripristino del patrimonio edile preesistente sarà preferito alla realizzazione di nuove costruzioni. D'altro canto, si stabiliranno delle norme per garantire strutture ricettive appropriate, essendo prioritario l'utilizzo di materiali locali, così come il rispetto dei vincoli architettonici.

## **5. Ratifica del progetto**

Le aree protette che adempiono ai criteri enunciati nei punti 1-4 di cui sopra, sono invitate a fare domanda di riconoscimento alla federazione EUROPARC, come membri della Carta Europea o "Parco assegnatario della Carta". I dettagli sulle procedure per la domanda e sulla verifica sono disponibili presso la federazione EUROPARC. La Commissione Europea di Valutazione verificherà l'impegno dell'area protetta rispetto al processo di sviluppo di turismo sostenibile, la sua collaborazione con i partner locali, la qualità della sua strategia e del suo piano d'azione. Il processo di valutazione comprende la visita di verifica da parte di un esperto di turismo sostenibile indipendente incaricato da EUROPARC.

La strategia e il piano d'azione devono soddisfare le condizioni stabilite dalla Carta e i bisogni locali sorti in seguito all'analisi.

Dopo una verifica con esito positivo viene rilasciato un certificato, firmato sia dall'autorità responsabile per la gestione dell'area protetta sia dalla Federazione EUROPARC.

Con la firma l'area protetta riafferma il suo impegno ad una cooperazione duratura con i partner locali, ad implementare la strategia concordata e il piano d'azione, e a continuare a ricercare l'eccellenza nella gestione del turismo nel suo territorio.

## **6. Valutazione dei risultati della strategia**

L'area protetta consegnerà il monitoraggio e la valutazione dei risultati della strategia. Dopo cinque anni consegnerà un rapporto dettagliato a riguardo alla Commissione Europea di Valutazione. Parte del processo del rinnovo dell'appartenenza alla Carta (vedere sotto), richiede la visita di un esperto di turismo sostenibile, per la valutazione dei risultati ottenuti e gli sforzi effettuati per raggiungere gli obiettivi prefissati.

## **7. Rinnovo dell'impegno alla Carta**

Il processo di rinnovo dell'impegno alla Carta richiede la redazione di una nuova strategia per cinque anni e di un nuovo piano d'azione. Il rinnovo da parte della federazione EUROPARC sarà conseguente alla verifica di un progresso adeguato nei cinque anni precedenti.

## SEZIONE II

### **IL TURISMO SOSTENIBILE PER LE IMPRESE TURISTICHE SITUATE NELLE AREE PROTETTE**

I consumatori europei sono sempre più esigenti in tema di qualità dell'ambiente e di autenticità. Queste aspettative diventano ancora più forti riguardo al turismo nelle aree protette.

Per soddisfare questa domanda delle clientele, gli operatori turistici valutano oggi l'importanza di poter offrire loro un patrimonio naturale e culturale preservato, quale quello dei parchi, come pure di garantire un atteggiamento autentico e disponibile da parte dei loro abitanti.

Aderendo alla Carta Europea per il Turismo Sostenibile nelle Aree Protette, il responsabile dell'impresa si impegna a lavorare in stretto partenariato con l'istituzione che gestisce l'area protetta e a mettere in atto tutto quanto necessario per ridurre l'impatto della propria attività sull'ambiente naturale. Sceglie altresì di svolgere la propria attività in modo tale che essa contribuisca per il meglio allo sviluppo economico e sociale del territorio come pure al miglioramento del contesto di vita.

#### **I benefici della Carta per l'impresa turistica**

La Carta permette all'impresa firmataria:

- di distinguersi a livello europeo;
- di sviluppare nuove opportunità commerciali attraverso:
  - la focalizzazione di una nuova clientela, attratta dalle aree protette;
  - una nuova offerta imperniata sulla scoperta dell'ambiente;
  - la creazione di un'offerta fuori-stagione;
  - la predisposizione di un partenariato commerciale con gli altri protagonisti economici della regione;
  - una buona conoscenza dell'affluenza e della tipologia turistica nell'area protetta e delle aspettative della clientela attuale o futura. (Questo riunendo e valutando i dati statistici);
- di rafforzare la qualità della propria offerta turistica attraverso:
  - una migliore organizzazione del turismo sull'intero territorio;
  - un'informazione di qualità sull'area protetta;
- di razionalizzare le proprie spese attraverso:
  - una gestione migliore dei consumi d'acqua, di energia e di spazi e l'acquisto di prodotti e di servizi da aree di prossimità;
  - alcuni strumenti e consigli per l'adozione di tecniche di gestione ambientale.

#### ***L'impegno per il responsabile dell'impresa turistica***

**1. Accettare e rispettare i principi dello sviluppo sostenibile enunciati nella presente Carta, adeguandoli alla propria attività.**

## **2. Definire una strategia a medio termine (3 anni) in stretto partenariato con l'istituzione che gestisce l'area protetta per contribuire a uno sviluppo turistico sostenibile sul territorio.**

L'impresa elaborerà una diagnosi delle proprie attività nell'area protetta, in modo da poter definire o rivedere la propria strategia. Quest'ultima dovrà essere coerente con gli obiettivi dell'area protetta. Questa strategia valorizza l'impegno dell'impresa a contribuire al rispetto dell'ambiente, allo sviluppo economico e sociale del territorio, alla protezione della qualità della vita, alla soddisfazione dei visitatori.

Allo scopo di favorire l'attuazione dello sviluppo turistico sostenibile, l'impresa turistica rafforzerà la sua collaborazione con gli altri protagonisti locali (i rappresentanti di altri settori economici, le autorità locali, così come gli abitanti). L'impresa si assocerà in particolare con le altre imprese turistiche che aderiscono alla Carta, per attuare delle operazioni di promozione comune o per rendere agevole l'accesso all'informazione da parte dei clienti.

Questa strategia costituirà una forma di promozione della propria offerta.

## **3. Articolare questa strategia in un programma di azioni**

Il programma di azioni relativo all'impresa firmataria illustrerà nel dettaglio le misure predisposte o da realizzare sulle seguenti tematiche fondamentali:

### ***Difesa e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale***

#### *Rispetto delle capacità di accoglienza*

Le attività turistiche proposte dall'impresa dovranno essere compatibili con gli obiettivi di conservazione dell'area protetta. Per far ciò, essa dovrà garantire che l'impatto di tali attività sull'ambiente sia ridotto. Dovrà tener conto delle norme e delle prescrizioni specifiche dell'area protetta e ricorrere al parere dei suoi tecnici per realizzare nuove attività.

#### *Valorizzazione del patrimonio*

L'impresa turistica parteciperà, per quanto possibile, alla valorizzazione del patrimonio naturale, culturale, storico, nell'ambiente immediatamente circostante le strutture ricettive o i siti su cui essa fonda la propria attività. Le attività dell'impresa, peraltro, si baseranno sulla scoperta e la comprensione di questo patrimonio.

#### *Protezione delle risorse naturali*

Sarà predisposto da parte dell'impresa un programma di gestione dei consumi d'acqua, di energia e di spazi, allo scopo di ridurre i costi e preservare le risorse naturali. L'impresa privilegerà l'acquisto di prodotti realizzati nel rispetto dell'ambiente, per composizione e condizione (prodotti biodegradabili, riutilizzabili, riciclabili o riciclati). Sarà previsto un programma di raccolta differenziata e di trasformazione dei rifiuti, in partenariato con l'area protetta. L'impresa turistica dovrà anche fare in modo che le strutture ricettive siano opportunamente attrezzate d'impianti che consentano la depurazione delle acque.



Infine, allo scopo di ridurre i rischi di inquinamento atmosferico, il responsabile dell'impresa si assicurerà del corretto funzionamento degli impianti di condizionamento o di climatizzazione installati nelle strutture ricettive.

#### *Contributo dell'impresa turistica alla manutenzione del patrimonio*

L'impresa dovrà contribuire alla manutenzione dei siti naturali nell'ambiente circostante le strutture ricettive o dei siti in cui essa fonda la propria attività. Essa si impegna, in particolare, a preservare le ricchezze naturali presenti sulla sua proprietà e a seguire i consigli dell'area protetta circa la protezione della fauna e della flora. Essa assisterà, inoltre, i servizi tecnici dell'area protetta, nel loro compito di controllo costante dell'ambiente naturale, segnalando ogni cambiamento notato dal personale o dai clienti. Essa potrà anche incoraggiare i propri clienti a partecipare alle attività di volontariato organizzate dall'area protetta.

#### **Miglioramento della qualità dell'offerta turistica**

L'impresa turistica, per soddisfare le aspettative delle clientele europee, procederà verso il miglioramento della qualità della propria offerta. I principi del *marketing* animeranno necessariamente un tale percorso.

#### *Conoscenza delle clientele*

L'impresa condurrà una politica ispirata ai principi del *marketing* per conoscere meglio le aspettative e le esigenze delle clientele attuali e di quelle potenziali e adeguare la propria offerta a questa domanda. Agirà in collaborazione con l'area protetta per lo studio delle clientele della destinazione. I prodotti e le attività turistiche dell'impresa dovranno essere concepite per mercati ben determinati ed in funzione degli obiettivi di protezione dell'ambiente.

#### *Obiettivo qualità*

L'impresa si impegna ad accrescere il livello di qualità in tutti i settori della propria attività: le strutture ricettive, i servizi, le attrezzature e gli impianti, i prodotti, la promozione, la commercializzazione, senza dimenticare l'assistenza post-vendita.

#### *Ricerca di nuove clientele*

L'impresa turistica cercherà nuove clientele sensibili alla qualità dell'ambiente. Essa si sforzerà di prendere in considerazione tipi di clientela spesso ignorati dall'offerta turistica, come ad esempio i portatori di handicap, le persone malate o in convalescenza, i giovani, e la clientela con un basso reddito. Si eviterà ogni forma di elitismo nella selezione della clientela.

#### **Sensibilizzazione del pubblico**

##### *Educazione e interpretazione del patrimonio*

L'impresa turistica darà a tutte le proprie attività un contenuto pedagogico, che avrà lo scopo



di far comprendere e apprezzare il patrimonio naturale e culturale locale, di spiegare il comportamento da assumere e di spingere i clienti a modificare le loro abitudini nel rispetto dell'ambiente. Questo contenuto sarà elaborato con l'aiuto dell'autorità che gestisce l'area protetta.

#### *Informazione dei visitatori*

Sarà disponibile per i clienti, in un luogo di facile accesso, materiale informativo di qualità sull'area protetta (carte topografiche, guide turistiche, ecc.). I clienti saranno informati anche sugli obiettivi della conservazione del patrimonio e dello sviluppo sostenibile.

#### *Marketing e promozione responsabile*

Le attività di promozione e di vendita dell'impresa turistica permetteranno di sensibilizzare i visitatori ai reali valori dell'area protetta. Tutti i documenti di promozione e di comunicazione dovranno dare rilievo in modo particolare alla fragilità del territorio. Dovranno, peraltro, segnalare l'adesione dell'impresa alla presente Carta.

