

L.R. 23 febbraio 2018, n. 8 [\(1\)](#).

Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa.

[\(1\)](#) Pubblicata nel B.U. Friuli-Venezia Giulia 7 marzo 2018, n. 10.

IL CONSIGLIO REGIONALE

ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE

Promulga

la seguente legge

CAPO I

Principi e finalità

Art. 1 Finalità.

1. La Regione Friuli-Venezia Giulia, al fine di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio, nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile e di una Rete per la mobilità lenta (REMOL), promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della ciclabilità diffusa sul territorio regionale, di seguito denominata SICID. Il SICID integra le infrastrutture ciclabili e i servizi per la mobilità ciclistica, in sicurezza e in continuità sull'intero territorio regionale.
 2. Per mobilità ciclistica si intende il tipo di mobilità che si serve come mezzo di trasporto dei velocipedi così come definiti dall'[articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#) (Nuovo codice della strada).
 3. La mobilità ciclistica di cui al comma 1 costituisce espresso elemento di riferimento della programmazione dei diversi settori di ambito regionale. A tali finalità concorrono gli enti locali, gli Enti di decentramento regionale (EDR), nonché le altre istituzioni con finalità pubbliche, ciascuna per quanto di propria competenza [\(2\)](#).
-

[\(2\)](#) Comma così modificato dall' [art. 6, comma 1, lettera a\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto art. 6 si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

Art. 2 Obiettivi.

1. La Regione persegue l'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi e azioni volte a favorire spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio.
 2. L'incentivazione della mobilità ciclistica è attuata sia attraverso azioni di sensibilizzazione atte a far crescere la domanda, da attivarsi presso le istituzioni scolastiche, nonché presso ogni altra associazione o Ente possa ritenersi utile per la diffusione di una nuova cultura della mobilità, sia attraverso interventi infrastrutturali, quali a esempio quelli di nuova realizzazione, di recupero e riqualificazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni, atti a migliorare e incrementare l'offerta a favore della mobilità ciclistica con una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti.
 3. L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare e riqualificare le infrastrutture e i servizi esistenti, collegando le tratte spezzate, i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane, le destinazioni turistiche regionali, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio, effettuando l'integrazione delle reti ciclabili locali con la Rete delle ciclovie di interesse regionale, di cui all'articolo 4, e connettendo tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo.
 4. La Giunta regionale può definire criteri e modalità per valorizzare e orientare, in considerazione di particolari tematiche evidenziate dal Tavolo tecnico regionale per la mobilità ciclistica di cui all'[articolo 11, comma 3](#), i diversi settori regionali interessati alla realizzazione del SICID prevedendo anche una programmazione coordinata degli interventi e delle azioni di cui all'[articolo 10](#) per una più efficace sinergia dei diversi strumenti settoriali.
-

CAPO II

Il sistema delle reti ciclabili

Art. 3 *Le reti ciclabili.*

1. Il Sistema della ciclabilità diffusa (SICID) è costituito dall'insieme degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, extraurbani e urbani come identificati e classificati dal Sistema informativo stradale regionale sulla base delle loro caratteristiche funzionali.
2. Il SICID è costituito dalla Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR), dalle Reti ciclabili sovracomunali e dalle Reti ciclabili dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali. Il SICID è coerente con la Rete ciclabile nazionale Bicalta e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo ⁽³⁾.
3. Le reti di cui al comma 2 sono parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone ai sensi dell'[articolo 3-quater della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23](#) (Attuazione del [decreto legislativo 111/2004](#) in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), come modificato dall'articolo 16, e concorrono al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento dei sistemi di trasporto, della diminuzione dei tempi di spostamento, dell'abbattimento dei livelli d'inquinamento, della riqualificazione del territorio e della valorizzazione del paesaggio.

4. Ai sensi dell'*articolo 1 del [decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557](#)* (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), gli itinerari ciclabili s'identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata, pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata, sia in sede a uso promiscuo con pedoni, percorso pedonale e ciclabile, o con veicoli a motore, su carreggiata stradale, questi ultimi con le caratteristiche e limitazioni di cui all'*articolo 4, comma 6, del [decreto ministeriale 557/1999](#)*.

(3) Comma così modificato dall' *art. 6, comma 1, lettera b), L.R. 12 agosto 2021, n. 14*. Le disposizioni di cui al suddetto *art. 6* si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' *art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021*).

