



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE
e TERRITORIO

Stradivarie Architetti Associati

TPS pro s.r.l.

TPS Associazione professionale

Piano Regionale Mobilità Ciclistica

Obiettivi, strategie ed azioni di piano

P6.0

Colophon

PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO**

Assessore

dott. Graziano Pizzimenti

Direttore centrale

dott. Marco Padrini

SERVIZIO LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Direttore di servizio

dott. Paolo Perucci

Posizione organizzativa

ing. Iliana Gobbino

GRUPPO DI LAVORO REGIONALE

Coordinatrice

arch. Carolina Borruso

ing. Franco Bonu

geom. Walter Coletto

arch. Fabio Dandri

ing. Iliana Gobbino

dott.ssa Emanuela Snidaro

dott. Simone Stanic

ing. Giulio Pian

dott.ssa Sara Zanolla

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Coordinatrice

arch. Claudia Marcon

Stradivarie Architetti Associati

via Cecilia de Rittmeyer, 14 - 34134 Trieste

arch. Elisa Crosilla

arch. Claudia Marcon

TPS pro s.r.l.

via Antonio Gramsci, 3 - 40121 Bologna

TPS Associazione professionale

via Settevalli, 133c - 06129 Perugia

ing. Francesca Falcioli

Francesco Filippucci

ing. Guido Francesco Marino

ing. Nicola Murino

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

FOR-NATURE s.r.l.

Via Teobaldo Ciconi, 26 - 33100 Udine

dott. nat. Matteo De Luca

dott. nat. Giuseppe Oriolo

dott. for. Luca Strazzaboschi

Indice

1. PREMESSA

2. GLI OBIETTIVI DEL PREMOCI

3. COERENZA DEL PREMOCI CON LA PIANIFICAZIONE DI SCALA REGIONALE

- 3.1. Il Piano Paesaggistico Regionale pag. 16
- 3.2. I Progetti integrati di Paesaggio (PIP) pag. 20
- 3.3. Il Piano del Governo del Territorio pag. 20
- 3.4. Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITTML) e il Piano Regionale del Trasporto pubblico locale (PRTPL) pag. 22

4. SCHEMA STRATEGICO DI PIANO

- 4.1. Definizione e disegno della RECIR pag. 26
- 4.2. Le porte della RECIR pag. 27
- 4.3. La denominazione delle ciclovie della RECIR pag. 28
- 4.4. La gerarchizzazione delle ciclovie della RECIR pag. 30
- 4.5. L'integrazione con le reti delle Regioni e dei Paesi contermini pag. 32
- 4.6. L'estensione della rete a tutti gli ambiti territoriali regionali pag. 34

5. PROPOSTA DI PIANO

- 5.1. FVG 1 - Ciclovie Alpe Adria pag. 38
 - 5.1.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*
 - 5.1.2. *Le azioni di Piano*
 - 5.1.3. *Le indicazioni per i Biciplan*
 - 5.2. FVG 2 - Ciclovie del mare Adriatico pag. 42
 - 5.2.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*
 - 5.2.2. *Le azioni di Piano*
 - 5.2.3. *Le indicazioni per i Biciplan*
 - 5.3. FVG 3 - Ciclovie pedemontane pag. 46
 - 5.3.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*
 - 5.3.2. *Le azioni di Piano*
 - 5.3.3. *Le indicazioni per i Biciplan*
 - 5.4. FVG 4 - Ciclovie delle Pianure pag. 50
 - 5.4.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*
 - 5.4.2. *Le azioni di Piano*
 - 5.4.3. *Le indicazioni per i Biciplan*
-

5.5.	FVG 5 – Ciclovia dell'Isonzo	pag. 52
5.5.1.	<i>Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali</i>	
5.5.2.	<i>Le azioni di Piano</i>	
5.5.3.	<i>Le indicazioni per i Biciplan</i>	
5.6.	FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento	pag. 54
5.6.1.	<i>Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali</i>	
5.6.2.	<i>Le azioni di Piano</i>	
5.6.3.	<i>Le indicazioni per i Biciplan</i>	
5.7.	FVG 7 – Ciclovia del Friuli	pag. 57
5.7.1.	<i>Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali</i>	
5.7.2.	<i>Le azioni di Piano</i>	
5.7.3.	<i>Le indicazioni per i Biciplan</i>	
5.8.	FVG 8 – Ciclovia della Carnia	pag. 58
5.8.1.	<i>Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali</i>	
5.8.2.	<i>Le azioni di Piano</i>	
5.8.3.	<i>Le indicazioni per i Biciplan</i>	
5.9.	FVG 9 – Ciclovia delle Acque	pag. 60
5.9.1.	<i>Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali</i>	
5.9.2.	<i>Le azioni di Piano</i>	
5.9.3.	<i>Le indicazioni per i Biciplan</i>	

6. LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA. LA PROMOZIONE E L'INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA - LAVORO

6.1.	La scala regionale	pag. 64
6.2.	Le procedure negoziate per attivare i processi di ripartizione modale a livello regionale	pag. 66
6.3.	La scala locale	pag. 67

7. LA PROGRAMMAZIONE COORDINATA

7.1.	Modalità applicative del processo di programmazione coordinata	pag. 74
------	--	---------

8. LA PROCEDURA DEL PREMOCI – STATO DI ATTUAZIONE

8.1.	Contributi alla pianificazione	pag. 76
------	--------------------------------	---------

1. PREMESSA

1

Il PREMOCI è lo strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione intende realizzare sul proprio territorio un sistema diffuso a supporto della mobilità ciclistica.

La mancanza di un processo pianificatorio e la frammentazione amministrativa delle competenze, che hanno caratterizzato il periodo antecedente l'entrata in vigore della legge n. 2/2018 e della legge regionale n. 8/2018, vengono superate dalla possibilità di programmare azioni e interventi per un progetto di territorio, attraverso la gerarchia pianificatoria introdotta dalle suddette leggi e dalle strategie individuate dagli strumenti che la attuano (PREMOCI e Biciplan).

Sostenuto dalla nuova normativa nazionale e regionale, l'approccio del PREMOCI si basa su un *"insieme coordinato e integrato di interventi, azioni e misure complementari di natura infrastrutturale, fisica e sociale"*, ove le diverse componenti vanno trattate congiuntamente, in modo unitario, integrato e organizzato.

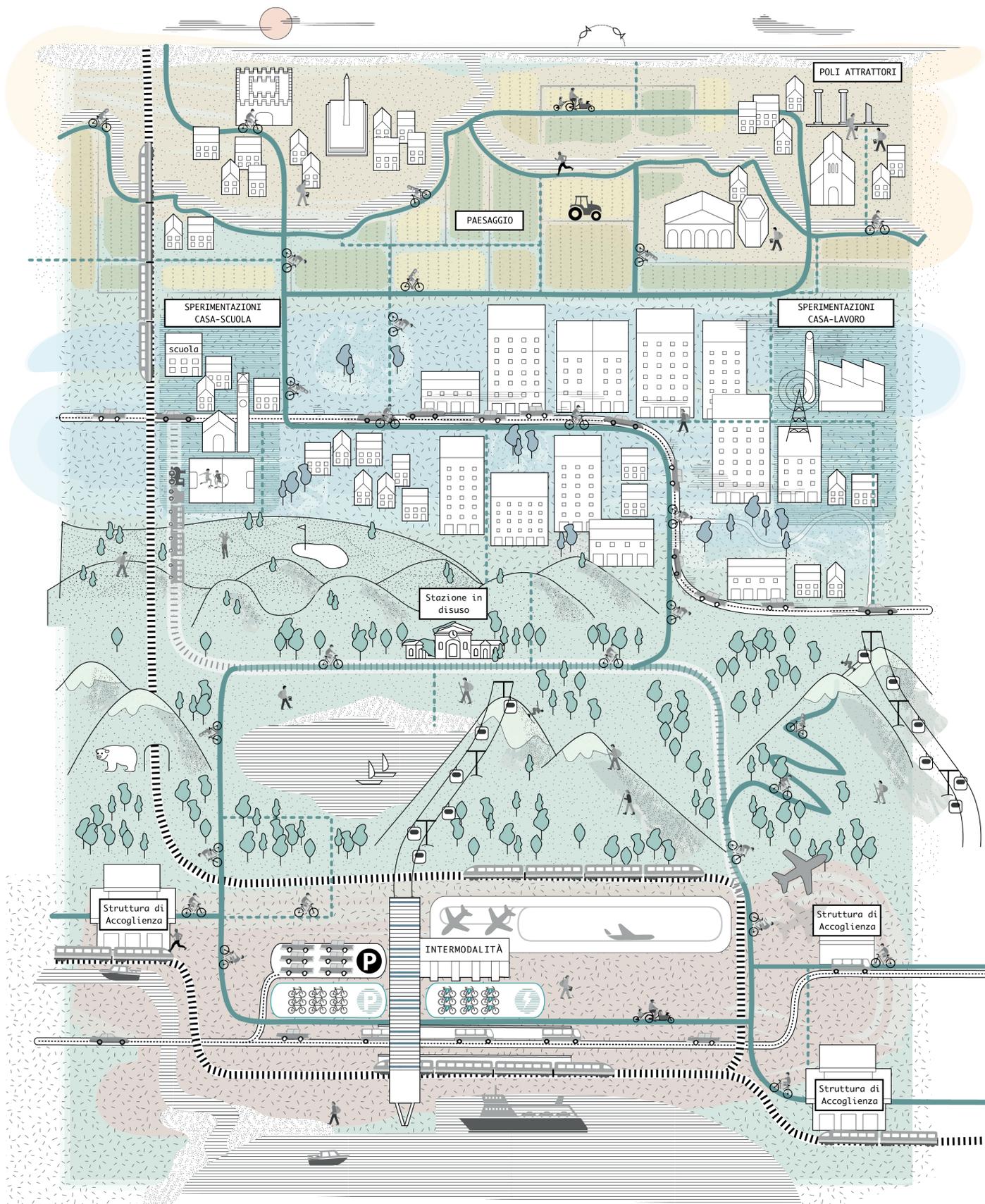
Nel rispetto del principio di sussidiarietà, il PREMOCI fornisce i criteri e gli indirizzi per la redazione degli strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica individuati dagli articoli 8 e 9 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. e, cioè, i Biciplan sovracomunali e comunali.

Il PREMOCI, inoltre, introduce la possibilità di una programmazione coordinata tra Regione e Enti locali, che segue l'entrata in vigore del Piano stesso e che accoglie le istanze di questi ultimi in un processo di revisione e di adeguamento a nuove politiche sociali e territoriali. Pur configurandosi come uno strumento dinamico, il PREMOCI rimane strumento di pianificazione di riferimento, con natura d'indirizzo, di inquadramento e promozione delle politiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica.

La parte propositiva del PREMOCI è costituita dai seguenti elaborati:

- P1.1 - Norme di attuazione, che dettano i criteri e gli indirizzi per la pianificazione di scala sovracomunale e comunale e tutte le prescrizioni necessarie a integrare gli elaborati grafici e ad assicurare l'efficacia dei loro contenuti;
- P4.2 - Manuale delle strutture di accoglienza, che fornisce una prima analisi dei centri intermodali e delle stazioni ferroviarie da connettere alla RECIR o al sistema della ciclabilità diffusa, valutando per ognuno il grado di accessibilità, i collegamenti e i servizi per il ciclista e il cicloturista, indicando gli interventi da attuare per il loro miglioramento;
- P6.5 - Manuale della segnaletica e della grafica coordinata, che fornisce i criteri per la realizzazione della segnaletica di direzione e fornisce un primo indirizzo per la realizzazione dell'immagine coordinata della RECIR e del SICID.
- P7.0 - Programmazione delle azioni per la promozione e incentivazione dell'uso della bicicletta nei percorsi casa-scuola/lavoro, che fornisce una schedatura delle modalità di incentivazione dell'utilizzo della bicicletta nei percorsi casa-scuola/lavoro sia per l'attuazione delle iniziative della Regione nelle aree industriali di valenza regionale, sia per l'applicazione a livello comunale o sovracomunale, con criteri e indirizzi per i Biciplan.

La presente relazione, che completa la parte propositiva del PREMOCI, illustra lo schema strategico e la proposta di Piano, l'articolazione degli obiettivi e delle azioni e i principi della pianificazione regionale in tema di ciclabilità; descrive le relazioni e le sinergie che intercorrono tra obiettivi ed azioni, fornendo un supporto alle scelte di livello sovracomunale e comunale, nonché i criteri e gli indirizzi per garantire la coerenza tra i contenuti dei Biciplan e il PREMOCI.



2. GLI OBIETTIVI DEL PREMOCI

2

La Regione intende dotarsi di un documento strategico finalizzato a pianificare azioni e interventi per diffondere l'uso della bicicletta in tutte le sue declinazioni. Le strategie del PREMOCI sono caratterizzate da una serie di obiettivi generali e specifici.

La seguente tabella illustra gli obiettivi generali e specifici di Piano, correlandoli alle azioni.

OG	OBIETTIVI GENERALI	OS	OBIETTIVI SPECIFICI	AZ	AZIONI
OG1	Integrare il sistema regionale della mobilità di persone, ai sensi dell'articolo 3quater, comma 1, lettera d) della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 e successive modificazioni	OS1.1	Identificare la RECIR quale "fattore strategico" della mobilità regionale, in conformità a quanto previsto dal comma 1, articolo 4 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. e, pertanto, con valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali di trasporto	AZ1.1.1	Costituire atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere e dei servizi per la mobilità ciclistica di competenza regionale
				AZ1.1.2	Costituire atto di riferimento per la verifica di possibili interferenze in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto sul territorio regionale
OG2	Consentire l'utilizzo sicuro, vantaggioso e confortevole della bicicletta in tutte le sue declinazioni attraverso la realizzazione di un sistema infrastrutturale ciclabile regionale integrato nel contesto nazionale ed europeo, ma anche connesso con le reti ciclabili locali diffuse a livello sovra-comunale e comunale	OS2.1	Realizzare il SICID a partire dalla definizione della RECIR, rete ciclabile di interesse regionale specificatamente dedicata all'uso della bicicletta, omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico	AZ2.1.1	Predisporre i criteri per il potenziamento e il completamento della RECIR e la sua riclassificazione funzionale, fornendo indicazioni alla pianificazione di scala locale per la programmazione e realizzazione della rete di competenza
				AZ2.1.2	Individuare, caratterizzare e gerarchizzare la RECIR di cui al comma 1, articolo 4, L.R. n. 8/2018 e s.m.i.
				AZ2.1.3	Definire gli standard minimi dei servizi sulla RECIR
				AZ2.1.4	Incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta
		OS2.2	Integrare la rete di valenza europea EuroVelo e la rete ciclabile nazionale Bicalia con gli itinerari regionali, limitando le infrastrutture ridondanti e minimizzando il consumo di suolo	AZ2.2.1	Potenziare l'accessibilità internazionale e sovregionale per la realizzazione di corridoi ciclabili europei e nazionali
				AZ2.2.2	Favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali, anche marittimi, con bicicletta al seguito
AZ2.2.3	Individuare le priorità d'intervento per adeguare le ciclovie nella Rete Ciclabile Nazionale Bicalia agli standard previsti				

OG	OBIETTIVI GENERALI	OS	OBIETTIVI SPECIFICI	AZ	AZIONI
OG3	Migliorare la sostenibilità dei centri urbani, favorendo la mobilità ciclistica e potenziando l'intermodalità	OS3.1	Integrare le politiche nazionali e regionali con le linee di indirizzo comunitarie e acquisire le buone pratiche di mobilità sostenibile realizzate a livello europeo	AZ3.1.1	Costituire atto di indirizzo per la distribuzione dei finanziamenti destinati alla mobilità sostenibile in ambito urbano.
		OS3.2	Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni inquinanti e l'inquinamento acustico dovute all'utilizzo del mezzo privato	AZ3.2.1	Costituire atto di indirizzo per la distribuzione dei finanziamenti destinati alla ripartizione modale dei trasporti a favore della bicicletta in ambito urbano
		OS3.3	Favorire l'accessibilità ai poli di riferimento delle aree vaste della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile	AZ3.3.1	Potenziare l'accessibilità, le informazioni ed i servizi al ciclista in corrispondenza dei CIMR
				AZ3.3.2	Prevedere parcheggi di interscambio provvisti di bike-sharing e connessi con la RECIR e le reti ciclabili comunali e intercomunali
OS3.4	Favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti all'interno dei centri abitati con misure di moderazione del traffico veicolare	AZ3.4.1	Fornire indicazioni per le progettazioni di scala locale ampliando le "zone 30" e realizzando passaggi preferenziali ciclabili		
OG4	Diminuire l'impatto sull'ambiente realizzando una rete infrastrutturale ciclabile di scala regionale che favorisca lo sviluppo delle infrastrutture verdi, sia in ambito urbano che extraurbano, anche con lo scopo di contribuire all'adattamento e alla resilienza territoriale	OS4.1	Favorire il riutilizzo, anche per fini di tipo logistico - intermodale, di strutture/aree dismesse o non utilizzate a servizio della ciclabilità	AZ4.1.1	Favorire il recupero e l'utilizzo di sedimi ferroviari dismessi e di altre infrastrutture lineari per la realizzazione di piste ciclabili
				AZ4.1.2	Prevedere lo sviluppo di una rete di mobilità ciclabile nelle azioni di rigenerazione di grandi aree ex industriali e degradate da recuperare
				AZ4.1.3	Prevedere il potenziamento della rete e/o dei servizi anche nell'ambito di interventi di compensazione e perequazione urbanistico/ambientale
				AZ4.1.4	Individuare spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi al cicloturista e al ciclista pendolare

OG	OBIETTIVI GENERALI	OS	OBIETTIVI SPECIFICI	AZ	AZIONI
OG5	Incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio	OS5.1	Favorire l'accessibilità e l'informazione per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio ai cicloturisti	AZ5.1.1	Potenziare e standardizzare le informazioni al cicloturista in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete
				AZ5.1.2	Potenziare e standardizzare le informazioni turistiche rivolte ai cicloturisti nelle vicinanze della rete
				AZ5.1.3	Potenziare e standardizzare le informazioni generali rivolte ai cicloturisti lungo la rete
				AZ5.1.4	Sviluppare i percorsi di collegamento ai beni rilevanti situati al di fuori dell'itinerario
OG6	Favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari e di raggio contenuto	OS6.1	Individuare le aree sperimentali di interesse regionale ove realizzare i progetti casa - scuola e casa - lavoro	AZ6.1.1	Indicare i criteri per la localizzazione e la caratterizzazione dei progetti
				AZ6.1.2	Definire le azioni e gli interventi per la realizzazione dei progetti
		OS6.2	Favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti di raggio contenuto (5 - 7 chilometri)	AZ6.2.1	Fornire indicazioni in merito ai metodi per la determinazione dell'offerta e della domanda da utilizzare nella pianificazione di scala sovramunicipale e comunale
				AZ6.2.2	Definire criteri e indirizzi per i PRGC al fine di coordinare la programmazione della rete ciclabile esistente e in previsione con lo sviluppo delle ZTO industriali, artigianali/commerciali e per servizi e attrezzature collettive
OG7	Promuovere nuovi stili di vita e di mobilità attiva nell'ottica della prevenzione della salute	OS7.1	Favorire le penetrazioni ciclabili in ambito urbano integrandole con le reti verdi al fine del contenimento degli effetti del cambiamento climatico	AZ7.1.1	Definire criteri e indirizzi per i PRGC al fine di coordinare la programmazione della rete ciclabile esistente e in previsione con lo sviluppo delle ZTO a verde pubblico
				AZ7.1.2	Definire criteri e indirizzi per la progettazione del SICID al fine di implementare la rete verde regionale

3. COERENZA DEL PREMOCI CON LA PIANIFICAZIONE DI SCALA REGIONALE

3

Realizzare un sistema diffuso della ciclabilità regionale funzionale ed efficiente significa elaborare un sistema di azioni e interventi volti a diffondere l'uso della bicicletta non solo dal punto di vista infrastrutturale, ma anche sociale e turistico. Pertanto, non è possibile prescindere dalla verifica di coerenza con i contenuti degli strumenti di pianificazione paesaggistica, territoriale e dei trasporti di scala regionale che hanno individuato strategie finalizzate alla formazione e allo sviluppo di reti e, in particolare:

- il Piano Paesaggistico Regionale, approvato con decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres.;
- il Piano di Governo del Territorio, approvato con il decreto del Presidente della Regione del 16 aprile 2013 n. 084/Pres.;
- il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica, approvato con delibera di Giunta regionale del 24 novembre 2011, n. 2318;
- il Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, approvato con decreto del Presidente della Regione del 15 aprile 2013, n. 80.

3.1. Il Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) ha l'obiettivo di integrare la tutela e la valorizzazione del paesaggio nei processi di trasformazione territoriale e si articola in una parte statutaria, una parte strategica e una dedicata alla gestione dei beni paesaggistici e culturali.

La parte statutaria contempla la ricognizione e la delimitazione dei beni paesaggistici, nonché la definizione di un quadro normativo appropriato ai valori che sostengono.

La parte strategica consente l'inserimento dei suddetti valori in un contesto più ampio, all'interno di una visione dinamica del paesaggio e del suo governo, ai fini di una gestione complessiva dello stesso e delle sue relazioni; all'interno di questa parte è stato elaborato il progetto di tre reti (ecologica, dei beni culturali e della mobilità lenta), come strumento di integrazione del paesaggio nelle altre politiche.

La Rete ecologica regionale ha come obiettivo primario la conservazione della natura e la salvaguardia della biodiversità, a sua volta inserito nel più ampio obiettivo della conservazione, tutela e valorizzazione del paesaggio. La pianificazione della rete ecologica regionale individua il sistema delle aree naturali, tutelate e non tutelate di elevato interesse per l'equilibrio ambientale e rappresenta lo strumento di interfaccia con il sistema ecologico del territorio regionale.

La Rete dei Beni culturali mette a sistema il patrimonio diffuso e presente sul territorio regionale (componente essenziale del paesaggio inteso come patrimonio storico e culturale), riconoscendone i più importanti fenomeni di territorializzazione. Sono stati così individuati elementi, strutture e aspetti più significativi e distintivi, costitutivi di un ventaglio che si estende dalle polarità di valore universale (es., i siti inseriti nella Lista del patrimonio UNESCO) a quelle attinenti le specificità e valorialità territoriali e regionali.

La Rete della Mobilità lenta (ReMoL) è lo strumento di connessione con le altre due reti strategiche e si inserisce nella tematica della fruizione del paesaggio nelle sue diverse modalità, in una visione di sostenibilità e di basso impatto. Costituiscono indirizzi strategico-progettuali del PPR per la ReMoL:

- favorire la connessione della mobilità lenta con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale;
- favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale;
- favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione o il riuso;
- favorire l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.

La ReMoL mette a sistema le varie modalità di mobilità lenta e favorisce l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali, incentivando il loro sviluppo integrato attraverso la valorizzazione della viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse.

Tra i percorsi della ReMoL vengono individuati i percorsi ciclabili e ciclopedonali esistenti o previsti a livello regionale, provinciale e di area vasta e la rete ferroviaria regionale, intesa come valido complemento funzionale alla mobilità lenta, oltre ai cammini, agli itinerari escursionistici ed alle vie d'acqua.

Le ciclovie di interesse regionale sono realizzate attraverso gli strumenti previsti dalle norme regionali emanate per favorire il trasporto ciclistico.

Partendo dalla ricognizione dei percorsi di mobilità lenta, sono stati quindi identificati i nodi di connessione sia tra le diverse modalità di mobilità lenta che di raccordo tra la mobilità lenta e la mobilità convenzionale.

Il PPR ha sviluppato l'interconnessione della Rete con i beni culturali e la potenzialità ecologica e ha gerarchizzato i nodi della rete a livello comunale per la costruzione delle linee strategico-progettuali che hanno identificato un sistema regionale composto da quattro direttrici primarie e sette secondarie:

Direttrici principali:

- la direttrice Alpe Adria;
- la direttrice Pedemontana;
- la direttrice Adriatica;
- la direttrice Tagliamento.

Direttrici secondarie:

- direttrice Anello Carnico;
- direttrice Val Cellina;
- direttrice Magredi;
- direttrice Colline Moreniche;
- direttrice Udine Natisone;
- direttrice Livenza-Isonzo;
- direttrice Basso Isonzo.

La maggior parte delle direttrici sono attraversate dagli itinerari delle ciclovie che compongono la rete di interesse regionale (RECIR). Il PPR prevede la possibilità di modifiche ai suddetti itinerari all'interno della direttrice, in

relazione a valutazioni progettuali connesse allo stato dei luoghi e alla sicurezza degli utenti.

Gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione devono recepire le seguenti direttive e quelle ulteriori indicate nelle schede d'ambito di paesaggio:

Interventi di completamento della ReMoL di interesse regionale

- completare in via prioritaria le ciclovie della RECIR ricadenti nelle direttrici primarie della ReMoL, privilegiando il completamento di quelle già in fase di avanzata o parziale realizzazione (FVG 1, FVG 2, FVG 3, FVG5);
- mettere a sistema all'interno delle direttrici primarie e secondarie le diverse tipologie di percorsi esistenti di mobilità lenta attraverso completamento, connessione e integrazione dei segmenti frammentati;

Interventi di riqualificazione e potenziamento:

- collegare i nodi intermodali (stazioni, approdi, intersezioni stradali) ai percorsi di mobilità lenta prevedendo apposita segnaletica;
- aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno, traghetto e trasporto pubblico locale);
- valorizzare e migliorare la navigabilità delle vie d'acqua interne;
- valorizzare i punti panoramici esistenti lungo i percorsi, prevedendone adeguata segnalazione e valutare il ripristino di varchi visuali verso quinte visive;

Interventi per la realizzazione della ReMoL di interesse d'ambito:

- utilizzare il più possibile il reticolo diffuso di strade bianche, vicinali e interpoderali e della sentieristica montana tutelando l'attività agricola in tutti i suoi aspetti;
- recuperare in chiave di percorsi ciclopedonali i sedimi ferroviari e tranviari dismessi;
- uniformare la progettazione e conseguente realizzazione dei percorsi evitando esiti di disomogeneità nei diversi territori;
- per l'attraversamento dei corsi d'acqua, indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati;
- rispettare le aree ambientali sensibili (aree naturali, zone umide etc.) interessate dai percorsi, mitigando l'impatto degli interventi;
- attrezzare i principali percorsi ciclopedonali con servizi per gli utenti e con un sistema di segnaletica ciclopedonale chiaro e omogeneo per tutto il territorio regionale.

Il comma 1 dell'articolo 15 delle Norme tecniche di attuazione del PPR recita che tutti gli strumenti di pianificazione di settore con effetti sul paesaggio devono assicurare coerenza agli obiettivi di qualità, agli indirizzi e direttive del PPR ai sensi e per gli effetti dell'articolo 145 del D.lgs. n. 42/2004, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e s.m.i. La verifica della coerenza tra gli obiettivi del PREMOCI e quelli del PPR si configura quindi si configura come una vera e propria procedura, a differenza della verifica di coerenza tra il PREMOCI e gli altri piani di livello regionale. Pertanto, la verifica della coerenza tra PREMOCI e PPR viene sviluppata e approfondita nel relativo documento di Piano.

In generale si può premettere che il PREMOCI, nell'ambito delle sue funzioni, contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del PPR nell'individuare ed implementare la ReMoL per migliorare l'accessibilità alla Rete dei beni culturali ed alla Rete ecologica regionale.

In particolare, il PREMOCI fornisce i criteri e gli indirizzi non solo per la pianificazione, ma anche per la progettazione e la realizzazione di una parte della ReMoL, ovvero per gli itinerari delle ciclovie di interesse regionale che compongono la rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR).

Alcuni tra gli indirizzi strategico-progettuali (es. l'ordine prioritario di completamento delle ciclovie che coincidono con le direttrici principali e secondarie, l'integrazione con l'intermodalità e la sensibilizzazione nell'utilizzo della mobilità lenta anche come modalità di mobilità locale alternativa a quella motorizzata) trovano completa coerenza con le previsioni del PREMOCI. Rientra negli indirizzi strategico-progettuali della direttrice del Tagliamento la trasformazione del sedime della ex ferrovia Pinzano al Tagliamento-Casarsa della Delizia in ciclovie.

Le norme di attuazione del PREMOCI forniscono inoltre precise indicazioni ai piani della ciclabilità (Biciplan) di scala sovracomunale e comunale per la pianificazione e programmazione della rete della mobilità ciclabile di propria competenza, in stretta relazione con lo sviluppo delle tre reti (ecologica, dei beni culturali e della mobilità lenta) individuate dal PPR.

