



# **Pianificare le reti ciclabili la Legge regionale n. 27/2012**

*02 Febbraio 2018*

*Dott. Alessandro Romei  
Direzione Politiche mobilita', infrastrutture e trasporto pubblico locale  
Settore Trasporto Pubblico Locale*

La **legge 366/1998** prevede che le **regioni** provvedano a redigere il **piano di riparto dei contributi sulla base dei progetti presentati da comuni e province**, evidenziando come **priorità** i collegamenti con edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate a servizi, con le strutture socio sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.

Il **D.M. 557 del 30.11.1999** prevede che gli enti locali si dotino di **strumenti di pianificazione e di progettazione**, e in particolare di un **piano della rete degli itinerari ciclabili**, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare.

La Regione Toscana è stata tra le prime regioni italiane a dare attuazione alle leggi nazionali che regolano gli interventi nel settore della mobilità ciclabile, con la L.R. 06.06.2012, n.27 “**Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica**” finalizzata a promuovere l’“utilizzo della bicicletta in Toscana, individuando la bicicletta quale **mezzo di trasporto alternativo** a quelli motorizzati e come **mezzo di prevenzione sanitaria e di socialità**, volta a realizzare obiettivi di **intermodalità**, tesi a favorire “una **migliore fruizione del territorio**” e “uno **sviluppo infrastrutturale** con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo”.



## Art. 1 - Finalità

### Obiettivi:

- **intermodalità,**
- migliore **fruizione del territorio**
- **sviluppo infrastrutturale**
- **sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta,** sia in ambito urbano che extraurbano

### Attraverso:

- creazione di una **rete ciclabile** regionale
- realizzazione di **percorsi ciclabili** e ciclopedonali,
- interventi per **coesistenza** dell'utenza



*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

### Ciclomobilità extraurbana:

- **percorsi** e circuiti connessi alla **mobilità collettiva**;
- rete, interconnessa, protetta e dedicata, di **itinerari ciclabili** e ciclopedonali (valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico), **rete di servizi** e strutture dedicate.
- **percorsi** dedicati e strutture di supporto in **ambiente rurale e montani**
- rete di **ciclostazioni**

### Ciclomobilità urbana:

- **incremento della rete ciclabile** esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete;
- **messa in sicurezza**, anche attraverso specifica segnalazione;
- connessione con il sistema della **mobilità collettiva**.

### Recupero:

Il recupero e la riqualificazione di vecchie infrastrutture inutilizzate e di vecchi manufatti stradali in disuso



# L.R. 27/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”

## GLI OBIETTIVI STRATEGICI

P.R.L.L.M.

### *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

La programmazione regionale della mobilità ciclabile è contenuta nel **piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM)**.

#### Il PRIIM indica:

- obiettivi di **intermodalità** da raggiungere;
- obiettivi e strategie per la **riconversione** in percorsi ciclabili e ciclopedonali;
- 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**) (*testo modificato con l.r. 31 marzo 2017, n. 15, art. 95*)

**Il PRIIM individua il sistema ciclabile di scala regionale**, quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.



# L.R. 27/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”

## LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE

P.R.I.I.M.

