

Testo unificato PPLL 190 e 192

DISPOSIZIONI PER FAVORIRE LA MOBILITA' NUOVA



Art. 1 - Finalità

1. La Regione con la presente legge:

- a) promuove e sostiene la mobilità nuova, ed in particolare la mobilità ciclistica, nei tragitti quotidiani e negli spostamenti urbani ed extraurbani, al fine di elevare la qualità della vita, garantire l'accessibilità dei territori e valorizzare le risorse ambientali;
- b) promuove il target di mobilità, inteso quale obiettivo di quota massima di spostamenti tramite mezzi motorizzati privati nei comuni capoluogo di provincia e nei comuni con più di 10.000 abitanti;
- c) persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche nel settore sociale, turistico e sportivo, e di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano;
- d) sostiene e promuove l'utilizzo generalizzato della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano attraverso:
 - 1) la realizzazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità e le altre forme di spostamento collettivo, quali il carpooling e il car sharing;
 - 2) la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali;
 - 3) la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza motorizzata e non motorizzata, anche attraverso politiche di moderazione del traffico privato;
 - 4) la realizzazione di una rete sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidano, dove possibile, con strade consolari, cammini, sentieri, strade carrarecce, piste ciclabili, mulattiere, tratturi e sentieri riportati sulle carte dell'Istituto geografico militare e sulla cartografia regionale e comunale.**
- e) individua, tra le strategie per contenere e controllare il problema della congestione stradale, l'attivazione di politiche che agiscono sulla domanda di mobilità, ossia sulla modifica del comportamento dei cittadini nelle loro scelte di trasporto urbano, sostenendo gli spostamenti in bicicletta e l'affermazione di una cultura della nuova mobilità sostenibile anche attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali e azioni di comunicazione, educazione e formazione per la conoscenza e la diffusione della mobilità ciclistica e dei vantaggi che essa comporta;
- f) promuove e incentiva, al fine di minimizzare l'impatto ambientale del traffico motorizzato privato e pubblico, forme di spostamento collettivo, quali il carpooling ed il car sharing, e sostiene la diffusione del bike sharing e **dei mezzi** elettrici.
- g) promuove strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili;
- h) sostiene le iniziative provenienti da comunità locali e associazioni di ciclamatori, al fine di orientare gli interventi strutturali e organizzare eventi di promozione ciclistica;
- i) sostiene finanziariamente iniziative e programmi in collaborazione con diversi enti e istituzioni per l'integrazione tra i diversi interventi previsti dalla presente legge.
- l) sostiene gli enti locali al fine di garantire una costante ed adeguata manutenzione, pulizia e decoro di tutte le reti ciclabili e ciclovie presenti sul proprio territorio.**



Art. 2 – Definizioni e classificazione dei percorsi ciclabili

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

- a) Greenway o corridoi verdi, piste in sede propria lontane dalla strada per traffico motorizzato;
- b) sentieri e percorsi naturali in parchi o ambiti rurali, **anche attraverso forme di mobilità dolce in acqua;**
- c) strade senza traffico, ovvero con percorrenza motorizzata inferiore a 50 veicoli/giorno;
- d) strade a basso traffico, ovvero strade con percorrenza motorizzata inferiore a 500 veicoli/giorno e punte inferiori a 50 veicoli/ora.

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

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

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

- a) stazioni poste all'inizio e alla fine dei percorsi, comprensive di colonnine preposte alla ricarica di biciclette con pedalata assistita elettricamente;
- b) intermodalità del servizio di bike sharing attraverso l'integrazione delle stazioni di bike sharing con quelle del trasporto pubblico locale;
- c) sviluppo di **tecnologie mobili** fornendo informazioni sul livello di offerta del servizio di bike sharing;
- d) tecnologie preposte alla tracciabilità e all'identificazione delle biciclette, garantendo così un maggiore livello di sicurezza riguardo possibili sottrazioni indebite.



