

L.R. LAZIO 28 dicembre 2017, n. 11 ⁽¹⁾.

Disposizioni per favorire la mobilità nuova.

(1) Pubblicata nel B.U. Lazio 28 dicembre 2017, n. 104, supplemento n. 3.

IL CONSIGLIO REGIONALE

ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE

Promulga

La seguente legge

Art. 1 *Finalità.*

1. La Regione con la presente legge:

a) promuove e sostiene la mobilità nuova e, 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 nonché 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 *car pooling* 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, ove possibile, con strade consolari, cammini, sentieri, strade carrarecce, piste ciclabili, mulattiere, tratturi e sentieri riportati nelle carte dell'Istituto geografico militare e nella 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 *car pooling* 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 cicloamatori, 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 *Definizione delle ciclovie e delle ciclostazioni. Caratteristiche del servizio di bike sharing.*

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 destinata al 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 nonché 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.

Art. 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, compresi quelli già individuati e promossi dalle associazioni che favoriscono 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 più treno e bici più 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 nonché 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, 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 *car pooling* 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.

4. La Regione 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 e 3.

5. La Regione incentiva, altresì, 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 sull'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti urbani.

Art. 4 *Piano regionale della mobilità ciclistica.*

1. La Regione, 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 paesistico 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 PRMC 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 PRMC, 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 PRMC prevede, mediante intese con gli enti interessati, l'utilizzo per la riconversione in percorsi ciclabili e itinerari ciclopedonali, favorendone il recupero conservativo, delle seguenti aree od opere:

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

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

d) ponti dismessi e altri manufatti stradali;

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

5. Nell'ambito della riconversione delle tratte ferroviarie dismesse, prevista dal PRMC, 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 a 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 PRMC è approvato dalla Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente, 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 all'[articolo 11 della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30](#) (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale) e successive modifiche. Il PRMC è aggiornato, di norma, ogni tre anni.

7. Nel sito istituzionale della Regione è creata una sezione per censire periodicamente, con idonea cartografia, lo stato delle piste ciclabili o pedociclabili.

Art. 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 per la diffusione

dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti la mobilità sostenibile, la sicurezza stradale, il benessere fisico ed il miglioramento dello stile 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 sui punti di assistenza o ristoro nonché sulla possibilità di transito per le varie tipologie di fruitori, di carattere permanente o temporaneo. 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. La struttura competente di cui al comma 3, in base alle risorse disponibili:

- a) cura l'elaborazione, l'implementazione e il monitoraggio del PRMC;
- 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.

5. La struttura competente di cui al comma 3 promuove accordi di programma con i comuni e gli enti interessati nonché protocolli di intesa con le università, gli enti di ricerca e gli ordini professionali. Assicura il dialogo con le associazioni che promuovono in modo specifico l'uso della bicicletta e con i *mobility manager* per la promozione della mobilità nuova e ciclistica.

6. La Regione, la Città metropolitana di Roma capitale, le province e i comuni, anche 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) l'istituzione della giornata del cicloamatore da tenersi ogni anno nella Città metropolitana di Roma capitale e nelle province, alternando i comuni ospitanti la stessa;
- c) attività di informazione per cicloturisti presso gli enti preposti al turismo;
- d) attività culturali destinate a promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani, quali casa-scuola e casa-lavoro.

Art. 6 *Piani strategici per la mobilità ciclistica di livello locale.*

1. La Città metropolitana di Roma capitale, le province e 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 decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#) (Nuovo codice della strada) e successive modifiche e, se presenti, nel piano urbano della mobilità (PUM) di cui all'[articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340](#) (Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999) e successive modifiche.

2. I piani strategici per la mobilità ciclistica di livello locale 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 annualmente alla struttura regionale competente 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 all'articolo 10, comma 2.

