

L.R. 6 giugno 2012, n. 27 <sup>(1)</sup>.

Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica <sup>(2)</sup>.

---

(1) Pubblicata nel B.U. Toscana 15 giugno 2012, n. 29, parte prima.

(2) Vedi, anche, la [Delib.G.R. 10 marzo 2014, n. 174](#).

---

IL CONSIGLIO REGIONALE

ha approvato

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

promulga

la seguente legge:

PREAMBOLO

Il Consiglio regionale

Visto l'[articolo 117, commi secondo e terzo, della Costituzione](#);

Visto l'[articolo 4, comma 1, lettere c\), l\) e m\), dello Statuto](#);

Vista la [legge 19 ottobre 1998, n. 366](#) (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica);

Visto il [decreto del Ministro dei lavori pubblici 30 novembre 1999, n. 557](#) (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili);

Vista la [legge regionale 4 novembre 2011, n. 55](#) (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM". Modifiche alla [L.R. 88/98](#) in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla [L.R. 42/1998](#) in materia di trasporto pubblico locale, alla [L.R. 1/2005](#) in materia di governo del territorio, alla [L.R. 19/2011](#) in materia di sicurezza stradale);

Considerato quanto segue:

1. È opportuno promuovere su tutto il territorio regionale l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati e mezzo di prevenzione sanitaria e di socialità;
2. Sono di particolare rilevanza le strategie contenute nel libro verde COM(2007)551 adottato dalla Commissione delle Comunità europee il 29 settembre 2007 (Verso una nuova cultura della mobilità urbana);
3. È necessario provvedere, nell'ambito del completamento e ammodernamento delle infrastrutture, all'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile, che sia caratterizzata da una visione strategica delle potenzialità della mobilità ciclistica, al fine di superare la situazione di marginalità in cui si trova questa modalità di trasporto sostenibile;
4. È necessario incentivare le alternative al trasporto motorizzato, il quale produce un alto consumo energetico ed un consistente inquinamento atmosferico;
5. È necessario decongestionare il traffico motorizzato, in particolare urbano, attraverso lo sviluppo delle infrastrutture del trasporto ciclabile, necessarie per incentivare l'uso della bicicletta;

6. A questo scopo si rende necessaria la creazione di circuiti connessi alla mobilità collettiva e di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopedonabili, attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico, anche con la creazione di una rete di punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle strade aventi caratteristiche storico-culturali;

7. Sussiste l'urgenza di sviluppare un sistema di trasporto intermodale per migliorare la mobilità dei centri urbani ed extraurbani;

8. È necessario disporre di efficaci strumenti di pianificazione che coordinino e realizzino in modo organico una politica di incentivazione e promozione della mobilità tramite bicicletta;

9. È opportuno creare una rete di ciclostazioni al fine di realizzare, in sicurezza e con facilità, l'intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico, in particolare con il treno, nonché favorire lo sviluppo del cicloturismo;

Approva la presente legge

---

---

#### **Art. 1** Finalità.

1. La Regione Toscana persegue obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche in ambito sanitario, sociale, turistico e sportivo, e di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, delle relative infrastrutture, la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell'utenza, motorizzata e non motorizzata, attraverso politiche di moderazione del traffico.

1-bis. La Regione Toscana persegue altresì lo sviluppo della mobilità sostenibile promuovendo l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività sportive e turistico-ricreative, mediante il raggiungimento di specifici obiettivi di ripartizione modale <sup>(3)</sup>.

2. Gli obiettivi di cui al comma 1 e 1-bis sono definiti dallo strumento di programmazione di cui all'articolo 3 <sup>(4)</sup>.

---

<sup>(3)</sup> Comma aggiunto dall' [art. 1, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(4)</sup> Comma così sostituito dall' [art. 1, comma 2, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «2. Gli obiettivi di cui al comma 1, sono definiti con gli strumenti della programmazione regionale in conformità alla [legge 19 ottobre 1998, n. 366](#) (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica).».

---

#### **Art. 2** Obiettivi strategici.

1. Obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono:

a) la creazione di percorsi e circuiti connessi alla mobilità collettiva;

b) la creazione di una rete, interconnessa, protetta e dedicata, di itinerari ciclabili e ciclopeditoni attraverso località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico anche con la creazione di una rete di servizi e strutture dedicate, compresi i punti di ristoro, con particolare riguardo ai percorsi connessi e correlati alle vie aventi caratteristiche storico-culturali;

c) la creazione, in ambiente rurale e montano, di percorsi dedicati e strutture di supporto;

d) la creazione di una rete di ciclostazioni quali centri, dotati di servizi di informazione all'utenza, per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio, da realizzarsi in prossimità di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto <sup>(5)</sup>.

2. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono:

a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento su tutto il territorio urbano e la messa in rete;

b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione;

c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.

c-bis) promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane, anche mediante la realizzazione di ciclostazioni, di parcheggi e di box per le biciclette da realizzarsi, in particolare, in zone limitrofe ai servizi ed ai luoghi pubblici di maggiore interesse <sup>(6)</sup>;

c-ter) promuovere la presenza e l'utilizzo del bikesharing quale servizio di condivisione delle biciclette <sup>(7)</sup>;

c-quater) promuovere, in raccordo con i biciplan dei comuni di cui all'articolo 4, comma 1, la realizzazione di interventi di moderazione del traffico e di aree a priorità ciclabile tese a connettere ed integrare i percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati con le isole ambientali, le "zone 30", le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato <sup>(8)</sup>.

3. La Regione favorisce il recupero e la riqualificazione di vecchie infrastrutture inutilizzate e di vecchi manufatti stradali e ferroviari in disuso, ove questo risulti funzionale al perseguimento degli obiettivi strategici di cui ai commi 1 e 2 <sup>(9)</sup>.

---

<sup>(5)</sup> Lettera così sostituita dall' [art. 2, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «d) la creazione di una rete di ciclostazioni per favorire l'intermodalità tra bicicletta e altri mezzi di trasporto.».

<sup>(6)</sup> Lettera aggiunta dall' [art. 2, comma 2, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(7)</sup> Lettera aggiunta dall' [art. 2, comma 3, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(8)</sup> Lettera aggiunta dall' [art. 2, comma 4, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(9)</sup> Comma così modificato dall' [art. 2, comma 5, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

1. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.
2. Il piano regionale della mobilità ciclistica, definito sulla base dei contenuti individuati dall'[articolo 5 della legge 11 gennaio 2018, n. 2](#) (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica), disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalla città metropolitana, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia".
3. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con cadenza triennale nei termini e con le modalità individuate dall'[articolo 5, comma 5, della L. 2/2018](#).
4. Il piano regionale della mobilità ciclistica è contenuto nel piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla [legge regionale 4 novembre 2011, n. 55](#) (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM". Modifiche alla [L.R. 88/98](#) in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla [L.R. 42/1998](#) in materia di trasporto pubblico locale, alla L.R. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla [L.R. 19/2011](#) in materia di sicurezza stradale).
5. Il piano regionale della mobilità ciclistica, in coerenza con gli obiettivi del PRIIM, oltre ai contenuti individuati dall'[articolo 5 della L. 2/2018](#):
  - a) indica gli obiettivi di ripartizione modale dei trasporti fissando i livelli percentuali minimi da raggiungere mediante l'utilizzo della bicicletta in rapporto ai livelli di traffico complessivi;
  - b) indica, per la mobilità ciclistica, obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico da raggiungere, sia a livello regionale, sia locale;
  - c) indica obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali favorendo, in particolare, il recupero di:
    - 1) aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
    - 2) aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
    - 3) argini e alzaie di fiumi, torrenti, canali e laghi, se utilizzabili, e i tracciati degli acquedotti dismessi e degli edifici ad essi connessi, ove compatibili;
    - 4) ponti dismessi e altri manufatti stradali.
6. Nelle fasi di formazione del piano di cui al comma 1, sono sentite le associazioni che promuovono in modo specifico l'utilizzo della bicicletta.

---

[\(10\)](#) Articolo dapprima modificato dall' [art. 95, comma 1, L.R. 31 marzo 2017, n. 15](#) e poi così sostituito dall' [art. 3, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «Art. 3. Programmazione regionale. 1. La programmazione regionale della mobilità ciclabile è contenuta nel piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM) di cui alla [legge regionale 4 novembre 2011, n. 55](#) (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità "PRIIM". Modifiche alla [L.R. n. 88/1998](#) in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla [L.R. n. 42/1998](#) in materia di trasporto pubblico locale, alla [L.R. n. 1/2005](#) in materia di governo del territorio, alla [L.R. n. 19/2011](#) in materia di sicurezza stradale). Il PRIIM, in conformità agli obiettivi strategici della ciclomobilità

extraurbana, individua il sistema ciclabile di scala regionale in relazione al tessuto ed alla morfologia territoriale, allo sviluppo urbanistico, al sistema naturale, con particolare riferimento ai fiumi, ai laghi, ai parchi nazionali e regionali e ai grandi poli attrattori. Il sistema ciclabile di scala regionale è individuato quale elemento di connessione ed integrazione dei sistemi ciclabili provinciali e comunali.

2. Il PRIIM indica, per la mobilità ciclistica, obiettivi di intermodalità con i mezzi di trasporto pubblico da raggiungere sia a livello regionale, sia locale.

3. Il PRIIM indica obiettivi e strategie per la riconversione in percorsi ciclabili e ciclopedonali favorendo, in particolare, il recupero di:

- a) aree di sedime delle tratte ferroviarie dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- b) aree di sedime delle tratte stradali, ivi comprese quelle militari, dismesse o in disuso, e degli edifici ad esse connessi;
- c) argini e alzaie di fiumi, torrenti, canali e laghi, se utilizzabili, e i tracciati degli acquedotti dismessi e degli edifici ad essi connessi, ove compatibili;
- d) ponti dismessi e altri manufatti stradali.

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

5. Il PRIIM indica criteri, strumenti e finanziamenti per la redazione dei piani provinciali e comunali per la mobilità ciclistica, finanziabili anche nell'ambito dell'elaborazione dei Piani per la mobilità urbana sostenibile (PUMS), individuando nella mobilità ciclistica la terza componente essenziale della mobilità in ambito urbano.».

---

#### **Art. 4** *Pianificazione comunale, provinciale e della Città metropolitana di Firenze* <sup>(11)</sup>.

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

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

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

4. I comuni, singoli o associati, la Città metropolitana di Firenze e le province assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui ai commi 1 e 3.

---

[\(11\)](#) Articolo così sostituito dall' [art. 4, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «Art. 4. Pianificazione provinciale e comunale. 1. Le province, nell'ambito della redazione del piano territoriale di coordinamento, redigono piani provinciali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani provinciali, in coerenza con il PRIIM e con i provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili. I piani provinciali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

2. I comuni, anche in forma associata, redigono piani comunali per la mobilità ciclistica, di seguito denominati piani comunali, in coerenza con il piano regionale e il piano provinciale, ove vigente. I piani comunali individuano e definiscono gli indirizzi, i criteri, i parametri e gli interventi necessari a livello comunale per la creazione di una rete di infrastrutture e di servizi per la mobilità ciclistica organica e funzionale.

3. I piani provinciali e i piani comunali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, in particolare i centri scolastici e universitari, gli uffici pubblici, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica con particolare riferimento ai poli di interscambio modale e ai poli sanitari ed ospedalieri, alle aree verdi ricreative e sportive e, in generale, agli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.».

---

#### **Art. 4-bis** *Mobility management* [\(12\)](#).

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

a) nomina il mobility manager della Regione con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile;

b) adotta il piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCL) quale strumento di pianificazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro del personale dipendente.

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

---

[\(12\)](#) Articolo aggiunto dall' [art. 5, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

---

#### **Art. 5** *Intese e accordi*.

1. Nell'ambito delle riconversioni delle tratte ferroviarie dismesse, in attuazione del PRIIM, la Regione promuove, mediante intese con i proprietari e gestori delle reti ferroviarie, il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari insistenti sulla tratta, che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o a punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti.

2. La Regione promuove accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e sui mezzi di trasporto pubblico locale.
  3. La Regione promuove, d'intesa con province e comuni, e sentite le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita.
  4. La Regione mantiene un sistema di informazione e consultazione, tramite accesso internet, dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi, i punti di scambio intermodale ed i punti di assistenza e di ristoro. Il sistema è costantemente aggiornato in collaborazione con le province, i comuni e gli altri enti interessati.
- 
- 

#### **Art. 6 Tipologie degli interventi.**

1. Gli interventi per la mobilità ciclistica, in conformità alla [legge 19 ottobre 1998, n. 366](#) (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal [D.M. 30 novembre 1999, n. 557](#) del Ministro dei lavori pubblici (Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), anche al fine di garantire la massima sicurezza per i ciclisti, sono finalizzati alla progettazione, realizzazione e promozione di <sup>(13)</sup>:

- a) reti urbane o extraurbane di itinerari e piste ciclabili e ciclopedonali;
- b) itinerari ciclabili turistici e infrastrutture connesse;
- c) poli di interscambio modale;
- d) strutture e centri di servizio alla mobilità ciclistica, sia in ambito urbano che extraurbano.

2. Gli interventi per la mobilità ciclistica possono comprendere:

- a) realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali;
- b) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato;
- c) costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico, d'intesa con le società di gestione e presso strutture pubbliche;
- d) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili;
- e) predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
- f) intese con i soggetti esercenti i servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare per la realizzazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- g) intese con le aziende di trasporto pubblico per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- h) realizzazione di servizi di biciclette a noleggio e di condivisione delle biciclette (bike sharing) <sup>(14)</sup>;

- i) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto;
  - j) attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
  - k) redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata, anche di tipo elettronico;
  - l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta, ed in particolare iniziative formative ed informative sull'utilizzo di protezioni del ciclista quali abbigliamento e casco.
3. Nel quadro delle indicazioni del PRIIM e dei piani di cui agli articoli 3 e 4, una quota non inferiore al cinque per cento della superficie dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette <sup>(15)</sup>.

---

<sup>(13)</sup> Alinea così modificato dall' [art. 6, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(14)</sup> Lettera così modificata dall' [art. 6, comma 2, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(15)</sup> Comma così modificato dall' [art. 6, comma 3, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

---

#### **Art. 7** *Soggetti attuatori.*

1. La Città metropolitana di Firenze, le province e i comuni realizzano gli interventi previsti dai piani di cui all'articolo 4 e adottano ogni iniziativa utile per promuovere, anche con la collaborazione di soggetti privati, gli interventi previsti dalla presente legge, mediante adeguate forme di concertazione, ivi inclusi gli accordi di programma <sup>(16)</sup>.
2. La Regione, la Città metropolitana di Firenze, le province e i comuni adottano misure idonee ad incrementare l'uso della bicicletta da parte dei propri dipendenti anche in riferimento agli esiti del monitoraggio di cui all'articolo 4-bis, comma 2 <sup>(17)</sup>.

---

<sup>(16)</sup> Comma così modificato dall' [art. 7, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

<sup>(17)</sup> Comma così modificato dall' [art. 7, comma 2, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

---

#### **Art. 8** *Sviluppo delle ciclostazioni* <sup>(18)</sup>.

1. I comuni sedi di aeroporti, stazioni ferroviarie, autostazioni, stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, come definite all'articolo 2, comma 1, lettera d) <sup>(19)</sup>.
  2. Per la realizzazione delle ciclostazioni di cui al comma 1, i comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono le infrastrutture interessate <sup>(20)</sup>.
-



[\(18\)](#) Rubrica così sostituita dall' [art. 8, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «Disposizioni particolari per i comuni.».

[\(19\)](#) Comma così sostituito dall' [art. 8, comma 2, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «1. I comuni sedi di stazioni ferroviarie o di poli di interscambio modale provvedono, all'interno o in prossimità delle suddette infrastrutture, alla realizzazione di ciclostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di biciclette, con eventuale annesso servizio di noleggio e manutenzione.».

[\(20\)](#) Comma così modificato dall' [art. 8, comma 3, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

---

## **Art. 9** *Gestione e manutenzione.*

1. La manutenzione dei tracciati e dei percorsi ciclabili realizzati in attuazione dei piani di cui agli articoli 3 e 4, e la manutenzione dei percorsi e dei tracciati ciclabili preesistenti, è a carico degli enti proprietari nel cui territorio insiste il percorso. Gli accordi di programma che definiscono tracciati e percorsi che insistono sul territorio di più comuni devono prevedere anche la ripartizione dei costi di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria [\(22\)](#).

1-bis. Comuni, province, Città metropolitana di Firenze, consorzi di bonifica e altri enti pubblici possono stipulare specifici accordi per l'esecuzione coordinata, da parte dei medesimi enti o consorzi che già svolgono attività di manutenzione nell'ambito dell'esercizio delle funzioni istituzionali nelle aree di competenza, di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria per ciascun tracciato o percorso ciclabile. Ai fini dell'attuazione degli interventi, gli accordi di cui al periodo precedente individuano il soggetto che svolgerà la funzione di capofila. Nei casi di cui al comma 2-bis gli accordi sono stipulati previa adesione della Regione Toscana [\(21\)](#).

2. La Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione straordinaria dei tracciati e dei percorsi ciclabili di cui al comma 1 [\(23\)](#).

2-bis. Per i tracciati o percorsi ciclabili di interesse regionale, la Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione ordinaria, fino ad un massimo del novanta per cento dei costi complessivi, nel caso in cui gli accordi di cui al comma 1-bis coinvolgano, all'interno di una singola provincia, della Città metropolitana di Firenze o di un'unione di comuni, la totalità dei comuni interessati dal tracciato [\(24\)](#).

2-ter. Con deliberazione della Giunta regionale sono definite le modalità di concessione, erogazione e rendicontazione dei contributi di cui ai commi 2 e 2-bis, nonché, nei casi di mancata o incompleta esecuzione dei lavori, di revoca e restituzione degli stessi [\(25\)](#).

---

[\(21\)](#) Comma dapprima aggiunto dall' [art. 15, comma 1, L.R. 27 dicembre 2017, n. 78](#) e poi così modificato dall' [art. 9, comma 2, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

[\(22\)](#) Comma così modificato dall' [art. 9, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

[\(23\)](#) Comma così sostituito dall' [art. 9, comma 3, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#). Il testo precedente era così formulato: «2. La Regione è autorizzata a concedere contributi per la manutenzione straordinaria delle strade agli enti che prevedono, nella loro pianificazione territoriale, infrastrutture ciclabili.».

[\(24\)](#) Comma aggiunto dall' [art. 9, comma 4, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

[\(25\)](#) Comma aggiunto dall' [art. 9, comma 5, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

---

**Art. 9-bis** *Relazione al Consiglio regionale* <sup>(26)</sup>.

1. La Giunta regionale trasmette al Consiglio regionale la relazione presentata annualmente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'[articolo 11, comma 2, della L. 2/2018](#).

---

<sup>(26)</sup> Articolo aggiunto dall' [art. 10, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).