Indirizzi specifici, come ripristinare la ferrovia dismessa Sacile-Gemona quale infrastruttura per l'intermodalità, collegandola ai percorsi ciclopedonali o valorizzare/migliorare la navigabilità delle vie d'acqua interne e i collegamenti marittimi per consentire la percezione dei paesaggi fluviali e dei paesaggi costieri dal mare, pur essendo stati ripresi nell'elaborato denominato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO, esulano dalle finalità del PREMOCI, anche se complementari allo sviluppo, in questo specifico caso, della ciclovie pedemontana e, quindi, agli indirizzi strategico-progettuali della direttrice omonima individuata dal PPR e di cui la ciclovie stessa fa parte.

Altri ancora, come attrezzare i principali percorsi ciclopedonali con servizi per gli utenti (luoghi di tappa e di ristoro, punti panoramici, officine di riparazione), recuperando ove possibile edifici e strutture di servizio dismesse (es. stazioni e caselli ferroviari, case cantoniere) o prevedere strumenti multimediali (cartellonistica, applicazioni ecc.) di segnalazione e informazione sulla rete e sui siti contigui di interesse paesaggistico, culturale e naturalistico e sull'intermodalità attengono invece più alla fase progettuale degli itinerari ciclabili che a quella pianificatoria e, pertanto, sono stati parzialmente sviluppati.

Infine, il PPR fornisce indirizzi relativi alla sola fase progettuale o ad altre modalità di viabilità lenta e, per tale ragione, non sono stati trattati all'interno del PREMOCI.

In conformità a quanto previsto dalle norme tecniche di attuazione del PPR, il documento che verifica la coerenza tra PREMOCI e PPR:

- tiene conto delle relazioni tra gli obiettivi generali e specifici di entrambi gli strumenti di pianificazione regionale;
- evidenzia le modalità con cui il PREMOCI recepisce gli indirizzi e le direttive per la ReMoL per la formulazione delle proprie strategie, con particolare riferimento alle disposizioni dell'articolo 45 delle norme tecniche di attuazione del PPR e ai contenuti dell'Allegato 79 "Scheda della Rete della Mobilità lenta".

Nel documento è stata inserita la "matrice per la verifica della coerenza tra il PPR e gli obiettivi generali e specifici del PREMOCI", finalizzata al raffronto tra gli obiettivi del PREMOCI e gli obiettivi generali e specifici della Parte statutaria e della Parte strategica del PPR. La matrice consente di completare la verifica della coerenza esterna verticale del PREMOCI. La matrice è accompagnata da una trattazione generale della coerenza stessa e dalla matrice di verifica della coerenza tra il PPR e le azioni/itinerari delle ciclovie del PREMOCI.

3.2. I Progetti integrati di Paesaggio (PIP)

La definizione delle reti strategiche del PPR è stata il primo passo verso un processo di implementazione per la promozione della tutela paesaggistica che la Regione auspica possa proseguire in modo partecipato e responsabile attraverso il declinarsi di reti ed evidenze a scala locale, al fine del successivo riconoscimento da parte delle Amministrazioni comunali del proprio patrimonio.

Un primo fondamentale passo è rappresentato dai “progetti di paesaggio” in fase di sviluppo a livello comunale o pluricomunale (bando pubblicato sul BUR n. 43 del 25 ottobre 2017 - legge regionale 25/2016, articolo 5, commi 12 e 13).

Questi progetti, facendo perno sulle potenzialità e sulle aspirazioni di miglioramento delle comunità locali, costituiscono anche uno strumento di riequilibrio del sistema regionale essendo in grado di conferire specificità e qualità alla programmazione di area vasta.

Attualmente i circa trenta progetti in corso, che coinvolgono circa ottanta Comuni, rappresentano una modalità sperimentale di attuazione degli obiettivi di qualità della pianificazione paesaggistica e sono contemporaneamente un’occasione per mettere in campo azioni di recupero e valorizzazione finalizzate a una rinnovata conoscenza e fruizione delle risorse naturali e culturali.

L’analisi e la verifica delle previsioni dei progetti di paesaggio in corso ha contribuito alla formulazione della proposta di piano.

3.3. Il Piano del Governo del Territorio

L’entrata in vigore del Piano del Governo del Territorio, adottato e approvato nel 2013, è attualmente sospesa fino all’approvazione e pubblicazione della variante al PGT ai sensi dell’articolo 9 della L.R. n. 5/2020, che ne prevede una revisione, attualmente in corso, finalizzata a una ripresa socio-economica regionale incentrata sui concetti di salute e sicurezza dei cittadini, adattamento ai cambiamenti climatici e semplificazione.

La volontà della Regione è quella di integrare la rete naturalistico-ambientale, il sistema delle infrastrutture e quello degli insediamenti residenziali e produttivi in una “piattaforma territoriale” che limiti il consumo di suolo e preservi il territorio dalla pressione antropica e creare un ambiente sano e confortevole per la vita, ma comunque competitivo e pronto per un nuovo sviluppo sostenibile per i prossimi anni.

Sono funzioni del PGT:

- la progettazione delle trasformazioni territoriali, individuando i sistemi fisici funzionali e prestando massima attenzione alle risorse e ai patrimoni in termini di valore e vulnerabilità;
- la verifica delle coerenze tra i piani di settore, il coordinamento di piani, programmi e progetti di livello regionale, costituendo cornice di riferimento territoriale anche per la pianificazione di livello locale;
- la proposta di una visione d’insieme sostenibile delle trasformazioni del territorio regionale interconnettendo esigenze di sviluppo economico e di salvaguardia dei valori ambientali.

La piattaforma regionale risulta quindi composta da un sistema di reti (infrastrutturale, insediativa, ambientale) e

da poli che rappresentano i punti di accumulo di capitale umano, finanziario, culturale e ambientale.

Lo scenario sviluppa tre “politiche strategiche” da perseguire e per ognuna definisce obiettivi e azioni specifiche:

- creazione di un sistema policentrico razionale che definisca in modo chiaro la gerarchia delle funzioni degli insediamenti e un’equa distribuzione dei servizi sul territorio per arginare l’espansione orizzontale delle città e contenere la crescita degli insediamenti, in modo da rendere maggiormente efficiente la struttura insediativa e infrastrutturale per ridurre la congestione e l’inquinamento derivanti dall’aumento della mobilità ed il consumo di suolo;
- sviluppo della rete materiale e immateriale delle infrastrutture di trasporto in modo da rendere maggiormente efficienti i collegamenti tra gli snodi del sistema policentrico e permettere una razionale distribuzione delle funzioni sul territorio. Recependo i contenuti del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica, il PGT limita la costruzione di nuove infrastrutture e accresce l’accessibilità dei luoghi attraverso una migliore distribuzione ed integrazione dei mezzi di trasporto. Il PGTPGT, inoltre, prevede un sistema integrato di infrastrutture che privilegia lo sviluppo del trasporto su ferro, per renderlo più accessibile a tutti i cittadini della Regione. L’obiettivo è quello di indirizzare la pianificazione delle trasformazioni urbane verso un modello compatto, più funzionale ed efficiente da un punto di vista trasportistico ed energetico, cercando di collegare al meglio le reti e rafforzando le infrastrutture esistenti;
- riconoscimento della rete ecosistemica come terzo elemento ordinatore della struttura territoriale regionale, alla pari con il sistema degli insediamenti e quello delle infrastrutture, per proteggere e conservare i territori più vulnerabili e pregiati che rappresentano un importante patrimonio della Regione;
- strutturazione in rete anche del sistema agricolo e dei paesaggi extraurbani, per controllare la dispersione insediativa e disegnare una città compatta e valorizzata dalle specificità locali.

IL PGT riconosce come azione fondamentale per lo sviluppo della Regione il miglioramento e la riqualificazione della rete infrastrutturale, al fine di accrescere l’accessibilità ai luoghi e sviluppare un modello di trasporto funzionale ed efficiente per supportare gli spostamenti interni ed esterni alla Regione.

Sulla base delle azioni strategiche il PGT ha individuato quattro Progetti di territorio che trattano tematiche differenti, ma che perseguono lo stesso obiettivo della coesione territoriale sostenibile e che si identificano in:

- reti di città;
- mobilità;
- rete ecologica regionale;
- supporto alle attività produttive.

Sebbene ancora in corso, la revisione del PGT si fonda sui seguenti temi-chiave:

- miglioramento della resilienza del territorio e prevenzione dai rischi naturali;
- passaggio da una logica di urbanistica in espansione a una logica di rigenerazione territoriale e di miglioramento della qualità urbana;
- coesione ed equità per l’equilibrio fra i centri abitati nell’area vasta;
- miglioramento dell’accessibilità e incremento della mobilità sostenibile, anche lenta;
- miglioramento del bilancio energetico regionale;

- attrattività e sostenibilità degli agglomerati produttivi e commerciali;
- valorizzazione delle aree rurali a supporto dell'agricoltura e della bioeconomia e del turismo.

Il PREMOCI contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del PGT potenziando l'intermodalità del sistema della mobilità e individuando la rete del sistema ciclabile come rete altrettanto importante ai fini della mobilità delle persone, rafforzando in questo modo i legami di coesione territoriale interna della rete insediativa.

In coerenza con il PGT, anche le azioni del PREMOCI privilegiano interventi di riqualificazione urbana, recupero di aree dismesse e riconversione del patrimonio edilizio esistente nell'ottica del minor consumo di suolo e per l'aumento della qualità e l'accessibilità dell'ambiente urbano e la valorizzazione gli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del "turismo di qualità".

3.4. Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITTML) e il Piano Regionale del Trasporto pubblico locale (PRTPL)

La RECIR fa parte della rete infrastrutturale regionale e concorre al raggiungimento degli obiettivi previsti dal PRITTML, che definisce le strategie di pianificazione di breve-medio-lungo termine della politica dei trasporti della Regione Friuli Venezia Giulia e costituisce il riferimento normativo per l'individuazione degli interventi di natura infrastrutturale, gestionale e istituzionale finalizzati al conseguimento di un sistema integrato dei trasporti.

Il progetto trasportistico, infrastrutturale, organizzativo e gestionale del PRITTML consiste nel riconoscimento e nella valorizzazione delle infrastrutture esistenti attraverso il potenziamento dei nodi della rete connettiva e del sistema dei servizi. Il territorio regionale è quindi caratterizzato da una rete costituita da archi quali corridoi plurimodali (intesi come porzioni delle direttrici del sistema europeo e mediterraneo), su cui si attestano nodi quali porti, centri intermodali, aeroporto e stazioni ferroviarie di interscambio che consentono l'interconnessione con l'esterno e l'integrazione interna.

Il Piano ha portato alla definizione di tre scenari di sviluppo della domanda: lo scenario base che fa riferimento all'anno 2009, lo scenario a breve periodo che propone un quadro d'insieme all'anno 2015 e uno scenario a medio periodo che si rifà all'anno 2020. Lo scenario al 2020 è uno scenario di consolidamento degli andamenti, che deve essere raggiunto grazie alle azioni programmate dal PRTPL e dal Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Le politiche di sostegno alla mobilità alternativa al mezzo privato motorizzato, di cui il PREMOCI rappresenta lo strumento d'indirizzo principale, contribuiranno in modo sinergico agli obiettivi di lungo termine del PRITTML relativi alla forte diminuzione della quota di spostamenti su mezzo motorizzato privato.

Il Piano, pur riconoscendo la bicicletta come un mezzo di trasporto fondamentale per la mobilità sostenibile in Regione e individuando nello sviluppo e potenziamento della RECIR la strada per attivare nuove forme di mobilità che limitano l'utilizzo dei mezzi privati per gli spostamenti quotidiani, ha dedicato ampio spazio alla rete infrastrutturale ferroviaria, veicolare e marittima, trattando solo marginalmente la rete ciclabile.

Il PRITTML individua i CIMR - Centri di Interscambio Modale Regionale per il trasporto di persone, quali porti, aeroporto, stazioni ferroviarie che consentono l'interconnessione con l'esterno e l'integrazione interna e per ogni CIMR indica la necessità di potenziare e prevedere servizi di supporto ai ciclisti.

Il PREMOCI contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del PRITMML nel perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto e la conseguente decongestione del sistema viario mediante la riqualificazione della rete esistente, il suo recupero funzionale e la rimozione delle criticità per la sua messa in sicurezza e nel favorire il riutilizzo, anche per fini di tipo logistico-intermodale, di strutture ed aree dismesse o non utilizzate.

Il PREMOCI contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del PRTPL nel potenziamento dell'intermodalità e lo completa strutturando la rete della mobilità ciclistica.

4. SCHEMA STRATEGICO DI PIANO

4

Lo schema strategico di Piano (tav. P6.2) rappresenta il quadro di coerenza tra obiettivi generali e specifici e azioni di livello regionale e ne evidenzia le relazioni e le sinergie. Il sistema in cui la RECIR è integrata agli altri sistemi di trasporto è rappresentato nello schema strategico di Piano attraverso la sua struttura effettiva, mentre gli obiettivi principali e quelli specifici sono raffigurati attraverso simboli e campiture.

Lo schema strategico di Piano costituisce pertanto:

- atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere e dei servizi per la mobilità ciclistica di competenza regionale;
- atto di riferimento per la verifica di possibili interferenze in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto sul territorio regionale.

Nell'elaborato P6.2 viene data evidenza alla messa a sistema degli obiettivi di cui all'articolo 3 delle norme di attuazione e, dunque, delle azioni e degli interventi di scala regionale individuati come prioritari dai commi 1 e 2 dell'articolo 9 delle medesime norme.

In particolare, per quanto riguarda *“l'integrazione del sistema regionale della mobilità di persone, ai sensi dell'articolo 3 quater, comma 1, lettera d) della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 e successive modificazioni”* (articolo 3, comma 1, lettera a)), *“il miglioramento della sostenibilità dei centri urbani, favorendo la mobilità ciclistica e potenziando l'intermodalità”* (articolo 3, comma 1, lettera c)) e la possibilità di *“favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari e di raggio contenuto (articolo 3, comma 1, lettera e))*, lo schema strategico illustra, nella figura denominata *“principi pianificatori”*, la declinazione delle strategie di intermodalità tra la bicicletta e il trasporto pubblico nei tre principali ambiti territoriali che caratterizzano il territorio regionale.

Per l'area montana è prevista infatti l'estensione e il potenziamento della rete ciclabile regionale quasi esclusivamente attraverso le reti del trasporto pubblico esistente, soprattutto con il sistema bici+bus o con il caricamento della bicicletta sul mezzo pubblico.

Nell'area subpianeggiante sono previsti progetti di territorio a mobilità integrata, ovvero la realizzazione degli itinerari ciclabili di scala regionale, sovracomunale e comunale integrati alle reti di trasporto pubblico e l'efficientamento dei nodi di interscambio (poli di primo e secondo livello), seguendo i criteri e gli indirizzi contenuti nell'elaborato denominato *“P4.2 Manuale delle strutture di accoglienza”*.

Infine, nell'area costiera è prevista l'estensione e il potenziamento della rete ciclabile regionale quasi esclusivamente attraverso le reti del trasporto pubblico esistente, soprattutto con il sistema bici+barca o con il caricamento della bicicletta sul mezzo pubblico (anche marittimo).

4.1. Definizione e disegno della RECIR

Lo schema strategico di Piano individua un sistema in cui la rete infrastrutturale ciclabile di scala regionale è integrata agli altri sistemi di trasporto pubblico attraverso i centri intermodali di primo livello (CIMR). La RECIR assume dunque il ruolo di *“fattore strategico”* nella mobilità regionale, con valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali di trasporto, consentendo così lo spostamento in bicicletta da una qualsiasi origine ad una qualsiasi destinazione del territorio regionale. Affinché quest'ultimo obiettivo sia raggiunto, la realizzazione del sistema a supporto della mobilità ciclabile deve essere in primo luogo capillare su tutto il territorio regionale.

Il PREMOCI parte quindi dalla definizione e dal disegno della RECIR con l'obiettivo di realizzarla e garantire una struttura portante al sistema della ciclabilità diffusa (SICID). Con riferimento alla rete delle ciclovie di cui alla delibera di Giunta regionale n. 2614/2015, lo schema strategico di Piano:

- rettifica e semplifica il tracciato di alcune ciclovie, per renderle sicure e continue;
- completa il collegamento tra le ciclovie, per rendere sicura e continua l'intera RECIR;
- potenzia la RECIR estendendo alcuni tracciati fino ai confini politico-amministrativi della Regione, anche con il supporto dal trasporto pubblico;
- riorganizza e rinomina i tracciati delle ciclovie per valorizzarli all'interno della RECIR.

4.2. Le porte della RECIR

La porta è un sistema dedicato alla promozione della RECIR e, in generale, della ciclabilità regionale. È uno spazio per l'accoglienza e il supporto al cicloturista, immediatamente riconoscibile anche da parte di altre tipologie di visitatori. Per la localizzazione delle porte della RECIR il PREMOCI individua delle località "chiave", ai fini di una promozione efficace:

- in corrispondenza dei CIMR, della stazione ferroviaria o dell'approdo marittimo più vicini ai capisaldi degli itinerari principali delle ciclovie;
- in corrispondenza di altri poli di attrazione lungo le ciclovie, in particolare nei siti UNESCO.

Nella porta è prevista la presenza di informazioni e alcuni servizi per il ciclista, in particolare dei portabiciclette; la porta comprende possibilmente, ove non già presenti, i servizi igienici e strutture di erogazione di acqua potabile. Nella porta della RECIR sono inoltre presenti le seguenti informazioni:

- il logo, lo schema e le indicazioni generali della RECIR;
- i nomi, i colori e le indicazioni generali delle ciclovie più prossime;
- i riferimenti a contenuti e strumenti digitali.

A seconda dell'ubicazione e della tipologia della struttura, la porta della RECIR può offrire ulteriori supporti informativi all'utente (mappe e cartoguide, informazioni sui servizi intermodali, ecc.). Tutta la segnaletica informativa realizzata all'interno della porta deve rispettare le indicazioni, i criteri e gli indirizzi che saranno previsti dal piano della grafica coordinata.

Il progetto della porta può prevedere il riutilizzo di strutture già presenti sul territorio e, pertanto, non si sostanzia solo in interventi di segnaletica dedicata, ma anche in una serie di altri interventi di trasformazione che assegnano alla stessa il ruolo di nodo della rete ciclabile di interesse regionale.

La localizzazione delle porte in prossimità delle stazioni ferroviarie o degli approdi marittimi offre la possibilità di ripensare parte degli spazi di pertinenza di questi ultimi ai fini di ottimizzare i servizi alla ciclabilità. La progettazione della porta va quindi relazionata con la capacità di accoglienza individuata dall'elaborato denominato P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA.

Analogo approccio vale anche per le porte realizzate in prossimità di altri poli di attrazione lungo le ciclovie, in

particolare nei siti UNESCO.

Il progetto delle porte non potrà essere disgiunto da quello della ciclovia, ma diverrà parte di quest'ultimo e potrà essere avviato, anche su richiesta degli Enti locali o di altri Soggetti titolari delle aree individuate per la realizzazione della porta stessa. Tali aree possono essere localizzate nell'ambito dei differenti territori comunali, attraverso la pianificazione della ciclabilità promossa dalle amministrazioni attraverso i propri Biciplan e in coerenza con quanto indicato negli elaborati di Piano denominati P6.3 PROPOSTA DI PIANO - QUADRANTI A-F.

4.3. La denominazione delle ciclovie della RECIR

Il PREMOCI ridefinisce i contenuti delle delibere di Giunta regionale che dal 2006 al 2015 hanno progressivamente identificato i nomi e i tracciati delle ciclovie. Alcune denominazioni già consolidate sono state sostituite con altre nuove, più brevi ed evocative. Di conseguenza, le nove ciclovie che compongono la RECIR sono:

FVG 1 Ciclovía Alpe Adria;

FVG 2 Ciclovía del mare Adriatico;

FVG 3 Ciclovía pedemontana;

FVG 4 Ciclovía delle Pianure;

FVG 5 Ciclovía dell'Isonzo;

FVG 6 Ciclovía del Tagliamento;

FVG 7 Ciclovía del Friuli;

FVG 8 Ciclovía della Carnia;

FVG 9 Ciclovía delle Acque;

La FVG 1 assume la denominazione Ciclovía Alpe Adria. L'itinerario internazionale che congiunge Salisburgo a Grado, di cui la FVG 1 è parte, è denominato invece Ciclovía Alpe Adria Radweg - CAAR.

La FVG 2 assume la denominazione Ciclovía del mare Adriatico. L'itinerario turistico di interesse nazionale che congiunge Trieste a Venezia, di cui la FVG 2 è parte, è denominato Ciclovía Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia e, a fini promozionali, Ciclovía delle Lagune. La FVG 2 fa anche parte anche degli itinerari internazionali EuroVelo 8 Mediterranean Route e Ciclovía AdriaBike.

La FVG 3 assume la denominazione Ciclovía pedemontana.

La FVG 4 assume la denominazione Ciclovía delle Pianure.

Le FVG 5 e la FVG 6 mantengono le loro precedenti denominazioni, rispettivamente Ciclovía dell'Isonzo e Ciclovía del Tagliamento.

La FVG 7 così come definita dalle citate delibere di Giunta regionale (FVG 7 Ciclovía del Livenza) viene suddivisa e ricompresa nelle ciclovie FVG 3 e FVG 9, mentre la numerazione viene recuperata per rafforzare, valorizzare e dare autonomia ai due lunghi collegamenti precedentemente indicati come FVG 4/a e FVG 4/b che attraversano i territori centrali della Regione: il Piano ne prevede l'accorpamento in un nuovo itinerario denominato FVG 7 Ciclovía del Friuli.

La FVG 8 assume la denominazione Ciclovía della Carnia.

Infine, per rafforzare e valorizzare l'immagine dei due itinerari precedentemente denominati Ciclovía della bassa pianura pordenonese e Ciclovía Noncello-mare, il PREMOCI ne prevede l'accorpamento in un nuovo itinerario, la FVG 9 Ciclovía delle Acque, in cui confluisce come itinerario secondario anche parte della Ciclovía del Livenza. L'acqua diventa il filo conduttore per una visione unitaria di natura paesaggistica, viste le numerose emergenze uniche a livello europeo che si possono incontrare lungo questo itinerario.

Il PREMOCI apporta quindi alcune importanti modifiche alla rete di interesse regionale di cui alla delibera di Giunta regionale n. 2614/2015, in particolare:

- l'inclusione della FVG 7 Ciclovía del Livenza nuova ciclovía FVG 9 Ciclovía delle Acque;
- l'istituzione di un nuovo itinerario, FVG 7 Ciclovía del Friuli, quale accorpamento dei collegamenti FVG 4/a e FVG 4/b della FVG 4 Ciclovía della Pianura e del Natisone;
- la denominazione della FVG 4 Ciclovía della Pianura e del Natisone diviene FVG4 Ciclovía delle Pianure ed il nuovo caposaldo è identificato a Cividale del Friuli; il tratto che segue il corso del Natisone diventa un itinerario secondario della FVG 3 Ciclovía pedemontana;
- l'istituzione di una ciclovía FVG 9 Ciclovía delle Acque, quale accorpamento della FVG 9 Ciclovía della bassa pianura pordenonese, della FVG 10 Ciclovía Noncello-mare e parte della FVG 7 Ciclovía del Livenza (itinerario secondario).

Il PREMOCI modifica i capisaldi e, in alcuni casi, prolunga gli itinerari, prediligendo alla precisione geografica una denominazione significativa, ben collegata alle reti di trasporto pubblico o ad altri itinerari della RECIR, facilmente individuabile nel territorio.

I capisaldi e le direzioni convenzionali degli itinerari principali delle nove ciclovie sono:

- FVG 1 Ciclovía Alpe Adria da Tarvisio a Grado;
- FVG 2 Ciclovía del mare Adriatico da Muggia a Lignano Sabbiadoro;
- FVG 3 Ciclovía pedemontana da Sacile a Gorizia;
- FVG 4 Ciclovía delle Pianure da Sacile a Cividale del Friuli;
- FVG 5 Ciclovía dell'Isonzo da Gorizia alla foce dell'Isonzo;
- FVG 6 Ciclovía del Tagliamento da Ampezzo alla foce del Tagliamento;
- FVG 7 Ciclovía del Friuli da Gemona del Friuli a Palmanova;
- FVG 8 Ciclovía della Carnia da Venzone a Timau;
- FVG 9 Ciclovía delle Acque da Spilimbergo a Morsano al Tagliamento.

I capisaldi della Ciclovía FVG 1 rimangono sostanzialmente invariati rispetto alla delibera di Giunta regionale n. 2614/2015.

I capisaldi della Ciclovía FVG 2 sono identificati in corrispondenza delle località di riferimento (CIMR) e non del confine regionale.

La Ciclovía FVG 3 è prolungata fino a Sacile (CIMR).

La Ciclovía FVG 4 ha come nuovo caposaldo Cividale del Friuli (Sito Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco e CIMR). Il tratto lungo il Natisone fino al confine di Stato, rientrando in ambiente pedemontano, diventa una diramazione

della FVG 3.

I capisaldi della Ciclovia FVG 5 e della Ciclovia FVG 6 rimangono sostanzialmente invariati rispetto alla D.G.R. n. 2614/2015.

I capisaldi della nuova Ciclovia FVG 7 sono Gemona del Friuli e Palmanova.

I nuovi capisaldi della Ciclovia FVG 8 sono Venzone e Timau.

I capisaldi della nuova Ciclovia FVG 9 sono Spilimbergo e il confine con il Veneto in Comune di Morsano al Tagliamento.

I capisaldi degli itinerari secondari delle ciclovie sono invece elencati nella tabella riportata in fondo al seguente paragrafo.

Ai fini della pianificazione e della descrizione degli itinerari, la direzione convenzionale di percorrenza è stata definita in base alla direzione utilizzata nella prassi, al senso di percorrenza prevalente, alla denominazione (es., FVG 1 da nord a sud), o alle indicazioni adottate in sede di progettazione (es., FVG 2 da est a ovest). In sede di predisposizione della cartografia da inserire nel Catasto regionale delle infrastrutture di cui all'articolo 11 delle Norme di Attuazione del presente Piano, i sensi di percorrenza convenzionali ai fini gestionali e manutentivi possono essere modificati.

4.4. La gerarchizzazione delle ciclovie della RECIR

Il Piano individua un disegno della RECIR composto da nove ciclovie, alcune di primo livello e altre di secondo livello. I tracciati coincidono, anche per parti, con gli itinerari previsti dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica (RCN Bicalia e Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche), nonché dalla rete ciclabile transeuropea EuroVelo.

Le ciclovie di primo livello attraversano tutto il territorio regionale; includono le direttrici primarie individuate dal Piano Paesaggistico Regionale.

La realizzazione delle ciclovie di primo livello costituisce azione diretta e prioritaria del PREMOCI.

Sono considerate ciclovie di primo livello:

- la FVG 1 Ciclovia Alpe Adria, che attraversa il territorio regionale da nord a sud, collega l'Austria e la Slovenia al mare Adriatico, costituisce il tratto italiano della Ciclovia Alpe Adria Radweg - CAAR e rientra nelle ciclovie di interesse nazionale della RCN Bicalia, quale collegamento tra le località individuate dal PGMG di Tarvisio, Udine e Grado. La FVG 1 è collegata al centro intermodale di primo livello di Udine. Corrisponde alla direttrice primaria Alpe-Adria individuata dal PPR;
- la FVG 2 Ciclovia del mare Adriatico, che attraversa il territorio regionale da est a ovest, collega la Slovenia al Veneto; fa parte di due ciclovie europee (l'itinerario EuroVelo 8 Mediterranean Route e EuroVelo 9 Baltic-Adriatic) e di una ciclovia turistica nazionale (Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia o Ciclovia delle Lagune), oltre a rientrare nella rete di percorsi previsti da due progetti europei: la Ciclovia AdriaBike del progetto Interbike e l'Adriatic-Ionian Cycle Route del progetto Adrioncycletour. La FVG 2 è collegata al polo intermodale di Trieste Airport e a Trieste, entrambi CIMR di primo livello. Corrisponde alla direttrice primaria Adriatica individuata dal PPR;

- la FVG 3 Ciclovía pedemontana, che coincide parzialmente con il tracciato di una ciclovía di interesse nazionale tra Cividale del Friuli e Gorizia, località individuata dal PGMC e centro intermodale di primo livello. Corrisponde alla direttrice primaria Pedemontana e, in parte, alle direttrici secondarie Val Cellina e Udine-Natisone individuate dal PPR;
- la FVG 4 Ciclovía delle Pianure, che attraversa il territorio regionale da ovest a est, coincide con il tracciato di una ciclovía di interesse nazionale tra il confine del Veneto e Cividale del Friuli, toccando le località individuate dal PGMC nonché CIMR di primo livello di Pordenone e Udine. Corrisponde in parte alle direttrici secondarie Livenza-Isonzo e Udine-Natisone individuate dal PPR;
- la FVG 5 Ciclovía dell'Isonzo, che collega la Slovenia al mare Adriatico e coincide in parte con il tracciato di una ciclovía di interesse nazionale, tra la località individuata dal PGMC di Gorizia e l'asse Grado-Trieste. La FVG 5 è collegata al centro intermodale di primo livello di Gorizia e del polo di Trieste Airport. Corrisponde alla direttrice secondaria Basso Isonzo individuata dal PPR;
- la FVG 6 Ciclovía del Tagliamento, che attraversa il territorio regionale da nord a sud, collega il Veneto (con collegamento intermodale) al mare Adriatico. Corrisponde alla direttrice primaria Tagliamento individuata dal PPR.

