



P-R

BICIAN PLAN COMUNALE di CORMONS

Progetto:
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

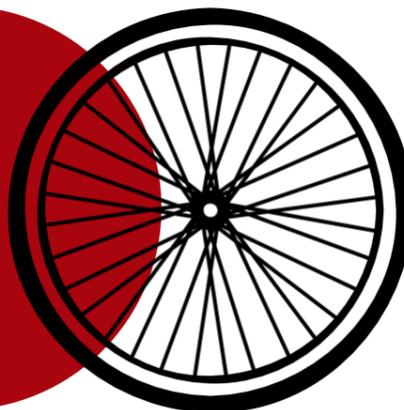
Collaboratori:

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
rev. 8/09/2023



INDICE

1	PREMESSA.....	1
2	QUADRO NORMATIVO, PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO.....	2
3	CONTENUTI DEL BICIPLAN.....	4
	PROGETTO.....	5
4	DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI.....	6
5	STRATEGIE E AZIONI.....	7
6	STRATEGIA.....	9
7	CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLA RECIC (RETE CICLABILE COMUNALE).....	11
8	CARATTERISTICHE DEI PERCORSI CICLABILI.....	12
9	RETE CICLABILE NEL COMUNE DI CORMONS.....	13
9.1	BICITALIA E RECIR.....	15
9.2	RSC.....	15
9.3	RECIC.....	15
9.4	ITINERARI CICLABILI DELLA RECIC SECONDO GERARCHIA D'IMPORTANZA.....	18
9.5	ITINERARI CICLABILI DELLA RECIC SECONDO FUNZIONE PREVALENTE.....	18
9.6	RECIC E ATTRATTORI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA.....	18
9.7	RETE CICLABILE CON TRACCIATI GIÀ IN PROGETTO.....	18
10	IDENTIFICAZIONE ITINERARI CICLABILI E SEGNALETICA.....	19
10.1	Segnaletica ciclabile.....	19
10.2	Interventi sulla segnaletica ciclabile esistente.....	19
10.3	Interventi di posa nuova segnaletica ciclabile.....	21
10.3.1	Segnaletica identificativa itinerario ciclabile.....	21
10.3.2	Segnaletica informativa itinerari ciclabili.....	21
10.3.3	Segnaletica territoriale di valorizzazione.....	22
11	INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA.....	24
11.1	Velocità sulla rete stradale.....	24
11.2	Moderazione e limitazione del traffico.....	25
11.3	Messa in sicurezza delle intersezioni.....	26
11.4	Altri provvedimenti per la ciclabilità.....	27
11.4.1	Senso unico carrabile con doppio senso ciclabile.....	27

11.4.2	Riqualificazione dello spazio stradale.....	27
12	VIABILITÀ FUTURA PROPOSTA.....	29
13	SERVIZI PER LA CICLABILITÀ.....	30
13.1	Parcheggi per biciclette.....	30
13.2	Aree di sosta attrezzate e punti di approvvigionamento idrico, assistenza tecnica per velocipedi.....	31
13.3	Punti di noleggio bici.....	33
14	INTERMODALITÀ E MULTIMODALITÀ MEZZI PUBBLICI/PRIVATI + BICICLETTA.....	34
14.1	Intermodalità/multimodalità con trasporto ferroviario.....	34
14.1.1	Trasporto pubblico locale ferroviario.....	34
14.1.2	Stazione ferroviaria.....	34
14.2	Intermodalità/multimodalità con trasporto autobus.....	35
14.2.1	Trasporto pubblico locale autobus.....	35
14.2.2	Fermate autobus.....	35
14.3	Intermodalità/multimodalità con automobile e camper.....	36
14.3.1	Parcheggi d'auto d'interscambio.....	36
14.3.2	Aree attrezzate camper.....	36
15	RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ.....	38
	PARTE PROGRAMMATICA.....	41
16	INDIVIDUAZIONE PRIORITÀ.....	42
17	FONTI DI FINANZIAMENTO.....	44
18	MANUTENZIONE.....	45
19	MONITORAGGIO DEI FLUSSI CICLISTICI.....	46
20	PROMOZIONE.....	47
20.1	Incentivazione all'uso della bicicletta.....	47
20.1.1	Incentivazione all'uso della bicicletta in ambito utilitaristico.....	47
20.1.2	Incentivazione all'uso della bicicletta in ambito turistico, ricreativo e sportivo.....	50
20.2	Comunicazione degli investimenti sulla ciclabilità.....	50
20.2.1	Comunicare il cambiamento.....	50
20.2.2	Comunicare i vantaggi economici.....	51
20.3	Altre azioni in favore della mobilità ciclistica.....	51



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 BICIPLAN

I contenuti del BICIPLAN 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).

PROGETTO

4 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

I macro-obiettivi del BICIPLAN sono sostanzialmente quelli definiti dalla LR 8/2018 ovvero:

- l'incremento dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto:
 - incrementando i flussi cicloturistici;
 - trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi e azioni volte a favorire gli spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro;
- il contenimento dell'impatto ambientale;
- la promozione di stili di vita sani e di mobilità attiva;
- il miglioramento della salute della collettività;
- una miglior fruizione e del territorio e dei beni paesaggistici e ambientali attraverso la mobilità lenta;
- lo sviluppo di un'economia locale legata al cicloturismo.

In aggiunta a quanto già previsto dalla legge si possono aggiungere obiettivi specifici per l'ambito in oggetto:

- elevazione dello standard qualitativo delle infrastrutture, creando i presupposti di piano per progettare e realizzare le opere per la mobilità ciclistica in linea con i migliori standard normativi e tecnici;
- incentivazione dell'iniziativa privata che abbia nella mobilità ciclistica e nell'utilizzo della bicicletta il filo conduttore della propria attività;
- diffusione fra la popolazione, con iniziative e azioni prorogate nel tempo, di una mentalità diffusa favorevole all'uso della bicicletta e agli sviluppi sociali, culturali, salutari e ambientali che tale pratica può comportare.

OBIETTIVI	TARGET
incremento mobilità ciclistica quotidiana di tipo utilitaristico	<ul style="list-style-type: none">• popolazione locale, in particolare:<ul style="list-style-type: none">• studenti e scolari• lavoratori con una distanza casa-lavoro < 10 km• lavoratori con servizio intermodale treno+bici
incremento mobilità ciclistica occasionale di tipo ricreativo e turistico	<ul style="list-style-type: none">• popolazione locale• cicloturisti italiani e stranieri
sviluppo di un'economia locale legata al cicloturismo	<ul style="list-style-type: none">• operatori economici, privati e volontari

5 STRATEGIE E AZIONI

Per il raggiungimento degli obiettivi sopra esposti è necessario procedere alla creazione progressiva di un contesto complessivamente favorevole all'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di una rete infrastrutturale di qualità e riconoscibile, di servizi specifici a gestione pubblica o privata, lo sviluppo di una imprenditoria legata alla mobilità ciclistica e un piano di comunicazione dedicato efficace.

La **legge regionale 8/2018** elenca una serie di **azioni** e **interventi** finalizzati alla creazione di un contesto a ciclabilità sicura e diffusa, che si riportano di seguito.

