



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

GRUPPO CONSILIARE
PARTITO DEMOCRATICO

Firenze, 24 settembre 2021



Al Presidente del Consiglio regionale

Oggetto: Proposta di legge

Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012 e 65/2014.

D'iniziativa dei Consiglieri:

VINCENZO CECCARELLI

MASSIMILIANO PESCHINI

MARCO NEROLI

ILARIA BUGGETTI

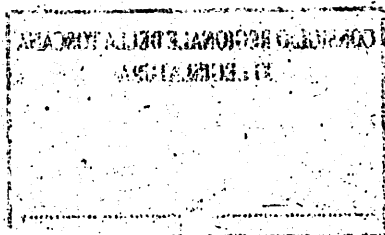
LUCIA DE ROBERTIS

ANDREA VANNUCCI

DONATELLA SPADI

GIANNI ANSELMINI

ANDREA PIERONI



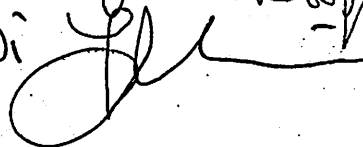
FAUSTO MERLUTTA

In Mh

ELENA ROSAIO

FEDERICA FRATONI

Per Rosal



Proposta di legge

Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012 e 65/2014.

Sommario

Preambolo

- Art. 1 – Finalità. Modifiche all'articolo 1 della l.r. 27/2012
- Art. 2 – Obiettivi strategici. Modifiche all'articolo 2 della l.r. 27/2012
- Art. 3 – Piano regionale della mobilità ciclistica. Sostituzione dell'articolo 3 della l.r. 27/2012
- Art. 4 – Pianificazione comunale, provinciale e della città metropolitana. Sostituzione dell'articolo 4 della l.r. 27/2012
- Art. 5 – Mobility management. Introduzione dell'articolo 4 bis nella l.r. 27/2012
- Art. 6 – Tipologie degli interventi. Modifiche all'articolo 6 della l.r. 27/2012
- Art. 7 – Soggetti attuatori. Modifiche all'articolo 7 della l.r. 27/2012
- Art. 8 – Sviluppo delle ciclostazioni. Modifiche all'articolo 8 della l.r. 27/2012
- Art. 9 – Gestione e manutenzione. Modifiche all'articolo 9 della l.r. 27/2012
- Art. 10 – Piano strutturale. Modifiche all'articolo 92 della l.r. 65/2014

Preambolo

Il Consiglio regionale

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

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

Vista la legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica);

Visto il decreto del Ministro della transizione ecologica 12 maggio 2021 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager);

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);

Vista la legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica);

Vista la legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio);

Considerato quanto segue:

1. La Regione Toscana con legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), nel rispetto delle disposizioni nazionali in materia, ha proceduto a dettare una disciplina organica in merito agli interventi finalizzati a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica sull'intero territorio toscano;
2. A distanza di quasi dieci anni dall'entrata in vigore della citata legge regionale, si rende opportuno procedere ad un aggiornamento della stessa sia per la necessità di adeguarla alla sopravvenuta normativa nazionale sia per introdurre nuovi elementi ed obiettivi finalizzati a promuovere in modo sempre più efficace la mobilità sostenibile;
3. Per quanto attiene all'adeguamento alla sopravvenuta disciplina nazionale, si rende necessario tenere conto del nuovo quadro, anche di programmazione, delineato dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica) aggiornando i contenuti del piano regionale e della pianificazione degli enti locali, introducendo anche specifici riferimenti alla città metropolitana;
4. Per quanto attiene, invece, ai contenuti di merito si ritiene opportuno aggiornare alcune previsioni della legge regionale in parola con la finalità, in particolare: 1) di rendere più incisivo il raggiungimento di specifici obiettivi di ripartizione modale; 2) aggiornare ed implementare la definizione di ciclostazione, favorendone la realizzazione; 3) incentivare, in coerenza con le disposizioni nazionali, lo sviluppo del mobility management; 4) promuovere il servizio di condivisione delle biciclette, la realizzazione di aree a priorità ciclabile e di parcheggi nei pressi dei luoghi pubblici di maggiore interesse; 5) favorire ed incentivare una gestione coordinata degli interventi di manutenzione dei percorsi e dei tracciati, con particolare riferimento a quelli di interesse regionale;
5. Si ritiene opportuno, infine, in coerenza con le finalità complessive della legge, introdurre una modifica alla disciplina regionale sul governo del territorio (l.r. 65/2014), con specifico riferimento alle disposizioni relative al piano strutturale, al fine di disporre che quest'ultimo debba prevedere, tra i propri contenuti, anche gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile e, in particolare, la mobilità ciclistica.

Approva la presente legge

Art. 1

Finalità. Modifiche all'articolo 1 della l.r. 27/2012

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 1 della l.r. 27/2012 è inserito il seguente:

“1 bis. La Regione Toscana persegue altresì lo sviluppo della mobilità sostenibile promuovendo l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane che per le attività turistico-ricreative mediante il raggiungimento di specifici obiettivi di ripartizione modale.”.

2. Il comma 2 dell'articolo 1 della l.r. 27/2012 è sostituito dal seguente:

2. "Gli obiettivi di cui al comma 1 e 1 bis sono definiti dallo strumento di programmazione di cui all'articolo 3".

Art. 2

Obiettivi strategici. Modifiche all'articolo 2 della l.r. 27/2012

1. La lettera d) del comma 1 dell'articolo 2 della l.r. 27/2012 è sostituita dalla seguente:

"d) la creazione di una rete di ciclostazioni quali centri, dotati di servizi di informazione all'utenza, per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio, da realizzarsi in prossimità di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto."

2. Dopo la lettera c) del comma 2 dell'articolo 2 della l.r. 27/2012 è aggiunta la seguente:

"c bis) promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane, anche mediante la realizzazione di ciclostazioni e di parcheggi per le biciclette da realizzarsi, in particolare, in zone limitrofe ai servizi ed ai luoghi pubblici di maggiore interesse;"

3. Dopo la lettera c bis) del comma 2 dell'articolo 2 della l.r. 27/2012 è aggiunta la seguente:

"c ter) promuovere la presenza e l'utilizzo del bike-sharing quale servizio di condivisione delle biciclette;"

4. Dopo la lettera c ter) del comma 2 della l.r. 27/2012 è aggiunta la seguente:

"c quater) promuovere, in raccordo con i biciplan dei comuni di cui all'articolo 4, comma 1, la realizzazione di interventi di moderazione del traffico e di aree a priorità ciclabile tese a connettere ed integrare i percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati con le isole ambientali, le zone 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato."