Le ciclovie di secondo livello attraversano solo parte del territorio regionale. Estendono la struttura della RECIR a tutto il territorio regionale, consentendo di differenziare i percorsi, di chiudere itinerari ad anello e di rafforzare i collegamenti della RECIR alle reti di trasporto pubblico, attraverso i centri intermodali di secondo livello. Queste ciclovie sono legate a tematismi particolari, di natura territoriale, culturale, storica e paesaggistica.

La realizzazione delle ciclovie di secondo livello costituisce azione diretta ma non prioritaria del PREMOCI.

Sono considerate ciclovie di secondo livello:

- la FVG 7 Ciclovía del Friuli, che completa la RECIR nella parte centrale del territorio regionale. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Livenza-Isonzo individuata dal PPR;
- la FVG 8 Ciclovía della Carnia, che completa la RECIR a nord-ovest. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Anello Carnico individuata dal PPR;
- la FVG 9 Ciclovía delle Acque, che completa la RECIR a sud-ovest. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Magredi individuata dal PPR.

Ogni ciclovía della RECIR costituisce a sua volta un sistema, formato da un itinerario principale ed eventuali itinerari secondari.

L'itinerario principale congiunge i capisaldi della ciclovía e funge da itinerario rappresentativo.

Gli itinerari secondari sono classificati in tre tipologie, in base alla funzione che rivestono all'interno del sistema:

- variante: è un itinerario alternativo a quello principale e i cui capisaldi coincidono con punti dell'itinerario principale
- diramazione: è un itinerario che consente di raggiungere poli attrattori, centri intermodali o altre località, ovvero destinazioni lontane dall'itinerario principale;
- collegamento: è un itinerario breve, funzionale alla connessione tra due o più ciclovie. Dal punto di vista della numerazione, viene convenzionalmente attribuito solo ad una ciclovía.

Gli itinerari principali sono indicati con la codifica FVG, seguita dal numero della ciclovía (es., FVG 1, FVG 2).

Gli itinerari secondari sono indicati con la codifica dell'itinerario principale della ciclovia, seguita da una barra e da una lettera minuscola (es., FVG 1/a, FVG 2/b).

Inoltre:

- la variante ha una denominazione propria preceduta dal sostantivo "Variante" (es., Variante del Carso, Variante della Sinistra Tagliamento);
- la diramazione è indicata con il nome della destinazione preceduta dal sostantivo "Diramazione" (es., Diramazione Valico di Fusine, Diramazione Sacile);
- il collegamento è indicato con il nome della ciclovia a cui si collega (es., Collegamento Ciclovia Alpe Adria, Collegamento Ciclovia del Friuli).

La struttura della RECIR pianificata dal PREMOCI è di seguito illustrata:

SIGLA	NOME	ITINERARI	DENOMINAZIONE	TIPO DI ITINERAI ORIGINE		DESTINAZIONE
FVG 1	Ciclovia Alpe Adria	FVG 1	Ciclovia Alpe Adria	principale	Tarvisio	Grado
		FVG 1/a	Diramazione Valico di Fusine	diramazione	Tarvisio	Valico di Fusine
FVG 2	Ciclovia del mare Adriatico	FVG 2	Ciclovia del mare Adriatico	principale	Muggia	Lignano Sabbiadoro
		FVG 2/a	Diramazione Valico di Rabuiese	diramazione	Muggia	Valico di Rabuiese
		FVG 2/b	Variante del Carso	variante	Trieste	Sistiana
		FVG 2/c	Diramazione Valico di Draga S. Elia	diramazione	Draga S. Elia	Valico di Draga S. Elia
		FVG 2/d	Variante dell'aeroporto	variante	Monfalcone	Cervignano del Friuli
		FVG 2/e	Variante della ferrovia	variante	Torviscosa	Latisana
		FVG 2/f	Diramazione Palmanova	diramazione	San Giorgio di Nogaro	Palmanova
		FVG 2/g	Diramazione Marano Lagunare	diramazione	Maranutto	Marano Lagunare
		FVG 2/h	Diramazione Ponte di Bevazzana	diramazione	Lignano Sabbiadoro	Ponte di Bevazzana
		FVG 2/i	Diramazione Latisana	diramazione	Precentico	Latisana
FVG 3	Ciclovia pedemontana	FVG 3	Ciclovia pedemontana	principale	Sacile	Gorizia
		FVG 3/a	Diramazione Sorgente del Gorgazzo	diramazione	Fontane	Sorgente del Gorgazzo
		FVG 3/b	Diramazione Barcis	diramazione	Montereale Valcellina	Barcis
		FVG 3/c	Variante del Meduna	variante	Cavasso Nuovo	Sottomonte
		FVG 3/d	Variante pedemontana orientale	variante	Nimis	Cormons
FVG 3/e	Diramazione Valico di Stupizza	diramazione	Cividale del Friuli	Valico di Stupizza		
FVG 4	Ciclovia delle Pianure	FVG 4	Ciclovia delle Pianure	principale	Sacile	Cividale del Friuli
FVG 5	Ciclovia dell'Isonzo	FVG 5	Ciclovia dell'Isonzo	principale	Gorizia	Foce dell'Isonzo
		FVG 5/a	Diramazione Cormons	diramazione	Gradisca d'Isonzo	Cormons
FVG 6	Ciclovia del Tagliamento	FVG 6	Ciclovia del Tagliamento	principale	Ampezzo	Foce del Tagliamento
		FVG 6/a	Variante della Sinistra Tagliamento	variante	Tolmezzo	Madrisio
		FVG 6/b	Collegamento Ciclovia Alpe Adria	collegamento	Pioverno	Venezone
FVG 6/c	Collegamento Ciclovia del Friuli	collegamento	Cornino	Cimano		
FVG 7	Ciclovia del Friuli	FVG 7	Ciclovia del Friuli	principale	Gemona del Friuli	Palmanova
FVG 8	Ciclovia della Carnia	FVG 8	Ciclovia della Carnia	principale	Venezone	Timau
		FVG 8/a	Diramazione Comeglians	diramazione	Tolmezzo	Comeglians
FVG 9	Ciclovia delle Acque	FVG 9	Ciclovia delle Acque	principale	Spilimbergo	Morsano al Tagliamento
		FVG 9/a	Diramazione Livenza	diramazione	Ponte di Tremeacque	Sorgenti del Livenza
		FVG 9/b	Diramazione Traffe	diramazione	Ponte di Tremeacque	Traffe

4.5. L'integrazione con le reti delle Regioni e dei Paesi contermini

Il PREMOCI promuove l'utilizzo sicuro, vantaggioso e confortevole della bicicletta in tutte le sue declinazioni attraverso la realizzazione di un sistema di mobilità ciclistica di scala regionale, che sia integrato nel contesto nazionale ed europeo, in particolare con la rete di valenza europea EuroVelo, con la RCN Bicalita e il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche del PGMC e con i tracciati sviluppati dai progetti europei INTERREG.

- Questo obiettivo viene raggiunto limitando le infrastrutture ridondanti e minimizzando il consumo di suolo, ovvero identificando i tracciati delle reti nazionali, sovranazionali e dei progetti europei nello stesso sedime infrastrutturale che coincide con una ciclovia della RECIR. Tutto ciò impone il rispetto degli standard previsti dalla normativa nazionale e europea, offrendo così alla rete regionale un livello qualitativo elevato.

Per quanto riguarda la rete di valenza europea EuroVelo:

- l'itinerario della ciclovia Mediterranean Route - EV8 coincide con quasi tutto l'itinerario principale della FVG 2 e con due dei suoi itinerari secondari;
- l'itinerario della ciclovia Baltic-Adriatic - EV9 coincide con parte dell'itinerario principale e degli itinerari secondari della FVG 2 nei Comuni di Trieste, San Dorligo della Valle e Muggia.

Per quanto riguarda la RCN Bicaltaia, in coerenza con quanto proposto dalla bozza del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), il PREMOCI declina a livello regionale lo schema delle ciclovie di interesse nazionale, utilizzando prioritariamente gli itinerari principali delle ciclovie di primo livello che compongono la RECIR. In particolare:

- il collegamento Tarvisio - Grado coincide con tutto l'itinerario principale della ciclovia FVG 1;
- il collegamento Belluno-Gorizia coincide, in territorio regionale, con una parte dell'itinerario principale della FVG 4 dal confine con il Veneto fino a Cividale del Friuli e, da qui fino a Gorizia, con il tracciato principale della FVG 3;
- il collegamento Gorizia-Trieste coincide con l'itinerario principale della FVG 5 da Gorizia fino all'intersezione con la FVG 2 e, quindi, con la ciclovia FVG 2 fino a Trieste;
- il collegamento Treviso-Pordenone coincide con parte dell'itinerario FVG 9/a e con parte dell'itinerario principale della FVG 4.

I tracciati regionali coincidenti con le ciclovie della RCN Bicaltaia saranno confermati a seguito dell'approvazione del PGMC.

Sempre a livello nazionale, l'itinerario principale della FVG 2 e le diramazioni FVG 2/a e FVG 2/h compongono la ciclovia turistica nazionale Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia.

Ulteriori direttrici di accessibilità dal Veneto, dall'Austria e dalla Slovenia vengono individuate anche con collegamenti intermodali nell'area montana/carsica e nell'area costiera:

- collegamenti ferroviari con bicicletta al seguito;
- collegamenti intermodali su bus con bicicletta al seguito sulle direttrici già previste dal PPR Montereale Valcellina-Longarone (Veneto) e Ampezzo-Lorenzago di Cadore (Veneto) e sulle direttrici Tolmezzo-Santo Stefano di Cadore (Veneto) e Tolmezzo-Mauthen (Austria);
- collegamenti intermodali marittimi strategici per le connessioni transfrontaliere tra Trieste e la costa slovena e croata e il servizio "X RIVER" Lignano Sabbiadoro-Bibione (Veneto).

4.6. L'estensione della rete a tutti gli ambiti territoriali regionali

Lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità diffusa non può prescindere, sia per gli spostamenti quotidiani sia per i flussi cicloturistici, da una rete capillare che interessi l'intero territorio regionale, anche con l'ausilio dell'intermodalità e con declinazioni diverse in funzione delle caratteristiche degli ambiti territoriali. I tre ambiti individuati dal PREMOCI sono:

- l'area montana, pedemontana e carsica;
- l'area subpianeggiante;
- l'area costiera.

L'area montana, pedemontana e carsica è caratterizzata da centri urbani di piccole dimensioni e da un territorio non sempre adatto alla percorrenza ciclistica. Tuttavia l'area presenta un'elevata vocazione cicloturistica, grazie anche alla diffusione delle biciclette a pedalata assistita e riveste un importante ruolo di cerniera internazionale, sviluppandosi lungo il confine regionale con la Slovenia, l'Austria e il Veneto.

L'offerta turistica può essere quindi potenziata aumentando i periodi di frequenza con destagionalizzazione turistica e aumento delle presenze in primavera e autunno con il completamento infrastrutturale della RECIR ma anche con il miglioramento dei servizi. In particolare, il PREMOCI prevede in quest'area un incremento dei servizi intermodali bici+bus, per raccordare le ciclovie della RECIR che si sviluppano nelle zone di fondovalle con le località ed i poli attrattori collocati in quota o nelle valli limitrofe, anche transfrontaliere. Tali collegamenti possono anche essere integrati dalle reti cicloescursionistiche di livello comunale o sovracomunale.

L'area subpianeggiante è la parte del territorio regionale più vocata ad una ripartizione modale massiva a favore della bicicletta, per le sue caratteristiche orografiche, l'urbanizzazione diffusa e la presenza di un reticolo stradale fittamente strutturato e interconnesso, somma della sovrapposizione di reti dense e gerarchicamente differenziate. L'ambito è esteso anche nelle valli del Tagliamento e del Fella ed alla piana di Osoppo-Gemona ed è approssimativamente delimitato a nord dall'itinerario principale della FVG 3, a est dalla FVG 5, a ovest dal confine con la Regione del Veneto.

Il PREMOCI prevede una maggiore infrastrutturazione ciclabile di tale ambito attraverso la realizzazione della RECIR, la completa integrazione di quest'ultima con le reti di trasporto pubblico per agevolare la ripartizione modale nella pianura a edificazione diffusa, nelle conurbazioni e nelle aree industriali di interesse regionale ivi presenti. Si prevede inoltre, attraverso la riorganizzazione funzionale con relativa adeguata classificazione di porzioni di reti stradali esistenti (viabilità locale regionale, comunale) di specializzare alcuni archi per la mobilità sostenibile, con l'obiettivo di incentivare l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti brevi extraurbani e con l'obiettivo contestuale di dirottare sulle direttrici principali il traffico motorizzato privato contribuendo quindi alla riduzione spaziale del traffico motorizzato e delle conseguenti esternalità. Si possono quindi definire le priorità di intervento, privilegiando il completamento della dotazione infrastrutturale esistente ed i collegamenti che interessano la maggior quota di popolazione.

In tale quadro, assume particolare rilevanza lo sviluppo degli spostamenti in bicicletta di breve raggio, ove le distanze tra i centri abitati e i poli attrattori e intermodali, o tra i Comuni capoluogo e le frazioni, sono contenute entro i 5 chilometri. Considerando che a tale obiettivo concorrono anche la pianificazione comunale e sovracomunale, oltreché gli incentivi previsti dalla L.R. n. 8/2018, è di particolare interesse regionale lo sviluppo

delle connessioni con le principali zone industriali ricorrendo a specifici accordi di programma con i consorzi e gli Enti locali.

L'area costiera è caratterizzata da un contesto simile all'area pianeggiante, a cui si aggiungono tre elementi specifici e rilevanti: il turismo estivo-balneare con le sue ricadute, le numerose aree di interesse ambientale e naturalistico, un territorio discontinuo dovuto all'andamento del profilo costiero, alla presenza di corsi d'acqua, canali di bonifica e aree lagunari. Qui, lo sviluppo della ciclabilità diffusa non ha solo una grande valenza cicloturistica, anche in virtù della destagionalizzazione delle presenze sul territorio, ma contribuisce significativamente all'incremento degli spostamenti di breve raggio, sia dei residenti che dei turisti (non solo i turisti ciclisti).

Le ciclovie della RECIR dell'area costiera, in particolare la FVG 2, risentono della conformazione territoriale e si configurano con tracciati articolati e non lineari. Nel contempo, collegano i principali nodi dell'intermodalità marittima su cui è sviluppata, e può essere integrata, una rete efficiente per gli spostamenti bici+barca.

In tutti gli ambiti territoriali, il PREMOCI persegue il principio della connettività:

- la connettività con il trasporto pubblico (bus, treno, barca), anche transfrontaliero, ed il potenziamento dei relativi servizi per incrementare l'intermodalità;
- la connettività con le reti ciclabili sovraordinate e subordinate; in particolare queste ultime sono raccordate alla RECIR grazie alle indicazioni per i Biciplan presenti nel PREMOCI ed alle previste attività di programmazione coordinata con gli Enti locali;
- la connettività dell'“ultimo miglio”, con riferimento agli spostamenti quotidiani, ovvero la disponibilità di infrastrutture e servizi per gli spostamenti di breve raggio, da implementare a livello locale tenendo conto degli indirizzi per i Biciplan, compresa la possibilità di un adeguamento degli standard urbanistici a favore della bicicletta;
- la connettività ai servizi, digitali ma non solo, quale componente essenziale del tema dell'accessibilità; in particolare, come indicato nelle Norme di Attuazione, la realizzazione delle ciclovie è associata alla costruzione della rete della fibra ottica, quale infrastruttura per la trasmissione e la raccolta dati diffusa che può agevolare l'installazione, la gestione e la promozione dei servizi accessori.

5. PROPOSTA DI PIANO

5

5.1. FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria

5.1.1. Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali

La Ciclovia Alpe Adria FVG 1 va da Tarvisio a Grado, dalle Alpi Giulie al mare Adriatico. La ciclovia ha un dislivello che la rende accessibile a tutte le tipologie di utenti in quanto la parte montana si sviluppa prevalentemente sul tracciato ferroviario dismesso della vecchia Ferrovia Pontebbana. L'itinerario principale della Ciclovia FVG 1, pur percorribile nella sua interezza, è realizzato solo in parte rispetto a quanto già individuato dalla delibera di Giunta regionale n. 2614/2015; sono in fase di progettazione il percorso in sede propria nella tratta tra Moggio e Venzone e, per l'attraversamento di Cervignano, il recupero del sedime ex-ferroviario a est del tracciato esistente. Rappresenta il tratto regionale della Ciclovia Alpe Adria Radweg – CAAR che va da Salisburgo (Austria) a Grado. Una breve diramazione assicura anche il collegamento con la Slovenia.

Il nome è consolidato e rappresentativo non solo a livello regionale ma anche all'estero, come testimoniano numerosi riconoscimenti e pubblicazioni. La promozione avviene attraverso diversi siti web dedicati e attraverso il portale di Promoturismo FVG, ma non esiste un sito regionale ufficiale. Le informazioni, non essendo sempre aggiornate, risultano talvolta incoerenti a discapito dell'immagine unitaria.

In assenza di strumenti di pianificazione di scala regionale, l'obiettivo finora è stato quello di collegare il tracciato principale ai punti di attrattività nelle vicinanze, attraversando numerose località, per renderlo attrattivo dal punto di vista turistico, col risultato di ottenere un percorso spesso tortuoso, ambiguo e frammentato. A lunghi tratti percorribili in continuità e sicurezza seguono tratti in promiscuità ciclo-veicolare che scoraggiano le famiglie ed i ciclisti meno preparati, attraversamenti urbani non segnalati, lunghe deviazioni ed interruzioni del percorso che costringono a scendere ed accompagnare la bicicletta a mano.

Le amministrazioni locali ma anche i tour operator e le associazioni, hanno cercato di supplire con segnaletica temporanea e la proposta di varianti non ufficiali. Per rendere la ciclovia immediatamente percorribile nella sua interezza, aumentarne l'attrattività e potenziare le sue capacità intermodali, si è perso di vista l'obiettivo finale, ovvero renderla un percorso continuo, sicuro ed integrato nel territorio, disperdendone le potenzialità.

Ciò appare evidente in area urbana, in particolare nell'attraversamento di Udine che è anche caratterizzato da un'elevata incidentalità e da un elevato valore di TGM. Sebbene l'itinerario sia realizzato prevalentemente su sede separata dal flusso veicolare vi sono numerose intersezioni ed interruzioni e promiscuità conflittuale con i pedoni. Inoltre sono presenti alcuni tratti dove non è consentito il doppio senso ciclabile e le biciclette devono pertanto essere condotte sul marciapiede. Anche l'attraversamento di Palmanova, quello di Buja e Cervignano del Friuli e l'arrivo a Grado presentano delle problematiche simili.

L'incidentalità nel resto del percorso è bassa e non costituisce un fattore di criticità, ma su alcune tratte si registra un TGM elevato, superiore a 4000 veicoli. Nella maggior parte di questi casi, tuttavia, l'itinerario è già realizzato in sede separata con poche intersezioni. Nella parte di itinerario dove è previsto di mantenere la promiscuità ciclo-veicolare, i valori di TGM stimato sono piuttosto bassi, ma si registrano velocità medie piuttosto alte, superiori ai 50 km/h, ed occasionalmente superiori ai 70 km/h, in particolare tra Treppo Grande e Laipacco e tra Pradamano e Palmanova.

La ciclovia FVG 1 ha un ottimo grado di intermodalità, già attiva ed integrata sul territorio regionale: passa per il CIMR di primo livello di Udine e per i CIMR di secondo livello di Tarvisio, Pontebba, Carnia, Gemona del Friuli, Palmanova, Cervignano del Friuli e Grado. Lungo il tracciato ci sono 9 stazioni ferroviarie attive, ben distribuite lungo la linea che collega Tarvisio a Udine e Udine a Trieste via Cervignano che può quindi essere utilizzata da cicloturista in alternativa ad alcune tappe o per effettuare il viaggio di ritorno. L'unica criticità è rappresentata dal fatto che, mentre il caposaldo iniziale della ciclovia si trova in prossimità della stazione di Tarvisio Boscoverde, l'ultima stazione utile è quella di Cervignano-Aquileia Grado situata lungo l'itinerario a circa 20 km dal caposaldo finale, che è comunque servito da un CIMR dove sono presenti sia trasporto su gomma, sia via mare.

Sulle tratte ferroviarie sono in servizio treni con convogli in grado di trasportare un elevato numero di biciclette e, durante la stagione estiva, un servizio bici+bus collega Udine e Grado, che è il capolinea di altre linee bici+bus e punto di attracco di un servizio marittimo con trasporto biciclette per altre destinazioni.

La ciclovia connette i poli di primo livello individuati dal PGT di Tarvisio, Gemona del Friuli, Udine, Palmanova e Cervignano del Friuli e i poli minori di Pontebba, Chiusaforte e Grado. Inoltre collega a Udine il polo declassato di Tavagnacco e collega tra loro i poli doppi di Palmanova e Cervignano del Friuli.

Attraversa i centri storici di Venzone, Gemona del Friuli, Osoppo, Udine, Palmanova, Aquileia e Grado e permette di raggiungere o attraversare, anche per mezzo di itinerari secondari, molti beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario tra cui i due siti patrimonio dell'Umanità dell'Unesco di Palmanova e Aquileia, ma anche due centri visite del Parco delle Prealpi Giulie e la Laguna di Grado. Altri beni di valore culturale, sono raggiungibili con brevi deviazioni, oppure, come il Santuario della Madonna di Monte Lussari o il Santuario della Madonna di Barbana, per mezzo di collegamenti intermodali senza bicicletta al seguito.

Durante l'esecuzione del rilievo sono emerse alcune criticità puntuali che in parte sono state risolte dal tracciato di piano o, dove coinvolgono viabilità principale ovvero dove non possono essere risolte da azioni di mitigazione del traffico all'interno dei centri abitati, richiedono lo studio di soluzioni alternative.

5.1.2. *Le azioni di Piano*

La Ciclovia FVG 1 è denominata Ciclovia Alpe Adria ed è individuata come ciclovia di primo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Tarvisio a Grado, con verso di percorrenza convenzionale da nord a sud.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Tarvisio, Carnia, Venzone, Gemona del Friuli, Vendoglio, Udine, Palmanova, Aquileia e Grado.

Il piano prevede che le diramazioni di interesse regionale precedentemente denominate FVG 1/d, Diramazione Imbarcadero di Grado, FVG 1/e, Diramazione Venzone e FVG 1/f Diramazione Stazione di Venzone, che avevano la funzione di assicurare il collegamento all'intermodalità ed al centro storico di Venzone, nonché le varianti FVG 1/c, Variante Ippovia del Cormor e FVG 1/g di Pradamano, vengano riclassificate ad itinerari di interesse comunale o sovracomunale. Inoltre, il collegamento precedentemente denominato FVG 1/b Collegamento Pioverno (FVG 6) viene convenzionalmente attribuito alla Ciclovia del Tagliamento FVG 6 con la nuova denominazione FVG 6/b Collegamento Ciclovia Alpe Adria.

Gli itinerari della ciclovia FVG 1 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 1 Ciclovía Alpe Adria**

- FVG 1/a Diramazione Valico di Fusine

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per integrare gli itinerari regionali nella rete EuroVelo e nella RCN Bicalia, limitando le infrastrutture ridondanti, minimizzando il consumo di suolo e potenziando l'accessibilità internazionale e sovraregionale, il Piano fa coincidere l'itinerario principale della Ciclovía FVG 1 con:

- il percorso della direttrice trasversale di lunga percorrenza denominata "pedemontana e montana" da Ivrea a Tarvisio della RCN Bicalia nel tratto tra Tarvisio e Udine;
- il percorso della direttrice di breve percorrenza Grado-Udine della RCN Bicalia nel tratto tra Udine e Grado;
- il percorso della Ciclovía Alpe Adria Radweg - CAAR dal valico di Coccau a Grado.

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali, anche marittimi, con bicicletta al seguito, il Piano, in sinergia con i gestori, promuove:

- l'effettuazione quotidiana del treno MICOTRA fino a Trieste durante la stagione estiva con la prospettiva di mantenerla tutto l'anno;
- l'estensione del periodo di effettuazione dei servizi bici+bus Udine-Palmanova-Aquileia-Grado, Udine-Lignano e Grado-Gorizia-Cormons da maggio a ottobre il sabato e nei giorni festivi e durante le festività primaverili;
- il potenziamento del servizio di trasporto delle biciclette sui servizi marittimi, istituendo anche un nuovo collegamento Grado-Lignano e favorendo altri collegamenti in corrispondenza degli approdi di progetto del PPR e del PGT.

Per diminuire l'impatto sull'ambiente attraverso una rete ciclabile di scala regionale che favorisca la realizzazione della rete verde, il recupero e il riutilizzo di strutture/aree dismesse (o non utilizzate), l'utilizzo di sedimi ferroviari dismessi ed altre infrastrutture lineari a servizio della ciclabilità, il PREMOCI propone:

- la modifica del tracciato in località Coccau (Comune di Tarvisio) con recupero del sedime ferroviario dismesso;
- la modifica del tracciato in località San Rocco (Comune di Pontebba) con recupero del sedime ferroviario dismesso, già realizzata;
- la modifica del tracciato in località Casello di Pietratagliata (Comune di Pontebba) con recupero del sedime ferroviario dismesso, già realizzata;
- la modifica del tracciato tra Moggio Udinese e Carnia (Comune di Venzone) con recupero del sedime ferroviario dismesso come da progettazione in corso;
- la modifica del tracciato tra Gemona del Friuli e Artegna con parziale recupero del sedime ferroviario dismesso, come previsto dallo studio di fattibilità e da progettazione già in essere della Ciclovía FVG 3 che, in quel tratto, condivide la stessa sede;

- la modifica del tracciato tra Cervignano del Friuli e Terzo d'Aquileia con parziale recupero del sedime ferroviario dismesso.

Il Piano prevede inoltre per l'itinerario principale, secondo i criteri di pianificazione:

- la modifica del tracciato in Comune di Pontebba con recepimento di una nuova realizzazione;
- la modifica del tracciato tra Carnia e Venzone (Comune di Venzone) per evitare la promiscuità con veicoli su SS 13;
- la modifica del tracciato tra Gemona e Buja seguendo un percorso più diretto e già parzialmente realizzato ed utilizzato, coincidente per un tratto con la Ciclovia FVG 3; in seguito a questa modifica Osoppo è raggiunta dalla nuova Ciclovia FVG 7 che riprende una parte del percorso già utilizzato tra Gemona e Buja;
- la rettifica del tracciato in località Laipacco (Comune di Tricesimo) per evitare la promiscuità con veicoli su SRUD 107;
- la modifica del tracciato in località San Marco, in Comune di Palmanova, per evitare un incrocio pericoloso;
- la modifica del tracciato in entrata a Grado, con recepimento di una nuova progettazione.

5.1.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovia, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- collegare la FVG 1 a tutti i centri intermodali, le stazioni ferroviarie e gli approdi presenti lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- individuare un percorso di collegamento con le stazioni ferroviarie di Tricesimo-San Pelagio, Buttrio e San Giovanni al Natisone;
- identificare nell'intermodalità passiva (telecabina Monte Lussari) la modalità per raggiungere il polo di alto valore simbolico Santuario della Madonna di Monte Lussari, predisponendo presso la stazione a valle della telecabina servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile;
- assicurare il collegamento ai centri visite del Parco delle Prealpi Giulie; predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito.
- individuare modalità di collegamento per i poli di alto valore simbolico e i beni di Cave del Predil, Abbazia di S. Gallo (Moggio Udinese), Castello di Colloredo di Monte Albano, Laghi di Fusine e al Centro Visite del Parco delle Prealpi Giulie (Prato di Resia);
- realizzare il percorso dell'Ippovia del Cormor nella sua interezza da Buja a Marano Lagunare, come previsto dalla parte strategica del PPR.

5.2. FVG 2 - Ciclovia del mare Adriatico

5.2.1. Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali

La FVG 2 si estende da Muggia a Lignano Sabbiadoro, è percorribile nella sua interezza solo utilizzando delle connessioni funzionali su viabilità ordinaria per superare alcuni tratti critici.

L'itinerario della ciclovia FVG 2 coincide con quello della Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia, di cui è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica e dell'EuroVelo 8 e attraversa tutto il territorio regionale lungo la fascia costiera. Due brevi diramazioni assicurano il collegamento con il Veneto e la Slovenia.