Azioni

Sono le azioni di sensibilizzazione atte a far crescere la domanda, da attivarsi presso le istituzioni scolastiche, nonché presso ogni altra associazione o ente possa ritenersi utile per la diffusione di una nuova cultura della mobilità. Nel dettaglio:

- promozione dell'uso della bicicletta rivolta principalmente ai bambini e ai ragazzi;
- conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta;
- promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari;
- sviluppo di servizi di biciclette a noleggio e di un *bike sharing* regionale;
- agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- implementazione e sistematizzazione della mappatura delle reti ciclabili;
- monitoraggio e la gestione del SICID in collaborazione con associazioni o privati;
- individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- promozione dello spostamento delle merci in ambito urbano con bici cargo;
- individuazione delle azioni per contrastare il furto delle biciclette.

Interventi

Sono l'insieme degli interventi di riordino e riqualificazione delle infrastrutture e servizi esistenti, di recupero e di nuova realizzazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni, atti a migliorare e incrementare l'offerta a favore della mobilità ciclistica con una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti, in un'ottica di integrazione delle reti ciclabili locali con la rete delle ciclovie di interesse regionale e di connessione di tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo.

Nel dettaglio:

- le opere necessarie a garantire la **continuità degli itinerari** ciclabili e ciclopedonali collegando le tratte spezzate;
- **messa in sicurezza** dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico;
- **risoluzione dei punti critici** della viabilità che vedono incidenti con ciclisti;
- **collegamento delle direttrici ciclabili** principali con le aree scolastiche, industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici, e tra i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane;
- realizzazione di **poli d'interscambio modale** e l'incremento dei sistemi per il **trasporto delle biciclette** sui mezzi pubblici;

- realizzazione di strutture adibite alla **sosta delle biciclette**;
- interventi di **recupero a fini ciclabili** di strade arginali, tratturi, viabilità dismessa o declassata, ponti/manufatti stradali dismessi, sedimi ferroviari dismessi;
- **recupero e conservazione delle stazioni** e dei **caselli** ferroviari e delle **case cantoniere** che possono essere destinati a strutture per l'ospitalità dei cicloturisti;
- fornitura e posa in opera di **segnaletica**, verticale e orizzontale;
- tecnologie intelligenti per il **monitoraggio** dei flussi ciclistici.

Dalle elencazioni sopra esposte emerge che lo sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio necessita di un **approccio multidisciplinare e multilivello**.

Dal punto di vista degli **interventi infrastrutturali** è fondamentale creare una **RETE unica** di percorsi ciclabili di qualità che sia quindi continua, attrattiva, sicura e riconoscibile.

La rete dovrà rispondere sia alle esigenze della popolazione locale sia a quelle dei turisti e degli sportivi, utilizzabile per tutte le pratiche ciclistiche e con tutte le tipologie di mezzi ora sul mercato, senza fondamentali distinzioni fra loro.

Si dovrà prevedere:

- la connessione dei centri abitati e dei principali poli attrattori con la costruzione di una rete ciclistica interurbana al fine di rispondere e incentivare la domanda di **mobilità ciclistica quotidiana di tipo utilitaristico**;
- l'individuazione, il riordino e il completamento della rete ciclabile d'interesse turistico e paesaggistico al fine di rispondere e incentivare la domanda di **mobilità ciclistica occasionale di tipo ricreativo e turistico**.

Agli interventi infrastrutturali andrà affiancata la realizzazione di **segnaletica** dedicata secondo un progetto unico e coordinato. La **segnaletica** è infatti **cruciale per lo sviluppo del territorio in chiave cicloturistica**.

Per favorire lo sviluppo del cicloturistico sul territorio è fondamentale la creazione di **servizi specifici** rivolti ai ciclisti, come ad esempio:

- idonei posteggi per bici sul territorio
- punti di ricarica per bici "elettriche"
- punti assistenza meccanica
- punti di noleggio biciclette tradizionali ed a pedalata assistita
- punti di ristoro dedicati, es. bicigrill
- strutture turistiche dedicate all'accoglienza dei cicloturisti (club di prodotto)*.

* Facoltà di pernottamento nella struttura anche per solo una notte, disposizione gratuita di luogo sicuro per sistemare le biciclette, fornitura di mappe cicloturistiche dell'area e di informazioni sui servizi dedicati, messa a disposizione degli ospiti di luoghi adatti per asciugare vestiti e attrezzatura, messa a disposizione degli ospiti di attrezzi di base per la riparazione delle biciclette, colazioni *ad hoc*.

Il **potenziamento dell'intermodalità** costituisce un aspetto fondamentale della strategia per lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Infine è importante individuare un **modello di governance** che permetta la gestione coordinata di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità del territorio:

- la **messa a sistema di tutti gli operatori** del territorio attraverso l'aggregazione degli operatori economici, lavoratori autonomi, associazioni ed altri soggetti privati attorno ad un progetto di marketing per la mobilità ciclistica e di sviluppo economico sostenibile specifico per il territorio comunale, eventualmente estendibile ai territori vicini;
- la **formazione degli operatori** affinché possano comprendere le potenzialità del cicloturismo e fornire un migliore servizio per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- l'organizzazione e avvio dei servizi specifici per la mobilità ciclistica turistica e quotidiana, attualmente mancanti, con il supporto e il sostegno dell'Amministrazione pubblica.

Non secondariamente gli aspetti legati alla **comunicazione** rivestono un ruolo importante per il raggiungimento degli obiettivi del BICIPLAN. Sarà necessario che gli obiettivi del BICIPLAN, non solo quelli legati alle infrastrutture da progettare e realizzare, ma soprattutto quelli legati ai temi turistici, ambientali e socio-sanitari vengano portati a conoscenza della popolazione in modo tale che vi sia la più ampia condivisione tra popolazione e amministratori pubblici. Si veda a tal proposito il cap. 20 della presente relazione.

Infine la ricerca e l'**acquisizione dei fondi** necessari alla realizzazione delle strutture e dei servizi sarà fondamentale per l'attuazione del BICIPLAN. L'amministrazione comunale singolarmente o in collaborazione agli altri enti del territorio e gli operatori interessati dovranno pertanto svolgere azioni per individuare i finanziamenti regionali, i progetti europei o destinare fondi propri collaborando per la realizzazione dei servizi previsti e il raggiungimento degli obiettivi previsti dal BICIPLAN.

Per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi del BICIPLAN si deve prevedere un **piano di monitoraggio** per il rilievo progressivo e comparativo di una serie di indicatori che si vanno di seguito elencando:

- quantità di chilometri di rete ciclabile realizzati rispetto a quanto previsto dal BICIPLAN (almeno con la tabellazione per i tratti in cui non sono previsti interventi infrastrutturali importanti necessari ai fini della sicurezza);
- valutazione della variazione di frequentazione degli itinerari/strutture ciclabili rispetto ai dati di partenza;
- valutazione della variazione del numero di studenti e lavoratori che scelgono la bici come mezzo per recarsi a scuola/lavoro;
- valutazione della variazione delle numerosità di cicloturisti transitati sugli itinerari;
- valutazione della variazione delle presenze di cicloturisti nelle strutture ricettive nel corso dell'anno rispetto ai dati di partenza;
- valutazione del numero, della qualità e del seguito delle azioni di promozione per la mobilità ciclistica indirizzate alla popolazione locale.