---

**Art. 10** *Finanziamenti*.

1. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti agli enti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell'[articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#) (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti, purché realizzati in conformità al PRIIM, salvo comprovati problemi di sicurezza.

2. Sono finanziabili solo gli interventi relativi a strade classificate ai sensi dell'[articolo 2, comma 2, lettere C, D, E, ed F del D.Lgs. 285/1992](#).

3. La Regione è autorizzata a concedere finanziamenti per la manutenzione straordinaria dei percorsi connessi e correlati alle strade aventi caratteristiche storico-culturali.

---

**Art. 11** *Norma finanziaria*.

01. Per il finanziamento degli interventi di ciclo mobilità urbana è autorizzata la spesa massima di euro 2.000.000,00 per l'anno 2013, cui si fa fronte con le risorse dell'UPB 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento" del bilancio di previsione 2013 <sup>(27)</sup>.

1. Per il concorso al finanziamento degli interventi di investimento di cui alla presente legge, è autorizzata la spesa massima di euro 2.000.000,00 per l'anno 2014, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'unità previsionale di base (UPB) 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento" del bilancio pluriennale a legislazione vigente 2012-2014, annualità 2014.

2. Ai fini della copertura della spesa di cui al comma 1, al bilancio pluriennale a legislazione vigente 2012-2014, annualità 2014, è apportata la seguente variazione per sola competenza:

In diminuzione, UPB 321 "Servizi di trasporto pubblico - Spese di investimento" per euro 1.000.000,00

In aumento, UPB 311 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese di investimento", per euro 1.000.000,00.

3. A partire dall'anno 2015, la Regione concorre agli interventi di cui al comma 1 con uno stanziamento pari a non meno dell'8 per cento della spesa di investimento prevista per le funzioni obiettivo relative alla

modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza del sistema regionale dei trasporti ed alle attività generali per il territorio.

4. Le risorse destinate all'attuazione degli interventi di cui all'[articolo 3](#), comma 5, della presente legge sono definite, in coerenza con gli stanziamenti di bilancio, dal PRIIM di cui all'[articolo 2 della L.R. n. 55/2011](#).

4-bis. Per le finalità di cui al comma 4, nelle more dell'approvazione del PRIIM di cui all'[articolo 2 della L.R. n. 55/2011](#), è autorizzata una spesa massima di euro 100.000,00 per l'anno 2014 e di euro 100.000,00 per l'anno 2015, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 312 "Innovazione e sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto - Spese correnti" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale 2014 - 2016, annualità 2015 <sup>(28)</sup>.

5. La Regione promuove le azioni di cui all'[articolo 5](#), commi 2, 3 e 4, della presente legge senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio regionale, nell'ambito delle procedure ordinarie previste nei pertinenti strumenti normativi e di programmazione.

5-bis. A decorrere dall'anno 2022, per le finalità di cui all'articolo 9, comma 2-bis, è autorizzata la spesa di euro 260.000,00 per il 2022 e di euro 400.000,00 per ciascuno degli anni 2023 e 2024, cui si fa fronte con gli stanziamenti della Missione 10 "Trasporti e diritto alla mobilità", Programma 05 "Viabilità e infrastrutture stradali", Titolo 1 "Spese correnti" del bilancio di previsione 2022 - 2024 <sup>(29)</sup>.

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

La presente legge è pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

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

---

<sup>(27)</sup> Comma aggiunto dall'[art. 63, L.R. 27 dicembre 2012, n. 77](#), a decorrere dal giorno stesso della sua pubblicazione e con effetto dal 1° gennaio 2013 (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 68, comma 1](#), della medesima legge).

<sup>(28)</sup> Comma aggiunto dall'[art. 30, comma 1, L.R. 24 dicembre 2013, n. 77](#), a decorrere dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione (ai sensi di quanto stabilito dall'[art. 73](#) della medesima legge).

<sup>(29)</sup> Comma aggiunto dall'[art. 11, comma 1, L.R. 29 aprile 2022, n. 13](#).