Art. 4 *La Rete delle ciclovie di interesse regionale - RECIR.*

1. La Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR) è parte integrante del sistema stradale regionale ed è costituita dagli itinerari ciclabili di prioritario interesse regionale che collegano i centri di maggior interesse turistico, storico, artistico-culturale e naturalistico tra loro e con le reti ciclabili previste dalle Regioni confinanti.
 2. La RECIR è individuata dal Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) di cui all'*articolo 7* ed è realizzata e gestita dalla Regione tramite Friuli-Venezia Giulia Strade S.p.A., ovvero, previa convenzione, tramite le strutture degli EDR o dei Comuni interessati territorialmente ⁽⁴⁾.
 3. Nelle more dell'approvazione del PREMOCI, la Regione prelocalizza con deliberazione della Giunta regionale gli itinerari ciclabili di prioritario interesse regionale di cui al comma 1.
-

(4) Comma così modificato dall' *art. 6, comma 1, lettera c), L.R. 12 agosto 2021, n. 14*. Le disposizioni di cui al suddetto *art. 6* si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' *art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021*).

Art. 5 *La Rete sovracomunale - RSC ⁽⁵⁾.*

1. La Rete sovracomunale (RSC) è parte integrante del sistema stradale di competenza degli EDR ed è costituita dagli itinerari ciclabili di collegamento tra origini e destinazioni di Comuni diversi appartenenti al territorio di competenza degli EDR e dagli ulteriori tratti di collegamento con le reti degli EDR confinanti non compresi nella RECIR.
 2. La rete di cui al comma 1 è individuata dal Piano di cui all'articolo 8 ed è realizzata dagli EDR ovvero dai Comuni anche in forma associata. Gli EDR provvedono alla gestione e manutenzione dei tratti di itinerario di proprietà regionale e possono stipulare convenzioni con i Comuni al fine di garantire la manutenzione dei tratti di proprietà comunale, anche facendosi carico di parte degli oneri derivanti.
-

[\(5\)](#) Articolo così sostituito dall' [art. 6, comma 1, lettera d\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

Art. 6 *La Rete ciclabile comunale - RECIC.*

1. La Rete ciclabile comunale (RECIC) è parte integrante del sistema stradale comunale ed è costituita dagli itinerari ciclabili di collegamento tra origini e destinazioni interne al territorio comunale.
 2. La Rete di cui al comma 1 è individuata dal Piano di cui all'[articolo 9](#) e viene realizzata e gestita direttamente dal Comune ovvero, previa convenzione, tramite le strutture degli EDR di riferimento [\(6\)](#).
-

[\(6\)](#) Comma così modificato dall' [art. 6, comma 1, lettera e\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

CAPO III

La pianificazione delle reti ciclabili

Art. 7 *Il Piano regionale della mobilità ciclistica - PREMOCI.*

1. La Regione predispone e approva il Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI), in coerenza con la [legge 11 gennaio 2018, n. 2](#) (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica), e con gli obiettivi del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.
2. Il PREMOCI è sovraordinato ai piani previsti dagli [articoli 8](#) e [9](#).
3. Il PREMOCI, in particolare, si suddivide nelle due seguenti parti:
 - a) parte infrastrutturale che:
 - 1) individua il grafo della RECIR di cui all'[articolo 4](#) e i centri attrattori sia di interesse regionale, tra cui i centri di interscambio modale, sia di interesse transregionale;
 - 2) elabora l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;
 - 3) definisce le linee guida per la realizzazione e l'adeguamento delle piste ciclabili;
 - 4) definisce le linee guida per la realizzazione degli itinerari ciclabili;
 - 5) definisce le norme e le linee guida per la realizzazione dei parcheggi per biciclette, pubblici e privati e dei sistemi per il monitoraggio del traffico ciclistico;
 - b) parte strategica che:

- 1) individua e programma le azioni per la promozione e l'incentivazione dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano;
 - 2) individua i criteri di priorità per la programmazione e la realizzazione degli interventi;
 - 3) definisce le linee d'indirizzo per i piani subordinati di cui agli [articoli 8](#) e [9](#);
 - 4) individua la metodologia per la quantificazione della ripartizione modale degli spostamenti, con particolare riguardo agli spostamenti in bicicletta.
4. Il PREMOCI individua le possibili sinergie tra le direttrici d'interesse naturalistico, culturale e paesaggistico prioritarie e secondarie indicate nella sottostante tabella e le ciclovie della RECIR di cui all'[articolo 4](#):