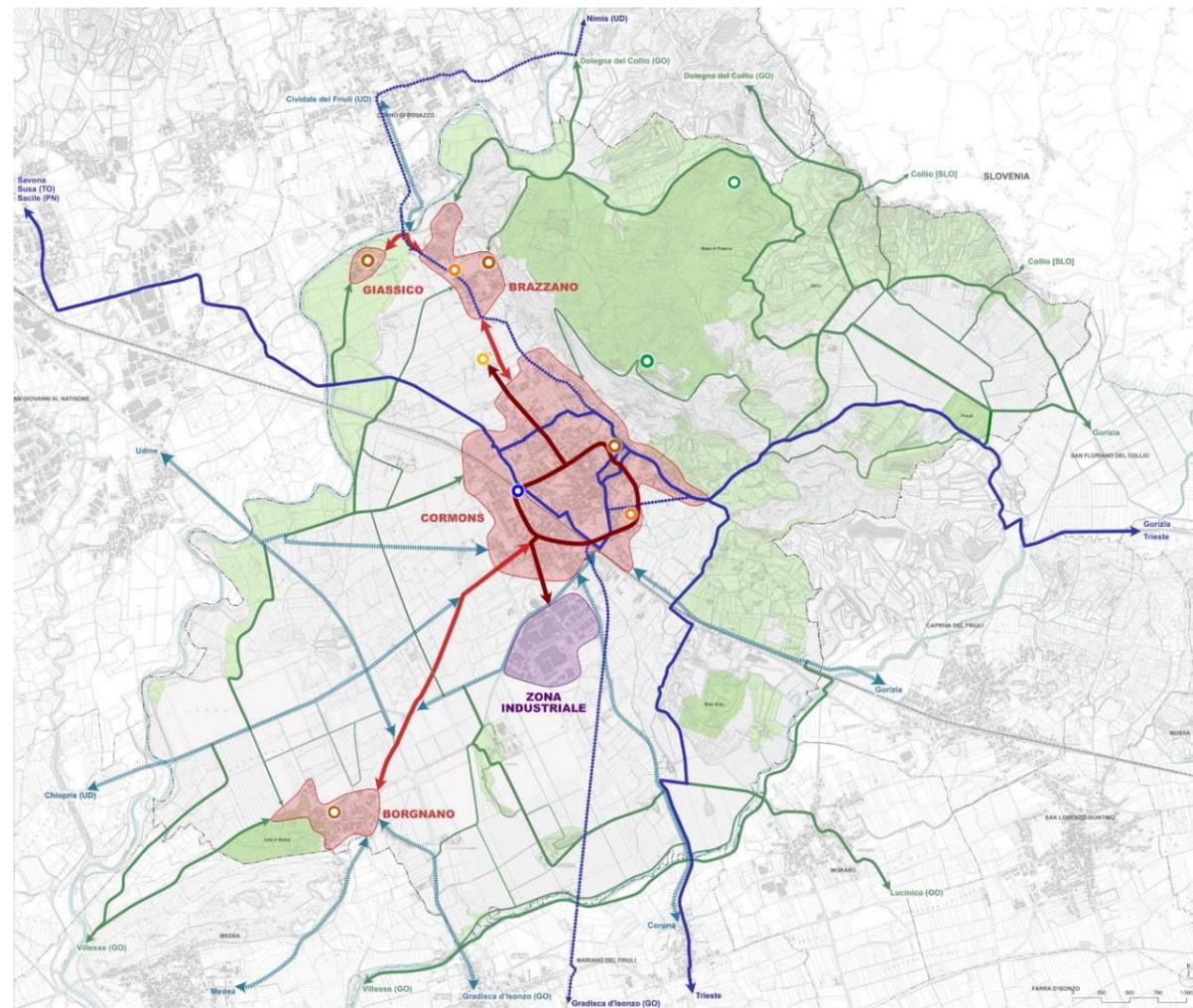
6 STRATEGIA

L'approccio per l'elaborazione del piano è stato quello di completare la visione d'insieme per la ciclabilità già delineata dalle pianificazioni di livello superiore ed in coordinamento con esse, andando a completare a livello locale il sistema della mobilità ciclistica.

L'attenzione del presente biciplan si è pertanto concentrata soprattutto sull'ambito urbano andando a specificare meglio e più nel dettaglio gli interventi da prevedere sul territorio a favore della ciclabilità.

Per sviluppare la mobilità ciclistica urbana è infatti necessario pensare non solo a infrastrutture ciclabili dedicate, ma anche in generale ad un ridisegno della strada per ridurre le velocità degli autoveicoli, dare continuità ai percorsi, proteggere gli attraversamenti trasversali, evidenziare l'ingresso alle zone 30 e zone residenziali e ridurre di conseguenza i livelli di incidentalità.

La schematizzazione della visione strategica per il sistema della mobilità ciclistica nel comune di Cormons è raffigurata nella tav. P0 *VISIONE STRATEGICA PER LA MOBILITÀ CICLISTICA NEL COMUNE DI CORMONS*.



VISIONE STRATEGICA PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Area urbana a ciclabilità diffusa	
Area produttiva a ciclabilità diffusa	
Collegamento ciclabile nazionale e regionale (BI 12 - BI 20 - FVG 3 - FVG 3 var. d - FVG 5 dir. a)	
Itinerario principale	
Diramazione/variante	
Sistema di collegamento urbano ed interurbano comunale	
Anello ciclabile urbano di Cormons	
Collegamento interurbano	
Sistema di collegamento sovracomunale	
Collegamento tra aree a ciclabilità diffusa	
Corridoio ciclabile a valenza naturalistica/paesaggistica	
POLI ATTRATTORI TERRITORIALI	
Centro intermodale da sviluppare con servizi dedicati alla mobilità ciclistica	
Polo scolastico principale	
Polo sportivo principale	
Area d'interesse storico, architettonico e culturale	
Punto d'interesse paesaggistico e/o naturalistico	
Zona d'interesse paesaggistico	
Zona d'interesse agricolo paesaggistico	

Per il territorio comunale di Cormons il sistema della mobilità ciclistica sarà rappresentato da una struttura formata da questi elementi:

- **aree urbane a ciclabilità diffusa:** un ambito urbano presente in ognuno dei quattro centri abitati del comune (Cormons, Borgnano, Brazzano e Giassico), dove è possibile spostarsi liberamente in bicicletta su tutte le strade in un ambiente caratterizzato da un alto livello di sicurezza. Una sorta di isola ambientale "felice" protetta per la ciclabilità, composta da:
 - strade a velocità moderata, ossia strade con limite di velocità pari a 30 km/h
 - strade a velocità moderata con priorità assoluta a pedoni e ciclisti, un ambito ancora più sicuro e protetto con velocità pari a 20 km/h, dove la strada può diventare spazio pubblico
 - raccordi ciclabili, ossia scorciatoie utili a mettere in connessione parti di centro abitato o altre aree in modo diretto evitando percorsi più lunghi sconvenienti e poco pratici per gli spostamenti in bicicletta;

