

Azione A7.4 – 2 Affiancamento on the job “MOBILITA’ CICLISTICA”

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all’adozione e approvazione del Biciplan



CReIAMO PA

Per un cambiamento sostenibile



*Agenzia per la
Coesione Territoriale*



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento della
Funzione Pubblica*



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Decreto Legislativo 30/04/1992, n. 285

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

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. E' 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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

DL 31/05/2014, n. 83

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

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

DL 31/05/2014, n. 83

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

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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. 2. Linee guida

1. Le linee guida di cui all'art. 1 sono costituite da:

- a) procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS di cui all'allegato 1, parte integrante del presente decreto;
- b) individuazione delle strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS, di cui all'allegato 2, parte integrante del presente decreto.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate».

Il PUT, invece, essendo un piano di breve periodo, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, sostanzialmente un piano di gestione. In tale ottica è evidente che dall'analisi delle criticità irrisolvibili con il PUT possano individuarsi le opere previste dal PUMS e che il PUT, una volta realizzate le opere del PUMS, dovrà essere rivisto poiché risulta mutato l'insieme delle infrastrutture disponibili.

Il PUMS potrà prevedere anche interventi in variante a strumenti urbanistici vigenti che saranno oggetto di aggiornamento secondo le procedure di legge. Nel caso in cui le Amministrazioni approvino il PUMS seguendo le procedure di approvazione dei Piani urbanistici/territoriali esso si configura come variante da recepire negli strumenti vigenti.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.

In particolare il PUMS è da intendersi quale strumento di pianificazione della mobilità sovraordinato rispetto a quelli descritti al capitolo 4 delle «Direttive per la Redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico» redatte dal Ministero dei lavori pubblici, in seguito a quanto disposto dall'*art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della Strada*.

Dal punto di vista gerarchico quindi l'ordine degli strumenti di Pianificazione della mobilità a livello comunale e/o di Città metropolitana sarà la seguente:

- 1° Piano urbano della mobilità sostenibile;
- 2° Piano urbano del traffico (PUT).



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.

Adozione del Piano e successiva approvazione

Tenuto conto di quanto previsto dall'*art. 16 del decreto legislativo n. 152/2006* e s.m.i. recante «Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma», nonché dalla normativa regionale in materia di VAS, il procedimento consigliato ai fini dell'adozione e dell'approvazione del PUMS è il seguente:

1. adozione del PUMS in Giunta Comunale o metropolitana (nel caso delle Città metropolitane);
2. pubblicazione per 30 giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;
3. controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale o metropolitano.

Per i territori ricadenti nelle Città metropolitane il PUMS è elaborato dalla Città metropolitana ed approvato dal Consiglio metropolitano.

Le amministrazioni possono altresì scegliere di seguire le procedure di adozione dei piani territoriali/urbanistici previste dalle rispettive legislazioni regionali.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

I passi procedurali: un esempio di cronoprogramma

Di seguito si riporta una possibile articolazione di un cronoprogramma di un PUMS