### 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.

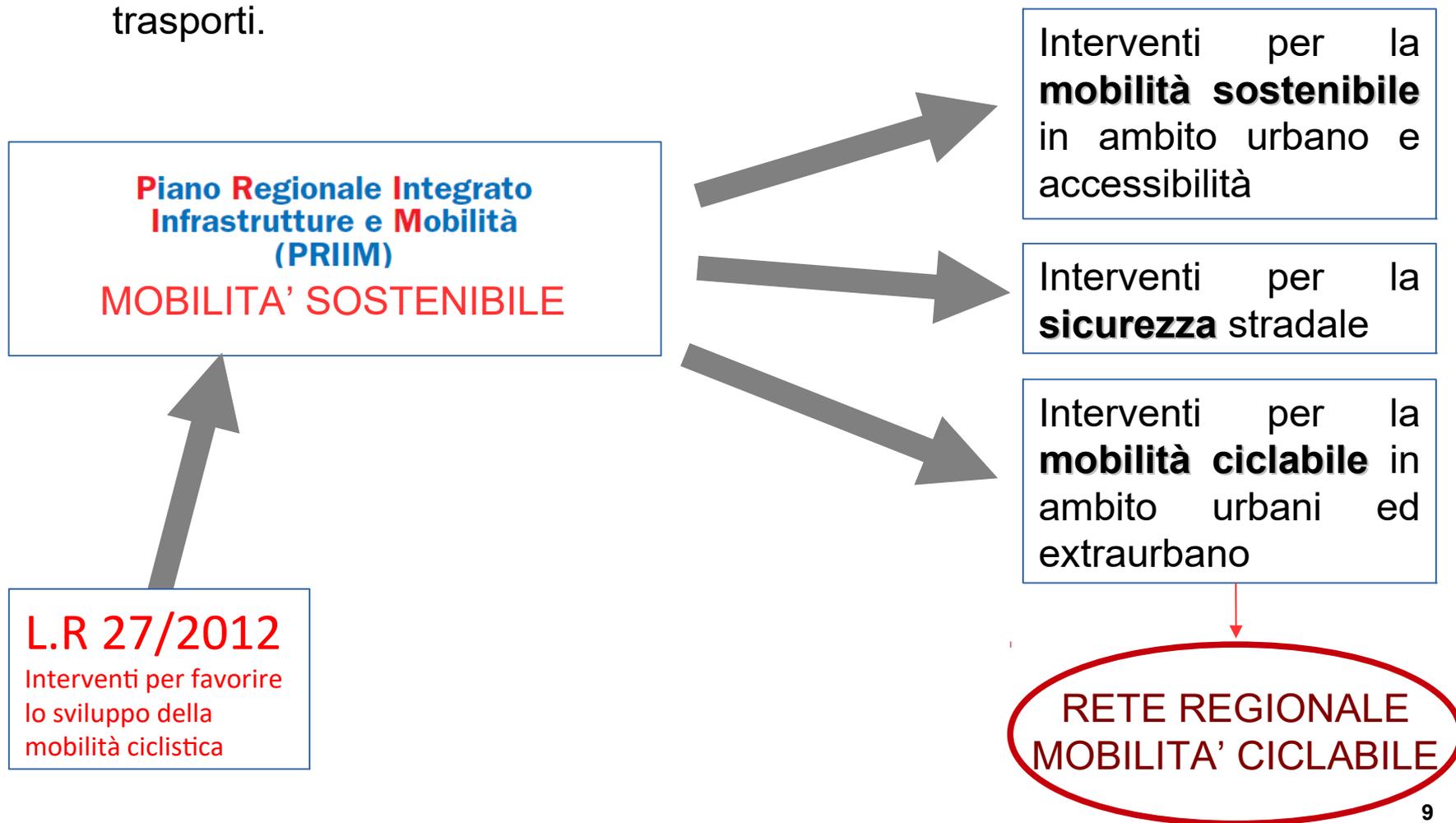
4. Nelle fasi di formazione del PRIIM e dei suoi eventuali aggiornamenti, in conformità alle procedure previste dalla l.r. 55/2011, per quanto attiene alla mobilità ciclistica, sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

5. Il PRIIM indica criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, 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.