5. Al comma 3 dell'articolo 2 della l.r. 27/2012 dopo le parole: "manufatti stradali" sono inserite le seguenti: "e ferroviari".

Art. 3

Piano regionale della mobilità ciclistica. Sostituzione dell'articolo 3 della l.r. 27/2012

1. L'articolo 3 della l.r. 27/2012 è sostituito dal seguente:

"Art. 3 - Piano regionale della mobilità ciclistica

1. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

2. Il piano regionale della mobilità ciclistica, definito sulla base dei contenuti individuati dall'articolo 5 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica), disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalla città metropolitana, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia".

3. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con cadenza triennale nei termini e con le modalità individuate dall'articolo 5, comma 5 della l. 2/2018.

4. Il piano regionale della mobilità ciclistica è contenuto 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).

5. Il piano regionale della mobilità ciclistica, in coerenza con gli obiettivi del PRIIM, oltre ai contenuti individuati dall'articolo 5 della l. 2/2018:

- a) indica gli obiettivi di ripartizione modale dei trasporti fissando i livelli percentuali minimi da raggiungere mediante l'utilizzo della bicicletta in rapporto ai livelli di traffico complessivi;
- b) indica, per la mobilità ciclistica, obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico da raggiungere sia a livello regionale, sia locale;
- c) indica obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopeditoni favorendo, in particolare, il recupero di:
 - 1) aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
 - 2) aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
 - 3) 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;
 - 4) ponti dismessi e altri manufatti stradali.

6. Nelle fasi di formazione del piano di cui al comma 1 sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.”.

Art. 4

Pianificazione comunale, provinciale e della città metropolitana. Sostituzione dell'articolo 4 della l.r. 27/2012

1. L'articolo 4 della l.r. 27/2012 è sostituito dal seguente:

“Art. 4 - Pianificazione comunale, provinciale e della città metropolitana.

1. I comuni non facenti parte della città metropolitana e la città metropolitana, al fine di definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta nonché di migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni, predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati biciplan, quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS).

2. I biciplan di cui al comma 1, definiti secondo quanto disposto dall'articolo 6 della l. 2/2018, costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

3. La città metropolitana e le province, al fine di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, definiscono gli interventi di pianificazione in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 e con i piani di cui al comma 1. Gli strumenti di pianificazione di cui al presente comma sono elaborati in conformità a quanto disposto dall'articolo 7 della l. 2/2018.

4. I comuni singoli o associati, le province e la città metropolitana assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.”.

Art. 5

Mobility management. Introduzione dell'articolo 4 bis nella l.r. 27/2012

1. Dopo l'articolo 4 della l.r. 27/2012 è inserito il seguente:

“Art. 4 bis - Mobility management

1. La Regione Toscana, in attuazione di quanto previsto dal decreto del Ministro della transizione ecologica 12 maggio 2021 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager):

- a) nomina il mobility manager della Regione con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;
- b) adotta il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) quale strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente.

2. Il mobility manager della Regione Toscana, in coordinamento con gli altri mobility manager aziendali e con i mobility manager d'area operanti a livello regionale, effettua annualmente il monitoraggio di quanto attuato nel territorio regionale in riferimento ai relativi piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), anche al fine di promuovere azioni sinergiche finalizzate ad una continua incentivazione della mobilità sostenibile.”.

Art. 6

Tipologie degli interventi. Modifiche all'articolo 6 della l.r. 27/2012

1. Alla lettera h) del comma 2 dell'articolo 6 della l.r. 27/2012 dopo le parole: “biciclette a noleggio” sono aggiunte le seguenti: “e di condivisione delle biciclette (bike sharing)”.

2. Al comma 3 dell'articolo 6 della l.r. 27/2012 le parole: “provinciali e comunali” sono sostituite dalle seguenti: “di cui agli articoli 3 e 4”.

Art. 7

Soggetti attuatori. Modifiche all'articolo 7 della l.r. 27/2012

1. Al comma 1 dell'articolo 7 della l.r. 27/2012 le parole: "Province e comuni" sono sostituite dalle seguenti: "La città metropolitana, le province e i comuni". Al medesimo comma le parole: "provinciali e comunali" sono sostituite dalle seguenti: "di cui all'articolo 4".
2. Al comma 2 dell'articolo 7 della l.r. 27/2012 dopo le parole: "La Regione," sono inserite le seguenti: "la città metropolitana,". Alla fine del medesimo comma, dopo le parole: "propri dipendenti" sono aggiunte le seguenti: "anche in riferimento agli esiti del monitoraggio di cui all'articolo 4 bis, comma 2".

Art. 8

Sviluppo delle ciclostazioni. Modifiche all'articolo 8 della l.r. 27/2012

1. La rubrica dell'articolo 8 della l.r. 27/2012 è sostituita dalla seguente: "Sviluppo delle ciclostazioni".
2. Il comma 1 dell'articolo 8 della l.r. 27/2012 è sostituito dal seguente:
"1. I comuni sedi di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, come definite all'articolo 2, comma 1, lettera d).".
3. Al comma 2 dell'articolo 8 della l.r. 27/2012 le parole: "stazioni ferroviarie, metropolitane o di autolinee" sono sostituite dalle seguenti: "infrastrutture interessate".

