

Scheda per l'Analisi di Impatto della Regolazione (AIR)

Parte A : DESCRIZIONE

Contesto di riferimento

Con la L.366/98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" lo Stato ha avviato procedure finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica, per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati ed aree di parcheggio per biciclette, anche tramite l'attuazione di intermodalità con il trasporto pubblico, mediante il finanziamento di appositi piani regionali. Nel corso degli anni preso atto dei risultati registrati di crescita del tasso di motorizzazione, di incidentalità e di inquinamento dell'aria, sulla base anche delle direttive comunitarie (Libro verde e Libro bianco), sia a livello nazionale che locale si è avvertita l'esigenza di intervenire con PDL dedicati alla ciclabilità, nel più ampio contesto di sviluppo della mobilità sostenibile. Nella Regione Emilia-Romagna sono diversi i settori interessati a tale tematica che hanno previsto interventi di varia natura, quali ad esempio la legge regionale n. 14 del 2013 "Rete escursionistica dell'Emilia-Romagna e valorizzazione delle attività escursionistica", il Piano Aria integrato regionale - Pair 2020-, Accordi di programma, Legge regionale n. 30 del 1998.

Nel 2015 sono state presentati vari progetti di legge nazionali sull'argomento ancora in corso di discussione ed elaborazione. La bicicletta offre a tutti il diritto a spostarsi e rende raggiungibile un'ampia varietà di destinazioni a un numero maggiore di persone. L'uso della bicicletta può rendere i centri delle città molto più accessibili e ridurre notevolmente i costi, sia per i singoli che per la società. In quanto modo di trasporto deve poter competere con le automobili per distanze (relativamente) brevi e se combinata con i trasporti pubblici, può persino competere con le automobili sulle lunghe distanze. Andare in bicicletta significa usare un mezzo di trasporto pulito ed economico alla portata finanziaria di tutti. Tuttavia sotto il profilo economico, la mobilità ciclabile è spesso trascurata quando si tratta di sviluppo economico. (bikenomic) Sono sempre le automobili a essere considerate le forze trainanti della crescita economica.

Motivazioni dell'intervento:

In tale contesto, con la presente proposta di legge regionale, si interviene a disciplinare in modo organico e coordinato le attività e gli interventi inerenti la ciclabilità, sia a livello locale che regionale, per la realizzazione del Sistema regionale della Ciclabilità, costituito dalla Rete delle ciclovie (RCR) e dei servizi correlati per un miglior accesso, uso e sviluppo della rete stessa.

La sinergia tra gli strumenti di pianificazione locale (Comuni,

Area Vasta e Città Metropolitana di Bologna) compresi i PUMS, e la eventuale programmazione coordinata degli interventi e delle risorse finanziarie dei diversi settori regionali interessati, potranno costituire un efficace soluzione per rafforzare l'uso della bicicletta, contribuendo altresì agli obiettivi di ridurre le emissioni di CO₂, migliorare la qualità dell'aria, facendo sì che i sistemi di trasporto possano corrispondere maggiormente ai bisogni economici, sociali e ambientali della società.

Obiettivi generali e specifici dell'intervento

L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare le infrastrutture ed i servizi esistenti, collegando i singoli centri urbani, le aree peri-urbane ed extraurbane, le destinazioni del sistema turistico regionale, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio, producendo l'integrazione delle reti locali con la Rete delle Ciclovie Regionali (RCR) e le connessioni con i sistemi di trasporto pubblico regionale e locale, nazionale ed europeo.

Obiettivi specifici dell'intervento normativo riguardano:

- o la disponibilità di infrastrutture adeguate e sicure;
- o l'educazione all'uso della bicicletta e la promozione della sicurezza per i ciclisti;
- o l'importanza dell'intermodalità nell'offrire ai ciclisti l'opportunità di coprire percorsi medio-lunghi;
- o la sfida del rafforzamento della sicurezza sia nei percorsi e nell'ottica di prevenire furti.

Destinatari dei principali effetti dell'intervento

Enti Locali, collettività, utenti della bicicletta, settori economici ed industriali nel campo delle costruzioni e della produzione.

Parte B: PRINCIPALI FONTI INFORMATIVE UTILIZZATE

Informazioni desunte da siti delle associazioni di categoria, disamina delle normative delle regioni, statali, ed europee con analisi delle leggi regionali di settore dell'Emilia-Romagna.

Parte C: VALUTAZIONE DELLE OPZIONI

opzioni alternative di intervento

Creazione della sola Rete della ciclabilità regionale.

Creazione del Sistema della ciclabilità regionale: realizzazione delle sole infrastrutture; in alternativa all'insieme di infrastrutture e servizi connessi.

descrizione dell'opzione zero

In caso di mancato intervento legislativo regionale sarebbe più difficile raggiungere gli obiettivi di una politica coordinata che incide sulla realizzazione degli interventi previsti dalla legge pur non essendo impedito agli EELL sviluppare attività di

incentivazione all'uso della bici anche attraverso la realizzazione di percorsi ciclabili nell'ambito di propria competenza e all'interno di loro strumenti di programmazione. criteri di valutazione delle opzioni e risultati della valutazione

Non esiste regolazione regionale omogenea, in quanto ogni singola legge regionale di settore (trasporti, turismo, ambiente etc) richiama genericamente la promozione della mobilità sostenibile e della ciclabilità anche attraverso forme di finanziamento non rientranti in un ambito di visione più generale di sviluppo ordinato della materia. Gli interventi sono comunque realizzati.

opzione preferita:

L'intervento normativo si pone l'obiettivo di creare un sistema della ciclabilità integrato, coordinato e sicuro, comprensivo di infrastrutture e servizi.

Parte D: ANALISI PREVENTIVA DELL'OPZIONE SCELTA

Gli aspetti analizzati concernono:

a) l'impatto amministrativo

La struttura regionale competente in materia di mobilità predispone una Programmazione coordinata degli interventi, incontri con i settori regionali interessati, gestione degli atti amministrativi conseguenti (Delibera di criteri per il finanziamento, istruttorie, liquidazioni....)

b) l'impatto organizzativo sulla Regione Emilia-Romagna e su altri enti pubblici e valutazione della sostenibilità organizzativa regionale

L'attività prevista in capo alla struttura regionale competente potrebbe comportare la necessità di un rafforzamento della struttura stessa riferito alle nuove competenze.

Per la Regione è prevista l'istituzione del Tavolo regionale per la ciclabilità a costo zero in quanto i componenti non percepiscono gettoni di presenza.

Per gli Enti Locali è prevista la possibilità di istituire eventuali Consulte composte dalle varie associazioni di categoria interessate.

c) valutazione degli oneri informativi ed amministrativi, introdotti od eliminati, a carico di cittadini, professionisti ed imprese:

Nessuno.

d) valutazione della rilevanza dell'intervento per le MPMI : NO

e) valutazione di eventuali oneri riflessi su altri enti pubblici: Non ci sono oneri riflessi

Parte E: RAPPORTO SULLE CONSULTAZIONI effettuate sia durante la fase di progettazione normativa sia durante lo svolgimento e in funzione dell'attività di AIR.

Incontri con le principali associazioni di categoria interessate in quanto esperti e rappresentative dei destinatari:

Fiab , ANCI ER e UPI ER, WWF, Federciclismo per la condivisione preventiva della proposta di articolato con valutazione tecnica ed amministrativa conseguente delle osservazioni e proposte di integrazione al PDL.

Incontri pubblici con cittadinanza e utenti di presentazione del progetto ed acquisizione di osservazioni.

Parte F: STRUMENTO DI CONTROLLO E MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO.

La normativa prevede all'art.16 la Clausola valutativa sui seguenti aspetti:

- a) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati in ambito urbano ed extraurbano;
- b) il grado di realizzazione della RCR ;
- c) i risultati ottenuti dall'incremento della mobilità ciclabile nei centri urbani, in termini di riduzione del tasso di motorizzazione, dell'inquinamento atmosferico ed acustico nonché di sinistri e danni agli utenti della strada;
- d) lo stato di attuazione dell'integrazione modale bicicletta con il trasporto pubblico locale e regionale;
- e) la tipologia e la localizzazione degli interventi realizzati, i beneficiari dei contributi, le risorse programmate e concesse la percentuale di contribuzione regionale;
- f) eventuali criticità riscontrate nell'attuazione della legge.