L'essere contesa tra ambiziosi tracciati europei, progetti transfrontalieri, percorsi già consolidati a livello locale in un territorio in bilico tra vocazione turistica, naturalistica, industriale e portuale è divenuto un fattore di criticità per la realizzazione della FVG 2 nel suo complesso. La ciclovia, nel suo percorso attuale, ha un dislivello che la rende accessibile a tutte le tipologie di utenti essendo pianeggiante nel tratto tra Lignano a Sistiana; successivamente, con una serie di saliscendi non troppo impegnativi, l'itinerario attraversa l'altipiano carsico fino a Draga Sant'Elia, per poi ridiscendere verso Trieste e Muggia, offrendo lungo il percorso numerosi collegamenti con il mare, senza peraltro risultare monotona dal punto di vista paesaggistico, che va dalla bassa pianura alla laguna, ed interessa costa bassa e sabbiosa e alta e rocciosa. L'individuazione della ciclovia in un territorio prevalentemente pianeggiante e contraddistinto da una fitta rete di strade secondarie è il fattore che ha determinato il proliferare di varianti, collegamenti e diramazioni o percorsi ciclopedonali realizzati a livello locale, privi fin qui di una programmazione coordinata.

Il PREMOCI riorganizza gli itinerari che compongono la FVG 2, riclassificando quelli considerati non funzionali al suo sviluppo complessivo. Ad esempio allo stato attuale esistono due collegamenti tra la FVG 2 e la FVG 6, a breve distanza uno dall'altro, mentre non è stato individuato un collegamento con il polo intermodale di Trieste Airport.

La ciclovia appartiene alla rete AdriaBike ed è parzialmente segnalata come tale. Il resto della segnaletica installata è discontinua o si riferisce a denominazioni locali e non fornisce un'immagine unitaria della ciclovia. La promozione dell'itinerario avviene per mezzo del sito e del materiale AdriaBike ed attraverso il portale di Promoturismo FVG, ma le informazioni non sono sempre aggiornate, a discapito di un'immagine coerente e unitaria.

L'incidentalità è bassa lungo tutto l'itinerario principale, ad eccezione di un tratto in Comune di Lignano Sabbiadoro e dell'attraversamento dei centri urbani di Monfalcone e Trieste, che sono invece caratterizzati da un'elevata incidentalità diffusa.

Su alcune tratte si registra un TGM elevato, superiore a 4000 veicoli. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, l'itinerario è già realizzato in sede separata con poche intersezioni ed il valore è relativo alla strada adiacente. Tra Cervignano del Friuli e Grado l'itinerario coincide con la ciclovia FVG 1.

La ciclovia FVG 2 ha un ottimo grado di intermodalità potenziale, in parte già attivo ed integrato sul territorio regionale: lungo il tracciato ci sono 6 stazioni ferroviarie attive distribuite omogeneamente lungo la linea che collega Venezia a Trieste via Cervignano e che può quindi essere utilizzata dal cicloturista in alternativa ad alcune tappe o per effettuare il viaggio di ritorno. A queste si aggiunge la stazione di Opicina, sulla linea internazionale

che collega Trieste a Lubiana.

Sulle tratte sono in servizio treni con convogli in grado di trasportare un numero variabile di biciclette e, durante la stagione estiva, i servizi bici+bus collegano Udine a Grado e a Lignano Sabbiadoro, punti di attracco di servizi marittimi con trasporto biciclette. Altre località situate lungo l'itinerario principale sono collegate da servizi marittimi con trasporto biciclette. I due CIMR più prossimi ai capisaldi non sono collegati alla ferrovia e inoltre, pur offrendo entrambi intermodalità via mare, non sono direttamente collegati tra loro. È tuttavia possibile raggiungere Lignano Sabbiadoro dalla stazione ferroviaria di Latisana (linea Venezia-Trieste), utilizzando un tratto dell'itinerario principale della FVG 6 o il trasporto su gomma. Da Muggia è possibile ritornare a Trieste, anche attraverso un collegamento marittimo. Anche Grado è collegata via mare a Trieste, ma non ancora a Lignano Sabbiadoro.

L'attrattività della FVG 2 è già garantita dalla presenza di numerosi beni di valore culturale e paesaggistico attraversati o facilmente raggiungibili, anche con brevi deviazioni. Attraversa i centri storici di Marano Lagunare, Aquileia, Grado, Trieste e Muggia e permette di raggiungere o attraversare molti beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario tra cui il sito patrimonio dell'Umanità dell'Unesco di Aquileia, la Laguna di Grado e le ampie zone nei Comuni di Duino-Aurisina, Sgonico, Monrupino e Trieste, ma anche centri visite della riserva Naturale Regionale Foci dello Stella, Valle Canal Novo, Valle Cavanata e Foce dell'Isonzo. Non sono invece collegati all'itinerario principale il Polo di alto valore simbolico del Castello di Miramare, la Riserva marina statale Area Marina di Miramare nel Golfo di Trieste e la riserva Naturale Regionale della Val Rosandra. Altri beni di valore culturale sono raggiungibili con brevi deviazioni o, come il Santuario della Madonna di Barbana, per mezzo di collegamenti intermodali senza bicicletta al seguito.

Durante l'esecuzione del rilievo sono emerse alcune criticità puntuali che in parte sono state risolte dal tracciato di piano o, dove coinvolgono viabilità principale ovvero dove non possono essere risolte da azioni di mitigazione del traffico all'interno dei centri abitati, richiedono lo studio di soluzioni alternative.

5.2.2. *Le azioni di Piano*

Il PREMOCI denomina la FVG 2 Ciclovia del mare Adriatico e la individua come ciclovia di primo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Muggia a Lignano Sabbiadoro, con verso di percorrenza convenzionale da est a ovest, mentre i collegamenti transfrontalieri con la Slovenia e il Veneto, precedentemente compresi nell'itinerario principale, assumono rispettivamente le denominazioni FVG 2/a, Diramazione Valico di Rabuiese (SLO) e FVG 2/h, Diramazione Ponte di Bevazzana (Veneto). Per accrescere il grado di attrattività, il PREMOCI individua l'itinerario principale lungo il fiume Stella tra le località Sterpo del Moro e Madonna della Neve e lungo la SR14 da Sistiana a Trieste. I tratti di itinerario principale precedentemente individuati sono riclassificati come itinerari di interesse locale, ad eccezione di quello Sistiana - Trieste che attraversa il Carso (FVG 2/b, Variante del Carso).

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Muggia, Trieste, Monfalcone, Isola della Cona, Grado, Aquileia, Palmanova, Marano Lagunare, Latisana e Lignano Sabbiadoro.

Il piano prevede che il collegamento di interesse regionale precedentemente denominato FVG 2/e Titiano-Gorgo, anche denominato Collegamento Gorgo (FVG 6) e la diramazione precedentemente denominata FVG 2/d Diramazione Valico di Orlek anche denominata Diramazione Trebiciano-Valico di Orlek, vengono riclassificati

ad itinerari di interesse locale e che la variante precedentemente denominata FVG 2/h foci Stella - Marano - Belvedere - Val Cavanata (anche Variante perilagunare) venga stralciata dagli itinerari di interesse regionale, in quanto presenta numerose criticità in relazione agli habitat presenti e nell'attraversamento di corsi d'acqua, come già evidenziato dal Piano Paesaggistico Regionale.

Gli itinerari della ciclovia FVG 2 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 2 Ciclovía del mare Adriatico**
- FVG 2/a Diramazione Valico di Rabuiese
- FVG 2/b Variante del Carso
- FVG 2/c Diramazione Valico di Draga S. Elia
- FVG 2/d Variante dell'aeroporto
- FVG 2/e Variante della ferrovia
- FVG 2/f Diramazione Palmanova
- FVG 2/g Diramazione Marano Lagunare
- FVG 2/h Diramazione Ponte di Bevazzana
- FVG 2/i Diramazione Latisana

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per integrare gli itinerari regionali nella rete di valenza europea EuroVelo e nella RCN Bicalia, limitando le infrastrutture ridondanti, minimizzando il consumo di suolo e potenziando l'accessibilità internazionale e sovraregionale, il PREMOCI fa coincidere:

- l'itinerario principale e le diramazioni FVG 2/a e FVG 2/h con l'itinerario della ciclovia di valenza europea EuroVelo 8;
- parte dell'itinerario principale, parte della variante FVG 2/b e le diramazioni FVG 2/c, FVG 2/a con l'itinerario della ciclovia di valenza europea EuroVelo 9;
- l'itinerario principale e le diramazioni FVG 2/a e FVG 2/h con l'itinerario della ciclovia turistica nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia e con la direttrice trasversale di lunga percorrenza mediana Torino – Trieste della RCN Bicalia;
- il tratto dell'itinerario principale compreso tra Cervignano del Friuli, Terzo d'Aquileia, Aquileia e Grado con la ciclovia FVG 1 e la direttrice di breve percorrenza Grado-Udine della RCN Bicalia.

Per migliorare la sostenibilità dei centri urbani favorendo la mobilità ciclistica e potenziando l'intermodalità, favorire l'accessibilità ai poli di riferimento delle aree vaste della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile e potenziare l'accessibilità, le informazioni ed i servizi al ciclista in corrispondenza dei CIMR e delle stazioni ferroviarie il PREMOCI individua due nuove varianti che collegano i CIMR di Monfalcone, Trieste Airport e Cervignano del Friuli, denominata FVG 2/d, e i CIMR di San Giorgio Di Nogaro e Latisana, denominata FVG 2/e ed una nuova diramazione che collega i CIMR di San Giorgio Di Nogaro e Palmanova, denominata FVG 2/f

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali, anche marittimi, con bicicletta al seguito, il Piano, in sinergia con i gestori, promuove:

- l'effettuazione quotidiana del treno MICOTRA fino a Trieste durante la stagione estiva con la prospettiva di mantenerla tutto l'anno;
- l'estensione del periodo di effettuazione dei servizi bici+bus Udine-Palmanova-Aquileia-Grado, Udine-Lignano Sabbiadoro e Grado-Gorizia-Cormons da maggio a ottobre il sabato e nei giorni festivi e durante le festività primaverili;
- il potenziamento del trasporto biciclette nei collegamenti marittimi e l'istituzione di un collegamento marittimo Grado-Lignano attivato nel 2021;
- l'individuazione di ulteriori nodi di interscambio bici-barca a Monfalcone in coerenza con il PGT, Precenicco e Aquileia in coerenza con il PPR;
- l'individuazione di ulteriori collegamenti marittimi con Venezia e la costa slovena e croata;

Per diminuire l'impatto sull'ambiente attraverso una rete ciclabile di scala regionale che favorisca la realizzazione della rete verde, il recupero e il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate, l'utilizzo di sedimi ferroviari dismessi e altre infrastrutture lineari a servizio della ciclabilità, il PREMOCI propone:

- il parziale recupero del manufatto arginale tra l'Idrovora Lame (Comune di Latisana) e Località Madonna della Neve (Comune di Precenicco);
- il recupero del manufatto arginale in località Valle Pantani (Comune di Lignano Sabbiadoro);
- il recupero parziale del sedime ferroviario dismesso per la realizzazione della nuova variante FVG 2/d tra Monfalcone e Ronchi dei Legionari;
- il recupero del sedime ferroviario dismesso per la realizzazione della nuova diramazione FVG 2/f tra San Giorgio di Nogaro e Palmanova;

Il piano inoltre prevede ulteriori modifiche, come previsto dallo studio di fattibilità della Ciclovia Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia ed in particolare:

- la risoluzione dell'attraversamento di Monfalcone nella maniera più lineare e diretta possibile evitando la conflittualità con la SS 14, il raccordo della SS 14 con l'autostrada A4 ed il traffico pesante della zona industriale;
 - il superamento di una strettoia e la risoluzione dell'attraversamento dell'Isonzo sulla SRGO19 (Comune di San Canzian d'Isonzo) con la costruzione di una nuova passerella;
 - la risoluzione della promiscuità ciclo-veicolare sulla SS 14 da Cervignano del Friuli a località Tre Ponti (Comune di Torviscosa);
 - la modifica del tracciato tra San Giorgio di Nogaro e Marano Lagunare;
 - la rettifica del tracciato in località Aprilia Marittima (Comune di Latisana);
 - la risoluzione dell'attraversamento del Tagliamento a Bevazzana (Comune di Lignano Sabbiadoro) con la costruzione di una nuova passerella;
-

Per gli itinerari secondari il piano prevede:

- la modifica del percorso della diramazione di collegamento con il Valico di Rabuiese FVG 2/a
- l'adeguamento ai progetti in corso della variante 2/b da Basovizza a Trebiciano (Comune di Trieste) e da Sgonico (Comune di Sgonico) a Sistiana (Comune di Duino-Aurisina).

5.2.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovia, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- completare il collegamento tra la FVG 2 e tutti i centri intermodali, le stazioni ferroviarie e gli approdi situati lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- individuare percorsi di collegamento con il CIMR di primo livello di Trieste Airport e con le stazioni ferroviarie di Bivio d'Aurisina e Ronchi dei Legionari Nord;
- individuare nell'intermodalità passiva la modalità per raggiungere il polo di alto valore simbolico Santuario della Madonna di Barbana predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del punto di partenza della motonave.

5.3. FVG 3 - Ciclovia pedemontana

5.3.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*

La FVG 3 si estende da Polcenigo a Gorizia, è percorribile nella sua interezza utilizzando per lo più viabilità ordinaria, caratterizzata da dislivelli moderati che la rendono accessibile a tutte le tipologie di utenti; è realizzata solo in minima parte rispetto al tracciato individuato nella delibera di Giunta regionale n. 2614/2015. Il percorso non è stato ancora oggetto di promozione turistica nel suo complesso. La cartellonistica e la segnaletica già installate non forniscono un'immagine unitaria della ciclovia.

L'incidentalità è bassa, ad eccezione dei centri urbani di Maniago, Gemona del Friuli, Tarcento e soprattutto Gorizia.

Su alcune tratte si registra un TGM elevato, superiore a 4000 veicoli. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, l'itinerario è già realizzato in sede separata con poche intersezioni ed il traffico è relativo alla strada adiacente. Nei tratti in promiscuità ciclo-veicolare, i valori di TGM stimato sono piuttosto bassi, ma sono state registrate velocità medie superiori ai 50 km/h e, occasionalmente, superiori ai 70 km/h fuori dai centri urbani, in particolare

tra Pinzano al Tagliamento e Braulins, Tarcento e Savorgnano al Torre, Ziracco e Cividale del Friuli, Premariacco e Leproso, San Giovanni al Natisone e Cormons.

La criticità principale è rappresentata dall'attraversamento dei maggiori corsi d'acqua della Regione utilizzando obbligatoriamente viabilità promiscua ciclo-veicolare caratterizzata da valori di TGM e velocità elevate.

La ciclovía FVG 3 ha un ottimo grado di intermodalità potenziale, in parte già attivo ed integrato sul territorio regionale. Passa per il CIMR di primo livello di Gorizia e i CIMR di secondo livello di Maniago, Gemona del Friuli, Tarcento, Cividale del Friuli, Manzano e Cormons. Sono presenti diciassette stazioni ferroviarie, di cui undici svolgono servizio ordinario e sei solo servizio per i treni storici. Il CIMR di Sacile è collegato da un'altra ciclovía. La maggior parte delle stazioni si trova lungo la linea ferroviaria turistica Sacile-Gemona che svolge un'eccellente funzione di appoggio alla ciclovía. Tra Maniago e Sacile la ferrovia effettua servizio ordinario e, durante la stagione estiva, un servizio bici+bus collega Maniago a Gemona del Friuli. Dopo Gemona del Friuli le stazioni ferroviarie si trovano su tre linee diverse, tutte collegate al CIMR di Udine. Le stazioni di Gorizia e Cormons sono anche servite da servizi bici+bus diretti a Grado.

L'itinerario connette i poli di primo livello di Maniago, Gemona del Friuli, Cividale del Friuli e Gorizia e i poli minori di Aviano, Tarcento, Manzano e Cormons.

L'attrattività della FVG 3 è già garantita dalla presenza di numerosi beni di valore culturale e paesaggistico attraversati o facilmente raggiungibili, anche con brevi deviazioni. I poli di alto valore simbolico di Malghe di Porzus e Castelmonte non sono collegati alla ciclovía.

Durante l'esecuzione del rilievo sono emerse alcune criticità puntuali che in parte sono state risolte dal tracciato di piano o, dove coinvolgono viabilità principale ovvero dove non possono essere risolte da azioni di mitigazione del traffico all'interno dei centri abitati, richiedono lo studio di soluzioni alternative.

5.3.2. *Le azioni di Piano*

Il PREMOCI denomina la FVG 3 Ciclovía pedemontana e la individua come ciclovía di primo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Sacile a Gorizia, con verso di percorrenza convenzionale da ovest a est, ed incorpora parte della ciclovía precedentemente denominata FVG 7. Il piano prevede inoltre l'arrivo dell'itinerario principale in corrispondenza della Piazza della Transalpina di Gorizia, luogo maggiormente significativo dal punto di vista culturale e storico, mentre il collegamento esistente con il Valico del Rafut è riclassificato come itinerario di scala locale.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Sacile, Palù di Livenza, Maniago, Cornino, Gemona del Friuli, Cividale del Friuli e Gorizia.

Il piano prevede che le diramazioni precedentemente denominate FVG 3/b, Variante Stazione di Cormons, FVG 3/c, Diramazione Stazione di Montereale Valcellina, FVG 3/d, Diramazione Stazione di Meduno e FVG 3/e, Diramazione Stazione di Meduno vengono riclassificate come itinerari di interesse locale. Viene aggiunta una variante tra Nimis e Cormons, mentre l'ultimo tratto dell'itinerario della ciclovía FVG 4, da Cividale del Friuli al Valico di Stupizza, sono riclassificati come diramazioni della Ciclovía FVG 3.

Gli itinerari della Ciclovia FVG 3 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 3 Ciclovía pedemontana**
- FVG 3/a Diramazione Sorgente del Gorgazzo
- FVG 3/b Diramazione Barcis
- FVG 3/c Variante del Meduna
- FVG 3/d Variante pedemontana orientale
- FVG 3/e Diramazione Valico di Stupizza

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per integrare gli itinerari regionali nella rete di valenza europea EuroVelo e la RCN Bicalia, limitando le infrastrutture ridondanti, minimizzando il consumo di suolo e potenziando l'accessibilità internazionale e sovraregionale, il PREMOCI fa coincidere il tratto tra Cividale del Friuli e Gorizia con parte del percorso della direttrice di breve percorrenza Udine-Gorizia-Trieste della RCN Bicalia,

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali con bicicletta al seguito, il Piano:

- individua come caposaldi Sacile e Gorizia, entrambi sede di CIMR;
- potenzia, in accordo con il gestore, la capacità di trasporto biciclette sulla linea ferroviaria Trieste-Udine-Venezia;
- estende, in accordo con il gestore, il periodo di servizio dei collegamenti bici+bus Maniago-Gemona del Friuli e Grado-Gorizia-Cormons da maggio a ottobre, il sabato e nei giorni festivi e durante le festività primaverili;
- individua nell'intermodalità attiva e passiva il collegamento tra Barcis e il Veneto.

Per diminuire l'impatto sull'ambiente attraverso una rete ciclabile di scala regionale che favorisca la realizzazione della rete verde, il recupero e il riutilizzo di strutture/aree dismesse (o non utilizzate), di sedimi ferroviari dismessi e altre infrastrutture lineari a servizio della ciclabilità, il PREMOCI prevede:

- il parziale recupero del sedime ferroviario dismesso, tra Gemona del Friuli e Artegna come previsto dallo studio di fattibilità e da progettazione in parte già realizzata;
- il parziale recupero del sedime ferroviario dismesso tra la località Loch e il Valico di Stupizza (Comune di Pulfero) per la realizzazione del nuovo collegamento FVG 3/e.

Il piano inoltre prevede ulteriori modifiche, come previsto dallo studio di fattibilità ed in particolare:

- il recepimento della progettazione in corso per l'attraversamento della frazione di San Giovanni (Comune di Polcenigo);
- la risoluzione della promiscuità ciclo-veicolare sulla SRPN29 attraverso la realizzazione di un nuovo itinerario da Grizzo (Comune di Montereale Valcellina) a Maniago, in affianco al Ponte del Giulio Nuovo;
- la risoluzione della promiscuità ciclo-veicolare sulla SRPN1 in località Valeriano (Comune di Pinzano al Tagliamento);

- la riduzione del limite di velocità, in sinergia con il gestore, lungo la SRUD84, SRUD41 e SR512 tra Sompcornino (Comune di Forgaria nel Friuli) e Braulins (Comune di Trasaghis);
- la risoluzione della promiscuità ciclo-veicolare sulla SR512 dal ponte di Braulins (Comune di Osoppo) a Gemona del Friuli come previsto da progettazione già in corso, con la risoluzione degli attraversamenti della SRUD63, della SS13 e della SR512;
- la risoluzione della promiscuità ciclo-veicolare sulla SR356 da Magnano in Riviera a Tarcento;
- la coincidenza con la ciclovia FVG 4 tra Povoletto e Cividale del Friuli;
- la modifica del tracciato presso Bottenicco (Comune di Moimacco) per evitare l'attraversamento di un guado;
- il recepimento della progettazione in corso per il tratto tra il fiume Judrio in località Molin Nuovo e Cormons;
- la ridefinizione dell'attraversamento di Gorizia nella maniera più lineare e diretta possibile proponendo la realizzazione di un ponte ciclabile in affianco al ponte ferroviario per evitare l'utilizzo del ponte VIII agosto e la conflittualità con la SR 56; in via transitoria il piano prevede l'utilizzo della ciclovia FVG 5 e l'attraversamento di Gorizia fino al Piazzale della Transalpina lungo un itinerario proposto dal Biciplan comunale.

5.3.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovia, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- collegare la FVG 3 con tutti i centri intermodali e le stazioni ferroviarie presenti lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- individuare un collegamento con le stazioni ferroviarie di Tricesimo-San Pelagio e Buttrio;
- individuare il collegamento tra le Ciclovie FVG 3, FVG 5 e la Slovenia;
- individuare gli itinerari di collegamento con i poli di alto valore simbolico Malghe di Porzus, Santuario di Castelmonte, Abbazia di Rosazzo e i Centri Visite del Parco delle Dolomiti Friulane e della Riserva Naturale Regionale Forra del Cellina a Barcis, Andreis, Poffabro e Tramonti di Sopra;
- sviluppare il collegamento ciclabile verso il Veneto attraverso i Comuni di Polcenigo e Caneva.

5.4. FVG 4 – Ciclovia delle Pianure

5.4.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*

La FVG 4 si estende dal confine col Veneto al confine di Stato con la Slovenia, con dislivelli minimi fino a Cividale del Friuli, più rilevanti da Cividale verso la Slovenia; è percorribile nella sua interezza utilizzando per lo più viabilità ordinaria. Il percorso, realizzato solo in minima parte, non è stato ancora oggetto di promozione turistica e la segnaletica che riporta la denominazione Ciclovia della pianura e del Natisone è stata finora installata solo in un breve tratto.

Nei tratti in promiscuità ciclo-veicolare l'incidentalità è bassa, ad eccezione dell'attraversamento dei centri urbani di Udine e Pordenone e, in misura minore, Sacile, Codroipo e Cividale del Friuli. Sono particolarmente critici i tratti in promiscuità ciclo-veicolare sui ponti e su infrastrutture viarie che servono ambiti produttivi di grandi dimensioni, ove il TGM è molto elevato, (superiore, in alcuni casi, a 10000 veicoli) e i volumi di traffico sono caratterizzati dalla presenza di molti mezzi pesanti. Negli ambiti extraurbani, anche a fronte di valori di TGM piuttosto bassi, si registrano comunque velocità medie molto alte, superiori ai 50 km/h e, occasionalmente, superiori ai 70 km/h.

La ciclovia FVG 4 ha un ottimo grado di intermodalità potenziale: passa per il CIMR di primo livello di Pordenone e Udine e per i CIMR di secondo livello di Sacile, Casarsa della Delizia, Codroipo e Cividale del Friuli. In prossimità del tracciato ci sono altre 9 stazioni ferroviarie. Durante la stagione estiva da Udine partono due servizi bici+bus per- Lignano Sabbiadoro e Grado, che non effettuano ulteriori fermate in lungo la ciclovia.

Ulteriore criticità è costruita dal fatto che il caposaldo finale, posto in corrispondenza del valico di Stupizza (confine con la Slovenia), non è servito da alcun tipo di intermodalità. Da lì, tuttavia, è possibile raggiungere la valle dell'Isonzo, Kobarid e Most na Soči, quest'ultima collegata a Nova Gorica e quindi a Gorizia attraverso la linea ferroviaria.

Un'anomalia che caratterizza lo sviluppo attuale della FVG 4 è la presenza di due lunghi collegamenti con le Ciclovie FVG 1 e FVG 6. Il primo ha come capisaldi di Codroipo e Palmanova, l'altro ha come capisaldi Codroipo e San Daniele del Friuli. Partendo dallo stesso punto per una lunghezza complessiva di oltre 70 km, costituiscono quasi un itinerario a sé stante, ma, in quanto collegamenti, sono poco valorizzati.

La ciclovia connette i poli di primo livello di Sacile, Pordenone, Codroipo, Udine e Cividale del Friuli e attraversa i centri storici di Sacile, Porcia, Pordenone, Codroipo, Udine e Cividale del Friuli. Inoltre, passa a poca distanza dal polo di primo livello di San Vito al Tagliamento, attualmente non collegato dalla RECIR; gli itinerari secondari collegano i poli di primo livello di San Daniele del Friuli e Palmanova.

La ciclovia permette di raggiungere molti beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario tra cui due siti patrimonio dell'Umanità dell'Unesco: quello di Cividale del Friuli posto sull'itinerario principale, e quello di Palmanova raggiungibile con il collegamento FVG 4/b.

Durante l'esecuzione del rilievo su una parte della ciclovia, sono emerse alcune criticità puntuali che in parte sono state risolte dal tracciato di piano o, dove coinvolgono viabilità principale ovvero dove non possono essere risolte da azioni di mitigazione del traffico all'interno dei centri abitati, richiedono lo studio di soluzioni alternative.

5.4.2. Le azioni di Piano

Il PREMOCI denomina la FVG 4 Ciclovia delle Pianure e la individua come ciclovia di primo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va dal confine col Veneto a Cividale del Friuli, con verso di percorrenza convenzionale da ovest a est. I collegamenti di interesse regionale precedentemente denominati FVG 4/a, Collegamento Torrente Corno (FVG 6/a - FVG 1) e FVG 4/b Collegamento Palmanova (FVG 1) vanno a costituire una nuova ciclovia (FVG 7, Ciclovia del Friuli) per valorizzare maggiormente i territori attraversati. Il tratto da Cividale del Friuli a Stupizza viene riclassificato come una diramazione della FVG 3 con la quale ha maggiore affinità.

La FVG 4 non ha quindi itinerari secondari; l'itinerario principale si conclude a Cividale del Friuli, potenziando così l'intermodalità con il trasporto pubblico e presentando un tracciato completamente pianeggiante.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Sacile, Pordenone, Codroipo, Udine e Cividale del Friuli.

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispose i criteri per il suo potenziamento.

Per integrare gli itinerari regionali nella rete di valenza europea EuroVelo e nella RCN Bicalitalia, limitando le infrastrutture ridondanti, minimizzando il consumo di suolo e potenziando l'accessibilità internazionale e sovraregionale, il PREMOCI fa coincidere:

- il tratto compreso tra il confine con il Veneto e Udine con una parte della direttrice trasversale di lunga percorrenza denominata "pedemontana e montana" (Ivrea-Tarvisio) della RCN Bicalitalia;
- il tratto tra Udine e Cividale del Friuli con parte delle direttrici di breve percorrenza Udine-Gorizia-Trieste della RCN Bicalitalia.

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali con bicicletta al seguito, il Piano:

- individua come caposaldi Sacile e Cividale del Friuli, entrambi sede di CIMR;
- potenzia, in accordo con il gestore, la capacità di trasporto biciclette sulla linea ferroviaria Trieste-Udine-Venezia;

Il Piano prevede inoltre:

- la rettifica del tracciato di collegamento con il Veneto (Comune di Sacile), per minimizzare le interferenze con la SS13, SRPN29 e SRPN75;
- la modifica del tracciato presso la zona industriale Ponte Rosso (Comuni di Casarsa della Delizia e San Vito al Tagliamento)
- la modifica del tracciato tra Biauzzo (Comune di Camino al Tagliamento) e Codroipo;
- la risoluzione delle criticità presenti sul tracciato tra Basiliano e Variano (Comune di Basiliano);
- la risoluzione dell'attraversamento dell'autostrada A23 su un percorso di nuova identificazione da Colloredo di Prato (Comune di Pasian di Prato) a Udine.