Art. 9

Gestione e manutenzione. Modifiche all'articolo 9 della l.r. 27/2012

1. Al comma 1 dell'articolo 9 della l.r. 27/2012 le parole: "provinciali e comunali, in coerenza con il PRIIM" sono sostituite dalle seguenti: "di cui agli articoli 3 e 4".
2. Al comma 1 bis dell'articolo 9 della l.r. 27/2012 le parole: "Enti locali" sono sostituite dalle seguenti: "Comuni, province, città metropolitana" e dopo la parola "esecuzione" è inserita la seguente: "coordinata". Alla fine del medesimo comma sono aggiunti i seguenti periodi: "Ai fini dell'attuazione degli interventi, gli accordi di cui al periodo precedente individuano il soggetto che svolgerà la funzione di capofila. Nei casi di cui al comma 2 bis gli accordi sono stipulati previa adesione della Regione Toscana.".
3. Il comma 2 dell'articolo 9 della l.r. 27/2012 è sostituito dal seguente:
"2. La Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione straordinaria dei tracciati e dei percorsi ciclabili di cui al comma 1.".
4. Dopo il comma 2 dell'articolo 9 della l.r. 27/2012 è aggiunto il seguente:
"2 bis. Per i tracciati o percorsi ciclabili di interesse regionale, la Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione ordinaria, nella misura massima del novanta per cento dei costi complessivi, nel caso in cui gli accordi di cui al comma 1 bis coinvolgano all'interno di una singola provincia, della città metropolitana o di un'unione di comuni, la totalità dei comuni interessati dal tracciato.".
5. Dopo il comma 2 bis dell'articolo 9 della l.r. 27/2012 è aggiunto il seguente:

“2 ter. Con deliberazione della Giunta regionale sono definite le modalità di concessione, erogazione e rendicontazione dei contributi di cui ai commi 2 e 2 bis nonché, nei casi di mancata o incompleta esecuzione dei lavori, di revoca e restituzione degli stessi.”.

Art. 10

Piano strutturale. Modifiche all'articolo 92 della l.r. 65/2014

1. Prima della lettera a) del comma 5 dell'articolo 92 della legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (Norme per il governo del territorio) è inserita la seguente:

“0a) gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclistica;”.

Relazione illustrativa

La Regione Toscana con legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), nel rispetto delle disposizioni nazionali in materia, ha proceduto a dettare una disciplina organica in merito agli interventi finalizzati a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica sull'intero territorio toscano.

A distanza di quasi dieci anni dall'entrata in vigore della citata legge regionale, si rende opportuno procedere ad un aggiornamento della stessa sia per la necessità di adeguarla alla sopravvenuta normativa nazionale sia per introdurre nuovi elementi ed obiettivi finalizzati a promuovere in modo sempre più efficace la mobilità sostenibile.

Per quanto attiene all'adeguamento alla sopravvenuta disciplina nazionale si rende necessario tenere conto del nuovo quadro, anche di programmazione, delineato dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica) aggiornando i contenuti del piano regionale e della pianificazione degli enti locali, introducendo anche specifici riferimenti alla città metropolitana.

Per quanto attiene, invece, ai contenuti di merito, si ritiene opportuno aggiornare alcune previsioni della legge regionale in parola con la finalità, in particolare: 1) di rendere più incisivo il raggiungimento di specifici obiettivi di ripartizione modale; 2) aggiornare ed implementare la definizione di ciclostazione, favorendone la realizzazione; 3) incentivare, in coerenza con le disposizioni nazionali, lo sviluppo del mobility management; 4) promuovere il servizio di condivisione delle biciclette, la realizzazione di aree a priorità ciclabile e di parcheggi nei pressi dei luoghi pubblici di maggiore interesse; 5) favorire ed incentivare una gestione coordinata degli interventi di manutenzione dei percorsi e dei tracciati, con particolare riferimento a quelli di interesse regionale.

Si ritiene opportuno, infine, in coerenza con le finalità complessive della proposta di legge, introdurre una modifica alla disciplina regionale sul governo del territorio (l.r. 65/2014), con specifico riferimento alle disposizioni relative al piano strutturale, al fine di disporre che quest'ultimo debba prevedere, tra i proprio contenuti, anche gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile ed in particolare la mobilità ciclistica.

Nel dettaglio l'articolato presenta i seguenti contenuti.

Con l'**articolo 1** si implementano le finalità della l.r. 27/2012, modificando l'articolo 1 della stessa, al fine di introdurre in tale sede il principio del perseguimento degli obiettivi di ripartizione modale, nell'ottica complessiva di rafforzare la promozione della mobilità sostenibile. Con il comma 2 dell'articolo 1 si adeguano i conseguenti rinvii normativi, anche in considerazione delle modifiche apportate agli articoli successivi.

Con l'**articolo 2** si introducono alcuni aggiornamenti sia in riferimento alla cilomobilità extraurbana che alla ciclomobilità urbana. Per quanto attiene alla prima si implementa la definizione di "ciclostazioni" ampliandone la portata anche in riferimento ai luoghi nei quali è possibile

realizzarle. Le ciclostazioni vengono definite *“quali centri, dotati di servizi di informazione all’utenza, per il deposito custodito di biciclette, l’assistenza tecnica e l’eventuale servizio di noleggio, da realizzarsi in prossimità di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, per favorire l’intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto”*.

Per quanto attiene alla seconda si introducono tre nuove lettere al comma 2 dell’articolo 2 della l.r. 27/2012 al fine di: 1) promuovere l’uso della bicicletta anche mediante la realizzazione di ciclostazioni e di parcheggi per le biciclette, quest’ultimi da realizzarsi, in particolare, in zone limitrofe ai servizi ed ai luoghi pubblici di maggiore interesse; 2) promuovere la presenza e l’utilizzo del bike-sharing; 3) promuovere la realizzazione di interventi di moderazione del traffico e di aree a priorità ciclabile tese a connettere ed integrare i percorsi ciclabili all’interno dei quartieri e dei centri abitati con le isole ambientali, le zone 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato.

Con l’articolo 3 della Pdl si sostituisce l’attuale articolo 3 della l.r. 27/2012 al fine di adeguare i contenuti della pianificazione regionale a quanto disposto dalla legge nazionale di riferimento (legge n. 2/2018). In particolare, viene introdotto il Piano regionale della mobilità ciclabile che continuerà a fare parte del PRIIM e che, oltre ai contenuti previsti dalla disciplina nazionale, continuerà a perseguire gli ulteriori obiettivi previsti dalla normativa regionale.

Con l’articolo 4 si disciplina, sempre in conformità a quanto disposto dalla l. 2/2018, la pianificazione dei comuni, delle province e della città metropolitana. Si prevede, tra gli altri aspetti, che i comuni non facenti parte della città metropolitana e quest’ultima adottino i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati *biciplan*, quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS).

Con l’articolo 5 della pdl si introduce l’articolo 4 bis nella l.r. 27/2012 al fine di rafforzare le azioni in favore del mobility management. Oltre a prevedere - in attuazione di quanto previsto dal decreto del Ministro della transizione ecologica 12 maggio 2021 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager) - la figura del mobility manager della Regione e l’adozione da parte della stessa del piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), si prevede che il mobility manager della Regione Toscana, in coordinamento con gli altri mobility manager aziendali e con i mobility manager d’area operanti a livello regionale, effettui annualmente il monitoraggio di quanto attuato nel territorio regionale in riferimento ai relativi piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), anche al fine di promuovere azioni sinergiche finalizzate ad una continua incentivazione della mobilità sostenibile.

