



A-R

BICIAN PLAN COMUNALE di CORMONS

Stato di fatto:

RELAZIONE

COMMITTENTE:

Comune di Cormons

INCARICO:

Redazione del Biciplan comunale di Cormons (art. 9, L.R. 8/2018)
CUP: C32C21001520006 – CIG: Z27330947D

PROGETTISTI INCARICATI:

ATP (registrata in data 10/11/2021, n. 23339, serie 1T – Udine)

Capogruppo mandatario:

arch. Barbara Motta

ordine degli architetti pianificatori
paesaggisti e conservatori
della provincia di Udine
Barbara Motta
motta barbara
albo sez. A/a n. 1339
architetto

arch. Marilena Motta

ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di Udine
Marilena Motta
motta marilena
albo sez. A/a n. 1256
architetto

Mandanti:

arch. Gianpiero Iurig

ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di Udine
Gianpiero Iurig
gianpiero iurig
albo sez. A/a - numero 1943
architetto

pianif. terr. Alberto Fabio

ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di Udine
Alberto Fabio
alberto fabio
albo sez. A/b - numero 1934
pianificatore

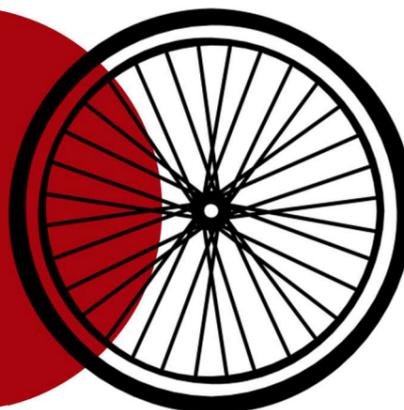
Collaboratori:

Alessandro Armellini

studio a2r
architetti associati

STUDIO A2R - Barbara Motta e Marilena Motta
Architetti Associati
c.f./p. IVA 02913600306
via Ciro di Pers 4/d - 33100 Udine
tel. 0432-1510629
www.studioa2r.it
architetti@studioa2r.it - studio.a2r@pec.it

6/06/2022



INDICE

1	PREMESSA.....	1
2	QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO.....	2
3	CONTENUTI DEL BICIAN.....	4
	ANALISI.....	5
4	INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA DI PIANO.....	6
4.1	Inquadramento amministrativo del territorio.....	6
4.2	Morfologia del territorio.....	6
4.3	Popolazione.....	6
4.4	Economia locale.....	7
4.5	Turismo.....	8
5	SISTEMA DEI TRASPORTI.....	9
5.1	Rete stradale.....	9
5.2	Rete ferroviaria.....	9
5.3	Rete ciclabile.....	10
5.3.1	Segnaletica ciclabile.....	12
6	SISTEMA DELLA VIABILITÀ.....	16
6.1	Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale.....	16
6.2	Regolazione della circolazione e moderazione della velocità.....	16
6.3	Limitazioni al transito.....	17
7	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	19
7.1	Linee automobilistiche.....	19
7.2	Linee ferroviarie.....	19
8	CENTRI ATTRATTORI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	20
9	SERVIZI PER LA CICLABILITÀ.....	22
10	INTERMODALITÀ MEZZI PUBBLICI + BICICLETTA.....	23
10.1	Trasporto con servizio autotrasporto di linea.....	23
10.2	Trasporto con servizio ferroviario di linea.....	23
11	ANALISI SULL'INCIDENTALITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	24
12	CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	26
13	ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO E RACCOLTA DATI SULLA MOBILITÀ.....	30

13.1	Flussi di pendolarismo.....	30
13.2	Flussi ciclistici.....	32
13.3	Dati utilizzo servizi intermodali.....	32
13.4	Indagine sulla mobilità ciclistica.....	33
	VERSO IL PIANO.....	38
14	STRUMENTI URBANISTICI, PIANIFICAZIONI E PROGETTAZIONI.....	39
14.1	Pianificazione relativa alla mobilità ciclistica.....	39
14.1.1	Livello europeo e nazionale.....	39
14.1.2	Livello regionale.....	42
14.1.3	Livello provinciale.....	43
14.1.4	Livello intercomunale.....	44
14.1.5	Livello comunale.....	45
14.1.6	Quadro complessivo pianificazioni.....	46
14.2	Altre pianificazioni.....	46
14.2.1	Piano paesaggistico regionale del Friuli Venezia Giulia.....	46
14.3	Progettazione.....	50



1 PREMESSA

Il BICIPLAN si configura come uno strumento di programmazione per lo sviluppo della mobilità ciclistica attraverso la definizione di un quadro di coordinamento per la realizzazione degli interventi infrastrutturali, per lo sviluppo di servizi dedicati, la definizione di una segnaletica organica e riconoscibile sul territorio nonché la definizione di indicatori per il monitoraggio dei risultati del piano. La definizione di un biciplan è inoltre prerequisito per una comunicazione efficace a favore dell'uso della bicicletta.

La legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa" introduce il Biciplan come strumento di pianificazione a livello comunale e intercomunale indispensabile per ottenere i finanziamenti per realizzare le infrastrutture per la mobilità ciclistica e le azioni per la promozione dell'utilizzo della bicicletta.

Il piano si coordina con gli strumenti di pianificazione di area vasta e sovraordinati con l'obiettivo di dare pieno riconoscimento alla mobilità ciclistica come strumento di trasporto sostenibile.

2 QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

La redazione del Biciplan comunale è uno strumento previsto dalla **L.R. del 23 febbraio 2018 n. 8** *“Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa”*. La legge promuove, nell’ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile e di una Rete per la Mobilità Lenta (REMOL), la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della Ciclabilità Diffusa sul territorio regionale (SICID) integrando tra loro le infrastrutture ciclabili e i servizi per la mobilità ciclistica con il fine di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività e tutelare l’ambiente e il paesaggio.

La suddetta legge regionale ha abrogato la precedente LR n. 14 del 1993 *“Norme per favorire il trasporto ciclistico”*.

La norma definisce il Sistema della ciclabilità diffusa (SICID) come costituito da tre livelli gerarchici di reti:

- la Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR)
- le Reti ciclabili sovracomunali (RSC) (ex RECIU, reti delle Unioni Territoriali Intercomunali)
- le Reti ciclabili dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali (RECIC)

Il SICID deve essere coerente con la rete ciclabile nazionale Bicalta e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo.

La pianificazione delle reti ciclabili prevede a sua volta tre livelli corrispondenti alle tre reti sopraindicate:

- Piano regionale della mobilità ciclistica - PREMOCI
- Piano della mobilità ciclistica sovracomunale - BICIPLAN SC (ex Biciplan dell’UTI)
- Piano della mobilità ciclistica comunale - BICIPLAN COMUNALE.

Successivamente alla legge, con decreto regionale n. 2950/TERINF del 02/07/2019, sono state approvate le **“Biciplan - Linee guida”** e i relativi allegati.

Il documento nel configurarsi come una corposa guida per la redazione dei Biciplan di livello comunale e sovracomunale propone *“azioni”* di natura sia materiale che immateriale volte da un lato a rendere più agevole e sicura la presenza dei ciclisti sui territori e dall’altro mirate ad ampliare il numero dei ciclisti stessi.

Il modello di ciclabilità suggerito va ben oltre la realizzazione di piste ciclabili, bensì aspira a realizzare un contesto interamente *“amico”* della bicicletta combinando la realizzazione di percorsi ciclabili di vario tipo con l’implementazione di un programma generale di moderazione del traffico veicolare.

Anche a livello nazionale l’anno 2018 ha visto un’importante novità normativa con l’approvazione della **legge del 11 gennaio 2018 n. 2** *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*. Tale legge assegna per la prima volta allo Stato e al MIT, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il compito di sviluppare la mobilità in bicicletta che assume così pari dignità rispetto agli altri mezzi di trasporto con la finalità di guidare il cambiamento verso la mobilità attiva.

L’obiettivo principale della nuova legge è quello di *“promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l’attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche.”*

Successivamente alla legge nazionale sono state emanate anche delle specifiche linee guida raccolte nel documento **“Linee guida per la redazione e l’attuazione del biciplan”**, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, giugno 2020.

Sino all’approvazione delle suddette leggi i riferimenti normativi in Italia per la realizzazione di percorsi ciclabili sono stati:

- legge del 28 giugno 1991 n. 208 *“Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane”*
- circolare 31 marzo 1993, n. 432 *“Circolare esplicativa del decreto interministeriale in data 6 luglio 1992, n. 467, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 285 in data 3 dicembre 1992, avente per oggetto: - Regolamento concernente l’ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell’art. 3, comma 2, della legge 28 giugno 1991, n. 208-”*
- legge del 19 ottobre 1998 n. 366 *“Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”*
- DM 557/1999 *“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”*
- norme CNR.

Sempre il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con **D.M. n. 375 dd. 20.7.2017** ha definito attraverso l’allegato A i **“Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)”**.

Con la **legge dell’11 settembre 2020, n. 120** *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitali» (decreto Semplificazioni)* sono state introdotte nuove tipologie di infrastrutture ciclabili e dispositivi atti a favorire la mobilità ciclistica, come ad esempio le corsie ciclabili, le strade urbane ciclabili, le strade scolastiche e le case avanzate.

In aggiunta ai riferimenti normativi sopra menzionati si elencano ulteriori riferimenti normativi relativi alla mobilità in generale e alla mobilità ciclistica in particolare:

Codice della Strada

- decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 *“Nuovo codice della strada”*, aggiornato con legge 30 dicembre 2020, n. 178 e con decreto 31 dicembre 2020 (C.d.S.)
- decreto del presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 *“Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”*, aggiornato con legge 11 settembre 2020, n. 120 (Reg. C.d.S.)

Infrastrutture stradali (strade ed intersezioni)

- decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 5 novembre 2001, n. 6792 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*
- decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 19 aprile 2006, n. 1699 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”*
- decreto legislativo del 15 marzo 2011, n. 35 *“Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”*

- decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 2 maggio 2012, n. 137 “Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”
- norma del Consiglio nazionale delle ricerche n. 60/1978, “Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane”
- norma del Consiglio nazionale delle ricerche n. 78/1980, “Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane”
- norma del Consiglio nazionale delle ricerche n. 150/1992, “Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane”

Micromobilità elettrica

- decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019, n. 229 “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”
- circolare del Ministero dell'Interno del 9 marzo 2020, n. 300 “Circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la micromobilità elettrica”

Piani urbani del traffico e della sicurezza stradale

- comunicato ministeriale del 12 aprile 1995 “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”
- circolare 8 giugno 2001, n. 3698 “Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale”

Piani urbani di mobilità sostenibile

Inoltre sono state emesse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le **Linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile** con D.M. 4 agosto 2017, in recepimento dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”. Sul tema è seguito poi un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 28 agosto 2019, n. 396 “Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), di cui al decreto ministeriale 397/2017”.

Gestione degli spostamenti

- decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della Transizione ecologica del 12 maggio 2021, “Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager”
- decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della Transizione ecologica del 4 agosto 2021, n. 209 “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)”

3 CONTENUTI DEL BICIAN

I contenuti del BICIAN COMUNALE definiti in base agli art. 6 e 7 della legge n. 2/2018, al D.M. MIT 4 agosto 2017 e all'art. 8, comma 3, della LR n. 8/2018, sono i seguenti:

PARTE CONOSCITIVA

- indagine sul territorio per verificare lo stato attuale della mobilità ciclabile in generale, delle strutture ciclabili esistenti e dei servizi infrastrutturali collegati (mezzi pubblici+bici, aree di sosta, servizi vari ecc.);
- presa visione e l'eventuale recepimento di piani e/o progetti sovraordinati e/o subordinati al Biciplan comunale;
- analisi della domanda potenziale;
- analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica e l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione.

PARTE INFRASTRUTTURALE

- grafo della rete ciclabile dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali (RECIC), di cui all'articolo 6 della medesima L.R. n. 8/2018, e le sue caratteristiche, quali i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
- poli intermodali e i punti d'interscambio, presenti e da realizzare, tra trasporto pubblico locale e bicicletta;
- aree per la sosta attrezzata delle biciclette, realizzate o da realizzare, comprendenti anche servizi di ricarica per e-bike o altri supporti per i cicloturisti/cicloescursionisti;
- punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;
- itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;
- proposta di segnaletica direzionale dedicata da inserire lungo gli itinerari individuati nella RECIC.

PARTE PROGRAMMATICA

- programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile e delle altre attività del piano;
- costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
- soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
- tempi previsti per la realizzazione;
- interventi di manutenzione da garantire;
- modalità di promozione, divulgazione, incentivazione, controllo e analisi della mobilità ciclabile sul territorio comunale e del Biciplan medesimo (piano di comunicazione).

ANALISI

4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'AREA DI PIANO



L'analisi del territorio compreso nel comune di Cormons verte in particolare su quei parametri che in qualche maniera influiscono direttamente o indirettamente sull'utilizzo della bicicletta fra la popolazione locale, i turisti che frequentano il territorio comunale, nonché sul movimento turistico che la bici può generare nell'intera area.

I dati quantitativi per l'analisi sono stati ricavati in gran parte dalla banca dati web dell'Istat, annuari statistici della Regione Friuli Venezia Giulia, analisi statistiche della Camera di Commercio di Udine e Pordenone, e da materiale messo a disposizione dal Comune di Cormons.

4.1 Inquadramento amministrativo del territorio

Dal punto di vista amministrativo, il comune di Cormons rientra nel territorio dell'Ente di decentramento regionale (EDR) di Gorizia. In precedenza il comune apparteneva all'ex provincia di Gorizia ed all'ex UTI del Collio-Alto Isonzo. Il comune di Cormons è formato dal capoluogo Cormons e dalle due frazioni, Brazzano e Borgnano.

I limiti amministrativi del territorio comunale di Cormons sono definiti a ovest dal percorso del fiume Judrio, che lo divide dai comuni di Corno di Rosazzo, San Giovanni al Natisone e Chiopris Viscone, tutti situati in provincia di Udine, mentre a sud-est il limite è individuato dal torrente Versa, che funge da separazione con i comuni di Moraro e Mariano del Friuli. A sud il confine comunale si trova invece alla base del versante nord del colle di Medea situato nell'omonimo comune. A est si trovano invece i comuni di Capriva del Friuli e di San Floriano del Collio, mentre a nord si trovano Dolegna del Collio e il comune di Collio (*Brda*) in Slovenia.

L'abitato di Cormons è caratterizzato da un nucleo urbano principale, situato in posizione baricentrica rispetto al territorio comunale, e da 3 centri abitati minori, Giassico e Brazzano, situati a nord ovest del capoluogo, e Borgnano che si trova invece nella parte sud del comune, al confine con il comune di Medea. Il territorio comunale è inoltre costellato da varie piccole località sparse nelle zone agricole del comune, come ad esempio S. Quirino, Villaorba, Plessiva ecc. A sud dell'abitato di Cormons, in continuità con esso, è presente inoltre una zona urbanizzata a destinazione produttiva.

4.2 Morfologia del territorio

Il territorio comunale di Cormons si trova nella zona del Collio, adiacente alla zona dei colli Orientali del Friuli. La parte nord del comune è dunque caratterizzata dalla presenza dei colli, tra i quali il più importante è il monte Quarin. Alla base del versante sud di quest'ultimo sorge l'abitato di Cormons. La zona collinare ha un'importante valenza paesaggistica e ambientale, tant'è che in quest'area sono presenti il sito di interesse comunitario (SIC) della Valle del Rio Smiardar, nonché il bosco di Plessiva.

La zona sud invece fa di fatto parte della pianura isontina: in questa zona si trovano tutti gli insediamenti abitati principali. In tale zona il territorio è prevalentemente dedicato alle attività agricole, in gran parte vitivinicole.

Dal punto di vista idrografico, oltre ai fiumi Judrio e Versa, che scorrono rispettivamente sui limiti ovest e est del territorio comunale, non sono presenti altri corsi d'acqua rilevanti.

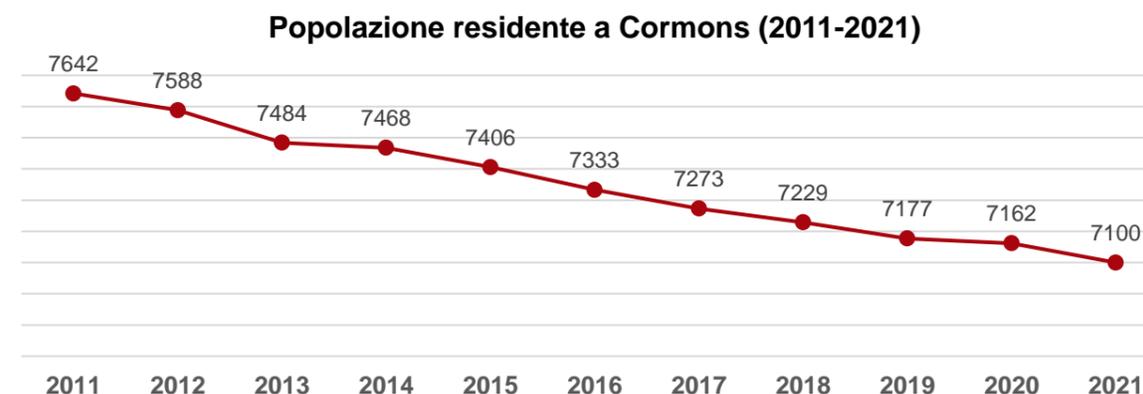
4.3 Popolazione

Nell'ambito dei 15 comuni che componevano l'UTI Collio-Alto Isonzo, quello di Cormons è il 2° per numero di abitanti, dopo il capoluogo Gorizia. Ad eccezione di Gradisca d'Isonzo, che ha una popolazione di poco inferiore a quella di Cormons, gli altri comuni risultano molto più piccoli.

	Pop. 2021	Maschi	Femmine	Superficie km ²	Densità ab./km ²
CORMONS	7.100	3.335	3.765	35,2	201,6
EX UTI COLLIO-ALTO ISONZO	64.395	31.189	33.206	201,7	319,3
PROVINCIA DI GORIZIA	136.809	45.471	47.017	474,7	288,2
REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	1.198.280	583.280	615.473	7.919,0	151,3

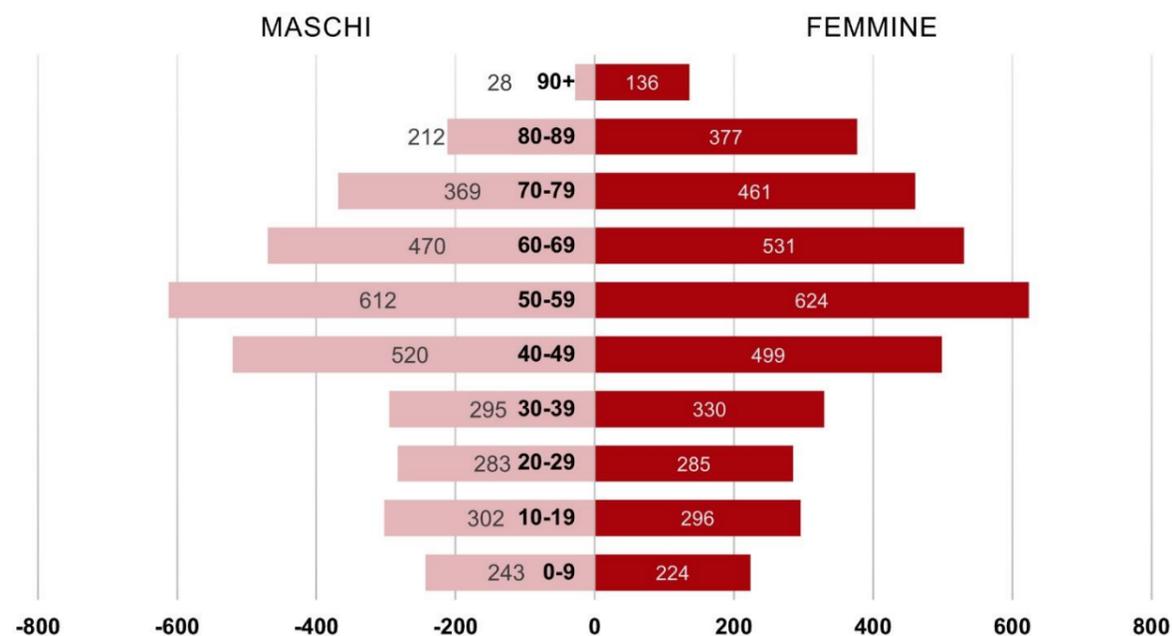
Fonte: dati.istat.it (2021)

Di seguito si riportano i dati utili a descrivere la popolazione comunale, ricavati dalle rilevazioni effettuate dall'Istat. In particolare si segnala la tendenza costantemente negativa nell'evoluzione della popolazione. Nel grafico si riportano infatti i dati dell'ultimo decennio, ma dall'analisi dei dati a disposizione sul portale dell'Istat si evince che la perdita di abitanti è iniziata nel 2009.



Fonte: dati.istat.it (2021)

Età della popolazione (2021)

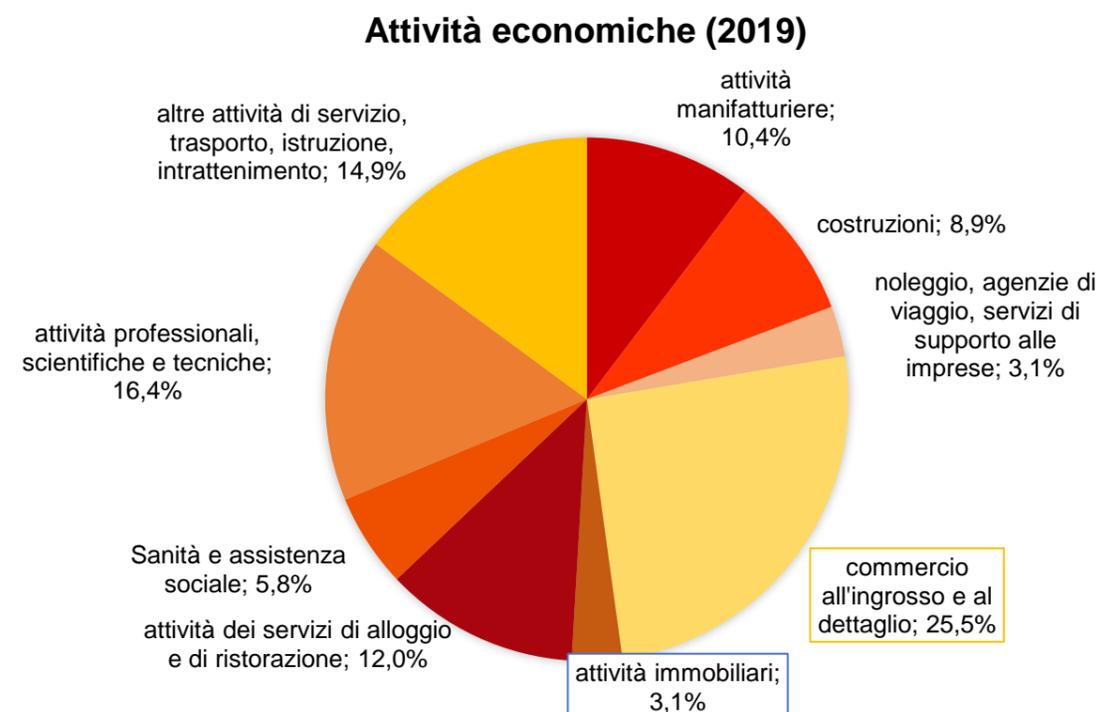


Fonte: dati.istat.it (2021)

In base alla popolazione residente, la fascia di potenziali utilizzatori della bicicletta (dai 5 ai 74 anni) somma quindi a 4.936 persone su 7.100 abitanti, pari al 69,5%.

4.4 Economia locale

La ripartizione delle attività economiche presenti nel comune di Cormons rilevate dall'Istat nel 2019 è sostanzialmente in linea con quella di livello provinciale, con un discostamento massimo dell'1,8% per quanto riguarda le attività manifatturiere e quelle professionali e scientifiche, che risultano presenti in maniera più consistente a Cormons dove sono anche le attività prevalenti.



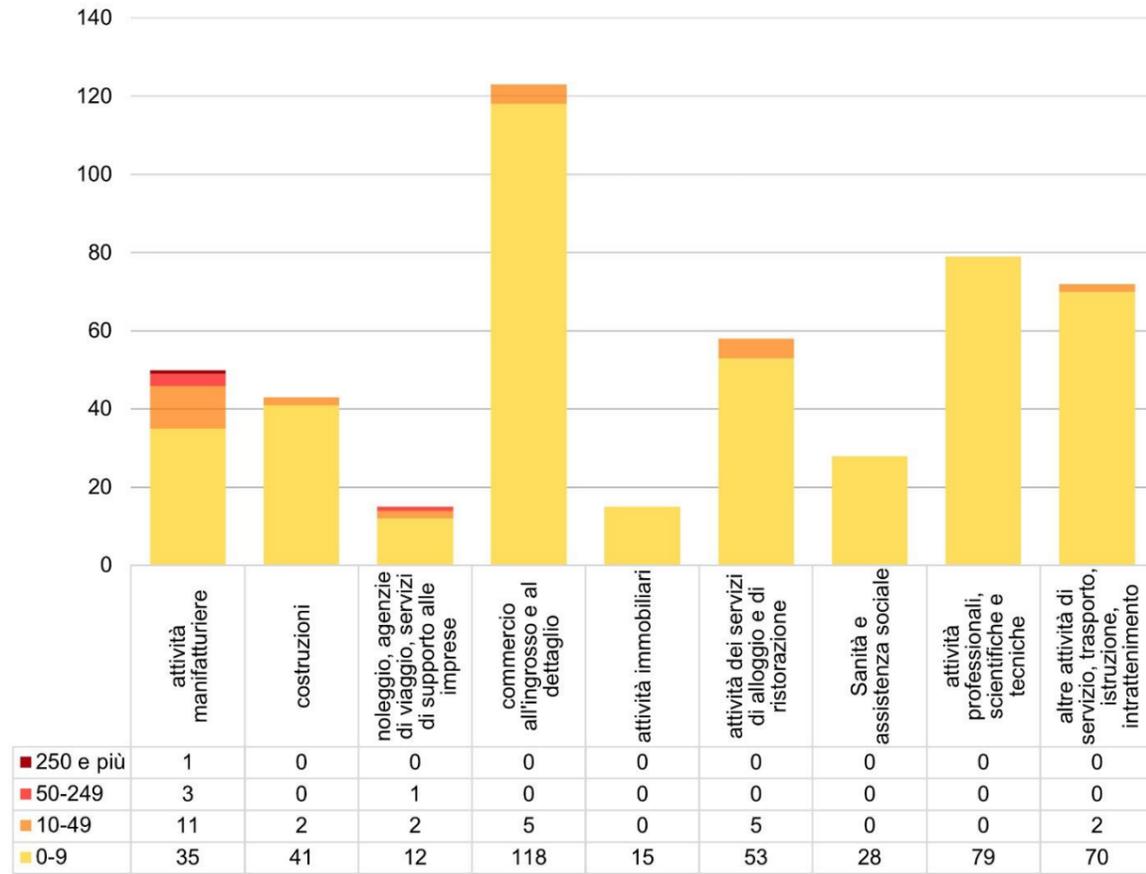
Fonte: dati.istat.it (2021)

Il tessuto economico di Cormons risulta composto, in tutti i settori rilevati, quasi esclusivamente da piccole imprese con meno di 10 addetti. Fa in parte eccezione il solo settore manifatturiero, nel quale sono presenti imprese con un numero più consistente di addetti, tra cui una con più di 250.