Articolo 3 - Obiettivi strategici

1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:

- a) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonali attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, i cui itinerari includano anche gli itinerari di media-lunga percorrenza anche come già individuati e promossi dalle associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta a scopi turistici, con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali;
- b) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;
- c) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto;
- d) la promozione di strumenti informatizzati per la diffusione della conoscenza delle reti ciclabili, e delle strutture di supporto collegate;
- e) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione dell'intermodalità bici+treno, bici+bus;
- f) la promozione di eventi e manifestazioni dedicate alla promozione della mobilità ciclistica;
- g) la creazione di percorsi con fruizione giornaliera o plurigiornaliera, connessi alla rete di trasporto di massa e ai porti turistici, e di una rete di strutture di assistenza e ristoro.

2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

- a) la formazione di una rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa, anche tramite la realizzazione di aree pedonali, zone a traffico limitato, Zone 30, Zone 20 e provvedimenti di moderazione del traffico privato motorizzato previsti dalle buone pratiche in materia, **nonché compatibilmente con le caratteristiche geomorfologiche di ogni Comune e nel rispetto del tessuto viario già esistente;**
- b) il completamento e la messa in sicurezza di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;
- c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni ferroviarie, porti e aeroporti, nonché con le altre forme di mobilità collettiva quali il carpooling ed il car sharing, e con le reti ciclabili intercomunali;
- d) la realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti quotidiani in bicicletta, a cominciare dai tragitti casa-scuola, casa-lavoro;

3. Costituisce obiettivo strategico per la mobilità urbana ed extraurbana il conseguimento del Target di Mobilità di cui all'articolo 11 della presente legge.

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

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



Articolo 4 - Piano regionale della mobilità ciclistica

1. La Regione Lazio, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano territoriale paesaggistico regionale (PTPR), dei piani e degli strumenti di gestione delle aree naturali protette, della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi.

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

3. Il Piano regionale della mobilità ciclistica, nel perseguire gli obiettivi strategici previsti dall'articolo 3, individua:

a) il sistema ciclabile di scala regionale -quale elemento di connessione e integrazione dei sistemi ciclabili di area metropolitana, provinciale e comunale- in relazione al tessuto e alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale con particolare riferimento alle coste, ai sistemi fluviali e lacuali, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori;

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

4. Il Piano regionale della mobilità ciclistica prevede, mediante intese con gli enti interessati, l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali **delle seguenti aree o opere**, favorendone il recupero conservativo:

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

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

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

d) i ponti dismessi e gli altri manufatti stradali;

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

5. Nell'ambito della riconversione delle tratte ferroviarie dismesse, prevista dal Piano regionale della mobilità ciclistica, la Regione promuove, mediante apposite intese con i proprietari e gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta, che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti. La Regione promuove altresì accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e metropolitani.

6. Il Piano regionale della mobilità ciclistica è approvato dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare, e costituisce piano di settore del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica (PRMTL) **e del piano regionale dei trasporti (PRT) di**



cui alla Legge regionale 16 Luglio 1998, n. 30 “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”. Il Piano regionale della mobilità ciclistica è aggiornato di norma ogni tre anni.

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

8. Nel sito istituzionale della Regione Lazio è creata apposita sezione per censire periodicamente con idonea cartografia lo stato delle piste ciclabili o pedociclabili.



Articolo 5 - Attività di informazione, formazione e monitoraggio

1. La Regione promuove, d'intesa con i soggetti attuatori, con le associazioni e con il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti la mobilità sostenibile, la sicurezza stradale, il benessere fisico ed il miglioramento degli stili di vita.
2. La Regione provvede a fornire informazioni per cartoguide e waypoint GPS accessibili gratuitamente **e in formato open source** tramite accesso internet, comprensive dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi e relative cartografie su scala ridotta, caratteristiche fisiche e antropiche del territorio, informazioni sui punti di scambio intermodale e punti di assistenza o ristoro **e la possibilità di transito per le varie tipologie di fruitori, di carattere permanenti o temporanei**. Le informazioni sono costantemente aggiornate in collaborazione con i soggetti attuatori.
3. **Per le finalità di cui al presente articolo, è incaricata la struttura della Direzione regionale competente in materia di mobilità.**
4. L'area competente, in base alle risorse disponibili:
 - a) cura l'elaborazione, l'implementazione e il monitoraggio del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;
 - b) verifica periodicamente l'efficienza **e la fruibilità** dei percorsi e i relativi flussi di biciclette;
 - c) redige e aggiorna il Sistema Informativo Territoriale della rete ciclabile regionale classificando le ciclovie per tipologia e qualità, rendendolo accessibile via internet;
 - d) coordina, in collaborazione con i Servizi e le Aree interessate, la progettazione e la manutenzione di opere e segnaletica della rete d'iniziativa regionale;
 - e) cura i rapporti con **i soggetti gestori del servizio di trasporto pubblico locale** promuovendo accordi atti a migliorare l'intermodalità con l'uso della bicicletta;
 - f) propone alle competenti strutture regionali l'erogazione di eventuali incentivi economici per la mobilità ciclistica per la realizzazione di infrastrutture ciclabili o azioni rivolte a incrementare l'uso della bicicletta.
5. La Regione, la Città Metropolitana di Roma Capitale, le Province, i Comuni, **nelle forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali** prevedono:
 - a) eventi e manifestazioni dedicate alla promozione della mobilità ciclistica;
 - b) attività di informazione per cicloturisti presso gli enti preposti al turismo;
 - c) attività culturali atte a promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, quali casa-scuola e casa-lavoro.