Con gli articoli 6 e 7 si introducono alcuni adeguamenti conseguenti alle modifiche apportate con gli articoli precedenti.

Con l’articolo 8 si implementa il contenuto dell’articolo 8 della l.r. 27/2012 (sostituendo anche la rubrica) al fine di adeguarlo alla nuova definizione di ciclostazioni introdotta con l’articolo 2.

Con l’articolo 9 si procede a modificare l’articolo 9 della l.r. 27/2012 che disciplina gli aspetti

relativi alla gestione e manutenzione dei tracciati. Le finalità della modifica sono finalizzate a promuovere un più efficace coordinamento tra i diversi enti competenti nell'esecuzione dei lavori di manutenzione. A tal fine si prevede che la Regione, oltre a poter concedere contributi per la manutenzione straordinaria dei percorsi, possa concedere contributi anche per la manutenzione ordinaria (nella misura massima del novanta per cento dei costi complessivi) purché si dia seguito ad accordi (sottoscritti con l'obbligo di individuare un soggetto capofila) che coinvolgano all'interno di una singola provincia, della città metropolitana o di un'unione di comuni, la totalità dei comuni interessati dal tracciato. In tali casi gli accordi prevedono anche la partecipazione della Regione Toscana.

Con l'**articolo 10**, infine, si introduce una modifica alla l.r. 65/2014 al fine di inserire una specifica lettera nell'articolo 92 che disciplina il contenuto dei piani strutturali. In particolare si dispone che tali piani debbano anche contenere gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclistica.

Si specifica, infine, che la presente proposta di legge non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale.

TESTO A FRONTE CON LE MODIFICHE PROPOSTE

PDL - Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012 e 65/2014.

Testo vigente l.r. 27/2012	Proposta di modifica
<i>Art. 1</i> <i>Finalità</i> 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 ciclo-pedonali, 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).	<i>Art. 1</i> <i>Finalità</i> 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 ciclo-pedonali, la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza, motorizzata e non motorizzata, attraverso politiche di moderazione del traffico. 1 bis. La Regione Toscana persegue altresì lo sviluppo della mobilità sostenibile promuovendo l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane che per le attività turistico-ricreative mediante il raggiungimento di specifici obiettivi di ripartizione modale. 2. Gli obiettivi di cui al comma 1 e 1 bis, sono definiti dallo strumento di con gli strumenti della programmazione regionale di cui all'articolo 3 in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica).
<i>Art. 2</i> <i>Obiettivi strategici</i> 1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono: a) la creazione di percorsi e circuiti connessi alla mobilità collettiva;	<i>Art. 2</i> <i>Obiettivi strategici</i> 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

- 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 quali centri, dotati di servizi di informazione all'utenza, per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio, da realizzarsi in prossimità di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, 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.
- c bis) promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane, anche mediante la realizzazione di ciclostazioni e di parcheggi per le biciclette da realizzarsi, in particolare, in zone limitrofe ai servizi ed ai luoghi pubblici di maggiore interesse;**
- c ter) promuovere la presenza e l'utilizzo del bike-sharing quale servizio di condivisione delle biciclette;**
- c quater) promuovere, in raccordo con i biciplan dei comuni di cui all'articolo 4, comma 1, la realizzazione di interventi di moderazione del traffico e di aree a priorità ciclabile tese a connettere ed integrare i percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati con le isole ambientali, le zone 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato.**

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:

- aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- 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;

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:~~

- ~~aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;~~
- ~~aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;~~
- ~~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, finanziabili anche nell'ambito dell'elaborazione dei Piani per la mobilità urbana sostenibile (PUMS), (3) individuando nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.

~~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, finanziabili anche nell'ambito dell'elaborazione dei Piani per la mobilità urbana sostenibile (PUMS), (3) individuando nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.~~

Art. 3

Piano regionale della mobilità ciclistica

1. Il piano regionale della mobilità' ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

2. Il piano regionale della mobilità' ciclistica, definito sulla base dei contenuti individuati dall'articolo 5 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica), disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità' sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalla città metropolitana, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia".

3. Il piano regionale della mobilità' ciclistica è approvato con cadenza triennale nei termini e con le modalità individuate dall'articolo 5, comma 5 della l. 2/2018.

4. Il piano regionale della mobilità ciclistica è contenuto 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).

5. Il piano regionale della mobilità ciclistica, in coerenza con gli obiettivi del PRIIM, oltre ai contenuti individuati dall'articolo 5 della l. 2/2018:

- a) indica gli obiettivi di ripartizione modale dei trasporti fissando i livelli percentuali minimi da raggiungere mediante l'utilizzo della bicicletta in rapporto ai livelli di traffico complessivi;**
- b) indica, per la mobilità ciclistica, obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico da raggiungere sia a livello regionale, sia locale;**
- c) indica obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali favorendo, in particolare, il recupero di:**
 - 1) aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;**
 - 2) aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;**
 - 3) 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;**
 - 4) ponti dismessi e altri manufatti stradali.**

6. Nelle fasi di formazione del piano di cui al comma 1 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 as-

sociazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

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. 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. 4

Pianificazione comunale, provinciale e della città metropolitana.

1. I comuni non facenti parte della città metropolitana e la città metropolitana, al fine di definire gli obiettivi, le strategie e le azioni neces-

sarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta nonché di migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni, predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati biciplan, quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS).

2. I biciplan di cui al comma 1, definiti secondo quanto disposto dall'articolo 6 della l. 2/2018, costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

3. La città metropolitana e le province, al fine di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, definiscono gli interventi di pianificazione in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 e con i piani di cui al comma 1. Gli strumenti di pianificazione di cui al presente comma sono elaborati in conformità a quanto disposto dall'articolo 7 della l. 2/2018.

4. I comuni singoli o associati, le province e la città metropolitana assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.

Art. 4 bis
Mobility management

1. La Regione Toscana, in attuazione di quanto previsto dal decreto del Ministro della transizione ecologica 12 maggio 2021 (Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager):

- a) nomina il mobility manager della Regione con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;**
- b) adotta il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) quale strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-**

lavoro del personale dipendente.