CRONOPROGRAMMA TIPO PER REDAZIONE DI PUMS (+VAS COMPENSIVO DI AFFIDAMENTO DI INCARICHI E FEE DI APPROVAZIONE)												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Fase	ATTIVITA' PUMS											
A	Definizione del gruppo di lavoro											
B	Predefiniscono del quadro concettuale											
	Quadro concettuale											
	Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di piano											
	offerta di reti e servizi di trasporto											
	domande di mobilità											
	relazione tra domanda e offerta di trasporto											
	Costi e ricavi											
	Piani di base e dettaglio, appalti e risorse											
C	Avvio del percorso partecipativo											
D	Interventi socio-educativi											
	Stesura I Rapporto PUMS											
E	CONTRIBUZIONE DEL PIANO											
6a	PERCORSO PARTECIPATO E SCENARI DI PIANO											
	Costituzione della struttura di riferimento											
	relazione di rete strutturale e strutture tecniche integrate											
	Scenario di riferimento, individuazione e parcellizzazione di piano											
	Scenari alternativi di piano											
	conferenza degli interessi SP											
	condizione con la struttura tecnica, economica e politica											
	Modello multidimensionale											
	Colloquio modello e aggiornamento di lavoro di ufficio, campo pilota											
	Validazione degli scenari alternativi (campo d'interferenza economica)											
	Verifica preliminare per i procedimenti											
	Stesura I Rapporto PUMS											
6b	Progetto di piano (alternativi), Stesura II Rapporto											
	Selezione della proposta di piano											
	Colloquio tecnico / confronto delle ipotesi del piano											
	Validazione tecnica economica ambientale											
	tema economico (costazioni tecniche)											
	costo dei costi di esercizio (lavoro)											
	Selezione/accettazione alternativa/variante											
	Approfondimento interventi, risultati economico-sociali											
	Decreto attuativo (elenco opere)											
	Stesura Documento di Piano, Rapporto Ambientale, Scheda non tecnica											
	Condizione e consultazione (interessi Amministrativi)											
	tema di Accettazione (passaggi politici)											
	condizione processo P.A.T.											
	condizione di altri quadri concettuali SS											
	condizione prima bozza di progetto degli SP											
	condizione validazione degli scenari											
	Condizione scenario Piano, validazione economica campo pilota											
	tema di Giustizia/Commissioni consultive/Consiglio Comunale (passaggi formali)											
	condizione I.3.3.3.4.4.4. Rapporto PUMS											
7	Passaggio VAS (se applicabile all'elaborazione tecnica PUMS)											
	Avvio VAS e individuazione soggetti incaricati (percorso partecipativo)											
	Chiusura del processo di studio											
	Stesura e discussione Documento di studio											
	tema conferenze di studio											
	Chiusura e chiusura studio in ambiente VAS e lavoro con Piano CDL											
	Stesura e discussione Progetto Piano + SA + SA/T											
	Seconda Condizione di Validazione											
	Avvio Documento di modifica Documento studio											
	Chiusura Piano (Variante) e discussione di costi											
8	Adozione Approvazione PUMS											
	Presentazione progetto di approvazione alla Giunta Comunale											
	Presentazione progetto alle Commissioni consultive											
	Adozione in Consiglio Comunale											
	tema approvazione documenti ufficiali											
	tema di approvazione (relazioni)											
	presentazione delle relazioni											
	Avvio Documento di modifica Documento studio											
	tema tecnico Piano e discussione di Piano Piano											
	Presentazione progetto di approvazione alla Giunta Comunale											
	Presentazione progetto alle Commissioni consultive											
	Approvazione in Consiglio Comunale											

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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;



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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

- 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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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;



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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»

- 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 ricorrano 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 sovraregionale 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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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*

2. I biciplan definiscono: a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché' gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture; b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati; c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b); d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati; e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato; f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale piu' pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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

g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale; h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro; i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale; l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti; m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette; n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing); o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette; p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile; q) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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

3. Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.
4. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 1 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

DECRETO LEGISLATIVO 18 aprile 2016, n. 50 Codice dei contratti pubblici.

Art. 21 Programma degli acquisti e programmazione dei lavori pubblici.

