

Pianificazione della mobilità ciclistica

Ogni Comune e, più in generale, ogni Ente locale, deve occuparsi della gestione del sistema della mobilità nel territorio di competenza.

All'interno del sistema della mobilità, la ciclabilità assume un ruolo determinante per il miglioramento dei livelli di qualità sociale, ambientale ed economica.

Gli atti di pianificazione devono promuovere un elevato uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative, attraverso percorsi ciclabili attrattivi, continui e riconoscibili.

Ogni Comune deve definire l'assetto viabilistico e della mobilità all'interno della pianificazione comunale.

Esempio:

Regione Lombardia

Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12 - Legge per il governo del territorio

Art. 6. (Pianificazione comunale)

1. Sono strumenti della pianificazione comunale:

a) il piano di governo del territorio; (...)

Art. 7. (Piano di governo del territorio)

1. Il piano di governo del territorio, di seguito denominato PGT, definisce l'assetto dell'intero territorio comunale ed è articolato nei seguenti atti:

a) il documento di piano; (...)

Art. 8. (Documento di piano)

1. Il documento di piano, anche avvalendosi degli strumenti di cui all'articolo 3, definisce: (...)

b) il quadro conoscitivo del territorio comunale, come risultante dalle trasformazioni avvenute, individuando i grandi sistemi territoriali, il sistema della mobilità, (...)

2. Sulla base degli elementi di cui al comma 1, il documento di piano: (...)

b) determina gli obiettivi quantitativi di sviluppo complessivo del PGT, relativamente ai diversi sistemi funzionali e, in particolare, all'effettivo fabbisogno residenziale; nella definizione di tali obiettivi il documento di piano tiene conto della riqualificazione del territorio, della minimizzazione del consumo del suolo in coerenza con l'utilizzazione ottimale delle risorse territoriali, ambientali ed energetiche, della definizione dell'assetto viabilistico e della mobilità, nonché della possibilità di utilizzazione e miglioramento dei servizi pubblici e di interesse pubblico o generale, anche a livello sovracomunale; (...)

4. Il documento di piano ha validità quinquennale ed è sempre modificabile. (...)

La norma principale dello Stato italiano riguardante la circolazione stradale è il Nuovo codice della strada. Esso è stato redatto seguendo dei Principi generali. In qualità di norma nazionale, agli stessi Principi si devono ispirare i provvedimenti attuativi.

DECRETO LEGISLATIVO 30 aprile 1992, n. 285

Nuovo codice della strada. (GU n.114 del 18-5-1992 - Suppl. Ordinario n. 74)

Art. 1. Principi generali.



Ing. Enrico Chiarini

Progettista e consulente tecnico sulla mobilità sostenibile e ciclistica

www.studiochiarini.it – info@studiochiarini.it - Montichiari (BS)

2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi.

I comuni con popolazione superiore ai 30.00 abitanti sono obbligati ad adottare il Piano urbano del traffico (PUT)

Nuovo codice della strada

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. (...)

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. (...)

5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni.(...)

Ogni Ente locale si deve dotare di un Piano della rete degli itinerari ciclabili

DM 557/99

Art.3

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. (...)

Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto; (...)

Art. 2. Finalità e criteri di progettazione

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;



d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali e' necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

Gli Enti che adotteranno i PUMS dovranno anche adottare i Piani urbani della mobilità ciclistica, denominati Biciplan.

(nota: i Biciplan devono intendersi come uno sviluppo dei Piani della rete degli itinerari ciclabili, già previsti dal DM 557/99; gli Enti che non adotteranno i PUMS dovranno comunque adottare i Piani della rete degli itinerari ciclabili)

Legge 2/2018

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)

Art. 1 Oggetto e finalità

La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, (...)