Articolo 6 - Piani strategici per la mobilità ciclistica

1. La Città metropolitana di Roma Capitale, le province ed i comuni, anche nelle forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, redigono **e approvano** piani strategici per la mobilità ciclistica in conformità agli obiettivi strategici di cui all'articolo 3 e tenuto conto delle informazioni contenute nel PRMC, nonché, ove previsto, nel piano urbano del traffico (PUT) di cui all'articolo 36 del d.lgs. 285/1992 e successive modifiche e, se presenti, nel piano urbano della mobilità (PUM) di cui all'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n.340 e successive modifiche.“

2. I piani strategici per la mobilità ciclistica individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, quali i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree e i distretti industriali, gli ospedali, i Parchi e le aree verdi, le aree sportive, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

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



Articolo 7 - Tipologie degli interventi

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, anche tenuto conto delle caratteristiche tecniche fissate dal Decreto Ministeriale 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 e percorsi ciclabili e itinerari ciclopeditoni;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) aree urbane a prevalenza di traffico non motorizzato attraverso elementi di moderazione del traffico.

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

- a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopeditoni;
- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato;
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico e presso strutture pubbliche;
- d) adeguato distanziamento dei parcheggi per veicoli da percorsi ciclabili e itinerari ciclopeditoni;
- e) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili;
- f) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- g) intese con i soggetti esercenti i servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare per la realizzazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- h) intese con le aziende di trasporto pubblico per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- i) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio;
- j) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
- k) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- l) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo elettronico;
- m) politiche di moderazione del traffico urbano, quali zone 20, zone 30 e modifiche delle carreggiate al fine di indurre gli automobilisti a ridurre la velocità favorendo la coesistenza di traffico motorizzato e non motorizzato;
- n) 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;
- n bis) realizzazioni di interventi di riqualificazione ambientale in ambito rurale, quali siepi campestri, piccole aree umide e formazioni boschive o di sistemi di drenaggio urbano sostenibile, quali aiuole drenanti e rain garden volti a inserire al meglio le ciclopiste di progetto e a qualificare l'esperienza fruitiva delle stesse.**

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

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



5. Al fine di acquisire gli atti d'intesa, i pareri, i nullaosta, le autorizzazioni e le approvazioni per gli interventi descritte al comma 2, può essere convocata un'apposita Conferenza dei servizi ai sensi della normativa vigente cui partecipano tutti gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti stessi.



Articolo 8 - Soggetti attuatori

1. La Città Metropolitana di Roma Capitale, le Province, i Comuni, le Unioni di comuni, anche nelle forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, e **gli enti di gestione delle aree naturali protette regionali** adottano ogni iniziativa utile per realizzare e promuovere, anche con la collaborazione di privati, gli interventi previsti dalla presente legge, ricorrendo ad adeguate forme di concertazione e associative, compresi gli accordi di programma **e gli strumenti della programmazione negoziata di cui alla L.R. n. 12/2016.**
2. I soggetti privati possono, previa intese con gli enti pubblici competenti, installare strutture attrezzate per l'integrazione del trasporto pubblico con l'uso della bicicletta, anche mediante la creazione di strutture adeguate e l'installazione di strumenti ergonomici al fine di abbattere ogni barriera architettonica, nonché promuovere agevolazioni per i propri dipendenti.