1. Le amministrazioni aggiudicatrici adottano il programma biennale degli acquisti di beni e servizi e il programma triennale dei lavori pubblici, nonché i relativi aggiornamenti annuali. I programmi sono approvati nel rispetto dei documenti programmatori e in coerenza con il bilancio e, per gli enti locali, secondo le norme che disciplinano la programmazione economico-finanziaria degli enti.
2. Le opere pubbliche incompiute sono inserite nella programmazione triennale di cui al comma 1, ai fini del loro completamento ovvero per l'individuazione di soluzioni alternative quali il riutilizzo, anche ridimensionato, la cessione a titolo di corrispettivo per la realizzazione di altra opera pubblica, la vendita o la demolizione.
3. Il programma triennale dei lavori pubblici e i relativi aggiornamenti annuali contengono i lavori il cui valore stimato sia pari o superiore a 100.000 euro e indicano, previa attribuzione del codice unico di progetto di cui all'articolo 11, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, i lavori da avviare nella prima annualità, per i quali deve essere riportata l'indicazione dei mezzi finanziari stanziati sullo stato di previsione o sul proprio bilancio, ovvero disponibili in base a contributi o risorse dello Stato, delle regioni a statuto ordinario o di altri enti pubblici. Per i lavori di importo pari o superiore a 1.000.000 euro, ai fini dell'inserimento nell'elenco annuale, le amministrazioni aggiudicatrici approvano preventivamente il progetto di fattibilità tecnica ed economica. Ai fini dell'inserimento nel programma triennale, le amministrazioni aggiudicatrici approvano preventivamente, ove previsto, il documento di fattibilità delle alternative progettuali, di cui all'articolo 23, comma 5.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan



The screenshot shows the top navigation bar of the Treccani website with the logo and menu items: ISTITUTO, MAGAZINE, CATALOGO, SCUOLA, ARTE, and TR. Below the navigation bar is a search bar. The main content area features the word 'biciplan' in a large, bold, serif font, underlined. Below the title, it says 'Neologismi (2012)'. There is a horizontal line separating the title from the text. Below the line, there is a link 'Crea un ebook con questa voce | Scaricalo ora (0)' and a 'Condividi' button with social media icons for Twitter, Facebook, Google+, and LinkedIn. The main text of the entry begins with 'biciplan (Biciplan, Bici Plan) s. m. Piano che regola la mobilità ciclistica, prevedendo servizi e strutture di appoggio specifici sul territorio (parcheggi protetti, noleggi, forme di integrazione con il trasporto pubblico), e individua strategie di comunicazione, informazione e monitoraggio sulla circolazione in bicicletta. ♦ «Questo piano l'abbiamo



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

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.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Anno XLIV - N.13 Ordinario (03.04.2013)

Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo

Pag. 3

Sommario

PARTE I

Leggi, Regolamenti, Atti della Regione e dello Stato

LEGGI

LEGGE REGIONALE 25 MARZO 2013, n. 8

Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica 9



CReIAMO PA

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Legge Regionale Abruzzo 25 marzo 2013, n. 8 - Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Art. 4 (Piani di Province e Comuni)

1. Le Province redigono piani strategici per la mobilità ciclistica, tenuto conto del Piano regionale della mobilità ciclistica, ove vigente. I piani provinciali programmano gli interventi a livello sovracomunale, sono approvati con le stesse procedure del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e fanno parte integrante di quest'ultimo.
2. I piani provinciali individuano la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico, quali i centri scolastici, i centri commerciali, i distretti e le zone industriali ed il sistema della mobilità pubblica.
3. Gli obiettivi strategici per la ciclomobilità extraurbana sono quelli indicati all'articolo 2, comma 3.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Legge Regionale Abruzzo 25 marzo 2013, n. 8 - Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Art. 4 (Piani di Province e Comuni)

4. I Comuni redigono piani strategici per la mobilità ciclistica, tenuto conto del piano regionale e del piano provinciale della mobilità ciclistica, ove vigenti. I piani comunali programmano gli interventi a livello locale e sono approvati tenuto conto delle disposizioni della normativa statale e regionale.

5. 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 di livello locale, quali il sistema scolastico, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.

6. Obiettivi strategici per la ciclomobilità urbana sono: a) l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone la messa in rete; b) la sua messa in sicurezza, anche attraverso specifica segnalazione; c) la connessione con il sistema della mobilità collettiva.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Legge Regionale Abruzzo 25 marzo 2013, n. 8 - Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Art. 8 – Disposizioni particolari per i comuni