- **area produttiva a ciclabilità diffusa:** trasformazione delle strade all'interno dell'area industriale in strade amiche della bicicletta, dove la sua esistenza-presenza venga segnalata e non vista come un intruso. Un incentivo agli spostamenti casa-lavoro grazie al tracciamento di corsie ciclabili;
- **varchi accesso aree urbane a ciclabilità diffusa:** i punti d'accesso dall'ambito extraurbano a quello urbano della ciclabilità diffusa, costituenti le porte della città organizzato secondo il concetto di "città 30";
- **anello ciclabile urbano:** nel capoluogo, un anello ciclabile ben definito su strade interne alla città, destinato in particolar modo ai ciclisti più vulnerabili come bambini ed anziani. Attraversa l'ambito urbano, sia a nord che a sud della linea ferroviaria, oltrepassandola attraverso sottopassaggi dedicati, toccando gli attrattori utilitaristici principali come scuole, stazione ferroviaria, area mercato settimanale, aree verdi e parchi gioco; diramazioni permettono di raggiungere in sicurezza anche il polo sportivo e la zona industriale;
- **collegamenti ciclabili interurbani tra aree a ciclabilità diffusa:** connessioni ciclabili, principalmente lungo la viabilità extraurbana, che permettono di passare da un centro abitato all'altro del territorio comunale in sicurezza, mettendo in comunicazione i quattro centri abitati del comune (Cormons, Borgnano, Brazzano e Giassico) dove sono state individuate le aree urbane a ciclabilità diffusa;
- **collegamenti ciclabili sovracomunali tra aree a ciclabilità diffusa:** connessioni ciclabili, principalmente lungo la viabilità extraurbana, che permettono di collegare i centri abitati del comune con gli altri centri abitati limitrofi fuori comune, al cui interno ciascun biciplan incentiverà la ciclabilità diffusa;
- **collegamenti ciclabili nazionali e regionali:** i grandi assi ciclabili che attraversano Cormons e che lo inseriscono negli itinerari ciclabili di lunga percorrenza mettendolo in relazione con molti altri paesi e città sia in regione che fuori regione;
- **corridoi ciclabili verdi naturalistici/paesaggistici:** una serie di percorsi ciclopeditoni adibiti a funzioni ricreative e del tempo libero a servizio degli abitanti e non. Percorsi che, partendo dai centri abitati o lambendoli, permettono di inoltrarsi nel paesaggio rurale, fluviale e collinare.

Oltre all'individuazione della rete ciclabile comunale gli interventi previsti nel piano della mobilità ciclistica di Cormons riguardano la moderazione e la limitazione del traffico, la riconfigurazione di intersezioni critiche, l'aumento della sicurezza nei confronti del traffico presso siti sensibili quali scuole e punti di aggregazione, la creazione di nuovi collegamenti e piccoli raccordi ciclabili all'interno dell'abitato per agevolare gli spostamenti in bicicletta, lo sviluppo di servizi dedicati alla ciclabilità.

7 CRITERI PER LA DEFINIZIONE DELLA RECIC (RETE CICLABILE COMUNALE)

La RECIC, ovvero la rete a valenza comunale, si inserisce in un più ampio sistema della ciclabilità che prevede tre livelli di reti gerarchicamente superiori: Bicalia - la rete delle ciclovie di livello nazionale (BI), la RECIR - la rete delle ciclovie di livello regionale (FVG) e la RSC (ex RECIU) - la rete ciclabile di livello sovracomunale.

La rete ciclabile comunale (RECIC), ultimo livello gerarchico delle reti ciclabili, va a completare la rete ciclabile sul territorio andando a riempire i "vuoti" non coperti dalle reti nazionali (Bicalia), regionali (RECIR) e sovracomunali (RSC), infittendo la maglia ed andando ad ampliare al massimo l'offerta di collegamenti ciclabili.

La definizione della RECIC, ovvero la rete di livello comunale (come indicato nella L.R. 8/2018), è l'oggetto specifico del presente BICIPLAN. Essa va ad integrare le reti ciclabili individuate da tutti i piani della mobilità ciclistica di livello gerarchicamente superiore.

La RECIC si coordina con le pianificazioni di livello superiore, anche con quelle non ancora concluse. Eventuali differenze e discostamenti, che si sono resi necessari, sono esplicitati nel cap. 9 *Rete ciclabile nel comune di Cormons*.

Gli itinerari ciclabili a valenza sovracomunale (facenti parte dell'ex RECIU, ora RSC) non sono quindi oggetto specifico del presente strumento di piano e vengono affrontati dal BICIPLAN di livello sovracomunale a cui si rimanda. In ogni caso, per completezza e per restituire una visione complessiva della rete ciclabile pianificata nel territorio comunale, anche per essi vengono forniti alcuni elementi generali.

La classificazione della rete ciclabile nel comune di Cormons è rappresentata nelle tavv. P1.1 e P1.2 *Progetto: CLASSIFICAZIONE RETE CICLABILE (BICALIA, RECIR, RSC E RECIC)*.

La rete ciclabile del Comune (RECIC) è stata individuata per promuovere sia la mobilità ciclistica utilitaristica per gli spostamenti quotidiani sia la mobilità con finalità cicloturistica, ricreativa e sportiva.

La definizione di una rete organica e polifunzionale permetterà anche di proporre itinerari cicloturistici ed escursionistici al fine di valorizzare il territorio secondo specifici tematismi, elementi di interesse, difficoltà, lunghezze.

La realizzazione di una rete ciclabile territoriale capillare e diffusa, comunale e sovracomunale, permette infatti di generare un gran numero di percorsi lineari o ad anello che possono essere segnalati con simboli sulla segnaletica direzionale e su pannelli con mappe specifiche, oltre che su materiale promozionale apposito.

In questo modo sarà anche possibile in futuro aggiungere e promuovere ulteriori proposte di anelli cicloturistici che andranno differenziati per difficoltà e per categoria di ciclisti, affinché sia facilmente individuabile il target a cui sono rivolti.

Nella definizione della rete ciclabile RECIC si è proceduto quindi secondo i criteri e la metodologia indicata di seguito.

Individuazione della localizzazione dei **centri attrattori** per la mobilità ciclistica, attuali e potenziali, e dei poli della mobilità.

Individuazione delle **infrastrutture ciclabili esistenti e già progettate** finalizzata alla messa in rete, quando possibile, dei tratti esistenti segmentati e frammentari.

Costruzione di una rete ciclabile rivolta a tutti i tipi di utenti, percorribile quindi da persone con una normale preparazione fisica e normali bici tipo bici da città e da turismo (con eventualmente l'ausilio di pedalata assistita per agevolare il superamento di dislivelli).

Gerarchizzazione della rete di competenza del piano (RECIC) in rete ciclabile principale, secondaria e vie verdi.

Individuazione dei percorsi ciclabili della RECIC secondo la loro **vocazione e funzione preminente**:

- a) percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana
- b) percorsi ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico

L'individuazione di una vocazione principale degli itinerari non esclude che un percorso possa essere utilizzato anche per altre finalità. Ciò significa che un itinerario ciclabile d'interesse turistico e paesaggistico può ad esempio avere anche una funzione utilitaristica per gli spostamenti quotidiani; vale ovviamente anche il viceversa per un percorso ciclabile di connessione urbana ed interurbana.