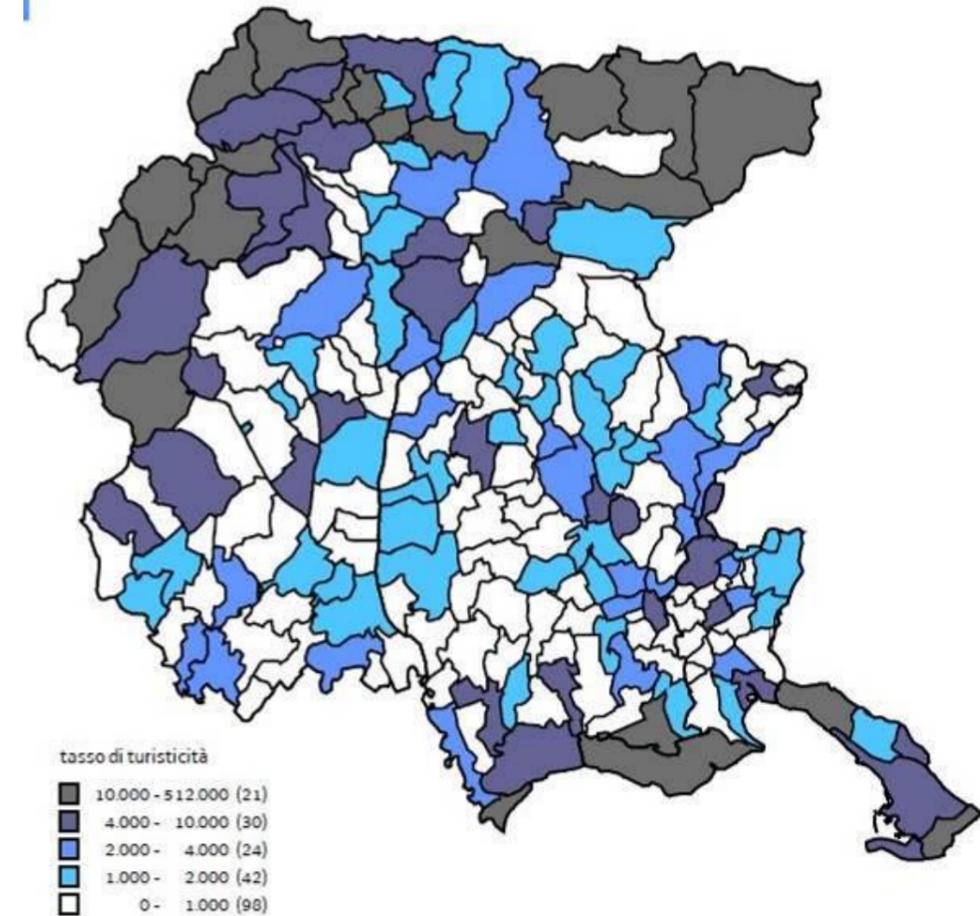
Relativamente alle imprese agricole gli ultimi dati aggiornati a livello comunale risalgono al censimento dell'agricoltura del 2010. I dati evidenziano come il settore agricolo nel comune sia quello più rilevante, con 211 aziende attive, di cui 24 con indirizzo anche zootecnico.

La vocazione delle aziende di questo territorio è prevalentemente vitivinicola, basti pensare che sono 1.043 gli ettari di terreno coltivato a vigna, ovvero un quarto della coltivazione viticola di tutta la provincia di Gorizia, mentre la superficie destinata a seminativi, solitamente ampiamente prevalente nelle zone agricole della pianura friulana, è di 694 ettari coltivata prevalentemente a mais, soia e foraggi.

Imprese per numero di addetti e attività economica (2019)



Fonte: dati.istat.it (2021)



Valori presenze per 1000 residenti

Tasso di turisticità per comune in Friuli Venezia Giulia nel 2019

(fonte Regione aut. Friuli Venezia Giulia, Regione in cifre 2020; dati Webtur e Promoturismo FVG)

4.5 Turismo

Il comune di Cormons è caratterizzato da un elevato tasso di turisticità evidenziato nella mappa riportata di seguito e tratta dall'annuario statistico regionale del 2020.

La città ed il suo territorio è una meta sempre indicata nelle numerose guide turistiche che riguardano la Venezia Giulia e non solo, evidenziando le molteplici opportunità di escursioni sia a piedi che in bicicletta.

In piazza XXIV Maggio è presente un punto informativo di PromoTurismoFVG per promuovere turisticamente l'intera area del Collio.



Pubblicazioni riguardanti Cormons ed il Collio

5 SISTEMA DEI TRASPORTI

5.1 Rete stradale

La rete viaria di connessione sovracomunale che interessa il territorio di Cormons comprende: 4 strade di livello regionale, ovvero la SR 56, la SR 305 con relativa variante, la SR 356 e la SR 409; 3 strade di livello locale dell'ambito territoriale di Gorizia (ex strade provinciali), che sono la SR GO 6, la SR GO 14 e la SR GO 16.

La SR 56 di Gorizia è di fatto la strada con maggiore importanza all'interno del comune, in quanto collega tra loro i due capoluoghi di provincia di Udine e Gorizia, costituendo il collegamento verso la tangenziale sud di Udine e quindi allo svincolo autostradale di Udine sud che consente l'accesso alla A23.

Secondo quanto descritto nel *Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica* (PRITMML), costituisce, assieme alla SS 13 (Conegliano – Pordenone – Udine), l'“asse della pianura friulana”, per il quale il piano sopra descritto prevede il potenziamento in quanto riconosce le infrastrutture come insufficienti a sostenere i livelli di traffico presenti. In particolare per la SR 56 il piano riconosce la necessità di ristrutturare l'infrastruttura al fine di elevare l'indicatore di qualità della circolazione dalla classe D alla C, prevista per tutta la rete stradale di primo livello non assoggettata a pedaggio. A tal fine è stato predisposto uno studio di fattibilità per la riqualificazione di tale strada approvato con DGR n. 235 del 21 febbraio 2020. In tale documento sono previsti una serie di interventi volti a ridurre il più possibile l'interferenza con le strade locali e di distribuzione presenti nel centro abitato di Cormons e a migliorare le intersezioni con altre strade di livello regionale e comunale.

Altra strada di grande importanza è la SR 305 assieme alla variante di recente realizzazione (SR 305 var). Il tracciato storico della SR 305, partendo dalla SR 56 presso il ponte sul fiume Iudrio, raggiungeva il centro di Mariano del Friuli per poi proseguire verso Gradisca d'Isonzo (con accesso all'A34) e Ronchi dei Legionari. La variante della SR 305 invece, sfruttando in parte il sedime dell'ex ferrovia Cormons-Redipuglia, ha evitato il transito dell'abitato di Mariano del F. con un nuovo tracciato posto ad est. Di fatto questo costituisce il percorso principale della SR 305. Si precisa che la realizzazione di tale variante non è stata accompagnata dalla realizzazione di sottopassaggi che avrebbero garantito la continuità di percorrenza delle strade a servizio delle attività agricole, utilizzate peraltro anche per la mobilità ciclabile.

Le altre due strade di livello regionale sono la SR 356 di Cividale, che collega Magnano in Riviera (UD) a Cormons, attraversando il centro abitato di Cividale del Friuli (UD), e che tra l'altro collega anche Cormons alla frazione di Brazzano, e la SR 409 di Plessiva che dal tracciato SR 356 nel centro dell'abitato di Cormons raggiunge il valico di Plessiva fungendo da connessione internazionale con la Slovenia.

Le strade di interesse locale regionale (ex strade provinciali) che interessano il comune di Cormons sono: SR GO 6 e SR GO 16, che nel complesso costituiscono il collegamento tra l'abitato di Cormons e quello di Borgnano per poi proseguire verso il comune di Medea; SR GO 14, che ha la funzione di collegamento tra la SR 356, nella frazione di Brazzano, e il comune di Dolegna del Collio, permettendo tra l'altro di raggiungere il valico di Vencò.

Si elencano di seguito le strade presenti sul territorio secondo la classificazione amministrativa.

Rete stradale di interesse regionale

N.	Denominazione	Tratta
SR 56	di Gorizia	Udine (SS 676) – Gorizia
SR 305	di Redipuglia	Villaorba (SR 305 var) – Ronchi dei Legionari
SR 305 var	variante di Mariano del Friuli	Cormons ponte sul torrente Judrio (SR 56) – Gradisca d'Isonzo rotatoria svincolo autostradale
SR 356	di Cividale	Magnano in Riviera (SS 13) – Cormons (SR 56)
SR 409	di Plessiva	Cormons (SR 356) – Plessiva confine di stato

Rete stradale di interesse locale regionale – Ambito territoriale di Gorizia (ex strade provinciali)

N.	Denominazione	Tratta
SR GO 6 (ex SP 6)	Bivio Angoris - Versa	Bivio Angoris (SR 305 var) – Versa (SR 252)
SR GO 14 (ex SP 14)	Brazzano – Dolegna	Brazzano (SR 356) – Dolegna (SR UD 90)
SR GO 16 (ex SP 16)	Strada di Angoris	Angoris (SR 305 var) – Cormons (SR 56)

Essendo Cormons comune di confine, due sono i valichi di frontiera con la Slovenia.

Denominazione	Infrastruttura	Località raggiungibili
Valico di Plessiva	SR 409	Plessiva, Medana, Casteldobra nel comune di Collio (<i>Brda</i>) [SLO]
Valico di Castelletto Zegla	località Zegla	Zegla, Vipulzano, Medana, Casteldobra nel comune di Collio (<i>Brda</i>) [SLO]

5.2 Rete ferroviaria

Il comune di Cormons è attraversato dalla linea ferroviaria Udine-Trieste, sulla quale è presente una stazione dedicata al servizio di trasporto dei passeggeri a servizio della città e del Collio, meglio descritta nell'apposita scheda dedicata nel documento A-SC.1.

La ferrovia, risalente al 1860, è un'infrastruttura a doppio binario, elettrificata e dedicata al transito di treni merci e passeggeri che mette in collegamento Udine a Trieste attraversando Cormons, Gorizia e Monfalcone dove il tracciato della ferrovia si ricongiunge con quello della linea Venezia-Trieste.

Il tracciato percorre il territorio comunale di Cormons tagliandolo praticamente a metà da nord-ovest a sud-est e dopo aver superato il centro abitato continua in affiancamento alla SR 56.

All'interno dei confini comunali il passaggio da un lato all'altro dell'infrastruttura è possibile in 6 diversi punti. Il tracciato è costruito per la maggior parte del percorso in rilevato, pertanto il passaggio in 4 casi avviene a livello del piano di campagna: a ovest nei pressi della chiesetta di S. Quirino, su una strada funzionale prevalentemente alle attività agricole, a est, su via Gorizia, e in altri due punti che mettono in collegamento via Capriva con la SR 56. Nei pressi della stazione ferroviaria invece è presente un ponte stradale posto a ovest su via Judrio (attualmente chiuso al transito per problemi di sicurezza) ed il sottopassaggio Divisione Julia su viale Friuli.

5.3 Rete ciclabile

Le infrastrutture/itinerari ciclabili realizzati al 31/12/2021 nel territorio del comune di Cormons sono state individuate negli elaborati grafici tavv. A4.1/A4.2 *Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ*.

Queste sono state suddivise in:

- ciclovie di livello internazionale
- ciclovie di livello nazionale
- ciclovie di livello regionale
- itinerari/infrastrutture di livello locale.

Queste ultime sono state a loro volta classificate in base alla loro vocazione prevalente:

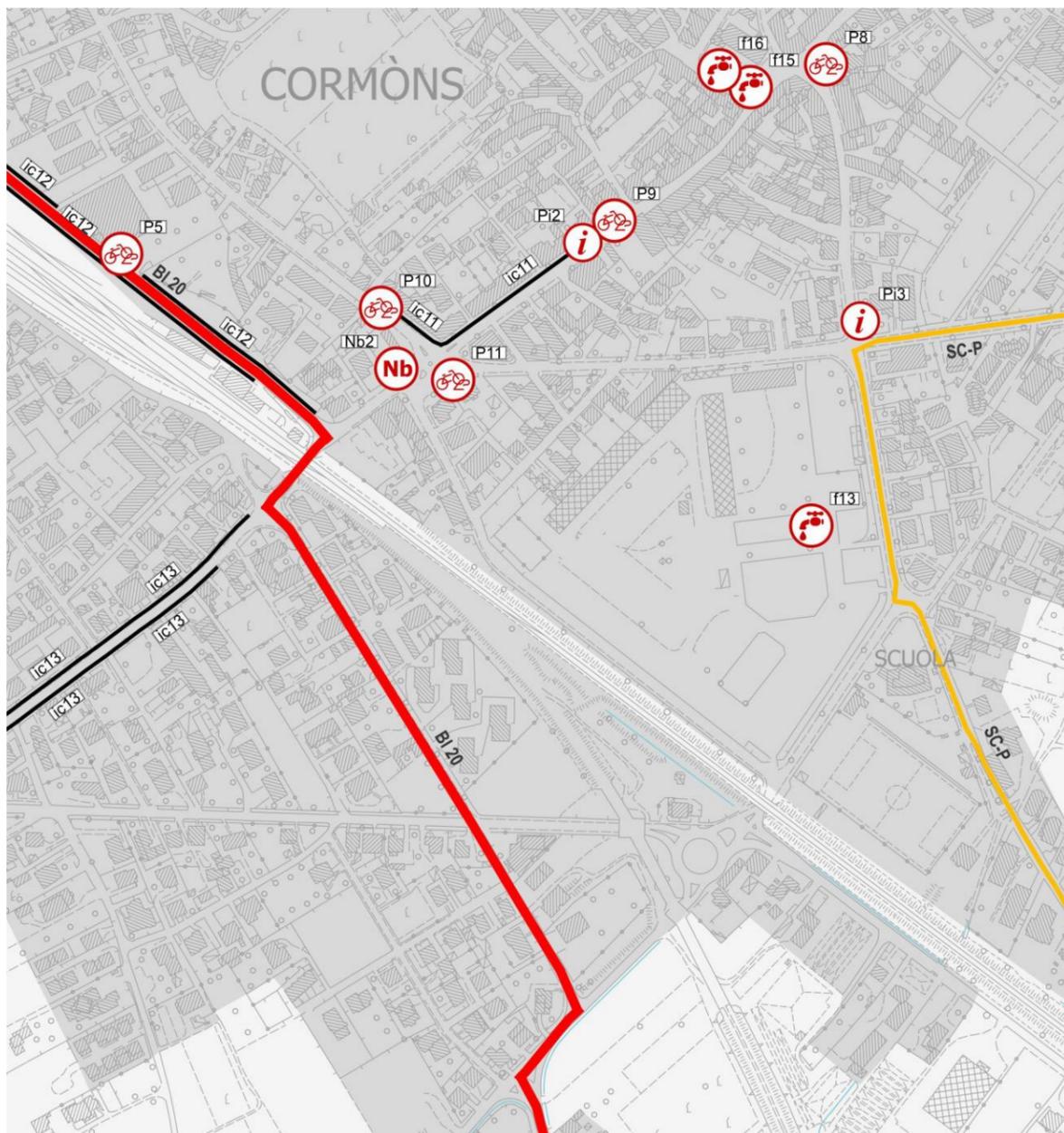
- percorsi ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico
- percorsi/infrastrutture ciclabili di connessione urbana e interurbana.

Sono stati individuati sia i percorsi su infrastruttura dedicata sia gli itinerari ciclabili segnalati sul territorio. A tal proposito si precisa che le tavole dello stato di fatto rappresentano la rete ciclabile così come segnalata e quindi materializzata sul territorio allo stato attuale nonostante questa si possa differenziare a volte dai progetti o dalle mappature su materiale informativo di vario genere.

La caratteristica fondamentale e imprescindibile per il riconoscimento di un itinerario ciclabile è infatti la presenza sul percorso di una segnaletica direzionale dedicata, anche se non completa ad ogni incrocio o a volte meramente indicativa del percorso stesso.

Seguendo tale principio, sono stati identificati sul territorio i percorsi ciclabili esistenti di seguito elencati.

CICLOVIE DI LIVELLO NAZIONALE (BI)		
BI 20	Ciclovie BI 20 AIDA	
CICLOVIE DI LIVELLO REGIONALE (FVG) - RECIR		
FVG 3	Ciclovie FVG 3 Pedemontana e del Collio	
ITINERARI CICLABILI DI LIVELLO LOCALE		
PERCORSI D'INTERESSE TURISTICO E PAESAGGISTICO	SC-P	Slow Collio - itinerario dei paesi
	SC-V	Slow Collio - itinerario di valle
	SC-M	Slow Collio - itinerario di monte
	SC-MQ	Slow Collio - itinerario ciclabile del monte Quarin
	SC-CC	Slow Collio - itinerario ciclabile del colle della Croce
	CVJ	Percorso ciclopedonale B del Versa e Judrio
	GA	Itinerario ciclabile Girangoris
INFRASTRUTTURE CICLABILI DI LIVELLO LOCALE		
PERCORSI DI CONNESSIONE URBANA E INTERURBANA	ic1	Percorso ciclopedonale di via Italia
	ic2	Percorso ciclabile di via Brazzano
	ic3	Percorso ciclopedonale di via Novarie
	ic4	Percorso ciclabile di via Molin Nuovo
	ic5	Percorso ciclopedonale di vicolo Fornace
	ic6	Percorso ciclopedonale di via Battisti
	ic7	Percorso ciclopedonale via Colombar
	ic8	Percorso ciclabile di viale Roma
	ic9	Percorso ciclabile del colle della Croce
	ic10	Percorso ciclabile della Subida
	ic11	Percorso ciclabile di viale Friuli
	ic12	Percorso ciclabile di via De Gasperi
	ic13	Percorso ciclopedonale di via Ara Pacis
	ic14	Percorso ciclopedonale di via Isonzo
	ic15	Percorso ciclopedonale Cormons-Borgnano
	ic16	Percorso ciclabile Angoris-Villaorba



Estratto tav. A4 Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ.

Caso particolare ed unico in zona è il Girangoris: si tratta di un itinerario ciclabile privato ad accesso libero. È un percorso ad anello che inizia e termina presso villa Locatelli, in località Angoris, ed attraversa i terreni della tenuta Angoris. Ad eccezione del tratto interno al giardino della villa, l'itinerario è sempre percorribile.

Nel doc. A-SC.1 SCHEDE ITINERARI/INFRASTRUTTURE CICLABILI, TPL E SERVIZI ESISTENTI vengono riportate le schede descrittive degli itinerari esistenti.

Nell'elaborato tav. A5 Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE SUDDIVISA PER TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI la rete ciclabile esistente è stata suddivisa in tratti omogenei secondo le seguenti categorie:

PERCORSI ESCLUSIVAMENTE CICLABILI

- Pista ciclabile su sede propria monodirezionale/bidirezionale
- Pista ciclabile su corsia riservata monodirezionale/bidirezionale
- Via verde ciclabile

PERCORSI PROMISCUI CICLABILI E PEDONALI

- Percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- Sentiero ciclabile
- Itinerario ciclopedonale (strada F-bis)
- Area pedonale

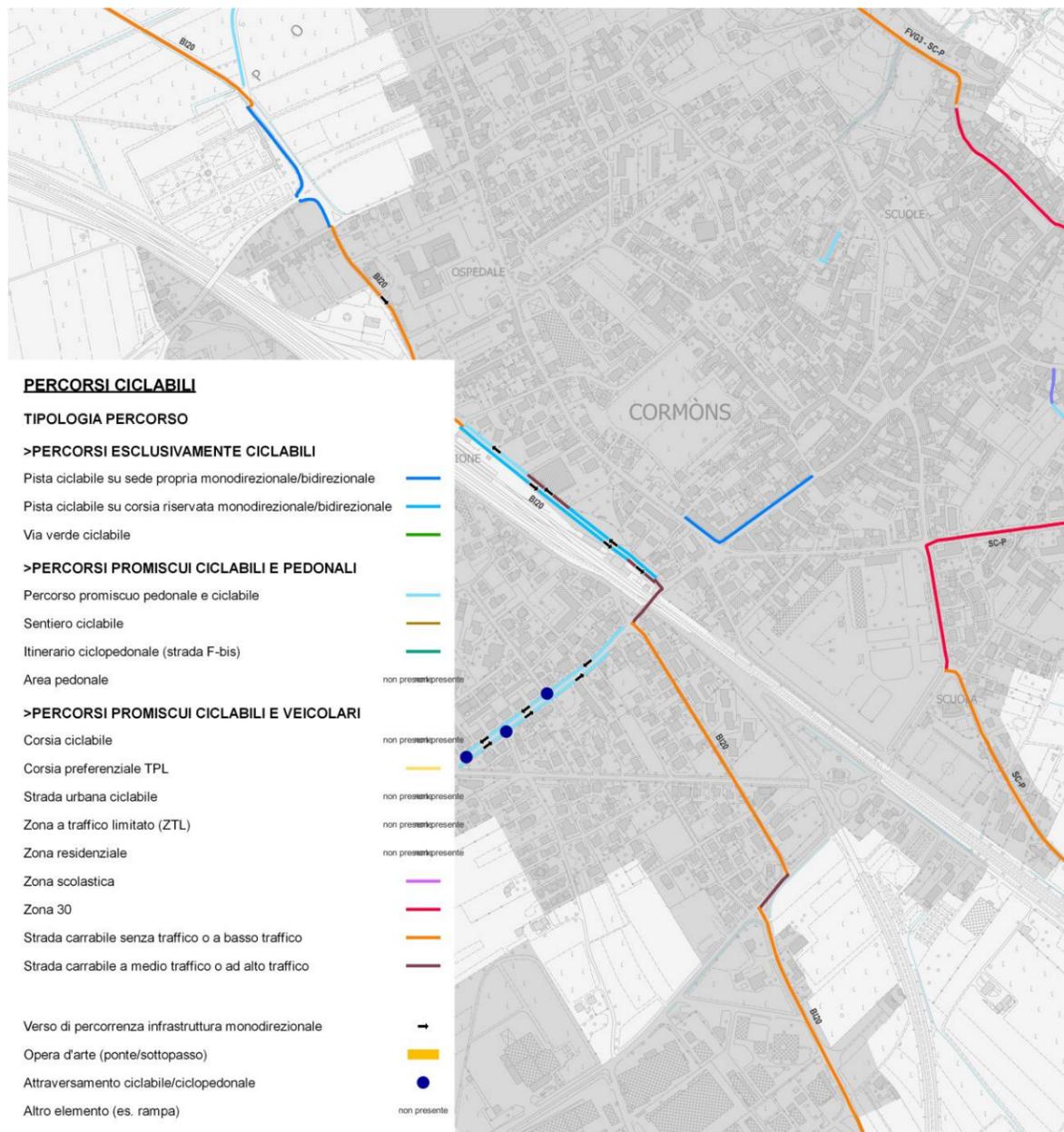
PERCORSI PROMISCUI CICLABILI E VEICOLARI

- Corsia ciclabile
- Strada urbana ciclabile
- Zona a traffico limitato (ZTL)
- Zona residenziale
- Zona scolastica
- Zona 30
- Strada carrabile senza traffico o a basso traffico
- Strada carrabile a medio traffico o ad alto traffico

Infine nelle stesse tavole sono state individuate le opere puntuali per la ciclabilità suddivise in:

- Opera d'arte
- Attraversamento ciclabile/ciclopedonale
- Altro elemento

Si rimanda al doc. AB.1 ABACO TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI, ATTRAVERSAMENTI, OPERE D'ARTE E ALTRI INTERVENTI PER ITINERARI CICLABILI per la descrizione delle varie tipologie possibili.



Estratto tav. A5 Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE SUDDIVISA PER TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI

5.3.1 Segnaletica ciclabile

Sul territorio comunale sono presenti alcuni segnali stradali direzionali, di diversa foggia e tipologia, dedicati agli itinerari ciclabili passanti nell'area.

È presente la segnaletica, installata nell'ambito del progetto *Marketing del Collio* dalla Provincia di Gorizia, relativa alla rete ciclabile Slow Collio con gli itinerari dei paesi, di valle, di monte, del monte Quarin e del colle della Croce. Questa segnaletica è sempre accompagnata dall'indicazione della ciclovia FVG 3 nonostante il vero e proprio tracciato della FVG 3 sia solo uno e nell'area in oggetto corra tra Russiz di Sopra, Monte di Subida, Cormons, Brazzano, Giassico e Molin Nuovo. Limitatamente agli itinerari ciclabili dei paesi, di valle e di monte si segnala che le tabelle non forniscono indicazioni sulla destinazione raggiungibile.

Assieme a questa segnaletica con sfondo marrone, tipologia urbana e di dimensione rettangolare, ne esiste altra precedente, sempre collocata dal medesimo ente provinciale e con finalità direzionale, di forma quadrata su sfondo bianco (serie *A piedi, in bici, a cavallo*). Molte di queste tabelle risultano completamente illeggibili perché sbiadite nel corso del tempo.

A tutto ciò si aggiunge la segnaletica direzionale del percorso ciclopedonale del Versa. In questo caso ci si rifà allo stile già utilizzato per la segnaletica del *Marketing del Collio*, inserendo però, con carattere molto ridotto, anche la località di destinazione.

Totalmente diversa la segnaletica utilizzata per segnalare la ciclovia BI 20 AIDA: si tratta di piccoli segnali adesivi collocati su pali della segnaletica verticale o dell'illuminazione pubblica.

Anche l'itinerario ciclabile Girangoris è dotato di una propria segnaletica direzionale personalizzata, accompagnata da mappe localizzative. Su ogni pannello vi è anche un codice QR che rimanda alla pagina internet dedicata al circuito.

L'eterogeneità, l'incoerenza e la sovrapposizione di sistemi segnaletici progettati autonomamente tra loro ed in tempi diversi provoca confusione per i fruitori degli itinerari ciclabili che non risultano facilmente leggibili sul territorio.

Anche per questo motivo, ma non solo, i percorsi ciclabili esistenti risultano spesso sconnessi tra loro. Il cambio di tipologia di percorso (percorso ciclopedonale in sede propria e percorso promiscuo col traffico veicolare) e la mancanza di un mantenimento dello stesso livello di sicurezza costituiscono ulteriori aspetti che inficiano la riconoscibilità dei percorsi e su cui quindi intervenire con una pianificazione organica.



Segnaletica ciclabile direzionale del prog. *Marketing del Collio*

Segnaletica ciclabile direzionale serie *A piedi, in bici, a cavallo*



Segnaletica ciclabile direzionale e mappa localizzativa dell'itinerario ciclabile Girangoris



Lungo la ciclovía FVG 3, lungo l'itinerario ciclabile del monte Quarín della rete Slow Collio ed in alcuni altri punti strategici del territorio vi sono dei totem in acciaio corten installati a suo tempo dalla Provincia di Gorizia nell'ambito del progetto *Marketing del Collio*. In alcuni casi contengono su un lato una mappa del Collio; la maggior parte delle bacheche risultano però vuote, senza pannelli o mappe.

Segnaletica ciclabile direzionale del percorso ciclopedonale del Versa e Judrio



Totem in località Angoris



Totem presso area verde della fontana del Faet



Totem presso ruderi piazzale Zani lungo salita del monte Quarín



Segnaletica ciclabile direzionale della ciclovía BI 20 AIDA



Totem presso area picnic piazzale Zani lungo salita del monte Quarin



Totem in località Monte



Totem presso Preval

Di recente, nell'ottica della valorizzazione territoriale, alcuni dei totem in acciaio corten presenti lungo gli itinerari ciclabili della rete Slow Collio sono stati utilizzati come indicazione delle tappe degli itinerari narrativi del Collio (*Collio XR*). Si tratta di percorsi turistici da percorrere in bici o a piedi che fanno ausilio della realtà aumentata e della realtà virtuale per far conoscere peculiarità del territorio o semplicemente catturare maggiormente l'attenzione del visitatore. Ogni persona, tramite un'applicazione da installare sul proprio cellulare, può accedere ai contenuti predisposti composti da audio e video. Nello specifico si tratta di 8 diversi racconti per 7 percorsi narrativi.

L'intervento *Collio XR* è stato realizzato grazie al supporto della fondazione Carigo all'interno degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU.

Cormons è il crocevia di quasi la totalità dei percorsi *Collio XR* e nel suo territorio si snodano ben 4 circuiti:

- percorso narrativo 2 *In vino veritas* (reportage, 16,5 km)
- percorso narrativo 4 *Benandànt* (racconto storico, 20 km)
- percorso narrativo 6 *Mamma li turchi* (thriller, 12,5 km)
- percorso narrativo 7 *Memorie di Giacomo Casanova* (racconto biografico, 11,5 km)

Le Fate del Preval

1 Nelle valli del Preval antiche leggende narrano delle fate Vile, custodi della natura, amiche delle piante e degli animali. Un racconto consigliato per i più piccoli.

In Vino Veritas

2 Una giornalista americana a fine Ottocento giunge sul Collio per scoprire la storia dei suoi vitigni e le personalità che hanno contribuito al loro sviluppo.

Collio 2063/ Green Future

3a In un futuro non molto lontano il Collio potrebbe diventare un vero e proprio esempio di sviluppo sostenibile.

Collio 2063/ Dark Future

3b In un futuro non molto lontano i cambiamenti climatici potrebbero mutare profondamente il Collio, fino a sconvolgerlo completamente.

Benandànt

4 Una giovane ispettrice della polizia si trova ad indagare su un caso misterioso da cui affiorano vecchi culti e credenze.