1. I comuni sedi di stazioni ferroviarie o di autostazioni o di stazioni metropolitane prevedono, in prossimità delle suddette infrastrutture, la realizzazione di velostazioni, ovvero di adeguati impianti per il deposito custodito di cicli e motocicli, con eventuale annesso servizio di noleggio biciclette.
2. Per la realizzazione delle velostazioni di cui al comma 1, i comuni stipulano convenzioni con le aziende che gestiscono le stazioni ferroviarie, metropolitane o automobilistiche.
3. I comuni che non gestiscono direttamente le velostazioni assegnano prioritariamente la gestione delle stesse alle cooperative sociali, di cui alla legge regionale 8 novembre 1994, n. 85 (Norme per la promozione e lo sviluppo della cooperazione sociale).
4. I comuni inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive per il deposito di biciclette.
5. **I comuni inseriscono inoltre nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni per il deposito di biciclette presso strutture pubbliche.**
6. **Negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni che, ove possibile, devono essere attrezzati.**



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Il provvedimento presenta numerosi riferimenti agli strumenti di pianificazione urbanistica degli enti territoriali, in particolare agli articoli 6 e 9.

Al riguardo si segnala che: L'art. 20, comma 2, del D.Lgs. 267/2000 (T.U. enti locali) dispone che la provincia (ferme restando le competenze dei comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali) predisporre e adotta il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) ove sono determinati gli indirizzi generali di assetto del territorio, tra i quali, in particolare, le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, nonché la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

L'art. 57 del D.Lgs. 112/1998 ha invece demandato alla legislazione regionale il compito di prevedere che il PTCP assuma il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali (sempreché la definizione delle relative disposizioni avvenga nella forma di intese fra la provincia e le amministrazioni, anche statali, competenti).

Si ricorda che nella legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni) il comma 44 prevede che alle città metropolitane sia attribuita una serie di funzioni, tra cui l'adozione e l'aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano, che costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio, anche in relazione all'esercizio di funzioni delegate o assegnate dalle regioni, nel rispetto delle leggi delle regioni nelle materie di loro competenza.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Andrebbe chiarita la portata del riferimento ai piani urbanistici generali, poiché la loro disciplina risulta affidata alla competenza legislativa delle regioni, e in mancanza di una riforma della legislazione statale quadro, sono sorti una moltitudine di tipologie di piani urbanistici generali, ognuno avente una diversa denominazione: si ricordano ad esempio il Piano strutturale comunale (PSC) previsto dalla L.R. Emilia-Romagna n. 20/2000, il Piano urbanistico comunale (PUC) contemplato dalla L.R. Liguria 36/1997, il Piano urbanistico comunale generale (PUCG) disciplinato dalla L.R. Lazio n. 38/1999, il Piano urbanistico generale (PUG) di cui alla L.R. Puglia n. 20/2001, il Piano di governo del territorio (PGT) introdotto dalla L.R. Lombardia n. 12/2005, ecc.

Tali nuovi piani, ove adottati dalla legislazione regionale, hanno sostituito il tradizionale strumento urbanistico generale a livello comunale: il piano regolatore generale (PRG), previsto dalla legge urbanistica n. 1150 del 1942.

In alcune regioni invece la valenza del PRG è stata confermata. In tal senso, andrebbe approfondito se la qualificazione con legge statale del piano comunale della mobilità ciclistica come elaborato integrativo del piano urbanistico generale di cui all'articolo 6 comma 1 risulti coerente con la disciplina regionale in materia.

Andrebbe infine valutato se le disposizioni della proposta che prevedono l'individuazione di specifici uffici per la mobilità ciclistica presso le amministrazioni regionali e quelle di province, città metropolitane e comuni (articoli 5 e 6) risulti coerente con l'autonomia organizzativa di tali enti.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Con la **lett. g) n. 1)** si modifica la disciplina sulla **circolazione dei velocipedi** contenuta nell'**articolo 182 del Codice**, al fine di prevedere (con il nuovo comma 9.1) che, **con ordinanza del sindaco, nei centri abitati possa essere consentita la circolazione delle biciclette** sulle strade o sulle corsie riservate al servizio pubblico di trasporto, previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

Con il **n. 2)** si introduce poi il nuovo comma 9-ter all'articolo 182 del Codice, che prevede la **possibilità di realizzare nelle intersezioni con semaforo dei centri abitati**, anche in questo caso con **ordinanza del sindaco e previa valutazione delle condizioni di sicurezza, una casa avanzata sulla soglia dell'intersezione, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semi-carreggiata.**

Si prevede che la casa avanzata possa essere realizzata lungo le **strade con velocità consentita inferiore o eguale a 50 km/h**, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una **distanza di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare.** L'area delimitata deve essere **accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro** in prossimità dell'intersezione.