Direttrici prioritarie	Direttrici secondarie
Direttrice Alpe Adria	Direttrice Anello Carnico
Direttrice Adriatica	Direttrice Val Cellina
Direttrice Pedemontana	Direttrice Magredi
Direttrice del Tagliamento	Direttrice Colline Moreniche
	Direttrice Udine-Natisone
	Direttrice Livenza-Isonzo
	Direttrice Basso Isonzo

5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge la Regione predispone il progetto di Piano regionale della mobilità ciclistica.
6. La Giunta regionale adotta in via preliminare il progetto di Piano di cui al comma 5 al fine di accompagnare le scelte di pianificazione con il contributo degli enti locali, delle organizzazioni e dei soggetti pubblici e privati portatori di interessi pubblici e collettivi nel campo della mobilità, interpellati tramite apposite consultazioni.
7. Al termine della fase di cui al comma 6 la Giunta regionale adotta il Piano regionale della mobilità ciclistica al fine di acquisire le osservazioni da parte del pubblico interessato e pervenute entro sessanta giorni dalla pubblicazione del Piano sul Bollettino ufficiale della Regione [\(7\)](#).
8. Decorso il termine di cui al comma 7, entro novanta giorni, la Giunta regionale con propria deliberazione dà notizia del rigetto o dell'accettazione delle osservazioni e approva il Piano, previo parere della Commissione consiliare competente e del Consiglio delle autonomie locali [\(8\)](#).
9. Il Piano viene emanato con decreto del Presidente della Regione ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione.

[\(7\)](#) Vedi, anche, la [Delib.G.R. 4 marzo 2022, n. 292](#).

[\(8\)](#) Vedi, anche, il punto 1, [D.P.Reg. 3 ottobre 2022, n. 0120/Pres.](#)

Art. 8 *Il Piano della mobilità ciclistica sovracomunale Biciplan - SC* ⁽⁹⁾.

1. I piani sovracomunali (Biciplan - SC) sono costituiti dai piani elaborati dalle già sciolte Unioni territoriali intercomunali e sono approvati dalla Giunta regionale e vengono recepiti, per gli aspetti sovracomunali, dai Biciplan di cui all'articolo 9 dei Comuni territorialmente interessati.
2. In mancanza dei piani elaborati dalle già sciolte Unioni territoriali intercomunali, la Regione provvede, con le modalità di cui al comma 1, all'elaborazione dei Biciplan - SC.
3. Il Biciplan - SC acquisisce, organizza e integra, in un'ottica intercomunale, le previsioni degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale già disponibili e finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio già di competenza delle UTI.
4. Il Biciplan - SC contiene in particolare:
 - a) l'analisi della domanda potenziale;
 - b) l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;
 - c) una parte infrastrutturale che individua:
 - 1) il grafo della Rete sovracomunale (RSC) di cui all'articolo 5 e le sue caratteristiche, i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
 - 2) i poli intermodali e i punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e bicicletta;
 - 3) le aree per la sosta attrezzata delle biciclette;
 - 4) i punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;
 - 5) gli itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;
 - d) una parte programmatica che individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:
 - 1) i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
 - 2) i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
 - 3) i tempi previsti per la realizzazione;
 - 4) gli interventi di manutenzione da garantire.

⁽⁹⁾ Articolo così sostituito dall' [art. 6, comma 1, lettera f\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

Art. 9 *Il Piano della mobilità ciclistica comunale - Biciplan.*

1. I Comuni predispongono il Piano della mobilità ciclistica comunale (Biciplan) in coerenza con la [legge 2/2018](#), con gli obiettivi del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, di cui all'[articolo 3-ter della legge regionale 23/2007](#), e del Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI). Il Biciplan è un Piano comunale di settore, assoggettato al parere del Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali. Il Biciplan diventa parte integrante del Piano urbano del traffico (PUT) e del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), se tali Piani sono predisposti dal Comune.
2. Il Biciplan, in funzione del territorio comunale, contiene in particolare quanto previsto dai Biciplan sovracomunali [\(10\)](#).
3. In conformità all'[articolo 8, comma 4, della legge 2/2018](#), i Comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

[\(10\)](#) Comma così modificato dall' [art. 6, comma 1, lettera g\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

Art. 9-bis *Entrata in vigore del Biciplan - SC e Biciplan* [\(11\)](#) [\(12\)](#)

1. I piani di cui agli articoli 8 e 9 entrano in vigore successivamente al Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) di cui all'articolo 7.