La Prossima Mossa

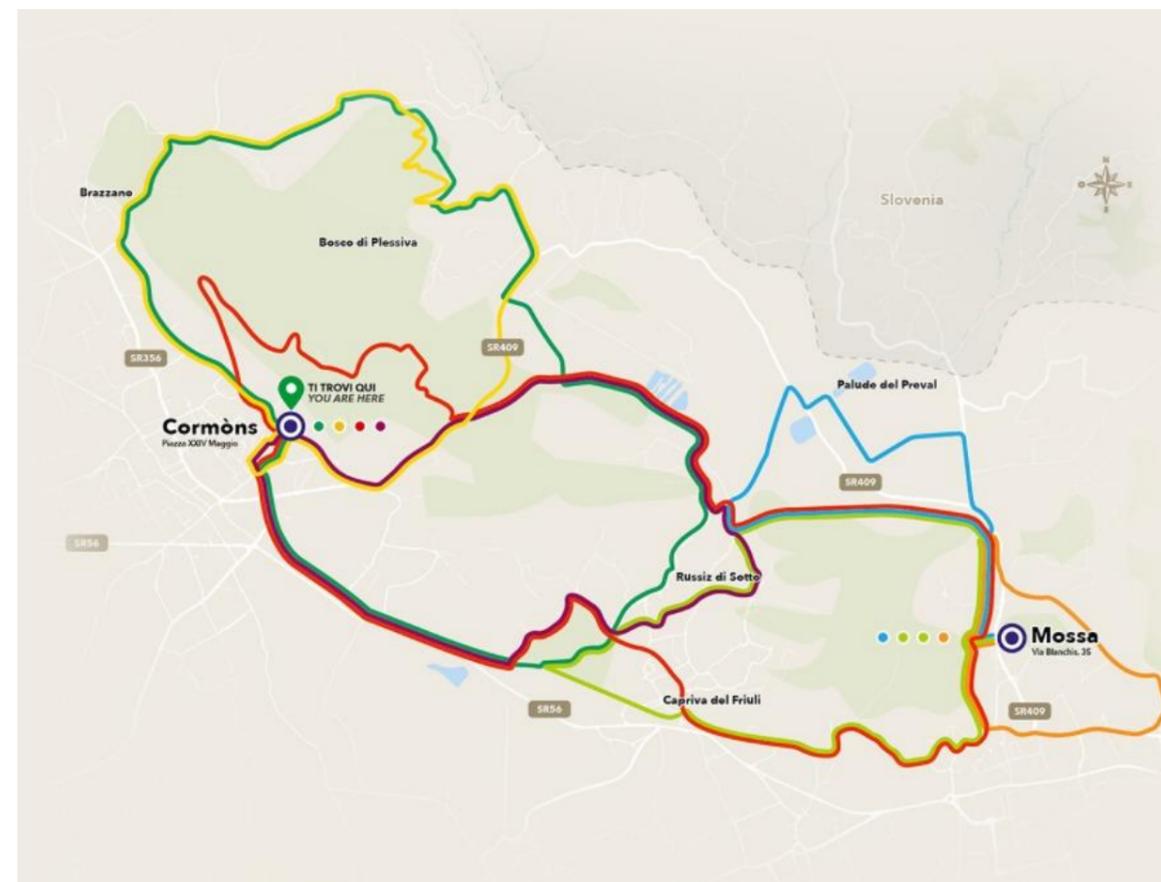
5 Il confine odierno tra Italia e Slovenia che passa sul Collio è stato duramente conteso nelle due guerre mondiali. Qui nel 1942 le brigate partigiane si sono organizzate per combattere l'occupazione tedesca e liberare i territori goriziani.

Mamma li Turchi

6 A metà del Quattrocento orde di turchi, entrano nel Friuli, devastando il Collio. Nel terrore, c'è chi si difende dal ferro ottomano e cade, chi si unisce a loro in cerca di fortuna, chi riesce a scappare o viene rapito.

Memorie di Giacomo Casanova

7 Lasciati gli agi delle eleganti città italiane ed europee, Giacomo Casanova giunge sul Collio nell'autunno del 1773, ospite al castello di Spessa. Rimane colpito dallo splendido paesaggio e dalle ottime pietanze e vini locali.



Mappa dei percorsi di *Collio XR*

6 SISTEMA DELLA VIABILITÀ

L'analisi degli elementi che compongono il sistema della viabilità è prevalentemente rivolta allo sviluppo della ciclabilità diffusa in fase progettuale e per tale motivo si concentra sulle aree urbanizzate del territorio comunale. Tale analisi ha quindi lo scopo di far emergere quali zone necessitano di interventi mirati ad innalzare il livello di protezione nei confronti dei ciclisti in contesti in cui non sia sempre possibile prevedere percorsi dedicati esclusivamente alla mobilità ciclabile.

Il funzionamento del sistema della viabilità di Cormons è stato rappresentato nelle tavole A2, riportando sia la classificazione tecnico-funzionale delle strade, sia tutti quegli elementi che influenzano la circolazione dei veicoli, quali divieti, sensi unici, elementi fisici per la moderazione della velocità e limiti di velocità. A questi si aggiungono altresì gli spazi pubblici dedicati alla sosta dei veicoli.

6.1 Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale

Si è provveduto a classificare la rete stradale in base all'art. 2 del d. lgs. 285/1992 e della direttiva ministeriale 12/04/1995 in modo da descrivere le caratteristiche tipologiche delle strade presenti nel comune.

Le categorie individuate sono in tutto 5:

- Cat. C – Strada extraurbana secondaria:
strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
- Cat. E – Strada interquartiere:
intermedie tra quelle di scorrimento (cat. D) e quelle di quartiere.
- Cat. E – Strada urbana di quartiere:
strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.
- Cat. F – Strada locale interzonale:
intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, quest'ultime anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere. Tale definizione è stata interpretata considerando in questa categoria tutte quelle strade ad unica carreggiata con almeno due corsie a cui manchi uno degli elementi necessari per essere considerata strada di quartiere (marciapiedi, banchine o disposizione dei parcheggi) e che abbia comunque una funzione di collegamento tra zone e non di mera distribuzione, ad esempio all'interno di una lottizzazione.
- Cat. F – Strada locale
strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata, non facente parte degli altri tipi di strade.

6.2 Regolazione della circolazione e moderazione della velocità

I centri abitati di Cormons, Brazzano e Giassico sono dotati di zone 30 istituite con ordinanza n. 89 del 25/10/2019. Tali zone risultano, in quasi tutti i casi, provviste di segnalazione di inizio e fine presso i varchi; tuttavia all'interno di esse, come in tutto il resto del territorio comunale, non sono presenti elementi fisici volti all'effettiva moderazione della velocità (es. restringimenti, attraversamenti pedonali rialzati ecc.). Gli unici elementi presenti sul territorio comunale volti alla moderazione della velocità dei veicoli motorizzati sono costituiti dai rallentatori ottici, che però hanno una funzione di segnalare l'avvicinarsi di una situazione a cui prestare attenzione, come un attraversamento pedonale o un'intersezione, e dai Velobox, con funzione puramente psicologica per i guidatori, in quanto sprovvisti di un dispositivo fisso di rilevamento della velocità. Sono inoltre stati segnalati in tavola i due attraversamenti pedonali semaforizzati posti sulla SR 356.

RETE STRADALE

Classificazione tecnico-funzionale (art. 2, d. lgs. 284/1992 - dir. min. 12/04/1995)

Cat. C - Strada extraurbana secondaria	
Cat. E - Strada interquartiere	
Cat. E - Strada urbana di quartiere	
Cat. F - Strada locale	
Cat. F - Strada locale interzonale	

Regolazione della circolazione e moderazione della velocità

Strada con circolazione a senso unico		
RO. Rallentatore ottico		RO
VB. Velobox per alloggiamento rilevatore mobile di velocità		VB
APS. Attraversamento pedonale semaforizzato		
Segnale inizio zona 30		
Zona 30		

Elementi fisici per la limitazione al transito

C. Catena		C
A. Dissuasore ad "archetto"		A
DV. Dissuasore verticale tipo "paletto"		DV

Limitazioni al transito

A. Strada con divieto di transito generico eccetto frontisti		A
C. Strada con divieto di transito ai mezzi pesanti		C
D. Percorso ciclopedonale		D
C. Varco di accesso a zona con limitazione al transito di mezzi pesanti		C

Spazi pubblici per la sosta dei veicoli

Corsia longitudinale per la sosta gratuita	
Area per la sosta gratuita	

Estratto tav. A2 STATO DI FATTO: SISTEMA DELLA VIABILITÀ – legenda

6.3 Limitazioni al transito

Le limitazioni al transito possono, a seconda della tipologia, favorire o sfavorire la mobilità ciclistica. Tra quelle che la sfavoriscono troviamo i divieti che escludono il passaggio anche ai ciclisti, in quanto ne limitano l'accessibilità. Queste sono indicate in legenda con la lettera A e nel comune di Cormons sono presenti talvolta sul percorso di alcuni itinerari ciclabili. In tal caso si tratta di una dimenticanza dell'aggiunta del pannello integrativo che escluda l'applicazione del divieto di transito ai velocipedi.

Le limitazioni alla circolazione che invece favoriscono la mobilità ciclistica, in quanto contribuiscono a creare un ambiente maggiormente protetto per la circolazione dei ciclisti, sono quelle che proibiscono il transito ai mezzi pesanti e il percorso ciclopedonale. Nel caso specifico di Cormons sono stati rilevati vari varchi, all'interno del centro abitato del capoluogo, di ingresso in zona interdetta a mezzi pesanti e autobus. Tuttavia l'ambito in questo caso non risulta ben definito per cui l'area è comunque accessibile da strade secondarie non provviste di segnaletica. Sono poi presenti singole strade con divieto di transito ai mezzi pesanti.

Il percorso ciclopedonale è invece costituito da una strada la cui intera carreggiata è dedicata al transito di pedoni e ciclisti e il cui transito è vietato a tutti i mezzi motorizzati ad eccezione di quelli autorizzati. Questo tipo di infrastruttura è presente ad esempio per il collegamento ciclopedonale Cormons-Borgnano.

Ad ulteriore protezione delle strade oggetto di limitazione vengono talvolta posti degli elementi dissuasori. Nel comune di Cormons questi elementi non sono presenti in numero consistente ma si segnala comunque che in alcuni casi essi costituiscono una barriera all'utilizzo dell'infrastruttura ciclabile da parte dei velocipedi con dimensioni superiori a quelle della classica bicicletta. Si pensi ad esempio alle bici cargo o alle bici da cicloturismo dotate di borse laterali e/o di carrello.

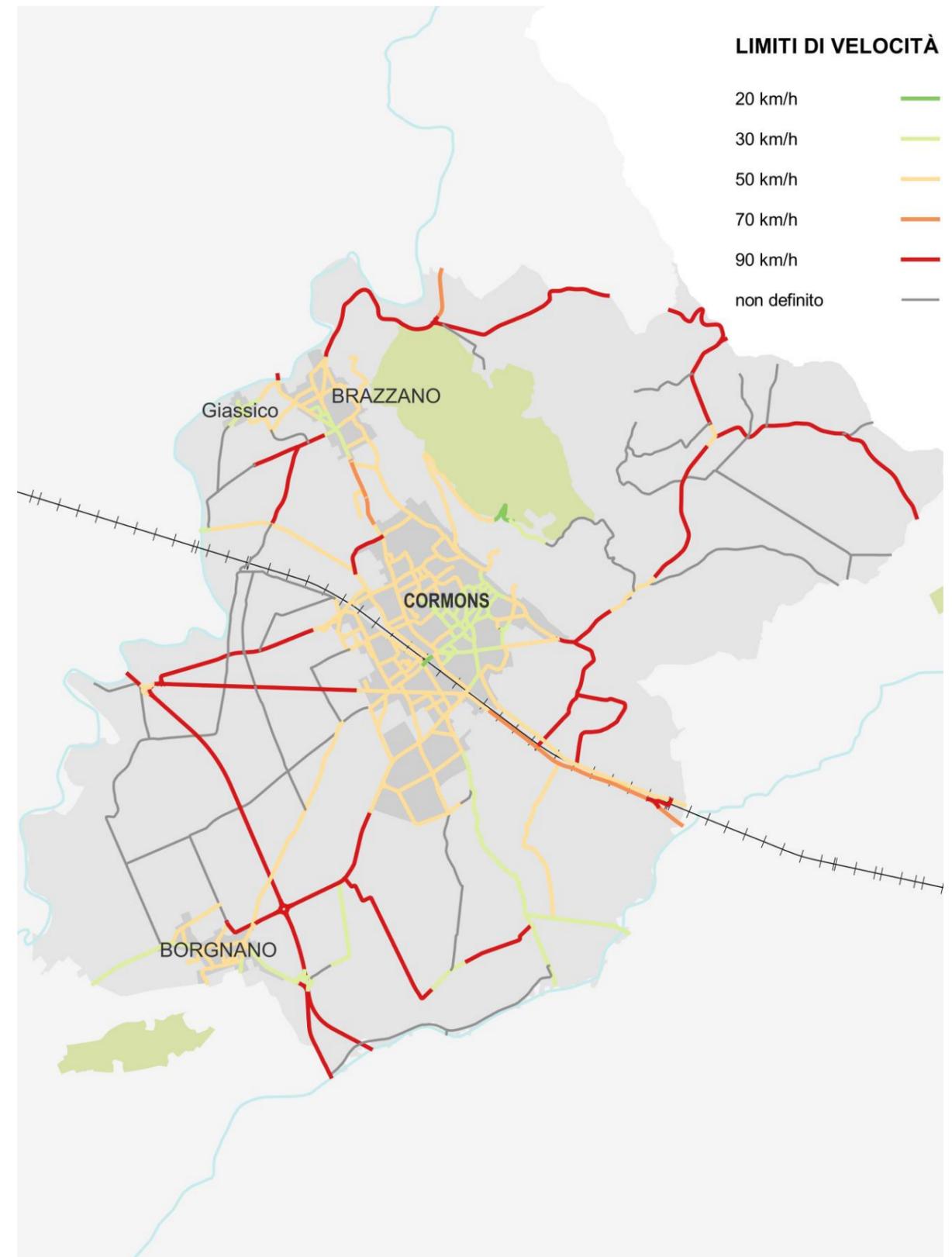


Diagramma limiti di velocità – Estratto tav. A1.s Stato di fatto: SISTEMA DEI TRASPORTI – SCHEMI

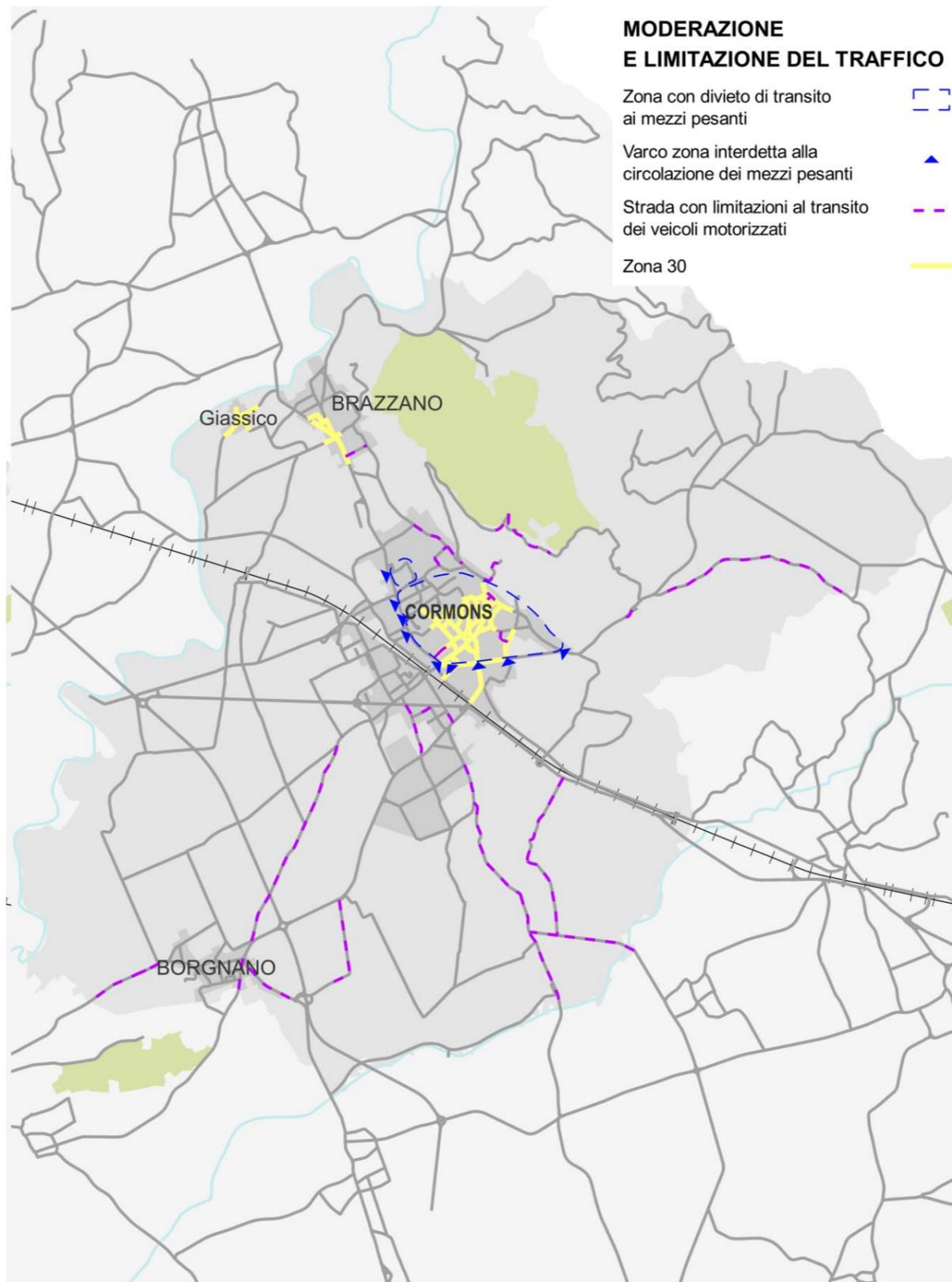


Diagramma moderazione e limitazione del traffico - Estratto tav. A1s *Stato di fatto: SISTEMA DEI TRASPORTI – SCHEMI*

7 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Si rimanda al doc. A-SC.1 SCHEDE ITINERARI/INFRASTRUTTURE CICLABILI, TPL E SERVIZI ESISTENTI per le schede descrittive specifiche.

7.1 Linee automobilistiche

Il territorio di Cormons è servito dalle linee di trasporto pubblico automobilistico extraurbano gestite dalle società APT Gorizia spa e da Arriva Udine spa (ex SAF spa), facenti parte entrambe del consorzio TPL FVG.

Le linee del servizio extraurbano collegano la città di Cormons con le città di Gorizia, Gradisca d'Isonzo, Cividale del Friuli, Palmanova e Grado, nonché con molti centri minori delle province di Gorizia e di Udine. Il collegamento con la località balneare è attivo solo nei soli mesi estivi mentre gli altri tutto l'anno, con alcune linee solo in periodo scolastico. Gli autobus extraurbani possono essere utilizzati anche per raggiungere dal capoluogo le frazioni di Brazzano e di Borgnano, nonché la località di Zegla, e viceversa.

La principale fermata dedicata al trasporto extraurbano è presso la stazione ferroviaria di Cormons. Il polo costituito da stazione ferroviaria ed adiacente fermata autobus è classificato come centro d'interscambio modale regionale (CIMR) di II livello.

Qui effettua capolinea anche il servizio stagionale estivo dedicato al trasporto bici su autobus per raggiungere le principali località dell'Isontino con bici al seguito, tra cui Gorizia, Gradisca d'Isonzo, Monfalcone e Grado.

Delle 19 fermate autobus presenti nel comune, solo una è dotata di parcheggio bici: è quella presso la stazione ferroviaria.

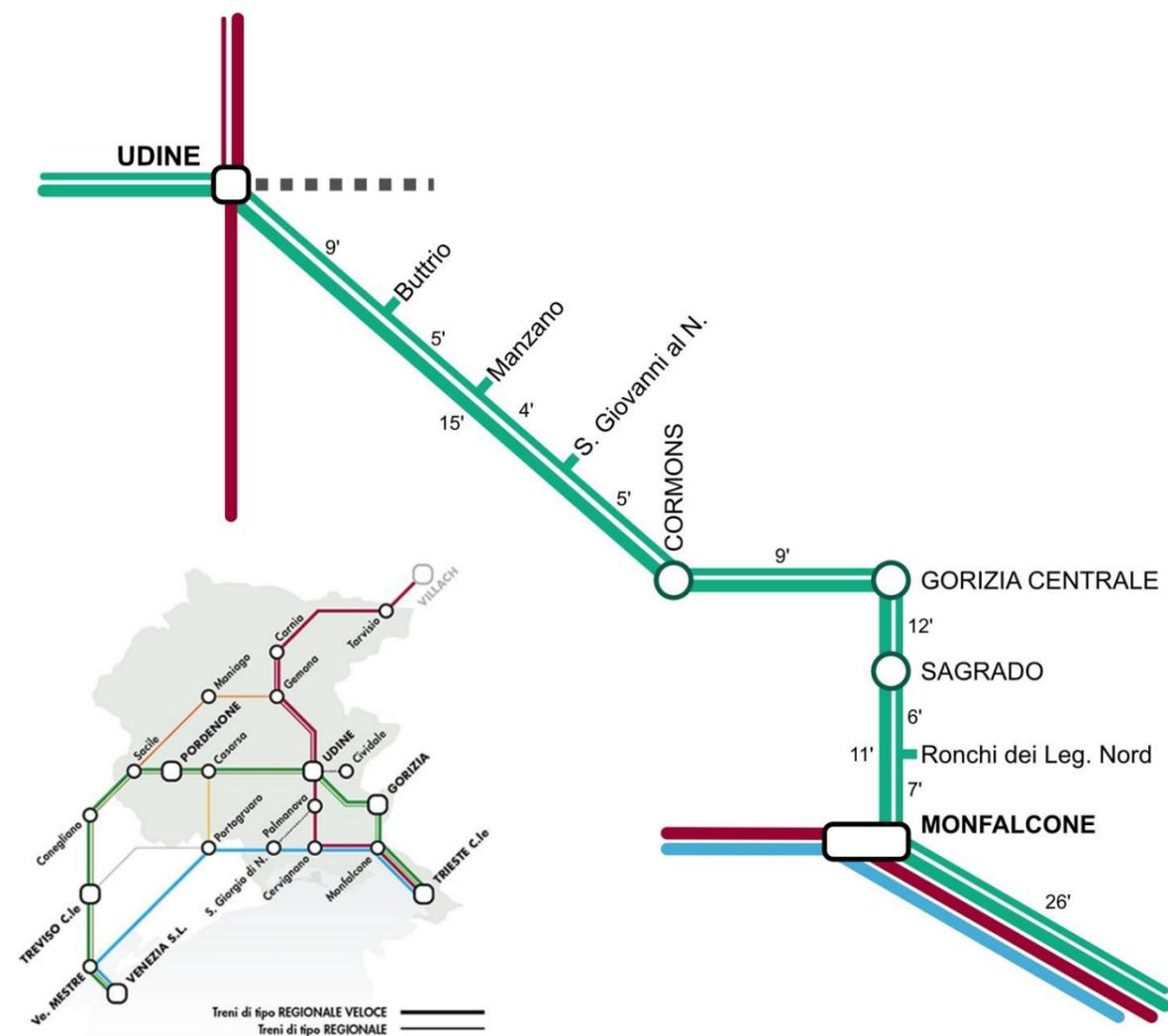
Per maggiori dettagli sulle linee automobilistiche e sulle fermate autobus, si vedano le tabelle riepilogative presenti nel doc. A-SC.1.

7.2 Linee ferroviarie

Sulla linea ferroviaria che attraversa il territorio comunale è presente la stazione di Cormons, nella quale effettuano servizio sia i treni regionali sia i regionali veloci gestiti da Trenitalia delle tratte Trieste-Udine e Trieste-Venezia. Questi effettuano servizio in tutte le stazioni e le fermate attive presenti sulla linea. I collegamenti con Udine e Gorizia risultano comunque abbastanza rapidi essendoci solo 2 fermate intermedie verso Udine e una verso Gorizia. Il tempo di percorrenza è infatti di 18 minuti per raggiungere Udine e di 13 minuti per Gorizia; la stazione di Monfalcone si raggiunge invece in 37 e quella di Trieste in 1 ora e 7 minuti.

Il servizio è attivo dalle 6 del mattino fino a mezzanotte con 15 treni giornalieri in direzione Udine e 13 più un autobus in direzione Trieste. Tutti i treni passeggeri che operano sulla linea sono dotati di portabici.

Come per le linee automobilistiche, ulteriori informazioni sull'operatività di queste linee sono presenti nel doc. A-SC.1. Di seguito si riporta invece lo schema dei collegamenti ferroviari possibili dal comune di Cormons.



Linea ferroviaria Udine-Trieste

8 CENTRI ATTRATTORI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

L'individuazione degli attrattori per la mobilità ciclistica è fondamentale per conoscenza del territorio e la definizione del Biciplan. Gli attrattori devono essere individuati in relazione alla loro attrattività per la mobilità ciclistica attuale e potenziale.

Essi sono stati individuati nelle tavole grafiche di analisi tav. A3 *STATO DI FATTO: CENTRI ATTRATTORI TERRITORIALI*.

Sono stati indicati sia gli attrattori per la mobilità quotidiana più prettamente "utilitaristica" sia gli attrattori per la mobilità cicloturistica e ricreativa.

Nel dettaglio sono stati individuati con colori differenti gli attrattori riconducibili alle seguenti categorie:

- istruzione e formazione
- sport
- spettacoli, ricreazione, cultura e vita comunitaria
- servizi di pubblica utilità
- assistenza e sanità
- commercio
- industria, artigianato e direzionale
- siti d'interesse storico, architettonico, artistico e culturale
- siti d'interesse paesaggistico, naturalistico e ambientale e punti di valorizzazione del territorio
- punti della mobilità

Le categorie omogenee sono state poi suddivise in specifiche tipologie secondo la legenda che si riporta di seguito.

ATTRATTORI

ISTRUZIONE E FORMAZIONE

Asilo nido (3 mesi - 3 anni)	
Scuola dell'infanzia (3-5 anni)	
Scuola primaria (6-10 anni)	
Scuola secondaria di primo grado (11-14 anni)	
Struttura formativa	

SPORT

Campi sportivi all'aperto

Campo da calcio	
Campo da pallacanestro	
Piastra polivalente	
Campo da tennis	
Campo da bocce	
Maneggio	
Campo di tiro con l'arco	

Impianti sportivi coperti

Palestra polivalente	
Palestra scolastica	
Area di pertinenza di impianto sportivo	

SPETTACOLI, RICREAZIONE, CULTURA E VITA COMUNITARIA

Biblioteca/emeroteca	
Teatro/auditorium/sala congressi o conferenze	
Centro civico	
Area festeggiamenti	
Area ludico-ricreativa	
Ricreatorio	
Verde urbano	

SERVIZI DI PUBBLICA UTILITÀ

Municipio	
Ufficio pubblico	
Ufficio postale	
Farmacia	
Cimitero	

ASSISTENZA E SANITÀ

Poliambulatorio	
Residenza per anziani	

COMMERCIO

Strada/area a valenza commerciale	
Mercato settimanale all'aperto	

INDUSTRIA E ARTIGIANATO

Area artigianale/industriale	
------------------------------	--

SITI D'INTERESSE STORICO, ARCHITETTONICO, ARTISTICO E CULTURALE

Edificio religioso	
Edificio civile	
Edificio militare	
Monumento/opera d'arte	
Sito d'interesse storico-culturale generico	
Museo	
Area espositiva	
Archeologia industriale	
Nucleo storico di pregio	

SITI D'INTERESSE PAESAGGISTICO, NATURALISTICO ED AMBIENTALE E PUNTI DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Parco villa	
Elemento d'interesse paesaggistico	
Albero monumentale	
Enoteca	
Zona di interesse paesaggistico	
Zona agricola di interesse paesaggistico	
SIC - Sito Rete Natura 2000	

MOBILITÀ

Stazione/fermata ferroviaria, autostazione o fermata autobus con servizio trasporto bici regolare	
Stazione/fermata ferroviaria, autostazione o fermata autobus con servizio trasporto bici stagionale	
Centro d'interscambio modale regionale (CIMR) di II livello	

Punto d'interscambio tra TPL e bicicletta

Stazione ferroviaria	
Fermata autobus monodirezionale	
Fermata autobus bidirezionale	

Punto d'interscambio tra trasporto privato e bicicletta

Parcheggio auto d'interscambio	non presente
Parcheggio camper	

Percorsi ciclabili

Infrastruttura ciclabile	
Itinerario ciclabile	

Spostamenti in bicicletta

Area compresa nel raggio di 500 m	
Area compresa nel raggio di 1000 m	
Area compresa nel raggio di 1500 m	

I fattori che incidono sull'attrattività per la mobilità ciclistica di un determinato punto d'interesse sono principalmente i seguenti:

- **maggiore o minore necessità/interesse a frequentare/visitare il punto d'interesse;**
- **traffico delle strade che conducono al punto d'interesse** - più traffico c'è sulle strade che conducono al punto o le infrastrutture per la ciclabilità sono carenti/mancanti, minore è l'attrattività ciclistica che esercita;
- **organizzazione della sosta delle biciclette presso il punto d'interesse e loro sicurezza** - se nelle immediate vicinanze del punto la sosta non è ben organizzata (stalli in numero sufficiente e sicuri), oppure esso si trova in un'area/quartiere che non gode di buona fama, l'attrattività ciclistica che esercita cala sensibilmente.
- **distanza tra il punto d'interesse e i frequentatori/visitatori** - maggiore è la distanza e/o l'impegno fisico richiesto per raggiungere il punto rispetto ai luoghi ove risiede o vive la maggior parte della popolazione, minore è l'attrattività ciclistica che esercita.
- **necessità di trasporto di beni da e/o verso il punto d'interesse** - se il punto viene frequentato per portare o prelevare oggetti/beni di un certo peso o volume, la capacità di attrazione ciclistica varia in proporzione diretta rispetto al peso o al volume delle cose da trasportare.
- **orari di accessibilità del punto d'interesse** - se il punto è aperto ad orari non favorevoli all'uso della bicicletta in sicurezza (orari notturni, orari di punta del traffico, periodi particolari, ecc.), la sua capacità di attrazione ne risulta sostanzialmente compromessa.