Art. 7 *Tipologie di interventi.*

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, tenuto conto anche delle caratteristiche tecniche fissate dal [Decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557](#) (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), sono finalizzati alla promozione, progettazione e realizzazione di:

a) reti, urbane o extraurbane, itinerari, piste e percorsi ciclabili nonché itinerari ciclopedonali;
b) itinerari turistici ciclabili 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 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 e di strutture pubbliche;
- d) adeguato distanziamento dei parcheggi per veicoli da percorsi ciclabili e da itinerari ciclopedonali;
- 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 destinate 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;
- l) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative volte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
- m) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- n) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo elettronico;
- o) 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;
- p) 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;
- q) l'illuminazione dei tracciati al fine di garantire la sicurezza e, ove possibile, l'installazione, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali, di sistemi di videosorveglianza nonché la copertura *wi-fi* ad accesso libero;
- r) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta e in particolare, iniziative formative ed informative sull'uso di protezioni del ciclista, quali abbigliamento e casco.

3. Nel quadro delle indicazioni del 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 le intese, i pareri, i nullaosta, le autorizzazioni e le approvazioni per gli interventi di cui al comma 2, può essere convocata un'apposita conferenza dei servizi, ai sensi della normativa vigente, alla quale partecipano gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti.

Art. 8 *Soggetti attuatori.*

1. La Città metropolitana di Roma capitale, le province, i comuni, le unioni di comuni e le altre forme associative e di cooperazione previste dalla normativa vigente in materia di enti locali e gli enti di gestione delle aree naturali protette regionali, ferme restando le competenze loro attribuite dalla normativa statale e regionale vigente, adottano ogni iniziativa utile per promuovere e realizzare, 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 agli [articoli 23-bis e 23-ter della legge regionale 6 agosto 1999, n. 14](#) (Organizzazione delle funzioni a livello regionale e locale per la realizzazione del decentramento amministrativo), come inseriti dall'[articolo 5 della legge regionale 10 agosto 2016, n. 12](#).

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.

Art. 9 *Disposizioni 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, i comuni, le unioni dei comuni e le altre 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 o 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, a cooperative sociali o a ciclofficine.

4. I regolamenti edilizi prevedono norme per la realizzazione, negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive, di spazi comuni per la sosta ed il deposito di biciclette attraverso l'installazione di appositi stalli o ancoraggi.

5. Negli edifici di edilizia residenziale pubblica gestiti dagli enti regionali è consentito il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che devono essere attrezzati.

Art. 10 *Manutenzione.*

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi attuati a seguito delle scelte definite dal PRMC, 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 i 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, comma 1.

2. La Giunta regionale nella deliberazione di cui all'articolo 12, comma 1 detta, altresì, i criteri e le modalità per la concessione dei 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 ai sensi dell'articolo 6, comma 3.

Art. 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 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 1 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 per cento;

b) a due anni dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 45 per cento;

c) a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge: spostamenti individuali motorizzati con mezzi privati inferiori al 40 per cento.

3. Ai fini del raggiungimento delle finalità del presente articolo, la Regione 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.

Art. 12 *Criteri per la concessione dei contributi. Ulteriori agevolazioni.*

1. Ai fini della realizzazione degli interventi previsti dalla presente legge, la Giunta regionale, con propria deliberazione, definisce:

a) un piano di riparto delle risorse di cui all'articolo 15;

b) le modalità e i criteri per la concessione dei contributi e degli incentivi previsti dalla presente legge;

c) le modalità per l'effettuazione dei controlli sulla corretta utilizzazione delle risorse regionali nonché le cause di revoca dei contributi concessi e di recupero delle somme erogate.

2. Nella concessione dei contributi di cui al comma 1 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 *car pooling* e *car sharing*;

c) con le reti ciclabili intercomunali;

d) con sedi universitarie, scuole, uffici e ospedali;

e) con musei, monumenti naturali e aree naturali protette;

f) con spiagge, aree pubbliche sportive attrezzate e luoghi di interesse turistico-culturale.