5.4.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovie, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- collegare la FVG 4 con tutti i centri intermodali e le stazioni ferroviarie presenti lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario;
- individuare un collegamento con le stazioni ferroviarie di Fontanafredda, San Gottardo, Remanzacco e Moimacco.

5.5. FVG 5 – Ciclovie dell'Isonzo

5.5.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*

La FVG 5 si estende dal confine con la Slovenia alla foce dell'Isonzo, su un territorio pressoché pianeggiante. Nonostante il breve percorso, che segue il Fiume Isonzo, si attraversa paesaggi molto vari, attraversando l'alta e la bassa pianura fiancheggiando il Collio e il Carso per arrivare al mare.

Allo stato attuale non è realizzata e non risulta percorribile, ad eccezione di brevi tratti su viabilità ordinaria non segnalati, caratterizzati da un tasso di incidentalità bassa, ad eccezione del centro urbano di Gradisca caratterizzato da incidentalità diffusa.

I valori del TGM non sono significativi, in quanto rilevati sulle infrastrutture stradali associate. Nei tratti extraurbani percorribili, tuttavia, si registrano velocità medie piuttosto alte, superiori ai 50 km/h e, occasionalmente, superiori ai 90 km/h. Il tratto in Comune di Gorizia, invece, è caratterizzato da velocità medie e massime compatibili con l'ambiente urbano, anche se il TGM è superiore a 4000 veicoli. Ulteriore criticità è rappresentata dall'attraversamento del fiume Isonzo in corrispondenza del ponte ferroviario della linea Fogliano-Cormons mai ultimata e dall'interferenza con la viabilità esistente di scala regionale (SS14).

L'intermodalità tra le reti di trasporto pubblico e l'itinerario principale della FVG 5 è già potenzialmente garantito dal collegamento nelle stazioni ferroviarie di Gorizia (caposaldo) e Sagrado (linea ferroviaria Udine-Trieste). La linea è attualmente servita da treni con convogli in grado di trasportare un elevato numero di biciclette e, durante la stagione estiva, un servizio bici+bus collega Gorizia a Grado, capolinea di altre linee bici+bus e punto di attracco di un servizio marittimo con trasporto biciclette.

La ciclovie connette il polo di primo livello di Gorizia ed il polo minore di Gradisca d'Isonzo, entrambi centri storici e permette di raggiungere alcuni beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario tra cui la Riserva Naturale Regionale Foce dell'Isonzo.

Il tracciato non è stato oggetto di rilievo.

5.5.2. Le azioni di Piano

Il PREMOCI denomina la FVG 5 Ciclovía dell'Isonzo e la individua come ciclovía di primo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Gorizia alla foce dell'Isonzo, con verso di percorrenza convenzionale da nord a sud.

Le porte della RECIR sono individuate in corrispondenza dei capisaldi, nelle località di Gorizia e Isola della Cona.

Il Piano individua una nuova diramazione che riutilizza il sedime ferroviario della linea ferroviaria Fogliano-Cormons. Gli itinerari della ciclovía FVG 5 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 5 Ciclovía dell'Isonzo**
- FVG 5/a Diramazione Cormons

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per integrare gli itinerari regionali nella rete di valenza europea EuroVelo e nella RCN Bicalia, limitando le infrastrutture ridondanti e minimizzando il consumo di suolo, potenziando l'accessibilità internazionale e sovraregionale, il PREMOCI fa coincidere il tratto tra Gorizia e la FVG 2 con parte delle direttrici di breve percorrenza Udine-Gorizia-Trieste della RCN Bicalia.

Per diminuire l'impatto sull'ambiente attraverso una rete ciclabile di scala regionale che favorisca la realizzazione della rete verde, il recupero e il riutilizzo di strutture/aree dismesse (o non utilizzate), di sedimi ferroviari dismessi e altre infrastrutture lineari a servizio della ciclabilità, il PREMOCI propone:

- il recupero del manufatto arginale tra il Laghetto di Farra d'Isonzo e Gradisca d'Isonzo;
- il recupero del ponte ferroviario dismesso tra Sagrado e Gradisca d'Isonzo;
- il recupero del sedime ferroviario dismesso, per la realizzazione del nuovo collegamento FVG 5/a tra Gradisca d'Isonzo e Cormons.

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali con bicicletta al seguito, il Piano:

- individua una nuova diramazione verso il CIMR di Cormons;
- assicura il collegamento ai CIMR di Cervignano del Friuli, Trieste Airport e Monfalcone attraverso una variante della ciclovía FVG 2;
- potenzia, in accordo con il gestore, la capacità di trasporto biciclette sulla linea ferroviaria Trieste-Udine-Venezia;

Il Piano prevede inoltre il prolungamento dell'itinerario fino alla foce dell'Isonzo.

5.5.3. Le indicazioni per i Biciplan

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovía, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- collegare la FVG 5 con tutti i centri intermodali e le stazioni ferroviarie presenti lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- individuare un collegamento con la stazione ferroviaria di Ronchi dei Legionari Nord;
- individuare un itinerario di collegamento tra le Ciclovie FVG 5 e FVG 3 a Gorizia;
- individuare collegamenti per il polo di alto valore simbolico dell'Ara Pacis di Medea e la Ciclovia FVG 1, il polo di alto valore simbolico del Monte San Michele, il polo di alto valore simbolico del Sacratio Militare di Redipuglia e il Centro Visite della Riserva Naturale Regionale Laghi di Doberdò e Pietrarossa a Doberdò del Lago.

5.6. FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento

5.6.1. Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali

La FVG 6 va da Ampezzo a Lignano Sabbiadoro, seguendo il corso del fiume Tagliamento, il principale corso d'acqua del territorio regionale. È percorribile in parte, utilizzando viabilità ordinaria. L'itinerario presenta dislivelli impegnativi solo nel tratto Ampezzo - Socchieve e nel tratto Tolmezzo - Cavazzo Carnico. Da Ampezzo a Tolmezzo il percorso si sviluppa in sponda sinistra, da Tolmezzo a Casarsa della Delizia in sponda destra e quindi nuovamente in sponda sinistra. Da Cornino a Codroipo è stata individuata una variante in sponda sinistra. Una rilevante criticità è quindi costituita dall'attraversamento del Tagliamento (Ponti di Tolmezzo, Cornino, Casarsa della Delizia, Latisana e Bevazzana).

Il percorso non è stato ancora oggetto di promozione turistica.

La segnaletica verticale è stata installata solo nel tratto montano (collegamento tra la FVG 8 e la diramazione FVG 8/a).

L'incidentalità è bassa, ad eccezione dei centri urbani di Tolmezzo, Latisana e Lignano Sabbiadoro. Il TGM e le velocità medie rilevate non sono particolarmente significativi in quanto l'itinerario previsto dal Piano non coincide con quello oggetto di analisi. Le maggiori criticità sono rappresentate dall'attraversamento dei ponti di Casarsa della Delizia e di Latisana, dove si registrano TGM molto alti, superiori a 10.000 veicoli e velocità di transito elevate; in misura minore, ma comunque critica, anche nei Ponti di Tolmezzo, Cornino e Bevazzana. Inoltre, sul tratto tra Povero e Pinzano al Tagliamento, pur caratterizzato da un TGM relativamente basso, si registrano velocità di transito medie e massime incompatibili con un itinerario ciclistico di interesse regionale.

La FVG 6 è quella più critica dal punto di vista delle connessioni intermodali. I due capisaldi non sono prossimi ad una stazione ferroviaria e Ampezzo (seppur collegata dal trasporto extraurbano su gomma) non è sede di CIMR. Le stazioni ferroviarie presenti lungo l'itinerario principale appartengono a linee diverse. Solo Codroipo (linea

Udine-Venezia) e Latisana (linea Trieste-Venezia) effettuano servizio viaggiatori ordinario, mentre altre due sono solo a servizio dei treni storici. A queste si aggiungono le stazioni ferroviarie di Carnia, Venzone e Gemona (linea Udine-Tarvisio) e Casarsa (linea Udine-Venezia), che sono collegate da altre ciclovie.

La FVG 6 non è collegata ad alcun CIMR di primo livello, i CIMR di Tolmezzo, San Daniele del Friuli, Spilimbergo e Lignano Sabbiadoro non sono CIMR ferroviari e la ciclovia non è servita da linee del trasporto pubblico su gomma con trasporto di biciclette.

La ciclovia, anche attraverso i suoi itinerari secondari connette i poli di primo livello di Tolmezzo, San Daniele del Friuli, Spilimbergo, Codroipo e Latisana e i centri storici di Ampezzo, Tolmezzo, San Daniele del Friuli, Spilimbergo e Codroipo. I poli minori di Sauris e Forni di Sopra, il polo assimilato ai poli di primo livello di Sappada e i centri storici di Sauris, Forni di Sopra, Sappada e Prato Carnico, non sono collegati alla ciclovia.

Passa inoltre a poca distanza dal polo di primo livello di San Vito al Tagliamento, non collegato alla RECIR, al centro storico di Venzone, collegato da un itinerario secondario della ciclovia FVG 1 e al centro storico di Valvasone. Permette di raggiungere alcuni beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario tra cui il centro visite della Riserva Naturale Regionale del Lago di Cornino, mentre altri beni di valore culturale, in particolare il polo di alto valore simbolico della Chiesa di San Nicolò Vescovo, detta del Beato Bertrando, non sono collegati.

Durante l'esecuzione del rilievo su una parte della ciclovia, sono emerse alcune criticità puntuali che in parte sono state risolte dal tracciato di piano o, dove coinvolgono viabilità principale ovvero dove non possono essere risolte da azioni di mitigazione del traffico all'interno dei centri abitati, richiedono lo studio di soluzioni alternative.

5.6.2. Le azioni di Piano

Il PREMOCI denomina la FVG 6 Ciclovia del Tagliamento e la individua come ciclovia di primo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Ampezzo alla foce del Tagliamento, con verso di percorrenza convenzionale da nord a sud. Il Piano individua l'itinerario principale da Ampezzo a Tolmezzo sulla sponda sinistra del Tagliamento, da Tolmezzo a Madrisio sulla sponda destra e da Madrisio a Lignano Sabbiadoro nuovamente sulla sponda sinistra. Da Tolmezzo a Madrisio è presente anche una variante in sponda sinistra.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Ampezzo, Tolmezzo, Carnia, Venzone, Gemona del Friuli, Cornino, Spilimbergo, Latisana e Lignano Sabbiadoro.

Gli itinerari della FVG 6 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 6** **Ciclovia del Tagliamento**
- FVG 6/a Variante Sinistra Tagliamento
- FVG 6/b Collegamento Ciclovia Alpe Adria
- FVG 6/c Collegamento Ciclovia del Friuli

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per diminuire l'impatto sull'ambiente attraverso una rete ciclabile di scala regionale che favorisca la realizzazione della rete verde, il recupero e il riutilizzo di strutture/aree dismesse (o non utilizzate), di sedimi ferroviari dismessi e altre infrastrutture lineari a servizio della ciclabilità, il PREMOCI prevede:

- il recupero del sedime ferroviario dismesso tra Pinzano al Tagliamento e Casarsa della Delizia;
- il parziale recupero del manufatto arginale tra San Vito al Tagliamento e il Ponte di Madrisio (Comune di Morsano al Tagliamento);
- per la variante FVG 6/a il recupero del sedime ferroviario dismesso tra Tolmezzo e Carnia sulla stessa sede della ciclovia FVG 8;
- per la variante FVG 6/a il recupero del manufatto arginale tra Turrída (Comune di Sedegliano) e il Ponte di Madrisio (Comune di Varmo).

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali con bicicletta al seguito, il Piano:

- modifica il percorso dell'itinerario principale per collegare il CIMR di San Vito al Tagliamento;
- prolunga la variante in sponda sinistra per collegare anche i CIMR di Carnia e Gemona del Friuli;
- attribuisce alla ciclovia FVG 6 il collegamento con la stazione ferroviaria di Venzone;
- potenzia, in accordo con il gestore, la capacità di trasporto biciclette sulle linee ferroviarie.

Il Piano prevede inoltre:

- la riduzione del limite di velocità nel tratto tra Pioverno (Comune di Venzone) e Sompcornino (Comune di Forgaria nel Friuli);
- la modifica del percorso da Molino del Cucco (Comune di Osoppo) a Cimano (Comune di San Daniele del Friuli) secondo un itinerario più lineare e diretto, attraverso la realizzazione di una passerella sul fiume Ledra.

5.6.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovia, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- collegare la FVG 6 con tutti i centri intermodali, le stazioni ferroviarie e gli approdi presenti lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- identificare nell'intermodalità attiva e passiva la modalità per raggiungere i poli minori di Sauris, Forni di Sotto e Forni di Sopra ed i centri visite del Parco delle Dolomiti Friulane, predisponendo i servizi minimi per il ciclista (es., rastrelliere per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile
- predisporre i servizi minimi per il ciclista (es., rastrelliere per le biciclette con aggancio al telaio) in prossimità della fermata di Ampezzo e delle altre località individuate come fermate dei servizi bici+bus, nonché delle autostazioni di Udine e/o Tolmezzo per chi intendesse avvalersi dell'intermodalità attiva;
- identificare nell'intermodalità attiva la modalità per assicurare il collegamento con il Veneto attraverso il Passo della Mauria;

- individuare un collegamento con il polo di alto valore simbolico della Chiesa di S. Nicolò Vescovo;
- individuare come itinerario di scala locale il collegamento con la FVG 9, utilizzando il sedime ferroviario della linea ferroviaria dismessa San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza;
- individuare un collegamento ciclabile dal Ponte della Delizia verso Valvasone a nord e lungo gli argini verso il Comune di San Vito al Tagliamento a sud.

5.7. FVG 7 – Ciclovía del Friuli

5.7.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*

Nella delibera n. 2614/2015 la sigla FVG 7 è attribuita ad una ciclovía denominata Ciclovía del Livenza che va da Polcenigo a Ponti di Tremeacque (confine con il Veneto), seguendo il corso del fiume Livenza. L'itinerario non è stato ancora realizzato, ma solo in parte progettato ed è attualmente percorribile utilizzando viabilità ordinaria, non segnalata. Il dislivello è minimo. Il percorso non è stato oggetto di promozione.

I poli di attrattività e le connessioni intermodali si trovano tutte tra Polcenigo e Sacile, pertanto il percorso risulta nel suo complesso poco attrattivo.

Per questi motivi il tratto tra Polcenigo e Sacile, compresa una nuova diramazione per le sorgenti del fiume Livenza ed il sito Unesco di Palù di Livenza è stato unito alla ciclovía FVG 3 per aumentarne l'attrattività, mentre il tratto tra Sacile e Ponti di Tremeacque è diventato una diramazione della nuova ciclovía FVG 9, Ciclovía delle Acque.

La sigla FVG 7 è stata recuperata per una ciclovía di nuova individuazione.

5.7.2. *Le azioni di Piano*

Il PREMOCI attribuisce la sigla FVG 7 alla Ciclovía del Friuli e la individua come ciclovía di secondo livello.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Gemona del Friuli, Codroipo e Palmanova.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Gemona del Friuli a Palmanova, con verso di percorrenza convenzionale da nord a sud. Il percorso riprende quasi interamente i due collegamenti di interesse regionale precedentemente denominati FVG 4/a, Collegamento Torrente Corno (FVG 6/a - FVG 1) e FVG 4/b Collegamento Palmanova (FVG 1). Tra Gemona del Friuli e Cimano (Comune di San Daniele del Friuli), segue lo stesso itinerario della variante FVG 6/a e, nell'ultimo tratto, della diramazione FVG 2/d. La FVG 7 non ha itinerari secondari.

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispose i criteri per il suo potenziamento.

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali con bicicletta al seguito, la proposta di Piano:

- connette i CIMR di Gemona del Friuli e San Daniele del Friuli con un percorso lineare e diretto;

- connette anche i CIMR di Codroipo, attraverso della Ciclovia FVG 4, e Palmanova;
- potenzia, in accordo con il gestore, la capacità di servizio relativa al trasporto di biciclette sulle linee ferroviarie

5.7.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni per la redazione dei Biciplan nei territori attraversati dalla FVG 7:

- collegare la FVG 7 a tutti i centri intermodali presenti lungo il suo itinerario;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- individuare come itinerario di scala locale il collegamento con la FVG 1, collegando i beni Collina detta del Cardinale a Fagagna e il Borgo di Santa Maria del Gruagno a Moruzzo.

5.8. FVG 8 – Ciclovia della Carnia

5.8.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*

La FVG 8 va da Carnia a Paluzza e comprende una diramazione tra Villa Santina e Ovaro. Il collegamento tra Tolmezzo e Villa Santina è garantito da un tratto di FVG 6. Pur trovandosi in zona montana, è caratterizzata da dislivelli che la rendono accessibile da parte di tutte le tipologie di utenti, poiché si snoda negli ampi fondovalle e lungo i sedimi di linee ferroviarie dismesse; è percorribile per lunghi tratti in continuità e sicurezza, con qualche isolata criticità.

Il percorso non è ancora oggetto di promozione a livello regionale. La segnaletica è già stata installata lungo tutto il percorso.

Il tasso di incidentalità è basso, ad eccezione del centro urbano di Tolmezzo. La FVG 8 è realizzata per lo più in sede separata con poche intersezioni con la rete viaria esistente. I tratti tra Amaro e Tolmezzo e tra Medis e Ampezzo, attualmente in promiscuità ciclo-veicolare, fanno registrare velocità di transito medie e massime incompatibili con un itinerario ciclistico di interesse regionale.

L'itinerario si sviluppa completamente in una zona non servita dalla ferrovia, ad eccezione della stazione di Carnia che ne costituisce caposaldo e unico punto di accesso. Gli altri caposaldi, Paluzza e Ovaro non sono sede di CIMR e sono serviti solo da trasporto pubblico su gomma. Attualmente non è servita da linee pubbliche con trasporto di biciclette, ad eccezione di un servizio sperimentale a chiamata che collega la località di Paluzza all'Austria. Oltre al CIMR di Carnia, la FVG 8 è collegata al CIMR di Tolmezzo.

La ciclovia connette il polo di primo livello di Tolmezzo e i poli minori di Sutrio e Arta Terme. Il polo minore di

Ravaschetto non è collegato alla ciclovia.

L'attrattività della FVG 8 è sufficientemente garantita dalla presenza di numerosi beni di valore culturale e paesaggistico attraversati o facilmente raggiungibili, anche con brevi deviazioni.

Durante l'esecuzione del rilievo, sono emerse alcune criticità puntuali che in parte sono state risolte dal tracciato di piano o, dove coinvolgono viabilità principale ovvero dove non possono essere risolte da azioni di mitigazione del traffico all'interno dei centri abitati, richiedono lo studio di soluzioni alternative.

5.8.2. Le azioni di Piano

Il PREMOCI denomina la FVG 8 Ciclovia della Carnia e la individua come ciclovia di secondo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Venzone a Timau, con verso di percorrenza convenzionale da sud a nord.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località Tolmezzo, Carnia e Venzone.

Nel "rilievo zero" è stato riscontrato che l'itinerario principale è stato prolungato fino a Treppo Carnico con l'apposizione della segnaletica. Il Piano prevede invece di raggiungere la località di Timau.

Gli itinerari della ciclovia FVG 8 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 8 Ciclovia della Carnia**
- FVG 8/a Diramazione Comeglians

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per diminuire l'impatto sull'ambiente attraverso una rete ciclabile di scala regionale che favorisca la realizzazione della rete verde, il recupero e il riutilizzo di strutture/aree dismesse (o non utilizzate), di sedimi ferroviari dismessi e altre infrastrutture lineari a servizio della ciclabilità, il PREMOCI prevede:

- il recupero del sedime ferroviario dismesso tra Carnia e Tolmezzo sulla stessa sede dell'itinerario FVG 6/a;
- il recupero del sedime ferroviario dismesso tra Ovaro e Comeglians.

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali con bicicletta al seguito, il Piano:

- identifica Venzone come nuovo caposaldo della ciclovia;
- identifica Tolmezzo come caposaldo della diramazione FVG 8/a;
- promuove in sinergia con il gestore l'effettuazione quotidiana del treno MICOTRA fino a Trieste durante la stagione estiva con la prospettiva di mantenerla tutto l'anno;
- individua nell'intermodalità attiva e passiva il collegamento tra Paluzza e l'Austria e tra Comeglians e il Veneto, predisponendo i servizi minimi al ciclista (es., rastrelliere per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità delle fermate di Paluzza e Comeglians e delle autostazioni di Udine e/o Tolmezzo, nonché delle altre località individuate come fermate dei servizi bici+bus;
- Individua nell'intermodalità attiva e passiva il collegamento con i poli di Ravaschetto e Sappada.

5.8.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovie, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- completare il collegamento tra la FVG 8 e tutti i centri intermodali e le stazioni ferroviarie situati lungo gli itinerari.
- individuare un collegamento per il polo minore di Prato Carnico.

5.9. FVG 9 – Ciclovie delle Acque

5.9.1. *Il rilievo dello stato di fatto e le criticità attuali*

Nella delibera n. 2614/2015 la sigla FVG 9 è attribuita ad una ciclovie denominata Ciclovie della bassa pianura pordenonese che va da Ponti di Tremeacque al fiume Tagliamento, passando in prossimità del confine con il Veneto. È percorribile utilizzando viabilità ordinaria, non segnalata. Il dislivello è minimo. L'itinerario non è stato ancora oggetto di promozione turistica.

Il tasso di incidentalità è basso lungo tutto il tracciato. Il TGM si mantiene per lo più su valori inferiori a 2000 veicoli; nei tratti extraurbani si registrano velocità medie piuttosto alte, superiori ai 50 km/h e, occasionalmente, superiori ai 70 km/h. Nei tratti urbani, invece, la velocità è moderata.

La ciclovie connette i centri storici di Sesto al Reghena e Cordovado. Passa inoltre a breve distanza dal polo di primo livello di San Vito al Tagliamento, non collegato alla RECIR e permette di raggiungere molti beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario.

L'intermodalità con le reti di trasporto pubblico costituisce un fattore di criticità, in quanto lungo il tracciato è presente una sola stazione ferroviaria della linea Casarsa-Portogruaro. Il percorso si sviluppa parallelo alla linea ferroviaria Venezia-Udine (tra Sacile e Codroipo) e la linea ferroviaria Venezia-Trieste (tra Portogruaro e Latisana).

La richiesta più volte avanzata dagli Enti locali era quella di accorpate la Ciclovie FVG 9 alla FVG 7 con la denominazione Ciclovie del Livenza e del Tagliamento. Questa scelta è stata scartata, per non creare confusione con la Ciclovie del Tagliamento. Nel PREMOCI, le ciclovie FVG 9 e FVG 10 ed una parte della FVG 7 precedentemente individuate sono state invece riunite in un'unica ciclovie che prende il nome di FVG 9, Ciclovie delle Acque.

Nella delibera n. 2614/2015 la sigla FVG 10 è attribuita ad una ciclovie denominata Ciclovie Noncello-mare che si estende da Spilimbergo a Ponti di Tremeacque, località al confine col Veneto, per una lunghezza di circa 55 chilometri. Questo percorso non è stato sufficientemente valorizzato, risultando inattuato; la ciclovie è attualmente impercorribile ad eccezione di brevi tratti su viabilità ordinaria, non segnalati.

L'incidentalità è bassa, ad eccezione del centro urbano di Pordenone e, subordinatamente, Spilimbergo, caratterizzati da incidentalità diffusa.

TGM e velocità medie non sono particolarmente significativi, in quanto l'itinerario non è percorribile nella sua sede di progetto, che prevede il transito per lo più in sede protetta. Il tratto tra Spilimbergo e il Fiume Cellina è caratterizzato da un TGM elevato e fa registrare velocità di transito medie e massime incompatibili con un itinerario ciclistico di interesse regionale.

L'itinerario è collegato al CIMR di primo livello di Pordenone e al CIMR di secondo livello di Spilimbergo

La ciclovia connette i poli di primo livello di Spilimbergo e Pordenone, entrambi centri storici; inoltre collega a Pordenone il polo declassato di Cordenons e permette di raggiungere alcuni beni paesaggistici e culturali situati in prossimità dell'itinerario.

5.9.2. *Le azioni di Piano*

Il PREMOCI denomina la FVG 9 Ciclovia delle Acque e la individua come ciclovia di secondo livello.

L'itinerario principale individuato dal PREMOCI va da Spilimbergo a Morsano al Tagliamento, con verso di percorrenza convenzionale da nord a sud. Per migliorare l'immagine unitaria della ciclovia, il Piano prevede di utilizzare il tema dell'acqua come tema caratterizzante, valorizzando i numerosi riferimenti presenti lungo il tracciato, dall'imponente incisione del Tagliamento, ai grandi conoidi di Meduna e Cellina, al Noncello, nuovamente al Meduna fino alla confluenza col Livenza, ai numerosi corsi d'acqua di risorgiva che hanno creato un vero e proprio paesaggio d'acqua fino a tornare al Tagliamento, molto più a valle.

Le porte della RECIR sono individuate nelle località di Spilimbergo, Pordenone e Morsano al Tagliamento.

Gli itinerari della ciclovia FVG 9 sono pertanto ridefiniti e rinominati come da schema seguente:

- **FVG 9 Ciclovia delle Acque**
- FVG 9/a Diramazione Livenza
- FVG 9/b Diramazione Traffe

Ai fini del suo completamento il piano recepisce quanto già realizzato o in fase di progettazione lungo il suo tracciato, prevede la realizzazione dei tratti mancanti e predispone i criteri per il suo potenziamento.

Per incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta e favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali, anche marittimi, con bicicletta al seguito, potenziando l'accessibilità internazionale e sovraregionale, il Piano:

- Riunisce i percorsi precedentemente identificati dalle sigle FVG 9 e FVG 10 ed un tratto della FVG 7 in un'unica ciclovia, che collega i CIMR di Spilimbergo, Pordenone e Sacile e la stazione ferroviaria di Cordovado;
- potenzia l'accessibilità, le informazioni ed i servizi al ciclista in corrispondenza degli attracchi esistenti e previsti dal PPR.

5.9.3. *Le indicazioni per i Biciplan*

Il PREMOCI fornisce alcune indicazioni ai Biciplan per migliorare il livello qualitativo della ciclovia, secondo i criteri di pianificazione di cui alla programmazione coordinata:

- assicurare il collegamento dell'itinerario principale della FVG 9 con tutti i centri intermodali e le stazioni ferroviarie situati lungo gli itinerari;
- assicurare il collegamento con tutti i poli di alto valore simbolico, gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico (articolo 136, D.lgs. n. 42/2004 e s.m.i.) così come individuati nel PPR e dei poli museali situati in prossimità dell'itinerario predisponendo servizi minimi per il ciclista (es., una rastrelliera per le biciclette con aggancio al telaio) in posizione comoda e ben visibile in prossimità del sito;
- individuare un collegamento tra Pordenone, Azzano Decimo e il sedime della ferrovia dismessa San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza.

**6. LO SVILUPPO DELLA
MOBILITÀ CICLISTICA.
LA PROMOZIONE E
L'INCENTIVAZIONE DELL'USO
DELLA BICICLETTA NEI
PERCORSI CASA - LAVORO**



Al fine di promuovere efficacemente la bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile, alternativo ai mezzi privati a motore e accrescere la percentuale di ripartizione modale a favore della stessa in tutti i contesti insediativi del territorio regionale, gli obiettivi del PREMOCI devono necessariamente declinarsi in azioni diversificate e specificatamente rivolte alle differenti esigenze degli utenti e ai differenti luoghi ove queste possono essere soddisfatte.

Dalle analisi e dagli studi condotti durante la fase di formazione del PREMOCI è emerso come la bicicletta non venga più solo impiegata per scopi sportivi o ricreativi, ma sia sempre più utilizzata per gli spostamenti quotidiani pendolari, per quelli sistematici e per quelli erratici. L'attrattività è accresciuta dalla diffusione della pedalata assistita, che consente il superamento dei dislivelli in maniera più agevole, la percorribilità di tratte più lunghe e velocità più elevate; le distanze che è possibile percorrere non sono più solo quelle a breve raggio tra centro e periferia nelle città di maggiori dimensioni, ma anche tra capoluogo e frazioni in assetti territoriali a bassa densità edilizia e in ambiti territoriali collinari o pedemontani (con pendenze prima non praticabili).