2. Il mobility manager della Regione Toscana, in coordinamento con gli altri mobility manager aziendali e con i mobility manager d'area operanti a livello regionale, effettua annualmente il monitoraggio di quanto attuato nel territorio regionale in riferimento ai relativi piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL), anche al fine di promuovere azioni sinergiche finalizzate ad una continua incentivazione della mobilità sostenibile.

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.

Articolo non sottoposto a modifiche.

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

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.

- 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 **e di condivisione delle biciclette (bike sharing);**
 - 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 **di cui agli articoli 3 e 4 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. **La città metropolitana**, le province e i comuni realizzano gli interventi previsti dai piani **di cui all'articolo 4 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, **la città metropolitana**, le province e i comuni adottano misure idonee ad incrementare l'uso della bicicletta da parte dei propri dipendenti **anche in riferimento agli esiti del monitoraggio di cui all'articolo 4 bis, comma 2.**

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.

1 bis. Enti locali, consorzi di bonifica e altri enti pubblici possono stipu-

Art. 8

Disposizioni particolari per i comuni

Sviluppo delle ciclostazioni

1. I comuni sedi di **aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri** provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di **ciclostazioni, come definite all'articolo 2, comma 1, lettera d).** ~~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 infrastrutture interessate.**

Art. 9

Gestione e manutenzione

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani **di cui agli articoli 3 e 4** 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.

1 bis. ~~Enti locali~~ **Comuni, province, città metropolitana,** consorzi di

lare specifici accordi per l'esecuzione, da parte dei medesimi enti o consorzi che già svolgono attività di manutenzione nell'ambito dell'esercizio delle funzioni istituzionali nelle aree di competenza, di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria per ciascun tracciato o percorso ciclabile. (4)

bonifica e altri enti pubblici possono stipulare specifici accordi per l'esecuzione **coordinata**, da parte dei medesimi enti o consorzi che già svolgono attività di manutenzione nell'ambito dell'esercizio delle funzioni istituzionali nelle aree di competenza, di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria per ciascun tracciato o percorso ciclabile. (4) **Ai fini dell'attuazione degli interventi, gli accordi di cui al periodo precedente individuano il soggetto che svolgerà la funzione di capofila. Nei casi di cui al comma 2 bis gli accordi sono stipulati previa adesione della Regione Toscana.**

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

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

2. La Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione straordinaria dei tracciati e dei percorsi ciclabili di cui al comma 1.

2 bis. Per i tracciati o percorsi ciclabili di interesse regionale, la Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione ordinaria, nella misura massima del novanta per cento dei costi complessivi, nel caso in cui gli accordi di cui al comma 1 bis coinvolgano all'interno di una singola provincia, della città metropolitana o di un'unione di comuni, la totalità dei comuni interessati dal tracciato.

2 ter. Con deliberazione della Giunta regionale sono definite le modalità di concessione, erogazione e rendicontazione dei contributi di cui ai commi 2 e 2 bis nonché, nei casi di mancata o incompleta esecuzione dei lavori, di revoca e restituzione degli stessi.

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. *(I)*

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.

Articolo non sottoposto a modifiche

Articolo non sottoposto a modifiche

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.

Testo vigente l.r. 65/2014

Proposta di modifica

Art. 92

- Piano strutturale

1. Il piano strutturale si compone del quadro conoscitivo, dello statuto del territorio di cui all'articolo 6 e della strategia dello sviluppo sostenibile.

2. Il quadro conoscitivo comprende l'insieme delle analisi necessarie a qualificare lo statuto del territorio e a supportare la strategia dello sviluppo

Art. 92

- Piano strutturale

1. Il piano strutturale si compone del quadro conoscitivo, dello statuto del territorio di cui all'articolo 6 e della strategia dello sviluppo sostenibile.

2. Il quadro conoscitivo comprende l'insieme delle analisi necessarie a qualificare lo statuto del territorio e a supportare la strategia dello sviluppo

sostenibile.

3. Lo statuto del territorio contiene, specificando rispetto al PIT, al PTC e al PTCM:

- a) il patrimonio territoriale comunale, e le relative invarianti strutturali, di cui all'articolo 5;
- b) la perimetrazione del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 4;
- c) la perimetrazione dei centri e dei nuclei storici e dei relativi ambiti di pertinenza di cui all'articolo 66;
- d) la ricognizione delle prescrizioni del PIT, del PTC e del PTCM;
- e) le regole di tutela e disciplina del patrimonio territoriale, comprensive dell'adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT;
- f) i riferimenti statutari per l'individuazione delle UTOE e per le relative strategie.

4. La strategia dello sviluppo sostenibile definisce:

- a) l'individuazione delle UTOE;
- b) gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale e gli obiettivi specifici per le diverse UTOE;
- c) le dimensioni massime sostenibili dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni collegate agli interventi di trasformazione urbana come definiti dal regolamento di cui all'articolo 130, previste all'interno del territorio urbanizzato, articolate per UTOE e per categorie funzionali;
- d) i servizi e le dotazioni territoriali pubbliche necessarie per garantire l'efficienza e la qualità degli insediamenti e delle reti infrastrutturali, nel rispetto degli standard di cui al d.m. 1444/1968, articolati per UTOE;
- e) gli indirizzi e le prescrizioni da rispettare nella definizione degli assetti territoriali e per la qualità degli insediamenti, ai sensi degli articoli 62 e 63, compresi quelli diretti a migliorare il grado di accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;
- f) gli obiettivi specifici per gli interventi di recupero paesaggistico-ambientale, o per azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);
- g) gli ambiti di cui all'articolo 88, comma 7, lettera c), gli ambiti di cui all'articolo 90, comma 7, lettera b), o gli ambiti di cui all'articolo 91,

sostenibile.

3. Lo statuto del territorio contiene, specificando rispetto al PIT, al PTC e al PTCM:

- a) il patrimonio territoriale comunale, e le relative invarianti strutturali, di cui all'articolo 5;
- b) la perimetrazione del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 4;
- c) la perimetrazione dei centri e dei nuclei storici e dei relativi ambiti di pertinenza di cui all'articolo 66;
- d) la ricognizione delle prescrizioni del PIT, del PTC e del PTCM;
- e) le regole di tutela e disciplina del patrimonio territoriale, comprensive dell'adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT;
- f) i riferimenti statutari per l'individuazione delle UTOE e per le relative strategie.