[\(11\)](#) Rubrica così sostituita dall' [art. 6, comma 1, lettera h\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

[\(12\)](#) Articolo aggiunto dall' [art. 5, comma 6, lettera a\), L.R. 4 novembre 2019, n. 16](#), a decorrere dal 7 novembre 2019 (ai sensi di quanto stabilito dall' [art. 14, comma 1](#), della stessa legge).

CAPO IV

Azioni ed interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica

Art. 10 *Tipologia di azioni e interventi.*

1. Le azioni sono le misure e le iniziative, formative e informative, per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica. Gli interventi sono la progettazione, la realizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture ciclabili e dei servizi a esse funzionali.
2. Le azioni prioritarie riguardano:

- a) le iniziative volte alla promozione dell'uso della bicicletta rivolte principalmente ai bambini e ai ragazzi in età scolare, nonché alla realizzazione di conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante e salutistico;
- b) la promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa - scuola e casa - lavoro, anche dei dipendenti pubblici;
- c) lo sviluppo di servizi di biciclette a noleggio e di bike sharing, contribuendo allo sviluppo di un sistema bike-sharing regionale;
- d) le azioni per agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;
- e) l'implementazione e sistematizzazione della mappatura delle reti ciclabili all'interno del Sistema informativo stradale;
- f) il monitoraggio e la gestione del SICID, di cui all'[articolo 3, comma 1](#), anche in collaborazione con le associazioni che promuovono l'uso della bicicletta a livello regionale e nazionale o con soggetti privati, previa convenzione;
- g) l'individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo della viabilità e mobilità ciclistica tra quelli previsti dalle intese per lo sviluppo di cui all'[articolo 7 della legge regionale 17 luglio 2015, n. 18](#) (La disciplina della finanza locale del Friuli-Venezia Giulia, nonché modifiche a disposizioni della [L.R. n. 19/2013](#), della [L.R. n. 9/2009](#) e della [L.R. n. 26/2014](#) concernenti gli enti locali);
- h) la promozione dello spostamento delle merci in ambito urbano con cargo-bike tradizionali o a pedalata assistita;
- i) l'individuazione delle azioni per contrastare il furto delle biciclette.

3. Gli interventi infrastrutturali prioritari riguardano:

- a) le opere necessarie a garantire la continuità degli itinerari ciclabili e ciclopeditoni;
- b) la messa in sicurezza dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato;
- c) la risoluzione dei punti critici della viabilità che vedono il coinvolgimento in incidenti di ciclisti; i punti critici vengono individuati sulla base dei dati d'incidentalità del Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS);
- d) il collegamento delle direttrici ciclabili principali con le aree scolastiche, i poli industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici;
- e) la realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e l'incremento dei sistemi per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;
- f) la realizzazione di strutture adibite alla sosta delle biciclette lungo gli itinerari e in corrispondenza dei punti di destinazione e dei punti d'interscambio modale; tali strutture devono essere in quantità corrispondente all'utenza reale e alle sue previsioni di crescita, ampiamente diffuse sul territorio e dotate di strumentazione idonea antitaccheggio;
- g) gli interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali, tratturi, tratti di viabilità dismessa o declassata, ponti e altri manufatti stradali dismessi, sedimi ferroviari dismessi, tratti di viabilità forestale e militare, strade di servizio di opere di bonifica, di acquedotti, eccetera;

- h) il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari e delle case cantoniere insistenti sulle reti ciclabili 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;
- i) la fornitura e la posa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico e omogenea sull'intera SICID;
- j) la fornitura e l'installazione di tecnologie intelligenti per il monitoraggio dei flussi ciclistici e per la loro gestione in modo innovativo.
-

