

Azione A7.4 - Tavolo Tecnico su "MOBILITÀ CICLISTICA"

*Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la
realizzazione della mobilità ciclistica*



CReIAMO PA

Per un cambiamento sostenibile

Dove eravamo rimasti ...

LAVORI PREPARATORI DEI PROGETTI DI LEGGE APPROFONDIMENTI

Atto Camera: 1661

Disegno di legge: "Delega al Governo per la modifica del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" (1661)

Iter **Testi** Emendamenti Esame in Commissione Discussione in Assemblea Dossier Votazioni OpenData

Testi disponibili

Testo non ancora disponibile



Dove eravamo rimasti ...

LAVORI PREPARATORI DEI PROGETTI DI LEGGE

 APPROFONDIMENTI

Atto Camera: 1661

Disegno di legge: "Delega al Governo per la modifica del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285" (1661)

Iter Testi Emendamenti Esame in Commissione Discussione in Assemblea Dossier Votazioni OpenData

Fase Iter: Assegnato alla IX Commissione Trasporti

Natura: Disegno di legge ordinario

Presentazione: Presentato l'11 marzo 2019

Assegnazione: *Assegnato* alla IX Commissione Trasporti *in sede* Referente l'8 aprile 2019

Parere delle Commissioni: I Affari Costituzionali, II Giustizia (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V Bilancio e Tesoro, VII Cultura, VIII Ambiente, X Attività produttive, XII Affari sociali, XIII Agricoltura, XIV Politiche UE e della Commissione parlamentare per le questioni regionali

 **Mostra informazioni su iniziativa e firmatari**

PRIMA LETTURA CAMERA

Disegno di legge C. 1661 Presentato l'11 marzo 2019



CReIAMO PA

Contenuti della proposta governativa

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. Al fine di migliorare la qualità e l'efficienza dell'azione amministrativa, garantire la semplificazione delle procedure e assicurare il raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale, nonché di conseguire la razionalizzazione, la proporzionalità e l'efficacia degli istituti sanzionatori, tenuto conto degli articoli 5, 9 e 20 della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e ratificata ai sensi della legge 3 marzo 2009, n. 18, nonché del programma di azione biennale per la promozione dei diritti e l'integrazione delle persone con disabilità di cui all'articolo 3, comma 5, lettera *b*), della citata legge n. 18 del 2009, il Governo è delegato ad adottare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni per il riordino e la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di seguito denominato «codice».



Contenuti della proposta governativa

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

2. Nell'esercizio della delega di cui al comma 1 il Governo si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:

- a) riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di coerenza e di armonizzazione con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea e derivanti da accordi internazionali, nonché con la normativa regionale e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade;
- b) revisione della disciplina sanzionatoria, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, in particolare prevedendo la semplificazione dei procedimenti per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie, anche in relazione agli strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita; aggravamento delle sanzioni per comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, dei minori, delle persone con disabilità e dell'utenza debole della strada, come definita dal codice, anche se tenuti da conducenti minorenni;
- c) adozione di misure per la tutela dell'utenza debole della strada, come definita dal codice, con particolare riguardo ai ciclisti, alle persone con disabilità e agli anziani, attraverso la definizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di criteri per la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote e di dispositivi per la mobilità personale;



Contenuti della proposta governativa

DISEGNO DI LEGGE

Art. 2.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione delle disposizioni della presente legge, dei decreti legislativi e dei regolamenti adottati in attuazione della medesima non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
2. Le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dalla presente legge, dai decreti legislativi e dai regolamenti adottati in attuazione della medesima avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

- L'Urbanistica è scienza recente emersa principalmente nel primo dopo- guerra; è scienza nella misura in cui si interessa dei fenomeni umani, delle leggi e dei principi che li regolano, utilizzando il metodo dell'analisi scientifica e le sue applicazioni.
- Nel 700 nacque come scienza sostanzialmente architettonica, nell'800 si sviluppò come scienza dell'igiene degli abitati e della razionalizzazione della viabilità, oggi affronta tutti i problemi della vita umana.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

- La Corte Costituzionale nella sentenza n° 141/1972 affermava che *“l’urbanistica come materia è attività che concerne l’assetto edilizio e l’incremento dei centri abitati, non potendosi far rientrare nel concetto di urbanistica la disciplina globale del territorio sussistendo distinte materie che pure hanno per oggetto la tutela del territorio come la tutela del paesaggio”*.
- Successivamente l’art. 80 del DPR n° 616/1977 attuando un vasto trasferimento di funzioni dallo Stato alle Regioni ha stabilito testualmente che *“le funzioni amministrative relative alla materia urbanistica concernono la disciplina dell’uso del territorio comprensiva di tutti gli aspetti conoscitivi, normativi e gestionali, riguardanti le operazioni di salvaguardia e di trasformazione del suolo nonché la protezione dell’ambiente”*.
- Stesso discorso va fatto con riguardo alla legge 28 febbraio 1985, n. 47 che, nel delineare il nuovo assetto dei poteri tra Stato e Regioni, include l’edilizia nell’urbanistica.
- Successivamente ancora la Corte Costituzionale con sentenza 20 – 29 dicembre 1987 n° 239 affermava, anche in considerazione dei mutamenti legislativi, che *“l’urbanistica comprende tutto ciò che concerne l’uso dell’intero territorio ai fini della localizzazione e tipizzazione degli insediamenti di ogni genere e le relative infrastrutture”*.
- L’articolo 34 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 80, definisce l’urbanistica come materia che *“concerne tutti gli usi del territorio”*, rientrando nella **“nozione di urbanistica”** tutto ciò che concerne l’uso del territorio (non solo gli aggregati urbani) ai fini della localizzazione e tipizzazione degli insediamenti di ogni genere, con le relative infrastrutture.
- In tale ottica, in alternativa all’urbanistica, si è fatta strada la locuzione governo del territorio.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

- Infine il nuovo testo dell'art. 117 Cost. (come introdotto dalla legge Costituzionale n° 3/2001) abolendo la competenza esclusiva per materia delle Regioni di cui al precedente testo, ha attribuito alla competenza concorrente dello Stato e delle Regioni il “**governo del territorio**” nel cui ambito può ricondursi non solo la legislazione urbanistica in senso stretto ma anche quella ambientale in senso lato.
- La riforma del titolo V della Costituzione, infatti, inserisce fra le materie di legislazione concorrente, il “**governo del territorio**”, eliminando la voce “urbanistica”, di cui al precedente testo dell'articolo 117.
- A tale proposito la dottrina ha osservato che “con la nuova denominazione della materia si è voluto solo chiarire che la stessa investe l'intero territorio e non solo la parte occupata da costruzioni, Dovrebbe, quindi, rilevarsi la piena coincidenza tra “**urbanistica**” e “**governo del territorio**”.
- Altra dottrina, invece, sostiene che il legislatore costituzionale, con l'espressione “**governo del territorio**”, abbia inserito una materia distinta dall'**urbanistica** ed **edilizia**, trasferendo quest'ultima alla competenza esclusiva delle regioni.
- Detta tesi troverebbe appiglio sul dato letterale, dato che l'**urbanistica** non è più nominata nel nuovo articolo 117; conseguentemente, la stessa, non potendo rientrare in altre materie, quali, ad esempio, la “**tutela dell'ambiente e dell'ecosistema**”, dovrebbe ricondursi al **governo del territorio**.
- A sua volta, la giurisprudenza costituzionale ha chiarito che il “**governo del territorio**” comprende tutto ciò che attiene all'uso del territorio e alla localizzazione di impianti o attività e rientra nella potestà legislativa concorrente delle Regioni a statuto ordinario, ai sensi dell'articolo 117, comma 3, della Costituzione. Secondo la Corte costituzionale dalla modifica del Titolo V della Costituzione, con conseguente attribuzione allo Stato della competenza esclusiva in materia di “**tutela ambientale**”, non discende il divieto per le Regioni di intervenire, con proprie norme, nella disciplina della materia. Una successiva pronuncia del giudice delle leggi ha ritenuto che l'**urbanistica** e l'**edilizia** rientrino nell'ambito più ampio del **governo del territorio** e, perciò, nella competenza concorrente di Stato e Regioni, se si considera che altre materie o funzioni di competenza concorrente - quali porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione, produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia - sono specificamente individuate.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Legge urbanistica.

TITOLO I

Ordinamento statale dei servizi urbanistici

Art. 1 Disciplina dell'attività urbanistica e suoi scopi

[1] L'assetto e l'incremento edilizio dei centri abitati e lo sviluppo urbanistico in genere nel territorio del Regno sono disciplinati dalla presente legge.

[2] Il Ministero dei lavori pubblici vigila sull'attività urbanistica anche allo scopo di assicurare, nel rinnovamento ed ampliamento edilizio delle città, **il rispetto dei caratteri tradizionali, di favorire il disurbanamento e di frenare la tendenza all'urbanesimo.**



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Legge urbanistica.

TITOLO II

Disciplina urbanistica

CAPO I

Modi di attuazione

Art. 4 *Piani regolatori e norme sull'attività costruttiva*

[1] La disciplina urbanistica si attua a mezzo dei piani regolatori territoriali, dei piani regolatori comunali e delle norme sull'attività costruttiva edilizia, sancite dalla presente legge o prescritte a mezzo di regolamenti.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Legge urbanistica.

TITOLO II

Disciplina urbanistica

CAPO II

Piani territoriali di coordinamento

Art. 5 Formazione ed approvazione dei piani territoriali di coordinamento

[1] Allo scopo di orientare o coordinare l'attività urbanistica da svolgere in determinate parti del territorio nazionale, il Ministero dei lavori pubblici ha facoltà di provvedere, su parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, alla compilazione di piani territoriali di coordinamento fissando il perimetro di ogni singolo piano.

[2] Nella formazione dei detti piani devono stabilirsi le direttive da seguire nel territorio considerato, in rapporto principalmente:

- a) alle zone da riservare a speciali destinazioni ed a quelle soggette a speciali vincoli o limitazioni di legge;
- b) alle località da scegliere come sedi di nuovi nuclei edilizi od impianti di particolare natura ed importanza;
- c) alla rete delle principali linee di comunicazioni stradali, ferroviarie, elettriche, navigabili esistenti e in programma.

[3] I piani, elaborati d'intesa con le altre amministrazioni interessate e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sono approvati per decreto reale su proposta del Ministro per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per le comunicazioni, quando interessino impianti ferroviari, e col Ministro per le corporazioni, ai fini della sistemazione delle zone industriali nel territorio nazionale.

[4] Il decreto di approvazione viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno, ed allo scopo di dare ordine e disciplina anche all'attività privata, un esemplare del piano approvato deve essere depositato, a libera visione del pubblico, presso ogni comune il cui territorio sia compreso, in tutto o in parte, nell'ambito del piano medesimo.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 17 agosto 1942, n. 1150. Legge urbanistica.

CAPO III

Piani regolatori comunali

SEZIONE I

Piani regolatori generali

Art. 7 Contenuto del piano generale

[1] Il piano regolatore generale deve considerare la totalità del territorio comunale.

[2] Esso deve indicare essenzialmente:

- 1) la rete delle principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e navigabili e dei relativi impianti;
- 2) la divisione in zone del territorio comunale con la precisazione delle zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona;
- 3) le aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposte a speciali servitù;
- 4) le aree da riservare ad edifici pubblici o di uso pubblico nonché ad opere ed impianti di interesse collettivo o sociale;
- 5) i vincoli da osservare nelle zone a carattere storico, ambientale, paesistico;
- 6) le norme per l'attuazione del piano.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 17 agosto 1942, n. 1150. Legge urbanistica.

CAPO III

Piani regolatori comunali

SEZIONE II

Piani regolatori particolareggiati

Art. 13 Contenuto dei piani particolareggiati

[1] Il piano regolatore generale è attuato a mezzo di piani particolareggiati di esecuzione nei quali devono essere indicate le reti stradali e i principali dati altimetrici di ciascuna zona e debbono inoltre essere determinati:

- le masse e le altezze delle costruzioni lungo le principali strade e piazze;
- gli spazi riservati ad opere od impianti di interesse pubblico;
- gli edifici destinati a demolizione o ricostruzione ovvero soggetti a restauro o a bonifica edilizia;
- le suddivisioni degli isolati in lotti fabbricabili secondo la tipologia indicata nel piano;
- gli elenchi catastali delle proprietà da espropriare o da vincolare;
- la profondità delle zone laterali a opere pubbliche, la cui occupazione serva ad integrare le finalità delle opere stesse ed a soddisfare prevedibili esigenze future.

[2] Ciascun piano particolareggiato di esecuzione deve essere corredato dalla relazione illustrativa e dal piano finanziario di cui al successivo art. 30.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la
realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 17 agosto 1942, n. 1150. Legge urbanistica.

La “politica di piano”.

- La legge urbanistica nazionale e regionale fissa nei suoi primi articoli le finalità e gli obiettivi che conferiscono alla pianificazione la ragione fondamentale del suo essere.
- Ogni azione a livello pianificatorio, sovraordinato, ordinato e sottordinato, nasce da una indispensabile consapevolezza delle finalità e degli obiettivi che si intende perseguire.
- Finalità ed obiettivi esprimono la matrice politica del piano, costituiscono la filosofia del piano, in tutte le sue espressioni, etiche ed estetiche, che danno vita alle scelte, alle decisioni in chiave politica ed alle regole e alle normative in chiave tecnica, dalle quali discendono i comportamenti dei processi conservativi e trasformativi della pianificazione urbanistica.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

I vincoli alla pianificazione:

- Legge 1089/1939 Vincola le “cose di interesse artistico”.
- Legge 1497/1939 Vincola le “bellezze naturali e paesaggistiche”.
- Legge 431/85 Tutela ope legis del patrimonio paesistico e culturale territoriale.
- T.U. 490/99 Testo unico in materia di bb.cc. e paesaggistici: descrive unitariamente tutto il quadro dei vincoli sul tema.
- D.lgs. 22/01/2004 n. 42 (Codice dei beni culturali).



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Con la legge Ponte (L.19/11/1968 n.1187), così definita perché ritenuta una prima pietra per la costruzione di una più avanzata strumentazione legislativa, e con i due decreti interministeriali del 1/4/1968 n.1404 e del 2/4/1968 n.1444, che ne predisciplinavano l'attuazione, l'urbanistica trasferiva il suo fondamentale obiettivo dal fornire una risposta alla domanda di abitazioni a quella di garantire una più adeguata condizione di vita alla collettività, assicurando una dotazione minima inderogabile di attrezzature e servizi (standard urbanistici) e riconoscendo dignità urbana anche agli insediamenti di minima presenza demografica, prescrivendo per tutti l'obbligo di mettere sotto particolare azione tutelativa il centro storico (zone territoriali omogenee di tipo A), misura questa che andava oltre i limiti e le competenze della stessa legislazione disciplinante l'esercizio della tutela del patrimonio storico, architettonico ed ambientale.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Strumenti Urbanistici

- Possiamo distinguere una serie di strumenti previsti dalla legge urbanistica, ordinandoli gerarchicamente secondo il criterio di prevalenza e il criterio di dipendenza funzionale (dal generale al particolare, dallo strumento di massima a quello esecutivo):
- strumenti normativi che sono astratti e generali;
- piani, concreti ma pur sempre generali;
- provvedimenti amministrativi, concreti e speciali.
- Gli strumenti urbanistici sono classificabili nei riguardi della loro funzione e collocazione in:
- **Generali:** piano regolatore generale comunale ed intercomunale disciplinano l'intero territorio del comune e si pongono a livello superiore di pianificazione. Il PRG basa tutta la sua concezione nella suddivisione del territorio in zone omogenee (D.M. n.1444, 2 Aprile 1968). Il PRG oltre a dare indicazione sulla destinazione d'uso fornisce anche informazioni circa gli indici di edificabilità (sono indici territoriali e non fondiari), delle diverse zone. Il PRG non fornisce però altre informazioni, per questo motivo tale piano è affiancato e completato da strumenti di pianificazione che permettano di capire ciò che in concreto dovrà essere fatto per la realizzazione a livello locale dello stesso PRG.
- **Particolareggiati ed attuativi:** piani di lottizzazioni, si pongono a livello esecutivo delle previsioni dello strumento generale (la Legge n. 1150 del 1942 contiene ancora i principi originari ma è stata modificata nella forma, in quanto ovviamente non si riferisce più al regno). I principali piani attuativi sono i piani particolareggiati, tra i quali ricordiamo:
 - *Piani per l'Edilizia Economica Popolare (PEEP);*
 - *Piani di Lottizzazione*, nati con la Legge Ponte (Legge n. 765 del 1967), che prevede la possibilità che i privati possano proporre interventi, sempre subordinati al PRG, che se approvati divengono legge. L'ente pubblico prima di approvare tali proposte le deve valutare solo dal punto di vista urbanistico;
 - *Piani per gli Insediamenti Produttivi (PIP)* sono scarsamente diffusi a livello nazionale, si hanno infatti poche regole che interessano solo alcune aree del mezzogiorno. Nei PIP inoltre confluiscono industria, commercio, artigianato e turismo senza alcuna distinzione, creando in tal modo una serie di difficoltà logistiche organizzative. Tale strumento ha infatti in se delle criticità e dei limiti molto grandi;
 - *Piani di recupero*, è l'ultimo piano particolareggiato in ordine cronologico, ed è quello da cui parte tutta la logica del nuovo indirizzo urbanistico, che mira, non più ad un'espansione territoriale, ma al contrario, ad una valorizzazione delle risorse già sfruttate. (Legge n.457 del 1978).



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

A livello territoriale si riconoscono a loro volta:

Piani quadro distinti in **piani base** e **piani di settore** che possono essere *obbligatori* o *facoltativi*. Il piano di settore si occupa di un certo tematismo, non dà infatti una visione complessiva, ma analizza e approfondisce un certo aspetto o settore, anche assumendo spesso una terminologia e convenzioni grafiche tipiche di determinati contesti specifici. Il piano base è invece un piano che deve contenere tematiche complessive. I piani di base di riferimento sono il PTR (a livello regionale) e PTC (a livello provinciale), entrambi obbligatori. I piani di base sono sovraordinati a quelli di settore in quanto coordinano e mediano tra i diversi piani di settore, che appunto devono essere redatti seguendo le indicazioni del piano di base. In quest'ambito vi sono però alcune eccezioni, infatti per motivi diversi due piani di settore, tra quelli obbligatori, sono sovraordinati a quelli di base, e sono il piano di parco (che tutela gli ambienti naturalistici, che essendo unici se non fossero tutelati rischierebbero di scomparire, senza poter essere riprodotti) e il piano di bacino (il cui rispetto è indispensabile per evitare catastrofi naturali o pericolose).

Per la loro estensione i piani si dividono in:

Piani territoriali, già previsti dalla L.U. 17 agosto 1942 n.1150 e dalla Legge n.142/90 oggi dal TU art.20 e 23 DLgs 18 agosto 2000 n.267, sorti sulla considerazione che piani regolatori comunali, limitati al territorio urbanizzato o da urbanizzare, lasciavano privi di ogni coordinamento i vari strumenti urbanistici comunali e nel contempo non provvedevano a quella più ampia organizzazione del territorio come le vie di comunicazione, la tutela di zone di speciale interesse e le localizzazioni di nuovi insediamenti. Esso è un piano di estensione provinciale con lo scopo di coordinare l'attività urbanistica di determinati ambiti territoriali.

Piani regolatori comunali, redatti dall'autorità comunale disciplinano l'intero territorio del comune; strumento di massima che presiede a tutta la disciplina urbanistica dettando prescrizioni concrete e specifiche che verranno realizzate dal piano particolareggiato.

I piani particolareggiati che sono lo strumento attuativo del piano generale rendendone la realizzazione.

Piano Territoriale di Coordinamento art.5-6 L.U.

Finalità: orientare e coordinare l'attività urbanistica da svolgere in determinate parti del territorio nazionale.

Contenuti: zone da riservare a speciali destinazioni, senza alcuna limitazione tipologica, zone da assoggettare a vincoli particolari o a limitazioni di legge, nuovi insediamenti edilizi, residenziali, industriali, turistici, ecc, impianti di particolare importanza, reti delle principali vie di comunicazioni stradali, ferroviarie, elettriche, navigabili esistenti o in programma.

Procedure: iniziativa e redazione provinciale.

Effetti: i Comuni compresi nel Ptc hanno l'obbligo di uniformare il proprio piano urbanistico alle indicazioni del Ptc. Validità a tempo indeterminato.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Piano Regolatore Intercomunale art.12 L.U.

Finalità: coordinare le direttive di assetto urbanistico di due o più comuni contermini.

Contenuti: medesimi del Prg in relazione al territorio di tutti i comuni interessati.

Procedure: iniziativa di uno o più comuni o regionale, adozione dei vari comuni interessati e approvazione regionale.

Effetti: medesimi del Prg.

Piano Regolatore Generale art.7-11 L.U.

Finalità: tenendo conto delle direttive dell'amministrazione per l'attività urbanistica da svolgere nell'ambito del territorio comunale, definire il regime d'uso del suolo in ragione dei vincoli operanti e della domanda sociale di abitazioni, servizi e attività produttive.

Contenuti: rete delle principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e dei relativi impianti; divisione del territorio comunale con la precisazione delle zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano, aree destinate a spazi di uso pubblico o sottoposte a speciali servitù, aree per edifici pubblici, opere ed impianti di interesse collettivo o sociale vincoli da osservare nelle zone di carattere storico, ambientale, paesistico, norme attuative del piano; indici di fabbricabilità fondiaria e/o territoriale e altri parametri edilizi relativi a ogni singola zona.

Procedure: iniziativa comunale, associazioni, enti e istituzioni interessate possono presentare osservazioni entro 30 giorni successivi al periodo di pubblicazione; l'applicazione delle misure di salvaguardia, nelle more di approvazione del piano, è obbligatoria; l'approvazione è affidata alla Regione.

Effetti: rispetto del disegno del piano e delle destinazioni di zona nell'attuazione delle opere pubbliche previste e obbligo dei proprietari di osservare le prescrizioni di zona e le relative. Norme tecniche di attuazione, i piani particolareggiati e le lottizzazioni devono uniformarsi; validità a tempo indeterminato, salvo le limitazioni a cinque anni dell'efficacia dei vincoli relativi agli espropri per il soddisfacimento degli standard urbanistici.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

I nuovi indirizzi della pianificazione

- La pianificazione dello sviluppo locale ha fatto registrare la necessità di fronteggiare, nell'ultimo ventennio, non solo l'esigenza di promuovere la rivisitazione e l'aggiornamento delle componenti normative, disciplinanti l'uso urbanistico del suolo, ma anche di introdurre parallele rivisitazioni nei criteri organizzativi, negli elementi contenutistici e nelle componenti strumentali della pianificazione.
- Criteri che si aprono all'allargamento partecipativo, allo sviluppo della sostenibilità, all'incoraggiamento del partenariato ed alla equa distribuzione degli effetti positivi delle operazioni progettuali.
- La pianificazione urbanistica non è più concepita come una disposizione di ordine verticistico, imposta dalle amministrazioni agli amministrati, ma come una struttura di effettivo servizio comunitario da rivisitare e ridefinire concettualmente ed operativamente in una chiave progressivamente aperta alla partecipazione nelle scelte, nelle decisioni e nelle realizzazioni, incoraggiando i partenariati e promuovendo iniziative atte a dinamicizzare e snellire le procedure, perseguendo obiettivi di comuni intese e comuni interessi in un ridefinito rapporto pubblico – privato.
- La perequazione diventa lo strumento regolatore di tale rapporto, consentendo al privato di realizzare, negli ambiti circoscritti dal piano, programmi di intervento concordati in sede tecnica, politica ed amministrativa nel rispetto degli assunti grammaticali, sintattici e logici.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Una definizione dei parametri in riferimento alla realtà italiana per l'identificazione e la valutazione delle smart cities è stata proposta dal FORUMPA 2010, che ha individuato i seguenti cinque assi:

- **Mobilità.** Una città per essere definita smart deve garantire spostamenti agevoli, una buona disponibilità di trasporto pubblico innovativo e sostenibile, che promuove l'uso dei mezzi a basso impatto ecologico come la bicicletta, che regola l'accesso ai centri storici privilegiando le aree pedonali. Deve inoltre adottare soluzioni avanzate di mobility management e di info-mobilità per gestire gli spostamenti quotidiani dei cittadini e gli scambi con le aree limitrofe.
- **Ambiente.** Una città smart promuove uno sviluppo sostenibile, di conseguenza si impegna a ridurre l'ammontare dei rifiuti, a differenziare la loro raccolta ma anche la loro valorizzazione economica; si impegna inoltre a ridurre drasticamente le emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato, l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la razionalizzazione dell'edilizia in modo tale da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la razionalizzazione dell'illuminazione pubblica, lo sviluppo urbanistico basato sul risparmio del suolo e la bonifica delle aree dismesse.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Una definizione dei parametri in riferimento alla realtà italiana per l'identificazione e la valutazione delle smart cities è stata proposta dal FORUMPA 2010, che ha individuato i seguenti cinque assi:

- **Turismo e Cultura.** Una città smart promuove la propria immagine turistica con una presenza intelligente sul web, virtualizza il proprio patrimonio culturale e le proprie tradizioni e le restituisce in bene come “bene comune”, usa tecniche avanzate per creare percorsi e mappature tematiche della città e offre ai turisti un facile accesso alla rete e ai servizi online.
- **Economia della conoscenza e della tolleranza.** Una città smart è un luogo di apprendimento continuo e promuove la creatività incentivando le innovazioni e le sperimentazioni nell'arte, nella cultura e nello spettacolo. La smart city si presenta dunque come un laboratorio di nuove idee e privilegia la costruzione di una rete di reti inclusiva.
- **Trasformazioni urbane per la qualità della vita.** Una città smart ha una visione strategica del proprio sviluppo e considera di massima importanza la manutenzione del proprio patrimonio immobiliare e usa tecnologie avanzate per raggiungere questo obiettivo. Inoltre fonda la propria crescita sul rispetto della propria storia e identità privilegiando il riuso e la valorizzazione dell'esistente e crea le condizioni per promuovere la coesione e l'inclusione sociale.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Decreto Legislativo 30/04/1992, n. 285

Art. 36 Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilità extraurbana

1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.
2. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
3. Le province provvedono, all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può prevedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.
4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.
5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226 comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il Presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3.
6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate, dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale, fissato dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.
7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire l'integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate.
8. È istituito, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.
9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.
10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Il **Piano Urbano del Traffico** (anche abbreviato come **PUT**), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada, è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il PUT si articola in tre livelli di progettazione (secondo le Direttive Ministeriali del '95):

PGTU: primo livello di progettazione inteso come preliminare relativo all'intero centro abitato (viabilità principale e locale);

PPTU: secondo livello, che sta per piano particolareggiato, inteso come progetto di ambiti più complessi;

PETU: terzo livello, che sta per piano esecutivo, e si tratta dei progetti esecutivi prescritti nella fase precedente.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 24 novembre 2000, n. 340

Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999.

22. *Piani urbani di mobilità.*

1. Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città. Le autorizzazioni legislative di spesa, da individuare con il regolamento di cui al comma 4, recanti limiti di impegno decorrenti dall'anno 2002, concernenti fondi finalizzati, da leggi settoriali in vigore, alla costruzione e sviluppo di singole modalità di trasporto e mobilità, a decorrere dall'anno finanziario medesimo sono iscritte in apposito fondo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Sono abilitati a presentare richiesta di cofinanziamento allo Stato in misura non superiore al 60 per cento dei costi complessivi di investimento, per l'attuazione degli interventi previsti dal PUM, i singoli comuni o aggregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti, le province aggreganti i comuni limitrofi con popolazione complessiva superiore a 100.000 abitanti, d'intesa con i comuni interessati, e le regioni, nel caso delle aree metropolitane di tipo policentrico e diffuso, d'intesa con i comuni interessati.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 24 novembre 2000, n. 340

Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999.

22. Piani urbani di mobilità.

3. Una percentuale non superiore al 5 per cento dell'importo complessivo derivante dall'attuazione del comma 1 è destinata a comuni singoli che per ragioni tecniche, geografiche o socio-economiche, non possono far parte delle aggregazioni di cui al comma 2. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica stabilisce annualmente la ripartizione percentuale del restante 95 per cento tra le città metropolitane di cui all'articolo 22 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, approvato con decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ed i restanti comuni di cui al comma 2.

4. Con regolamento da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e dell'ambiente, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti l'elenco delle autorizzazioni legislative di spesa di cui al comma 1, il procedimento di formazione e di approvazione dei PUM, i requisiti minimi dei relativi contenuti, i criteri di priorità nell'assegnazione delle somme, nonché le modalità di erogazione del finanziamento statale, di controllo dei risultati e delle relative procedure.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

DL 18/10/2012, n. 179

Art. 34-quinquies. *Piano di sviluppo del turismo*

1. Su proposta del Ministro con delega al turismo, entro il 31 dicembre 2012, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, il Governo adotta, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, un piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di durata almeno quinquennale.
2. Il piano è aggiornato ogni due anni con le procedure di cui al comma 1.
3. Il Ministro con delega al turismo adotta ogni anno, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, un programma attuativo delle linee strategiche individuate dal piano di cui al comma 1.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

DL 31/05/2014, n. 83

Art. 11. Norme urgenti in materia di mobilità, accoglienza e guide turistiche

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, redige e adotta il piano straordinario della mobilità turistica. Tale piano favorisce la fruibilità del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori, al Sud Italia e alle aree interne del Paese.
2. Per promuovere la realizzazione di circuiti nazionali di eccellenza a sostegno dell'offerta turistica e del sistema Italia e accelerare il rilascio da parte delle amministrazioni competenti dei relativi permessi, nulla osta, autorizzazioni, licenze e atti di assenso comunque denominati, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, in qualità di amministrazione procedente, convoca apposite conferenze di servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni.
3. Per le medesime finalità di cui al comma 2 e per favorire la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili, equestri, mototuristici, fluviali e ferroviari, le case cantoniere, i caselli e le stazioni ferroviarie o marittime, le fortificazioni e i fari, nonché ulteriori immobili di appartenenza pubblica non utilizzati o non utilizzabili a scopi istituzionali, possono essere concessi in uso gratuito, con acquisizione delle eventuali migliorie, senza corresponsione di alcun corrispettivo, al momento della restituzione del bene, mediante procedura ad evidenza pubblica nella quale sia riconosciuta adeguata rilevanza agli elementi di sostenibilità ambientale, efficienza energetica e valutazione dell'opportunità turistica, a imprese, cooperative e associazioni, costituite in prevalenza da soggetti fino a quaranta anni, con oneri di manutenzione straordinaria a carico del concessionario. Il termine di durata della concessione non può essere superiore a nove anni, rinnovabili per altri nove anni, tenendo in considerazione le spese di investimento sostenute.
- 3-ter. Al fine di potenziare l'offerta turistico-culturale e di valorizzare con azioni congiunte il paesaggio e il patrimonio storico-artistico della nazione, nell'ambito del Piano strategico nazionale per lo sviluppo del turismo in Italia, assumono priorità i progetti di valorizzazione del paesaggio, anche tramite l'ideazione e la realizzazione di itinerari turistico-culturali dedicati, inseriti nei circuiti nazionali di cui al comma 2 e nei percorsi di cui al comma 3. Gli itinerari sono finalizzati a mettere in rete i siti di interesse culturale e paesaggistico presenti in diversi territori, migliorandone la fruizione pubblica. A tal fine, le regioni e gli enti locali, singoli o associati, predispongono, d'intesa con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministero dello sviluppo economico, appositi progetti, elaborati sulla base dell'analisi dei territori e della mappatura delle risorse nonché della progettazione di interventi concreti e mirati a favorire l'integrazione turistica.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Legge 28 dicembre 2015, n. 208 - Comma 640

640. Per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovia del Sole), Venezia-Torino (Ciclovia VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovia dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, ciclovia del Garda, ciclovia Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, ciclovia Sardegna, ciclovia Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), ciclovia Tirrenica e ciclovia Adriatica, nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018.

Per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati «cammini», è autorizzata la spesa di un milione di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. I progetti e gli interventi sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e, per quanto concerne quelli relativi alle ciclovie turistiche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

L. 11/12/2016, n. 232

Art. 1 - Comma 140

Nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze è istituito un apposito fondo da ripartire, con una dotazione di 1.900 milioni di euro per l'anno 2017, di 3.150 milioni di euro per l'anno 2018, di 3.500 milioni di euro per l'anno 2019 e di 3.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2032, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, anche al fine di pervenire alla soluzione delle questioni oggetto di procedure di infrazione da parte dell'Unione europea, nei settori di spesa relativi a: a) trasporti, viabilità, **mobilità sostenibile**, sicurezza stradale, riqualificazione e accessibilità delle stazioni ferroviarie; b) infrastrutture, anche relative alla rete idrica e alle opere di collettamento, fognatura e depurazione; c) ricerca; d) difesa del suolo, dissesto idrogeologico, risanamento ambientale e bonifiche; e) edilizia pubblica, compresa quella scolastica; f) attività industriali ad alta tecnologia e sostegno alle esportazioni; g) informatizzazione dell'amministrazione giudiziaria; h) prevenzione del rischio sismico; i) investimenti per la riqualificazione urbana e per la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia; l) eliminazione delle barriere architettoniche. L'utilizzo del fondo di cui al primo periodo è disposto con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri interessati, in relazione ai programmi presentati dalle amministrazioni centrali dello Stato.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 - Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

Titolo II

Quadro strategico nazionale

Capo I

Disciplina generale

Art. 3. Disciplina del Quadro Strategico Nazionale (Attuazione dell'articolo 3, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva 2014/94/UE)

7. A sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale nelle sue varie articolazioni, sono adottate le seguenti misure:

- a) per la semplificazione delle procedure amministrative, come previste nel Titolo IV;
- b) per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi, come previste nel Titolo V;
- c) che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile - PUMS - tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

Decreto Ministeriale del 4 agosto 2017

Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

Art. 3.

Adozione dei PUMS

1. Le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS, secondo le linee guida di cui all'art. 1, entro ventiquattro mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.
2. Sono fatti salvi i PUMS già adottati alla data di entrata in vigore del presente decreto che, se necessario, sono aggiornati entro il termine di cui al comma 1.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 3. Piano generale della mobilità ciclistica

1. In vista degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'*articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, è approvato il Piano generale della mobilità ciclistica. Il Piano di cui al precedente periodo costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica ed è adottato in coerenza:

a) con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche di cui all'*articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208*;

b) con i programmi per la mobilità sostenibile finanziati a valere sul fondo di cui all'*articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232*, ai sensi dell'*articolo 1, comma 1, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 luglio 2017*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 226 del 27 settembre 2017.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 3. Piano generale della mobilità ciclistica

3. Il Piano generale della mobilità ciclistica si riferisce a un periodo di tre anni e reca:

- a) la definizione, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, degli obiettivi annuali di sviluppo della mobilità ciclistica, da perseguire in relazione ai due distinti settori di intervento di cui al comma 2, avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;
- b) l'individuazione delle ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui all'articolo 4 e gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa;
- c) l'indicazione, in ordine di priorità, con relativa motivazione, degli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a), nei limiti delle risorse di cui alla lettera e);
- d) l'individuazione degli interventi prioritari per assicurare le connessioni della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui all'articolo 4 con le altre modalità di trasporto;
- e) la definizione del quadro, per ciascuno dei tre anni del periodo di riferimento, delle risorse finanziarie pubbliche e private di cui all'articolo 10, da ripartire per il finanziamento degli interventi previsti nel medesimo Piano generale, nonché di quelli indicati nei piani della mobilità ciclistica delle regioni, dei comuni, delle città metropolitane e delle province di cui, rispettivamente, agli articoli 5 e 6;
- f) gli indirizzi volti ad assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa delle regioni, delle città metropolitane, delle province e dei comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture, nonché a promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviaria;
- g) l'individuazione degli atti amministrativi, compresi quelli di natura regolamentare e gli atti di indirizzo, che dovranno essere adottati per conseguire gli obiettivi stabiliti dal medesimo Piano generale;
- h) la definizione, nei limiti delle risorse di cui alla lettera e), delle azioni necessarie a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale.

4. Il Piano generale della mobilità ciclistica può essere aggiornato annualmente anche al fine di tenere conto delle ulteriori risorse eventualmente rese disponibili ai sensi della legislazione nel frattempo intervenuta. Gli aggiornamenti annuali sono approvati, con le modalità di cui al comma 1, entro il 31 marzo di ciascun anno. In sede di aggiornamento del Piano generale della mobilità ciclistica, la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» di cui all'articolo 4 può essere integrata con ciclovie di interesse nazionale, individuate anche su proposta delle regioni interessate nell'ambito dei piani regionali di cui all'articolo 5.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 4. Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»

1. La Rete ciclabile nazionale denominata «Bicitalia» costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea «EuroVelo». Essa è composta dalle ciclovie di interesse nazionale di cui all'articolo 3, comma 3, lettera b), compresi i relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e, in generale, agli utenti non motorizzati. Le infrastrutture della Rete ciclabile nazionale costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 4. Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»

2. La Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» è individuata nell'ambito del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 sulla base dei seguenti criteri:

- a) sviluppo complessivo non inferiore a 20.000 chilometri in base a una struttura a rete, articolata in una serie di itinerari da nord a sud, attraversati da itinerari da est ad ovest, che interessano tutto il territorio nazionale;
 - b) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto e con le altre reti ciclabili presenti nel territorio;
 - c) collegamento con le aree naturali protette e con le zone a elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico;
 - d) integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e ai percorsi fluviali, lacustri e costieri;
 - e) sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili o greenway;
 - f) utilizzo eventuale della viabilità minore esistente;
 - g) recupero a fini ciclabili, per destinazione a uso pubblico, di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali; tratturi; viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario; viabilità forestale e viabilità militare radiata; strade di servizio; altre opere infrastrutturali lineari, comprese opere di bonifica, acquedotti, reti energetiche, condotte fognarie, cablaggi, ponti dismessi e altri manufatti stradali;
 - h) collegamento ciclabile tra comuni limitrofi, attraversamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico-culturale con il raggiungimento dei rispettivi centri storici;
 - i) continuità e interconnessione con le reti ciclabili urbane, anche attraverso la realizzazione di aree pedonali e zone a traffico limitato, nonché attraverso l'adozione di provvedimenti di moderazione del traffico;
 - l) attribuzione agli itinerari promiscui che compongono la Rete ciclabile stessa della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dall'articolo 2, comma 2, lettera F-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ricorrono le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio.
3. Nel Piano generale della mobilità ciclistica sono stabiliti gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione e la gestione della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e i relativi oneri riferibili agli aspetti di rilevanza sovvraregionale e di competenza statale, cui si provvede nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.



CReIAMO PA

Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 5. Piani regionali della mobilità ciclistica

1. Per il conseguimento delle finalità di cui all'articolo 1 le regioni, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il piano regionale della mobilità ciclistica. 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 e per conseguire le altre finalità della presente legge.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 6. *Biciplan*

1. I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I biciplan sono pubblicati in formato di tipo aperto nei siti internet istituzionali dei rispettivi enti.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2

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

Art. 8. Disposizioni particolari per i comuni

1. I comuni possono prevedere, in prossimità di aeroporti, di stazioni ferroviarie, di autostazioni, di stazioni metropolitane e di stazioni di mezzi di trasporto marittimi, fluviali e lacustri, ove presenti, la realizzazione di velostazioni, ossia di centri per il deposito custodito di biciclette, l'assistenza tecnica e l'eventuale servizio di noleggio.
2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i comuni possono stipulare convenzioni con le aziende che gestiscono la sosta di veicoli, le strutture destinate a parcheggio, le stazioni ferroviarie, metropolitane o automobilistiche o le stazioni di mezzi di trasporto marittimo, fluviale e lacustre, ove presenti.
3. La gestione delle velostazioni di cui al comma 1 può essere affidata ai soggetti di cui al comma 2, alle aziende di gestione dei servizi di trasporto pubblico, a cooperative sociali e di servizi o ad associazioni, secondo procedure di affidamento a evidenza pubblica conformi alla normativa vigente.
4. 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.
5. In sede di attuazione degli strumenti urbanistici i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.



Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica



Senato della Repubblica

XVIII LEGISLATURA

N. 843

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TARICCO, FERRAZZI, ALFIERI, ASTORRE, BELLANOVA, BINI, BOLDRINI, CIRINNÀ, COLLINA, COMINCINI, D'ALFONSO, D'ARIENZO, FARAONE, FERRARI, GARAVINI, GIACOBBE, GINETTI, GRIMANI, LAUS, MAGORNO, MALPEZZI, MANCA, MARGIOTTA, MARINO, Assuntela MESSINA, MIRABELLI, PARRINI, PATRIARCA, PITTELLA, RAMPI, SBROLLINI, STEFANO, SUDANO e VATTUONE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 OTTOBRE 2018

Misure per il contenimento del consumo del suolo e il riuso del suolo edificato e deleghe per la disciplina in materia di rigenerazione delle aree urbane degradate e per la definizione di incentivi di natura fiscale



CReIAMO PA

Pianificazione e pianificazioni; competenze e procedure per la realizzazione della mobilità ciclistica

L'articolo 6 detta disposizioni in tema di Piano del verde e delle superfici libere urbane.

In particolare, si prevede che le regioni, al fine di favorire la rigenerazione dei tessuti urbani, soprattutto di quelli degradati, di riqualificare le periferie, di mantenere permeabili e inedificate le aree libere nelle zone ad alta densità abitativa e nei contesti prevalentemente artificiali e, per quanto possibile, in quelli di media densità, di ridurre l'inquinamento, di offrire una migliore qualità della vita dal punto di vista della salubrità, del clima, della socialità e dell'integrazione, nonché di migliorare la qualità estetico-formale dell'ambiente urbano, definiscono criteri e modalità di realizzazione del Piano del verde e delle superfici libere urbane, che deve essere adottato da parte di ciascun comune.

A tal fine, le regioni assicurano che il Piano del verde e delle superfici libere urbane attribuisca a ciascuna superficie libera, in un contesto prevalentemente artificiale, una destinazione d'uso che non comporti nuove edificazioni e impermeabilizzazioni del terreno e preveda la realizzazione o il completamento di corridoi ecologici, aree destinate all'agricoltura urbana e periurbana, aree pedonali, piste ciclabili, percorsi per disabili e il soddisfacimento degli *standard* urbanistici comunali e sovracomunali, nonché censisca i soggetti vegetali significativi esistenti, preveda la piantumazione di piante e masse arboree anche nelle aree di proprietà privata, crei fasce di pertinenza di fiumi e torrenti e di aree sensibili di particolare valenza paesistica, ambientale e culturale, tuteli e valorizzi le aree naturali, gli ecosistemi, le aree incolte che possono rappresentare aspetti di storia del territorio a causa di presenze vegetali e morfologia e infine provveda all'individuazione della cintura verde intorno ai comuni.



Grazie per l'attenzione

D.R. Avv. Pasquale, Andrea Chiodi
Unità Tecnica di Supporto
p.chiodi@creiamopa.sogesid.it



CReIAMO PA