Articolo 9 – Disposizioni particolari per i comuni

1. I comuni o le forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, nel cui territorio hanno sedi stazioni ferroviarie o autostazioni di corrispondenza o stazioni metropolitane prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di ciclostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli, con eventuale annesso servizio di noleggio biciclette.
2. Per la realizzazione delle ciclostazioni di cui al comma 1, le unioni dei comuni, anche nelle forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, stipulano convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane od automobilistiche.
3. I comuni o le forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali, che non gestiscono direttamente le ciclostazioni di cui al comma 1, possono assegnare mediante procedure ad evidenza pubblica, la gestione delle stesse, in via prioritaria, alle associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta ovvero a cooperative sociali e ciclofficine.
4. I regolamenti edilizi prevedono norme per la realizzazione di spazi comuni negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive per il deposito di biciclette.
5. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica e nelle strutture pubbliche **è consentito** il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che devono essere attrezzati.



Articolo 10 - Gestione e manutenzione

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

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



Articolo 11 - Target di Mobilità

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

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

- a) a un anno dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 47%;
- b) a due anni dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 45%;
- c) a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 40%.

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



Articolo 12

Criteri per l'assegnazione di finanziamenti e agevolazioni

1. ~~Alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge si provvede per l'esercizio finanziario 2016 mediante stanziamenti di euro _____ sul capitolo _____. A decorrere dall'esercizio finanziario 2017, si provvede mediante stanziamenti di bilancio sui pertinenti capitoli di spesa finanziati con le risorse provenienti dall'Unione Europea, dallo stato e dalle correlate quote di cofinanziamento regionale.~~

2. ~~Le quote di finanziamento poste a carico del bilancio regionale sono determinate con le leggi di bilancio.~~

3. Ai fini della realizzazione degli interventi previsti dalla presente legge la Giunta regionale, previa verifica della disponibilità delle risorse regionali, definisce con propria deliberazione, in particolare:

- a) gli interventi ammessi a contributo, i criteri e le modalità per la concessione degli stessi nonché la relativa documentazione;
- b) un piano per la concessione dei contributi di cui all'articolo 10, comma 1;
- c) i criteri e le modalità per la concessione dei contributi per la manutenzione dei tracciati ai sensi dell'articolo 10, comma 2;
- d) l'attivazione di incentivi per il conseguimento del target di mobilità di cui all'articolo 11;
- e) le modalità di erogazione dei contributi;
- f) le modalità per l'effettuazione dei controlli sulla corretta utilizzazione dei contributi nonché le cause di revoca dei contributi concessi e di recupero delle somme erogate.

3bis. Nella concessione dei contributi di cui al comma 3, lettera a), costituiscono titolo di priorità gli interventi che prevedono la connessione:

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

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

4. ~~Il finanziamento da parte della Regione è subordinato alla compartecipazione dei soggetti attuatori e può essere revocato o decurtato nei casi in cui l'infrastruttura ciclabile o ciclopedonale dovesse risultare stralciata in parte o in tutto dall'intervento, in corso d'opera o a completamento della stessa.~~

5. La Regione promuove interventi di settore che prevedono il potenziamento della rete ciclopedonale e l'aumento dell'uso della bicicletta, in collaborazione con la figura del Mobility manager di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 844 del 2 dicembre 2014.

6. La Regione favorisce l'utilizzo della bicicletta per i propri dipendenti e per quelli degli enti strumentali regionali, in collaborazione con la figura del Mobility manager di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 844 del 2 dicembre 2014.



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



Articolo 12 bis Disposizioni finanziarie

- 1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge si provvede per l'esercizio finanziario 2016 mediante lo stanziamento di _____ euro, sul capitolo _____. A decorrere dall'esercizio 2017 si provvede mediante stanziamento di bilancio sui pertinenti capitoli di spesa finanziati con le risorse provenienti dall'Unione Europea, dallo Stato e dalle correlate quote di cofinanziamento regionale.**
- 2. Le quote di finanziamento poste a carico del bilancio regionale sono determinate con legge di bilancio.**



Articolo 13 – Abrogazioni

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge è abrogata la legge regionale del 16 Febbraio 1990 n. 13 (interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico).



Articolo 14 - Entrata in vigore

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