#### **Creazione di un'offerta turistica specifica**

L'impresa turistica promuoverà un'offerta turistica specifica "delle aree protette". Quest'ultima sarà orientata verso la scoperta e l'apprezzamento del patrimonio naturale e culturale, la presa di coscienza nei confronti dell'ambiente e la comprensione del ruolo dell'area protetta.

#### **Formazione del personale**

La formazione del personale costituirà uno strumento fondamentale per la realizzazione degli impegni assunti dall'impresa. Il responsabile dell'impresa si impegna a partecipare personalmente o a far partecipare il personale ai seminari sul patrimonio locale organizzati dall'area protetta. Ciò contribuirà a migliorare la qualità dell'informazione per i clienti. Peraltro, il personale sarà sensibilizzato alle misure di risparmio delle risorse idriche ed energetiche. Sarà anche consigliato nella selezione di prodotti preferibilmente riciclabili o il cui processo di produzione e di imballaggio sia attuato nel rispetto dell'ambiente.

#### **Protezione e miglioramento della qualità di vita degli abitanti**

Allo scopo di assicurare un'accoglienza calorosa dei propri clienti sul territorio, l'impresa si impegna a svolgere la propria attività nel massimo rispetto della qualità della vita degli abitanti. Essa sensibilizzerà i propri clienti su questo argomento. Infine, parteciperà, per quanto possibile, alle attività e agli avvenimenti della vita locale.

#### **Sviluppo economico e sociale**

##### *Sostegno all'economia locale*

La politica di acquisto dell'impresa sarà ispirata al principio della preferenza per i prodotti e i servizi locali, nel quadro di un rapporto qualità/prezzo accettato dalle parti. Questa etica

commerciale contribuirà con più forza a soddisfare le aspettative e le esigenze dei visitatori. Essa avrà lo scopo di promuovere i prodotti realizzati nel rispetto dell'ambiente (prodotti dell'agricoltura biologica, attività tradizionali che non compromettono la qualità dei paesaggi). L'impresa turistica si impegnerà, peraltro, a rispettare i ritmi produttivi e stagionali, contribuendo così a dare maggior valore alla propria offerta presso i clienti. L'impresa si impegnerà anche ad assumere, con priorità, la manodopera locale. Il personale di origine locale è in grado di informare meglio i visitatori e condividere con loro la propria conoscenza del patrimonio dell'area.

#### *Sviluppo di nuove forme d'occupazione*

L'impresa turistica favorirà l'integrazione sociale, per quanto possibile, attraverso l'assunzione di persone in difficoltà, l'aiuto per il primo impiego dei giovani e la pari opportunità d'impiego per uomini e donne.

#### **Controllo dell'affluenza e della tipologia turistica**

##### *Conoscenza del flusso di visitatori*

L'impresa parteciperà alle attività di analisi e di controllo costante del flusso di visitatori nel tempo e nello spazio, condotte dall'area protetta. Essa parteciperà, in particolare, alla realizzazione di "barometri" dell'attività turistica sul territorio, un'attività che le consentirà, tra l'altro, di misurare l'impatto dei propri sforzi di comunicazione e di promozione.

##### *Canalizzazione del flusso di visitatori*

L'impresa turistica si sforzerà di orientare i visitatori verso i siti meno sensibili del territorio. Indicherà gli itinerari e i sentieri turistici, favorendo una ripartizione più razionale dei visitatori nello spazio. Incoraggerà i clienti a visitare l'area anche nei periodi di scarso afflusso, aderendo così agli sforzi di promozione dell'area protetta.

##### *Controllo dei trasporti*

I clienti saranno incoraggiati ad utilizzare al massimo i trasporti collettivi o a scoprire l'area protetta in bicicletta o a piedi o mediante altri mezzi non inquinanti. Questa politica riguarderà sia l'accesso alla struttura turistica, sia gli spostamenti nell'area protetta.

##### *Gestione e integrazione delle attrezzature turistiche*

Durante i lavori di ampliamento, di rinnovo o di sistemazione degli edifici, l'impresa turistica si assicurerà del rispetto delle volumetrie, dello stile architettonico locale, dei materiali e dell'integrazione con l'ambiente. Per le nuove attrezzature, si privilegierà la ristrutturazione del patrimonio edificato rispetto alla realizzazione di nuove costruzioni. In ogni caso, la sistemazione e la costruzione di nuove attrezzature dovrebbero essere il risultato di un dialogo con l'autorità responsabile dell'area.

#### **4. Ratifica della strategia e piano d'azione, valutazione dei risultati e rinnovo dell'impegno alla Carta**

Un sistema pratico sarà sviluppato per valutare l'adesione delle imprese locali alla Carta, in base ai criteri di cui sopra, e in base ai risultati dei vari progetti pilota.

### SEZIONE III

## **IL TURISMO SOSTENIBILE PER GLI ORGANIZZATORI DI VIAGGI VERSO E NELLE AREE PROTETTE**

Sono sempre più numerosi gli organizzatori di viaggi che propongono degli itinerari di scoperta delle aree protette, confermando così la loro volontà di promuovere una nuova tipologia di viaggi e di scoperta degli ambienti naturali, della fauna e della flora.

Questi viaggi, espressamente limitati a gruppi di 12-15 persone, mirano in particolare a realizzare incontri di qualità con gli abitanti dei luoghi visitati. Sono il risultato degli sforzi di uomini e donne appassionati della natura, animati dal desiderio di farla scoprire e di comunicare le proprie conoscenze sul mondo delle aree protette.

Aderendo a questa Carta, il responsabile dell'impresa che organizza i viaggi si impegna a adottare una nuova etica del turismo, contribuendo così allo sviluppo turistico sostenibile dei territori, che egli propone nei propri programmi. La sua attività mirerà a soddisfare nel modo migliore le richieste dei clienti, per i quali il rispetto dell'ambiente e delle culture, così come la riduzione dell'impatto delle loro attività sull'ambiente stesso, rappresentano una preoccupazione crescente.

### **I vantaggi per gli organizzatori di viaggi**

La Carta permette all'impresa che organizza viaggi:

- di distinguersi a livello europeo;
- di sviluppare nuove opportunità commerciali attraverso:
  - la focalizzazione di clientele molto sensibili al rispetto per l'ambiente;
  - un'offerta che risponda alle aspettative delle nuove clientele europee;
  - un partenariato con gli organizzatori di viaggi di altri paesi d'Europa che crea turismo in bassa stagione;
- di rafforzare la qualità della propria offerta attraverso:
  - una migliore organizzazione dell'accoglienza nelle aree protette, che essa inserisce nei propri programmi;
  - l'intervento di protagonisti locali, nel corso dei viaggi da essa organizzati;
  - il sostegno da parte dell'area protetta nell'elaborazione dei suoi prodotti (identificazione dei siti, disponibilità del personale dell'area protetta, aiuti nell'identificare le personalità locali disposte a intervenire durante i soggiorni...);
- di migliorare la soddisfazione dei visitatori attraverso:
  - il proprio impegno formale a favore dello sviluppo turistico sostenibile delle aree protette;
  - la scelta di gruppi non numerosi e di personale professionale che accompagni i gruppi stessi.

### ***L'impegno per l'organizzatore di viaggi***

**1. Accettare e rispettare i principi dello sviluppo sostenibile enunciati nella presente Carta, adeguandoli alla propria attività.**

## **2. Definire una strategia (1 anno) in stretto partenariato con l'istituzione che gestisce l'area protetta.**

Questa strategia rende concreto l'impegno dell'organizzatore di viaggi, nei confronti del territorio, in tema di:

- rispetto dell'ambiente.
- Sostegno allo sviluppo economico e sociale.
- Protezione della qualità della vita.
- Soddisfazione della clientela.

Questa strategia fissa inoltre gli obiettivi principali che l'impresa deve raggiungere.

Per contribuire allo sviluppo turistico sostenibile del territorio, l'impresa rafforzerà la sua collaborazione con gli operatori turistici locali (responsabili di hotel, agenti locali per il turismo, ristoratori, artigiani, personalità locali disponibili a intervenire nel corso dei soggiorni organizzati).

L'impresa si impegnerà anche nella vita del territorio, partecipando, per quanto possibile, alle riunioni organizzate dall'area protetta e apportando nuove idee per predisporre e controllare la strategia dello sviluppo turistico sostenibile.

## **3. Articolare questa strategia in un programma di azioni**

Questo programma di azioni illustra nel dettaglio le attività realizzate o da realizzare per raggiungere gli obiettivi fissati dalla strategia.

Stabilisce gli impegni dell'impresa riguardo alle seguenti tematiche fondamentali:

### ***Protezione e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale***

#### ***Rispetto della capacità di carico dell'area protetta***

Le attività proposte dall'impresa dovranno essere compatibili con gli obiettivi di conservazione dell'area protetta. Per far ciò, essa dovrà garantire che l'impatto di tali attività sull'ambiente sia ridotto. Dovrà tener conto dei regolamenti e delle prescrizioni specifiche dell'area protetta e ricorrere al parere dei suoi tecnici per realizzare nuove attività.

#### ***Valorizzazione del patrimonio***

L'impresa parteciperà, per quanto possibile, alla valorizzazione del patrimonio naturale, culturale, storico. Le sue attività saranno basate in particolare sulla scoperta e la comprensione di questo patrimonio.

#### ***Protezione delle risorse naturali***

L'organizzatore di viaggi privilegerà, nella programmazione della propria attività, gli operatori turistici locali che agiscono nel rispetto dell'ambiente e che hanno adottato una

gestione a difesa dell'ambiente per ciò che concerne sia le risorse idriche, energetiche e di spazio, sia il trattamento dei rifiuti.

L'impresa avrà cura di ridurre l'impatto delle proprie attività sulle risorse naturali.

#### *Contributo dell'impresa alla manutenzione del patrimonio*

L'impresa assisterà l'area protetta nel suo compito di difesa e di controllo degli ambienti naturali, comunicando ogni cambiamento segnalato dai clienti o dalle proprie guide accompagnatrici. Essa predisporrà, inoltre, un programma di reinvestimento del capitale, destinando una percentuale del prezzo dei viaggi alla conservazione e alla manutenzione del patrimonio e informando di ciò i propri clienti.

#### **Miglioramento della qualità dell'offerta**

L'impresa che organizza viaggi, per soddisfare le aspettative delle clientele europee, assisterà l'area protetta nel suo obiettivo di accrescere la qualità della propria offerta, fornendo consigli e raccomandazioni. L'impresa seguirà lo stesso obiettivo in relazione alla propria offerta.

#### *Conoscenza delle clientele*

Per garantire una migliore soddisfazione dei propri clienti, l'impresa trasmetterà regolarmente all'istituzione che gestisce l'area protetta tutte le informazioni sulle loro aspettative e sui loro bisogni. Questo consentirà alla destinazione di adeguare la propria offerta alla domanda.