4. La strategia dello sviluppo sostenibile definisce:

- a) l'individuazione delle UTOE;
- b) gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale e gli obiettivi specifici per le diverse UTOE;
- c) le dimensioni massime sostenibili dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni collegate agli interventi di trasformazione urbana come definiti dal regolamento di cui all'articolo 130, previste all'interno del territorio urbanizzato, articolate per UTOE e per categorie funzionali;
- d) i servizi e le dotazioni territoriali pubbliche necessarie per garantire l'efficienza e la qualità degli insediamenti e delle reti infrastrutturali, nel rispetto degli standard di cui al d.m. 1444/1968, articolati per UTOE;
- e) gli indirizzi e le prescrizioni da rispettare nella definizione degli assetti territoriali e per la qualità degli insediamenti, ai sensi degli articoli 62 e 63, compresi quelli diretti a migliorare il grado di accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;
- f) gli obiettivi specifici per gli interventi di recupero paesaggistico-ambientale, o per azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);
- g) gli ambiti di cui all'articolo 88, comma 7, lettera c), gli ambiti di cui all'articolo 90, comma 7, lettera b), o gli ambiti di cui all'articolo 91,

comma 7, lettera b).

5. Il piano strutturale contiene altresì:

- a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;
- b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale;
- c) l'individuazione degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);
- d) la mappatura dei percorsi accessibili fondamentali per la fruizione delle funzioni pubbliche urbane;
- e) le misure di salvaguardia.

6. Le misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione del piano strutturale, fino all'approvazione o all'adeguamento del piano operativo e, comunque, per un periodo non superiore a tre anni dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione del piano strutturale.

7. Il piano strutturale non ha valenza conformativa della disciplina dell'uso del suolo, ad eccezione dell'indicazione degli ambiti di cui al comma 4, lettera g), e delle misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e).

comma 7, lettera b).

5. Il piano strutturale contiene altresì:

0a) gli obiettivi in termini di infrastrutture e servizi finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclistica;

- a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;
- b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale;
- c) l'individuazione degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);
- d) la mappatura dei percorsi accessibili fondamentali per la fruizione delle funzioni pubbliche urbane;
- e) le misure di salvaguardia.

6. Le misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione del piano strutturale, fino all'approvazione o all'adeguamento del piano operativo e, comunque, per un periodo non superiore a tre anni dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione del piano strutturale.

7. Il piano strutturale non ha valenza conformativa della disciplina dell'uso del suolo, ad eccezione dell'indicazione degli ambiti di cui al comma 4, lettera g), e delle misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e).

RELAZIONE TECNICO – FINANZIARIA

Proposta di legge d'iniziativa consiliare

Oggetto:

Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012 e 65/2014

Soggetto proponente:

Primo firmatario: Vincenzo Ceccarelli

Copertura finanziaria:

- ☐ Oneri a carico del bilancio regionale. Attuazione amministrativa di competenza della struttura gestionale della Giunta regionale.
- ☐ Oneri a carico del bilancio del Consiglio regionale. Attuazione amministrativa di competenza del Segretariato generale del Consiglio

Tipologia della proposta di legge

Il Settore/Soggetto di competenza dell'ambito di intervento indica se la proposta di legge:

- ☐ prevede spese a carattere continuativo e non obbligatorio, determinando gli obiettivi da raggiungere, le procedure da seguire e le caratteristiche dei relativi interventi regionali, che comportano la quantificazione dell'onere annuale previsto per ciascuno degli esercizi compresi nel bilancio di previsione del Consiglio - o in alternativa del bilancio regionale - rinviando ai successivi bilanci annuali e pluriennali del Consiglio - o in alternativa del bilancio regionale - la decisione in ordine alle risorse da destinare a tali finalità (art. 13, comma 1, lett. a) l.r. 1/2015)
- ☐ dispone spese a carattere annuale o pluriennale (art. 13, comma 1, lett. b) l.r. 1/2015) sul bilancio del Consiglio - o in alternativa del bilancio regionale - indicando l'ammontare complessivo della spesa e la quota relativa a ciascuno degli esercizi compresi nel bilancio di previsione in corso ed a quelli successivi ai quali si rinvia per la relativa copertura finanziaria
- ☐ prevede spese a carattere obbligatorio che definiscono l'attività e gli interventi regionali in modo tale da predeterminarne indirettamente l'ammontare dei relativi stanziamenti, attraverso il riconoscimento a terzi del diritto ad ottenere prestazioni finanziarie o mediante la creazione di automatismi di spesa (art. 13, comma 1, lett. c), l.r. 1/2015)
- ☐ varia il gettito delle entrate (art. 13, comma 1, lett. d) l.r. 1/2015)
- ☒ **non si prevedono spese a carico del bilancio della Regione Toscana/del Consiglio Regionale.**

Spazio per nota esplicativa elementi relativi alla fattispecie sopra selezionata

Non si prevedono spese a carico del bilancio della Regione Toscana/del Consiglio Regionale.

Oneri finanziari previsti dall'approvazione della proposta di legge :

Il Settore/Soggetto di competenza dell'ambito di intervento della proposta di legge illustra i criteri ed il metodo utilizzato per :

- ☐ quantificare nuovi oneri a carico del bilancio triennale derivanti dalla proposta di legge
- ☐ quantificare il costo o il risparmio complessivo derivante della proposta in esame sul bilancio triennale in vigore
- ☐ quantificare il costo o il risparmio complessivo derivante della proposta in esame sui futuri esercizi finanziari
- ☐ dimostrare l'eventuale invarianza di spesa
- ☐ puntualizzare nel dettaglio le singole voci di incremento e/o di riduzione di spesa
- ☐ esplicitare il metodo seguito per la definizione degli oneri finanziari che derivano dalla proposta in esame
- ☐ individuare la tipologia di spesa/entrata di parte corrente o in conto capitale
- ☐ attestare la sussistenza della clausola di non onerosità
- ☐

La proposta di legge produce sulle previsioni attuali del bilancio finanziario:

	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Totale
Missione				
Programma				
Titolo				
Totale	0	0	0	0

Spazio per nota esplicativa elementi relativi alla fattispecie sopra selezionata

Metodologie di quantificazione utilizzate:

Analisi qualitativa

La Regione Toscana con legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), nel rispetto delle disposizioni nazionali in materia, ha proceduto a dettare una disciplina organica in merito agli interventi finalizzati a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica sull'intero territorio toscano. A distanza di quasi dieci anni dall'entrata in vigore della citata legge regionale, con la presente proposta di legge, si procede ad aggiornare la stessa sia per la necessità di adeguarla alla sopravvenuta normativa nazionale sia per introdurre nuovi elementi ed obiettivi finalizzati a promuovere in modo sempre più efficace la mobilità sostenibile.