Alla funzione preminente dei singoli percorsi si associano una serie di **caratteristiche** che gli itinerari facenti parte della RECIC devono avere e che si dettagliano nel capitolo successivo. Tali caratteristiche sono state di guida nell'individuazione dei percorsi e nella definizione degli interventi necessari per la realizzazione della RECIC.

Individuazione dei percorsi prediligendo l'utilizzo di sedimi stradali esistenti.

La RECIC per essere riconoscibile sul territorio e venire conseguentemente fruita deve necessariamente essere supportata da un progetto organico di **segnaletica**, come descritto nel cap. 10 *Identificazione itinerari ciclabili e segnaletica*.

Tra la segnaletica di tipo direzionale, vanno previste anche tabelle che segnalino:

- centri attrattori;
- servizi per la ciclabilità;
- punti di interesse presenti sul territorio.

Ulteriore segnaletica potrà dare informazioni in merito a:

- toponomastica dei luoghi;
- approfondimenti di carattere storico, artistico, paesaggistico, naturalistico ecc.

Relativamente a tutta la rete ciclabile del comune, in punti strategici andranno installate tabelle di dimensione maggiore con:

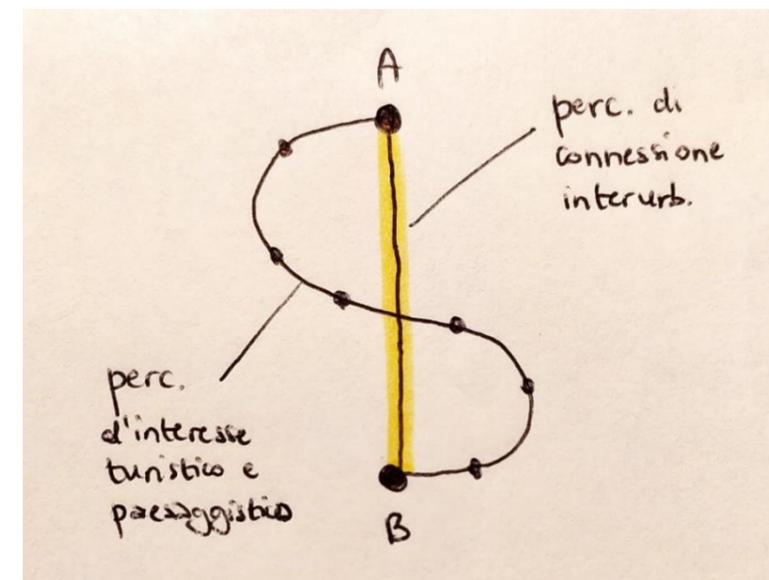
- dati e rappresentazione schematica dei percorsi ciclabili;
- distanze e tempi di percorrenza;
- carte topografiche dedicate al cicloturismo con i profili altimetrici dei percorsi;
- altre informazioni specifiche.

8 CARATTERISTICHE DEI PERCORSI CICLABILI

Alla vocazione preminente di ogni singolo itinerario ciclabile si associano una serie di caratteristiche che sono state tenute in considerazione sia nell'individuazione dei percorsi della RECIC sia nella definizione degli interventi specifici necessari per la loro realizzazione.

VOCAZIONE PREMINENTE	CARATTERISTICHE
Percorso ciclabile di connessione urbana ed interurbana	<ul style="list-style-type: none">• attrattività per il ciclismo utilitaristico e pendolare;• connessione tra i centri abitati del comune e quelli limitrofi;• presenza di attrattori dell'istruzione e formazione, dello sport, degli spettacoli, ricreazione, cultura e vita comunitaria, dei servizi di pubblica utilità, dell'assistenza e sanità, del commercio, dell'industria, artigianato e direzionale lungo il percorso;• tracciato più breve e diretto dal punto A al punto B;• sviluppo del tracciato quasi esclusivamente in ambiti urbani ed extraurbani antropizzati;• fondo stradale in asfalto o simile, al fine di offrire la massima scorrevolezza e velocità nel transito;• percorso in sede propria quasi esclusivamente lungo le arterie in ambito extraurbano; in sede promiscua, con limitazioni alla velocità, in ambito urbano, assicurando così la massima flessibilità negli spostamenti senza canalizzazioni vincolanti;• percorso possibilmente illuminato, per un utilizzo anche serale e tardo pomeridiano in inverno, da collocarsi preferibilmente a fianco delle arterie stradali principali (per un maggior senso di sicurezza anche percepito);• presenza di servizi ed attrezzature per il ciclista quotidiano;• presenza di indicazioni di tipo pratico lungo il percorso e segnaletica direzionale.
Percorso ciclabile d'interesse turistico e paesaggistico	<ul style="list-style-type: none">• attrattività per il cicloturismo;• attribuzione di un tematismo prevalente al percorso;• connessione tra le diverse emergenze turistiche e paesaggistiche del territorio;• presenza di siti d'interesse storico, architettonico, artistico e culturale e siti d'interesse paesaggistico, naturalistico ed ambientale lungo il percorso;• tracciato dal punto A al punto B anche tortuoso e non lineare per raggiungere più siti d'interesse possibili e passare in ambiti di pregio;• sviluppo del tracciato in prevalenza in ambiti naturali e rurali o urbani storici di pregio;• fondo stradale principalmente in materiale naturale, che garantisca una comodità di percorrenza;

- presenza di servizi per il cicloturista ed attrezzature per viaggi che possono non concludersi in giornata (come punti di approvvigionamento d'acqua potabile e punti di sosta attrezzati con tavolo e tettoia);
- presenza di informazioni di tipo turistico lungo il percorso e segnaletica direzionale.



Schema tracciato tipo da un punto A ad un punto B a seconda che si tratti di un perc. ciclabile di connessione urbana ed interurbana o un perc. ciclabile d'interesse turistico e paesaggistico

9 RETE CICLABILE NEL COMUNE DI CORMONS

In base alle premesse sopra esposte è stata definita la rete ciclabile del comune di Cormons composta dall'insieme delle reti sovraordinate nazionale e regionale (BICITALIA, RECIR), dalla rete sovracomunale (RSC, ex RECIU Collio-Alto Isonzo) e dalla rete più specificatamente comunale RECIC.