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione

LINEE GUIDA SULLA CONSULTAZIONE PUBBLICA IN ITALIA



CReIAMO PA

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Pertanto, le linee guida potranno essere ulteriormente sviluppate nel prossimo biennio sulla base:

- dell'ulteriore raccolta di buone pratiche di consultazione, tramite la compilazione di una scheda on line sul sito open.gov.it o partecipa.gov.it;
- della nuova versione dei principi OCSE per l'*open government*, che sarà pubblicata entro il 2017;
- dell'esperienza maturata con la realizzazione delle consultazioni che saranno condotte nel rispetto delle presenti linee guida.

Un altro importante punto del percorso di sviluppo delle linee guida consiste nella possibilità che queste potranno essere affiancate da altri documenti che approfondiscano i modelli di consultazione adatti a particolari casi (politiche di settore, pianificazione strategica, programmazione territoriale, valutazioni di impatto, ...) e da guide metodologiche, *toolkit* e



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Publicato il 20/05/2019

N. 01135/2019 REG.PROV.COLL.
N. 01968/2017 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1968 del 2017, integrato da motivi aggiunti, proposto da

BBB S.p.A. e Rose S.p.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentate e difese dagli avvocati Paolo Bertacco e Francesco Rovetta, con domicilio eletto presso lo studio del primo in Milano, via San Damiano 9;

contro

Comune di Milano, rappresentato e difeso dagli avvocati Antonello Mandarano, Paola Cozzi, Maria Lodovica Bognetti, Alessandra Montagnani Amendolea, Elena Maria Ferradini e Anna Maria Pavin, domiciliato in Milano, via della Guastalla 6;



CReIAMO PA

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

L'originario progetto definitivo del parcheggio in questione era già stato oggetto di impugnativa da parte delle società ricorrenti: il ricorso, dapprima respinto da questo Tribunale con sentenza n. 2660/2015, veniva poi accolto in sede di appello dal Consiglio di Stato con sentenza n. 1175/2017, con cui veniva rilevata la lesione alle garanzie partecipative delle ricorrenti nel procedimento di approvazione del progetto definitivo del parcheggio.

Con l'odierno ricorso le ricorrenti deducono l'illegittimità degli atti di approvazione del nuovo progetto definitivo sulla base dei seguenti motivi:

A) nullità del nuovo progetto definitivo per elusione del giudicato e/o difetto assoluto di attribuzione:

A.1) violazione dell'art. 21-*septies* della l. n. 241/1990; nullità del nuovo progetto definitivo per violazione e/o elusione del giudicato della sentenza del Consiglio di Stato;

A.2) violazione dell'art. 21-*septies* della l. n. 241/1990; nullità del nuovo progetto definitivo per difetto assoluto di attribuzione;

B) illegittimità del nuovo progetto definitivo sotto plurimi profili alla luce delle modifiche progettuali introdotte e degli elementi non adeguatamente valutati in sede istruttoria:

B.1) violazione degli artt. 5, 6 e 14 e ss. della l. n. 241/1990; violazione dell'art. 5, comma 3, del d.P.R. n. 380/2001; violazione degli artt. 21 e ss. del d.lgs. n. 42/2004; violazione degli artt. 3 e 4 del d.P.R. n. 151/2011; violazione dell'art. 97 Cost. e dei principi fondamentali dell'azione amministrativa di cui all'art. 1 della l. n. 241/1990; eccesso di potere per difetto dei presupposti, carenza di istruttoria e della motivazione, illogicità manifesta;