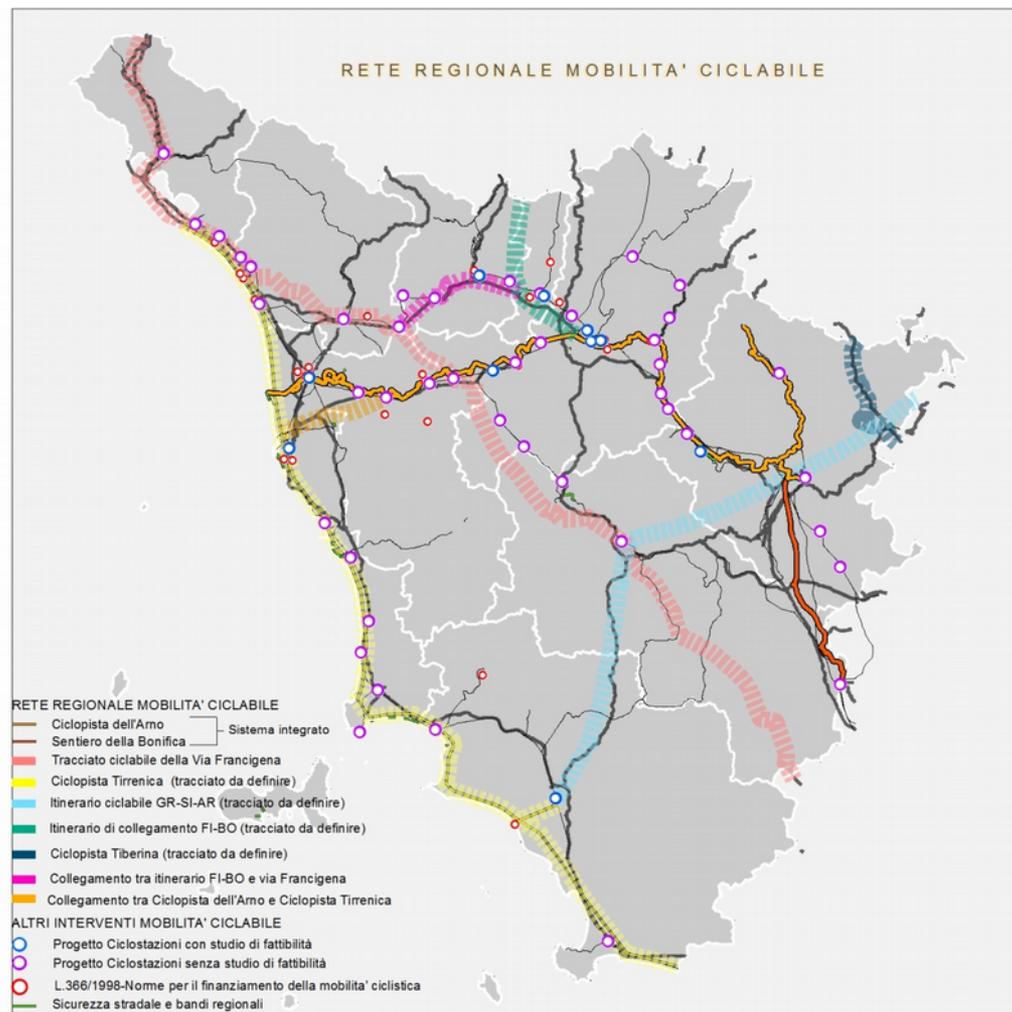
# IL PRIIM – GLI OBIETTIVI E LE AZIONI DI PIANO

Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (Priim), istituito con L.R. 55/2011, costituisce lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti.



## Classificazione della rete regionale della mobilità ciclabile (PRIIM):

- ✓ **Sistema integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della bonifica**
- ✓ **Ciclopista Tirrenica**
- ✓ **Tracciato ciclabile della Via Francigena**
- ✓ **Itinerario ciclabile Grosseto-Siena-Arezzo collegamento Adriatico**
- ✓ **Itinerario di collegamento FI-BO (VR-FI)**
- ✓ **Ciclopista Tiberina**
- ✓ **Collegamento tra itinerario FI-BO e via Francigena**
- ✓ **Collegamento tra Ciclopista dell'Arno e Ciclopista Tirrenica**
- ✓ **Rete regionale delle Ciclostazioni**