I Piani regionali dei trasporti e il Piano di Governo del Territorio hanno approfondito la domanda di mobilità sistemica di persone e merci sul territorio del Friuli Venezia Giulia dell'ultimo decennio, specificandone le caratteristiche. In particolare è il PGT lo strumento che ha approfondito l'argomento in relazione all'assetto del territorio e che ha individuato il Sistema Territoriale Locale – STL, basato sui concetti di “policentrismo” e “coesione”, in cui assumono peculiare importanza le relazioni tra i luoghi e il grado di qualità delle stesse. Il Sistema Territoriale Locale è *“(..) una città o un polo di riferimento per un territorio che vive e cresce grazie al suo bacino di utenti-cittadini e i cui limiti non sono i confini amministrativi, ma le relazioni che esso genera o attrae in relazione alle dinamiche di vita quotidiana (..) in sintesi, l'ambito delle reti di livello locale che si realizza attraverso l'organizzazione territoriale di area vasta fra comuni appartenenti alla stessa area funzionale (..)”*. Nel PGT la regione Friuli Venezia Giulia diventa la “piattaforma territoriale” formata da più STL, ognuno dei quali contempla al proprio interno uno o più poli di primo livello, in cui si concentrano funzioni e attività.

Con l'obiettivo di raggiungere una percentuale importante di ripartizione modale già nella prima fase di attuazione, la strategia del PREMOCI è quella di focalizzare l'attenzione sugli spostamenti pendolari sistematici in coerenza con i contenuti della pianificazione regionale territoriale e dei trasporti, cercando di agevolarli attraverso l'uso della bicicletta quale mezzo pulito, versatile nell'uso, economico, che riduce sensibilmente i tempi di attesa dovuti alla ricerca di un parcheggio per l'automobile, senza alcuna limitazione all'accessibilità agli spazi pubblici (aree interdette al traffico veicolare, zone 30, ecc.).

Il confronto tra la struttura insediativa e quella delle relazioni (spostamenti casa-scuola/lavoro) della piattaforma territoriale regionale come restituite dagli strumenti di pianificazione regionale vigenti ha fatto emergere la possibilità di adattare la strategia e le azioni che ne conseguono su due livelli: la scala regionale e quella locale.

6.1. La scala regionale

Il PREMOCI prende a riferimento, all'interno dei differenti STL, i poli ugualmente specializzati, generatori e attrattori di un rilevante numero di spostamenti pendolari sistematici, ovvero gli agglomerati industriali di interesse regionale e i poli dedicati alla ricerca tecnico-scientifica.

Definiti dagli strumenti di programmazione economica e di pianificazione territoriale regionale e recepiti dagli strumenti urbanistici comunali vigenti, gli agglomerati industriali di interesse regionale corrispondono alle zone

territoriali omogenee D1 del Piano Urbanistico Regionale Generale, ovvero “(..) *gli ambiti dove devono essere prioritariamente indirizzati tutti gli interventi riguardanti il settore industriale con particolare riguardo a quelli finanziati, promossi e programmati da Enti pubblici. Gli strumenti urbanistici di livello subordinato dovranno promuovere la formazione dei piani attuativi di detto ambito avendo, tra gli altri, l’obiettivo di conseguire un miglioramento delle condizioni ambientali dei luoghi di lavoro (attraverso la dotazione di tutte le attrezzature collettive necessarie agli addetti all’industria) (...)*”.

Gli agglomerati industriali sono gestiti dai Consorzi di sviluppo economico locale attivi sul territorio regionale, di cui alla legge regionale 20 febbraio 2015, n. 3, recante “RilancimpresaFVG - Riforma delle politiche industriali.” e derivanti dalle operazioni di riordino dei Consorzi di sviluppo industriale di cui alla legge regionale 18 gennaio 1999, n. 3, recante “Disciplina dei Consorzi di sviluppo industriale”. Quest’ultima ha regolamentato l’ordinamento dei Consorzi per lo sviluppo industriale (già a loro volta costituiti ai sensi degli articoli 156 e seguenti del regio decreto del 3 marzo 1934, n. 383), attribuendo agli stessi funzioni di pianificazione territoriale in riferimento alle zone D1, attraverso lo strumento del Piano Territoriale Infraregionale. La legge regionale 3/2015 ha promosso la concessione di incentivi per l’insediamento di imprese di media dimensione nelle suddette zone D1 o per ampliamenti e programmi di riconversione produttiva di imprese già insediate e la loro trasformazione in aree produttive ecologicamente attrezzate – APEA.

Da un lato, dunque, la Regione ha inteso promuovere la produttività territoriale rendendo accessibili le zone D1 a nuove forme d’impresa, riuscendo così a mantenere alto il numero di addetti o incrementarlo e, dall’altro lato, a favorire nuove forme di accessibilità (intermodalità anche tra trasporto pubblico e bicicletta). A intervento compiuto delle operazioni di riordino dei Consorzi di sviluppo industriale, secondo la disciplina contenuta nella suddetta legge regionale, sono attualmente operativi sul territorio regionale sette Consorzi di sviluppo economico locale, che accolgono circa quindici zone omogenee D1. Escluso il Consorzio di sviluppo economico della Venezia Giulia – COSEVEG, al cui interno è ubicata la Fincantieri S.p.A. e il cui indotto dal punto di vista del personale impiegato è di difficile quantificazione, le restanti aree sono quotidianamente origine/destinazione di un flusso pendolare complessivo di più di 20.000 lavoratori.

I poli dedicati alla ricerca tecnico scientifica sono gli Istituti per gli Studi superiori (Università degli Studi Trieste, Università degli Studi di Udine, SISSA - Scuola Internazionale Superiore di Studi Avanzati, Conservatorio Statale di Musica “Giuseppe Tartini” di Trieste, Conservatorio Statale di Musica “Jacopo Tomadini” di Udine), i Parchi Scientifici e Tecnologici (AREA Science Park, Friuli Innovazione Centro di Ricerca e di Trasferimento Tecnologico, Consorzio Innova FVG, che gestisce il polo tecnologico di Amaro (UD) e il Polo Tecnologico di Pordenone) e i distretti tecnologici (Consorzio Innova FVG e Mare Technology Cluster FVG).

Le Università, in particolare i poli di Trieste e Udine, costituiscono l’origine/destinazione di un potenzialmente significativo pendolarismo casa-scuola/lavoro.

Ad ogni modo, pur essendo stati individuati dal PGT come poli di flussi pendolari rilevanti e di evidente matrice intercomunale, per i poli dedicati alla ricerca tecnico scientifica non è possibile quantificare l’effettiva entità del flusso pendolare complessivo, causa l’eterogeneità dello stesso (personale impiegato, studenti, professori, ecc.).

Gli studi dell’Istituto Superiore della Sanità e dell’Istituto superiore di formazione e di ricerca per i trasporti a cui il PREMOCI fa riferimento per l’aggiornamento della domanda di mobilità di persone dal 2013 ad oggi evidenziano una crescita costante dei parametri che caratterizzano la stessa fino al 2019, interrotta bruscamente nel 2020 dall’emergenza epidemiologica da COVID-19 ancora perdurante. La domanda è stata strutturalmente modificata, determinando un forte balzo percentuale per quanto riguarda la mobilità attiva, la cui quota modale

rispetto alle restanti tipologie di trasporto è rimasta costantemente sopra il 30% durante tutto il 2020, a fronte invece di una vistosa contrazione della mobilità collettiva e intermodale. Anche la concentrazione spaziale della mobilità è stata segnata, nel 2020, da un ulteriore vigoroso ri-centraggio sulla prossimità: i tragitti più brevi, inferiori ai quindici minuti, sono più che raddoppiati rispetto al primo periodo di emergenza epidemiologica, per poi riassetarsi al 10% nei mesi successivi.

Dai dati presenti negli studi sopra citati emerge che il modello di mobilità che caratterizza il territorio italiano ha manifestato delle fragilità strutturali importanti, consolidatesi nel periodo di pandemia ma che, tuttavia, lo sviluppo della mobilità attiva e il ri-centraggio sulla prossimità consentano di avviare le strategie di ripartizione modale a favore della bicicletta illustrate dalla legge n. 2/2018 e, in particolare, nel territorio regionale, dalla legge n. 8/2018 e s.m.i.

6.2. Le procedure negoziate per attivare i processi di ripartizione modale a livello regionale

La trasformazione in azioni concrete di questa importante strategia di ripartizione modale a favore della bicicletta, non solo negli spostamenti sistematici pendolari di prossimità ma anche in quelli di maggiore distanza o intermodali con il trasporto pubblico locale regionale, trova il proprio riferimento nell'articolo 6, comma 1 lettera b) delle norme di attuazione del PREMOCI, ove l'attuazione diretta della stesso avviene "(...) *tramite accordi con gli Enti locali e altri Enti pubblici per la (omissis) promozione delle azioni di incentivazione all'uso della bicicletta e per le azioni che abbiano effetti di livello regionale (...)*".

Ai fini della concretizzazione dei contenuti di questo comma, la Regione promuove e stipula accordi di programma con i Consorzi di sviluppo economico locale, in qualità di Enti pubblici economici e con i poli dedicati alla ricerca tecnico-scientifica che abbiano ad oggetto azioni ed interventi atti a trasferire una quota importante di spostamenti casa-scuola/lavoro su bicicletta o sull'intermodalità tra quest'ultima e il trasporto pubblico locale.

L'accordo di programma si configura come lo strumento di procedura negoziata che ha la valenza giuridica per addvenire alla definizione ed attuazione del "programma di realizzazione" previsto dal PREMOCI e, dunque, di prioritario interesse regionale, inerente appunto la ripartizione modale di un'importante quota degli spostamenti pendolari sistematici casa-scuola/lavoro e che hanno come origine/destinazione gli agglomerati industriali di interesse regionale e i poli dedicati alla ricerca tecnico-scientifica. Come strumento da stipularsi ai sensi e per gli effetti degli articoli 19 e 20 della legge regionale 7/2000, l'accordo di programma garantisce l'accelerazione delle procedure per il soddisfacimento dell'interesse sopra espresso e, dunque, come strumento di attuazione del PREMOCI.

L'accordo di programma definisce il ruolo della Regione e degli Enti sottoscrittori in termini di attribuzione delle competenze, delle rispettive quote di finanziamento, nonché l'articolazione delle attività finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo e le relative tempistiche.

Oggetto dell'accordo è il "programma di realizzazione" previsto dal PREMOCI che, oltre a contemplare gli interventi infrastrutturali legati alla ciclabilità (attività tra l'altro già prevista dalla legge regionale 3/2015 ma comunque contemplata tra i criteri di priorità per gli interventi regionali di cui all'articolo 9, comma 2 lettera b) delle norme di attuazione del Piano) include anche il recupero di immobili, per offrire all'utente ciclista il maggior

livello di comfort (deposito biciclette, bike box, spogliatoi, centri manutenzione, ecc.) e le azioni di cui al comma 1, lettere a), d) ed e) del suddetto articolo.

Qualora i contenuti dell'accordo lo prevedano, la Regione interviene direttamente anche al finanziamento delle Aziende e dei lavoratori che aderiscono alle azioni di incentivazione dell'utilizzo della bicicletta, seguendo le modalità indicate e le possibilità offerte nell'elaborato denominato "P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA - SCUOLA/LAVORO", compiutamente strutturate nel "programma di realizzazione" oggetto dell'accordo.

Il concorso all'incentivazione monetaria diretta di Aziende e lavoratori da parte della Regione attraverso questi accordi può rivelarsi mezzo efficace per invertire una tendenza consolidata sull'autocentrismo, che necessita di un'azione forte e strutturata per divenire consuetudine e che, una volta a regime, non sia più necessario stimolare. L'obiettivo è raggiunto nella misura in cui tale consuetudine concorra alla realizzazione di un vero e proprio progetto di territorio.

L'accordo prevede inoltre il monitoraggio dell'efficacia del programma stesso, finalizzato alla valutazione delle azioni intraprese, della loro eventuale calibratura e della valutazione della possibilità di replicarle estendendole ad altre realtà.

Tutti i contenuti sopra descritti trovano riferimento nell'elaborato denominato "P7.0 STRUMENTI PER LA PROMOZIONE E INCENTIVAZIONE DELL'USO DELLA BICICLETTA NEI PERCORSI CASA - SCUOLA/LAVORO", vademecum a supporto di tutti gli Enti locali e pubblici che intendono avviare progetti di trasferimento su bicicletta di spostamenti sistematici.

6.3. La scala locale

Come anticipato all'inizio di questo documento, il PREMOCI fornisce i criteri e gli indirizzi per garantire la coerenza tra i propri contenuti e quelli dei Biciplan. Pertanto, i criteri e gli indirizzi forniti in merito alla strategia di ripartizione modale da attuare a favore della bicicletta negli spostamenti sistematici pendolari di prossimità, ma anche in quelli di maggiore distanza o intermodali con il trasporto pubblico locale regionale che abbiano come origine/destinazione gli ambiti industriali di interesse regionale e i poli dedicati alla ricerca tecnico scientifica possono essere adottati nei Biciplan che intendono pianificare la medesima strategia di ripartizione modale verso origini/destinazioni costituite dalle parti del territorio destinate urbanisticamente ad insediamenti industriali, con le relative sottozone omogenee D2, D3 e D4), all'insediamento di attrezzature commerciali (zone territoriali omogenee H2), all'insediamento di attrezzature direzionali (zone territoriali omogenee I), ma anche servizi e attrezzature collettive (zone territoriali omogenee S), nelle sottozone che contemplino gli Istituti scolastici e le sedi degli Enti pubblici.

La scala di pianificazione locale e, soprattutto, quella comunale è il livello in cui invece il PREMOCI attua la strategia di ripartizione modale a favore della bicicletta e dell'intermodalità tra quest'ultima e il trasporto pubblico per tutti gli spostamenti di prossimità sistematici e non (articolo 6, comma 1 lettere c) e d) delle norme di attuazione del PREMOCI. In questo caso l'attuazione del Piano avviene in via indiretta "(..) attraverso i contributi erogati dalla Regione con decreto del Presidente della Regione dd. 15 maggio 2019, n. 076/Pres. (...) e "attraverso i Biciplan di cui agli articoli 8 e 9 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e successive modificazioni (...)".

Alla scala locale il PREMOCI interviene attraverso il Biciplan con la pianificazione di una rete che sia l'integrazione

delle opere di urbanizzazione primaria individuate dai piani attuativi comunali inerenti la ciclabilità e previste nei programmi di rigenerazione urbana di grandi aree ex industriali e degradate da recuperare, ma anche dallo sviluppo delle zone territoriali omogenee destinate a verde pubblico.

Ai sensi dell'articolo 8, comma 6 delle norme di attuazione del PREMOCI il Biciplan individua nelle zone omogenee sopra elencate, ovvero in tutte quelle ove sia possibile trasferire quote di spostamenti dai mezzi motorizzati alla bicicletta

Il comma si rivolge soprattutto alle zone territoriali omogenee destinate alla viabilità e a quelle destinate a servizi e attrezzature collettive che prevedono la realizzazione di attrezzature di carattere infrastrutturale (viabilistico, anche relativo alla sosta e ai trasporti pubblici, ecc.). Ad esempio, lo spazio ad oggi dedicato al parcheggio degli autoveicoli lungo le infrastrutture stradali (se si tratta di parcheggi in linea, 2,5 m di larghezza per una lunghezza corrispondente ai posti auto ivi presenti) senza soluzione di continuità (che il PREMOCI identifica come simbolo della crescita urbana fondata sull'autocentrismo), nella pianificazione del Biciplan comunale diviene lo spazio stradale da dedicare alla bicicletta. Pertanto, il Biciplan può intervenire nel processo di pianificazione comunale quale variante al piano regolatore, introducendo un nuovo valore legato alla ciclabilità (servizi e attrezzature per il ciclista) all'interno dei rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi (combinato disposto tra il decreto ministeriale del 2 aprile 1968 n.1444 e l'articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765) ma anche una variazione, sempre a favore di servizi e attrezzature per il ciclista, nella realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 4 della Legge 29 settembre 1964, n. 847 e, in particolare, nelle "strade a servizio degli insediamenti, compresi gli allacciamenti alla viabilità principale dei lotti edificabili"; negli "spazi necessari per la sosta e il parcheggio degli autoveicoli, in relazione alle caratteristiche degli insediamenti" e negli "spazi di verde attrezzato, le aree a servizio dei singoli edifici mantenute a verde con alberature ed eventuali attrezzature", come anche nei "parcheggi realizzati nel sottosuolo o nei locali siti al piano terreno dei fabbricati esistenti (articolo 11, legge n. 122/1989)" (questi ultimi equiparati alle opere di urbanizzazione primaria).

7. LA PROGRAMMAZIONE COORDINATA



Uno degli obiettivi principali del PREMOCI è quello di rendere sicuro, vantaggioso e confortevole l'utilizzo della bicicletta in tutte le sue declinazioni, attraverso la realizzazione di un sistema ciclabile diffuso e con caratteristiche omogenee. Il PREMOCI si configura come uno strumento dinamico che accoglie le istanze dagli Enti locali e le fa proprie in un processo di revisione, denominato processo di "programmazione coordinata". Gli Enti locali, nell'ambito della pianificazione locale, possono proporre alla Regione delle modifiche alle ciclovie, motivandole con i criteri riportati di seguito e che sono stati adottati per la pianificazione della RECIR stessa. Le proposte inoltrate dagli Enti locali alla Regione possono riguardare modifiche puntuali ai tracciati oppure modifiche generali ed estese relative a una o più ciclovie. Le proposte inoltrate dagli Enti locali alla Regione, per essere recepite nel PREMOCI, necessitano di un'istruttoria e di un parere scritto da parte del Servizio regionale competente in tema di ciclabilità.

I criteri di pianificazione sono i seguenti:

- sicurezza e infrastruttura;
- intermodalità e interconnessione;
- linearità e impatto ambientale;
- attrattività.

Sicurezza e infrastruttura. Requisito imprescindibile per la pianificazione degli itinerari della RECIR è quello della sicurezza, che dipende in buona parte dalla tipologia della sede e delle intersezioni. La scelta della tipologia di sede più opportuna viene valutata individuando le caratteristiche al contorno dell'ambito attraversato (urbano, extraurbano, ecc.) e, in relazione a queste ultime, le caratteristiche tecniche quali la posizione della sede, il tipo di fondo e la qualità, la larghezza, l'illuminazione e le protezioni laterali. Le Norme di Attuazione individuano la tipologia di sede da adottare sugli itinerari principali e secondari delle ciclovie della RECIR e richiedono la sicurezza e la continuità degli itinerari ciclabili in prossimità di tutte le intersezioni mediante la realizzazione di attraversamenti ciclabili nel caso di attraversamenti a raso con la viabilità stradale ed attraversamenti a livelli sfalsati nel caso degli assi stradali della rete di primo livello come identificata dal PRITMML. Il requisito di pianificazione comprende anche la valutazione dei punti di attenzione e di pericolo per il ciclista; questi ultimi devono essere associati al grado di incidentalità rilevato, alla stima dei flussi di traffico e della velocità (consentita e rilevata) degli autoveicoli, al numero e alla tipologia delle intersezioni con la rete stradale esistente e di eventuali caratteristiche geometriche particolari (chicane, tornanti, ecc.), soprattutto quando si tratta di sede promiscua o di zone 30. Da un punto di vista trasportistico, il requisito di pianificazione contempla anche la valutazione dei volumi di traffico, le componenti che li caratterizzano (es. percentuale di veicoli pesanti), le velocità di progetto e quelle realmente sostenute e il grado di incidentalità, quest'ultimo stimato anche in relazione al coinvolgimento di ciclisti.

Per la sicurezza, il PREMOCI individua tre livelli di valutazione:

- ottimo: l'itinerario della ciclovia rispetta le Norme di Attuazione in relazione alla tipologia di sede almeno per il 90% della sua lunghezza, su tutte le intersezioni è previsto l'attraversamento ciclabile e tutte le intersezioni con strade con limite di velocità superiore a 30 km/h sono protette (es. sovrappassi, sottopassi, semafori anche a chiamata, rotatorie con corsia o anello dedicati);
- buono: l'itinerario rispetta le Norme di Attuazione in relazione alla tipologia di sede almeno per il 70% della

sua lunghezza, su tutte le intersezioni è previsto l'attraversamento ciclabile e tutte le intersezioni con strade con limite di velocità superiore a 50 km/h sono protette (es. sovrappassi, sottopassi, semafori anche a chiamata, rotonde con corsia o anello dedicati);

- minimo: l'itinerario rispetta le Norme di Attuazione in relazione alla tipologia di sede per il 40% della sua lunghezza e su tutte le intersezioni è previsto l'attraversamento ciclabile.

CRITERIO	LIVELLI DI VALUTAZIONE
SICUREZZA: SEDE STRADALE	<p>ottimo: l'itinerario rispetta le norme del PREMOCI per il 90% della sua lunghezza</p> <p>buono: l'itinerario rispetta le norme del PREMOCI per il 70% della sua lunghezza</p> <p>minimo: l'itinerario rispetta le norme del PREMOCI per il 40% della sua lunghezza</p>
SICUREZZA: INTERSEZIONI	<p>ottimo: tutte le intersezioni con strade con limite di velocità superiore a 30 km/h sono protette (es. sovrappassi, sottopassi, semafori anche a chiamata, rotonde con corsia o anello dedicati) e in tutti gli attraversamenti a raso è previsto l'attraversamento ciclabile</p> <p>buono: tutte le intersezioni con strade con limite di velocità superiore a 50 km/h sono protette (es. sovrappassi, sottopassi, semafori anche a chiamata, rotonde con corsia o anello dedicati) e in tutti gli attraversamenti a raso è previsto l'attraversamento ciclabile</p> <p>minimo: in tutti gli attraversamenti a raso è previsto l'attraversamento ciclabile</p>

Intermodalità e interconnessione. L'intermodalità tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto rappresenta uno degli obiettivi principali che il PREMOCI persegue, in coerenza con la legge n. 2/2018 e la legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. Quest'ultima individua tra gli interventi infrastrutturali prioritari la realizzazione dei poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e, tra le azioni prioritarie, quelle per agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione del miglioramento della fruizione turistica dei territori. L'intermodalità con le altre reti di trasporto pubblico garantisce spostamenti sia in forma attiva che passiva e, dunque, con o senza bicicletta al seguito. Il grado di interconnessione di un itinerario ciclabile dipende invece dal collegamento con gli altri itinerari della rete a cui appartiene, con gli itinerari degli altri livelli di rete nell'ambito del sistema della ciclabilità diffusa, con particolare riferimento alle reti ciclabili dei territori contermini di Austria, Slovenia e Veneto.

Per l'intermodalità, il PREMOCI individua tre livelli di valutazione:

- ottimo: l'itinerario della ciclovia è direttamente collegato ad un CIMR, ad una stazione ferroviaria (anche quelle delle ferrovie turistiche) o a un servizio marittimo che effettuano il trasporto di biciclette;
- buono: l'itinerario della ciclovia è collegato mediante un altro itinerario regionale o locale con lunghezza massima di 500 m ad un CIMR, ad una stazione ferroviaria o a un servizio marittimo che effettua il trasporto di biciclette ovvero è direttamente collegato ad un'autostazione o a un servizio marittimo anche senza possibilità di caricare le biciclette a bordo;
- minimo: l'itinerario della ciclovia è collegato mediante un altro itinerario regionale o locale con lunghezza massima di 1 km ad un CIMR, ad una stazione ferroviaria o a un servizio marittimo che effettua il trasporto di biciclette ovvero è direttamente collegato ad una o più fermate del trasporto pubblico locale.

Per l'interconnessione, il PREMOCI individua tre livelli di valutazione:

- ottimo: l'itinerario della ciclovia è direttamente collegato con le reti ciclabili delle Regioni e degli Stati contermini e/o con una o più ciclovie della RECIR;
- buono: l'itinerario della ciclovia è collegato ad un altro itinerario mediante un itinerario secondario o locale, favorendo la realizzazione di un percorso ad anello;
- minimo: l'itinerario della ciclovia è collegato ad un itinerario locale che consente di raggiungere ulteriori destinazioni significative dal punto di vista culturale, naturalistico o turistico.

CRITERIO	LIVELLI DI VALUTAZIONE
INTERMODALITÀ	<p>ottimo: l'itinerario è direttamente collegato ad un CIMR, ad una stazione ferroviaria (anche ferrovie turistiche) o ad un approdo marittimo con trasporto di biciclette a bordo;</p> <p>buono: l'itinerario passa al massimo a 500 m da un CIMR, da una stazione ferroviaria o da un approdo marittimo con trasporto di biciclette a bordo, oppure è direttamente collegato ad un'autostazione o a un servizio marittimo anche senza possibilità di caricare le biciclette a bordo;</p> <p>minimo: l'itinerario passa al massimo a 1 km da un CIMR, da una stazione ferroviaria o da un approdo marittimo con trasporto di biciclette a bordo, oppure è direttamente collegato ad una o più fermate del trasporto pubblico locale.</p>
INTERCONNESSIONE	<p>ottimo: l'itinerario è direttamente collegato alle reti ciclabili extraregionali e/o ad altre ciclovie;</p> <p>buono: l'itinerario è collegato ad un'altra ciclovia mediante itinerari che realizzano un percorso ad anello;</p> <p>minimo: l'itinerario è collegato ad un itinerario locale che consente di raggiungere ulteriori destinazioni significative dal punto di vista culturale, naturalistico o turistico.</p>

Linearità e impatto ambientale. Il PREMOCI persegue gli obiettivi di promozione della mobilità ciclistica privilegiando le soluzioni che minimizzano l'impatto ambientale e il consumo del suolo. Considerata l'esigenza di offrire al ciclista una infrastruttura con un adeguato livello di comfort e attrattività, la pianificazione della RECIR predilige:

- la localizzazione dei tracciati al di fuori delle aree di particolare sensibilità ambientale, ivi compresi gli argini, ove non sia possibile garantire una adeguata manutenzione della pavimentazione o installare i necessari manufatti per la sicurezza dei ciclisti e/o dove l'alta frequentazione ciclistica possa produrre un impatto ambientale eccessivo;
- i percorsi più lineari e diretti, tali da soddisfare il fondamentale requisito di efficienza del collegamento ciclabile e, nel contempo, limitare il consumo del suolo.

Per l'impatto ambientale sulle aree protette, il PREMOCI individua tre livelli di valutazione:

- ottimo: l'itinerario, qualora interessi aree protette o sistemi ambientali di pregio, non incide sullo stato dei luoghi e non ne prevede modifiche sostanziali in quanto è già presente un'infrastruttura con le caratteristiche richieste per le ciclovie della RECIR;
- buono: l'itinerario interessa aree protette o sistemi ambientali di pregio e prevede il recupero di viabilità

esistente con eventuale adeguamento della pavimentazione;

- minimo: l'itinerario interessa aree protette o sistemi ambientali di pregio e prevede il recupero di viabilità esistente con l'adeguamento della sezione e della pavimentazione.

Per la linearità, il PREMOCI individua tre livelli di valutazione:

- ottimo: allungamento massimo del percorso del 120% rispetto alla linea ideale;
- buono: allungamento massimo del percorso del 150% rispetto alla linea ideale;
- minimo: allungamento del percorso di più del 150% rispetto alla linea ideale.

L'allungamento del percorso è calcolato con il parametro D, che indica quanto il percorso si discosta dalla "linea ideale" e, cioè, dalla lunghezza in linea d'aria, per effetto delle deviazioni e del dislivello. Il parametro D si calcola nel seguente modo:

$$D = \left(\frac{E}{L} + \frac{(H:40) \times 1000}{L} \right) \times 100$$

dove:

E è la lunghezza effettiva del percorso;

L è la lunghezza in linea d'aria;

H è la differenza tra il dislivello effettivo e quello naturale (considerando che un incremento del dislivello in salita di 40 m corrisponde ad un allungamento del percorso di 1 km)

CRITERIO	LIVELLI DI VALUTAZIONE
IMPATTO AMBIENTALE	<p>ottimo: l'itinerario, qualora interessi aree protette o sistemi ambientali di pregio, non incide sullo stato dei luoghi e non ne prevede modifiche sostanziali in quanto è già presente un'infrastruttura con le caratteristiche richieste per le ciclovie della RECIR;</p> <p>buono: l'itinerario interessa aree protette o sistemi ambientali di pregio e prevede il recupero di viabilità esistente con eventuale adeguamento della pavimentazione;</p> <p>minimo: l'itinerario interessa aree protette o sistemi ambientali di pregio e prevede il recupero di viabilità esistente con l'adeguamento della sezione e della pavimentazione</p>
LINEARITÀ	<p>ottimo: allungamento massimo del percorso del 120% rispetto alla linea ideale</p> <p>buono: allungamento massimo del percorso del 150% rispetto alla linea ideale</p> <p>minimo: allungamento del percorso di più del 150% rispetto alla linea ideale</p>

Attrattività. Le ciclovie devono offrire un alto grado di attrattività agli utenti, un principio che include numerose e diverse componenti, tra cui la connessione con i poli intermodali o con altri servizi e la qualità della ciclovia stessa. Ai fini della valutazione del livello di attrattività, il PREMOCI considera prioritariamente il collegamento delle ciclovie con i seguenti poli attrattori:

- siti UNESCO;
- poli di alto valore simbolico previsti dal PPR;
- parchi e Riserve Naturali Regionali previsti dal PPR.