La rete ciclabile individuata dal piano si compone come di seguito specificato:

		Id.	Denominazione
CICLOVIE DI LIV. NAZIONALE E (BI) – BICITALIA		BI 12	Ciclovia Pedemontana Alpina
		BI 20	Ciclovia AIDA
CICLOVIE DI LIV. REGIONALE (FVG) – RECIR		FVG 3	Ciclovia Pedemontana
		_var. d	variante d Pedemontana orientale
		FVG 5 _dir. a	Ciclovia dell'Isonzo, diramazione a Cormons
ITINERARI CICLABILI DI LIV. SOVRACOMUNALE (GO) – RSC (EX RECIU COLLIO-ALTO ISONZO)	PERC. CICL. D'INTERESSE TURISTICO E PAESAGGISTICO	GO 1	It. ciclabile anello del Collio
		_dir. e	diramazione del monte Quarin e colle della Croce
		_var. a	variante Cormons-Preval
		_var. transf.	variante transfrontaliera
		GO 1A	It. ciclabile anello del Collio
		GO 3A	It. ciclabile della pianura dell'alto Isontino
		_dir. I	diramazione di Cormons
		GO 5	It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa
		_dir. a	diramazione Brazzano

		_dir. b	diramazione Cormons nord
		_dir. c	diramazione Cormons centro
		_dir. d	diramazione Borgnano
		GO 5A	It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa
	PERC. CICL. DI CONNESSIONE URBANA ED INTERURBANA	GO 8	It. ciclabile Gorizia-Cormons-Brazzano
		GO 10	It. ciclabile Gradisca-Mariano-Borgnano
		GO 11A	It. ciclabile Versa-Medea-Cormons

IT. CICL. DI LIV. COMUNALE – RECIC	PERC. CICL. DI CONNES. URB. ED INTERURBANA	0	It. ciclabile anello urbano di Cormons
		1	It. ciclabile piazza Marconi-polo sportivo
		2	It. ciclabile via Ara Pacis-zona industriale
		3	It. ciclabile Cormons-Corona
		4	It. ciclabile Cormons-Chiopris
	PERC. CICL. D'INTERESSE TURISTICO E PAESAGGISTICO	A	It. ciclabile anello della piana del Preval
		B	It. ciclabile della campagna est
		C	It. ciclabile della campagna ovest
		D	It. ciclabile della campagna sud
		E	It. ciclabile Brazzano-Ca' delle Vallade
		GA	Perc. ciclabile privato ad accesso libero "Girangoris"

IT. CICL. DI LIV. COMUNALE – RECIC	RACCORDI/COLLEGAMENTI CICLABILI	r1	Collegamento transfrontaliero Preval-Plessiva
		r2	Collegamento transfrontaliero Preval-Medana
		r3	Raccordo est-ovest zona industriale
		r4	Raccordo via XXV Aprile-via Isonzo-via Campi Nadari-via Vino della Pace
		r5	Raccordo Foro Boario-poliambulatorio-stazione
		r6	Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 3
		r7	Raccordo via Brazzano-viale Fanti del Torino
		r8	Raccordo via Gorizia-via Capriva
		r9	Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 2
		r10	Raccordo via Isonzo

Per le schede relative a ciascun itinerario ciclabile, si veda il doc. P-SC.1 *Schede itinerari/infrastrutture ciclabili, TPL e servizi di progetto*.

La rete ciclabile nel comune di Cormons è rappresentata nelle tavv. P2.1 e P2.2 *Progetto: RETE CICLABILE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ NEL COMUNE DI CORMONS*.

In generale, nella redazione del Biciplan comunale, per quanto riguarda i collegamenti intercomunali – di qualsiasi livello – si è tenuto in considerazione quanto già previsto dai piani (redigendi o adottati) dei comuni ed enti limitrofi, al fine di non rendere monchi tali percorsi al loro ingresso nel comune di Cormons. Nello specifico si è tenuto conto dei biciplan comunali di S. Giovanni al N., di Dolegna del C. e di Mariano del F. e dei biciplan dell'UTI del Natisono e dell'UTI Collio-Alto Isonzo.

Nella redazione del Biciplan, ai fini di evitare possibili interferenze di altre opere viarie programmate con i percorsi ciclabili pianificati, sono state considerate (ed assunte come scenario della viabilità futura alla base del Biciplan):

- la rotatoria tra viale Roma e via Colombar a Cormons (indicata nel prog. *Realizzazione del collegamento ciclabile tra Cormons e Gradisca d'Isonzo*, rev. 1 20/10/2021);
- la rotatoria tra via Gorizia-via Capriva a Cormons (indicata nel prog. *Realizzazione del collegamento ciclabile tra Cormons e Gradisca d'Isonzo*, rev. 1 20/10/2021);
- la rotatoria sulla SR 56 all'ingresso ovest di Cormons e le relative bretelle verso via XXV Aprile-via Gramsci e via Cellini (*Aggiornamento studio di fattibilità per la riqualificazione della strada statale n. 13 e della strada regionale n. 56*, 2019);

- la sistemazione dell'incrocio tra via Donizetti e via Bellini (*Progetto di fattibilità tecnica ed economica – sistemazione dell'incrocio di Borgnano*, 2018).

Confronto con gli itinerari ciclabili esistenti

Rispetto alla rete ciclabile di Cormons pianificata dal Biciplan, di seguito si esplicita cosa succede ai percorsi ciclabili di vario livello esistenti sul territorio comunale di Cormons.

It. ciclabile esistente	Cosa viene previsto		
	Rete di appartenenza	Modifiche/variazioni	Previsto da
Ciclovia 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	Biciplan UTI CAI
Ciclovia 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 ciclovia FVG 3 Pedemontana	PREMOCI
Slow Collio – it. dei paesi	RSC (ex RECIU)	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 anello del Collio + it. ciclabile GO 1 anello del Collio dir f	Biciplan UTI CAI
Slow Collio – it. di valle SR 409	RSC (ex RECIU)	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 var a	Biciplan com.le
Slow Collio – it. di monte	RSC (ex RECIU)	Viene inglobato in parte nell'it. ciclabile GO 1 anello del Collio (escluso tratto strada per Cavezzo-SP 14 presso Ca' della Vallade)	Biciplan UTI CAI
Slow Collio – itinerario ciclabile del monte Quarin	RSC (ex RECIU)	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 dir e del monte Quarin e colle della Croce	Biciplan UTI CAI
Slow Collio – itinerario ciclabile del colle della Croce	RSC (ex RECIU)	Viene inglobato nell'it. ciclabile GO 1 dir e del monte Quarin e colle della Croce	Biciplan UTI CAI
Percorso ciclopedonale B del Versa e Judrio dir di Borgnano	RSC (ex RECIU)	Viene inglobato in parte nell'it. ciclabile GO 3A della pianura dell'alto Isontino (escluso tratto Angoris-Villaorba-Borgnano)	Biciplan UTI CAI

	RECIC	Viene inglobato in parte nell'it. ciclabile D della campagna sud (tratto Angoris-Villaorba)	Biciplan com.le
Itinerario ciclabile Girangoris	RECIC	-	Biciplan com.le

9.1 BICITALIA E RECIR

Le ciclovie di livello nazionale e regionale esistenti subiscono in base a quanto previsto dal PREMOCI alcune nuove classificazioni o modifiche di tracciato; viene inoltre introdotta una nuova ciclovie. Il Biciplan comunale conferma quanto previsto dai piani di livello superiore:

- **ciclovie BI 12 Pedemontana Alpina**
secondo PREMOCI, il tracciato viene fatto coincidere con quello nuovo previsto per la ciclovie FVG 3
- **ciclovie BI 20 AIDA**
secondo Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo, viene modificato parzialmente il tracciato da Cormons a La Boatina, con nuovo transito attraverso il centro di Cormons, Pradis e Bosc di Sot
- **ciclovie FVG 3 Pedemontana**
secondo PREMOCI, rinominata come "Pedemontana", viene variato il suo percorso 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
- **ciclovie FVG 3/d variante Pedemontana Orientale**
secondo PREMOCI, viene creata una nuova variante della ciclovie FVG 3 che in parte riprende l'ex percorso della FVG 3, toccando Brazzano e dirigendosi verso Visinale
- **ciclovie FVG 5/a diramazione Cormons**
secondo PREMOCI, viene creata una nuova diramazione della ciclovie FVG 5 che ricalca in buona parte il sedime dell'ex ferrovia Cormons-Redipuglia. Il Biciplan comunale definisce meglio il suo percorso all'interno dell'area dell'ex caserma "G. Amadio" a Cormons ed il superamento della ferrovia Udine-Trieste attraverso un nuovo sottopassaggio ciclopedonale dedicato

9.2 RSC

Rispetto al Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo, il cui iter non è ancora terminato, il Biciplan comunale propone alcune piccole variazioni di tracciato sugli itinerari proposti, ottimizzando alcuni percorsi ed eliminando e sistemando incongruenze che si sono venute a creare successivamente all'approvazione in linea tecnica del Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo (2020), a seguito ad es. della redazione del PREMOCI (2021-2022), il quale ha in buona parte riorganizzato la rete ciclabile regionale fino a quel momento prevista.