Spazio per nota esplicativa elementi relativi alla fattispecie sopra indicata

Copertura finanziaria:

Il Settore Bilancio e Finanze sulla base della quantificazione egli oneri previsti dalla proposta di legge verifica la possibile

- ☐ variazione al bilancio finanziario con riduzione dello stanziamento su altre Missioni e Programmi
- ☐ utilizzo delle risorse stanziato sul bilancio finanziario del Consiglio regionale nel fondo speciale per far fronte agli oneri derivanti da provvedimenti legislativi di iniziativa consiliare che si perfezionano dopo l'approvazione del bilancio del Consiglio (se grava sul bilancio regionale la verifica la deve fare il Settore competente in materia di bilancio della Giunta)
- ☐ invarianza della spesa dando atto che la copertura finanziaria sussiste sulle attuali previsioni o mediante contestuale compensazione nell'ambito della medesima Missione e Programma
- ☐ il fondo di riserva per spese imprevedute relative ad iniziative di legge destinate a far fronte ad eventi straordinari e sopravvenuti dopo l'approvazione del bilancio del consiglio regionale e che in ogni caso non impegnano bilanci futuri con carattere di continuità
- ☐ variazione al bilancio finanziario con risorse reperite tramite incremento del trasferimento concernente il proprio fabbisogno da parte del bilancio regionale
- ☐ variazione al bilancio finanziario con risorse reperite tramite nuove entrate o incremento di quelle già previste
- ☐ copertura di minori entrate con contestuale variazione al bilancio finanziario vigente per conseguenziali riduzioni di previsioni di spesa
- ☐ imputazione sugli esercizi successivi a quelli considerati dal bilancio di previsione purché i relativi oneri abbiano nel tempo un andamento costante o raggiungano l'importo maggiore nel periodo considerato dal bilancio di previsione (art. 14 comma 5 l.r. 1/2015)

Sulla base dei criteri di cui sopra il Settore bilancio e finanze quantifica l'incremento o la riduzione che la proposta di legge produce sulle previsioni attuali del bilancio finanziario :

	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Totale
Missione				
Programma				
Titolo				
Totale	0	0	0	0

Spazio per nota esplicativa elementi relativi alla fattispecie sopra indicata

SCHEDA AIUTI DI STATO

Amministrazione proponente: Regione

(indicare se: Regione, Ente, Agenzia, ecc)

Tipologia del provvedimento: Legge regionale

(legge regionale, emendamenti, ecc.)

Descrizione dell'intervento: La Regione Toscana con legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), nel rispetto delle disposizioni nazionali in materia, ha proceduto a dettare una disciplina organica in merito agli interventi finalizzati a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica sull'intero territorio toscano. A distanza di quasi dieci anni dall'entrata in vigore della citata legge regionale, con la presente proposta di legge, si procede ad aggiornare la stessa sia per la necessità di adeguarla alla sopravvenuta normativa nazionale sia per introdurre nuovi elementi ed obiettivi finalizzati a promuovere in modo sempre più efficace la mobilità sostenibile.

(indicare l'obiettivo principale, la durata, stanziamento complessivo, stanziamento annuale, ammontare stimato per beneficiario)

I SEZIONE: CRITERI PER VERIFICARE L'EVENTUALE PRESENZA DI UN AIUTO DI STATO

1. RISORSE PUBBLICHE

- 1.a. *Impiego di risorse pubbliche*

SI

NO

1.a1 ☐ il vantaggio è concesso a valere su risorse del bilancio pubblico delle Autorità nazionali o del bilancio di altri enti pubblici sulla cui destinazione le Autorità nazionali esercitano la propria discrezionalità (es.: statali, regionali, Fondi Strutturali e di Investimento europei (SIE)); oppure

1.a2 ☐ il vantaggio è concesso a valere su risorse che non originano direttamente o indirettamente dall'Autorità pubblica, ma che originano da soggetti privati e sulle quali tuttavia l'Autorità pubblica esercita il controllo in termini di influenza dominante sulla destinazione d'uso delle stesse (es.tributi parafiscali o contributi privati resi obbligatori da un atto dell'Autorità pubblica).

☐ Altro (specificare):

FORSE

(specificare dubbi):

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 1.a, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi all'origine statale delle risorse forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01 sulla nozione di Aiuto di Stato.

Nel caso venga risposto SI al punto 1.a si prosegue la compilazione della scheda.

- 1.b. *Risorse imputabili all'autorità pubblica*

SI

NO

☐ il vantaggio è concesso direttamente dall'Autorità pubblica in quanto parte integrante dell'amministrazione pubblica [è il caso di risposta positiva al punto 1.a.1]; oppure

☐ il vantaggio è concesso attraverso intermediari (istituti di credito, agenzie, società finanziarie) che agiscono sotto il controllo dell'Autorità pubblica (azionariato, diritti di voto, nomine del presidente e dei membri dei rispettivi consigli d'amministrazione) o su direttiva dell'Autorità pubblica.

☐ Altro (specificare):

FORSE

(specificare dubbi):

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 1.b, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi all'origine statale delle risorse forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01 sulla nozione di Aiuto di Stato.

Se si è risposto **NO** ad entrambi i punti 1.a e 1.b, **non** compilare i successivi punti 2 e 3.

2. BENEFICIARI E SELETTIVITÀ

Le norme in materia di aiuti di Stato si applicano solo se il beneficiario è **un'impresa**. Per impresa si intende qualsiasi ente che esercita **attività economica**, ovvero una attività che consiste nell'offrire beni e servizi in un mercato, a prescindere dal suo stato giuridico (pubblico o privato) e dalle modalità di finanziamento, nonché dal conseguimento dello scopo di lucro.

- 2.a Attività economica

L'aiuto viene concesso in relazione ad un'attività economica?

☐ SI☐ NO

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 2.a, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi alla nozione di impresa e di attività economica forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01 sulla nozione di Aiuto di Stato.