Per l'attrattività, il PREMOCI individua tre livelli di valutazione:

- ottimo: l'itinerario della ciclovia ha una distanza massima di 500 m dai suddetti poli attrattori;
- buono: l'itinerario della ciclovia ha una distanza massima di 2 km dai suddetti poli attrattori, a cui si collega attraverso altri itinerari regionali o locali o intermodalità, oppure raggiunge altri poli significativi dal punto di vista storico, culturale, naturalistico o turistico;
- minimo: l'itinerario della ciclovia ha una distanza massima di 2 km da altri poli significativi dal punto di vista storico, culturale, naturalistico o turistico.

CRITERIO	LIVELLI DI VALUTAZIONE
ATTRATTIVITÀ	<p>ottimo: connessione diretta (entro 500 m) con i poli attrattori individuati dal PREMOCI;</p> <p>buono: polo attrattore nell'area di 2 km e/o connessione diretta con altri poli significativi dal punto di vista storico, culturale, naturalistico o turistico;</p> <p>scarso: polo significativo dal punto di vista storico, culturale, naturalistico o turistico nell'area di 2 km.</p>

Attraverso il PREMOCI, la Regione pianifica la RECIR utilizzando i suddetti criteri, affinché gli itinerari possano essere percorsi in continuità e sicurezza, garantendo l'effettivo ritorno al punto di partenza attraverso la connessione con le altre reti di trasporto pubblico. La qualità della RECIR e delle altre reti ciclabili di livello sovracomunale e comunale presenti nell'ambito del sistema della ciclabilità diffusa può essere dunque innalzata attraverso una maggiore ripartizione modale a favore dell'intermodalità bicicletta/mezzi di trasporto pubblico.

I livelli di valutazione dei criteri di pianificazione adottati dal PREMOCI costituiscono indirizzi per la progettazione non solo delle ciclovie che compongono la RECIR, ma anche delle altre reti ciclabili di livello sovracomunale e comunale presenti nell'ambito del sistema della ciclabilità diffusa.

Pertanto, i criteri utilizzati per la pianificazione della RECIR costituiscono indirizzo per la pianificazione dei Biciplan sovracomunali e comunali.

7.1. Modalità applicative del processo di programmazione coordinata

Gli Enti locali che, nell'ambito della pianificazione o degli studi di fattibilità delle ciclovie presenti sul proprio territorio di competenza, evidenziassero la necessità di modificare i tracciati della RECIR, possono sottoporre la proposta al Servizio regionale competente.

Alla proposta è allegata una relazione tecnico-illustrativa con le motivazioni della richiesta, le opportune rappresentazioni grafiche ed una matrice di confronto tra la soluzione pianificata dal PREMOCI e la nuova ipotesi di tracciato. Dal confronto deve emergere un miglioramento delle caratteristiche del tracciato, valutato in base ai criteri di pianificazione descritti nel paragrafo precedente.

8. LA PROCEDURA DEL PREMOCI – STATO DI ATTUAZIONE



8.1. Contributi alla pianificazione

La Giunta regionale, con deliberazione del 07 maggio 2021, n. 713 ha adottato in via preliminare la documentazione del PREMOCI, comprensiva del Rapporto preliminare, predisposta per le finalità di cui all'articolo 13, comma 1 del D.lgs. n. 152/06 e s.m.i. In data 15 giugno 2021, con nota prot. n. 40525/P, sono state attivate le consultazioni con i Soggetti competenti in materia ambientale e conclusesi, come previsto dal D.lgs. n. 152/06 e s.m.i., entro novanta giorni dalla data di avvio, ovvero il 13 settembre 2021. Tredici osservazioni sono pervenute alla PEC del Servizio competente. Dell'attività istruttoria e del riscontro in merito al recepimento/respingimento motivato viene dato riscontro nel Rapporto Ambientale.

Contestualmente, come previsto dal comma 6, articolo 7 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i., al fine di accompagnare le scelte di pianificazione con il contributo gli Enti locali, le organizzazioni e i Soggetti pubblici e privati portatori di interessi pubblici e collettivi nel campo della mobilità, con nota di data 23 giugno 2021, prot. n. 42502/P, tutte le Direzioni regionali sono state informate dell'adozione preliminare del PREMOCI ed invitate, nel caso lo ritenessero opportuno, a fornire i propri contributi alla pianificazione.

Ai fini della massima trasparenza e della più estesa partecipazione, la Regione ha iniziato a programmare le modalità di consultazione di tutti i Soggetti sopra indicati e ha individuato i principali stakeholder (tra cui ricordiamo Associazione Nazionale dei Comuni Italiani – ANCI, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone, Autostrade per L'Italia S.p.A., Autovie Venete S.p.A., Azienda Nazionale Autonoma delle Strade – ANAS, Federazione Ciclistica Italiana – CONI, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta – FIAB, FUC Ferrovie Udine – Cividale, FVG Strade S.p.A., Gruppi di Azione Locale, Legambiente, Promoturismo FVG, TPL FVG, Trenitalia e WWF Fondo Mondiale per la Natura - delegazione del Friuli Venezia Giulia) interessati alla pianificazione e alla progettazione del sistema ciclabile regionale), secondo le caratteristiche di cui al comma 6, articolo 7 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i.

Attraverso la pagina del proprio sito web dedicata alla ciclabilità, la Regione ha inoltre indetto un interpello per estendere l'opportunità di partecipare agli incontri in programmazione a chiunque altro Soggetto ritenesse di possedere le caratteristiche di stakeholder individuate dal comma 6, articolo 7 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. La presentazione del PREMOCI è stata quindi oggetto di una serie di incontri, svoltisi con gli Enti locali regionali (Amministrazioni comunali e Enti di Decentramento regionale) nelle giornate del 21, 22, 29 giugno e 20 settembre 2021.

I contenuti del Piano sono stati inoltre illustrati in una serie di seminari tenutisi nelle giornate del 23, 30 settembre e 7 ottobre 2021 all'interno del progetto europeo denominato "ICARUS - Programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia 2014-2020", finalizzato alla sensibilizzazione atta a facilitare il cambiamento comportamentale verso una mobilità intermodale e continua. I seminari sono stati dedicati agli Ordini professionali regionali (architetti, paesaggisti e conservatori, dottori forestali, geometri, ingegneri e periti edili), alle Università di Trieste e di Udine e agli stakeholder. Considerata l'ampia partecipazione a tutti gli incontri e seminari, la possibilità di contribuire alla pianificazione del PREMOCI è stata estesa al 30 settembre 2021.

Nella tabella sottostante sono elencati tutti i contributi pervenuti, per ognuno dei quali il gruppo di lavoro ha elaborato un'istruttoria, motivandone l'accoglimento o il respingimento. A seguire è riportata la sintesi del percorso di controdeduzione.

N.	SOGGETTO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	PROTOCOLLO SERVIZIO RICEVENTE E DATA IN ENTRATA
1	Sergio Martin - Pinzano al Tagliamento	Inviato con raccomandata via lettera	0041123-A TERINF/GEN-A - dd 17/06/2021
2	Paolo Giuseppe Dreossi	2021-30/06/2021 - dd 30/06/2021	0044491-A TERINF/GEN-A - dd 02/07/2021
3	Comune di San Pietro al Natisone	protgen/2021/0003970 - dd 05/07/2021	0045582-A TERINF/GEN-A - dd 07/07/2021
4	Comune di Tricesimo	protgen/2021/0011014 - dd 09/07/2021	0046648-A TERINF/GEN-A - dd 21/09/2021
5	C.A.I. - Club Alpino Italiano - Regione Friuli Venezia Giulia - sezione Pordenone	2021-10/07/2021 - dd 10/07/2021	0046831-A TERINF/GEN-A - dd 14/07/2021
6	Arch. Giampiero Iurig - Udine	2021-13/07/2021 - Dd 13/07/2021	0047084-A TERINF/GEN-A - dd 15/07/2021
7	Comune di Lignano Sabbiadoro	2021-29/07/2021-24999 - dd 29/07/2021	0050741-A TERINF/GEN-A - dd 02/08/2021
8	Azienda agricola Sol Ridente DI Caine Andrea - Pasiano di Pordenone	2021-30/07/2021 - dd 30/07/2021	0051011-A TERINF/GEN-A - dd 03/08/2021
9	Azienda agricola vigna belvedere di Cichellero Fracca Elisabetta - Pasiano di Pordenone	2021-30/07/2021 - dd 30/07/2021	0051034-A TERINF/GEN-A - dd 03/08/2021
10	Comune di Caneva	protgen/2021/0009307 - dd/10/08/2021	0052515-A TERINF/GEN-A - dd 11/08/2021
11	Comune di Sacile	protgen/2021/0021734 - dd/10/08/2021	0052613-A TERINF/GEN-A - dd 11/08/2021
12	Comune di Mortegliano	protgen/2021/0008489 - dd/12/08/2021	0053436-A TERINF/GEN-A - dd 16/08/2021
13	Comune di Attimis	2021-10/09/2021-0004259 - dd 10/09/2021	0058862-A TERINF/GEN-A - dd 14/09/2021
14	Comune di Turriaco	aoo_m6/2021/0006166 - dd 10/09/2021	0058864-A TERINF/GEN-A - dd 14/09/2021
15	ARLEF - Agenzie regionalpe lenghe furlane - Udine	protgen/2021/0001059 - dd 19/05/2021	0059930-A TERINF/GEN-A - dd 20/09/2021
16	Giovanni Puppatti - Udine	2021-23/06/2021 - dd 23/06/2021	0059933-A TERINF/GEN-A - dd 20/09/2021
17	Comune di Gemona	2021-14/09/2021 - dd 14/09/2021	0059939-A TERINF/GEN-A - dd 20/09/2021

N.	SOGGETTO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	PROTOCOLLO SERVIZIO RICEVENTE E DATA IN ENTRATA
18	Comune di San Pietro al Natisone	protgen/2021/0005479 - dd 20/09/2021	0060709-A TERINF/GEN-A - dd 22/09/2021
19	FIAB Trieste ULISSE APS - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta Trieste	2021-22/09/2021 - dd 22/09/2021	0061047-A TERINF/GEN-A - dd 14/09/2021
20	Comune di Staranzano	AOO/2021/0010255 - dd 06/10/2021	0064476-A TERINF/GEN-A - dd 06/10/2021
21	Legambiente	2021-30/09/2021 - dd 30/09/2021	0064478-A TERINF/GEN-A - dd 06/10/2021
22	Torre-Natisone GAL soc. cons. a.r.l. - Tarcento	2021-30/09/2021-583 - dd 30/09/2021	0064496-A TERINF/GEN-A - dd 06/10/2021

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
SERGIO MARTIN Pinzano al Tagliamento (PN)		0041123-A TERINF/GEN-A dd 17/06/2021		1
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	RICHIESTA DI INTERVENTO DI MANUTENZIONE SULLA CASARSA PINZANO	1. In qualità di proprietario dell'immobile censito al foglio 17, mappale 266 del Comune di Pinzano al Tagliamento (ex casello Martin), in occasione dei lavori di realizzazione della Ciclovia FVG 6 sul sedime della ex ferrovia Casarsa della Delizia - Pinzano al Tagliamento chiede che vengano risolti i problemi legati allo sgrondo delle acque meteoriche che si riversano, in occasione di forti piogge, sul confine della proprietà dell'istante.	<p>1. Il contributo non è accolto in quanto non pertinente con la scala pianificatoria del PREMOCI.</p> <p>Di tale osservazione viene tenuto conto in sede di progettazione dell'itinerario ciclabile Casarsa della Delizia - Pinzano al Tagliamento sul sedime della ex ferrovia.</p>	---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
PAOLO GIUSEPPE DREOSSI Udine		0044491-A TERINF/GEN-A dd 02/07/2021		2
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	RICHIESTA PARTECIPAZIONE INCONTRI	1. In qualità di Coordinatore del Settore fuoristrada del Comitato regionale FVG della Federazione Ciclistica Italiana, chiedo di partecipare agli incontri divulgativi dei contenuti del PREMOCI.	1. Il contributo è stato già accolto , in quanto la FCI è stata invitata all'incontro di presentazione dei contenuti del PREMOCI del 20/09/2021.	---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI SAN PIETRO AL NATISONE S. Pietro al Natisone (UD)		0045582-A TERINF/GEN-A dd 07/07/2021		3
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	RICHIESTA INCONTRO CON SERVIZIO REGIONALE COMPETENTE IN TEMA DI CICLABILITÀ	1. Il Sindaco chiede un incontro con i Dirigenti del Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile per partecipare alla fase di consultazione preliminare e di approfondimento delle tematiche e dei contenuti del PREMOCI e poter programmare e affinare tutte le iniziative intraprese connesse all'attuazione del Biciplan.	1. Il contributo è stato già accolto con l'incontro di presentazione dei contenuti del PREMOCI del 22/06/2021.	---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
<p>LUCA DI GIUSTO</p> <p>consigliere comunale con funzioni di indirizzo e controllo in materia di sport e gestione impianti sportivi, comunicazione web e parchi urbani</p> <p>Tricesimo (UD)</p>		<p>0046648-A TERINF/GEN-A dd 21/09/2021</p>		4
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	<p>RICHIESTA</p> <p>PARTECIPAZIONE</p> <p>INCONTRI</p> <p>CONTRATTO DI FIUME DEL CORMOR</p>	<p>1. In qualità di Consigliere comunale rappresentante il Comune di Tricesimo, capofila del contratto di fiume del Cormor, chiede di poter partecipare alla fase di consultazione preliminare e di approfondimento delle tematiche e dei contenuti del PREMOCI. Il contratto di fiume del Cormor, sottoscritto dalla Regione FVG, da 25 Comuni, dal Consorzio di Bonifica e dall'Associazione Valle del Cormor, ha come obiettivo la valorizzazione della mobilità lenta e del turismo nonché, come intervento prioritario, il prolungamento dell'ippovia del Cormor (variante della FVG1 Alpe Adria) fino alla foce del Cormor, come previsto dalla rete della Mobilità lenta del PPR.</p>	<p>1. Il contributo è stato già accolto con la possibilità di partecipare all'incontro di presentazione dei contenuti del PREMOCI, svoltosi in data 22/06/2021.</p>	---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
SILVERIO GIURGEVICH presidente C.A.I. (Club Alpino Italiano) Regione Friuli Venezia Giulia Trieste		0046831-A TERINF/GEN-A dd 14/07/2021		5
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	RICHIESTA PARTECIPAZIONE INCONTRI	1. In qualità di Presidente del Club Alpino Italiano, chiede di poter partecipare alla fase di consultazione preliminare e di approfondimento delle tematiche e dei contenuti del PREMOCI.	1. Il contributo è stato già accolto, in quanto il CAI è stato invitato all'incontro del 20/09/2021.	---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
ARCH. GIAMPIERO IURIG Gradisca d'Isonzo (GO)		0047084-A TERINF/GEN-A da 15/07/2021		6
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	UTILIZZO DI TUTTO L'EX SEDIME FERROVIARIO GRADISCA – REDIPUGLIA PER IL COLLEGAMENTO FVG 5/a	<p>1. Considerare l'utilizzo di tutto l'ex sedime ferroviario Gradisca-Redipuglia, anche nel tratto Cormons-Redipuglia, come tracciato del collegamento FVG 5/a.</p>	<p>1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso, in particolare gli elaborati "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000" e "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante F - scala 1:50.000".</p>
2	VARIANTE FVG 5 CICLOVIA DELL'ISONZO	<p>1. Rettificare il refuso di pagina 22 dell'elaborato denominato "P6.0 Obiettivi, strategie e azioni di piano" ove non compare la variante del Carso Isontino, presente invece nell'elaborato grafico denominato "P6.3F - Proposta di Piano quadrante F".</p>	<p>1. La variante del Carso isontino era stata già stralciata dall'elaborato "P6.0 Obiettivi, strategie e azioni di piano" e, pertanto, il contributo è accolto come rettifica del refuso negli elaborati grafici.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso, in coerenza con l'elaborato denominato "P6.0 Obiettivi, strategie e azioni di piano".</p>
3	PROLUNGAMENTO DELLA FVG 10 CICLOVIA DEL FRIULI	<p>1. Prolungare il tracciato principale della FVG 10 del Friuli da Palmanova a Gradisca d'Isonzo, identificando in quest'ultima località il nuovo caposaldo.</p>	<p>1. Il criterio di individuazione dei capisaldi adottato dal PREMOCI predilige le località significative, ben collegate alle reti di trasporto pubblico o ad altri itinerari della RECIR. Per tale motivazione, il contributo non è accolto.</p>	---

4	<p align="center">LOGO RECIR</p>	<p>1. Inserire nella proposta di logo della RECIR anche un riferimento alla Regione, o sotto forma di acronimo (es., FVG) o di altro elemento capace di evocare una connessione univoca tra la RECIR e la Regione Friuli Venezia Giulia.</p>	<p>1. La proposta del logo della RECIR non rientra nelle disposizioni tecniche del PREMOCI che, invece, prevede di sviluppare la proposta di un logo o di più loghi in uno specifico Piano della grafica coordinata, da realizzarsi in seguito all'entrata in vigore del Piano stesso. Tuttavia, di questo contributo è stato tenuto conto nell'aggiornamento dell'elaborato denominato "P6.5 MANUALE DELLA GRAFICA COORDINATA E DELLA SEGNALETICA". Pertanto, il contributo è parzialmente accolto.</p>	<p>L'elaborato denominato "P6.5 MANUALE DELLA GRAFICA COORDINATA E DELLA SEGNALETICA" è stato aggiornato con l'accoglimento del presente contributo nel paragrafo denominato "INDIRIZZI PER IL PIANO DELLA GRAFICA COORDINATA".</p>
5	<p align="center">LOGHI CICLOVIE</p>	<p>1. Aumentare le dimensioni del codice alfanumerico che identifica la ciclovia all'interno della segnaletica.</p>	<p align="center">1. Il contributo è accolto.</p>	<p>L'elaborato denominato "P6.5 MANUALE DELLA GRAFICA COORDINATA E DELLA SEGNALETICA" viene aggiornato con una sezione dedicata alla segnaletica, ove è individuata una modalità semplificata di segnalazione delle ciclovie finalizzata a dare il massimo risalto al colore ed al codice alfanumerico che le identifica.</p>
6	<p align="center">COLORI CICLOVIE</p>	<p>1. Associare alla ciclovia FVG 5 dell'Isonzo il colore verde smeraldo, già utilizzato in Slovenia per la promozione del fiume Isonzo, eliminando il colore rosa chiaro.</p>	<p align="center">1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. Gli elaborati del PREMOCI sono stati aggiornati con l'attribuzione del colore verde smeraldo alla Ciclovia FVG 5.</p>
7	<p align="center">PIANO DELLA GRAFICA COORDINATA E DELLA SEGNALETICA</p>	<p>1. Si chiede quali siano le tempistiche per la redazione del documento, ritenuto essenziale per poter procedere in modo omogeneo con eventuali interventi di segnaletica previsti sul territorio dei singoli Comuni.</p>	<p align="center">1. Il contributo è accolto.</p>	<p>L'elaborato "P6.5 MANUALE DELLA GRAFICA COORDINATA E DELLA SEGNALETICA" è aggiornato ed integrato con una sezione dedicata alla segnaletica.</p>

8	<p align="center">STAZIONI FERROVIARIE, CASE CANTONIERE E APPRODI</p>	<p>1. Individuare nella cartografia del PREMOCI il casello di Altura, la stazione di S. Antonio Moccò (limitatamente a fabbricati minori ed aree esterne) e la stazione di S. Elia e inserire quelle stazioni nella categoria "stazioni ferroviarie su linee dismesse da riqualificare/valorizzare".</p> <p>2. Individuare nella cartografia del PREMOCI la stazione di Gradisca-S. Martino a Poggio Terza Armata (GO) e la stazione di Rubbia S. Michele a Savogna d'Isonzo, presenti sulla linea Trieste-Udine e inserire quelle stazioni nella categoria "stazioni sospese dal servizio – interventi di riconversione".</p> <p>3. Integrare il Piano con l'individuazione delle case cantoniere, che ai sensi dell'articolo 10, comma 3 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i. sono oggetto degli interventi infrastrutturali prioritari.</p> <p>4. Illustrare le motivazioni per cui dall'approdo di Monfalcone, pur essendo individuato nel PREMOCI come "nuovo interscambio bici-barca (PGT)" non sono previste linee marittime verso Trieste, Grado e Lignano</p>	<p>1. La categoria "stazioni ferroviarie su linee dismesse da riqualificare/valorizzare" raggruppa le linee ferroviarie dismesse che si intende ripristinare come ferrovia e non come pista ciclabile. Pertanto, il contributo non è accolto.</p> <p>2. La categoria "stazioni sospese dal servizio – interventi di riconversione" interessa le stazioni di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana che sta promuovendo azioni di rinnovamento e trasformazione in funzione di nuovi servizi. Trattandosi dunque di immobili di proprietà di altri Enti, il contributo non è accolto.</p> <p>3. Le case cantoniere dismesse sono immobili di proprietà ANAS. Pertanto, il contributo non è accolto.</p> <p>4. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. ---</p> <p>2. ---</p> <p>3. ---</p> <p>4. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso.</p>
9	<p align="center">ARTICOLO 11 – SPECIFICHE GENERALI NORME DI ATTUAZIONE</p>	<p>1. Fornire un'indicazione relativa al prestare la massima attenzione alla progettazione dei capisaldi delle Ciclovie e, in particolare, al loro innesto sulla viabilità ordinaria.</p>	<p>1. Il contributo non è accolto in quanto non pertinente con la scala pianificatoria del PREMOCI. L'individuazione e la configurazione delle cosiddette "porte di accesso" delle Ciclovie in prossimità dei rispettivi capisaldi, nonché il rapporto con la viabilità ordinaria,</p>	<p>---</p>

	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 13 – TIPOLOGIA DI SEDE</p> <p style="text-align: center;">10</p> <p style="text-align: center;">NORME DI ATTUAZIONE</p>	<p>1. Inserire alcune note esplicite sulla promiscuità pedoni - ciclisti, ad esempio vietando sempre categoricamente, come tipologia, il percorso ciclabile e pedonale, ammettendolo eventualmente negli itinerari secondari, solo per brevi tratti e in casi straordinari, per garantire la continuità al percorso, sempre e solo in caso di modesto e ridotto traffico pedonale.</p> <p>2. Elidere dalla categoria degli itinerari ciclopedonali del punto 4a il sentiero ciclabile o percorso natura, che potrebbe generare confusione o andare in contraddizione con quanto definito all'articolo 2, punto 2 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.</p> <p>3. Abbinare alla dicitura "itinerari ciclopedonali" la relativa classificazione del Codice della Strada di strade F-bis, così come indicate nella Legge n. 2/2018.</p> <p>4. Introdurre, nelle tipologie di sedi possibili, anche quelle recepite di recente nelle modifiche al Codice della Strada, (i.e., corsi ciclabile, strada urbana ciclabile, strada scolastica), che potrebbero essere ammesse per gli itinerari secondari.</p>	<p>saranno oggetto di approfondimento in fase di progettazione.</p>	
		<p>1. Nelle specifiche tecniche delle norme di attuazione sono stati indicati i limiti di applicazione dei percorsi pedonali e ciclabili, riprendendo quanto previsto nel D.M. 557/1999. Il contributo è comunque accolto con l'aggiornamento delle norme stesse.</p> <p>2. Il contributo è accolto.</p> <p>3. Il contributo è accolto.</p> <p>4. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene aggiornato in tal senso, in particolare per quanto riguarda gli articoli (articoli 15 e 16)</p> <p>2. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene aggiornato in tal senso.</p> <p>3. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene aggiornato in tal senso.</p> <p>4. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene aggiornato in tal senso, con la modifica dell'articolo 15</p>	

11	ARTICOLO 14 – STANDARD NORME DI ATTUAZIONE	<p>1. Fornire esplicite indicazioni sui materiali del fondo del sedime ciclabile e sulle caratteristiche dei percorsi ciclabili in ambito fluviale, in particolare sugli argini dei corsi d'acqua.</p>	<p>1. Il contributo è accolto</p>	<p>1. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene aggiornato in tal senso con l'inserimento dell'articolo 13 "realizzazione di nuove ciclovie in prossimità degli argini".</p>
----	---	--	--	--

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI LIGNANO SABBIAADORO Lignano Sabbiadoro (UD)		0050741-A TERINF/GEN-A dd 02/08/2021		7
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	CICLOVIA FVG2 DEL MARE ADRIATICO	<p>1. Prolungare il tracciato della FVG2 dall'attuale caposaldo (Darsena Porto Vecchio) di via Lungolaguna Trento fino a Piazzetta Gregorutti, attraverso via Lagunare, via Alpina, via Tofane, via Monte S. Gabriele, via Vittorio Veneto, via Monte Canin e via Carso.</p> <p>2. Declassare l'itinerario della FVG 2 lungo via Lignano sud (SR354), viale Tagliamento, via Casa Bianca e via Alzaia (ponte di via Lignano Sud) a itinerario locale.</p> <p>3. Modificare la diramazione della FVG2-I con Caposaldo 1 in via Alzaia (ponte di Via Lignano Sud) Caposaldo 2 a Bibione (Veneto), utilizzando via Giosuè Carducci e via Lignano.</p> <p>4. Individuazione della diramazione FVG2-n lungo l'itinerario ciclabile esistente su via Lignano Sud, con Caposaldo 1 all'altezza della fine del ponte e Caposaldo 2 nei pressi della rotonda d'ingresso all'abitato di Lignano Sabbiadoro, in corrispondenza dell'intersezione con l'itinerario locale di progetto posto su viale Europa e via Tagliamento.</p>	<p>1. Il contributo è accolto.</p> <p>2. Il contributo è accolto.</p> <p>3. Il contributo è parzialmente accolto. Il Piano recepisce le indicazioni del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, che prevede un nuovo ponte ciclabile a sud della Litoranea Veneta.</p> <p>4. Il contributo non è accolto, in quanto la diramazione proposta non rientra nei criteri di pianificazione del PREMOCI. Il tratto viene demandato alla pianificazione comunale.</p> <p>5. Il contributo è accolto. Tale accordo è già previsto dal progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovia turistica nazionale Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso.</p> <p>2. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso.</p> <p>3. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso.</p> <p>4. ---</p> <p>5. ---</p>

		<p>5. Realizzazione di una rampa di raccordo tra via Lignano Sud (SR354) e via Alzaia per la realizzazione dei punti 2 e 3.</p>	
<p>2</p> <p>CICLOVIA FVG6 DEL TAGLIAMENTO</p>	<p>1. Spostare tutto l'itinerario della FVG 6 previsto su Via Casabianca verso l'argine del Tagliamento, utilizzando via Giorgio Scerbanenco, la strada a fondo naturale presso il ristorante Willy e il percorso ciclopedonale di viale Tagliamento.</p> <p>2. Prolungare l'itinerario della FVG 6 e traslare il caposaldo da Corso dei Continenti a via Punta Tagliamento (approdo del "Passo barca" Lignano-Bibione), superando l'ingresso alla Darsena di Marina 1 mediante la realizzazione di una passerella ciclopedonale sopraelevata e apribile, per il passaggio dei natanti. La nuova passerella consentirebbe di proseguire il percorso ciclabile lungo il Tagliamento, invece che su viale Adriatico, configurandosi anche come punto panoramico dal quale il cicloturista può usufruire di una visuale privilegiata della foce del fiume.</p>	<p>1. Il contributo non è accolto, considerando che il percorso attualmente indicato negli elaborati del PREMOCI è già realizzato. Tuttavia, l'alternativa potrà comunque essere presa in considerazione negli aggiornamenti periodici del Piano, nell'ambito delle attività di "programmazione coordinata" previste dal par. 3.11 dell'elaborato "P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO".</p> <p>2. La ciclovia FVG 6 già include un ponte apribile in località Bevazzana, fattore di disagio e discontinuità nella frequentazione dell'itinerario. Per tale motivo si ritiene di non includere la proposta nella RECI, pertanto il contributo non è accolto.</p>	<p>1. ---</p> <p>2. ---</p>

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
AZIENDA AGRICOLA SOL RIDENTE DI CAINE ANDREA Pasiano di Pordenone (PN)		0051011-A TERINF/GEN-A dd 03/08/2021		8
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	ATTRAVERSAMENTO DI CULTURE BIOLOGICHE	1. Si chiede cortesemente di ridefinire il tracciato della variante della FVG9, poiché attraverserebbe e dividerebbe a metà il centro aziendale, coinvolgendo anche l'azienda confinante "Azienda Agricola Elisabetta Cichellero" e stravolgendone l'ordine delle colture.	1. Dalla cartografia del PREMOCI adottata in via preliminare si evince che il tracciato della FVG 9 prevede l'utilizzo della strada comunale esistente (via Belvedere) che collega Pasiano di Pordenone ad Azzanello e non interessa le strade indicate nell'osservazione, né sono previste varianti in quell'ambito. Il contributo è stato già accolto.	1. ---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
AZIENDA AGRICOLA VIGNA BELVEDERE DI CICHELLERO FRACCA ELISABETTA Pasiano di Pordenone (PN)		0051034-A TERINF/GEN-A dd 03/08/2021		9
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	ATTRAVERSAMENTO DI CULTURE BIOLOGICHE	<p>1. Si chiede cortesemente di ridefinire il tracciato della variante della FVG 9, poiché attraverserebbe e dividerebbe a metà il centro aziendale, coinvolgendo anche l'azienda confinante "Azienda Agricola Elisabetta Cichellero" e stravolgendone l'ordine delle colture.</p>	<p>1. Dalla cartografia del PREMOCI adottata in via preliminare si evince che il tracciato della FVG 9 prevede l'utilizzo della strada comunale esistente (via Belvedere) che collega Pasiano di Pordenone ad Azzanello e non interessa le strade indicate nell'osservazione, né sono previste varianti in quell'ambito. Il contributo è stato già accolto.</p>	1. ---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI CANEVA Caneva (PN)		0052515-A TERINF/GEN-A dd 11/08/2021		10
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	CICLOVIA DEL MESCHIO	1. Inserire tra le Ciclovie della RECIR anche la Ciclovie del Meschio e aggiornarne il tracciato all'interno della cartografia del PREMOCI.	1. Il contributo è accolto.	1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata con la modifica del tracciato della ciclovie FVG4 nell'elaborato denominato "P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO" e nell'elaborato denominato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C - scala 1:50.000").