Art. 11 *Azioni e interventi della Regione.*

1. La Regione dà attuazione al Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) di cui all'[articolo Z](#) attraverso il finanziamento delle azioni e degli interventi ivi contenuti.
 2. La Regione implementa il Sistema informativo stradale (SIS) con la banca dati delle reti ciclabili del Sistema della ciclabilità diffusa (SICID), secondo criteri e parametri coerenti con gli standard previsti a livello europeo e nazionale. Il grafo regionale delle reti ciclabili, validato, viene pubblicato sull'IRDAT-FVG (Infrastruttura regionale di dati ambientali e territoriali per il Friuli-Venezia Giulia).
 3. In un'ottica di sviluppo complessivo del SICID e del tessuto sociale ed economico a esso collegato, la Regione istituisce presso la Direzione competente in materia di infrastrutture stradali il Tavolo tecnico regionale per la mobilità ciclistica (TREC) con funzioni consultive e propositive.
 4. Il TREC è composto da quattro componenti esperti in infrastrutture e mobilità ciclistica che rappresentano:
 - a) il Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali, in qualità di coordinatore del TREC;
 - b) Friuli-Venezia Giulia Strade SpA;
 - c) la Direzione competente in materia di turismo;
 - d) le associazioni regionali con comprovata esperienza nel campo della promozione della mobilità ciclistica che sono federate a livello nazionale e coordinate a livello regionale; tali associazioni designano congiuntamente il proprio rappresentante presso il TREC.
 5. I componenti del TREC vengono nominati con deliberazione della Giunta regionale su proposta dell'Assessore competente in materia di infrastrutture stradali e svolgono le proprie funzioni a titolo gratuito. Il TREC dura in carica quattro anni e si riunisce almeno due volte l'anno.
 6. La Direzione regionale competente in materia di infrastrutture stradali presenta alla Giunta regionale, con cadenza annuale, la relazione sullo stato di attuazione della presente legge.
 7. Ai fini della gestione delle nuove competenze assegnate dalla presente legge e in accordo con la Direzione generale, viene riorganizzata l'articolazione delle strutture del Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali.
-

Art. 12 *Stati generali sulla mobilità ciclistica.*

1. La Giunta regionale, con cadenza almeno biennale e con modalità di volta in volta determinate, indice gli Stati generali sulla mobilità ciclistica quale momento di partecipazione e di confronto consultivo e propositivo tra le istituzioni e i soggetti operanti nel settore, al fine di favorire la cultura della mobilità ciclistica e lenta, la riduzione dell'inquinamento, la promozione degli stili di vita e della salute attiva.
2. Agli Stati generali partecipano la Regione, gli enti locali, le scuole, le imprese che gestiscono il trasporto pubblico e quelle che erogano servizi nell'ambito del cicloturismo e del turismo sostenibile, le associazioni sportive aderenti alla Federazione Ciclistica Italiana, le associazioni già rappresentate nel Tavolo tecnico di cui all'[articolo 11](#) e le associazioni della società civile impegnate sui temi della mobilità ciclistica e dolce, della tutela e promozione dell'ambiente, del paesaggio e dei beni culturali della Regione, nonché degli stili di vita attiva.

Art. 13 *Azioni per l'implementazione della banca dati delle reti ciclabili nel Sistema informativo stradale - SIS.*

1. Ai fini della completezza e dell'aggiornamento delle informazioni contenute nella banca dati delle reti ciclabili, le Unioni territoriali intercomunali, i Comuni e gli altri enti che progettano e realizzano tratti di itinerari ciclabili inviano al Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali i files GIS relativi ai progetti definitivi che vengono approvati.

Art. 14 *Finanziamenti.*

1. La Regione finanzia la redazione dei Piani di cui agli [articoli 8](#) e [9](#) e le azioni e interventi di cui all'articolo 10, previa richiesta da parte dell'ente.
2. In attesa dell'entrata in vigore dei Piani di cui agli [articoli 8](#) e [9](#) la Regione finanzia gli EDR e i Comuni per la realizzazione degli interventi di cui all'[articolo 10, comma 3, lettere c\) e d\)](#), e degli interventi di completamento e messa in sicurezza dei tronchi della RECIR di attraversamento urbano ⁽¹⁵⁾.
- 2-bis. In attesa dell'entrata in vigore dei Piani di cui agli articoli 8 e 9 la Regione finanzia gli EDR e i Comuni per la realizzazione delle azioni di cui all'articolo 10, comma 2, lettere a) e b) ⁽¹⁴⁾.
3. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge l'Amministrazione regionale, previo parere della Commissione consiliare competente, emana il regolamento per il finanziamento della redazione dei Piani, delle azioni e degli interventi di cui ai commi 1 e 2. Il regolamento stabilisce inoltre modalità, termini, condizioni e importi del finanziamento ⁽¹³⁾ ⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ Comma così modificato dall' [art. 5, comma 26, L.R. 9 agosto 2018, n. 20](#), a decorrere dal 16 agosto 2018 (ai sensi di quanto stabilito dall' [art. 17](#) della stessa legge).

[\(14\)](#) Comma dapprima aggiunto dall' [art. 5, comma 6, lettera b\), L.R. 4 novembre 2019, n. 16](#) e poi così modificato dall' [art. 6, comma 1, lettera j\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

[\(15\)](#) Comma così modificato dall' [art. 6, comma 1, lettera i\), L.R. 12 agosto 2021, n. 14](#). Le disposizioni di cui al suddetto [art. 6](#) si applicano dal 1° gennaio 2022 (ai sensi di quanto disposto dall' [art. 9, comma 1, della medesima L.R. n. 14/2021](#)).