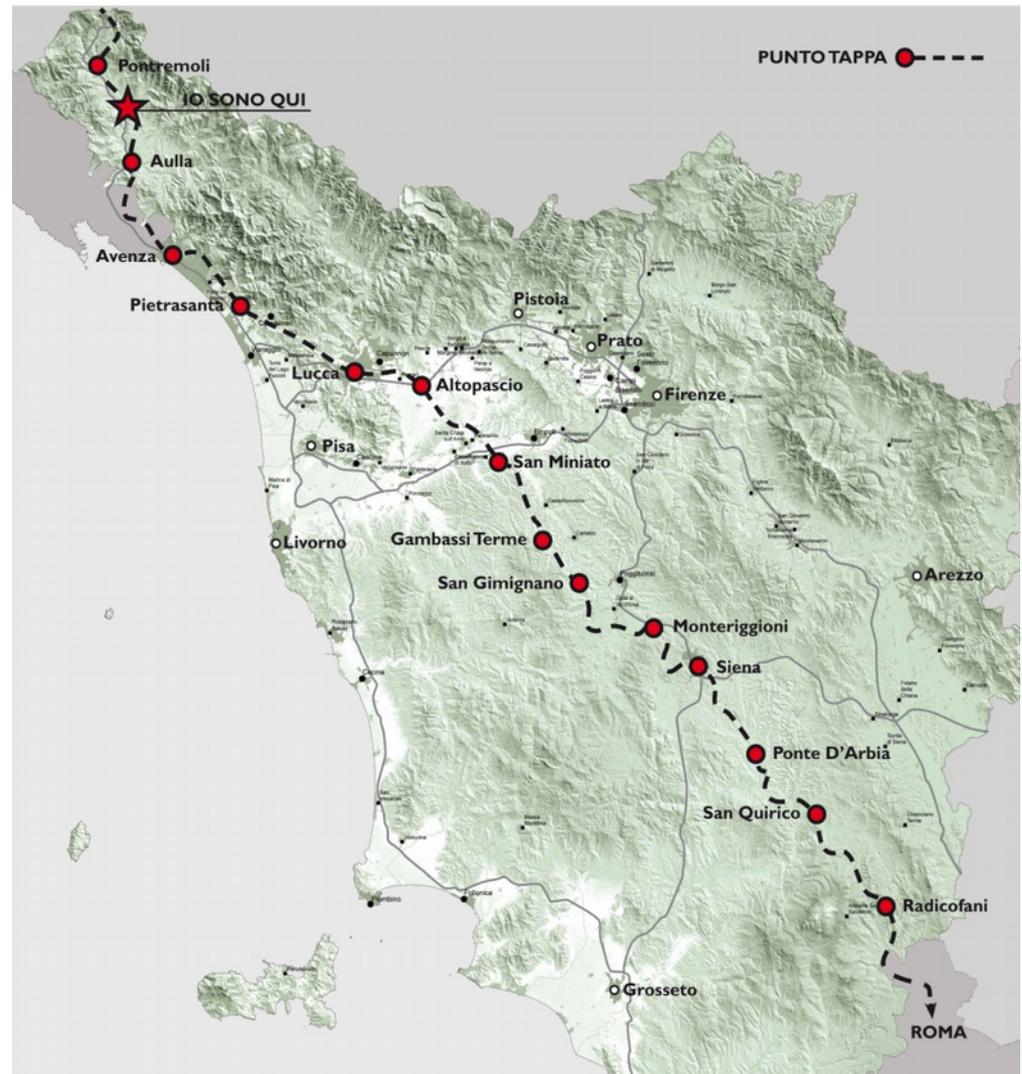


# TRACCIATO CICLABILE DELLA VIA FRANCIGENA



La via Francigena si snoda sul territorio toscano attraversando luoghi di sicuro interesse religioso, culturale e turistico.

In auto, a piedi, **in bicicletta**, a cavallo, **380 km**, **39 Comuni** attraversati, più di **1000** le strutture ricettive.





# SISTEMA INTEGRATO CICLOPISTA DELL'ARNO - SENTIERO DELLA BONIFICA

Percorso ciclabile lungo il Fiume Arno, dalla sorgente alla foce, oltre al collegamento con la Val di Chiana, per una lunghezza di circa 430 km coinvolgendo 4 province e più di 60 Comuni

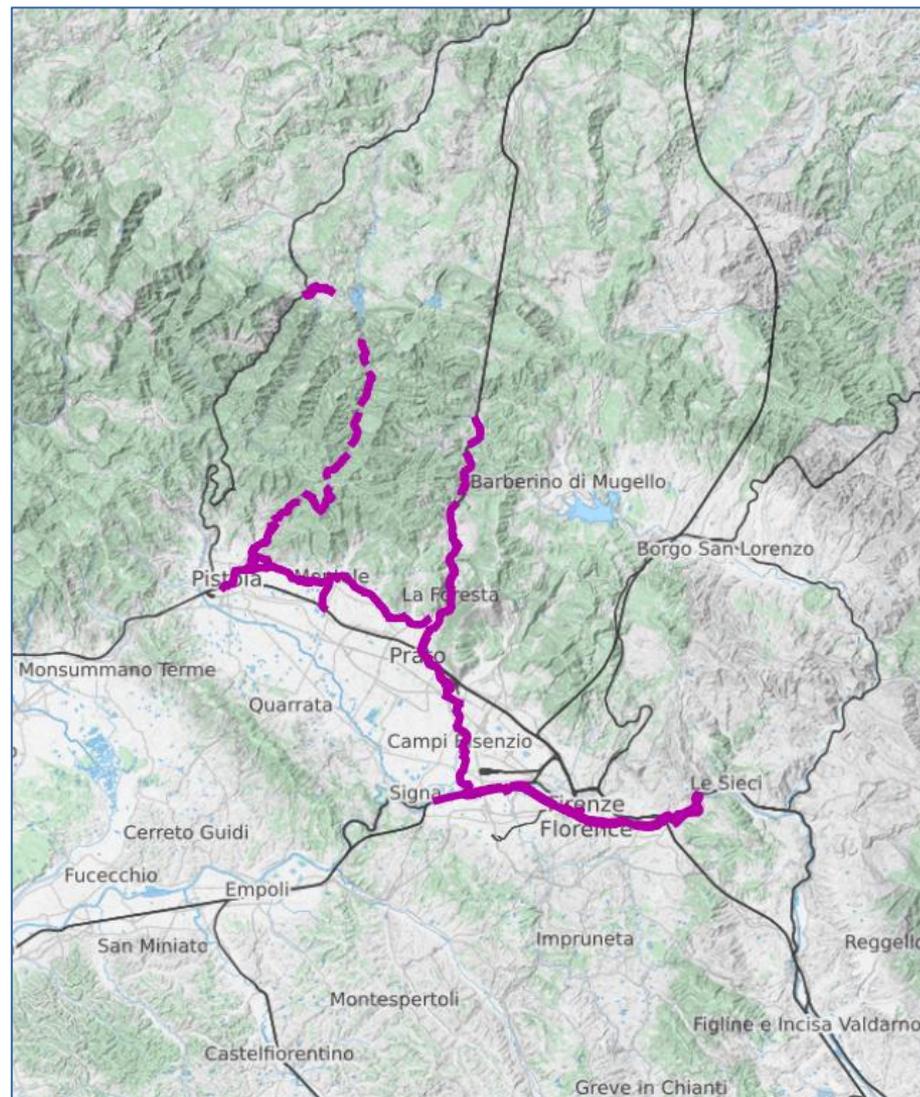


## Itinerario proposto



- Ciclovìa di interesse nazionale (eurovelo 7) inserita all'interno della legge di stabilità 2016 per eventuali finanziamenti;
- È stato realizzato lo studio di prefattibilità per la richiesta di finanziamento al Ministero;
- In questa fase viene finanziata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica (ex preliminare).

## Tratto toscano





# CICLOPISTA TIRRENICA

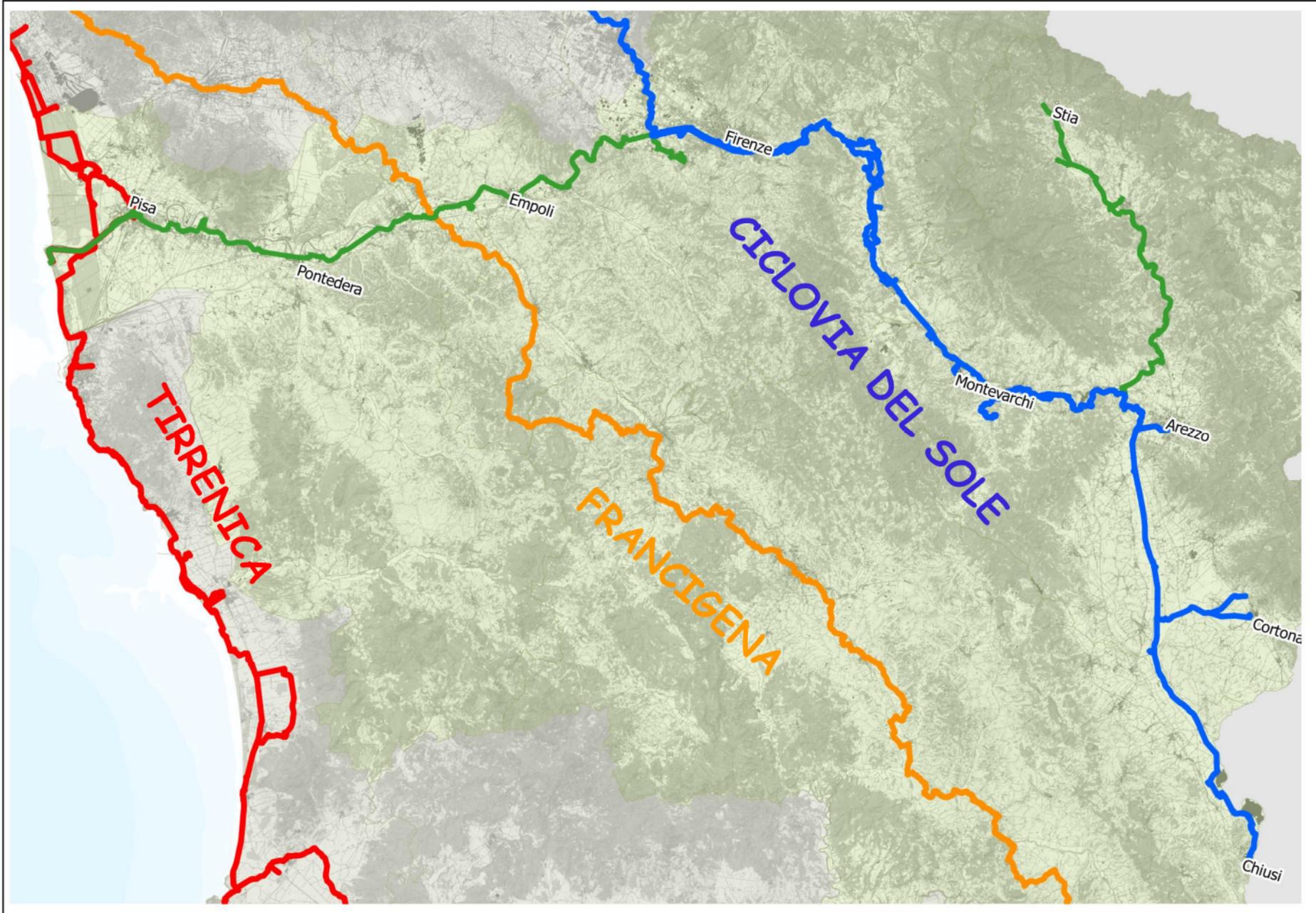
La Ciclovía Tirrenica (**Itinerario Bicalia n. 16**) è collegata ad altre Ciclovie della Rete nazionale delle Ciclovie e dei percorsi europei EUROVELO.

Itinerario superiore ai **300 km** (oltre 500 km con le varianti e i collegamenti)

Interessa **30 comuni di 5 province toscane**, una popolazione complessiva di 900 mila persone con presenze turistiche superiori ai 21 milioni - **due parchi regionali** e diverse aree di rilevante interesse culturale e ambientale, collega porti e stazioni

- \* **78% è esistente** (percorsi in sede propria; strade a basso traffico; piste ciclabili adiacenti a strade con traffico normale),
- \* **19% da adeguare**
- \* **3% da realizzare.**







**Art. 4 - Pianificazione provinciale e comunale**

- **Le province:** piano territoriale di coordinamento - redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica in coerenza con il PRIIM;
- **I comuni:** redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, in coerenza con il piano regionale e il piano provinciale, ove vigente.
- I piani provinciali e i piani comunali:
  - individuano e definiscono gli **indirizzi**, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello provinciale e comunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.
  - individuano la **rete ciclabile e ciclopedonale** quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico



*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**

**proprietari e gestori delle reti ferroviarie** - riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse: recupero e conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari destinati a strutture ricettive e di assistenza o a punti di ristoro per l'ospitalità dei cicloturisti

**gestori del trasporto pubblico locale** - trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e sui mezzi di trasporto pubblico locale

**province e comuni, associazioni** di categoria ed il sistema scolastico, attività di **informazione e formazione** tese alla diffusione dell'uso della bicicletta

**province, i comuni e gli altri enti** interessati - **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.



*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.



# L.R. 27/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”

## TIPOLOGIE DEGLI INTERVENTI (1/3)

P.R.L.M.

### Art. 6 - Tipologie degli interventi

**Gli interventi per la mobilità ciclistica**, in conformità alla legge 19 ottobre 1998, n. 366 e caratteristiche tecniche fissate dal regolamento 557/1999, 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.



**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;



Gli interventi per la mobilità ciclistica possono comprendere:

- 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.

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**.



# L.R. 27/2012 - TIPOLOGIE DEGLI INTERVENTI

P.R.I.L.M

sottopassi e sovrappassi

dotazioni infrastrutturali utili alla **sicurezza**



intermodalità  
con mezzi TPL



parcheggi attrezzati e noleggi





## Intese con le aziende di trasporto pubblico



## Bike sharing



## segnaletica specializzata per il traffico ciclistico



# LA L.R. 27/2012 “SUPPORTO TECNICO ALLA PROGETTAZIONE”





## LA L.R. 27/2012

## “INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA”

## 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 a tal fine possono collaborare (anche con soggetti privati) mediante adeguate forme di concertazione, anche attraverso **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**

I **comuni sedi di stazioni ferroviarie** o di **poli di interscambio modale** provvedono alla realizzazione di **ciclostazioni o depositi custoditi** con eventuale servizio di noleggio e manutenzione, anche attraverso apposite **convenzioni** con le aziende che gestiscono le infrastrutture e i servizi di trasporto pubblico.



*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.



# L.R. 27/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” GESTIONE E MANUTENZIONE

P.R.I.M.

## Art. 9 - Gestione e manutenzione

La **manutenzione** dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani provinciali e comunali, in coerenza con il PRIM, 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.



## L.R. 27/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” GESTIONE E MANUTENZIONE

P.R.I.I.M.

c.1 bis. **Enti locali, consorzi di bonifica e altri enti pubblici** possono stipulare 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. (*Comma inserito con l.r. 27 dicembre 2017, n. 78, art. 15.*)

La Regione è autorizzata a concedere **finanziamenti agli enti proprietari delle strade** che provvedono in caso di **manutenzione straordinaria** della sede stradale, a realizzare **percorsi ciclabili adiacenti**, purché realizzati in conformità al PRIIM, salvo comprovati problemi di sicurezza.

La Regione ha messo a bilancio **fondi per la manutenzione straordinaria e ordinaria** delle ciclovie di interesse regionale. Assegnazione primo semestre 2018



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

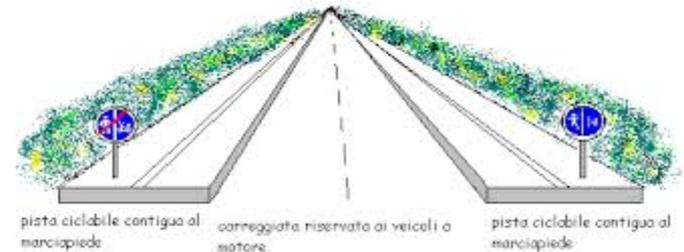


## 2. L.R. 27/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” FINANZIAMENTI

P.R.I.I.M.

### Art. 10 - Finanziamenti

La Regione è autorizzata a concedere **finanziamenti agli enti proprietari delle strade** che provvedono, in caso di **manutenzione straordinaria** della sede stradale, a realizzare **percorsi ciclabili adiacenti**, purché realizzati in conformità al PRIM, salvo comprovati problemi di sicurezza.





*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 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 al comma 1, 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 di bilancio di competenza: In diminuzione, UPB 321 "Servizi di trasporto - Spese di investimento" di 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 promuove interventi di cui al comma 1, per lo stanziamento pari a non meno dell'8 per cento della spesa autorizzata per le funzioni attribuite relative alla modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza e alla sicurezza dei trasporti e alle attività di promozione del territorio.

4. Le risorse destinate al finanziamento degli interventi di cui al comma 5, della presente legge sono definite, in coerenza con gli stanziamenti del bilancio, da cui si fa fronte con le risorse della l.r. 55/2011.

4 bis. Per le finalità di cui al comma 4, nell'ambito dell'apporto delle risorse 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 2014-2016, annualità 2015. (2)

5. La Regione promuove interventi di cui al comma 5, commi 2, 3 e 4, della presente legge senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale, secondo le procedure ordinarie previste nei pertinenti strumenti normativi e di programmazione.

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



# MOBILITA' COME CHIAVE DI LETTURA DELLA CITTA': **LA MOBILITA' SI PIANIFICA**





## Interventi finanziati con fondi POR FESR 2014-2020



### Azione: 4.6 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane

- 4.6.1 – *Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto.*
- 4.6.4 – *Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del mezzo a basso impatto ambientale anche attraverso iniziative di charginghub - Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: incremento mobilità dolce - piste ciclopedonali*

### REQUISITI DI AMMISSIONE

*“I territori interessati sono identificabili nei Comuni toscani compresi nelle Aree Funzionali Urbane (FUA), nei quali sia presente una stazione/fermata del servizio ferroviario regionale o del servizio tramviario.”*

*“Il finanziamento è condizionato alla previsione delle azioni in strategie previste dai Piani di mobilità urbana o metropolitana o in equivalenti strumenti di pianificazione adottati che abbiano **carattere di sostenibilità** ..... Deve inoltre essere garantita la coerenza con i Piani per la qualità dell'aria istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.”*



## Interventi finanziati con fondi POR FESR 2014-2020



### Azione 4.6.4 sub a)

#### Procedura 1

Completamento del "Sistema Integrato Ciclopista dell'Arno e Sentiero della Bonifica"

**4,6 milioni di euro**



### Azione 4.6.4 sub a)

#### Procedura 2

Piste ciclabili in ambito urbano

**2,8 milioni di euro**

### Azione 4.6.1 sub b)

Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: azioni integrate per la mobilità

**3,7 milioni di euro**



**DO THE RIGHT MIX**



Il Piano urbano di mobilità sostenibile (Pums) è uno strumento di pianificazione che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana

**Obiettivo:** sostenibilità ambientale, sociale ed economica

**Azioni:** migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità, integrazione del sistema di mobilità con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il **decreto** 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, contiene le **linee guida per la redazione del Pums** su tutto il territorio nazionale.

**CHI: Obbligo** per città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, devono predisporre e adottare nuovi Pums al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram, avvalendosi delle linee guida adottate con il decreto. **Facoltativo** per gli altri.

**COME:** Le linee guida sono composte da due documenti:

- **procedura uniforme** per la redazione ed approvazione dei PUMS (allegato 1 al decreto);
- **individuazione delle strategie** di riferimento, degli **obiettivi** macro e specifici e delle **azioni** che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli **indicatori** da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, (allegato 2 al decreto)

**QUANDO:** Gli enti locali devono predisporre e adottare nuovi Pums secondo le linee guida, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del decreto. Sono fatti salvi i Pums già adottati alla data di entrata in vigore del decreto che, se necessario, sono aggiornati entro il termine di ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del decreto.



La **Regione Toscana assegnerà di fondi per la elaborazione dei PUMS** sulla base del decreto 4 agosto 2017 del MIT (linee guida per la redazione del Pums su tutto il territorio nazionale)

- per promuovere l'elaborazione dei PUMS prioritariamente da parte degli enti locali che incorrono negli obblighi del DM 4 agosto 17 (Città metropolitana di Firenze, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti)
- per promuovere interventi inseriti in una strategia generale e che concorrono alla sostenibilità urbana e alla pianificazione razionale della rete dei trasporti;
- per recepire gli obiettivi e gli indirizzi fissati dalle normative comunitarie e nazionali, ma anche quelli specifici del settore Trasporti



*“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*

**La legge prevede:**

**CICLOVIE E RETE CICLOVIARIA** - definizione normativa delle **ciclovie** e delle **reti cicloviarie**, nonché quella di **via verde ciclabile**, **sentiero ciclabile** o **percorso natura**, strada **senza traffico**, strada a basso traffico e **strada 30** (urbana ed extraurbana)

**BICITALIA - RETE CICLABILE NAZIONALE** -

Le infrastrutture inserite nella **Rete Bicalia** costituiscono **infrastrutture di interesse strategico nazionale**. Si disciplina inoltre la **procedura** per la predisposizione ed approvazione dei **progetti necessari alla realizzazione della Rete Bicalia**. L'approvazione di tali progetti costituisce **variante a tutti gli strumenti urbanistici vigenti**.





*“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*



- **PIANO GENERALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA** - dovrà costituire parte integrante del **Piano generale dei trasporti e della logistica** e riferirsi ai **due settori della mobilità ciclistica** (urbano e metropolitano, percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo). Dovrà indicare:
  - **obiettivi** annuali
  - **interventi** prioritari da realizzare
  - individuazione delle **ciclovie di interesse nazionale** «Bicitalia»
  - azioni per **sviluppo della mobilità ciclistica** in ambito urbano (sicurezza dei ciclisti, interscambio modale)



*“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*



### **PIANI REGIONALI E URBANI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA -**

Le regioni approvano il **Piano regionale triennale della mobilità ciclistica** che disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è **redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)** e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane.

**Definisce:** la rete **ciclabile regionale**; le ciclovie incluse in **Bicitalia**; il **sistema di interscambio**; gli **indirizzi per le reti ciclabili** urbane ed extraurbane, la **procedura** di recepimento di tali indirizzi.

**I comuni definiscono i piani urbani della mobilità ciclistica (“Biciplan”)**, quali piani di settore dei PUMS, che prevedono: **la rete degli itinerari** ciclabili e dei collegamenti, spazi dedicati alla **sosta** delle biciclette, servizi di condivisione delle biciclette (**bikesharing**).



# **Pianificare le reti ciclabili la Legge regionale n. 27/2012**

*02 Febbraio 2018*

*Dott. Alessandro Romei  
Direzione Politiche mobilita', infrastrutture e trasporto pubblico locale  
Settore Trasporto Pubblico Locale*