#### *Obiettivo qualità*

L'offerta stessa dell'impresa dovrà fondarsi sull'obiettivo della qualità: nelle strutture ricettive, nelle prestazioni, attrezzature e impianti prescelti, nella promozione, nella commercializzazione, così come nell'assistenza post-vendita. Una selezione attenta degli operatori turistici locali consentirà all'impresa di raggiungere questo obiettivo.

#### *Ricerca di nuove clientele*

L'impresa cercherà nuove clientele sensibili alla qualità dell'ambiente. Essa si sforzerà di tenere conto di tipi di clientela spesso ignorati dall'offerta turistica, come ad esempio i portatori di handicap, le persone malate o in convalescenza, i giovani, e la clientela con un basso reddito. Si eviterà ogni forma di elitismo nella selezione della clientela.

#### **Sensibilizzazione dei visitatori**

##### *Educazione e interpretazione dell'ambiente*

L'impresa orienterà l'insieme dei propri circuiti e soggiorni nell'area protetta verso la sensibilizzazione e l'educazione dei visitatori all'ambiente. Essa cercherà di far evolvere l'atteggiamento dei propri clienti nei confronti della natura e di far conoscere meglio i luoghi visitati.

### *Informazione dei visitatori*

Per quanto possibile, l'impresa organizzerà degli incontri di preparazione al viaggio. A questo aggiungerà anche una completa informazione sull'area protetta nei carnet di viaggio. Questo avrà lo scopo di sensibilizzare i clienti al patrimonio naturale e culturale e alle tradizioni locali che andranno a scoprire. Peraltro, un'informazione di qualità sarà fornita anche durante il soggiorno dall'accompagnatore e dalle diverse persone che intervengono.

I clienti saranno particolarmente informati sui comportamenti da adottare relativamente all'acquisto di souvenir e al rispetto della fauna, della flora e del contesto di vita.

Saranno anche informati sugli obiettivi della conservazione del patrimonio e dello sviluppo sostenibile.

### *Marketing e promozione responsabile*

Le attività di promozione e di vendita dell'impresa permetteranno di sensibilizzare i visitatori ai reali valori dell'area protetta. Ciò significherà anche fornire un'informazione responsabile sulla fauna che i visitatori andranno ad osservare. (Non garantire, ad esempio, la possibilità di osservare gli animali, bensì proporre la scoperta del loro ambiente di vita).

Tutti i documenti di promozione dovranno dare rilievo in modo particolare alla fragilità dei territori visitati. I cataloghi di viaggi e gli altri documenti di vendita potranno contenere delle raccomandazioni ai futuri visitatori delle aree protette. Infine, l'adesione dell'impresa alla presente Carta potrà essere segnalata solo sui prodotti oggetto di un contratto con l'area protetta e con la Commissione Europea di Valutazione.

### **Creazione di un'offerta turistica specifica**

L'offerta di viaggi promossa dall'impresa dovrà favorire prioritariamente la scoperta e l'apprezzamento del patrimonio naturale e culturale, la presa di coscienza dell'ambiente e la comprensione del ruolo dell'area protetta.

A questo scopo, l'impresa organizzerà l'intervento di animatori naturalisti nei propri circuiti e presenterà l'ambiente secondo un approccio sistemico, verso una comprensione del sistema ambientale o del habitat nel suo complesso. Gli animatori dovranno possedere un'ottima conoscenza degli ambienti e dei siti oggetto delle visite.

### **Formazione del personale**

La formazione costituirà uno strumento fondamentale per la realizzazione degli impegni assunti dall'impresa. Il personale dell'impresa, i lavoratori a forfait e i suoi accompagnatori verranno sensibilizzati all'obiettivo dello sviluppo turistico sostenibile. Essi saranno tenuti ad aggiornare le proprie conoscenze sul patrimonio naturale e culturale dei territori visitati. Ciò contribuirà a migliorare l'informazione e la soddisfazione della clientela.

### ***Protezione e miglioramento della qualità di vita degli abitanti dell'area protetta***

Allo scopo di garantire un rapporto di qualità fra clienti ed abitanti, l'impresa si sforzerà, in ogni momento, di preservare e anche di migliorare la qualità di vita di questi ultimi. A questo titolo, verrà data priorità al rispetto del contesto di vita e dei costumi locali.

Per raggiungere questo scopo, si stabilirà espressamente che la dimensione dei gruppi non deve superare le 12-15 persone. Saranno anche fornite raccomandazioni sul comportamento da assumere per non urtare la sensibilità degli abitanti. Gli accompagnatori, in particolare, avranno la responsabilità di curare questo aspetto.

Infine, l'impresa si inserirà nella vita locale, partecipando in particolare alla promozione di manifestazioni culturali organizzate dagli abitanti dell'area protetta.

### ***Sviluppo economico e sociale***

#### *Sostegno all'economia locale*

Per sostenere l'economia locale, l'impresa promuoverà uno sviluppo turistico che costituisca il risultato dell'iniziativa locale. A questo scopo, promuoverà principalmente l'intervento di operatori turistici locali nei viaggi da essa organizzati, a livello sia di accompagnamento, alloggio, ristorazione, sia di approvvigionamento.

#### *Sviluppo di nuove forme di occupazione*

L'impresa favorirà l'integrazione sociale, per quanto possibile, attraverso l'assunzione di persone in difficoltà del luogo e dei giovani e la pari opportunità d'impiego per uomini e donne.

### ***Controllo dell'affluenza e della tipologia turistica***

#### *Conoscenza del flusso di visitatori*

L'impresa contribuirà al controllo regolare e alla conoscenza del flusso di visitatori, fornendo con regolarità, all'area protetta, le informazioni sugli itinerari che propone e sui periodi per i quali programma le visite.

#### *Canalizzazione del flusso di visitatori*

L'impresa si sforzerà di orientare i propri clienti verso i siti meno sensibili del territorio. Incoraggerà, inoltre, la scoperta dell'area protetta anche nei periodi di scarsa affluenza turistica, aderendo in tal modo agli sforzi di promozione dell'area stessa.

#### *Controllo dei trasporti*

Gli spostamenti all'interno e verso l'area protetta dovranno essere effettuati principalmente mediante i trasporti collettivi, a piedi o in bicicletta.

A questo scopo, l'impresa indicherà ai clienti i trasporti collettivi esistenti per raggiungere i siti di destinazione. Si sforzerà anche di organizzare gli appuntamenti dalle stazioni o genericamente dai punti di arrivo di tali mezzi di trasporto.

Peraltro, l'attività ricreativa con mezzi motorizzati è esclusa dai prodotti (veicoli per il tempo libero, 4x4, ecc.).

#### *Gestione e integrazione delle attrezzature turistiche*

Allo scopo di sostenere gli sforzi miranti alla valorizzazione dell'architettura locale condotti dal territorio, l'impresa privilegerà gli alloggi caratteristici, ben integrati con il paesaggio.

#### **4. Ratifica dell'impegno del tour operator, valutazione e rinnovo dell'impegno alla Carta**

Si svilupperanno procedure per la ratifica dell'impegno dell'impresa nei confronti della Carta in base alle richieste specificate sopra.



**L.R. TOSCANA 10 luglio 2018, n. 35 <sup>(1)</sup>.**

**Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione dei cammini regionali.**

---

(1) Pubblicata nel B.U. Toscana 18 luglio 2018, n. 30, parte prima.

---

IL CONSIGLIO REGIONALE

ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

Promulga

la seguente legge

PREAMBOLO

Il Consiglio regionale

Visto l'[articolo 117, commi terzo e quarto, della Costituzione](#);

Visto l'[articolo 4, comma 1, lettera m\), dello Statuto](#);

Vista la risoluzione del Comitato dei ministri del Consiglio d'Europa CM/Res(2013)67 adottata il 18 dicembre 2013 di revisione del regolamento disciplinante le modalità e le condizioni per il riconoscimento della certificazione di "Itinerario culturale del Consiglio d'Europa";

Vista la [legge regionale 20 marzo 1998, n. 17](#) (Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche);

Visto il regolamento emanato con [decreto del Presidente della Giunta regionale 14 dicembre 2006, n. 61/R](#) (Regolamento di attuazione della [legge regionale 20 marzo 1998, n. 17](#): Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche);

Vista la [legge regionale 28 aprile 2008, n. 20](#) (Disciplina della partecipazione regionale a società, associazioni, fondazioni e altri organismi di diritto privato, ai sensi dell'[articolo 51, comma 1 dello Statuto](#). Norme in materia di componenti degli organi amministrativi delle società a partecipazione regionale);

Vista la [legge regionale 25 febbraio 2010, n. 21](#) (Testo unico delle disposizioni in materia di beni, istituti e attività culturali), in particolare l'[articolo 2](#), comma 2, lettera a);

Vista la [legge regionale 7 gennaio 2015, n. 1](#) (Disposizioni in materia di programmazione economica e finanziaria regionale e relative procedure contabili. Modifiche alla [L.R. 20/2008](#));

Vista la [legge regionale 4 marzo 2016, n. 22](#) (Disciplina del sistema regionale della promozione economica e turistica. Riforma dell'Agenzia di promozione economica della Toscana "APET". Modifiche alla [L.R. 53/2008](#) in tema di artigianato artistico e tradizionale);

Vista la [legge regionale 20 dicembre 2016, n. 86](#) (Testo unico del sistema turistico regionale);

Considerato quanto segue:

1. Dal 1987 il Consiglio d'Europa ha promosso il riconoscimento dei cammini quali itinerari culturali di interesse europeo, recuperando all'attenzione collettiva e alla fruizione diffusa quelle vie di comunicazione che nell'antichità hanno storicamente collegato luoghi e comunità per una finalità comune. Dal Camino di Santiago di Compostela fino alla Via Francigena, si è operato un processo congiunto fra istituzioni pubbliche e private per valorizzare l'esperienza dei cammini che i pellegrini compivano nell'antichità con finalità devozionali, e che oggi costituiscono una nuova modalità di fruire il territorio ed il paesaggio, anche con le sue ricchezze architettoniche e culturali secondo il principio della 'mobilità dolce';

2. Il piano di indirizzo territoriale della Toscana, lo strumento di indirizzo delle politiche di gestione e sviluppo della risorsa territorio e di tutela del paesaggio, riconosce alla mobilità dolce la funzione primaria di valorizzazione paesaggistica di viabilità (o infrastrutture ad essa funzionali) dismesse o in disuso;

3. L'[articolo 2, comma 2, lettera a\)](#), della [L.R. 21/2010](#) prevede in capo alla Regione l'assunzione di specifici interventi per la valorizzazione "del patrimonio culturale della Toscana, nonché di quello immateriale, conservato negli istituti e luoghi della cultura e diffuso sul territorio, in forme e con modalità corrispondenti ai bisogni di conoscenza ed ai linguaggi della contemporaneità, dei giovani, della scuola, anche attraverso la promozione di itinerari culturali, come ad esempio vie storiche di interesse europeo quali Via Francigena, Vie Romee, Via dei Cavalleggeri, percorsi storici, culturali e di valorizzazione del paesaggio, e la rievocazione degli eventi rilevanti della storia regionale";