[\(16\)](#) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il regolamento emanato con [D.P.Reg. 15 maggio 2019, n. 076/Pres.](#)

Art. 15 *Azioni e interventi della Regione nelle more dell'approvazione del Piano regionale della mobilità ciclistica.*

1. Nelle more dell'approvazione del Piano regionale della mobilità ciclistica di cui all'[articolo 7](#) e in relazione agli itinerari ciclabili di prioritario interesse regionale individuati come previsto dall'[articolo 4, comma 3](#), la Regione finanzia prioritariamente:

- a) gli interventi volti a completare e a mettere in sicurezza la RECIR;
- b) gli interventi di cui all'[articolo 10, comma 3, lettera d\)](#);
- c) le azioni di cui all'[articolo 10, comma 2, lettera b\)](#).

2. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo all'Ente gestore di individuare gli spazi comuni in cui consentire il deposito di biciclette che, ove possibile, devono essere attrezzati.

CAPO V

Norme finali e entrata in vigore

Art. 16 *Modifica dell'articolo [3-quater](#) della [legge regionale 23/2007](#).*

1. La lettera d) del comma 1 dell'[articolo 3-quater](#) della [legge regionale 23/2007](#) è sostituita dalla seguente: "d) il Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) di cui all'[articolo 7](#) della [legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8](#) (Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa).".

Art. 17 *Abrogazioni.*

1. È abrogata la legge regionale 21 aprile 1993, n. 14 (Norme per favorire il trasporto ciclistico).

Art. 18 Norme finanziarie.

1. Per le finalità previste dal combinato disposto di cui agli [articoli 7, comma 1, 11, comma 1](#), relativamente alle azioni, e [15, comma 1, lettera c\)](#), è autorizzata la spesa complessiva di 100.000 euro, suddivisa in ragione di 50.000 euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019 a valere sulla Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 1 (Spese correnti) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 2. Per le finalità previste dal combinato disposto di cui agli [articoli 8 e 9](#), e di cui all'[articolo 14, comma 1](#), relativamente alle azioni, è autorizzata la spesa complessiva di 300.000 euro suddivisa in ragione di 100.000 euro per l'anno 2019 e di 200.000 euro per l'anno 2020 a valere sulla Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 1 (Spese correnti) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 3. Per le finalità previste dall'[articolo 11, comma 1](#), relativamente agli interventi, è autorizzata la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2020 a valere sulla Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 2 (Spese in conto capitale) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 4. Per le finalità previste dall'[articolo 14, comma 1](#), relativamente agli interventi, è autorizzata la spesa di 500.000 euro per l'anno 2020 a valere sulla Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 2 (Spese in conto capitale) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 5. Per le finalità previste dall'[articolo 14, comma 2](#), è autorizzata la spesa complessiva di 800.000 euro, suddivisa in ragione di 300.000 euro per l'anno 2018 e di 500.000 euro per l'anno 2019 a valere sulla Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 2 (Spese in conto capitale) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 6. Per le finalità previste dall'[articolo 15, comma 1, lettere a\) e b\)](#), è autorizzata la spesa complessiva di 1 milione di euro, suddivisa in ragione di 500.000 euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019 a valere sulla Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 2 (Spese in conto capitale) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 7. Agli oneri derivanti dal disposto di cui ai commi 1 e 2, pari a complessivi 400.000 euro, suddivisi in ragione di 50.000 euro per l'anno 2018, di 150.000 euro per l'anno 2019 e di 200.000 euro per l'anno 2020, si fa fronte mediante rimodulazione di pari importo all'interno della Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 1 (Spese correnti) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
 8. Agli oneri derivanti dal disposto di cui ai commi 3, 4, 5 e 6, pari a complessivi 3.300.000 euro, suddivisi in ragione di 800.000 euro per l'anno 2018, di 1 milione di euro per l'anno 2019 e di 1.500.000 euro per l'anno 2020, si fa fronte mediante rimodulazione di pari importo all'interno della Missione n. 10 (Trasporti e diritto alla mobilità) - Programma n. 5 (Viabilità e Infrastrutture stradali) - Titolo n. 2 (Spese in conto capitale) dello stato di previsione della spesa del bilancio per gli anni 2018-2020.
-

Art. 19 *Entrata in vigore.*

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

La presente legge regionale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione.