

---

Legge regionale 06 giugno 2012, n. 27

**Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.**

(Bollettino Ufficiale n. 29, parte prima, , del 15.06.2012 )

**PREAMBOLO**

Il Consiglio regionale

Visto l'articolo 117, commi secondo e terzo, della Costituzione;

Visto l'articolo 4, comma 1, lettere c), l) e m), dello Statuto;

Vista la legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica);

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili);

Vista la legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM". Modifiche alla l.r. 88/98 in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla l.r. 42/1998 in materia di trasporto pubblico locale, alla l.r. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla l.r. 19/2011 in materia di sicurezza stradale);

Considerato quanto segue:

1. È opportuno promuovere su tutto il territorio regionale l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati e mezzo di prevenzione sanitaria e di socialità;
2. Sono di particolare rilevanza le strategie contenute nel libro verde COM(2007)551 adottato dalla Commissione delle Comunità europee il 29 settembre 2007 (Verso una nuova cultura della mobilità urbana);
3. È necessario provvedere, nell'ambito del completamento e ammodernamento delle infrastrutture, all'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile, che sia caratterizzata da una visione strategica delle potenzialità della mobilità ciclistica, al fine di superare la situazione di marginalità in cui si trova questa modalità di trasporto sostenibile;
4. È necessario incentivare le alternative al trasporto motorizzato, il quale produce un alto consumo energetico ed un consistente inquinamento atmosferico;
5. È necessario decongestionare il traffico motorizzato, in particolare urbano, attraverso lo sviluppo delle infrastrutture del trasporto ciclabile, necessarie per incentivare l'uso della bicicletta;
6. A questo scopo si rende necessaria la creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva e di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili, attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, anche con la creazione di una rete di punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle strade aventi caratteristiche storico-culturali;
7. Sussiste l'urgenza di sviluppare un sistema di trasporto intermodale per migliorare la mobilità dei centri urbani ed extraurbani;
8. È necessario disporre di efficaci strumenti di pianificazione che coordinino e realizzino in modo organico una politica di incentivazione e promozione della mobilità tramite bicicletta;

9. È opportuno creare una rete di ciclostazioni al fine di realizzare, in sicurezza e con facilità, l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico, in particolare con il treno, nonché favorire lo sviluppo del cicloturismo;

Approva la presente legge

*Art. 1*  
*Finalità*

1. La Regione Toscana persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo, e di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, delle relative infrastrutture, la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza, motorizzata e non motorizzata, attraverso politiche di moderazione del traffico.

2. Gli obiettivi di cui al comma 1, sono definiti con gli strumenti della programmazione regionale in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica).

*Art. 2*  
*Obiettivi strategici*

1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:

- a) la creazione di percorsi e circuiti connessi alla mobilità collettiva;
- b) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali;
- c) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;
- d) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto.

2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

- a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete;
- b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;
- c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

3. Il recupero e la riqualificazione di vecchie infrastrutture inutilizzate e di vecchi manufatti stradali in disuso, ove questo risulti funzionale al perseguimento degli obiettivi strategici di cui ai commi 1 e 2.

*Art. 3*  
*Programmazione regionale*

1. La programmazione regionale della mobilità ciclabile è contenuta nel piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM". Modifiche alla l.r. 88/98 in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla l.r. 42/1998 in materia di trasporto pubblico locale, alla l.r. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla l.r. 19/2011 in materia di sicurezza stradale). Il PRIIM, in conformità agli obiettivi strategici della ciclomobilità extraurbana, individua il sistema ciclabile di scala regionale in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale, con particolare riferimento ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori. Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.

2. Il PRIIM indica, per la mobilità ciclistica, obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico da raggiungere sia a livello regionale, sia locale.

3. Il PRIIM indica obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali favorendo, in particolare, il recupero di:

- a) aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- b) aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- c) argini e alzaie di fiumi, torrenti, canali e laghi, se utilizzabili, e i tracciati degli acquedotti dismessi e degli edifici ad essi connessi, ove compatibili;
- d) ponti dismessi e altri manufatti stradali.

4. Nelle fasi di formazione del PRIIM e dei suoi eventuali aggiornamenti, in conformità alle procedure previste dalla l.r. 55/2011, per quanto attiene alla mobilità ciclistica, sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

5. Il PRIIM indica criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, individuando nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.

#### *Art. 4*

##### *Pianificazione provinciale e comunale*

1. Le province, nell'ambito della redazione del piano territoriale di coordinamento, redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani provinciali, in coerenza con il PRIIM e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili. I piani provinciali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

2. I comuni, anche in forma associata, redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali, in coerenza con il piano regionale e il piano provinciale, ove vigente. I piani comunali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello comunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

3. I piani provinciali e i piani comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica con particolare riferimento ai poli di interscambio modale e ai poli sanitari ed ospedalieri, alle aree verdi ricreative e sportive e, in generale, agli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

#### *Art. 5*

##### *Intese e accordi*

1. Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse, in attuazione del PRIIM, la Regione promuove, mediante 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.