3. I contributi regionali di cui al comma 1 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. Alle disposizioni del presente articolo non si applica il termine del 30 aprile di cui all'[articolo 93, comma 1, della legge regionale 7 giugno 1999, n. 6](#) e

successive modifiche, relativo alle modalità e ai termini di scadenza per l'ottenimento dei benefici e provvidenze di legge.

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* istituita con Delib.G.R. 2 dicembre 2014, n. 844.

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* istituita con Delib.G.R. 844/2014.

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

Art. 13 *Clausola valutativa.*

1. Il Consiglio regionale esercita il monitoraggio sull'attuazione della presente legge e ne valuta gli effetti conseguiti nel promuovere e sostenere la mobilità nuova e, in particolare, quella ciclistica. A tal fine, la Giunta regionale presenta al Comitato per il monitoraggio dell'attuazione delle leggi e la valutazione degli effetti delle politiche regionali:

a) entro diciotto mesi dall'entrata in vigore della presente legge, una relazione che dà conto dello stato di attuazione della stessa;

b) entro tre anni dall'approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica e successivamente con cadenza triennale, una relazione sui seguenti aspetti:

1) il numero, la tipologia e la localizzazione degli interventi ammessi a contributo e realizzati, in ambito urbano ed extraurbano, specificando, per quelli subordinati alla compartecipazione, la percentuale di partecipazione finanziaria della Regione;

2) lo stato di realizzazione della rete ciclabile regionale;

3) lo stato di attuazione dell'intermodalità tra la bicicletta e i mezzi di trasporto pubblico locale nonché della connessione con le altre forme di mobilità collettiva;

4) lo stato di manutenzione, ordinaria e straordinaria, dei tracciati e dei percorsi realizzati e di quelli preesistenti, nonché delle piste ciclabili e degli itinerari ciclopedonali;

5) i risultati ottenuti in termini di incremento dell'utilizzo della bicicletta nei tragitti quotidiani e negli spostamenti urbani ed extraurbani, di riduzione degli spostamenti tramite traffico motorizzato privato, nonché di aumento in sicurezza dell'uso della bicicletta;

6) le criticità incontrate nell'attuazione della presente legge e le eventuali misure adottate per farvi fronte.

Art. 14 *Abrogazione.*

1. È abrogata la [legge regionale 16 febbraio 1990, n. 13](#) (Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico).

Art. 15 *Disposizioni finanziarie.*

1. Agli oneri derivanti dalla presente legge si provvede mediante l'istituzione, nell'ambito del programma 05 "Viabilità e infrastrutture stradali" della missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", di due appositi fondi, rispettivamente, di parte corrente e in conto capitale:

a) "Fondo per favorire la mobilità nuova e la mobilità ciclistica - Interventi di parte corrente", alla cui autorizzazione di spesa, pari ad euro 250.000,00 per ciascuna annualità 2018 e 2019, si provvede mediante la corrispondente riduzione delle risorse di cui all'[articolo 3, comma 135, lettera b\), della legge regionale 31 dicembre 2016, n. 17](#) (Legge di stabilità regionale 2017), disponibili a legislazione vigente nell'ambito del bilancio regionale 2017-2019, nel programma 07 "Sviluppo sostenibile territorio montano piccoli Comuni" della missione 09 "Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente";

b) "Fondo per favorire la mobilità nuova e la mobilità ciclistica - Interventi in conto capitale", alla cui autorizzazione di spesa, pari ad euro 800.000,00 per ciascuna annualità 2018 e 2019, si provvede mediante la corrispondente riduzione delle risorse, iscritte a legislazione vigente nell'ambito del bilancio regionale 2017-2019, nel fondo speciale in conto capitale di cui al programma 03 "Altri fondi" della missione 20 "Fondi e accantonamenti".

2. Alla copertura degli oneri derivanti dalla presente legge possono concorrere, altresì, le risorse iscritte nell'ambito dei programmi operativi della programmazione 2014-2020, finanziati dai Fondi strutturali europei, previa verifica della coerenza con le linee di intervento in essi previste.

Art. 16 *Entrata in vigore.*

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

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

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