Il Biciplan comunale modifica nel seguente modo quanto previsto dal piano della mobilità ciclistica dell'UTI Collio-Alto Isonzo (bozza novembre 2019):

- **it. ciclabile GO 1 var a Cormons-Preval**
introduzione di una nuova variante all'it. ciclabile GO 1 anello del Collio che ricalca l'attuale percorso Slow Collio – it. di valle SR 409, permettendo così di suddividere il grande anello GO 1 che tocca tutto il Collio in anelli di dimensioni minori

- **it. ciclabile GO 2 Collio-Isonzo dell'ex ferrovia**

soppressione dell'it. ciclabile in quanto già previsto come percorso di livello regionale col nome di ciclovie FVG 5/a diramazione Cormons

- **it. ciclabile GO 3 dir I di Cormons**

prolungamento della diramazione lungo viale Friuli fino a piazza Libertà

- **it. ciclabile GO 5 del Iudrio, Torre e Versa**

- modifica del tracciato nella zona della campagna a nordovest di Borgnano al fine di sfruttare strade campestri esistenti;

- modifica del tracciato tra il ponte sul Iudrio di via Molin Nuovo ed il ponte sul Iudrio SR 356 a Visinale, con un nuovo percorso principale su sponda sinistra anziché destra alternativo al passaggio in territorio fuori UTI Collio-Alto Isonzo. Il tracciato riprende quello facente parte in precedenza della ciclovie FVG 3 e che non viene più fatto rientrare in alcun percorso ciclabile di livello regionale

- **it. ciclabile GO 5 var a di Visinale, Villanova e Chiopris**

l'ex tracciato principale dell'it. cicl. GO 5 fuori territorio UTI Collio-Alto Isonzo viene mantenuto come possibile variante e connesso col tratto ciclopedonale già esistente lungo il Iudrio sulla sponda destra tra Molin Nuovo e Chiopris

- **it. ciclabile GO 5 dir a di Brazzano**

introduzione di una nuova diramazione dell'it. ciclabile GO 5 del Iudrio, Torre e Versa che mette in connessione il percorso principale con l'abitato di Brazzano ed i percorsi del Collio

- **it. ciclabile GO 5 dir b di Cormons nord**

introduzione di una nuova diramazione dell'it. ciclabile GO 5 del Iudrio, Torre e Versa che mette in connessione il percorso principale con la parte nord dell'abitato di Cormons, la stazione ferroviaria ed i percorsi ciclabili nazionali e regionali

- **it. ciclabile GO 5 dir c di Cormons centro**

introduzione di una nuova diramazione dell'it. ciclabile GO 5 del Iudrio, Torre e Versa che mette in connessione il percorso principale con il centro dell'abitato di Cormons

- **it. ciclabile GO 5 dir d di Borgnano**

introduzione di una nuova diramazione dell'it. ciclabile GO 5 del Iudrio, Torre e Versa che mette in connessione il percorso principale con l'abitato di Borgnano

9.3 RECIC

Sulla base di quanto esposto nel capitolo precedente, si è proceduto alla definizione della RECIC, che si pone gerarchicamente sotto alla rete nazionale Bicalia, alla RECIR ed alla RSC, evitando – per quanto possibile – sovrapposizioni tra i livelli gerarchici.

Itinerari ciclabili previsti

In generale, la RECIC risulta poco sviluppata perché gran parte del territorio comunale è già servito da itinerari ciclabili della RSC (ex RECIU) pianificati che hanno utilità anche per gli spostamenti interni al comune.

Tre itinerari ciclabili, di cui uno ad anello, sono stati creati per migliorare gli spostamenti in ambito urbano a Cormons. Altri invece ampliano le possibilità di fruire del territorio rurale e naturale intorno ai centri abitati, valorizzando anche le campagne tra Brazzano, Borgnano e Cormons e la piana del Preval.

Con gli itinerari ciclabili pianificati di livello comunale si è provveduto anche ad inserire alcuni collegamenti ciclabili intercomunali mancanti e non contemplati dal Biciplan UTI.

Percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana

0. Itinerario ciclabile anello urbano di Cormons:

- nuovo itinerario ciclabile ad anello su strade interne alla città, destinato in particolar modo ai ciclisti più vulnerabili come bambini ed anziani, toccando gli attrattori utilitaristici principali come scuole, stazione ferroviaria, area mercato settimanale, aree verdi e parchi gioco.

1. Itinerario ciclabile piazza Marconi-polo sportivo:

- nuovo itinerario ciclabile che si stacca dall'anello urbano e permette di raggiungere in sicurezza dal centro abitato il polo sportivo.

2. Itinerario ciclabile via Ara Pacis-zona industriale:

- nuovo itinerario ciclabile che si stacca dall'anello urbano e permette di raggiungere in sicurezza dal centro abitato la zona industriale.

3. Itinerario ciclabile Cormons-Corona:

- nuovo itinerario ciclabile su via Corona per connettere Cormons a Corona, in continuità di quanto previsto dal redigendo limitrofo biciplan comunale di Mariano del F.

4. Itinerario ciclabile Cormons-Chiopris:

- nuovo itinerario ciclabile sulla direttrice di una viabilità preesistente (ora interrotta) per connettere Cormons con Chiopris e Viscone e creare un nuovo punto d'ingresso al comune di Cormons diretto dall'area del Palmarino e dal costruendo percorso ciclabile Palmanova-Manzano.

Percorsi ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico

A. Itinerario ciclabile anello della piana del Preval:

- nuovo itinerario ciclabile ad anello per la fruizione a fini ricreativi e cicloturistici dell'ambito rurale e naturale della piana del Preval, destinato in particolar modo a famiglie con bambini al seguito.

B. Itinerario ciclabile della campagna est:

- nuovo itinerario ciclabile legato alla campagna est del comune di Cormons tra Faet, Pradis e Bosc di Sot per la fruizione dell'ambito rurale a fini ricreativi e cicloturistici. Ricalca una parte del tracciato della ciclovia BI 20 ed eventualmente sostituisce il tratto in oggetto qualora essa non dovesse venire confermata nel redigendo piano nazionale generale della mobilità ciclistica (PGMC).

C. Itinerario ciclabile della campagna ovest:

- nuovo itinerario ciclabile legato alla campagna ovest del comune di Cormons tra Brazzano ed Angoris per la fruizione dell'ambito rurale a fini ricreativi e cicloturistici.