2. La Regione promuove accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e sui mezzi di trasporto pubblico locale.

3. La Regione promuove, d'intesa con province e comuni, e sentite le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita.

4. La Regione mantiene un sistema di informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi, i punti di scambio intermodale ed i punti di assistenza e di ristoro. Il sistema è costantemente aggiornato in collaborazione con le province, i comuni e gli altri enti interessati.

#### *Art. 6*

##### *Tipologie degli interventi*

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di:

- a) reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) poli di interscambio modale;
- d) strutture e centri di servizio alla mobilità ciclistica, sia in ambito urbano che extraurbano.

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica possono comprendere:

- a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato;
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione e presso strutture pubbliche;

- d) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili;
- e) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- f) 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;
- g) 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;
- h) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;
- i) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
- j) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- k) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata, anche di tipo elettronico;
- l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta, ed in particolare iniziative formative ed informative sull'utilizzo di protezioni del ciclista quali abbigliamento e casco.

3. Nel quadro delle indicazioni del PRIIM e dei piani provinciali e comunali, una quota non inferiore al cinque per cento della superficie dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette.

#### *Art. 7*

##### *Soggetti attuatori*

1. Province e comuni realizzano gli interventi previsti dai piani provinciali e comunali e adottano ogni iniziativa utile per promuovere, anche con la collaborazione di soggetti privati, gli interventi previsti dalla presente legge, mediante adeguate forme di concertazione, ivi inclusi gli accordi di programma.

2. La Regione, le province e i comuni adottano misure idonee ad incrementare l'uso della bicicletta da parte dei propri dipendenti.

#### *Art. 8*

##### *Disposizioni particolari per i comuni*

1. I comuni sedi di stazioni ferroviarie o di poli di interscambio modale provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di biciclette, con eventuale annesso servizio di noleggio e manutenzione.

2. Per la realizzazione delle ciclostazioni di cui al comma 1, i comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane o di autolinee.

#### *Art. 9*

##### *Gestione e manutenzione*

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani provinciali e comunali, in coerenza con il PRIIM, e la manutenzione dei percorsi e dei tracciati ciclabili preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati e percorsi che insistono sul territorio di più comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria.

2. La Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione straordinaria delle strade agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili.

#### *Art. 10*

##### *Finanziamenti*

1. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti agli enti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità al PRIIM, salvo comprovati problemi di sicurezza.

2. Sono finanziabili solo gli interventi relativi a strade classificate ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettere C, D, E, ed F del d.lgs 285/1992.

3. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti per la manutenzione straordinaria dei percorsi connessi e correlati alle strade aventi caratteristiche storico-culturali.

#### *Art. 11*

##### *Norma finanziaria*

---

01. Per il finanziamento degli interventi di ciclo mobilità urbana è autorizzata la spesa massima di euro 2.000.000,00 per l'anno 2013, cui si fa fronte con le risorse dell'UPB 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento" del bilancio di previsione 2013. (1)

1. Per il concorso al finanziamento degli interventi di investimento di cui alla presente legge, è autorizzata la spesa massima di euro 2.000.000,00 per l'anno 2014, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'unità previsionale di base (UPB) 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento" del bilancio pluriennale a legislazione vigente 2012 - 2014, annualità 2014.

2. Ai fini della copertura della spesa di cui al comma 1, al bilancio pluriennale a legislazione vigente 2012 - 2014, annualità 2014, è apportata la seguente variazione per sola competenza:

In diminuzione, UPB 321 "Servizi di trasporto pubblico - Spese di investimento" per euro 1.000.000,00.

In aumento, UPB 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento", per euro 1.000.000,00.

3. A partire dall'anno 2015, la Regione concorre agli interventi di cui al comma 1 con uno stanziamento pari a non meno dell'8 per cento della spesa di investimento prevista per le funzioni obiettivo relative alla modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza del sistema regionale dei trasporti ed alle attività generali per il territorio.

4. Le risorse destinate all'attuazione degli interventi di cui all'articolo 3, comma 5, della presente legge sono definite, in coerenza con gli stanziamenti di bilancio, dal PRIIM di cui all'articolo 2 della l.r. 55/2011.

4 bis. Per le finalità di cui al comma 4, nelle more dell'approvazione del PRIIM di cui all'articolo 2 della l.r. 55/2011, è autorizzata una spesa massima di euro 100.000,00 per l'anno 2014 e di euro 100.000,00 per l'anno 2015, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 312 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese correnti" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale 2014 - 2016, annualità 2015. (2)

5. La Regione promuove le azioni di cui all'articolo 5, commi 2, 3 e 4, della presente legge senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale, nell'ambito delle procedure ordinarie previste nei pertinenti strumenti normativi e di programmazione .

6. Agli oneri per gli esercizi successivi si fa fronte con legge di bilancio.

---

#### Note

1. Comma inserito con l.r. 27 dicembre 2012, n. 77, art. 63.

2. Comma inserito con l.r. 24 dicembre 2013, n. 77, art. 30.