Ovviamente il Biciplan può e deve incidere sul livello di attrattività dei punti di interesse del territorio, esso infatti si configura come uno strumento di programmazione finalizzato all'incremento della mobilità ciclistica attraverso la predisposizione di una rete di itinerari sovracomunali integrati con quelli di livello regionale e con quelli comunali e la creazione di servizi dedicati accompagnati da una adeguata comunicazione.

10 INTERMODALITÀ MEZZI PUBBLICI + BICICLETTA

10.1 Trasporto con servizio autotrasporto di linea

La fermata autobus della stazione di Cormons è il capolinea della linea "BiciBus" G28B Cormons-Gorizia-Monfalcone-Grado che permette di viaggiare in autobus trasportando la bicicletta. Il servizio è gestito dalla società APT Gorizia spa. La linea bicibus è stagionale nel periodo fine primavera-estate: nel 2021 è stata attiva ogni sabato, domenica e festivi dal 15 maggio al 19 settembre; giornalmente dal 28 giugno al 31 luglio.

Due sono le corse all'andata per Gorizia e Grado e due per il ritorno. Il trasporto della bicicletta sull'autobus è compreso nel prezzo del biglietto di corsa semplice.

Una novità dell'estate 2022 riguarda l'avvio di un servizio di trasporto bici+bus "Hop on hop off Collio tour" a connotazione esclusivamente turistica. Sono previste tre linee autobus che collegano diverse località d'interesse turistico, storico e paesaggistico dell'Isontino e del Cividalese, tutte passanti per Cormons. Il servizio è attivo da giugno ad agosto, dal lunedì al venerdì; in ogni giorno della settimana è attiva solo una delle tre linee. È necessaria una prenotazione tramite internet il giorno precedente al viaggio.



10.2 Trasporto con servizio ferroviario di linea

La stazione ferroviaria di Cormons è la fermata del servizio ferroviario di riferimento per il comune di Cormons. Questa si trova sulla linea ferroviaria Udine-Trieste, sulla quale effettuano servizio treni regionali e regionali veloci attrezzati per il trasporto delle bici a bordo. La stazione si trova nei pressi dell'autostazione presso cui effettua servizio la linea "BiciBus" di cui alla sezione precedente. Il sottopassaggio pedonale d'accesso ai binari ferroviari non è dotato di rampa, ascensore o di un'apposita canaletta per bici, quindi l'intermodalità bici e treno non è facilitata ed agevolata.



11 ANALISI SULL'INCIDENTALITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Acquisire e analizzare i dati relativi al fenomeno dell'incidentalità sul territorio in esame permette di capire quali sono i punti più pericolosi per la convivenza stradale tra ciclisti, pedoni e i veicoli a motori. Questo aspetto appare fondamentale per la formazione del Biciplan, in quanto uno dei suoi obiettivi primari è proprio legato alla riduzione dei fattori di incidentalità.

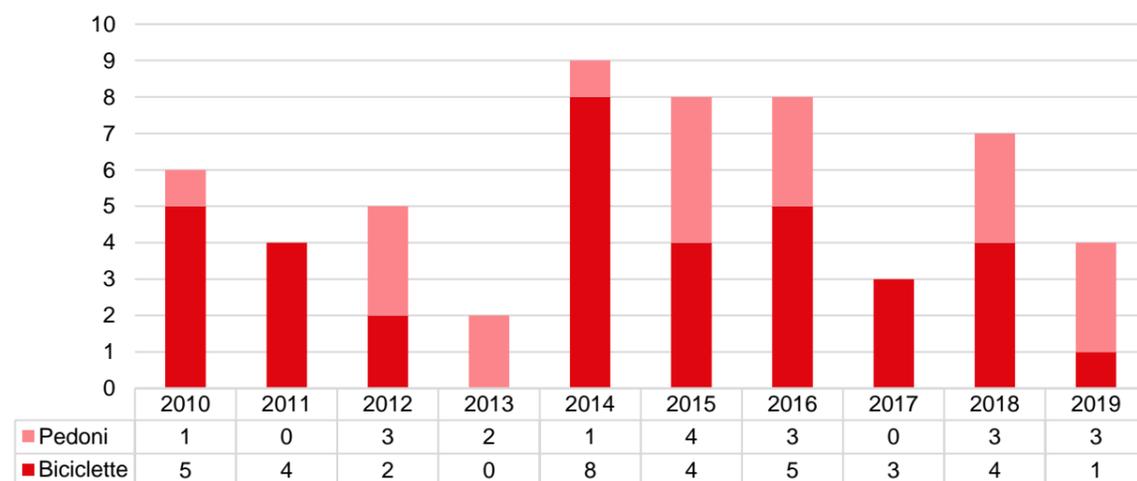
I dati d'incidentalità locale sono stati desunti dal sistema MITRIS, database on line di registrazione degli incidenti stradali a disposizione delle Forze dell'Ordine. In tale database sono riportati tutti i dati relativi a ciascun evento sul quale c'è stato un intervento delle FF.OO., compresa la georeferenziazione del punto dell'incidente, data ora dell'evento, la quantità di persone coinvolte e gli esiti sanitari, il tipo di incidente ecc.

L'Amministrazione regionale ha messo a disposizione i dati contenuti nel database MITRIS relativi agli incidenti stradali avvenuti gli anni tra il 2010 e il 2019.

Dai dati disponibili emerge che nel territorio comunale di Cormons sono avvenuti 56 incidenti con il coinvolgimento di utenti deboli della strada, di questi 36 riguardavano ciclisti e 20 pedoni, mentre non sono presenti casi di incidenti tra ciclisti e pedoni. Tali incidenti hanno provocato un totale di 60 feriti e un morto.

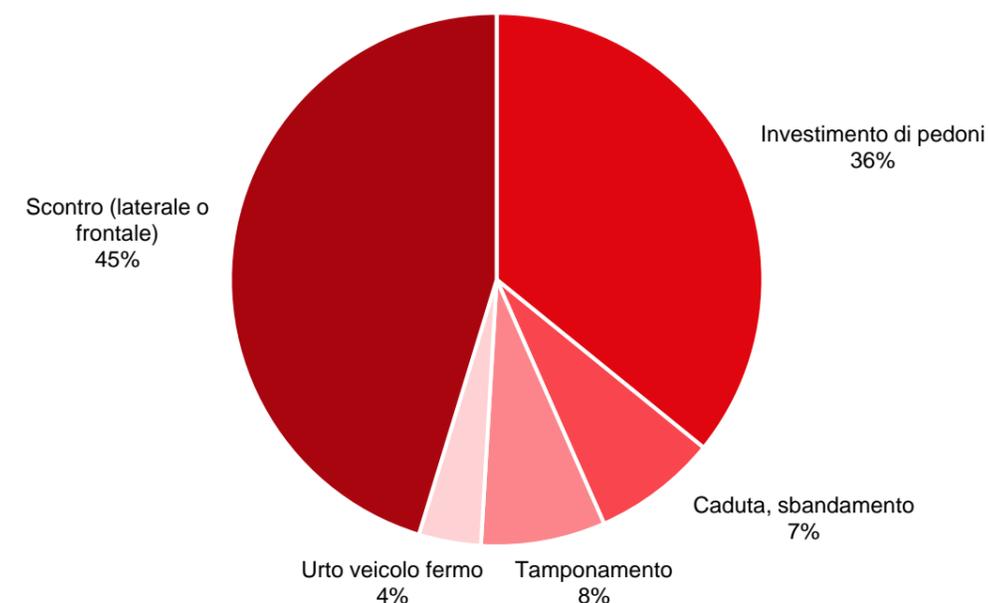
Il verificarsi degli incidenti nel corso degli anni ha avuto un andamento altalenante con un minimo di 2 incidenti nel 2013 e un massimo di 9 nel 2014.

Incidenti 2010-2019



Tutti gli incidenti che coinvolgono i pedoni sono dovuti ad investimento da parte di un autoveicolo, mentre nella maggior parte dei casi gli incidenti con il coinvolgimento delle biciclette sono dovuti allo scontro con altro mezzo di trasporto. In 3 casi vi è stato il coinvolgimento di mezzi pesanti, e in altri 3 di motocicli.

Dinamica dell'incidente



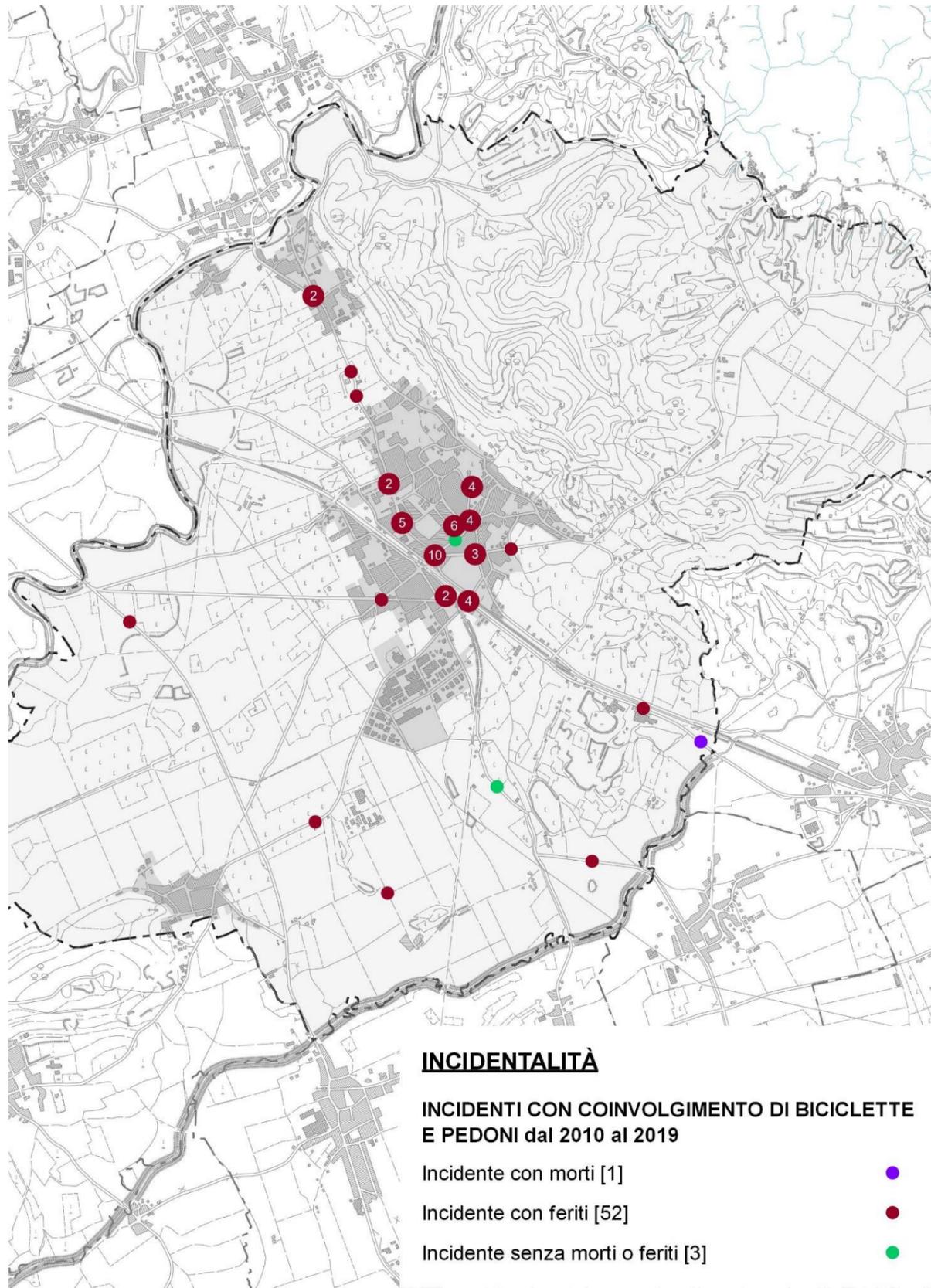
Come evidenziato nella tabella successiva la maggior concentrazione di incidenti, sia per ciclisti sia per pedoni, è avvenuta nel centro abitato di Cormons, di questi poco meno della metà si sono verificati all'interno della Zona 30 istituita dal Comune di Cormons nel 2019. Dato questo che unito al fatto che gli incidenti a Cormons avvengono sempre con coinvolgimento di veicoli motorizzati evidenzia un conflitto molto forte tra autoveicoli da una parte, e ciclisti e pedoni dall'altra, all'interno di uno spazio che dovrebbe teoricamente proteggere quest'ultimi.

Le strade su cui si sono verificati più incidenti sono la SR 356 e la sua prosecuzione verso la Slovenia, ovvero la SR 409 (quest'ultima limitatamente al centro abitato di Cormons). L'intersezione tra queste 2 strade risulta essere l'intersezione più problematica presente a Cormons in corrispondenza della quale si sono verificati 7 incidenti, mentre 3 sono avvenuti nell'intersezione tra la SR 356 e la SR 56.

Per quanto riguarda gli incidenti avvenuti all'esterno dei centri abitati è possibile notare come questi siano avvenuti su tratti stradali pressoché rettilinei e con buona visibilità, pertanto si può ipotizzare che questi si siano verificati a causa della velocità di transito elevata da parte dei mezzi motorizzati.

ZONA	TOTALE	BICI	PEDONI	BICI e PEDONI
Cormons	44	25	19	0
Brazzano	2	2	0	0
Esterno centri abitati	10	9	1	0
Totale	56	36	20	0

Localizzazione degli incidenti 2010-2019



Localizzazione incidenti con coinvolgimento di biciclette e pedoni 2010-2019

12 CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Nel presente paragrafo si è provveduto a illustrare le criticità legate alla modalità ciclistica che sono emerse durante l'analisi della mobilità sul territorio di Cormons.

Nella prima parte sono state descritte le problematiche relative al percorso degli itinerari ciclabili esistenti che attraversano il territorio comunale, mentre nella seconda parte sono state esplicitate le criticità relative alla mobilità ciclistica in generale, suddivise tra quelle relative alla mobilità su sede promiscua e riservata.

Le criticità individuate in questa seconda parte, riportate graficamente nella tavola A6, costituiscono la base per la pianificazione di nuovi itinerari, nuove infrastrutture e per il miglioramento della ciclabilità diffusa.

CRITICITÀ PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

SU VIABILITÀ PROMISCUA

Segnalazione ingresso ambito urbano assente o inefficace	
Varco zona moderata inadeguato	
Varco zona moderata assente	
Configurazione intersezione non ottimale	
Visibilità ridotta	
Tratto stradale con velocità carrabile elevata	
Segnaletica per la limitazione della velocità incoerente	
Moderazione velocità veicolare inefficace	
Tratto stradale con condivisione degli spazi non ottimale	
Tratto stradale con condivisione degli spazi non ottimale su ponte	
Tratto stradale con condivisione degli spazi non ottimale in sottopasso	
Direttrice ciclabile non garantita su strada a senso unico	
Zona cuscinetto mancante	
Spazio per la sosta mancante o inadeguato	
Nodo rilevante per la mobilità ciclistica sprovvisto di informazioni sugli itinerari	

SU VIABILITÀ RISERVATA

Estremo problematico	
Segnaletica incoerente su percorso ciclabile	
Tratto di percorso ciclabile con sedime non regolamentare	
Collegamento mancante	

Estratto tav. A6 STATO DI FATTO: INCIDENTALITÀ E CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA – legenda

Ciclovía nazionale BI 20 Alta Italia da attraversare (AIDA)

Il tracciato della ciclovía BI 20 AIDA all'interno del territorio comunale di Cormons si sviluppa quasi totalmente su infrastrutture promiscue ciclabili e veicolari (oltre l'85% del percorso), delle quali una piccola parte presenta un carico di traffico medio o elevato, mentre le piccole porzioni di percorso esclusivamente ciclabili si trovano in buona parte su infrastrutture che non rispettano le larghezze minime previste dalla legge, quando per ciclovie di questo tipo, che costituiscono la rete portante della mobilità ciclistica a livello nazionale, sarebbe preferibile avere un'infrastruttura con un elevato grado di protezione dei ciclisti e, se in sede propria, con larghezze più ampie rispetto a quelle minime e standard qualitativi più elevati rispetto alle infrastrutture di livello locale.

La gran parte del percorso si trova su strade con basso carico di traffico, che però non presentano elementi di moderazione della velocità e in molti casi hanno un andamento rettilineo che induce i conducenti dei veicoli motorizzati a mantenere delle velocità elevate. Inoltre sono presenti criticità legate all'attraversamento di due strade con alto carico di traffico come la SR 56 e la SR GO 16: quest'ultima in particolare deve essere percorsa per un breve tratto, a causa dell'intersezione sfalsata. La condivisione degli spazi con i veicoli motorizzati risulta problematica anche per quanto riguarda il sottopasso ferroviario di viale Friuli, il quale è dotato di spazi separati dai flussi veicolari riservati ai soli pedoni.

Il tratto di via De Gasperi a senso unico posto tra via Molin Nuovo e la stazione ferroviaria non è dotato di un'infrastruttura ciclabile che permetta ai ciclisti di percorrere tale via anche in senso inverso, costringendo gli utenti a trovare un percorso alternativo non segnalato.

Infine altra criticità è dovuta alla segnaletica del percorso, spesso poco visibile. Tale problematica è accentuata dal fatto che la ciclovía non è provvista di una propria infrastruttura dedicata, portando il percorso della ciclovía ad essere poco riconoscibile.

Ciclovía regionale FVG 3 Pedemontana e del Collio

L'itinerario della ciclovía regionale FVG 3, analogamente alla BI 20, si sviluppa prevalentemente su infrastrutture promiscue ciclabili e veicolari, ad eccezione del tratto che collega Cormons a Capriva del F. che invece si trova su un itinerario ciclopedonale (strada F-bis) e dunque promiscua con i pedoni.

Le strade interessate dal passaggio della ciclovía sono tutte a basso traffico, ma anche in questo caso non sono presenti interventi di moderazione della velocità veicolare.

Più del 13% del percorso si sviluppa su strada bianca, pertanto la percorrenza non risulta agevole per tutti i tipi di biciclette, in particolare per quelle da cicloturismo provviste di borse e carrello. Una piccola porzione della ciclovía transita anche per una piccola parte situata nel centro storico su pavimentazione in acciottolato che risulta altrettanto scomoda per il transito dei ciclisti.

Si riscontrano inoltre criticità legate alla segnaletica del percorso che risulta molto frammentata. Inoltre la segnaletica stradale che individua il tratto di itinerario ciclopedonale non è quella idonea all'individuazione di tale tipo di infrastruttura, oltre a risultare intrinsecamente incoerente.

Slow Collio

La rete Slow Collio è composta da vari itinerari ciclabili che si sviluppano su tutta l'area del Collio. Quelli che interessano il territorio di Cormons sono 5: l'**itinerario dei paesi (SC-P)**, l'**itinerario di valle (SC-V)** e l'**itinerario di monte (SC-M)**, che attraversano vari comuni della zona collinare; l'**itinerario del monte Quarin**

(SC-MQ) e l'**itinerario del colle della Croce (SC-CC)**, che invece presentano un percorso più localizzato e meno esteso. In particolare quello del monte Quarin si trova interamente all'interno del comune di Cormons.

I primi 3 itinerari si sviluppano interamente su strade aperte al traffico veicolare, che però non presentano nessun intervento di moderazione del traffico, nemmeno in corrispondenza dei centri abitati. Analoga situazione si verifica sull'itinerario del monte Quarin che però, nella sua parte più alta, presenta un tratto con transito veicolare limitato ai soli frontisti. Diversamente dagli altri l'itinerario del colle della Croce si sviluppa quasi esclusivamente su strada forestale, assimilabile ad un'infrastruttura dedicata quale la via verde ciclabile.

Questi ultimi due itinerari presentano alcune difficoltà di percorrenza che, sul primo, sono legate alle pendenze non affrontabili con tutti i tipi di biciclette e da tutte le tipologie di utenti, mentre sul secondo riguardano il sedime non pavimentato che comporta difficoltà di percorrenza con alcuni tipi di biciclette.

Sugli itinerari del monte Quarin e del colle della Croce sono presenti segnali di divieto di transito generico che non presentano esclusioni per i velocipedisti: quindi teoricamente non ne permetterebbero il transito, anche se in realtà non è così.

Criticità comune a tutti gli itinerari riguarda la segnaletica che risulta talvolta fuorviante, contenendo anche (erroneamente) sempre il simbolo della ciclovía FVG 3. Inoltre gli itinerari transfrontalieri, come quello Plessiva-Castelletto Zeglo-Vipulzano, sono segnati solo su mappe o su una pubblicazione specifica sui percorsi Slow Collio e non segnalati in loco tramite adeguata segnaletica ciclabile.

Percorso ciclopedonale B del Versa e Judrio (CVJ)

Il territorio comunale di Cormons è interessato dalla diramazione di Borgnano del percorso ciclopedonale B del Versa e Judrio, che interessa la parte sud del comune attraversando il territorio rurale e alcune piccole località.

Il percorso si sviluppa in gran parte su strade aperte al traffico senza alcun intervento fisico per la moderazione della velocità e con pochissime indicazioni che segnalano agli automobilisti la possibile presenza delle biciclette.

Lungo il tracciato è presente un tratto a senso unico su via Bratina, il quale non è dotato di un'infrastruttura ciclabile che permetta la percorrenza nel senso inverso. L'alternativa per chi deve andare nella direzione opposta al senso unico, al momento, è quella di seguire un altro tratto di itinerario allungando il tragitto di alcuni chilometri.

In corrispondenza dello svincolo SR 305 var, in località Villaorba sono presenti 2 criticità particolarmente importanti: la prima riguarda chi proviene da Borgnano, che si trova costretto a dover affrontare la svolta verso Villaorba in curva in salita e con poca visibilità su un'infrastruttura promiscua; la seconda riguarda il sottopasso stradale di superamento della SR 305 var, che risulta essere stretto e sprovvisto di passaggi dedicati esclusivamente a bici e pedoni.

Infine si segnala che, analogamente a quanto già descritto per la FVG 3, il tratto di itinerario ciclopedonale (strada F-bis) che collega Villaorba ad Angoris è provvisto di segnaletica che non è quella idonea all'individuazione di tale tipo di infrastruttura, oltre a risultare intrinsecamente incoerente.

Itinerario ciclabile Girangoris (GA)

L'itinerario si sviluppa in gran parte su strade e terreni privati, che da un lato garantiscono una percorrenza delle biciclette senza il disturbo creato dagli autoveicoli, mentre dall'altro le strade di accesso ai fondi agricoli

possono presentare un fondo sconnesso dovuto al passaggio dei mezzi agricoli, con buche, pozzanghere, fango e durante la stagione primaverile e quella estiva con l'erba alta a centro strada. Motivo per cui il percorso può non essere sempre adatto a tutti i tipi di bici. Altro fattore di pericolosità è costituito dagli attraversamenti sulla SR GO 16, strada con traffico medio-alto, in quanto essi non sono dedicati esclusivamente alle biciclette e quindi non segnalati.

Le tipologie di criticità indicate negli elaborati grafici (tavola A6) sono state descritte nella tabella seguente e corredate da alcune foto di punti critici trovati sul territorio. Per quanto riguarda la ciclabilità diffusa in generale i problemi maggiori che si sono riscontrati riguardano la limitata estensione e la frammentarietà delle infrastrutture esclusivamente ciclabili esistenti, che ne rende poco appetibile l'utilizzo, l'assenza di interventi fisici volti a moderare la velocità, soprattutto in relazione alle zone 30, la presenza di tratti di strada con elevata conflittualità tra ciclisti e automobilisti e la presenza di sensi unici che limitano l'accessibilità alle biciclette.

Criticità mobilità ciclabile in sede promiscua

Segnalazione ingresso in ambito urbano assente o inefficace	La segnalazione di ingresso in un centro abitato, e quindi di inizio del limite di velocità di 50 km/h, non corrisponde ad un cambio netto del paesaggio da extraurbano ad urbano, rendendo maggiormente difficile per gli automobilisti percepire il cambio di contesto e la conseguente necessità di ridurre la velocità.	
Varco zona moderata inadeguato	L'accesso alla zona con velocità moderata è costituito dalla sola segnaletica stradale, senza altri elementi che costituiscano una vera e propria porta d'ingresso alla zona, e che obblighino l'automobilista a rallentare, quali dossi, restringimenti e disassamenti.	
Configurazione intersezione non ottimale	L'intersezione stradale, semplice o a rotonda, risulta pericolosa per il ciclista in quanto quest'ultimo non risulta sufficientemente tutelato. Ne sono un esempio l'attraversamento di una strada caratterizzata da alti livelli di traffico, o l'intersezione in cui il ciclista viene portato a fare un percorso di attraversamento che potenzialmente lo può mettere in pericolo.	

Visibilità ridotta

In corrispondenza di un'intersezione vi sono elementi, quali edifici, recinzioni o vegetazione, che non permettono di vedere con adeguato anticipo l'arrivo dei veicoli a cui il ciclista deve dare precedenza.



Tratto stradale con velocità carrabile elevata

Tratto di strada, anche con limiti di velocità ridotti, che per le sue caratteristiche e per l'assenza di elementi fisici di moderazione della velocità, porta gli automobilisti a mantenere una velocità tale da costituire un pericolo per i ciclisti con cui condividono la sede stradale.



Segnaletica per la limitazione della velocità incoerente

Soprattutto in riferimento alle strade con limite di velocità 30 si è provveduto a segnalare dove il limite è segnalato in un solo senso di marcia.



Moderazione velocità veicolare inefficace

Alla prescrizione di mantenere una velocità ridotta non corrispondono caratteristiche dell'infrastruttura (curve, restringimenti di carreggiata) o elementi fisici per la moderazione della velocità, per cui è possibile per i veicoli mantenere una velocità superiore al limite imposto.



Tratto stradale con condivisione spazi non ottimale

La larghezza della sede stradale è tale che sulla carreggiata possono essere presenti contemporaneamente pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati, creando una situazione di pericolo per gli utenti più deboli in quanto il tratto stradale non è provvisto di elementi fisici per la moderazione della velocità.

Ponte con condivisione spazi non ottimale

Ponte sprovvisto di percorso ciclabile in sede riservata la cui larghezza non permette ai conducenti degli autoveicoli di effettuare la manovra di sorpasso dei ciclisti in modo agevole.



Sottopassaggio con condivisione spazi non ottimale

Il sottopassaggio è sprovvisto di una sede riservata alle biciclette, pertanto il ciclista è obbligato a scegliere se attraversarlo transitando sulla carreggiata assieme agli autoveicoli, oppure utilizzare l'eventuale passaggio pedonale portando la bicicletta a mano.



Direttrice ciclabile non garantita a causa di senso unico

Strada a senso unico non dotata di corsia ciclabile che permetta di percorrere la strada in senso contrario rispetto a quello degli autoveicoli. Tali strade costringono il ciclista a seguire lo stesso itinerario degli autoveicoli ma con tempistiche inevitabilmente più lunghe.



Zona cuscinetto mancante

L'uscita di una scuola, di una palestra o di una struttura dedicata ai bambini, si trova a diretto contatto con il traffico veicolare. Lo spazio pedonale antistante la struttura risulta di dimensioni non adeguate ad ospitare l'affollamento di persone, a piedi e in bicicletta, che si crea durante gli orari di entrata e di uscita.



Spazio per la sosta mancante o inadeguato

Presso un attrattore o una fermata importante del trasporto pubblico non è presente uno spazio dotato di rastrelliera per il posteggio delle biciclette oppure lo spazio è presente ma non possiede le caratteristiche adeguate alle reali necessità dell'area. Può essere ad esempio sottodimensionato o sprovvisto di copertura.



Nodo rilevante per la mobilità ciclistica sprovvisto di informazioni sugli itinerari	In presenza di un nodo rilevante per la mobilità ciclistica, come ad esempio il punto di interscambio tra bici e mezzo di trasporto pubblico, non è dotato di apposita segnaletica o cartellonistica volta a informare il ciclista sul fatto di poter utilizzare gli itinerari.
---	---

Criticità mobilità ciclabile in sede riservata

Estremo problematico	L'infrastruttura ciclopedonale termina in uno spazio inadeguato con caratteristiche o elementi che possono mettere in difficoltà il ciclista, come ad esempio un attraversamento pericoloso, un'immissione improvvisa sulla carreggiata o la presenza di elementi dissuasori.	
Segnaletica incoerente su percorso ciclabile o pedonale	Il percorso è provvisto di segnaletica stradale non coerente con il tipo di infrastruttura, o presenta segnali tra loro in contrasto, o vi sono segnali che vietano il transito delle biciclette pur trovandosi su un itinerario ciclabile provvisto tra l'altro di apposita segnaletica di direzione.	
Sedime non regolamentare	L'infrastruttura non è stata realizzata secondo le norme del codice della strada. Può ad esempio mancare un elemento di separazione dalla carreggiata nel caso di infrastruttura bidirezionale, o monodirezionale posta in senso contrario a quello degli autoveicoli, oppure non avere dimensioni idonee, o contenere elementi di disturbo al transito del ciclista, come pali, tombini o caditoie posizionati in modo non idoneo.	