- 2.b. Presenza di selettività

☐ SI☐ NO

La misura è selettiva perché avvantaggia in via diretta o indiretta solo alcune tipologie di imprese.

Indicare se la selettività riguarda imprese individuate per:

☐ identità (aiuti ad hoc);

☐ dimensione;

☐ settore economico o attività (indicare quali : _____);

- ☐ area geografica¹ (indicare quale: _____);
- ☐ altre caratteristiche pre-determinate (ad esempio regimi rivolti solo a determinati soggetti giuridici, o solo ad imprese neo-costituite, ecc...);
- ☐ caso di finanziamento pubblico di infrastrutture ad utilizzo commerciale, attraverso la limitazione, di diritto o di fatto, dell'accesso all'infrastruttura solo a taluni utenti commerciali.
- ☐ Altro (specificare): _____
- _____
- _____

FORSE

(specificare dubbi): _____

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 2.b, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi alla selettività forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01 sulla nozione di Aiuto di Stato.

Se si è risposto **NO** al presente punto 2, **non** compilare il successivo punto 3.

Se si è risposto **SI** ad entrambi i punti **1 e 2** compilare il successivo punto 3 per verificare la presenza di un aiuto di Stato.

SI

NO

3. VANTAGGIO ECONOMICO

Il **vantaggio economico** è un beneficio che una impresa non avrebbe potuto ottenere sul mercato (di norma perchè lo Stato ha concesso il vantaggio gratuitamente o contro una remunerazione insufficiente).

¹ Si ricorda che il diritto europeo fa divieto di condizionare le misure di aiuto all'obbligo per il beneficiario di avere la propria sede nello Stato membro interessato o di essere stabilito prevalentemente in questo Stato, fermo restando il principio di territorialità in base al quale l'attività dell'Amministrazione regionale per sé si rivolge al proprio territorio di competenza.. Le misure di aiuto potranno pertanto rivolgersi ad imprese aventi unità operativa sul territorio regionale ma non potranno richiedere alle imprese beneficiarie di avervi sede legale

Per **impresa** si intende qualsiasi ente che esercita un'attività economica ai sensi della normativa europea e della Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01.

Se si è riposto SI:

Indicare lo strumento di aiuto che conferisce il vantaggio:

- ☐ sovvenzione diretta (contributi o sovvenzioni a fondo perduto);
- ☐ abbuono di interessi (contributo in conto interessi);
- ☐ agevolazioni fiscali (es. detrazioni d'imposta, riduzione della base imponibile, riduzione dell'aliquota);
- ☐ differimento dell'imposta (esoneri fiscali, ammortamento accelerato);
- ☐ riduzione dei contributi di previdenza sociale (oneri sociali e previdenziali);
- ☐ estinzione o riduzione del debito;
- ☐ cessioni di beni o servizi a prezzi inferiori a quelli di mercato;
- ☐ garanzia (concessione di garanzie a condizioni più favorevoli di quelle di mercato);
- ☐ prestito agevolato (mutuo a tasso agevolato);
- ☐ riduzione del rischio collegato ad un investimento in un'impresa o in una serie di imprese;
- ☐ finanziamento del rischio collegato ad un investimento in grandi imprese o imprese quotate nel listino ufficiale di una borsa valori o di un mercato regolamentato;
- ☐ partecipazione al capitale (l'apporto di nuovo capitale all'impresa si effettua in circostanze che non sarebbero accettabili per un investitore privato operante nelle normali condizioni di mercato);
- ☐ compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale, che non rispetta tutte e 4 le condizioni Altmark;
- ☐ nel caso delle infrastrutture:
 - ☐ per il Proprietario: riduzione dei costi di costruzione, estensione o ammodernamento;
 - ☐ per il Gestore: sollevamento da taluni oneri che il contratto di concessione riporrebbe in capo al gestore;
 - ☐ per l'Utente: condizioni agevolate per l'accesso e la fruizione dell'infrastruttura.

Altro (specificare): _____

FORSE

(specificare dubbi): _____

In caso in cui si intenda rispondere **NO** al punto 3, si raccomanda in particolare un'attenta verifica dei chiarimenti relativi al vantaggio forniti nella Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01 sulla nozione di Aiuto di Stato.

In presenza dei requisiti di cui ai punti 1, 2 e 3 occorre presupporre che sia soddisfatto anche il criterio relativo alla potenziale distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi, fatti salvi i casi di cui alla Comunicazione della Commissione europea UE 2016/C 262/01. In presenza dei requisiti di cui ai punti 1, 2 e 3 l'eventuale esclusione della distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi necessita di una indagine approfondita che non può essere fatta nel contesto della presente check-list.

II SEZIONE: INDIVIDUAZIONE DEGLI STRUMENTI DI COMPATIBILITÀ E DELLE PROCEDURE AI FINI DELLA LEGALITÀ.

☐ **de minimis** ai sensi del Regolamento (UE) n. 1407/2013

☐ **esenzione** dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi del Regolamento (UE) 651/2014 (regolamento generale di esenzione per categoria) - specificare sezione e articoli pertinenti _____

☐ **notifica preventiva**, a seguito della decisione favorevole della Commissione, ai sensi degli Orientamenti e delle Linee guida di settore:

o indicare gli orientamenti di settore: _____

In mancanza di Orientamenti o linee guida specificare la disciplina di riferimento dell'aiuto in oggetto:

☐ **disposizione diretta del Trattato (TFUE)**

o articolo 93

o articolo 107.2 - specificare la lettera pertinente: _____

o articolo 107.3 - specificare la lettera pertinente: _____

□ *disciplina sui Servizi di Interesse Economico Generale (SIEG):*

o Regolamento (UE) n. 360/2012 (SIEG)

o Decisione 2012/21/UE di esenzione degli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di SIEG;

o Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70

o Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2012/C 8/O3)

□ *Casi di pre notifica*

Supporto del Distinct Body

SI

NO

Indicare per quale sezione e/o punto/i specifico/i si è richiesto il supporto del Distinct Body:

Parere del Distinct Body

SI

NO

Se si è risposto FORSE ad una delle precedenti domande, il supporto del Distinct Body deve essere richiesto dagli uffici responsabili della compilazione della scheda e il parere reso dal Distinct Body deve essere allegato al modulo di notifica sulla piattaforma SANI2, alla richiesta al DPE di valutazione preliminare e sommaria delle misure GBER e ad ogni altra richiesta di parere che l'ufficio che predispone la misura di aiuto intende sottoporre al DPE.