B.2) violazione e falsa applicazione degli atti normativi e di programmazione in materia di sosta e parcheggi, in particolare della delibera di C.C. n. 13 dell'8.6.2017 di adozione del Piano Urbano per la **Mobilità Sostenibile** (PUMS); violazione dell'art. 97 Cost. e dei principi fondamentali dell'azione amministrativa di cui all'art. 1 della l. n. 241/1990; eccesso di potere per difetto di istruttoria e della motivazione, contrarietà all'interesse pubblico, contraddittorietà, illogicità e ingiustizia manifesta; sviamento;



Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

Pubblicato il 10/07/2019

N. 04853/2019REG.PROV.COLL.
N. 01478/2011 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Seconda)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1478 del 2011, proposto dalla società Abital s.r.l. (già Abital Confezioni s.p.a), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Luigi Manzi, Enrico Maccari, Gabriele Leondini, con domicilio eletto presso l'avv. Luigi Manzi in Roma, via Federico Confalonieri, 5;

contro

Comune di Verona, in persona del Sindaco *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avvocati Stefano Baciga, Paolo Stella Richter, con domicilio eletto presso l'avv. Paolo Stella Richter in Roma, viale Mazzini, 11;

società Technital s.p.a, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avvocati Marcello Clarich e Carlo Fratta Pasini, con domicilio eletto presso l'avv. Marcello Clarich in Roma, viale Liegi, 32;



CReIAMO PA

Biciplan - Fondamenti giuridici, interrelazione con altri livelli di piano, attori e procedure amministrative legate all'adozione e approvazione del Biciplan

In primo luogo, si deve rilevare che l'appellante non ha alcun interesse concreto a tale motivo d'appello, non avendo presentato alcun piano attuativo, che avrebbe dovuto essere sottoposto alla verifica delle condizioni di sostenibilità indicate dall'art. 75. In ogni caso, tale argomentazione non può essere condivisa, in base al dato testuale dell'art. 57 delle NTA, che richiama espressamente la disciplina dell'art. 75, con un rinvio con cui, evidentemente, fa proprie le indicazioni in esso contenute, proprio al fine di assicurare le valutazioni circa l'impatto dell'intervento con gli assetti infrastrutturali circostanti proprio nella ipotesi del comma 4 (di mancata approvazione del PI), non essendo tali aspetti stati ancora definiti dal PI.

Tale interpretazione, del resto, è coerente con i contenuti che l'art. 17 della legge regionale n. 11 del 2004 citata indica per il Piano degli interventi, che *“individua le aree in cui gli interventi sono subordinati alla predisposizione di PUA o di comparti urbanistici e dettare criteri e limiti per la modifica dei perimetri da parte dei PUA”, “le unità minime di intervento, le destinazioni d'uso e gli indici edilizi”*; definisce e localizza *“le opere e i servizi pubblici e di interesse pubblico”*; detta *“la normativa di carattere operativo derivante da leggi regionali di altri settori con particolare riferimento alle attività commerciali, al piano urbano del traffico, al piano urbano dei parcheggi, al piano per l'inquinamento luminoso, al piano per la classificazione acustica e ai piani pluriennali per la **mobilità ciclistica**”*.

Ne deriva che sia il provvedimento impugnato che il giudice di primo grado hanno fatto corretta applicazione delle disposizioni dell'art. 57 delle NTA, che non consentivano l'intervento richiesto in assenza di un piano attuativo e delle specifiche valutazioni indicate dall'art. 75 comma 2.

Né si può ritenere che il responsabile del procedimento dovesse procedere a convocare la conferenza di servizi, pur in assenza di un piano attuativo, anche considerato che la realizzazione degli interventi edilizi di nuova costruzione, a cui deve riportarsi quello in oggetto, che prevedeva un mutamento di destinazione d'uso da produttivo e commerciale di una superficie consistente, costituisce un principio generale dell'ordinamento nella legge statale e nelle leggi regionali di governo del territorio, nonché in base alla consolidata interpretazione giurisprudenziale .



Grazie per l'attenzione

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



CReIAMO PA