Collegamento mancante

Porzione di infrastruttura ciclabile mancante necessaria a connettere due tratti di un'infrastruttura esistente, di un itinerario esistente o potenziale.



13 ANALISI DELLA DOMANDA DI TRASPORTO E RACCOLTA DATI SULLA MOBILITÀ

Per il piano della mobilità ciclistica comunale (biciplan), nella parte di analisi (come indicato dalla L.R. 8/2018), è prevista anche una raccolta di dati che ci possano fornire un quadro generale della situazione sulla mobilità ciclistica nel comune, oltre che della domanda potenziale.

13.1 Flussi di pendolarismo

In questo quadro è anche importante conoscere il volume dei flussi di persone residenti nel comune che si muovono giornalmente nella logica del pendolarismo casa-lavoro e casa-scuola, nonché conoscere quale mezzo decidono di utilizzare per tali spostamenti. Questo porta ad avere anche un quadro dell'effettivo utilizzo delle due ruote in relazione agli altri mezzi di trasporto per questi tragitti: una ripartizione modale degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

I dati in esame sulla mobilità provengono dal censimento generale 2001 condotto dall'Istat.

A Cormons la tendenza generale a doversi spostare per motivi di studio e lavoro è incrementata leggermente nei decenni. Nell'arco del ventennio 1991-2011 rispetto alla composizione di questa percentuale si è invece registrato un incremento nel primo decennio della mobilità con mezzo privato (auto/motoveicolo) e una successiva lieve diminuzione nel decennio successivo.

Stesso dicasi per la mobilità lenta che vede un incremento di 3,6 punti percentuali nel decennio 2001-2011.

Gli spostamenti casa-scuola registrano in generale una flessione mentre risultano in aumento quelli casa-lavoro.

Rispetto alla ripartizione modale degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola (sia nel comune che fuori comune), oltre la metà della popolazione (68,9%) sceglie l'auto o motoveicolo per il proprio tragitto; segue la modalità a piedi o in bicicletta (15,4%) ed in minor misura l'uso di un mezzo del trasporto pubblico (11,7%). Queste percentuali risultano in linea con la media in Friuli Venezia Giulia ed in Italia anche se gli spostamenti in bicicletta ed a piedi e con mezzo pubblico hanno percentuali leggermente inferiori rispetto alla situazione regionale e nazionale.

A Cormons ben l'84,1% degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola hanno una durata al di sotto dei 30 minuti (mobilità breve) e la maggior parte si effettuano con mezzi privati motorizzati. La possibilità di trasferire quindi almeno una quota di questi spostamenti sulla mobilità ciclistica, anche a pedalata assistita ("elettrica"), è quindi ipotizzabile con giuste politiche ed interventi. È questo quindi un obiettivo che il piano della mobilità ciclistica comunale si pone e che avrà poi necessità di essere perseguito con la necessaria attenzione per concretizzarsi.

Si riportano i dati sul flusso di pendolarismo per lavoro e studio nel comune di Cormons. Di seguito in breve gli indicatori in uso.

Indicatori generici (rispetto all'intera popolazione 0-64 anni residente)

Pendolarismo

Indicatore	Tipologia spostamento	Destinazione
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	spostamenti casa-lavoro	nel comune
	+	+
	spostamenti casa-scuola	fuori comune

Pendolarismo Cormons→altro comune

Indicatore	Tipologia spostamento	Destinazione
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	spostamenti casa-lavoro	fuori comune
	+	
	spostamenti casa scuola	

Indicatori specifici (rispetto alla popolazione residente che si sposta per lavoro o studio)

Pendolarismo Cormons→altro comune per tipo

Indicatore	Tipologia spostamento	Destinazione
Mobilità occupazione	spostamenti casa-lavoro	fuori comune
Mobilità studentesca	spostamenti casa-scuola	fuori comune

Ripartizione modale pendolarismo

Indicatore	Tipologia spostamento	Destinazione
Mobilità privata	spostamenti casa-lavoro	nel comune
	+	+
	spostamenti casa-scuola	fuori comune
Mobilità pubblica	spostamenti casa-lavoro	nel comune
	+	+
	spostamenti casa-scuola	fuori comune
Mobilità lenta	spostamenti casa-lavoro	nel comune
	+	+
	spostamenti casa-scuola	fuori comune

Durata viaggio

Indicatore	Tipologia spostamento	Destinazione
Mobilità breve (<30 min.)	spostamenti casa-lavoro	nel comune
	+	+
	spostamenti casa-scuola	fuori comune
Mobilità lunga (>60 min.)	spostamenti casa-lavoro	nel comune
	+	+
	spostamenti casa-scuola	fuori comune

66,1 %

Mobilità per lavoro o studio (spostamenti casa-lavoro + casa-scuola)



68,9% Mobilità per lavoro o studio con mezzo privato (auto o motoveicolo)



11,7% Mobilità per lavoro o studio con mezzo pubblico (treno, autobus, metro)



15,4% Mobilità per lavoro o studio a piedi o in bicicletta

Comune di CORMONS

(anno 2011, fonte Istat, ottomilacensus.istat.it)

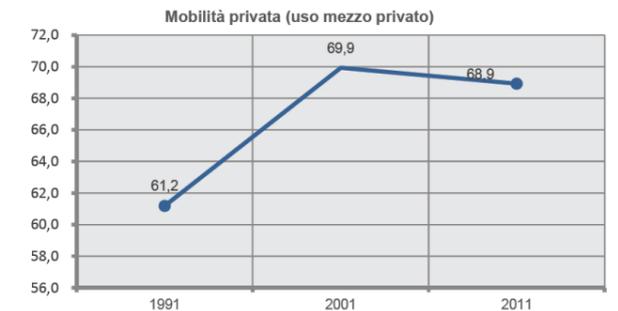
Ripartizione modale spostamenti casa-lavoro + casa-scuola

INDICATORI AI CONFINI DEL 2011

Indicatore	1991	2001	2011
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	62,8	61,7	66,1
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	29,3	34,0	38,0
Mobilità occupazionale	101,4	146,8	179,3
Mobilità studentesca	61,8	78,9	68,2
Mobilità privata (uso mezzo privato)	61,2	69,9	68,9
Mobilità pubblica (uso mezzo collettivo)	11,8	11,0	11,7
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	20,7	11,8	15,4
Mobilità breve	90,5	86,1	84,1
Mobilità lunga	1,7	1,5	2,3

CONFRONTI TERRITORIALI AL 2011

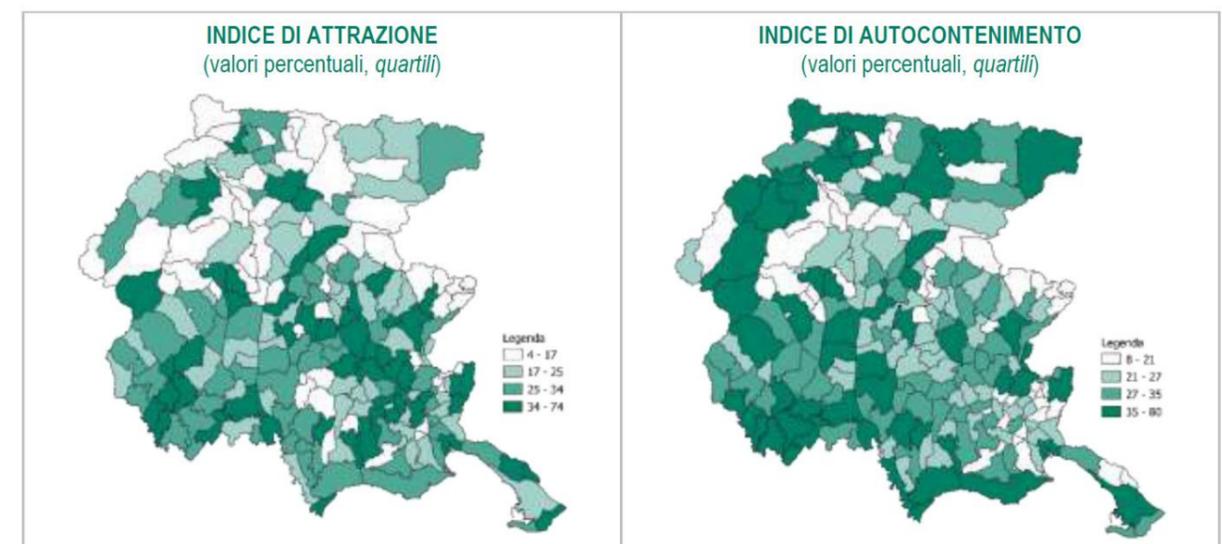
Indicatore	Cormons	Friuli-Venezia Giulia	Italia
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	66,1	66,6	61,4
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	38,0	31,6	24,2
Mobilità occupazionale	179,3	116,3	85,7
Mobilità studentesca	68,2	46,5	35,2
Mobilità privata (uso mezzo privato)	68,9	67,6	64,3
Mobilità pubblica (uso mezzo collettivo)	11,7	12,4	13,4
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	15,4	16,4	19,1
Mobilità breve	84,1	86,4	81,4
Mobilità lunga	2,3	2,8	5,0



	1991	2001	2011
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	62,8 %	61,7 %	66,1 %
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	29,3 %	34,0 %	38,0 %
Mobilità privata (auto) per lavoro o studio	61,2 %	69,9 %	68,9 %
Mobilità pubblica (uso del mezzo pubblico) per lavoro o studio	11,8 %	11,0 %	11,7 %
Mobilità lenta (a piedi o bicicletta) per lavoro o studio	20,7 %	11,8 %	15,4 %
Mobilità breve per lavoro o studio	90,5 %	86,1 %	84,1 %

Inoltre si riportano da fonte Istat 2015 l'indice di attrazione e di autocontenimento che danno una fotografia dei flussi di pendolarismo del Comune di Cormons.

Indice di attrazione	Flussi in entrata in un certo territorio per motivi di studio o lavoro / (Flussi in entrata nel territorio per motivi di studio o lavoro + Flussi in uscita dal territorio per motivi di studio o lavoro + Residenti che lavorano o studiano nel territorio) * 100.	32,38
Indice di autocontenimento	Residenti che lavorano o studiano nel comune / (Flussi in uscita dal comune per motivi di studio o lavoro + Residenti che lavorano o studiano nel comune) * 100.	38,33



Fonte: Istat, Sistema informativo AR.CHI.M.E.DE

Specifiche indicatori Istat sulla mobilità – spostamenti quotidiani

- **Mobilità giornaliera per studio o lavoro**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dall'alloggio di dimora abituale per recarsi al luogo di lavoro o di studio e la popolazione residente di età fino a 64 anni.
Guida alla lettura: l'indicatore misura i flussi giornalieri di mobilità per motivi di lavoro e di studio, ovvero gli occupati e gli studenti che giornalmente si recano al luogo di lavoro o di studio e fanno rientro al proprio alloggio di dimora abituale.
- **Mobilità fuori comune per studio o lavoro**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio fuori dal comune di dimora abituale e la popolazione residente di età fino a 64 anni.
Guida alla lettura: l'indicatore fornisce una misura dei flussi di pendolarismo giornalieri in uscita dal territorio comunale. Gli spostamenti extracomune comprendono i movimenti verso l'estero.
- **Mobilità occupazionale**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro fuori dal comune di dimora abituale e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro all'interno del comune di dimora abituale.
Guida alla lettura: l'indicatore fornisce una misura dei flussi di pendolarismo giornaliero in uscita dal comune di residenza per raggiungere il luogo di lavoro. Valori dell'indice superiori a 100 esprimono una maggiore diffusione della mobilità giornaliera extra comunale per motivi di lavoro e indirettamente esprimono una minore capacità del territorio d'interesse di far fronte alla propria domanda di lavoro. Nella modalità fuori comune sono compresi gli spostamenti verso comuni diversi da quello di dimora abituale e verso l'estero.
- **Mobilità studentesca**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di studio fuori dal comune di dimora abituale e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di studio all'interno del comune di dimora abituale.
Guida alla lettura: l'indicatore misura i flussi di pendolarismo giornaliero in uscita dal comune di dimora abituale per raggiungere il luogo di studio. Valori dell'indice maggiori a 100 esprimono una minore mobilità intra comunale per motivi di studio e segnalano in modo indiretto una minore propensione del territorio d'interesse a soddisfare la domanda interna di istruzione e formazione.
- **Mobilità privata (uso mezzo privato)**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio ed utilizza un mezzo privato a motore (autoveicolo o motoveicolo) e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio.
Guida alla lettura: l'incidenza degli occupati e degli studenti che si spostano giornalmente con i mezzi privati misura la diffusione di forme di mobilità basate sull'utilizzo del mezzo privato a quattro o due ruote. Il mezzo di trasporto cui si fa riferimento è quello impiegato per compiere il tratto più lungo, in termini di distanza, del tragitto dal proprio alloggio di dimora abituale al luogo di studio o di lavoro.
- **Mobilità pubblica (uso mezzo collettivo)**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio e utilizza mezzi di trasporto collettivi (treno, autobus, metropolitana) e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio.
Guida alla lettura: l'incidenza percentuale degli occupati e degli studenti che si spostano giornalmente con i mezzi pubblici misura la diffusione di forme di mobilità pendolare che poggiano sul sistema del

trasporto collettivo (treno, autobus, metropolitana). Il mezzo di trasporto cui si fa riferimento è quello impiegato per compiere il tratto più lungo, in termini di distanza, del tragitto dal proprio alloggio di dimora abituale al luogo di studio o di lavoro.

- **Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio e va a piedi o in bicicletta e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio.
Guida alla lettura: l'incidenza percentuale degli occupati e degli studenti che si spostano giornalmente dall'alloggio di dimora abituale a piedi o in bicicletta misura la diffusione di forme di mobilità sostenibile come quella pedonale e ciclabile. Il mezzo di trasporto cui si fa riferimento è quello impiegato per compiere il tratto più lungo, in termini di distanza, del tragitto dal proprio alloggio di dimora abituale al luogo di studio o di lavoro.
- **Mobilità breve**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio e impiega fino a 30 minuti e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio.
Guida alla lettura: l'indicatore fornisce una misura degli spostamenti quotidiani di breve durata. Per tempo di percorrenza si intende il tempo complessivamente impiegato per il tragitto di solo andata.
- **Mobilità lunga**
Rapporto percentuale tra la popolazione residente che si sposta giornalmente dal luogo di dimora abituale per motivi di lavoro o di studio ed impiega oltre 60 minuti e la popolazione residente che si sposta giornalmente per motivi di lavoro o di studio.
Guida alla lettura: l'indicatore fornisce una misura della diffusione di spostamenti quotidiani di lunga durata. Per tempo di percorrenza si intende il tempo complessivamente impiegato per il tragitto di solo andata.

Tutti gli indicatori sono algoritmi.

13.2 Flussi ciclistici

Nel territorio comunale di Cormons non esistono contatori dei flussi ciclistici.

13.3 Dati utilizzo servizi intermodali

Per quanto riguarda il funzionamento dei servizi di trasporto pubblico che permettono il trasporto a bordo della bicicletta, ossia servizio automobilistico "Bicibus" e servizio bici al seguito sul treno, non è stato possibile reperire dati attendibili sull'effettivo utilizzo di tali servizi.

13.4 Indagine sulla mobilità ciclistica

Acquisire dati sulla mobilità ciclistica a livello comunale è importante, sia per ottenere alcune informazioni utili per la redazione del piano, sia perché, un domani, avremo un metro di paragone su cui verificare l'impatto degli interventi realizzati dal piano.

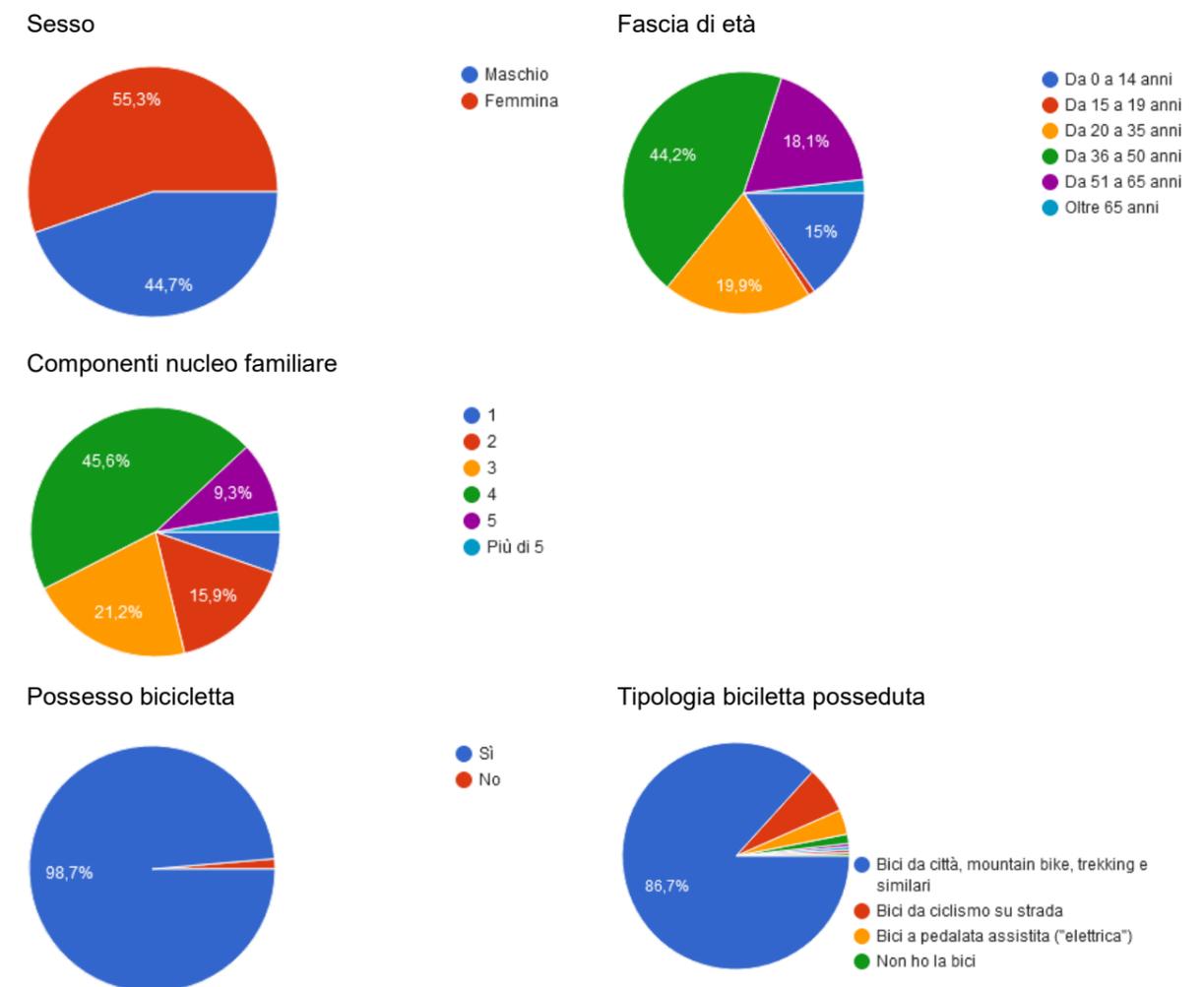
L'acquisizione di dati non risulta sempre è facile, soprattutto a livello locale, sia per la mancanza di raccolte dati già effettuate sia per la mancanza di rilevazioni fisse di monitoraggio dei flussi ciclistici.

Per questo motivo, al fine di approfondire l'indagine conoscitiva sul territorio, l'amministrazione comunale ha somministrato ai cittadini un questionario sulla mobilità ciclistica.

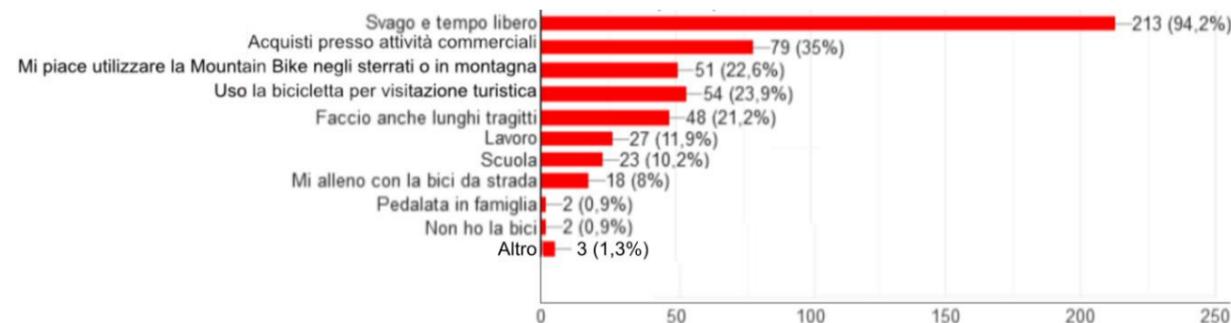
Hanno risposto al questionario 226 persone, un campione sicuramente limitato ma che comunque fornisce una prima fotografia delle abitudini e delle esigenze dei residenti in fatto di mobilità ciclistica.

Del campione 55,3% era costituito da femmine mentre 44,7% da maschi. Dal punto di vista anagrafico invece quasi la metà del campione (il 44,2%) ha un'età compresa tra i 36 e i 50 anni.

La bicicletta posseduta da quasi tutti coloro che hanno risposto viene utilizzata prevalentemente per lo svago, il tempo libero, lo sport e il turismo. Solo rispettivamente l'11,9% e il 10,2% del campione la usano per recarsi al lavoro o a scuola. Sempre rispetto alla mobilità utilitaristica, una percentuale significativa (35%) dichiara invece di utilizzare la bici per effettuare acquisti.



Mobilità ciclistica: motivo/motivi di utilizzo della bicicletta? (possibili più opzioni)

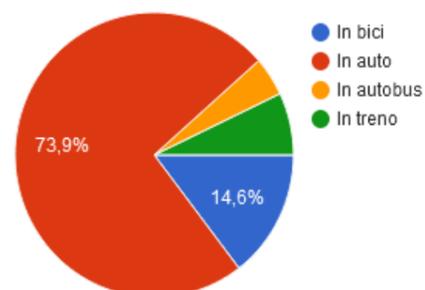


Con riferimento al quesito precedente 110 persone hanno precisato (facoltativo) quali sono i percorsi che effettuano regolarmente:

n.	
10	Cormons - Brazzano
2	Cormons - Grado
2	Cormons-Borgnano
3	Centro di Cormons
	Via vino della pace, via Capriva, centro Cormons
	Centro, tutte le strade sterrate della zona circostante Cormons
	Via Filanda
	Monte Quarin, San Giorgio, Subida, Vigne alte
	Monte Quarin e vigne alte
	Salita sul Monte Quarin per asfalto e discesa per i sentieri
	Sul Monte Quarin ci sono diversi percorsi fantastici ciclopedonali ma purtroppo sono mantenuti male
	Anello del Monte Quarin e parco Plessiva
	Strade e sentieri sul Quarin
	Utilizzo del comprensorio Monte Quarin
	Casa centro cittadino, per non usare la macchina e dover trovare parcheggio
	Ogni giorno centro abitato-stazione ferroviaria e il fine settimana Collio
	Sentiero vigne alte, Alpe Adria
	Brazzano - Cormons - Capriva
	Cormons-Cividale
4	Percorsi lungo il Collio italiano e sloveno
	Borgnano, Cormons, Preval, Capriva
	Quarin, Plessiva, Collio, Brda
	Abitazione e centro a Cormons
	Dintorni Cormons, Preval, Corno di Rosazzo
	Via Filanda, via Ara Pacis, via Friuli, via Francesco di Manzano
	Casa - scuola
	Viale Roma
	Borgnano Cormons Medea Mariano
	Piste ciclabili o/e strada per arrivare in centro paese
	Casa - parcolgiochi casa - centro città
	Vicino il cimitero
	All'interno del comune e verso Capriva
	Spesso giri turistici verso Capriva partendo da via Capriva, oppure verso Brazzano facendo la statale
	Via Capriva verso il centro
	Casa e centro paese
	Colline e ciclabili
	Capriva - Gorizia
	Vie che portano dal centro alla periferia
	Strada ciclabile che collega Cormons a Borgnano, strada che collega Cormons a Corona, strada che collega zona industriale fino a scuola (raramente poiché la mamma dice che è pericolosa), strada della Subida fino a Capriva
2	Cormons-Gorizia
	Cormons - Visinale
	Boatina

	Per il paese, in alternativa alla macchina.
	Borgnano e dintorni, Borgnano-Cormons
	Borgnano/Cormons fino a Brazzano
	Cormons - Capriva
	Via Filanda-centro
	Ciclabile Subida Preval
	Percorsi con traffico limitato
	Come sopra più zona ind. - centri commerciali, via Isonzo - via vino della pace - Monticello
	Da sotto stazione in tutte le direzioni devo usare le strade normali perché non ci sono collegamenti in sicurezza da sottostazione con poca sicurezza in tutte le direzioni sottopas. - div. Julia - rotonda stecchino - centro ecc.
	Giro per le strade di Cormons principalmente
	Centro città, viale Roma, Pradis, Capriva e ritorno
	In giro per i campi di Borgnano
	Da zona industriale a Brazzano, Moraro, Capriva, Plessiva, Dolegna, Borgnano, Slovenia ecc.
	Percorsi su sterrato o pista ciclabile che da Cormons raggiungono i paesi vicini e non, fino a 30/40 km. Piste ciclabili regionali
	Ove presenti utilizzo le piste ciclabili (anche se in centro i tratti sono troppo frammentati) o le strade di campagna (per evitare il traffico) per raggiungere paesi nell'arco di 30/40 km
	Dintorni di Cormons
	A Cormons sono spesso di passaggio. Percorro i sentieri della Subida, vigne Alte, il centro, il bosco di Plessiva.
	Viale Venezia Giulia - centro
	Tutti percorsi, ma preferisco le ciclabili esistenti anche se molto trascurate in alcuni punti
	Attraversamento SS 56 - via vino della pace - sottopassaggio Div, Julia rotonda (stecchino) zona industriale, zona commerciale verso Gorizia Monticello zona stazione cimitero ospedale polisportivo non collegati perciò pericolosi predisposizione nuovo sottopasso tra via bancaria e giardini della pace SS mettere in sicurezza marciapiede e ciclabile verso UD
	Pradis
	Tutto l'Isontino, tutto l'Udinese tranne montagna
	Cormons - San Giovanni al Natisone attraverso Mulin Nuovo e Villanova dello Judrio
	Collio Trieste Cividale Gorizia
	Brazzano-stazione, Brazzano-Coop, Brazzano-centro Cormons
3	Preval
3	In campagna
2	Pochi tratti non essendoci una pista continua portare una bambina è difficoltoso è pericoloso, tendiamo ad andare su percorsi meno trafficati
	Zone di campagna che non sono trafficate
	Colline Friulane
	Piste ciclabili e vigne
	Piste ciclabili e sterrati in regione
	Qualsiasi
	Una strada qualunque
	Svariati, ma in Germania abbiamo piste ciclabili, voi no è pericoloso pedalare sulla strada quando ti passano vicino le auto o peggio i camion
	Cerco piste ciclabili o strade non trafficate
	Vario sempre
3	Ciclabile
	Giri di piacere
	Passeggiata
	Piste ciclabili e strade secondarie
	Sterrati e piste ciclabili
2	Tutti

Rispetto alla mobilità a fini utilitaristici il 73,9% del campione si reca al lavoro o a scuola in auto, mentre il 14,6% in bicicletta, il 7,07% in treno e 4,4% in autobus.



Il motivo per cui non viene utilizzata la bicicletta per lo spostamento casa-scuola/lavoro viene indicato prevalentemente nella distanza (36,3%) e secondariamente nella mancanza di adeguate condizioni di sicurezza (26,1%).

Di seguito la lista delle motivazioni complete:

La scuola/lavoro è troppo lontano da casa	82	36,3%
Mancanza di condizioni di sicurezza nel percorso casa-scuola	59	26,1%
Lo zaino/borsa/attrezzatura da portare con me è troppo pesante da trasportare in bici	19	8,4%
Arriverei a lavoro troppo sudato/a	15	6,6%
Mancanza di un parcheggio sicuro o adeguato per la bici in prossimità del luogo di studio	8	3,5%
Non l'ho mai preso in considerazione	8	3,5%
Mancanza di un parcheggio sicuro o adeguato per la bici in prossimità della stazione/fermata autobus	7	3,1%
Vado principalmente a piedi	4	1,7%
Mancanza di stalli in tutto il territorio scuole medici negozi polisportivi	3	1,3%
Distanza casa-lavoro troppo elevata	1	0,4%
Era ora pensarci!	1	0,4%
Zaino tanto pesante, e strada molto pericolosa per andare a scuola.	1	0,4%
Esigenze lavorative per trasportare materiale	1	0,4%
Ho bisogno dell'auto per spostamenti lavorativi	1	0,4%
Lavoro commerciale	1	0,4%
In via Filanda la strada è stretta e anche a piedi, è impossibile percorrerla, le macchine corrono come matti e se si trova nella corsia sbagliata non di sa dove proteggersi visto che non esiste neanche un marciapiede	1	0,4%
Mancanza di luogo sicuro dove lasciare la bici e mancanza di percorsi adeguati dove si possa circolare con serenità	1	0,4%
Utilizzo la bici per arrivare in stazione	1	0,4%
Necessità di spostamenti frequenti durante la giornata	1	0,4%
Non ho una bici	1	0,4%
Non so usare la bici	1	0,4%
Maltempo	1	0,4%
Non uso la bici in caso brutto tempo o troppo caldo	1	0,4%
Per problemi organizzativi lavoro-famiglia	1	0,4%
Solo d'estate e primavera	1	0,4%
Non ho questa esigenza	1	0,4%

Le criticità sui percorsi ciclabili esistenti vengono individuate prevalentemente nel ridotto numero di piste ciclabili (34,9%) e nella pericolosità delle intersezioni con strade a elevato traffico (23,0%).

Numero ridotto di piste ciclabili rispetto alle potenzialità del territorio	79	34,9%
Pericolo di innesto/uscita su/da piste ciclabili verso strade con elevato traffico veicolare	52	23,0%
Interruzioni tra piste ciclabili e terreni fortemente sconnessi	29	12,8%
Mancanza di un collegamento specifico nelle vicinanze della propria abitazione	24	10,6%
Condizioni di degrado del percorso	12	5,3%
Non l'ho mai preso in considerazione	11	4,9%
Carenza/Scarsa visibilità di indicazioni stradali sui percorsi ciclabili	5	2,2%
Ciclabili su cui camminano anche pedoni, presenza di auto e furgoni parcheggiati sulle ciclabili	1	0,4%
Da me comunque scarsa visibilità, sono dalla parte di via Capriva rimasta al buio.	1	0,4%
Degrado, interruzioni, carenza, mancanza collegamento, numero ridotto	1	0,4%
forte disagio le esistenti non sono collegate tra di loro - pericolose	1	0,4%
Poche piste, mal collegate, innesti pericolosi	1	0,4%
Quali percorsi ciclabili???? Non esistono!	1	0,4%
Quasi tutte le precedenti	2	0,9%
Il percorso ciclabile in via Colombar, che mi servirebbe ad andare a scuola è lungo circa 200m, viene utilizzato come marciapiede e inizia subito dopo la fine di un marciapiede, pertanto è obiettivamente inutile	1	0,4%
Interruzioni di piste ciclabili verso la zona industriale dove lavoro e conseguenza poca sicurezza per la viabilità su 2 ruote	1	0,4%
La non continuità dei percorsi e la mancanza di piste genera pericolo	1	0,4%
Le piste esistenti non sono collegate tra di loro perciò pericolose	1	0,4%
Mancanza di percorsi ciclabili per raggiungere Cormons	1	0,4%

Non ci sono piste ciclabili degne di questo nome, tutte promiscue o occupate da passeggio con cani. Mentre quelle in centro vengono utilizzate dai pedoni come marciapiedi e sono pericolose per la presenza di passi carrai. Oppure come quella in via Ara Pacis utilizzata come parcheggio dai residenti.	1	0,4%
---	---	------

Tra i **servizi ritenuti prioritari** (tre scelte possibili) hanno riscontrato maggiore interesse la connettività Internet (52,2%), le fontanelle d'acqua potabile (41,2%), l'accessibilità a luoghi di interesse (39,8%) e l'integrazione con il trasporto pubblico (35,8%). Anche le aree gioco per bambini (35,4%) e possibilità di noleggio bici sono (22,6%) vengono ritenuti servizi utili per la ciclabilità.

Connettività	118	52,2%
Fontanelle acqua potabile	93	41,2%
Visitazione luoghi di interesse, siti archeologici...	90	39,8%
Integrazione con trasporto pubblico	81	35,8%
Aree gioco per bambini	80	35,4%
Possibilità di noleggio bici	51	22,6%
Degustazione prodotti agricoli	39	17,3%
Visitazione aziende agricole	31	13,7%
Ricarica bici elettriche	28	12,4%
Assistenza meccanica	21	9,3%
Bagni pubblici	3	1,3%
Poter abbandonare l'auto per effettuare commissioni in paese e utilizzare la bici per gli spostamenti	1	0,4%
Possibilità che sia ciclopedonale	1	0,4%
Piste sicure con possibilità di sostai in zone attrezzate con visita aziende agricole	1	0,4%
Piste ciclabili contromano rispetto ai sensi unici per abbreviare i percorsi, come da ultima modifica del codice stradale	1	0,4%
Piste ciclabili	1	0,4%
Parcheggio per le bici all'interno della scuola (pensando ai bambini) e sorveglianza (telecamere?) in stazione	1	0,4%
Manutenzione regolare percorsi sterrato	1	0,4%
Cestini in tutte le vie	1	0,4%
Accoglienza in generale, sfruttare l'aria aperta il più possibile, tavoli, panchine.	1	0,4%

Rispetto alle **proposte da inserire nel Biciplan** il campione si è espresso sui percorsi e collegamenti di cui avrebbe maggiormente bisogno per spostarsi in bicicletta.

Di seguito vengono riportate le risposte ricevute raggruppate per macrotematica.

COLLEGAMENTO TRA CAPOLUOGO E FRAZIONI E CON COMUNI LIMITROFI

Cormons - Frazioni	5
Cormons centro - Brazzano	17
Cormons - Capriva	9
Cormons centro - Borgnano	6
Da via Madonnina a Borgnano	
Giassico	2
Cormons - Trieste	2
Cormons - Udine	5
Cormons - Gorizia	7
Cormons - Grado	2
Cormons - Corno di Rosazzo	3
Cormons - Dolegna	3
Cormons - Gradisca	4
Cormons - Mariano del Friuli	2
Centro Cormons - Villanova/San Giovanni	
Collegamento sicuro verso Cividale.	
Percorsi verso il confine e la Slovenia, verso Cividale	
Cormons V.le Venezia Giulia - Gorizia Corso Italia	

Da via largo Scrosoppi a Capriva	
Cormons - Lignano	
Cormons - Monfalcone	
Strada statale da Capriva del Friuli a Gorizia.	
Dalla via Roma passando per ex caserma verso Brazzano	
Le vie del centro e i collegamenti con le aree più periferiche (es: Brazzano, Zegla, ecc.)	
Verso i comuni piccoli vicini	
Raggiungere i paesi vicini (Capriva, Gorizia, Corno di Rosazzo, San Giovanni al N.) con un percorso che non si interrompa	
Per tutto il territorio comunale ed extra urbano almeno verso paesi limitrofi come Capriva Brazzano Borgnano	
Dal centro di Cormons ai paesi che la circondano fino a Gorizia	
Una pista ciclabile sicura da Borgnano a Cormons la "Strada Vecchia" viene utilizzata molto da auto che corrono a tutta velocità	
Dalla frazione di Borgnano all'Istituto Comprensivo	
Percorsi che consentano di raggiungere i paesi vicini nell'arco di 30/40 km	
Da via della Braida a Corona	

RICHIESTE GENERICHE

Tutte le vie	2
Lungo le strade statali	3
Vie extraurbane	
Vie periferiche a vie centrali	
Da centro all'esterno	
Poter girare in centro e dintorni Cormons in sicurezza	
Collegamenti vari	
Centro e periferia	
In centro	
Maggiormente verso zone rurali ma anche in pieno centro cittadino, limitando magari il traffico automobilistico e incentivando l'utilizzo di bici	
Gestire correttamente le piste esistenti	

INTERVENTI PUNTUALI

Centro Cormons - polo scolastico - viale Roma	
Centro città - scuola	
Da via Novarie alla scuola primaria A. Manzoni	
Da via Raffaello a stazione, scuola , ricreatorio, stadio	
Via Patriarchi - scuola Manzoni	
Da via Filanda fino in centro e fino alla zona del polo scolastico	
Da via Capriva al Polo Scolastico ,	
Da via Ara Pacis alla scuola elementare/media	
Da via Gorizia centro verso le scuole dell'infanzia proseguendo per la strada statale (di Risparmio Casa) Vino della Pace, per poi collegare tutta la zona industriale così da poter arrivare al lavoro in sicurezza senza paura di essere investiti	
Una pista che dalla periferia porti alla scuola	
dalla stazione alla zona scuole , al centro e agli impianti sportivi	
Da centro alla stazione	
Via Cancelleria- stazione	
Sottopasso della stazione , via madonnina, via cividale	
Stazione dei treni	
Stazione FFSS - cimitero - Brazzano	
Via de Gasperi stazione treni ed paese	
Collegamenti con i parchi giochi esistenti sul territorio	2
da mettere in sicurezza tutti i percorsi dalle periferie Giassico fino a Pradis da Borg di Sot Monticello zona ind. sottostazione a Subida Plessiva forniti di stalli non dimenticando le scuole farmacie centri culturali e religiosi fermate bus ospedale cimitero	

Supermercati	2
Manca una ciclabile sicura sulla statale che porta da Saldarini verso Gorizia. Per capirsi, molti vanno a fare la spesa al Dpiù e in bici è davvero pericoloso. Stessa cosa per Via Vino della Pace	
Da via san Daniele a via Roma	
Da via San Quirino a Cascina Rinaldi	
Da via Sesariole a viale Roma	
Da Via Sesariole in centro	
Da via Tiepolo a via Roma	
Da via Venezia Giulia a via Brazzano cioè dalla nuova rotonda alla piscina di Porchis	
Da via Vino della Pace al centro	
Via Vino della Pace	2
Da viale Friuli a via Capriva	
Da viale Roma a via Capriva in entrambe le direzioni	
Da viale Roma ai Giardini della Pace, dai Giardini della Pace alla rotonda ex Caramel, dalla rotonda ex Caramel alla Coop	
Da viale Venezia Giulia a viale Roma	
Via Venezia Giulia	
Da zona via Filanda o da zona via Tiepolo fino a via Roma	
Da centro collegamento con pista ciclabile... Es dalla ex caserma	
Da via Gramsci a viale Roma	
Da via Isonzo al centro città	3
Da Via San Quirino a via Roma	
Via bancaria, sottopassaggio per arrivare in viale Roma	
Via Capriva, da Capriva almeno al viale Roma. Ciclopedonale	
Via Colombar	
Via Corona	
Da via Capriva a via Corona	
Da via Capriva al centro	
Via Gorizia	2
Da via Gorizia a via Corona	
Via Isonzo	3
Via Mulin nuovo, via Subida, via Capriva, via Cellini	
Via Patriarchi fino a viale Roma	
Via Roma	2
Continuazione pista ciclabile di viale Roma verso Plessiva	2
Dall'ex caserma all'innesto ciclabile prima di via Bosc di Sot	
Via Roma direzione Subida fino ciclabile esistente	
Via Tiepolo verso il centro. In entrambe le possibilità; bisogna attraversare degli incroci piuttosto trafficati	
Via Capriva	
Via Madonnina	
Via Venezia Giulia	
Via Zorutti, via Piave, via Gorizia verso Capriva/Pradis	
Viale Friuli - piazza 24 maggio/viale Friuli - ospedale/cimitero	
Viale Venezia Giulia, viale Roma, via vino della pace, via Isonzo	
Da via San Daniele al centro	
Via Friuli	
Via Filanda con via Friuli	
Via Filanda - piazza libertà	
Via Filanda - centro	
Via Filanda	

Da via Filanda a centro cittadino	2
Da via Filanda a via Ara Pacis	
Da via Filanda a Via Roma	2
Da via Bosc di Sot a Via Capriva e Via Gorizia	
Da via Ara Pacis alla piazza centrale	
Dal centro a località Subida, Plessiva ecc	
Piazzale degli alpini	
Centro - via Filanda (pista nella nuova rotonda), centro - attività commerciali di via Isonzo	
Corte dei Magazzini	
Foro Boario Zegla passando per il centro	
Collegare nuove zone abitative periferiche di Cormons al centro collinare con marciapiedi/piste ciclabili ed attraversamenti in sicurezza dal sottopasso Saldarini al parco della Pace.	
Collegare parco della Pace con via Isonzo e fare attraversamenti ciclabili/ordinabili sicuri	
Collegare via Isonzo alla parco della Pace con marciapiedi e piste ciclabili praticabili e sicure con strisce pedonali visibili	
Da sottostazione - zona industriale - monticello - centri commerciali.	
Via Isonzo – via vino della pace ospedale – cimitero - rotonda stecchina - nuovo collegamento con sottopasso tra via bancaria e giardini della pace per collegamento con scuole, culturali, zona sportiva	
Da sotto stazione per centro – distretto sanitario- polisportivo-centri comm. Via Isonzo. Vino della pace, monticello, cimitero. Giardini della pace. Con costruzione nuovo sottopasso per collegare via bancaria e zona scuole e zona sportiva culturale e centro	
Da "Risparmio Casa" al centro di Cormons	
Sarebbe comodo se la pista ciclabile esistente proseguisse anche in viale Venezia Giulia.	2
Percorso ciclabile in Via Colombicchio	
Da via Italia a via Alcide de Gasperi e viceversa. Attualmente il problema è che dalla stazione o dalla Coop non si può ritornare indietro perché c'è il senso unico in via de Gasperi, e la statale è pericolosa.	
Inoltre nei pressi della palestra manca un collegamento tra i tratti ciclabili; in corrispondenza dell'incrocio piazzale atleti azzurri d'Italia non si riesce a scendere e risalire per proseguire in Via Brazzano.	
Da via S. Giorgio al centro di Cormons, passando per via Sottomonte, via S. Giovanni, via Patriarchi; questa tratta è molto bella, ma quelle poche auto che passano corrono troppo e con i bambini risulta pericoloso.	
Da Fogliano Redipuglia Grado a tunnel cantoniero via Madonnina/stazione (impossibile attraversare la rotonda in sicurezza con bambini); attraversamento parco gigantesco tutte le direzioni; dietro scuola ; avanti scuola ; mancano scivoli sui marciapiedi (vedi Brazzano con scalini pericolosi e scuole senza scivoli); attraversamenti stradali limitati il più possibile; sfruttare vie non trafficate e vicino al verde; vedi modello Nova Gorica, ciclabile sull'Isonzo e parco giochi, parchi.....	
Strettoia della Subida	

PERCORSI DI INTERESSE PAESAGGISTICO NATURALISTICO

Ciclabile per Subida	
Ciclabile per subida e preval	
Collegamenti sul collio o fra aziende agricole ecc	4
Zone rurali, percorsi naturalistici	
Cormons - Preval	
Collio	2
Da Centro città fino parco di Plessiva	
Dal centro verso Collio in generale	
Zona collinare	
Ci vorrebbero circuiti panoramici ben tenuti nel Collio che circonda Cormons	
Centro Cormons - Zegla/Plessiva al di fuori SR via alternativa	
Dal viale Roma a Plessiva passando per Brazzano	
Da via Collio a Brazzano, direzione Ca' delle Vallade proseguendo verso Plessiva passando poi per la Subida per poi collegarsi sulla pista ciclabile di viale Roma a Cormons	

Plessiva Cormons	
Quarin	
Riqualificare la zona dietro il Quarin	
Centro-Subida-Plessiva	
Da Cormons alla ciclopedonale Versa Judrio, sia verso Capriva che verso Corona	
In genere valorizzare tutta la zona del Collio che si presta a numerosi itinerari ciclabili, creando punti di interesse anche per i turisti provenienti da oltre confine, che di solito sono molto serviti per quanto riguarda le piste ciclabili nei loro paesi di provenienza (Austria, Germania, Slovenia.....)	
Creare e risistemare i tracciati ricadenti sul territorio del monte Quarin, ormai da anni degradati a causa dell'incuria e dalle erosioni. Creare dei circuiti su strada sterrata percorribili in che colleghino il rio smerdar, Brazzano, monte Quarin e parco Plessiva. La pubblicizzazione consentirebbe di avvicinare i cicloturisti e gli appassionati del settore fuoristradistico rilanciando le attività locali e i punti di ristoro del territorio.	
Da Cormons a San Giovanni (via Molin Nuovo/Cascina Rinaldi) ÷ Cormons/Pessina (via Subida)	
Molin Nuovo	2
Non per esigenze personali, ma sarebbe utile avere le ciclabili lungo tutta via Isonzo da Bosc di sot (verso Gorizia) fino all'ex agriturismo Tonut (verso Udine). Collegare inoltre Brazzano a Cormons completando quella già esistente. E lungo via vino della pace dalla rotonda di Saldarini fino a Paussa.	
Sarebbe bello poter usare la vecchia ferrovia che parte dalla rotonda centrale di Cormons (quella rifatta nuova bellissima -ex Saldarini) e va fino a corona/mariano.	
Da via Michelangelo (sempre zona rotonda) fino alla Subida, passando per via Roma.	
Se non possibile usare la vecchia ferrovia, ci sono strade di campo che partono dalla rotonda e arrivano fino a Bosc di Sot e da lì si collegano a Moraro e alla ciclabile Versa-Judrio	
Zona Pradis	
Uno che passi per il Faet	

SICUREZZA

Proporrei innanzitutto di ridurre la velocità dei mezzi in via Capriva, nonostante i velox fissi la velocità resta molto alta e la strada risulta pericolosa soprattutto verso Capriva	
Da sottostazione per tutte le direzioni purché in sicurezza. Sottopasso Div. Julia pericoloso	
Creare anelli, magari di grandi dimensioni, ma in ogni caso che ti facciano partire da uno dei parcheggi del paese, per svilupparsi nel territorio e rientrare nello stesso parcheggio di partenza... In modo da invogliare il turista a venire a Cormons in auto o altri mezzi e fermarsi a usufruire dei percorsi	
La sicurezza di via Capriva	
Poter uscire più in tranquillità con i bambini diminuendo il flusso veicolare all'interno del paese. Troppe macchine in centro a Cormons. Mettere rallentatori nelle vie d'uscita con strisce pedonali in rilievo ed illuminate di notte. Via Gorizia è un'autostrada estremamente pericolosa. I laser velox servono a reprimere non a prevenire	
Da Brazzano andare a Cormons è pericoloso. Se vado alla Coop a fare spesa al rientro non ho un collegamento con la ciclabile ma devo andare per la strada principale. Anche se volessi fare la spesa al Dpiù la strada è molto pericolosa. Con due bambini girare in bici per Cormons è molto pericoloso. Peccato	
Le grandi assi sono troppo trafficate e quindi pericolose, necessitano di una corsia separata e ben protetta per bici.	

SERVIZI

Ovunque e parcheggi bici anche in centro, in più punti	
Personalmente non ne aggiungerei, ma sistemerei quelle esistenti. soprattutto i collegamenti tra gli incroci e poi metterei più fontane...funzionanti e con acqua potabile...	

ATTIVITÀ DI PROMOZIONE

Informazioni e mappe facilmente reperibili	
--	--

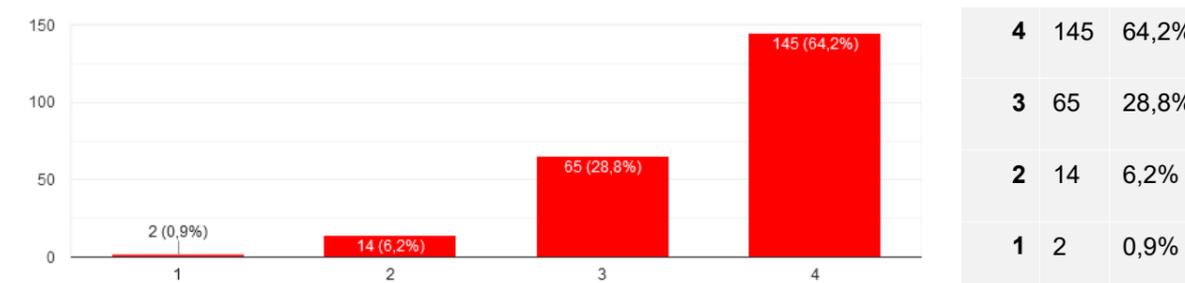
In riferimento alla domanda precedente è stato poi chiesto al campione **con che frequenza settimanale utilizzerebbero il/i percorso/i suggerito/i e per quale motivo.**

Frequenza utilizzo percorso suggerito		
Fino a 3 volte a settimana	131	58,0%
Fino a 5 volte a settimana	53	23,5%
Tutti i giorni	42	18,6%

Motivo utilizzo percorso suggerito		
Svago e tempo libero	176	80,7%
Acquisti presso attività commerciali	72	33,0%
Scuola	67	30,7%
Lavoro	45	20,6%
Uso la bicicletta per visitazione turistica	33	15,1%
Faccio anche lunghi tragitti	28	12,8%
Mi piace utilizzare la Mountain Bike negli sterrati o in montagna	18	8,3%
Mi alleno con la bici da strada	13	6,0%
Facilitare i ragazzini delle medie per raggiungere la scuola con percorsi sicuri	1	0,5%
Se fosse ciclopedonale sarebbe il TOP	1	0,5%
Gite con la famiglia, fermarsi a mangiare all'aperto in economia e se ci fosse reddito anche in agriturismi, chioschi, gostilne, bed &....., ristoranti, pizzerie, feste di paese, griglia ecc.....	1	0,5%
Mangiare	1	0,5%
Far notare che sono dei percorsi molto utili	1	0,5%

Infine il campione si è espresso su quanto consiglia di **investire sulla ciclabilità** secondo una scala da 1 a 4.

È stato generalmente ritenuto necessario investire risorse importanti per lo sviluppo della ciclabilità del territorio comunale come si evince dalle percentuali sotto riportate.



VERSO IL PIANO

14 STRUMENTI URBANISTICI, PIANIFICAZIONI E PROGETTAZIONI

Il quadro conoscitivo relativo al territorio del comune di Cormons si compone, oltre che della verifica sullo stato di fatto relativamente agli itinerari e ai percorsi ciclistici esistenti, anche dell'indagine sulle pianificazioni già effettuate e le progettazioni in corso, che – a vario livello – riguardano l'area del comune e i territori contermini.

Nella tav. A7 *Rete ciclabile pianificata e in progetto* si trova la rappresentazione cumulativa delle previsioni pianificatorie ai diversi livelli e le progettazioni eseguite e/o in corso.

14.1 Pianificazione relativa alla mobilità ciclistica

14.1.1 Livello europeo e nazionale

Come già detto il sistema della ciclabilità diffusa del territorio regionale (SICID) è organizzato su tre livelli (RECIR, RSC, RECIC) e deve essere coerente con la rete ciclabile nazionale Bicalta e con la rete ciclabile europea EuroVelo.

Per quanto attiene il livello pianificatorio nazionale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato a partire dal 2016 il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT) con l'obiettivo di offrire 10 ciclovie nazionali sicure e di qualità, per un turismo sostenibile che valorizzi gli itinerari storici, culturali e ambientali lungo tutta la penisola.

Attualmente è in corso di redazione il piano generale della mobilità ciclistica (PGMC) nazionale, strumento che andrà a sostituire l'esistente elaborato della rete nazionale Bicalta del 2019.

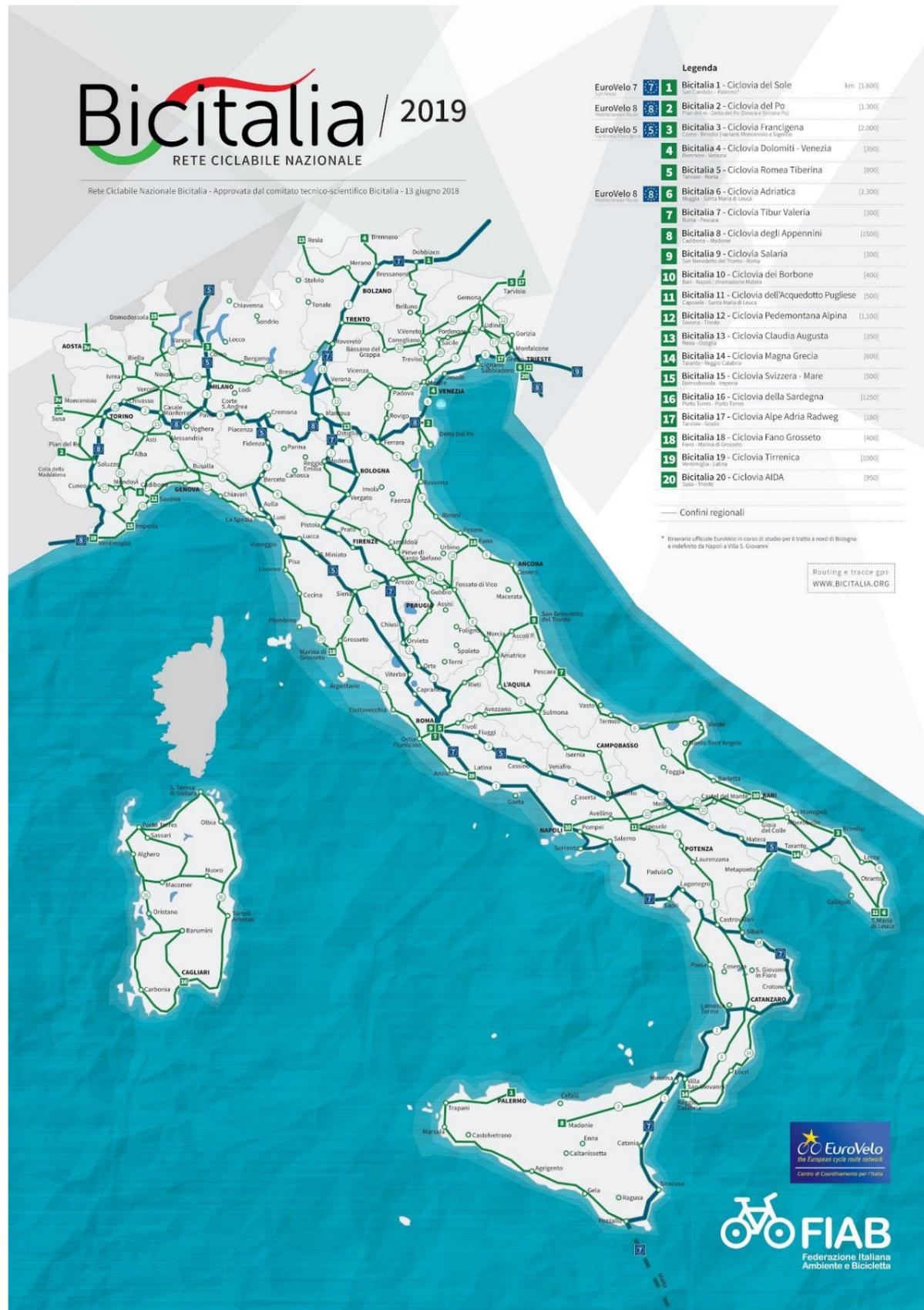
COMMITTENTE	OGGETTO INCARICO	TITOLO PIANO	PROGETTISTA/I INCARICATO/I	FASE	DATA
ECF	RETE CICLABILE EUROPEA	<i>Rete ciclabile europea EuroVelo</i>	ECF	Piano	-
FIAB	RETE CICLABILE NAZIONALE ITALIA	<i>Rete ciclabile nazionale Bicalta – edizione 2019</i>	FIAB	Piano	2019
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti	RETE CICLOVIE TURISTICHE ITALIA	Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)	-	Piano	2016



Rete ciclabile europea EuroVelo



Percorso ciclovia EuroVelo 8 (Cadice – Atene)



Rete Bicitalia nella regione Friuli Venezia Giulia



Rete ciclabile nazionale Bicitalia (2019)

Elenco ciclovie nazionali Bicitalia (2019)

Sigla identif.	Denominazione	Percorso
BI 1	Ciclovía del Sole	S. Candido (BZ)-Palermo
BI 2	Ciclovía del Po	Pian del Re (CN)-delta del Po
BI 3	Ciclovía Francigena	Como-Brindisi
BI 4	Ciclovía Dolomiti-Venezia	Brennero (BZ)-Venezia
BI 5	Ciclovía Romea Tiberina	Tarvisio (UD)-Roma
BI 6	Ciclovía Adriatica	Muggia (TS)-S. Maria di Leuca (LE)
BI 7	Ciclovía Tibur Valeria	Roma-Pescara
BI 8	Ciclovía degli Appennini	Cadibona (SV)-Madonie (PA)
BI 9	Ciclovía Salaria	S. Benedetto del Tronto (AP)-Roma
BI 10	Ciclovía dei Borbone	Bari-Napoli
BI 11	Ciclovía dell'Acquedotto pugliese	Caposele (AV)-S. Maria di Leuca (LE)
BI 12	Ciclovía Pedemontana Alpina	Savona-Trieste
BI 13	Ciclovía Claudia Augusta	Passo di Resia (BZ)-Ostiglia (MN)
BI 14	Ciclovía Magna Grecia	Taranto-Reggio Calabria
BI 15	Ciclovía Svizzera-mare	Domodossola (VB)-Imperia
BI 16	Ciclovía della Sardegna	Porto Torres-Porto Torres
BI 17	Ciclovía Alpe Adria	Tarvisio (UD)-Grado (GO)
BI 18	Ciclovía Fano-Grosseto	Fano (PU)-Marina di Grosseto (GR)
BI 19	Ciclovía Tirrenica	Ventimiglia (IM)-Latina
BI 20	Ciclovía AIDA	Susa (TO)-Trieste

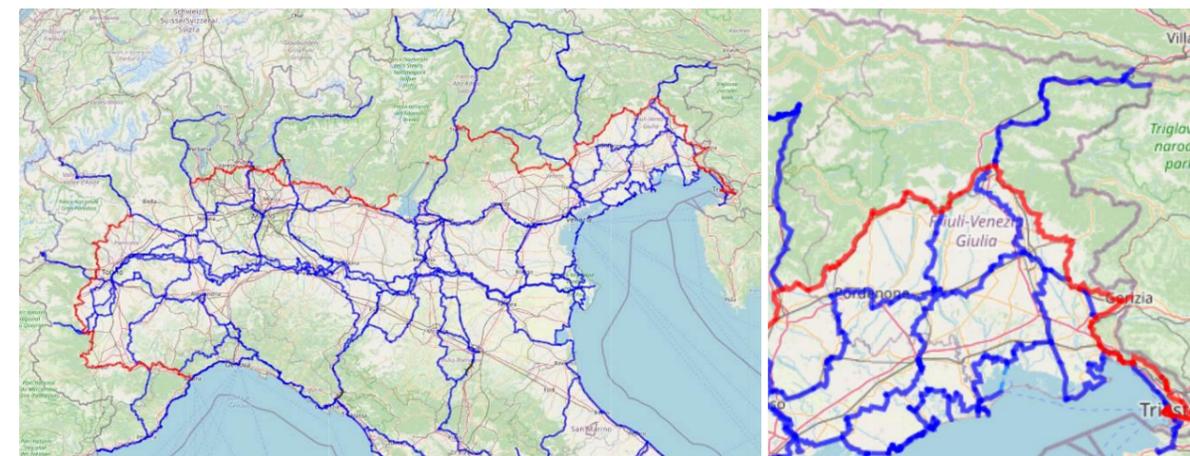
Elenco ciclovie del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)

Denominazione	Percorso
Ciclovía Vento	Venezia-Torino
Ciclovía del Sole	Verona-Firenze
Ciclovía dell'Acquedotto pugliese	Caposele (AV)-S. Maria di Leuca (LE)
GRAB di Roma (Grande raccordo anulare delle biciclette)	Roma
Ciclovía del Garda	lungo lago di Garda
Ciclovía della Magna Grecia	Lagonegro (PZ)-Pachino (SR)
Ciclovía della Sardegna	S. Teresa di Gallura (OT)-Sassari
Ciclovía Adriatica	Lignano Sabbiadoro (UD)-Gargano
Ciclovía Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia	Venezia-Trieste
Ciclovía Tirrenica	Confine con la Francia-Roma

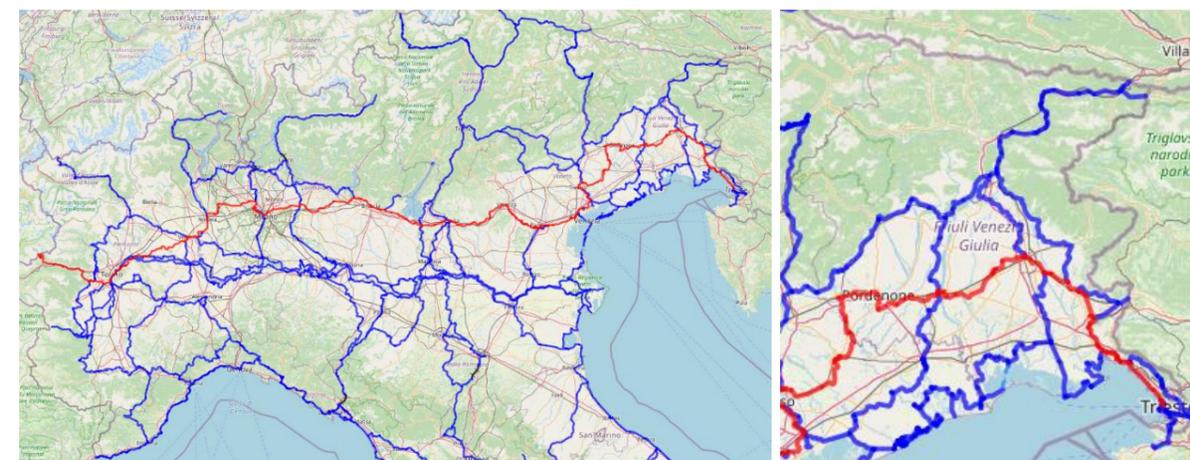
Per quanto riguarda le reti di livello nazionale, il territorio del comune di Cormons è interessato dal tracciato della ciclovía Bicitalia 12 Pedemontana Alpina e della ciclovía Bicitalia 20 Aida (indicate in rosso nelle figure seguenti); non risulta invece attraversato da ciclovie del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).

Il comune di Cormons non è toccato da alcun itinerario ciclabile di livello europeo di EuroVelo.

Ciclovie nazionali della rete Bicitalia transittanti nel territorio comunale sono evidenziate in rosso nelle tabelle precedenti.



Bicitalia 12 – Ciclovía Pedemontana Alpina (rosso)



Bicitalia 20 – Ciclovía Aida (rosso)

14.1.2 Livello regionale

La rete ciclabile regionale (RECIR) è costituita da nove ciclovie che si sviluppano complessivamente per circa 1.300 chilometri.

È attualmente in corso l'iter del piano regionale della mobilità ciclistica del Friuli Venezia Giulia (PREMOCI). Il piano ha sostituito (ed ampliato) l'elaborato della Regione FVG del 2015, il quale era limitato alla sola definizione della RECIR. Con delibera della Giunta regionale, il PREMOCI è stato adottato in via preliminare il 7 maggio 2021, in via definitiva il 4 marzo 2022, dando avvio alle consultazioni con i portatori di interesse pubblici e privati.

COMMITTENTE	OGGETTO INCARICO	TITOLO PIANO	PROGETTISTA/ INCARICATO/I	FASE	DATA
Regione FVG	RETE CICLABILE DELLA REGIONE FVG	<i>Rete delle ciclovie d'interesse regionale (RECIR)</i>	Regione FVG	Piano	Dicembre 2015
Regione FVG	MOBILITÀ CICLISTICA DELLA REGIONE FVG	<i>Servizio tecnico di pianificazione, progettazione e coordinamento tecnico-scientifico del Piano regionale della mobilità ciclabile (PREMOCI)</i>	Stradivarie architetti associati, TPS pro, TPS Associazione professionale	Piano	Marzo 2022 (adottato)



- FVG 1**
Alpe Adria
- FVG 2**
del mare Adriatico
- FVG 3**
pedemontana
- FVG 4**
delle Pianure
- FVG 5**
dell'Isonzo
- FVG 6**
del Tagliamento
- FVG 7**
del Friuli
- FVG 8**
della Carnia
- FVG 9**
delle Acque

Rete delle ciclovie d'interesse regionale (RECIR) (PREMOCI, marzo 2022)

Elenco ciclovie regionali (2022)

Sigla identif.	Denominazione	Percorso
FVG 1	Ciclovie Alpe Adria	Tarvisio (UD)-Grado (GO)
a	diramazione valico di Fusine (SLO)	Tarvisio (UD)-valico di Fusine
FVG 2	Ciclovie del mare Adriatico	Muggia (TS)-Lignano Sabbiadoro (UD)
a	diramazione valico di Rabuiese (SLO)	Muggia (TS)-valico di Rabuiese
b	variante del Carso	Trieste-Sistiana (TS)
c	diramazione valico di Draga S. Elia (SLO)	Draga S. Elia (TS)-valico di Draga S. Elia
d	variante dell'aeroporto	Monfalcone (GO)-Cervignano del F. (UD)
e	variante della ferrovia	Torviscosa (UD)-Latisana (UD)
f	diramazione Palmanova	S. Giorgio di N. (UD)-Palmanova (UD)
g	diramazione Marano Lagunare	Maranutto-Marano Lagunare
h	diramazione ponte di Bevazzana	Lignano Sabbiadoro (UD)-ponte di Bevazzana (UD)
i	diramazione Latisana	Precenico (UD)-Latisana (UD)
FVG 3	Ciclovie Pedemontana	Sacile (PN)-Gorizia
a	diramazione sorgente della Santissima	Fontane (PN)-sorgente della Santissima (PN)
b	diramazione Barcis	Grizzo (PN)-Barcis (PN)
c	variante del Meduna	Cavasso Nuovo (PN)-Sottomonte (PN)
d	variante Pedemontana orientale	Nimis (UD)-Cormons (GO)
e	diramazione valico di Stupizza (SLO)	Cividale del F. (UD)-valico di Stupizza
FVG 4	Ciclovie delle Pianure	Sacile (PN)-Cividale del F. (UD)
FVG 5	Ciclovie dell'Isonzo	Gorizia-foce dell'Isonzo
a	diramazione Cormons	Gradisca d'Is. (GO)-Cormons (GO)
FVG 6	Ciclovie del Tagliamento	Ampezzo (UD)-foce del Tagliamento
a	variante della sinistra Tagliamento	Tolmezzo (UD)-Madrisio (UD)
b	collegamento ciclovie Alpe Adria	Pioverno (UD)-Venezzone (UD)
c	collegamento ciclovie del Friuli	Cornino (UD)-Cimano (UD)
FVG 7	Ciclovie del Friuli	Gemona del Friuli (UD)-Palmanova (UD)
FVG 8	Ciclovie della Carnia	Venezzone (UD)-Timau (PN)
a	diramazione Comeglians	Tolmezzo (UD)-Comeglians (UD)
FVG 9	Ciclovie delle Acque	Spilimbergo (PN)-Morsano al Tagliamento (PN)
a	diramazione Sacile	Ponte di Tremeacque (PN)-Sacile (PN)
b	diramazione Traffe	Ponte di Tremeacque (PN)-Traffe (PN)

Il comune di Cormons è interessato dalla ciclovie regionale FVG 3 Pedemontana e del Collio, che va dal valico italo-sloveno del Rafut a Gorizia fino a S. Giovanni di Polcenigo. Rispetto all'esistente tracciato, il PREMOCI prevede una modifica del tracciato eliminando il passaggio della ciclovie in via S. Giovanni, Brazzano, S. Rocco e Giassico e percorrendo in alternativa via Colombicchio, via S. Quirino e via Molin Nuovo. In aggiunta

viene però introdotta la nuova variante d Pedemontana orientale, che in parte riprende l'ex percorso della FVG 3, toccando Brazzano e dirigendosi verso Visinale, la valle del Iudrio e successivamente il Cividalese.

Inoltre Cormons è caposaldo della ciclovia FVG 5/a collegamento Cormons (FVG 5), che ha la funzione di collegare la ciclovia regionale FVG 5 dell'Isonzo con la FVG 3 Pedemontana, unendo Gradisca d'Is. a Cormons.

Percorsi principali e diramazioni delle ciclovie regionali (RECIR) transitanti nel territorio comunale sono evidenziati in rosso nella tabella precedente.

Come indirizzi per la pianificazione di percorsi ciclabili a scala locale, il PREMOCI indica la necessità di creare un collegamento tra la ciclovia FVG 3 ed il sito dell'Ara pacis sul colle di Medea.

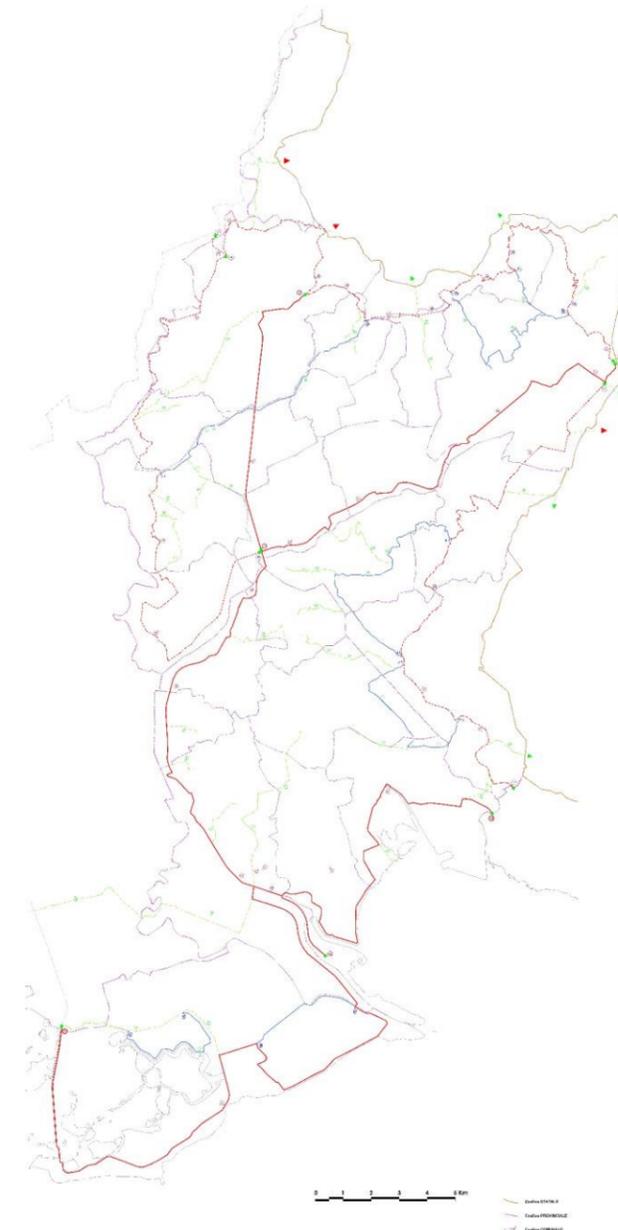
Il PREMOCI individua il CIMR di Cormons come prioritario per il cicloturismo (livello priorità 1), mentre per il pendolarismo indica una priorità meno rilevante pari a 3 (su una scala da 1 a 3)

14.1.3 Livello provinciale

La pianificazione della ciclabilità di livello provinciale, che di fatto riguardava itinerari ciclabili intercomunali, era di competenza della Provincia di Gorizia fino all'avvento delle UTI e all'attribuzione delle competenze pianificatorie definite dalla LR 8/2018.

L'ultimo strumento di pianificazione di livello provinciale risale al 2004 ed era contenuto all'interno del *Piano provinciale della viabilità della provincia di Gorizia*: si tratta del *Piano struttura degli itinerari ciclabili*. Tale piano, per la parte concernente l'alto Isontino, è poi stato preso in considerazione per la redazione del *Piano della mobilità ciclistica (biciplan) dell'UTI Collio-Alto Isonzo*.

COMMITTENTE	OGGETTO INCARICO	TITOLO PIANO	PROGETTISTA/ INCARICATO/I	FASE	DATA
PROVINCIA DI GORIZIA	RETE CICLABILE DELLA PROV. DI GO	<i>Piano struttura degli itinerari in Piano provinciale della viabilità della provincia di Gorizia</i>	Provincia di Gorizia	Piano	2004



Rete degli itinerari ciclabili d'interesse provinciale (Prov. di Gorizia, 2004)

14.1.4 Livello intercomunale

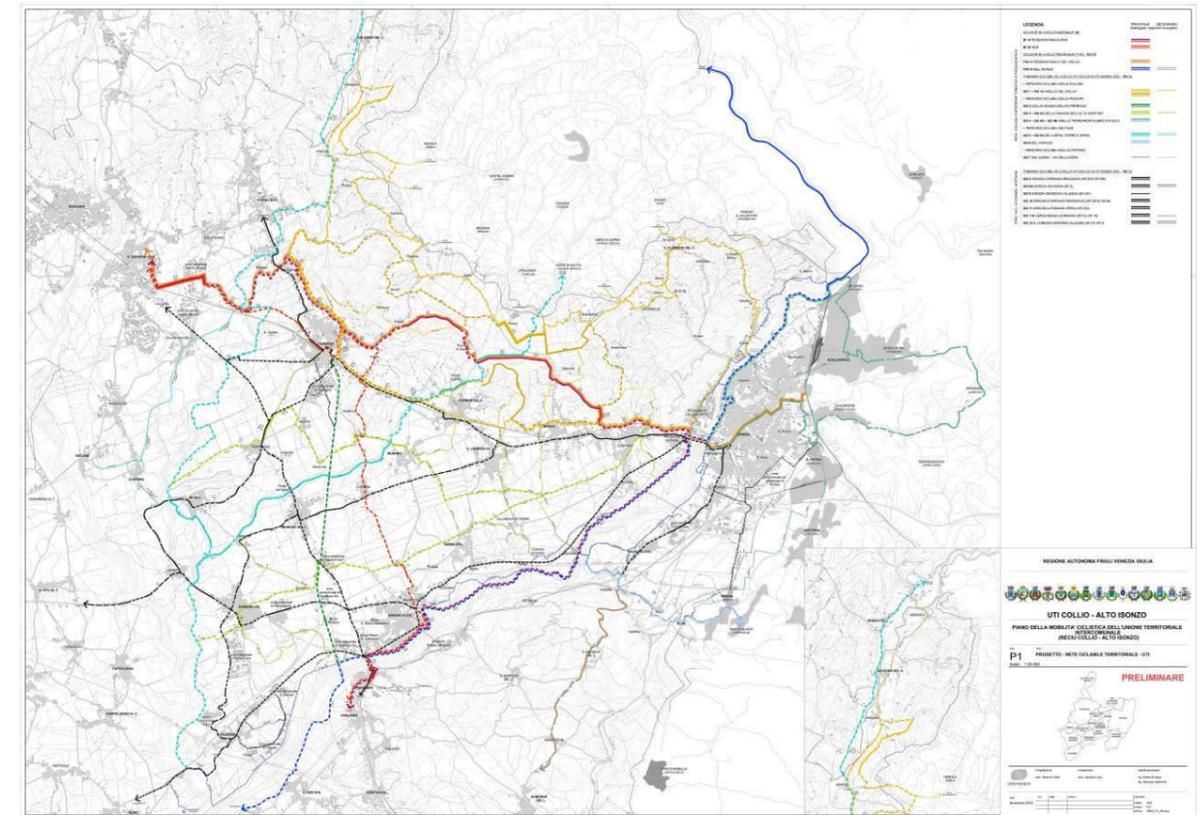
Con la riforma degli enti locali del 2014, a seguito della soppressione delle province, la Regione Friuli Venezia Giulia istituiva le Unioni Territoriali Intercomunali (UTI). La LR 8/2018 sulla mobilità ciclistica introduceva pertanto la rete della mobilità ciclistica di livello UTI (RECIU) e definiva il relativo livello di pianificazione specifico (Biciplan UTI).

A partire dall'1/01/2022, in riferimento agli aggiornamenti portati alla L. R. 8/2018 dalla L.R. 12 agosto 2021, n. 14 "Disposizioni per l'esercizio delle funzioni in materia di viabilità da parte degli Enti di decentramento regionale", art. 6, il Biciplan UTI viene sostituito dall'omologo Biciplan SC, il piano della mobilità ciclistica sovracomunale, che definisce la relativa rete ciclabile sovracomunale (RSC).

Il Comune di Cormons rientrava nel territorio dell'UTI Collio-Alto Isonzo, ente che aveva affidato, a fine 2019, l'incarico per la redazione del Biciplan UTI a Coopprogetti s.c.r.l., con la collaboraz. dell'arch. Gianpiero Lurig. Tale piano è ancora in corso di redazione, passato ora sotto alla competenza dell'EDR di Gorizia, ma la sua versione preliminare di novembre 2019 è stata già approvata in linea tecnica dall'UTI Collio-Alto Isonzo il 26 maggio 2020 (det. n. 163 del 26/05/2020), prima del suo scioglimento. In questa versione vengono già indicati tutti i percorsi ciclabili facenti parte della RECIU, ora RSC. Il presente biciplan comunale di Cormons terrà pertanto conto di quanto pianificato alla scala sovraordinata.

L'UTI confinante, quella del Natisone, ora Comunità del Friuli Orientale, ha affidato a fine 2020 all'arch. Arduino Cargnello l'incarico per la redazione del Biciplan UTI. Lo scrivente RTP ha provveduto a visionare il piano.

COMMITTENTE	OGGETTO INCARICO	TITOLO PIANO	PROGETTISTA/ INCARICATO/I	FASE	DATA
UTI Collio-Alto Isonzo (poi EDR Gorizia)	RETE CICLABILE DELL'UTI COLLIO-ALTO ISONZO	<i>Piano della mobilità ciclistica (biciplan) dell'UTI Collio-Alto Isonzo</i>	arch. Massimo Fadel (Coopprogetti), collab. arch. Gianpiero Lurig	Piano	bozza novembre 2019, in corso (approvata in linea tecnica vers. preliminare 26/05/2020)



Rete degli itinerari ciclabili d'interesse intercomunale (RECIU) (Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo, 2019)

Elenco itinerari ciclabili dell'UTI Collio-Alto Isonzo (2020)

Sigla identif.	Denominazione	Percorso
GO 1	Itinerario ciclabile anello del Collio	Cormons-Gorizia-S. Floriano del C.-Lonzano-Cormons
dir a	di Lucinico	Trebes-Lucinico
dir b	della fornace di Mossa	Mossa-Blanchis
dir c	di Blanchis	Preval-Blanchis
dir d	dei laghetti Rossi	parco dei laghetti Rossi-S. Lorenzo Is.
dir e	del monte Quarin e colle della Croce	Cormons-Subida di Monte-Preval
dir f	di Dolegna del C. e Mernico	Lonzano-Dolegna del C.-Mernico
GO 1A	Itinerario ciclabile anello del Collio	Cormons-Mossa-Preval-Brazzano-Cormons
GO 2	Itinerario ciclabile Collio-Isonzo dell'ex ferrovia	Cormons-Gradisca d'Is.
GO 3	Itinerario ciclabile della pianura dell'alto Isonzo	Lucinico-Romans d'Is.
dir a	della boschetta lucinichese dell'Isonzo	Lucinico-Isonzo
dir b	di Mainizza	Mossa casali Turus-Mainizza
dir c	di Mossa	Mossa casali Turus-Mossa
dir d	di S. Lorenzo Is.	Villanova di Farra-S. Lorenzo Is.
dir e	di Villanova e Colmello di Grotta	Farra d'Is.-Villanova-Colmello di Grotta

Elenco itinerari ciclabili dell'UTI Collio-Alto Isonzo (2020)

Sigla identif.	Denominazione	Percorso
dir f	di Fratta	Zuccole-Fratta
dir g	dei laghetti di Romans d'Is.	Romans d'Is.-Isonzo
dir h	di Farra d'Is.	S. Eurosia-Farra d'Is.
dir i	di Capriva del F.	Moraro-Capriva del F.
dir l	di Cormons	Borgnano-Cormons
GO 3A	Itinerario ciclabile della pianura dell'alto Isontino	Mossa-Medea
GO 4	Itinerario ciclabile anello transfrontaliero (I-SLO)	Gorizia-S. Pietro-Nova Gorica-Salcano-Gorizia
GO 4A	Itinerario ciclabile anello transfrontaliero (I-SLO)	Salcano-Nova Gorica-Gorizia-S. Pietro-Vertoiba-Merna-Rupa
GO 4B	Itinerario ciclabile anello transfrontaliero (I-SLO)	Gorizia-Nova Gorica
GO 5	Itinerario ciclabile del Iudrio, Torre e Versa	lungo torrente Iudrio e basso fiume Torre
GO 5A	Itinerario ciclabile del Iudrio, Torre e Versa	lungo torrente Versa
GO 6	Itinerario ciclabile del Vipacco	lungo fiume Vipacco
GO 7	Itinerario ciclabile del Carso - via della Bora	Rubbia-S. Michele del C.
GO 8	Itinerario ciclabile Gorizia-Cormons-Brazzano	lungo SR 56 e SR 356, Gorizia-Brazzano
GO 8A	Itinerario ciclabile Gorizia-Savogna d'Is.	lungo SP 8, Gorizia-Savogna d'Is.
dir a		S. Andrea-Gorizia zona commerciale ed ospedale di S. Pietro/Gorizia cimitero, aeroporto e zona industriale
GO 9	Itinerario ciclabile Gorizia-Gradisca d'Is.-Villesse	lungo SR 351, Gorizia-Villesse
GO 10	Itinerario ciclabile Gradisca d'Is.-Mariano del F.-Borgnano	lungo SR 305 e SR 56, Gradisca d'Is.-Borgnano
GO 11	Itinerario ciclabile Gradisca d'Is.-Romans d'Is.-Versa	lungo SR 252, Gradisca d'Is.-Versa
GO 11A	Itinerario ciclabile Versa-Medea-Cormons	lungo SP 6 e SP 16, Versa-Cormons
dir a		Cormons zona industriale
GO 12	Itinerario ciclabile S. Lorenzo Is.-Mariano del F.-Villesse	lungo SP 5 e SP 3, S. Lorenzo Is.-Villesse
dir a		Villesse zona industriale

Il comune di Cormons è interessato da vari itinerari ciclabili di livello intercomunale, sia d'interesse turistico e paesaggistico che di connessione urbana ed interurbana. Percorsi principali e diramazioni transitanti nel territorio comunale degli itinerari ciclabili dell'UTI Collio-Alto Isonzo (RECIU) sono evidenziati in rosso nella tabella precedente.

Nel comune di Cormons inoltre il Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo propone anche una modifica al tracciato della ciclovia BI 20 AIDA, per coinvolgere nel percorso nazionale anche il centro di Cormons, l'area dell'ex caserma in corso di riqualificazione (che si candida a potenziale centro servizi per la ciclabilità) ed aree di pregio paesaggistico ed ambientale come l'area della fontana del Faet, Pradis e Bosc di Sot. In questo modo si evita anche il transito in zona industriale, poco appetibile per un itinerario ciclabile d'interesse turistico e paesaggistico.

14.1.5 Livello comunale

Al momento l'unico riferimento di pianificazione per la realizzazione dei percorsi ciclabili a livello comunale è costituito dal Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di Cormons. Questo, per la mobilità ciclabile, indica solo due brevi tratti di percorsi ciclabili in previsione:

- a Cormons, in viale Roma tra via Alighieri e via Subida-via Faet, come probabile prosecuzione delle due piste ciclabili monodirezionali presenti in ambito urbano al fine di raggiungere l'area verde della fontana del Faet;
- a Borgnano, in via Bellini tra via Donizetti e svincolo di Villaorba della SR 305, sulla diramazione di Borgnano dell'it. ciclabile B del Versa e Judrio.

Un'opera d'arte per migliorare le connessioni pedonali e ciclabili tra l'area a nord ed a sud della ferrovia è prevista presso la stazione ferroviaria di Cormons: si tratta di un sottopassaggio ciclopedonale tra via De Gasperi e via Filanda.

La consultazione del PRGC di Cormons può risultare utile anche per studiare le previsioni future di sviluppo della città, per quanto riguarda le espansioni residenziali e delle zone produttive, nonché nuove aree di parcheggio previste e nuova viabilità. Pianificazione territoriale e della mobilità, anche ciclabile, s'intrecciano tra loro.

Tra i comuni confinanti con Cormons, ad oggi (giugno 2022) risultano in corso gli iter per la redazione dei piani della mobilità ciclistica comunale dei comuni di Dolegna del C., S. Giovanni al N., Medea e Mariano del F.

Lo scrivente RTP ha provveduto a visionare e prendere in considerazione già gran parte di questi piani, facilitato dalla presenza di componenti del raggruppamento coinvolti in prima persona nella loro redazione, al fine di coordinare e armonizzare le varie pianificazioni contermini.

COMMITTENTE	OGGETTO INCARICO	TITOLO PIANO	PROGETTISTA/I INCARICATO/I	FASE	DATA
COMUNE DI CORMONS	PIANIFICAZ. GENERALE	<i>Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) – var. 40</i>	ing. Antonio Nonino	Piano	2021 (ultimo aggiornamento)

14.1.6 Quadro complessivo pianificazioni

Quadro riassuntivo pianificazioni approvate, o in corso di redazione, di interesse per la redazione del piano in oggetto:

FIAB:

1. *Rete ciclabile nazionale Bicitalia (BI) – edizione 2019*

Progettista/i: FIAB (piano, giugno 2019)

Regione Friuli Venezia Giulia:

2. *Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI)*

Progettista/i: Stradivarie Architetti Associati, TPS pro s.r.l., TPS Associazione professionale (piano, marzo 2022)

Unione territoriale intercomunale Collio-Alto Isonzo:

3. *Piano della mobilità ciclistica (biciplan) dell'UTI Collio-Alto Isonzo*

Progettista/i: arch. Massimo Fadel (Cooprogetti), collab. arch. Gianpiero Lurig (piano, bozza novembre 2019)

Comune di Cormons:

4. *Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) – variante n. 40*

Progettista/i: ing. Antonio Nonino (piano, aprile 2021)

Di seguito si esplicita quanto previsto dalle pianificazioni di vario livello analizzate in relazione ai percorsi ciclabili di vario livello esistenti sul territorio comunale di Cormons.

It. ciclabile esistente	Cosa viene previsto nelle pianificazioni analizzate	
	Rete di appartenenza	Modifiche/variazioni
Ciclovía BI 20 AIDA	Bicitalia	Viene modificato parzialmente il tracciato da Cormons a La Boatina, con nuovo transito attraverso il centro di Cormons, Pradis e Bosc di Sot
Ciclovía FVG 3 Pedemontana e del Collio	RECIR	Viene modificato parzialmente il tracciato da Molin Nuovo a Cormons, con nuovo percorso che esclude il transito attraverso Giassico e Brazzano; rinominato in ciclovía FVG 3 Pedemontana
Slow Collio – it. dei paesi	RECIU	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 anello del Collio + it. ciclabile GO 1 anello del Collio dir f
Slow Collio – it. di valle SR 409	nessuna	-
Slow Collio – it. di monte	RECIU	Viene inglobato in parte nell'it. ciclabile GO 1 anello del Collio (escluso tratto strada per Cavezzo-SP 14 presso Ca' della Vallade)

Slow Collio – itinerario ciclabile del monte Quarin	RECIU	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 dir e del monte Quarin e colle della Croce
Slow Collio – itinerario ciclabile del colle della Croce	RECIU	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 dir e del monte Quarin e colle della Croce
Percorso ciclopedonale B del Versa e Judrio dir di Borgnano	RECIU	Viene inglobato in parte nell'it. ciclabile GO 3A della pianura dell'alto Isontino (escluso tratto Angoris-Villaorba-Borgnano)
Itinerario ciclabile Girangoris	nessuna	-

Come si può notare rimangono alcuni tracciati esistenti non ricompresi nella rete ciclabile dell'UTI (RECIU), ora rete ciclabile sovracomunale (RSC): ciò significa che essi potranno essere ricompresi nella rete ciclabile comunale (RECIC).

14.2 Altre pianificazioni

14.2.1 Piano paesaggistico regionale del Friuli Venezia Giulia

Oltre agli strumenti di pianificazione specifici sulla ciclabilità precedentemente elencati è opportuno fare riferimento al *Piano paesaggistico regionale del Friuli Venezia Giulia* (PPR FVG) entrato in vigore il 10 maggio 2018.

Il piano paesaggistico, redatto in attuazione al *Codice dei beni culturali e del paesaggio* e della *Convenzione europea del paesaggio*, tratta la rete della mobilità lenta (ciclovie, cammini e percorsi panoramici) come sistema di fruizione privilegiato dei beni paesaggistici.

“La mobilità lenta ricopre un ruolo essenziale nel contesto della pianificazione paesaggistica. Nel PPR del Friuli Venezia Giulia, la mobilità lenta è strumento di connessione con le altre due reti strategiche del piano, la Rete dei beni culturali e la Rete ecologica.

[...]

Specificamente, la Rete della mobilità lenta nel PPR del Friuli Venezia Giulia si propone i seguenti macro-obiettivi.

1. Favorire la riconoscibilità dei diversi paesaggi regionali attraverso la messa in rete delle varie modalità di mobilità lenta e la connessione con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale.
2. 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, e contribuendo a realizzare quello che si va sempre più delineando come “diritto al paesaggio”.
3. Favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione e riducendo il consumo di suolo.
4. Sostenere il processo di sensibilizzazione della popolazione rispetto al paesaggio, al suo valore identitario e alla sua tutela, secondo quanto raccomandato dalla CEP - Convenzione Europea del Paesaggio, art. 6.
5. Valorizzare l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.”

(Estratto doc. E3 Scheda della rete della mobilità lenta, PPR FVG)

Il PPR individua un sistema regionale della mobilità lenta costituito da una serie di direttrici (quattro primarie, sette secondarie), che attraversano gli ambiti del territorio regionale caratterizzati da maggior valore di fruizione naturalistico-culturale paesaggistica. Le quattro direttrici primarie sono: Alpe Adria, Pedemontana, Adriatica, Tagliamento; le quattro direttrici secondarie sono: anello carnico, val Cellina, magredi, Colline moreniche, Udine-Natisone, Livenza-Isonzo, Basso Isonzo.

Il territorio del comune di Cormons è interessato dalla direttrice n. 2 Pedemontana che attraversa tutta la regione disegnando un grande arco ovest-est, da Sacile fino al Collio, sviluppandosi lungo il previsto percorso della ciclovia FVG 7 del Livenza e ciclovia FVG 3 Pedemontana e del Collio, facenti parte della RECIR.

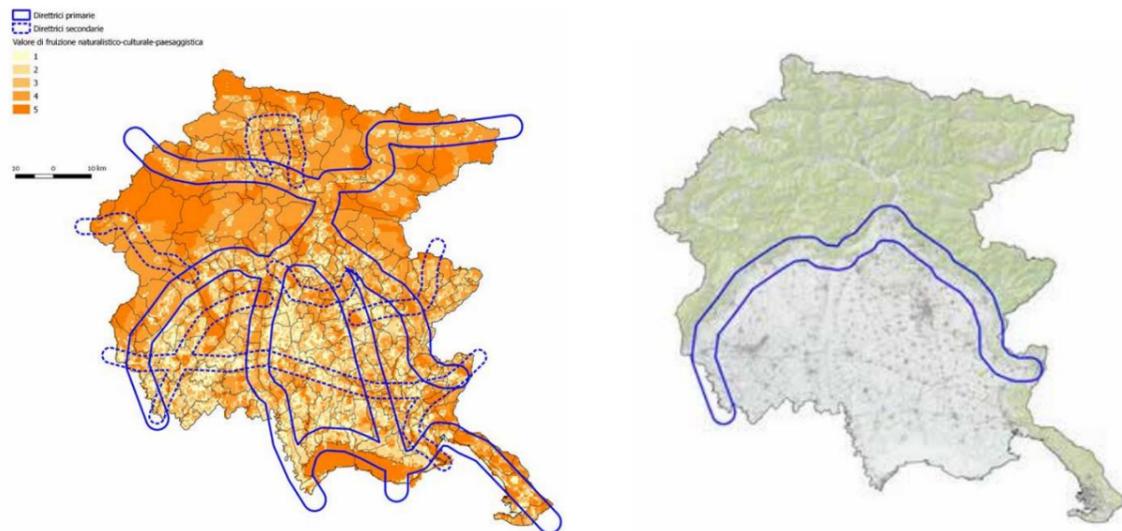
La direttrice Pedemontana interessa i seguenti ambiti di paesaggio: "Bassa e Alta Pianura pordenonese", "Pedemontana occidentale", "Anfiteatro morenico", "Alta pianura friulana ed isontina" e infine, per quanto riguarda il territorio di nostro interesse, "Valli orientali e Collio".

La direttrice Pedemontana include inoltre cinque nodi di intermodalità di primo livello (Gorizia, Cormons, Cividale, Gemona del Friuli e Sacile) e tre nodi di secondo livello (Tarcento, Maniago e Aviano).

Alla componente principale ciclabile si aggiungono percorsi escursionistici (che riguardano soprattutto il lato verso monte della direttrice) e i grandi cammini che intersecano la direttrice in più punti in direzione nord-sud. La direttrice funge anche da connettore di altre componenti secondarie, come percorsi tematici e strade panoramiche (a traffico veicolare aperto), di grande valore paesaggistico.

La direttrice Pedemontana ha infine un ruolo chiave nella connessione del sistema regionale della mobilità lenta con la Slovenia sia nell'area di Gorizia sia, in maniera più diffusa, nel Collio e nei dintorni di Cividale del Friuli e Cormons (dove sono già attivi progetti transfrontalieri di mobilità lenta, come BIMOBIS).

Nel suo sviluppo a est la direttrice Pedemontana connette aree ad alto valore naturalistico-ambientale.



Estratto dal PPR FVG: direttrici primarie e secondarie della mobilità lenta e valori di fruizione naturalistica-culturale-paesaggistica

Estratto dal PPR FVG: direttrice 2 Pedemontana

Gli indirizzi strategici e progettuali individuati dal PPR per la direttrice 2 Pedemontana sono i seguenti (se ne riporta un estratto relativo alle parti di interesse per il territorio in esame):

“1. La fruizione lenta dei beni culturali e paesaggistico ambientali lungo la direttrice Pedemontana passa attraverso il completamento, il rafforzamento, la dotazione di servizi e la messa in rete dei percorsi esistenti. In particolare è necessario:

- completare la ciclovia Pedemontana e del Collio ReCIR FVG 3 e realizzare la ciclovia del Livenza FVG 7 (includere eventuali opere di connessione con altri percorsi a scala locale o d'ambito), con la dovuta attenzione alla qualità storico-culturale e naturalistico-ambientale del contesto;

- dotare le ciclovie FVG 3 e FVG 7 di servizi ai fruitori (punti di ristoro e di alloggio, riparazione biciclette), recuperando ove possibile edifici e strutture dismesse (es. case cantoniere, stazioni ferroviarie);

- prevedere adeguata cartellonistica informativa e indicazioni relative ai beni culturali e paesaggistico-ambientali attraversati o raggiungibili dalla ciclovia;

- valorizzare le connessioni con le vallate laterali alla direttrice [ndr: valle del Iudrio nell'ambito di nostro interesse];

- rafforzare l'interazione tra i diversi cammini che si agganciano alla direttrice;

- valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali, le strade a bassa densità di traffico, i percorsi tematici e le strade panoramiche connesse alla direttrice per una fruizione più capillare e completa del paesaggio anche lungo i diversi percorsi che vi confluiscono.

- nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature);

2. All'interno delle strategie per il rafforzamento dell'intermodalità è necessario:

- aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno e TPL) nei nodi già esistenti lungo tutto il tracciato della direttrice, prevedendone una adeguata comunicazione;

3. Elementi fondamentali di attenzione nella progettazione di percorsi nuovi o segmenti da completare consistono nel:

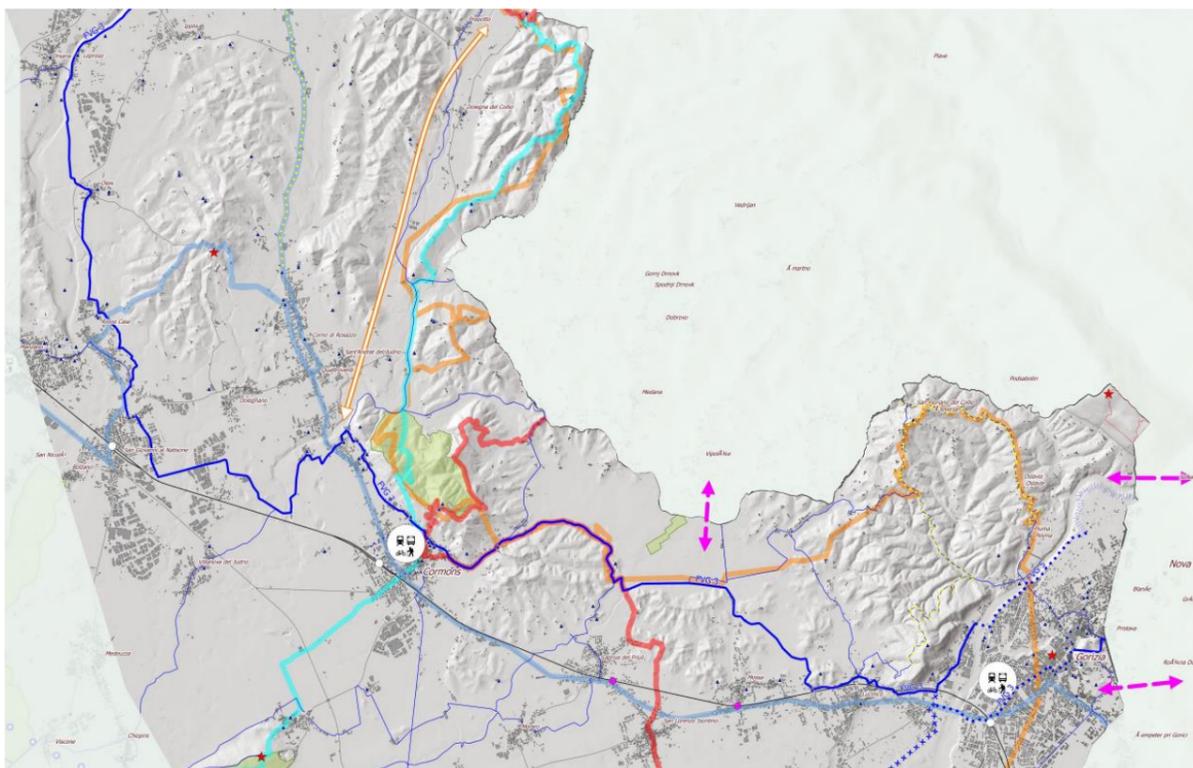
- utilizzare il più possibile la rete esistente di strade bianche, vicinali e interpoderali per contenere il consumo di suolo e consentire una fruizione capillare del paesaggio;

- rispettare le aree sensibili, sia ambientali (aree naturali, zone umide ecc.) che culturali (siti storici) interessate dai percorsi.”

(Estratto PPR FVG)

La direttrice 2 Pedemontana interseca in prossimità del territorio di riferimento del presente piano le direttrici secondarie direttrice Livenza-Isonzo e direttrice Basso Isonzo.

Per entrambe le suddette direttrici secondarie il PPR indica tra gli indirizzi strategici l'indicazione di ripensare le infrastrutture esistenti inutilizzate orientandole alla mobilità lenta, con particolare riferimento al sedime della linea ferroviaria mai realizzata Cormons-Redipuglia, che consentirebbe un collegamento naturale di queste due direttrici secondarie con i paesaggi del Collio.



Estratto allegato alla Scheda della Mobilità lenta ML8 – Direttrice 2 Pedemontana 3.3, PPR FVG

- Rete ciclabile di interesse regionale esistente**
 - percorso principale
 - varianti
- Rete ciclabile di interesse regionale da riqualificare**
 - - - percorso principale
 - - - varianti
- Rete ciclabile di interesse regionale da completare**
 - percorso principale
 - varianti
- Rete ciclabile di interesse regionale in costruzione**
 - - - - - percorso principale
- Rete ciclabile di interesse regionale in progetto**
 - ||||||| percorso principale
- Rete ciclabile di interesse regionale programmata**
 - x x x x percorso principale
 - x x x x x x varianti
- Rete ciclabile di interesse d'ambito**
 - percorsi esistenti/ in progetto/ programmati
- Cammini - itinerari escursionistici**
 - Cammino Celeste
 - Cammino delle Pievi
 - Cammino di San Cristoforo
 - Via Allemagna
 - Via Aquileiese

- Via delle Abbazie
- Alpe Adria Trail
- Alta via n.6 - dei Silenzi
- Traversata Carnica
- Via Alpina
- Via delle Malghe
- Via Postumia
- Sentieristica
- Vie d'acqua**
 - Litoranea veneta
 - Corsi d'acqua navigabili e canali lagunari (esistenti o da riqualificare)
 - Porti, darsene, approdi, discese in acqua (esistenti o da riqualificare)
 - Servizi di collegamento marittimo esistenti o da potenziare
- Infrastrutture**
 - Linee ferroviarie attive
 - Linee ferroviarie dismesse
 - Stazioni ferroviarie dismesse/imprese
 - ✈ Aeroporto
- Nodi di intermodalità**
 - di primo livello
 - di secondo livello
 - Stazioni ferroviarie attive
 - Percorsi panoramici
- ★ Poli di alto valore simbolico
- ▲ Beni culturali e aree di interesse archeologico
- Core areas della Rete ecologica

Estratto allegato alla Scheda della Mobilità lenta ML8 – Direttrice 2 Pedemontana 3.3 – legenda, PPR FVG

- Indicazioni strategiche**
- ◁ ○ ▷ Valorizzare l'idrovia della Litoranea Veneta
 - ◁ ▷ Valorizzare le vie d'acqua di collegamento tra la laguna e l'entroterra e la fruizione intermodale dei corsi d'acqua della bassa pianura pordenonese
 - ◁ ▷ Valorizzare/realizzare percorsi di collegamento carso-mare
 - ◁ ▷ Valorizzare i collegamenti transregionali e transfrontalieri
 - ○ ○ Rafforzare/realizzare connessioni ciclopedonali tra percorsi
 - ◁ ▷ Valorizzare/realizzare percorsi di fruizione delle valli laterali
 - ◁ ▷ Estendere il servizio MICOTRA verso Trieste
 - ◁ ▷ Favorire l'intermodalità piedi/bici/cavallo
 - ◁ ▷ Ripristinare/valorizzare le ferrovie dismesse in chiave di turismo slow
 - ◁ ▷ Ripristinare FVG 1/c - Ippovia del Cormor
 - ◁ — ▷ Realizzare collegamenti intermodali bici-bus transregionali
 - ◁ □ □ ▷ Realizzare un percorso ciclabile costiero - Prolungare la ciclabile del Cormor fino alla foce
 - ◁ ▷ Realizzare un'alta via prealpina dei parchi
 - ◁ ▷ Realizzare collegamenti ai percorsi tematici
 - Valutare/ mitigare potenziali disturbi agli habitat
 - ◁ □ □ ▷ Valutare le criticità degli attraversamenti dei corsi d'acqua
 - ☒ Prevedere nodi di interscambio bici-barca
 - ☒ Potenziare l'intermodalità bici-treno (MICOTRA) tramite l'introduzione della fermata
 - ☒ Realizzare percorsi di fruizione invernale

Estratto allegato alla Scheda della Mobilità lenta ML8 – Direttrice 2 Pedemontana 3.3 – legenda, PPR FVG

Con riferimento specifico al comune di Cormons, nella rete della mobilità lenta vengono individuate dal PPR:

- per i percorsi ciclabili, ciclovia FVG 3 Pedemontana e del Collio;
- per i cammini: cammino Alpe Adria (AAT), cammino Celeste, via Alpina itinerario giallo e Via delle Abbazie.

A questo proposito si segnala che il territorio comunale risulta interessato anche dalle tappe A20 e A21 del sentiero Italia (SI) del CAI che ricalca in parte i cammini suindicati ma che non viene specificatamente mappato nel PPR, probabilmente perché recuperato e segnalato nel 2018, a piano ormai concluso.

Da un punto di vista ambientale, il PPR individua a nord una rete ecologica di connettivo costituita dalla piana del Preval e dall'ambito del Collio e un nodo della rete (*core area*) costituito dall'area umida presso il canale 7-scolo Andric.

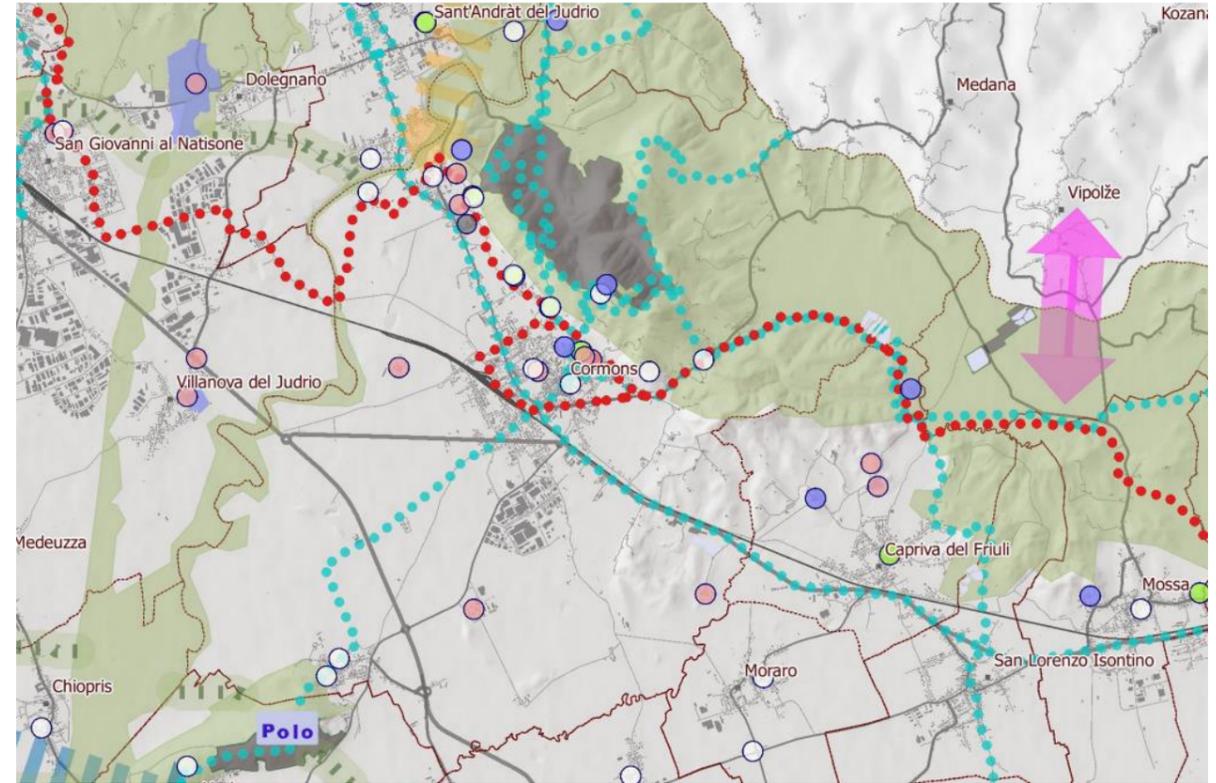
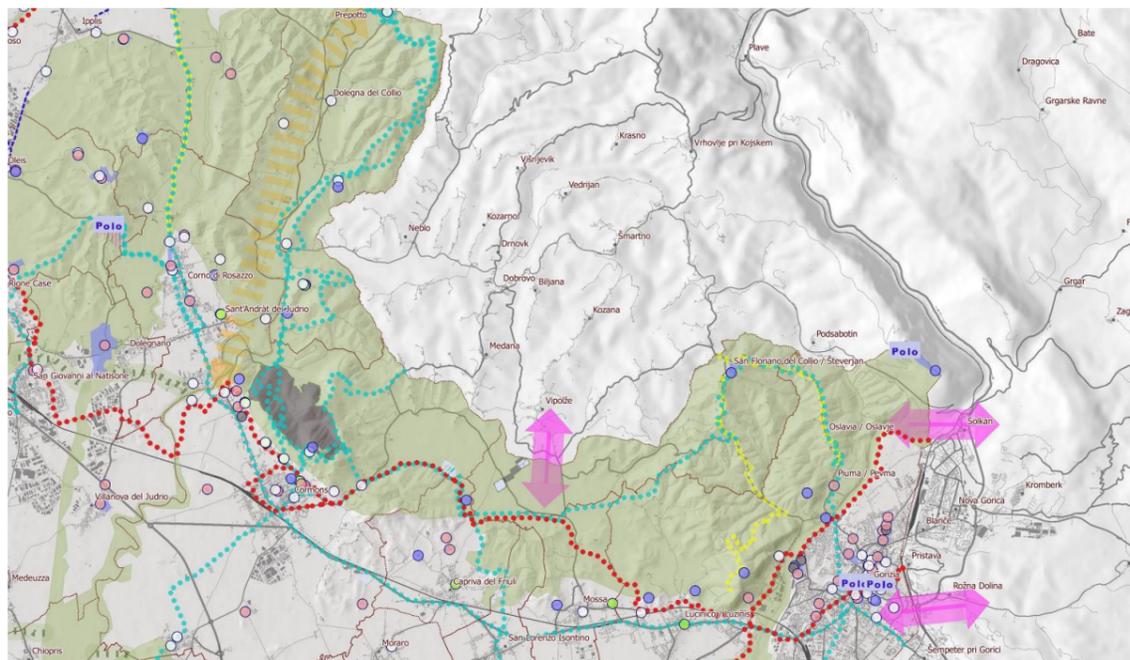
Per quanto riguarda i beni culturali il PPR individua nel comune di Cormons una serie di beni immobili di valore culturale che si vanno di seguito ad elencare:

- architetture fortificate: casaforte Neuhaus, castello di Cormons, castello di Brazzano;

- siti spirituali: chiesa di San Leopoldo, chiesa di Rosa Mistica, chiesa di Sant'Adalberto, chiesa di San Giovanni Battista, chiesa della Beata Vergine del Soccorso, chiesa di Santa Maria Apollonia, chiesa di San Lorenzo Martire, chiesa di San Rocco, chiesa di San Giorgio Martire, chiesa di Santo Stefano Protomartire;
- ville venete e dimore storiche: villa Dianello, palazzo Locatelli, palazzo Tacco De Blunfeld, palazzo Mian, villa Bassi;
- cente e cortine: centa di Sant'Adalberto, centa di San Giovanni, centa di Santa Maria, centa di Brazzano;
- archeologia rurale e industriale: ex setificio Conte di Manzano.

La valorizzazione dei percorsi di fruizione della valle del Iudrio verso Dolegna del Collio è infine la strategia di connessione per la mobilità lenta indicata nel PPR.

Di seguito si riporta un estratto della parte strategica del PPR del FVG.



Estratto della tavola della parte strategica (area Pedemontana est). PPR FVG

PPR PARTE STRATEGICA - LE RETI

Rete Beni Culturali

Centuriazioni

Ricognizione dei Beni immobili di Valore culturale

- Archeologia rurale e industriale
- Architettura fortificata
- Siti spirituali
- Ville venete e dimore storiche
- Cente e cortine
- Polo** Poli di alto valore simbolico

Immobili interesse storico-artistico e architettonico Parte II d.lgs 42-2004

- Provedimento di tutela
- Ulteriori contesti
- Aree archeologiche
- Area interesse Archeologico
- Ulteriori contesti

Rete Ecologica

Ecotipi - Tipo funzione

- Core
- Connettivo
- Direttrici Connettività

Rete Mobilità Lenta

- Viabilità Lenta - ciclovie
- Viabilità Lenta - cammini
- Viabilità Lenta - percorsi panoramici

Punti notevoli strategia mobilità lenta

- Valorizzare-realizzare percorsi di fruizione delle valli laterali
- Valorizzare i collegamenti transregionali e transfrontalieri
- Ripristino-valorizzazione delle ferrovie dismesse in chiave di turismo slow
- Rafforzare realizzare connessioni ciclopedonali tra percorsi
- Prolungamento della ciclabile del Cormor fino alla foce
- Estendere il servizio MICOTRA verso Trieste

Estratto tavola della parte strategica (area Pedemontana est) – legenda, PPR FVG

14.3 Progettazione

Per quanto attiene la progettazione di opere relative alla viabilità in generale e alla mobilità ciclistica in particolare sono stati sviluppati o sono in corso di redazione ad oggi (giugno 2022) i progetti di seguito elencati.

Regione Friuli Venezia Giulia:

5. *Aggiornamento studio di fattibilità per la riqualificazione della strada statale n. 13 e della strada regionale n. 56*

Progettista/i: Stradivarie Architetti Associati, Sinergo s.p.a., En.Ar.Plan s.r.l. (studio di fattibilità, luglio 2019)

Ente di decentramento regionale di Gorizia:

6. *Realizzazione del collegamento ciclabile tra Cormons e Gradisca d'Isonzo*

Progettista/i: ing. Novarin (progetto definitivo, marzo 2021, rev. 1 20/10/2021)

Comune di Cormons:

7. *Progetto di fattibilità tecnica ed economica – sistemazione dell'incrocio di Borgnano*

Progettista/i: ing. Stefano Zanuttin (progetto preliminare, 2018)

Tali progetti hanno implicazioni sia sulla messa in sicurezza di tronchi stradali ed intersezioni, portando in alcuni casi anche alla moderazione della velocità dei veicoli motorizzati, sia sulle infrastrutture ciclabili, prevedendo la creazione di nuovi percorsi.

In particolare il progetto *Realizzazione del collegamento ciclabile tra Cormons e Gradisca d'Isonzo* va a realizzare, almeno in parte, la ciclovia FVG 5/a diramazione Cormons, coincidente con l'itinerario ciclabile GO 2 Collio-Isonzo dell'ex ferrovia, previsti dalle pianificazioni del PREMOCI e del Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo.

Tra i vari progetti, è stato visionato anche quello inerente il polo intermodale di Cormons e la sistemazione generale dell'area dell'ex caserma "G. Amadio".

La raccolta delle progettualità già eseguite e/o in corso è utile per ricostruire un quadro d'insieme. Il tema della sicurezza sulle strade è fondamentale anche per la mobilità ciclistica e quindi è bene prendere visione di questi progetti per comprendere come e se possano essere compatibili col piano della mobilità ciclistica comunale. Inoltre possono costituire già uno sviluppo progettuale di previsioni pianificatorie in definizione.