4. La Regione Toscana da anni si è attivata nella promozione della via Francigena quale strumento di nuova attrazione turistica, operando di concerto coi territori interessati per garantire l'accessibilità e la migliore fruizione del percorso, nonché per sostenere le iniziative di ospitalità e di ristoro ad esso necessarie;

5. Da tempo è vivo l'interesse per la valorizzazione di percorsi quali ad esempio quelli che si riconducono all'itinerario individuato come "I cammini di Francesco", congiungente i luoghi della vita e dell'opera di San Francesco d'Assisi; tanto che, assieme alle altre Regioni territorialmente e storicamente coinvolte (Emilia-Romagna, Umbria, Lazio e Marche), si stanno attivando iniziative per la loro valorizzazione, anche in sinergia con le organizzazioni private che per questo fine si sono appositamente strutturate, a livello locale e nazionale, anche in ragione della dimensione spirituale o religiosa che spesso i cammini rivestono per chi li percorre;

6. Si ritiene pertanto opportuno introdurre nella normativa regionale una disciplina del riconoscimento, ai fini della loro valorizzazione e promozione turistica, dei cammini, anche capace di individuare e promuoverne la fruizione turistica, ulteriori cammini rispetto a quelli per cui si stanno realizzando i processi di riconoscimento dello status di itinerario culturale di interesse del Consiglio d'Europa o che di esso risultano già in possesso, nella convinzione che un ampliamento dell'offerta di queste particolari esperienze possa costruire, nella sostenibilità ambientale, una nuova attrattiva turistica per la Toscana;

7. Congiuntamente all'individuazione delle condizioni e delle procedure per il riconoscimento dei cammini cosiddetti locali di interesse regionale, si ritiene necessario introdurre per l'intera platea dei cammini, così come complessivamente definiti in legge, la previsione della loro promozione mediante Toscana promozione turistica;

8. Al fine di informare il Consiglio regionale sull'attuazione della legge, si prevede, con decorrenza dal secondo anno dalla sua entrata in vigore, la predisposizione da parte della Giunta regionale, con cadenza annuale, di un rapporto di monitoraggio sull'attuazione della legge da presentare al Consiglio regionale entro il 30 giugno, redatto con la collaborazione del Tavolo tecnico regionale di coordinamento alla mobilità dolce, appositamente integrato da rappresentanti dei cammini locali di interesse regionale riconosciuti, da rappresentanti delle associazioni finalizzate alla promozione e valorizzazione di itinerari culturali riconosciuti dal Consiglio d'Europa alle quali abbia eventualmente aderito la Regione in forza della presente legge e da un rappresentante designato dalle associazioni di categoria del turismo e della promozione culturale;

Approva la presente legge:

---

### **Art. 1** *Oggetto e finalità.*

1. La Regione Toscana interviene nella promozione e nella valorizzazione dei cammini presenti nel proprio territorio in attuazione delle finalità dell'[articolo 4 comma 1, lettera m\), dello Statuto](#) e per incrementare il turismo nel territorio regionale.

2. Ai fini della presente legge per cammini si intendono:

a) gli itinerari culturali riconosciuti dal Consiglio di Europa, in ultimo in attuazione della risoluzione del Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa CM/Res(2013)67 adottata il 18 dicembre 2013 di revisione del regolamento disciplinante le modalità e le condizioni per il riconoscimento della certificazione di "Itinerario culturale del Consiglio d'Europa";

b) i cammini interregionali, individuati dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo in accordo con le regioni interessate;

c) i cammini per i quali è in corso la valutazione per il riconoscimento di itinerario culturale di cui alla lettera a);

d) i cammini, riconosciuti dalla Regione quali cammini locali di interesse regionale, in quanto colleganti luoghi fra loro accomunati da significativi e documentati fatti storici o da tradizioni storicamente documentate, la cui estensione interessi di norma almeno tre comuni.

3. I cammini di cui al comma 2, lettera d):

a) rientrano nell'attività escursionistica di cui all'*articolo 2 della legge regionale 20 marzo 1998, n. 17* (Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche);

b) sono suddivisi in tappe di almeno quindici chilometri l'una;

c) sono inseriti nel catasto della rete escursionistica regionale di cui all'*articolo 4 della L.R. 17/1998* per le parti collocate in area extra urbana.

4. I cammini di cui al comma 2, lettera d), devono garantire l'accessibilità agli utenti in sicurezza. L'accessibilità comporta l'obbligo dei soggetti responsabili della gestione della viabilità afferenti i cammini, o di parti di essa, di garantire il superamento delle barriere architettoniche per gli utenti con problematiche di deambulazione, quando ciò risulta tecnicamente fattibile ed economicamente sostenibile.

5. I cammini di cui al comma 2, lettera d), sono identificati da un logo, definito con il regolamento di cui all'articolo 5.

6. Per il perseguimento delle finalità di cui alla presente legge, la Regione può aderire ad associazioni finalizzate alla promozione e valorizzazione di itinerari culturali riconosciuti dal Consiglio d'Europa con le modalità di cui all'*articolo 4 della legge regionale 28 aprile 2008, n. 20* (Disciplina della partecipazione regionale a società, associazioni, fondazioni e altri organismi di diritto privato, ai sensi dell'*articolo 51, comma 1 dello Statuto*. Norme in materia di componenti degli organi amministrativi delle società a partecipazione regionale), nonché individuare le associazioni finalizzate alla promozione e valorizzazione dei cammini di cui al comma 2, attraverso l'istituzione di un elenco. Le modalità di iscrizione e cancellazione all'elenco sono definite con il regolamento di cui all'articolo 5.

**Art. 2** *Riconoscimento dei cammini locali di interesse regionale.*

1. La Regione riconosce quali cammini locali di interesse regionale i cammini aventi le caratteristiche di cui all'articolo 1, comma 2, lettera d), e comma 3, e ricadenti interamente all'interno del territorio regionale.
2. Il riconoscimento dei cammini locali di interesse regionale avviene a seguito di istanza presentata congiuntamente dagli enti locali territorialmente interessati dai percorsi di cui è chiesto il riconoscimento, anche di concerto con soggetti terzi giuridicamente riconosciuti privi della finalità di lucro ed espressione a vario titolo dei territori interessati. Gli enti locali che hanno ottenuto il riconoscimento sono responsabili della corretta gestione del cammino per le parti di propria competenza territoriale, fatti salvi diversi accordi intercorrenti fra gli stessi e comunicati alla Regione.
3. L'istanza di cui al comma 2, presentata con le modalità indicate dal regolamento di cui all'articolo 5, contiene in particolare i seguenti elementi:
  - a) il tracciato del cammino di cui si chiede il riconoscimento e la relativa cartografia;
  - b) le informazioni necessarie ad evidenziare il legame storico fra i luoghi interessati dal cammino;
  - c) gli elementi utili a garantire la accessibilità e la fruibilità dei cammini, quali l'indicazione delle tappe e delle strutture di pubblico servizio presenti lungo il percorso e i tempi medi di percorrenza.
4. La Regione valuta l'istanza di riconoscimento avvalendosi del comitato tecnico di cui all'articolo 7 del regolamento emanato con [decreto del Presidente della Giunta regionale 14 dicembre 2006, n. 61/R](#) (Regolamento di attuazione della [legge regionale 20 marzo 1998, n. 17](#): Rete escursionistica della Toscana e disciplina delle attività escursionistiche), integrato da tre esperti in storia designati, fra i docenti, uno ciascuno dalle Università degli studi di Firenze, di Pisa e di Siena. La partecipazione ai lavori del comitato così integrato avviene a titolo gratuito.
5. Il riconoscimento di cammino locale di interesse regionale è effettuato con decreto dirigenziale della competente struttura della Giunta regionale.

---

**Art. 3** *Promozione dei cammini.*

1. Nell'ambito dell'attività di promozione turistica regionale di cui alla [legge regionale 4 marzo 2016, n. 22](#) (Disciplina del sistema regionale della promozione economica e turistica. Riforma dell'Agenzia di promozione economica della Toscana "APET". Modifiche alla [L.R. 53/2008](#) in tema di artigianato artistico e tradizionale), la Regione, mediante Toscana promozione turistica, realizza ordinariamente la promozione dei cammini di cui alla presente legge quali strumenti di attrazione turistica per la Toscana.

2. Gli atti di programmazione regionale di cui alla [legge regionale 7 gennaio 2015, n. 1](#) (Disposizioni in materia di programmazione economica e finanziaria regionale e relative procedure contabili. Modifiche alla [L.R. 20/2008](#)), possono prevedere ulteriori misure di promozione dei cammini di cui alla presente legge.

---

**Art. 4** *Disciplina dei cammini ricadenti nelle aree naturali protette.*

1. Gli atti e le attività oggetto della presente legge, destinati ad esplicitare i propri effetti all'interno delle aree naturali protette, sono adottati in conformità alle competenze attribuite dalla normativa statale e regionale agli enti di gestione delle aree suddette.

---

**Art. 5** *Regolamento di attuazione.*

1. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, è adottato il regolamento di attuazione, previo parere degli enti di gestione delle aree naturali protette interessati dai percorsi dei cammini, che definisce in particolare:

a) i contenuti dell'istanza per la richiesta di riconoscimento di cui all'articolo 2, con indicazione della struttura regionale competente in materia alla sua istruttoria;

b) la definizione dei servizi minimi e l'indicazione della frequenza con cui questi devono essere garantiti agli utenti dei cammini locali di interesse regionale lungo l'intero tracciato degli stessi. Per servizi minimi sono da intendersi quelli che garantiscono la fruizione in sicurezza dei cammini locali di interesse regionale, quali punti prelievo acqua potabile, spazi per la sosta temporanea eventualmente attrezzati con tettoie, aree di copertura del servizio di telefonia mobile e, laddove questa assente o non pienamente garantita, postazioni radio per richiesta soccorso;

c) le modalità per una rappresentazione cartografica omogenea dei cammini locali di interesse regionale;

d) la definizione e le modalità di utilizzo del logo unico identificativo dei cammini locali di interesse regionale.

e) le modalità di individuazione delle associazioni, di cui all'articolo 1, comma 6, finalizzate alla promozione e valorizzazione dei cammini.

---

**Art. 6** *Monitoraggio sull'attuazione della legge.*

1. A decorrere dal secondo anno successivo all'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale predispone annualmente ed inoltra entro il 30 giugno al Consiglio regionale un rapporto di monitoraggio sull'attuazione della legge.

2. Per la redazione del rapporto di cui al comma 1, la Giunta regionale si avvale del Tavolo tecnico regionale di coordinamento della mobilità dolce, istituito con

decreto dirigenziale 1° marzo 2017, n. 2196 (Istituzione del Tavolo Tecnico Regionale di Coordinamento della Mobilità Dolce), appositamente integrato da un rappresentante di ogni cammino locale di interesse regionale riconosciuto, designato congiuntamente fra i propri amministratori dai comuni territorialmente coinvolti, nonché da un rappresentante di ciascuna delle associazioni di cui all'articolo 1, comma 6, alle quali la Regione abbia eventualmente aderito e un rappresentante designato dalle associazioni di categoria del turismo e della promozione culturale maggiormente rappresentative.

La presente legge è pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Toscana

**L.R. ABRUZZO 20 novembre 2017, n. 52** <sup>(1)</sup>.

**Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione dei cammini abruzzesi.**

---

(1) Pubblicata nel B.U. Abruzzo 1° dicembre 2017, n. 123, speciale.

---

**VISTO** l'*art. 121 della Costituzione* come modificato dalla *Legge Costituzionale 22 novembre 1999 n. 1*;

**VISTI** gli *artt. 34 e 44 del vigente Statuto regionale*;

**VISTO** il verbale del Consiglio Regionale n. 99/1 del 31.10.2017

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

Promulga

La seguente legge regionale

E ne dispone la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo.

---

**Art. 1** *Finalità e definizioni.*

1. La Regione Abruzzo, nel rispetto della normativa statale e dell'Unione europea, riconosce, valorizza e promuove i cammini, costituiti dagli itinerari escursionistici pedonali, o comunque fruibili con altre forme di mobilità dolce sostenibile, presenti nel territorio, per implementare l'offerta culturale e turistica regionale.

2. Ai fini della presente legge sono considerati e definiti cammini gli itinerari culturali di particolare rilievo europeo o nazionale, percorribili a piedi o con forme di altre mobilità dolce sostenibile, e che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché una occasione di valorizzazione degli attrattori naturali e culturali dei territori interessati. I cammini collegano fra loro luoghi accomunati da significativi documentati fatti storici o da tradizioni storicamente consolidate e comprovate, organizzati intorno a temi di interesse storico, culturale, religioso o naturalistico - ambientale.



---

**Art. 2** *Riconoscimento dei cammini.*

1. I cammini sono riconosciuti con deliberazione di Giunta regionale a seguito di valutazione dell'istanza presentata dagli enti locali territorialmente interessati dai percorsi di cui è chiesto il riconoscimento.
2. L'istanza di cui al comma 1 deve contenere la "carta d'identità del cammino" nella quale sono riportati i seguenti dati:
  - a) la tipologia d'interesse del cammino: storico, culturale, religioso o naturalistico-ambientale;
  - b) il tracciato cartografato e georeferenziato del cammino di cui si chiede l'istituzione;
  - c) l'ente pubblico, privato o associativo che gestisce e promuove il percorso;
  - d) le informazioni necessarie ad evidenziare il legame e le peculiarità dei luoghi interessati dall'itinerario.
3. La Giunta regionale valuta l'istanza di riconoscimento avvalendosi della commissione tecnica regionale dei cammini di cui dall'articolo 5.

---

**Art. 3** *Atlante dei cammini abruzzesi.*

1. È tenuto, presso la Giunta regionale, l'atlante dei cammini abruzzesi nel quale sono iscritti tutti i percorsi che hanno avuto il riconoscimento regionale.
2. La Giunta regionale, avvalendosi del parere della commissione tecnica di cui all'articolo 5, aggiorna l'atlante dopo la verifica dei requisiti previsti dalla presente legge.
3. L'atlante è pubblicato sul sito internet istituzionale della Regione.

---

**Art. 4** *Promozione dei cammini.*

1. Nell'ambito di attività di promozione turistica regionale di cui alla [legge regionale 9 giugno 2015, n. 15](#) (Il sistema di Governance turistica regionale) la Regione realizza ordinariamente la promozione dei cammini di cui alla presente legge quali strumenti di attrazione turistica per l'Abruzzo.
2. La Regione, per le finalità di cui all'articolo 1, individua negli atti di programmazione regionale di cui all'[articolo 3 della legge regionale 26 giugno 1997, n. 54](#) (Ordinamento della organizzazione turistica regionale) progetti, azioni, modalità e criteri di intervento diretti alla promozione e valorizzazione dei cammini, secondo i principi della pluralità, partecipazione e trasparenza, nonché

in armonia con le previsioni contenute nei Piani strategici nazionali, anche con riferimento ai periodici aggiornamenti della catalogazione e mappatura dei cammini stessi.

3. La Regione Abruzzo, al fine di ottimizzare la competitività dell'offerta turistica regionale:

a) favorisce progetti strategici per il miglioramento della qualità dei servizi turistici;

b) implementa azioni volte a garantire la più ampia integrazione delle componenti ambientali, paesaggistiche con le attività agricole, artigianali e turistico-culturali;

c) promuove e pubblicizza sul sito istituzionale del Turismo, l'atlante dei cammini abruzzesi;

d) promuove intese con altre regioni e accordi con enti locali, con enti religiosi e con altri soggetti pubblici e privati;

e) promuove e coordina iniziative e azioni dirette all'inserimento dei cammini che interessano almeno in parte il territorio della Regione tra gli itinerari culturali riconosciuti dal Consiglio d'Europa.

---

#### **Art. 5** *Commissione Tecnica Regionale CTR.*

1. Al fine di dare attuazione alla presente legge è costituita la Commissione Tecnica Regionale (CTR) dei cammini, composta da:

a) il competente dirigente del Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio o suo delegato, che esercita le funzioni di presidente;

b) il funzionario competente per materia del Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio;

c) un componente tecnico, esperto in materia, designato dall'Associazione Nazionale Comuni d'Italia (ANCI Abruzzo);

d) un esperto di cammini scelto tra professionisti del settore (accompagnatori di media montagna o guide escursionistiche);

e) il Presidente regionale del CAI o suo delegato;

f) il Presidente UNPLI Abruzzo o suo delegato;

g) un componente delegato dalle Destination management company (DMC).

2. Ai fini della migliore istruttoria delle istanze da esaminare, con comunicazione del Presidente della CTR, d'intesa con la Commissione stessa, può essere richiesta l'audizione, a titolo gratuito, di figure professionali ritenute necessarie per la disamina di specifiche casistiche.

3. La Commissione è nominata con determinazione del direttore del Dipartimento preposto all'area Turismo, dura in carica cinque anni e la partecipazione ai suoi lavori è a titolo gratuito.

---

**Art. 6** *Regolamento di attuazione.*

1. Con regolamento, approvato entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si disciplinano:

- a) le modalità per la presentazione dell'istanza di cui al [comma 1 dell'articolo 2](#) e i criteri per la costituzione dei cammini;
- b) i requisiti infrastrutturali ed i requisiti qualitativi e quantitativi riferiti ai servizi forniti e dell'accoglienza;
- c) gli elementi utili a garantirne la pubblica accessibilità e la fruibilità ai sensi della presente legge.

---

**Art. 7** *Disposizioni finanziarie.*

1. Dall'attuazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Agli adempimenti disposti dalla presente legge si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie già previste a legislazione vigente, assicurando l'invarianza della spesa per il bilancio della Regione Abruzzo e delle altre Amministrazioni pubbliche interessate.

---

**Art. 8** *Entrata in vigore.*

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

La presente legge regionale sarà pubblicata nel "Bollettino Ufficiale della Regione".

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Abruzzo.

**L.R. LAZIO 28 dicembre 2017, n. 11 <sup>(1)</sup>.****Disposizioni per favorire la mobilità nuova.**

---

(1) Pubblicata nel B.U. Lazio 28 dicembre 2017, n. 104, supplemento n. 3.

---

IL CONSIGLIO REGIONALE

ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE

Promulga

La seguente legge

---

**Art. 1** *Finalità.*

1. La Regione con la presente legge:

a) promuove e sostiene la mobilità nuova e, in particolare, la mobilità ciclistica, nei tragitti quotidiani e negli spostamenti urbani ed extraurbani, al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali;

b) promuove il *target* di mobilità, inteso quale obiettivo di quota massima di spostamenti tramite mezzi motorizzati privati nei comuni capoluogo di provincia e nei comuni con più di 10.000 abitanti;

c) persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche nel settore sociale, turistico e sportivo nonché di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano;

d) sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano attraverso:

1) la realizzazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità e le altre forme di spostamento collettivo, quali il *car pooling* e il *car sharing*;

2) la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali;

3) la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico privato;

4) la realizzazione di una rete sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano, ove possibile, con strade consolari, cammini, sentieri, strade carrarecce, piste ciclabili, mulattiere, tratturi e sentieri riportati nelle carte dell'Istituto geografico militare e nella cartografia, regionale e comunale;

e) 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 e l'affermazione di una cultura della nuova mobilità sostenibile anche attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali e azioni di comunicazione, educazione e formazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta;

f) promuove e incentiva, al fine di minimizzare l'impatto ambientale del traffico motorizzato privato e pubblico, forme di spostamento collettivo, quali il *car pooling* ed il *car sharing*, e sostiene la diffusione del *bike sharing* e dei mezzi elettrici;

g) promuove strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;

h) sostiene le iniziative provenienti da comunità locali e associazioni di cicloamatori, al fine di orientare gli interventi strutturali e organizzare eventi di promozione ciclistica;

i) sostiene finanziariamente iniziative e programmi in collaborazione con diversi enti e istituzioni per l'integrazione tra i diversi interventi previsti dalla presente legge;

l) sostiene gli enti locali al fine di garantire una costante ed adeguata manutenzione, pulizia e decoro di tutte le reti ciclabili e ciclovie presenti sul proprio territorio.

---

**Art. 2** *Definizione delle ciclovie e delle ciclostazioni. Caratteristiche del servizio di bike sharing.*

1. La rete regionale della mobilità nuova, tenendo conto di quanto previsto dal Piano regionale della mobilità ciclistica, è composta, oltre che dai percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali, anche dalle seguenti ciclovie:

a) *greenway* o corridoi verdi, piste in sede propria lontane dalla strada destinata al traffico motorizzato;

b) sentieri e percorsi naturali in parchi o ambiti rurali, anche attraverso forme di mobilità dolce in acqua;

c) strade senza traffico ovvero con percorrenza motorizzata inferiore a 50 veicoli/giorno;

d) strade a basso traffico ovvero strade con percorrenza motorizzata inferiore a 500 veicoli/giorno e punte inferiori a 50 veicoli/ora.

2. Un sistema integrato di ciclovie è costituito da diversi percorsi raccordati tra loro legittimamente percorribili in sicurezza dal ciclista e segnalati con precisione.

3. Si definisce *ciclostazione* l'infrastruttura ospitante l'insieme di servizi che consentono la manutenzione, ordinaria e straordinaria, il noleggio e il deposito di cicli nonché acceleratori di andatura.

4. Le caratteristiche del servizio di *bike sharing* devono comprendere:

a) stazioni poste all'inizio e alla fine dei percorsi, comprensive di colonnine preposte alla ricarica di biciclette con pedalata assistita elettricamente;

b) intermodalità del servizio di *bike sharing* attraverso l'integrazione delle stazioni di *bike sharing* con quelle del trasporto pubblico locale;

c) sviluppo di tecnologie mobili fornendo informazioni sul livello di offerta del servizio di *bike sharing*;

d) tecnologie preposte alla tracciabilità e all'identificazione delle biciclette, garantendo così un maggiore livello di sicurezza riguardo possibili sottrazioni indebite.

---

### **Art. 3** *Obiettivi strategici.*

1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:

a) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, i cui itinerari includano anche gli itinerari di media-lunga percorrenza, compresi quelli già individuati e promossi dalle associazioni che favoriscono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta a scopi turistici, con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali;

b) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;

c) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto;

d) la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili e delle strutture di supporto collegate;

e) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici più treno e bici più bus;

f) la promozione di eventi e manifestazioni dedicate alla promozione della mobilità ciclistica;

g) la creazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla rete di trasporto di massa e ai porti turistici nonché di una rete di strutture di assistenza e ristoro.

2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

a) la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale, continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali, zone a traffico limitato, zone 30, zone 20 e provvedimenti di moderazione del traffico privato motorizzato previsti dalle buone pratiche in materia, compatibilmente con le

caratteristiche geomorfologiche di ogni comune e nel rispetto del tessuto viario già esistente;

b) 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;

c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni ferroviarie, porti e aeroporti nonché con le altre forme di mobilità collettiva, quali il *car pooling* ed il *car sharing*, e con le reti ciclabili intercomunali;

d) 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. Costituisce obiettivo strategico per la mobilità urbana ed extraurbana il conseguimento del *target* di mobilità di cui all'articolo 11.

4. La Regione promuove ed incentiva il recupero e la riqualificazione di vecchie infrastrutture inutilizzate e di vecchi manufatti stradali in disuso, ove questi risultino funzionali al perseguimento degli obiettivi strategici di cui ai commi 1, 2 e 3.

5. La Regione incentiva, altresì, la diffusione della mobilità ciclistica anche attraverso l'istituzione di premi per valorizzare le buone pratiche a livello locale e l'organizzazione di giornate a tema per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti urbani.

---

#### **Art. 4** *Piano regionale della mobilità ciclistica.*

1. La Regione, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano territoriale paesistico regionale (PTPR), dei piani e degli strumenti di gestione delle aree naturali protette, 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.

2. Il PRMC è elaborato attraverso forme di concertazione con i soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

3. Il PRMC, nel perseguire gli obiettivi strategici previsti dall'articolo 3, individua:

a) il sistema ciclabile di scala regionale - quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili di area metropolitana, provinciale e comunale - in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al

sistema naturale, con particolare riferimento alle coste, ai sistemi fluviali e lacuali, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori;

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

4. Il PRMC prevede, mediante intese con gli enti interessati, l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali, favorendone il recupero conservativo, delle seguenti aree od opere:

a) area di sedime di alcune e idonee tratte ferroviarie dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario, fatta eccezione per le tratte dotate di armamento e quelle che hanno ricevuto finanziamenti volti al ripristino dell'esercizio ferroviario nonché le linee che hanno già ricevuto contributi dall'Unione europea per il riutilizzo ferroviario, anche se non ancora in esercizio;

b) area di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso;

c) argini e alzaie dei fiumi, dei torrenti, dei canali, dei laghi, se utilizzabili, tracciati degli acquedotti dismessi, ove compatibili, in conformità con la normativa in materia di gestione idrogeologica e ambientale dei corsi d'acqua;

d) ponti dismessi e altri manufatti stradali;

e) altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie e cablaggi.

5. Nell'ambito della riconversione delle tratte ferroviarie dismesse, prevista dal PRMC, 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 a 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.

6. Il PRMC è approvato dalla Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente, e costituisce piano di settore del Piano regionale della mobilità, dei trasporti e della logistica (PRMTL) e del piano regionale dei trasporti (PRT) di cui all'[articolo 11 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30](#) (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale) e successive modifiche. Il PRMC è aggiornato, di norma, ogni tre anni.

7. Nel sito istituzionale della Regione è creata una sezione per censire periodicamente, con idonea cartografia, lo stato delle piste ciclabili o pedociclabili.

---

#### **Art. 5** *Attività di informazione, formazione e monitoraggio.*

1. La Regione promuove, d'intesa con i soggetti attuatori, con le associazioni e con il sistema scolastico, attività di informazione e formazione per la diffusione



dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti la mobilità sostenibile, la sicurezza stradale, il benessere fisico ed il miglioramento dello stile di vita.

2. La Regione provvede a fornire informazioni per cartoguide e *waypoint* GPS accessibili gratuitamente e in formato *open source* tramite accesso internet, comprensive dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi e relative cartografie su scala ridotta, caratteristiche fisiche e antropiche del territorio, informazioni sui punti di scambio intermodale e sui punti di assistenza o ristoro nonché sulla possibilità di transito per le varie tipologie di fruitori, di carattere permanente o temporaneo. Le informazioni sono costantemente aggiornate in collaborazione con i soggetti attuatori.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è incaricata la struttura della direzione regionale competente in materia di mobilità.

4. La struttura competente di cui al comma 3, in base alle risorse disponibili:

- a) cura l'elaborazione, l'implementazione e il monitoraggio del PRMC;
- b) verifica periodicamente l'efficienza e la fruibilità dei percorsi e i relativi flussi di biciclette;
- c) redige e aggiorna il sistema informativo territoriale della rete ciclabile regionale classificando le ciclovie per tipologia e qualità, rendendolo accessibile via internet;
- d) coordina, in collaborazione con i servizi e le aree interessate, la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa regionale;
- e) cura i rapporti con i soggetti gestori del servizio di trasporto pubblico locale promuovendo accordi atti a migliorare l'intermodalità con l'uso della bicicletta.

5. La struttura competente di cui al comma 3 promuove accordi di programma con i comuni e gli enti interessati nonché protocolli di intesa con le università, gli enti di ricerca e gli ordini professionali. Assicura il dialogo con le associazioni che promuovono in modo specifico l'uso della bicicletta e con i *mobility manager* per la promozione della mobilità nuova e ciclistica.

6. La Regione, la Città metropolitana di Roma capitale, le province e i comuni, anche nelle forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, prevedono:

- a) eventi e manifestazioni dedicate alla promozione della mobilità ciclistica;
- b) l'istituzione della giornata del cicloamatore da tenersi ogni anno nella Città metropolitana di Roma capitale e nelle province, alternando i comuni ospitanti la stessa;
- c) attività di informazione per cicloturisti presso gli enti preposti al turismo;
- d) attività culturali destinate a promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, quali casa-scuola e casa-lavoro.

---

**Art. 6** *Piani strategici per la mobilità ciclistica di livello locale.*

1. La Città metropolitana di Roma capitale, le province e i comuni, anche nelle forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, redigono e approvano piani strategici per la mobilità ciclistica in conformità agli obiettivi strategici di cui all'articolo 3 e tenuto conto delle informazioni contenute nel PRMC nonché, ove previsto, nel piano urbano del traffico (PUT) di cui all'*articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285* (Nuovo codice della strada) e successive modifiche e, se presenti, nel piano urbano della mobilità (PUM) di cui all'*articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340* (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999) e successive modifiche.

2. I piani strategici per la mobilità ciclistica di livello locale 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 e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree e i distretti industriali, gli ospedali, i parchi e le aree verdi, le aree sportive, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

3. I soggetti di cui al comma 1 redigono ed inviano annualmente alla struttura regionale competente un *report* indicante gli specifici problemi e criticità presenti sulle piste ciclabili di propria competenza. La redazione del *report* costituisce uno dei criteri di priorità per la concessione di contributi di cui all'articolo 10, comma 2.

---

**Art. 7** *Tipologie di interventi.*

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, tenuto conto anche 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 promozione, progettazione e realizzazione di:

a) reti, urbane o extraurbane, itinerari, piste e percorsi ciclabili nonché itinerari ciclopedonali;

b) itinerari turistici ciclabili e infrastrutture connesse;

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

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica comprendono, tra l'altro:

a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;

- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato;
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico e di strutture pubbliche;
- d) adeguato distanziamento dei parcheggi per veicoli da percorsi ciclabili e da itinerari ciclopedonali;
- e) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili;
- f) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture destinate 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 volte 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) politiche di moderazione del traffico urbano, quali zone 20, zone 30 e modifiche delle carreggiate al fine di indurre gli automobilisti a ridurre la velocità, favorendo la coesistenza di traffico motorizzato e non motorizzato;
- p) realizzazioni di interventi di riqualificazione ambientale in ambito rurale, quali siepi campestri, piccole aree umide e formazioni boschive o di sistemi di drenaggio urbano sostenibile, quali aiuole drenanti e *rain garden*, volti a inserire al meglio le ciclopiste di progetto e a qualificare l'esperienza fruitiva delle stesse;
- q) l'illuminazione dei tracciati al fine di garantire la sicurezza e, ove possibile, l'installazione, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali, di sistemi di videosorveglianza nonché la copertura *wi-fi* ad accesso libero;
- r) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta e in particolare, iniziative formative ed informative sull'uso di protezioni del ciclista, quali abbigliamento e casco.

3. Nel quadro delle indicazioni del PRMTL, una quota non inferiore al 10 per cento dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, anche con colonnine preposte alla ricarica di biciclette con pedalata assistita elettricamente, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.

4. L'illuminazione delle ciclovie deve prevedere l'utilizzo prioritario di fonti energetiche rinnovabili nonché metodologie per il risparmio energetico.

5. Al fine di acquisire le intese, i pareri, i nullaosta, le autorizzazioni e le approvazioni per gli interventi di cui al comma 2, può essere convocata un'apposita conferenza dei servizi, ai sensi della normativa vigente, alla quale partecipano gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti.

---

#### **Art. 8** *Soggetti attuatori.*

1. La Città metropolitana di Roma capitale, le province, i comuni, le unioni di comuni e le altre forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali e gli enti di gestione delle aree naturali protette regionali, ferme restando le competenze loro attribuite dalla normativa statale e regionale vigente, adottano ogni iniziativa utile per promuovere e realizzare, anche con la collaborazione di privati, gli interventi previsti dalla presente legge, ricorrendo ad adeguate forme di concertazione e associative, compresi gli accordi di programma e gli strumenti della programmazione negoziata di cui agli [articoli 23-bis e 23-ter della legge regionale 6 agosto 1999, n. 14](#) (Organizzazione delle funzioni a livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo), come inseriti dall'[articolo 5 della legge regionale 10 agosto 2016, n. 12](#).

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 anche mediante la creazione di strutture adeguate e l'installazione di strumenti ergonomici al fine di abbattere ogni barriera architettonica nonché promuovere agevolazioni per i propri dipendenti.

---

#### **Art. 9** *Disposizioni per i comuni.*

1. I comuni o le forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, nel cui territorio hanno sedi stazioni ferroviarie o autostazioni di corrispondenza o stazioni metropolitane, prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di ciclostazioni ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli, con eventuale annesso servizio di noleggio biciclette.

2. Per la realizzazione delle ciclostazioni di cui al comma 1, i comuni, le unioni dei comuni e le altre forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, stipulano convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane o automobilistiche.

3. I comuni o le forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, che non gestiscono direttamente le ciclostazioni di cui al comma 1, possono assegnare, mediante procedure ad evidenza pubblica, la gestione delle stesse, in via prioritaria, alle associazioni che

promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta, a cooperative sociali o a ciclofficine.

4. I regolamenti edilizi prevedono norme per la realizzazione, negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive, di spazi comuni per la sosta ed il deposito di biciclette attraverso l'installazione di appositi stalli o ancoraggi.

5. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica gestiti dagli enti regionali è consentito il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che devono essere attrezzati.

---

### **Art. 10** *Manutenzione.*

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal PRMC, così come dei percorsi e dei tracciati preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso, i quali possono avvalersi, previa convenzione, delle associazioni presenti sul territorio nonché di altri soggetti privati interessati. Gli accordi di programma che definiscono i tracciati che insistono sul territorio di più comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria. A tal fine la Regione assicura la concessione di contributi secondo un piano stabilito dalla Giunta regionale nella deliberazione di cui all'articolo 12, comma 1.

2. La Giunta regionale nella deliberazione di cui all'articolo 12, comma 1 detta, altresì, i criteri e le modalità per la concessione dei contributi per la manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, dei tracciati agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili, tenendo conto delle maggiori criticità rappresentate dagli enti locali attraverso i *report* inviati ai sensi dell'articolo 6, comma 3.

---

### **Art. 11** *Target di mobilità.*

1. In vista del conseguimento di un *target* di mobilità che stabilisca la quota massima di spostamenti tramite traffico motorizzato privato, la Giunta regionale, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con propria deliberazione fissa gli obiettivi da raggiungere sul territorio regionale. Tali obiettivi sono validi nei comuni capoluogo di provincia e nei comuni con più di 10.000 abitanti.

2. Gli obiettivi di cui al comma 1 non possono essere superiori, nei primi tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, alle seguenti quote massime di spostamenti tramite traffico motorizzato privato:

a) a un anno dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 47 per cento;

- b) a due anni dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 45 per cento;
- c) a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 40 per cento.

3. Ai fini del raggiungimento delle finalità del presente articolo, la Regione provvede all'attivazione di incentivi e definisce un coordinato piano di investimenti sulla mobilità sostenibile anche cofinanziati dal Ministero dell'ambiente, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'Unione europea, concordati con i comuni di cui al comma 1, per la riqualificazione ed il potenziamento dei nodi di interscambio, corsie preferenziali, corridoi della mobilità per i mezzi pubblici, piste e percorsi ciclabili protetti estesi a tutta l'area urbana ed extra urbana, parcheggi per le biciclette, *car sharing* e *bike sharing*, anche attraverso finanziamenti privati, in una logica intermodale e di mobilità sostenibile.

---

**Art. 12** *Criteri per la concessione dei contributi. Ulteriori agevolazioni.*

1. Ai fini della realizzazione degli interventi previsti dalla presente legge, la Giunta regionale, con propria deliberazione, definisce:

- a) un piano di riparto delle risorse di cui all'articolo 15;
- b) le modalità e i criteri per la concessione dei contributi e degli incentivi previsti dalla presente legge;
- c) le modalità per l'effettuazione dei controlli sulla corretta utilizzazione delle risorse regionali nonché le cause di revoca dei contributi concessi e di recupero delle somme erogate.

2. Nella concessione dei contributi di cui al comma 1 costituiscono titolo di priorità gli interventi che prevedono la connessione:

- a) con il sistema della mobilità collettiva, quali stazioni, porti e aeroporti;
- b) con le altre forme di mobilità collettiva, quali *car pooling* e *car sharing*;
- c) con le reti ciclabili intercomunali;
- d) con sedi universitarie, scuole, uffici e ospedali;
- e) con musei, monumenti naturali e aree naturali protette;
- f) con spiagge, aree pubbliche sportive attrezzate e luoghi di interesse turistico-culturale.

3. I contributi regionali di cui al comma 1 sono subordinati alla compartecipazione finanziaria dei soggetti attuatori previsti all'articolo 8 e possono essere revocati o decurtati qualora l'infrastruttura ciclabile o ciclopedonale dovesse risultare stralciata, in tutto o in parte, dall'intervento, in corso d'opera o a completamento della stessa.

4. Alle disposizioni del presente articolo non si applica il termine del 30 aprile di cui all'[articolo 93, comma 1, della legge regionale 7 giugno 1999, n. 6](#) e

successive modifiche, relativo alle modalità e ai termini di scadenza per l'ottenimento dei benefici e provvidenze di legge.

5. La Regione promuove interventi di settore che prevedono il potenziamento della rete ciclopedonale e l'aumento dell'uso della bicicletta, in collaborazione con la figura del *mobility manager* istituita con Delib.G.R. 2 dicembre 2014, n. 844.

6. La Regione favorisce l'utilizzo della bicicletta per i propri dipendenti e per quelli degli enti strumentali regionali, in collaborazione con la figura del *mobility manager* istituita con Delib.G.R. 844/2014.

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

---

### **Art. 13** *Clausola valutativa.*

1. Il Consiglio regionale esercita il monitoraggio sull'attuazione della presente legge e ne valuta gli effetti conseguiti nel promuovere e sostenere la mobilità nuova e, in particolare, quella ciclistica. A tal fine, la Giunta regionale presenta al Comitato per il monitoraggio dell'attuazione delle leggi e la valutazione degli effetti delle politiche regionali:

a) entro diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente legge, una relazione che dà conto dello stato di attuazione della stessa;

b) entro tre anni dall'approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica e successivamente con cadenza triennale, una relazione sui seguenti aspetti:

1) il numero, la tipologia e la localizzazione degli interventi ammessi a contributo e realizzati, in ambito urbano ed extraurbano, specificando, per quelli subordinati alla compartecipazione, la percentuale di partecipazione finanziaria della Regione;

2) lo stato di realizzazione della rete ciclabile regionale;

3) lo stato di attuazione dell'intermodalità tra la bicicletta e i mezzi di trasporto pubblico locale nonché della connessione con le altre forme di mobilità collettiva;

4) lo stato di manutenzione, ordinaria e straordinaria, dei tracciati e dei percorsi realizzati e di quelli preesistenti, nonché delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali;

5) i risultati ottenuti in termini di incremento dell'utilizzo della bicicletta nei tragitti quotidiani e negli spostamenti urbani ed extraurbani, di riduzione degli spostamenti tramite traffico motorizzato privato, nonché di aumento in sicurezza dell'uso della bicicletta;

6) le criticità incontrate nell'attuazione della presente legge e le eventuali misure adottate per farvi fronte.

---

**Art. 14** *Abrogazione.*

1. È abrogata la [legge regionale 16 febbraio 1990, n. 13](#) (Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico).

---

**Art. 15** *Disposizioni finanziarie.*

1. Agli oneri derivanti dalla presente legge si provvede mediante l'istituzione, nell'ambito del programma 05 "Viabilità e infrastrutture stradali" della missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", di due appositi fondi, rispettivamente, di parte corrente e in conto capitale:

a) "Fondo per favorire la mobilità nuova e la mobilità ciclistica - Interventi di parte corrente", alla cui autorizzazione di spesa, pari ad euro 250.000,00 per ciascuna annualità 2018 e 2019, si provvede mediante la corrispondente riduzione delle risorse di cui all'[articolo 3, comma 135, lettera b\), della legge regionale 31 dicembre 2016, n. 17](#) (Legge di stabilità regionale 2017), disponibili a legislazione vigente nell'ambito del bilancio regionale 2017-2019, nel programma 07 "Sviluppo sostenibile territorio montano piccoli Comuni" della missione 09 "Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente";

b) "Fondo per favorire la mobilità nuova e la mobilità ciclistica - Interventi in conto capitale", alla cui autorizzazione di spesa, pari ad euro 800.000,00 per ciascuna annualità 2018 e 2019, si provvede mediante la corrispondente riduzione delle risorse, iscritte a legislazione vigente nell'ambito del bilancio regionale 2017-2019, nel fondo speciale in conto capitale di cui al programma 03 "Altri fondi" della missione 20 "Fondi e accantonamenti".

2. Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge possono concorrere, altresì, le risorse iscritte nell'ambito dei programmi operativi della programmazione 2014-2020, finanziati dai Fondi strutturali europei, previa verifica della coerenza con le linee di intervento in essi previste.

---

**Art. 16** *Entrata in vigore.*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione.

La presente legge regionale sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Lazio.



**L.R. UMBRIA 10-7-2017 n. 8 (ARTT.11 E 12)**  
**Legislazione turistica regionale.**

**Capo II**

**Cammini ed itinerari turistico-culturali**

**Art. 11** *Promozione e valorizzazione dei cammini e degli itinerari turistico-culturali.*

1. La Regione, nel rispetto della normativa statale e dell'Unione europea, persegue la promozione e la valorizzazione turistica dei cammini e degli itinerari turistico-culturali di cui al comma 2, ubicati almeno in parte nel territorio regionale, ivi compresi i cammini e gli itinerari turistico-culturali inseriti nella rete escursionistica regionale di cui all'*articolo 175 della legge regionale 21 gennaio 2015, n. 1* (Testo unico governo del territorio e materie correlate).

2. Ai fini della presente legge, sono:

a) "cammini": gli itinerari culturali di particolare rilievo europeo e/o nazionale, percorribili a piedi o con altre forme di mobilità dolce sostenibile e che rappresentano una modalità di fruizione del patrimonio naturale e culturale diffuso, nonché una occasione di valorizzazione degli attrattori naturali, culturali e dei territori interessati. In coerenza con la visione del Consiglio d'Europa, i cammini attraversano una o più regioni, possono far parte di tracciati europei, si organizzano intorno a temi di interesse storico, culturale, artistico, religioso o sociale;

b) "itinerari turistico-culturali": i percorsi d'interesse regionale, interregionale o internazionale, che collegano, fisicamente o virtualmente, aree o luoghi accomunati da significativi elementi di carattere storico, religioso, letterario, artistico, architettonico o di altra natura.

3. La Regione, per le finalità di cui al comma 1, in particolare:

a) individua nell'ambito degli atti di programmazione turistica di cui all'articolo 6, progetti, azioni, modalità e criteri di intervento diretti alla promozione e alla valorizzazione dei cammini e degli itinerari turistico-culturali di cui al comma 1, secondo i principi della pluralità, partecipazione e trasparenza, nonché in armonia con le previsioni contenute nei Piani strategici nazionali, anche con riferimento alla ricognizione, catalogazione-mappatura e periodico aggiornamento della stessa, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 12;

b) promuove intese con altre regioni e accordi con enti locali, con enti religiosi e con altri soggetti pubblici e privati;

c) promuove accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altri Stati nel rispetto dell'*articolo 117* della Costituzione e dell'*articolo 43* dello Statuto regionale;

d) promuove e/o coordina iniziative e azioni dirette all'inserimento dei cammini e degli itinerari turistico-culturali che interessano almeno in parte il

territorio della Regione tra gli Itinerari culturali riconosciuti dal Consiglio d'Europa.

---

**Art. 12** *Catasto dei Cammini.*

1. È istituito presso la Giunta regionale il Catasto dei Cammini che individua e classifica il sistema dei percorsi che costituiscono la Rete dei Cammini dell'Umbria (R.C.U.).

2. Ai fini dell'inclusione dei cammini nel Catasto di cui al comma 1, i cammini devono possedere determinati requisiti infrastrutturali, nonché specifici requisiti qualitativi e quantitativi riferiti ai servizi offerti e all'accoglienza.

3. La Giunta regionale, con regolamento da adottare nei termini di cui all'articolo 56, comma 2, disciplina:

a) i criteri per la costituzione, l'implementazione e l'aggiornamento del Catasto di cui al comma 1;

b) i requisiti infrastrutturali ed i requisiti qualitativi e quantitativi riferiti ai servizi forniti e all'accoglienza di cui al comma 2;

c) i criteri e le modalità per l'iscrizione dei percorsi o dei tratti al Catasto dei Cammini di cui al comma 1.

4. Il Catasto dei Cammini è tenuto e aggiornato con le modalità e nei termini specificati nel regolamento di cui al comma 3, dal Servizio regionale competente in materia di infrastrutture in collaborazione con il Servizio regionale competente in materia di turismo ed è pubblicato sui portali della Regione.

**L.R. PUGLIA 23 gennaio 2013, n. 1** <sup>(1)</sup>.**Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.**

---

(1) Pubblicata nel B.U. Puglia 25 gennaio 2013, n. 14.

---

IL CONSIGLIO REGIONALE

ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

promulga

la seguente legge:

---

**Art. 1** *Finalità.*

1. 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 e all'affermazione della Puglia nel settore del turismo in bicicletta nazionale e internazionale.

2. 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 e azioni di comunicazione, educazione e formazione.

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

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

1) la realizzazione e il completamento di percorsi ciclabili e ciclopeditoni;

2) la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico;

b) 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 PRMC individua:

a) il sistema ciclabile di scala regionale - quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali di cui all'articolo 5 - in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e 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 e internazionale BicItalia ed EuroVelo individuati nel PRT e nel PPTR, 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;

b) 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:

a) 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;

b) 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;

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

d) 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:

a) 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 BiciItalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse;

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

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

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

4. Le attività del presente articolo sono svolte con l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

---

### **Art. 3** *Approvazione e aggiornamento del PRMC.*

1. Il PRMC è approvato dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare, ed è aggiornato di norma ogni tre anni.

2. Il PRMC è elaborato attraverso forme di concertazione con i soggetti di cui all'[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 e infrastrutture per la mobilità - Area politiche per la mobilità e qualità urbana, con la collaborazione dell'Agenzia regionale per la mobilità (AREM), istituita ai sensi della [legge regionale 31 ottobre 2002, n. 18](#) (Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale).

4. L'Ufficio regionale reti della mobilità sostenibile, nel limite delle risorse disponibili, con la collaborazione dell'AREM:

a) cura l'elaborazione e l'implementazione del PRMC e ne segue l'attuazione con una continua azione di monitoraggio e supporto dei diversi soggetti pubblici e privati coinvolti;

b) 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

all'[articolo 7](#). II SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;

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

d) 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;

e) 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;

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

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

h) 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;

i) 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;

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

---

#### **Art. 4** *Azioni di sostegno alla mobilità ciclistica.*

1. Nella gestione della mobilità ciclistica la Regione Puglia 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 PRMC e mediante intese con gli enti interessati - a promuovere il riuso, previa riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali, dei seguenti manufatti e/o infrastrutture:

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

b) le aree 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 e le strade di servizio (forestali, bonifica, acquedotti, enel, gas);

d) le altre opere infrastrutturali lineari come condotte fognarie, cablaggi;

e) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;

f) 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 a eliminare ostacoli e barriere all'accessibilità e 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 e 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 e 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 e incentiva le iniziative delle imprese volte a 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 e i Comuni redigono piani per la mobilità ciclistica e ciclopedonale per i territori di rispettiva competenza, in coerenza con il PRMC, 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 a 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 e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, i distretti e le zone artigianali e 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.*

1. In coerenza con il PRMC e con i piani di cui all'[articolo 5](#), le Province e i Comuni elaborano programmi triennali per l'attuazione di interventi sulla mobilità ciclistica per i territori di rispettiva competenza.

2. I programmi prevedono, tra l'altro:

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

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

c) 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;

d) gli interventi di realizzazione e manutenzione delle ciclovie, così come indicato all'[articolo 7](#);

e) 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;

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

g) il piano di comunicazione istituzionale a supporto degli interventi;

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

i) 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](#) (Nuovo codice della strada), e successive modifiche e integrazioni, 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:

a) pista ciclabile e/o ciclopedonale, come da [articolo 3](#), comma 1, punto 39, del Codice della strada;

b) corsia ciclabile e/o ciclopedonale, come da articoli 140 e 146 del Regolamento del Codice della strada;

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

d) 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;

e) strade senza traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquanta veicoli/giorno;

f) strade a basso traffico: strade con una percorrenza motorizzata giornaliera inferiore a cinquecento veicoli/giorno, senza punte superiori a cinquanta veicoli/h;

g) 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 chilometri/h. ovvero itinerario ciclopedonale, come da [articolo 2](#), comma 3, lettera Fbis, del Codice della strada;

h) area pedonale, come da [articolo 3](#), comma 1, punto 2, del Codice della strada;

i) zona a traffico limitato, come da [articolo 3](#), comma 1, punto 54, del Codice della strada;

j) zona residenziale, come da [articolo 3](#), comma 1, punto 58, del Codice della strada;

k) zona a velocità limitata (per 30 chilometri/h o inferiori), come da articolo 135, punto 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 PRMC di cui all'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:

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

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

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

d) 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;

e) la valorizzazione e 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 PRMC, i Comuni e le Province, nell'ambito dei programmi triennali per l'attuazione di interventi per la mobilità ciclistica di cui all'[articolo 6](#), prevedono:

a) percorsi casa-scuola in bicicletta;

b) percorsi casa-lavoro in bicicletta;

c) ciclofficine popolari e ciclofficine mobili;

d) misure di sostegno alle officine di manutenzione della bicicletta;

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

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

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

- h) realizzazione di campagne di comunicazione a sostegno del trasporto ciclistico in condizioni di sicurezza e della mobilità sostenibile;
  - i) 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 bicicli, 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 [decreto del Ministero dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557](#) (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), e dal [decreto interministeriale 6 luglio 1992, n. 467](#) (Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane, in attuazione dell'[articolo 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208](#)), e relativa circolare della Presidenza del Consiglio dei ministri esplicativa 31 marzo 1993, n. 432, sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:

- a) reti urbane di piste ciclabili e ciclopedonali;
- b) reti extraurbane di ciclovie e infrastrutture a esse connesse;
- c) 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:

- a) 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, e in particolare nelle rotatorie. Entro sei mesi dalla data di 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;
- b) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
- c) 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;
- d) predisposizione di strutture, infrastrutture e servizi finalizzati a migliorare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico e collettivo;
- e) realizzazione, d'intesa con le società di gestione del trasporto ferroviario e con i 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;

f) politiche di moderazione del traffico in ambito urbano, attraverso interventi di modifica infrastrutturale della carreggiata, come strade residenziali, isole ambientali e zone 30, finalizzati a indurre gli automobilisti a una guida più lenta e attenta, tale da favorire la coesistenza del traffico motorizzato con pedoni e ciclisti;

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

h) 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;

i) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;

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

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

l) interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica come previsto all'[articolo 8](#);

m) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo e alla sicurezza del traffico ciclistico.

3. Nel quadro delle indicazioni del PRT, 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 PRMC, 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, a 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 data di entrata in vigore della presente legge, soluzioni organizzative interne che consentano di garantire un'idonea attuazione delle finalità di cui all'[articolo 1](#) anche attraverso:
    - a) la stesura e l'aggiornamento del SIT della rete ciclabile provinciale, classificando le ciclovie per tipologia e qualità, a norma dell'[articolo 7](#). Il SIT è, nelle sue indicazioni principali, reso accessibile a mezzo internet;
    - b) la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa provinciale;
    - c) l'assistenza agli enti locali nella redazione degli strumenti della pianificazione ciclabile di settore all'interno di PUG, PUT e PUM;
    - d) l'assistenza agli enti locali e agli enti gestori di aree protette nella gestione della rete ciclistica;
    - e) 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 o 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 degli articoli numero 3, 4, 10 e 11 si provvede nei limiti degli stanziamenti nel capitolo 553027, UPB 03.04.03., denominato "Spese per l'attuazione degli interventi regionali in materia di sicurezza stradale, mobilità sostenibile e infrastrutture trasportistiche" del bilancio di previsione 2012 e pluriennale 2012-2014 e con risorse statali e comunitarie eventualmente assegnate.
2. Per la finalità di cui all'articolo 8 è istituito nel bilancio autonomo regionale, UPB 03.04.03., il capitolo di spesa n. 553028 denominato "Interventi di educazione, formazione e comunicazione per la mobilità ciclistica - [articolo 8 della legge regionale 23 gennaio 2013, n. 01](#)" con un stanziamento, in termini di competenza e cassa, di euro 10 mila, con corrispondente riduzione della dotazione finanziaria del cap. 553027, UPB 3.4.3".
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 PRMC 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 dell'Unione europea 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 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 D.Lgs. 285/1992](#), e successive modifiche e integrazioni.
7. A partire dal secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, è possibile accedere ai finanziamenti regionali per interventi

sulle ciclovie, come classificate all'[articolo 7](#), qualora comprese nei piani di cui all'[articolo 5](#) e nei programmi di cui all'[articolo 6](#).

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](#).

La presente legge è dichiarata urgente e sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione ai sensi e per gli effetti dell'[art. 53, comma 1 della L.R. 12 maggio 2004, n. 7](#) "Statuto della Regione Puglia" ed entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge della Regione Puglia.