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI SACILE Sacile (PN)		0052613-A TERINF/GEN-A dd 11/08/2021		11
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	CICLOVIA DEL MESCHIO	Inserire tra le Ciclovie della RECIR anche la Ciclovìa del Meschio e aggiornarne il tracciato all'interno della cartografia del PREMOCI.	Il contributo è accolto.	1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata con la modifica del tracciato della ciclovìa FVG4 nell'elaborato denominato "P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO" e nell'elaborato denominato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C - scala 1:50.000").

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI MORTEGLIANO Mortegliano (UD)		0053436-A TERINF/GEN-A dd 16/08/2021		12
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	CONTRATTO DI FIUME DEL CORMOR	<p>1. Inserire nel PREMOCI il tracciato individuato nel contratto di fiume del Cormor, sottoscritto dalla Regione FVG, da 25 Comuni, dal Consorzio di Bonifica e dall'Associazione Valle del Cormor, che ha come obiettivo la valorizzazione della mobilità lenta e del turismo nonché, come intervento prioritario, il prolungamento dell'ippovia del Cormor (variante della FVG1 Alpe Adria) fino alla foce del Cormor, come previsto dalla rete della Mobilità lenta del PPR.</p>	<p>1. Considerate le caratteristiche del sentiero ciclabile, che non si conformano agli standard tecnici previsti dal PREMOCI per le ciclovie di interesse regionale, il percorso dell'ippovia del Cormor viene stralciato dalla RECIR.</p> <p>La pianificazione, progettazione e manutenzione della stessa possono essere correttamente valutate e gestite a livello comunale o sovracomunale, come di fatto già avviene. Il tracciato dell'ippovia del Cormor può essere esteso fino alla foce del fiume Cormor.</p> <p>Per le suddette motivazioni, il contributo è parzialmente accolto.</p>	<p>Gli elaborati "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000" e "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante E - scala 1:50.000" vengono aggiornati con il prolungamento tracciato dell'ippovia del Cormor può essere esteso fino alla foce del fiume Cormor e con l'indicazione che la pianificazione di tale ciclovia, incluso il tratto tra Udine e la foce del Cormor, è demandata al livello comunale/sovracomunale.</p>

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI ATTIMIS Attimis (UD)		0058862-A TERINF/GEN-A dd 14/09/2021		13
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	VARIANTE ALLA CICLOVIA FVG 3 PEDEMONTANA	1. Inserire nel PREMOCI una variante alla FVG 3 nell'ambito territoriale compreso tra Tarcento e Cividale del Friuli. L'iniziativa ha come obiettivo la necessità di rendere compatibile e sicuro il percorso ciclabile che collega la FVG 1 Alpe Adria al Bimobis e, altresì, valorizzare le tante peculiarità del territorio pedemontano.	1. Il contributo è accolto.	1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000").

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI TURRIACO Turriaco (GO)		0058864-A TERINF/GEN-A dd 14/09/2021		14
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	COLLEGAMENTI CICLABILI DELLA STAZIONE DI TRIESTE AIRPORT	<p>1. La stazione ferroviaria di Trieste Airport si colloca all'interno del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, ove risulta già ben sviluppato il percorso ciclabile per accedere alla fermata ferroviaria, mentre risulta completamente assente ogni collegamento alla viabilità ciclabile ordinaria lato nord. Sul lato sud l'accesso alla nuova ciclabile realizzata per il collegamento con la ciclabile che corre parallela al raccordo fra la SR14 e la SP1, attraversando il sito dei laghetti di Dobbia, risulta ad oggi precluso dalla presenza della barriera di recinzione che separa la banchina dei treni dal percorso ciclabile. Si chiede che tale ostacolo venga rimosso e che possa essere migliorato il collegamento fra i due binari (ad oggi effettuabile solamente tramite l'uso dell'ascensore) con la realizzazione di un sottopasso.</p> <p>2. Collegare il Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari alla rete ciclabile urbana ed extraurbana delle località adiacenti, per</p>	<p>1. Il contributo non è accolto in quanto la progettazione e realizzazione del sottopasso ferroviario non è pertinente con la scala pianificatoria del PREMOCI.</p> <p>Di tale osservazione viene tenuto conto in sede di progettazione della ciclovia FVG 2.</p>	<p>1. ---</p> <p>2. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata con l'introduzione di un itinerario secondario est-ovest della ciclovia FVG2. Il collegamento verso sud è</p>

	<p>incrementare l'attrattività del Polo stesso attraverso un'accessibilità rapida e sicura.</p> <p>3. Collegare la stazione di Trieste Airport alla RECIR e alle altre ciclabili di interesse urbano, in particolare per quanto riguarda il territorio comunale di Turriaco, perché lo sviluppo della RECIR, sia in chiave di incentivo alla mobilità casa-scuola-lavoro sia in chiave cicloturistica, non può prescindere dal collegamento dei suoi percorsi con i centri di interscambio modale di I livello.</p> <p>4. Prevedere un percorso di collegamento (il più lineare e breve possibile) fra la FVG5 Ciclovía dell'Isonzo e la stazione ferroviaria di Trieste Airport (attraversando i territori comunali di S. Pier d'Isonzo, Turriaco, S. Canzian d'Isonzo (frazione di Begliano) e Ronchi dei Legionari), che rientri nella RECIR e che preveda l'attraversamento della SR14 con la soluzione ambientalmente meno impattante ma in grado di garantire la massima sicurezza agli utenti.</p>	<p>3. Il contributo è accolto.</p> <p>4. Il contributo è accolto con l'indicazione di una direttrice tra il Comune di Turriaco e la stazione ferroviaria. Il dettaglio del percorso dovrà essere oggetto di uno studio di fattibilità che comprenda anche l'analisi degli attraversamenti. La proposta del percorso definitivo potrà concretizzarsi anche a livello sovracomunale o comunale, nell'ambito delle attività di "Programmazione coordinata" previste dal paragrafo 3.11 dell'elaborato "P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO".</p>	<p>demandato alla pianificazione sovracomunale (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante F - scala 1:50.000").</p> <p>3. Vedasi punto precedente.</p> <p>4. Vedasi punto 2.</p>
--	---	--	--

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
ARLEF Agenzie regional pe lenghe furlane		0059930-A TERINF/GEN-A dd 20/09/2021		15
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	SEGNALETICA BILINGUE	1. Inserire nei documenti del PREMOCI l'obbligo di predisporre la segnaletica stradale anche in lingua friulana, ai sensi dell'articolo 10 della L.R. n. 29/2007 e s.m.i.	1. Il contributo è accolto.	1. L'articolo 17 delle norme di attuazione del PREMOCI (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene aggiornato con il riferimento diretto all'articolo 10 della L.R. n. 29/2007 e s.m.i.

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
GIOVANNI PUPPATTI Tricesimo (UD)		0059933-A TERINF/GEN-A dd 20/09/2021		16
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	MANUTENZIONE IPOVIA DEL CORMOR	1. Si chiede di valorizzare l'ippovia del Cormor con un'importante operazione di manutenzione straordinaria della stessa.	1. Il contributo non è accolto, in quanto non pertinente con la scala pianificatoria del PREMOCI. Di tale osservazione viene tenuto conto in sede di programmazione della manutenzione straordinaria della stessa.	1. ---

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI GEMONA Gemona (UD)		0059939-A TERINF/GEN-A dd 20/09/2021		17
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	ESTENSIONE DELLA VARIANTE FVG 6/C	<p>1. Estendere la variante FVG 6/C della Ciclovia del Tagliamento fino a Pioverno (Venzone), garantendo una migliore offerta turistica attraverso il cosiddetto Parco del Tagliamento, evitando ai fruitori possibili fraintendimenti di itinerario, beneficiando di una serie di percorsi integrati tra loro, anche ad anello, sia sulla destra che sulla sinistra orografica del fiume. L'integrazione offrirà modo ai Comuni di Venzone, Gemona del Friuli, Osoppo, Majano, San Daniele del Friuli e in parte Buja, di valorizzare i propri territori con un ulteriore percorso di grande interesse paesaggistico. La variante Fvg6/C verrà potenziata e valorizzata con la realizzazione della passarella sul Ledra di Cimano (frazione di S. Daniele del Friuli) e si concluderà nei pressi delle Risorgive di Bars (Osoppo). Il nuovo tracciato consentirà infatti, partendo da Rivoli di Osoppo, di attraversare prima il centro di Osoppo e poi Gemona, crocevia della FVG1 e FVG3, per raggiungere Pioverno (Venzone) dove diparte in direzione Bordano l'itinerario principale della FVG 6.</p>	<p>1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata con l'estensione della variante FVG 6/c (rinominata FVG 6/a) in sponda sinistra del Tagliamento fino a Tolmezzo (elaborati "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante B - scala 1:50.000" e "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000").</p>

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI S. PIETRO AL NATISONE S. Pietro al Natisone (UD)		0060709-A TERINF/GEN-A dd 22/09/2021		18
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	RICHIESTA INCONTRO CON SERVIZIO REGIONALE COMPETENTE IN TEMA DI CICLABILITÀ	1. Il Sindaco chiede un incontro con i Dirigenti del Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile per partecipare alla fase di consultazione preliminare e di approfondimento delle tematiche e dei contenuti del PREMOCI e poter programmare e affinare tutte le iniziative intraprese connesse all'attuazione del Biciplan.	1. Il contributo è stato già accolto con l'incontro del 22/06/2021.	---

	<p>3. Il ventaglio di tipologie di sede previste per gli itinerari principali risulta operativamente limitante, considerando che in diversi tratti le Ciclovie interessano gli ambiti urbani. In tali casi, possono essere efficacemente adottate le corsie ciclabili e le altre strategie di moderazione del traffico. Il vincolo della sede propria potrebbe portare ad ingiustificati allungamenti del percorso, anziché rendere sicura l'opzione più diretta mediante interventi di traffic calming.</p> <p>Si chiede che tra le tipologie di sede siano comprese le soluzioni di traffic calming, (es., le zone 30, le zone residenziali, gli shared space, le isole ambientali e simili).</p> <p>4. Trattare il tema della sicurezza nelle Nda, non solo legato alla tipologia di sede, ma anche alla progettazione delle intersezioni. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - siano garantiti gli standard minimi di sicurezza per l'utenza ciclistica su tutte le intersezioni, comprese le rotatorie; - siano evitate le installazioni di paletti, archetti e altri ostacoli in prossimità degli accessi alle Ciclovie e che, ove strettamente necessari, siano collocati in modo da non risultare di ostacolo o pericolo per ciclisti in transito (includendo in tale categoria tutte le tipologie di velocipedi ammessi dal CdS che prevede delle dimensioni massime di 1,3x3x2,2 m); la suddetta locuzione "strettamente necessari" esclude – salvo casi specifici – la funzione di divieto di transito ai 	
	<p style="text-align: center;">3. Il contributo è accolto.</p> <p style="text-align: center;">4. Il contributo è accolto.</p>	

		veicoli motorizzati, già assicurata dalla segnaletica verticale; - sia garantita la continuità degli itinerari della RECIR prescrivendo l'utilizzo dei cosiddetti "quadrotti orizzontali" indicanti l'attraversamento ciclabile, in corrispondenza di tutti gli attraversamenti.		
2	MANUALE DELLA SEGNALETICA	1. Integrare il Manuale della segnaletica con una sezione dedicata ai segnali di direzione.	1. Il contributo è accolto.	1. L'elaborato denominato "P6.5 Manuale della grafica coordinata e della segnaletica" viene rivisto includendo il presente contributo.
3	ITINERARI DELLA RECIR FVG 1	1. Migliorare il percorso della ciclovia FVG1 tra Udine e Palmanova, evitando le deviazioni per Pradamano e Santo Stefano Udinese, e cercando, nella parte meridionale, di attraversare Clauiano (borgo più bello d'Italia), nell'ottica di privilegiare « i percorsi più brevi, diretti e sicuri »	1. Il contributo non è accolto. Considerando che la ciclovia FVG1 nel tratto in questione è già tabellata, non si ritiene di apportare in questa sede modifiche al tracciato. È comunque in corso una revisione del tracciato nel territorio del Comune di Pavia di Udine, nell'ambito della quale il contributo potrà essere riconsiderato.	1. ---
4	ITINERARI DELLA RECIR COLLEGAMENTI EST-OVEST PIANURA FRIULANA E ISONTINA	1. Considerare i seguenti collegamenti trasversali nell'area compresa tra Udine-Cividale e Grado-Monfalcone, garantendo così la continuità per i flussi provenienti da ovest verso i nodi di Gorizia, Trieste e Trieste Airport: - collegamento Cervignano-Trieste Airport (prolungamento FVG2/f); - collegamento Palmanova-Gradisca-Sagrado (prolungamento FVG10);	1. Il contributo è parzialmente accolto. È accolta la proposta di collegamento tra Cervignano e Trieste Airport lungo l'asse Cervignano-Monfalcone Il collegamento ciclabile Palmanova-Manzano è demandato ai Piani sovracomunali di cui all'articolo 9 della L.R. n. 8/2018, come modificata e integrata dalla L.R. n. 14/2021.	1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante F - scala 1:50.000").

		<p>- collegamento Palmanova-Manzano (diramazione FVG10).</p> <p>Implementare almeno il collegamento più importante, quello con il polo intermodale di Trieste Airport (attualmente poco connesso) sull'asse Cervignano-Monfalcone, utile non solo al cicloturismo ma anche per la mobilità quotidiana.</p>	<p>Per quanto riguarda il prolungamento della FVG10 verso Gradisca/Sagrado, si veda il contributo n. 6 nota 3.</p>	
5	<p>ITINERARI DELLA RECIR FVG 3 E FVG 4</p>	<p>1. Unificare gli itinerari delle ciclovie FVG 3 e FVG 4 a ovest di Cividale del Friuli, considerata la vicinanza degli stessi, utilizzando l'attuale tratto con prevalente sede propria già tabellato come FVG 4, in quanto il tratto proposto per la FVG 3 si sviluppa in promiscuo, su strade mediamente trafficate e con velocità di percorrenza elevate da parte dei veicoli a motore.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000").</p> <p>1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000").</p>
6	<p>ITINERARI DELLA RECIR FVG 3 –SACILE</p>	<p>1. Prolungare l'itinerario principale della FVG 3 fino a Sacile, sostituendola alla FVG 7 e inglobare il tratto meridionale della FVG 7 nella FVG 9, all'interno del sistema della Ciclovia delle acque, al fine di razionalizzare la RECIR e dare più forza agli itinerari dal punto di vista promozionale.</p>	<p>1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborati "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C - scala 1:50.000" e "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante E - scala 1:50.000").</p>
7	<p>ITINERARI DELLA RECIR FVG 6 - NODO DI CASARSA E SAN VITO AL TAGLIAMENTO</p>	<p>1. Introdurre per il percorso della FVG 6/b proposto in zona Casarsa una soluzione che assicuri uno sviluppo più lineare e diretto dei flussi ciclistici, attraverso il prolungamento della variante FVG 6/b verso nord fino a Valvasone e/o la revisione della variante FVG 6/d attraverso San Vito al Tagliamento,</p>	<p>1. Il contributo è accolto. Considerati i requisiti di pianificazione del PREMOCI, si ritiene più coerente la soluzione che coinvolge i CIMIR di Casarsa della Delizia e San Vito al Tagliamento.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborati "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C - scala 1:50.000" e "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante E - scala 1:50.000").</p>

		<p>eliminando la sovrapposizione tra FVG 4 e FVG 6 nel tratto Casarsa-Ponte della Delizia.</p>		
<p>8</p>	<p>ITINERARI DELLA RECIR FVG 6 - ITINERARIO IN SPONDA SINISTRA</p>	<p>1. Valorizzare l'itinerario della FVG 6 anche attraverso la razionalizzazione e il completamento di quanto attualmente proposto dal PREMOCI. A sud di Venzone-Gemona l'itinerario principale dovrebbe svilupparsi in sponda sinistra, per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - maggiore linearità e vicinanza al fiume; - coerenza con le previsioni del PREMOCI perché consente di utilizzare su tutta la tratta le tipologie di sede previste per gli itinerari principali, mentre è molto improbabile che l'obiettivo sia raggiunto nel tratto Bordano-Pinzano in sponda destra. <p>La variante in sponda destra potrebbe essere eventualmente suddivisa in più tratte, in modo da avere una variante FVG 6/a Pinzano-Casarsa, valorizzando dal punto di vista della promozione turistica il recupero della ex ferrovia.</p> <p>2. Completare la Ciclovia su entrambe le sponde e ridurre le varianti FVG 6/a, FVG 6/b, FVG 6/c e FVG 6/d alla sola FVG 6/a, rispetto alle attuali previsioni del PREMOCI.</p>	<p>1. Il contributo non è accolto. Considerati i requisiti di pianificazione e i CIMR interessati dall'itinerario FVG 6, l'itinerario principale è mantenuto in sponda destra.</p>	<p>1. ---</p> <p>2. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborati "p6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante A+F - scala 1:50.000").</p>

			<p>sponda sinistra da Tolmezzo a Madrisio, in modo da garantire la continuità e la riconoscibilità della Ciclovia del Tagliamento su entrambe le sponde.</p>	
<p>9</p>	<p>ITINERARI DELLA RECIR FVG 6 - ENEMONZO</p>	<p>1. Considerare le «ulteriori criticità emerse durante il “rilievo zero”: - l’interferenza con la SRUD52, tra Enemonzo e Socchieve; - due svolte pericolose sulla SRUD52 a Enemonzo; (elaborato P6.0 par. 3.6.1) si propone di aggiornare il percorso su un itinerario alternativo che, a differenza di quello previsto, è completamente pianeggiante, senza promiscuità con il traffico motorizzato.</p>	<p>1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI sarà aggiornata in tal senso (elaborato “P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante A - scala 1:50.000”).</p>
<p>10</p>	<p>ITINERARI DELLA RECIR FVG 9 - CICLOVIA DELLE ACQUE</p>	<p>1. Semplificare il percorso attraverso il recupero dell’ex sedime ferroviario nel tratto di FVG 9 tra Chions e Sesto al Reghena.</p>	<p>1. Il contributo non è accolto in questa sede perché il sedime non è di proprietà regionale. È comunque indicato il recupero dell’ex sedime ferroviario e la sua pianificazione è demandata al Biciplan sovracomunale; la proposta potrà essere riconsiderata a seguito degli accordi che saranno intrapresi con la proprietà.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborato “P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante E - scala 1:50.000”).</p>

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
COMUNE DI STARANZANO Staranzano (GO)		0064476-A TERINF/GEN-A dd 06/10/2021		20
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	COLLEGAMENTO CON IL POLO INTERMODALE TRIESTE AIRPORT	<p>1. Garantire la connessione della rete ciclabile esistente lungo il litorale attraverso la Ciclovia FVG 2 con il Polo Intermodale Trieste Airport e, in prosecuzione, con la Ciclovia FVG 5. A tal fine si rileva la necessità di garantire un percorso il più breve e lineare possibile prevedendo un attraversamento della SS14 in massima sicurezza per gli utenti e altresì con soluzioni meno impattanti dal punto di vista ambientale.</p> <p>2. Garantire un migliore e più agevole collegamento tra i due binari presso la stazione Trieste Airport, attraverso la realizzazione di un sottopasso e si sollecita l'apertura della barriera che impedisce l'accesso in stazione per chi proviene dalla ciclabile dei laghetti di Dobbia, naturale prosecuzione della direttrice nord - sud verso il litorale di Staranzano, di cui un tratto tra la SP 2 e SP 19 è in fase di progettazione utilizzando fondi europei PSR (progetto Mar&Tiaris, di cui capofila è il Comune di Grado)</p>	<p>1. Il contributo è accolto, con l'indicazione di una direttrice tra il Comune di Turriaco ed il polo di Trieste Airport. Il dettaglio del percorso dovrà essere oggetto di uno studio di fattibilità che comprenda anche l'analisi degli attraversamenti.</p> <p>2. Il contributo non è accolto in quanto la progettazione e realizzazione del sottopasso ferroviario non è pertinente con la scala pianificatoria del PREMOCI.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante F - scala 1:50.000").</p> <p>---</p>

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
SANDRO CARGNELUTTI presidente LEGAMBIENTE FVG Udine		0064478-A TERINF/GEN-A dd 06/10/2021		21
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	ITINERARI DELLA RECIR	1. Si sostiene la richiesta di predisporre itinerari che tengano conto del principio secondo cui i percorsi devono essere " brevi, diretti e sicuri" affinché la RECIR, nata con il dichiarato scopo cicloturistico, possa evolvere a tutti gli effetti in una dorsale regionale per la mobilità ciclistica ampia e integrata con le Regioni e Stati contermini.	1. Il contributo è accolto (vedere contributo n. 19).	1. Di un tanto verrà dato riscontro nelle Norme di Attuazione del PREMOCI.
2	ITINERARI DELLA RECIR	1. Si condividono le proposte di FIAB di miglioramento dei tracciati.	1. Il contributo è accolto (vedere contributo n. 19).	1. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene rivisto, includendo i contributi pervenuti.
3	ITINERARI DELLA RECIR FVG 6	1. Programmare il completamento della Ciclovía del Tagliamento e in particolare, per efficacia e semplicità, realizzare in tempi brevi il tracciato in sponda sinistra.	1. Il contributo è parzialmente accolto. Il completamento della ciclovía è subordinato allo studio di fattibilità della stessa. Gli interventi con priorità di finanziamento sono indicati nell'elaborato "p6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI".	1. Il testo delle norme di attuazione (elaborato denominato "P.1.1 - NORME DI ATTUAZIONE") viene rivisto, includendo i contributi pervenuti.

4	<p>MECCANISMI DI EVIDENZA PUBBLICA PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLA RECIR</p>	<p>1. Approfondire quali meccanismi di evidenza pubblica possano essere messi in atto in futuro affinché scelte così importanti per i territori come la realizzazione dei tracciati della RECIR possano essere condivise e valutate dai territori stessi (informazione, progettazione partecipata, ecc..) senza, peraltro, perdere la connotazione di efficienza tecnica che deve obbligatoriamente contraddistinguerle.</p>	<p>1. Il contributo non è accolto. Per le attività di pianificazione sono già normalmente previste modalità di confronto con i portatori di interesse e la popolazione. Gli iter di progettazione non rientrano nelle previsioni del PREMOCI.</p>	<p>1. ---</p>
5	<p>TEMPISTICHE DI REALIZZAZIONE DELLA RECIR</p>	<p>1. Integrare la programmazione delle opere da realizzare con le tempistiche, non solo ipotizzando i tempi di realizzazione delle opere, ma anche governando modalità e tempi di accordo con tratti e segmenti di Ciclovie parzialmente realizzate che necessitano di essere "collegate" (tabellazioni provvisorie, mitigazioni dei rischi dei tratti promiscui, ecc.).</p> <p>2. Condividere nel web gli stati di avanzamento di tutta la rete può rendere il processo di realizzazione maggiormente trasparente, magari utilizzando il realizzando GIS.</p>	<p>1. Il contributo è parzialmente accolto. Il PREMOCI sarà integrato con l'illustrazione degli scenari relativi alla sua attuazione e le priorità di finanziamento (elaborato "P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI"). Per quanto riguarda invece la richiesta di inserire nel PREMOCI i tempi di realizzazione delle opere, questi attengono alla progettazione ed esulano dalle previsioni del PREMOCI.</p> <p>2. La realizzazione di uno strumento di consultazione pubblica della RECIR sul web non rientra nelle previsioni del PREMOCI e, pertanto, il contributo non è accolto.</p> <p>Si ricorda che l'articolo 11 delle norme di attuazione prevede la realizzazione di un catasto delle ciclabili, da tenere aggiornato a fini</p>	<p>1. Di un tanto verrà dato riscontro nella documentazione del PREMOCI (elaborato "P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI").</p> <p>1. ---</p>

6	<p style="text-align: center;">MANUTENZIONE E GESTIONE DELLA RECIR</p>		<p>1. Migliorare la governance nella gestione delle opere: l'immagine statica della rete della ciclabilità, così come esce dalla programmazione del PREMOCI deficit di una seria riflessione in ordine al fatto che le Ciclovie, soprattutto se di ampia valenza anche turistica, necessitano di una continua e permanente gestione. Tale gestione non si risolve nella sola manutenzione ordinaria e straordinaria delle stesse, ma richiede l'individuazione di un chiaro Soggetto responsabile che possa fungere da riferimento operativo per tutti coloro che, a vario titolo, operano e si rapportano con la "struttura Ciclovie", ovvero che:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐- promuovono l'immagine; ☐- programmano i collegamenti intermodali; ☐- intervengono sul tracciato (enti locali, FVG Strade, ecc...). <p>Il Soggetto responsabile dovrebbe essere in grado di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ☐- promuovere le sinergie possibili tra Enti pubblici e privati, coordinando e migliorando l'intervento degli operatori economici; ☐- gestire le quotidiane informazioni che differenziano una mera infrastruttura da un 	<p>progettuali, realizzativi e manutentivi.</p>	<p>1. ---</p>
			<p>1. Il contributo è già accolto. Il soggetto gestore e realizzatore della RECIR è la società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., come individuata dall'articolo 4, comma 2 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.</p>		

		<p>più generale progetto di territorio in continuo divenire.</p> <p>Realizzata la Ciclovía bisogna gestirla ed oggi non si vede un Soggetto che ne abbia la competenza intesa come conoscenza e possibilità di intervento pronto, efficace ed immediato. È ovvio che potrebbe (e probabilmente dovrebbe) farlo la Regione, ma pensiamo che per poterlo fare in maniera efficace dovrebbe quantomeno strutturarsi in maniera adeguata.</p>		
--	--	---	--	--

Proponente osservazioni		Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
TORRE-NATISONE GAL SOC.CONS. A.R.L. Tarcento (UD)		0064496-A TERINF/GEN-A dd 06/10/2021		22
Nota	Tema	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento del contributo alla pianificazione
1	ITINERARI DELLA RECIR FVG 3 – PROPOSTA DI VARIANTE FVG 3/B	<p>1. Inserire un nuovo tracciato a monte dell'attuale, in modo che esso attraversi i territori dei Comuni di Nimis, Attimis, Faedis, Torreano, Cividale del Friuli, Prepotto, Corno di Rosazzo e Cormons, valorizzando i "paesaggi vitati" dei Colli Orientali del Friuli (già oggetto dell'omonima convenzione sancita in occasione della redazione del PPR) ed innescando al contempo un circolo virtuoso per l'intera area dal punto di vista socio-economico. Il tracciato di variante (FVG 3/b) interessa zone dal particolare valore paesaggistico caratterizzate dal sistema collinare bosco-vigneto, percorre quasi esclusivamente strade asfaltate secondarie, principalmente pianeggianti, caratterizzate dalla bassa frequenza del traffico, connette le rinomate sottosezioni DOC e DOCG del Ramandolo, di Savorgnano del Torre, del Refosco di Faedis, dello Schioppettino di Cialla, dello Schioppettino di Prepotto, della Ribolla gialla di Corno di Rosazzo e, attraverso opportuni tracciati di collegamento e diramazioni secondarie, a tratti più impegnative dal punto di vista della pendenza del percorso, permette di raggiungere o avvicinare i punti di interesse strategici delle Malghe di Porzus, di Castelmonte, dell'Abbazia di Rosazzo e del Vigneto storico di Faedis.</p>	<p>1. Il contributo è accolto.</p>	<p>1. La cartografia del PREMOCI viene aggiornata in tal senso (elaborato "P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante D - scala 1:50.000").</p>