D. Itinerario ciclabile della campagna sud:

- nuovo itinerario ciclabile legato alla campagna sud del comune di Cormons compresa tra Angoris ed il torrente Versa per la fruizione dell'ambito rurale e fluviale a fini ricreativi e cicloturistici.

E. Itinerario ciclabile Brazzano-Ca' delle Vallade:

- nuovo itinerario ciclabile su sentiero esistente che permette di collegare in modo diretto, seppur con un dislivello, Brazzano a Ca' della Vallade, lambendo l'area naturale del rio Smierdar. Il tracciato è un passaggio alternativo al percorso lungo la SP 14.

GA. Percorso ciclabile privato ad accesso libero Girangoris:

- itinerario ciclabile esistente che attraversa i vigneti e le aree agricole della tenuta di Angoris. Il tracciato rimane di proprietà privata, ma si prende atto del suo libero accesso e della sua fruizione aperta a tutti.

Raccordi ciclabili previsti

Accanto agli itinerari ciclabili della RECIC il piano ha previsto altri *raccordi ciclabili*, sempre di livello comunale, utili a mettere in connessione parti di centro abitato o altre aree in modo diretto evitando percorsi più lunghi sconvenienti e poco pratici per gli spostamenti in bicicletta. Quasi sempre questi raccordi sfruttano tracce già esistenti che in molti casi vengono già utilizzate in modo spontaneo dalla popolazione. In altri casi invece facilitano i collegamenti transfrontalieri o gli accessi a percorsi ciclabili.

A Cormons:

- **r3.** Raccordo est-ovest zona industriale
- **r4.** Raccordo via XXV Aprile-via Isonzo-via Campi Nadari-via Vino della Pace
- **r5.** Raccordo Foro Boario-poliambulatorio-stazione
- **r7.** Raccordo via Brazzano-viale Fanti del Torino
- **r8.** Raccordo via Gorizia-via Capriva
- **r10.** Raccordo via Isonzo

Collegamenti con la Slovenia:

- **r1.** Collegamento transfrontaliero Preval-Plessiva
- **r2.** Collegamento transfrontaliero Preval-Medana

Accessi alla ciclovia FVG 5/a:

- **r6.** Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 3
- **r9.** Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 2

RETE CICLABILE PROGETTO

CICLOVIE DI LIVELLO NAZIONALE (BI)

- BI 12. Ciclovía Pedemontana Alpina
- BI 20. Ciclovía AIDA

CICLOVIE DI LIVELLO REGIONALE (FVG) - RECIR

- FVG 3. Ciclovía Pedemontana
- FVG 3/d. Ciclovía Pedemontana variante d Pedemontana orientale
- FVG 5/a. Ciclovía dell'Isonzo diramazione a Cormons

ITINERARI CICLABILI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE (GO) - RSC (EX RECIU)

Percorsi ciclabili delle colline

- GO 1. It. ciclabile anello del Collio
- GO 1 var a. It. ciclabile anello del Collio variante Cormons-Preval
- GO 1 var transr. It. ciclabile anello del Collio variante transfrontaliera
- GO 1 dir e. It. ciclabile anello del Collio diramazione del monte Quarin e colle della Croce
- GO 1A. It. ciclabile anello del Collio

Percorsi ciclabili della pianura

- GO 3A. It. ciclabile della pianura dell'alto Isontino
- GO 3 dir I. It. ciclabile della pianura dell'alto Isontino diramazione di Cormons

Percorsi ciclabili dei fiumi

- GO 5 + GO 5A. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa
- GO 5 dir a. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Brazzano
- GO 5 dir b. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Cormons nord
- GO 5 dir c. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Cormons centro
- GO 5 dir d. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Borgnano
- GO 5 var a. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa variante di Visinale, Villanova e Chiopris

- GO 8. It. ciclabile Gorizia-Cormons-Brazzano
- GO 10. It. ciclabile Gradisca-Mariano-Borgnano
- GO 11A. It. ciclabile Versa-Medea-Cormons

ITINERARI CICLABILI DI LIVELLO COMUNALE DI CORMONS - RECIC

- 0. It. ciclabile anello urbano di Cormons
- 1. It. ciclabile piazza Marconi-polo sportivo
- 2. It. ciclabile via Ara Pacis-zona industriale
- 3. It. ciclabile Cormons-Corona
- 4. It. ciclabile Cormons-Chiopris

- A. It. ciclabile anello della piana del Preval
- B. It. ciclabile della campagna est
- C. It. ciclabile della campagna ovest
- D. It. ciclabile della campagna sud
- E. It. ciclabile Brazzano-Ca' delle Vallade
- GA. Percorso ciclabile privato di libero accesso Girangoris

- Raccordo/collegamento ciclabile



9.4 ITINERARI CICLABILI DELLA RECIC SECONDO GERARCHIA D'IMPORTANZA

Di seguito si schematizza la RECIC secondo una gerarchia d'importanza dei percorsi, suddivisi in itinerario principale ed itinerario secondario.

Tra di essi, nella categoria dei percorsi ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico, si possono trovare anche le vie verdi. Le vie verdi sono degli itinerari ciclabili che si sviluppano quasi interamente in aree non urbanizzate e non edificate – se non sporadicamente –, quali ambiti rurali, ambiti forestali, fasce fluviali, parchi ed aree verdi.

Nell'elenco sottostante in **verde** sono indicate le **VIE VERDI**.

	PERCORSI CICLABILI DI CONNESSIONE URBANA ED INTERURBANA		PERCORSI CICLABILI D'INTERESSE TURISTICO E PAESAGGISTICO	
	ITINERARI PRINCIPALI	ITINERARI SECONDARI	ITINERARI PRINCIPALI	ITINERARI SECONDARI
Itinerario ciclabile anello urbano di Cormons	X			
Itinerario ciclabile piazza Marconi-polo sportivo		X		
Itinerario ciclabile via Ara Pacis-zona industriale		X		
Itinerario ciclabile Cormons-Corona	X			
Itinerario ciclabile Cormons-Chiopris	X			
Itinerario ciclabile anello della piana del Preval				X
Itinerario ciclabile della campagna est			X	
Itinerario ciclabile della campagna ovest			X	
Itinerario ciclabile della campagna sud			X	
Itinerario ciclabile Brazzano-Ca' delle Vallade				X
Percorso ciclabile privato ad accesso libero Girangoris				X

I raccordi ciclabili, non essendo dei veri itinerari ciclabili, sono tutti considerabili come percorsi di terzo livello.

9.5 ITINERARI CICLABILI DELLA RECIC SECONDO FUNZIONE PREVALENTE

Gli itinerari ciclabili sono stati poi suddivisi, a seconda della loro funzione prevalente, in:

- percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana (I)
- percorsi ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico (T)



9.6 RECIC E ATTRATTORI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

La pianificazione della RECIC è stata condotta con l'obiettivo di servire, quando possibile in relazione alla condizione dei luoghi, i centri attrattori individuati in fase di analisi in modo tale da fornire un'alternativa sostenibile alla modalità di spostamento della popolazione locale.

Nella tav. P3.1/3.2 *Progetto: RETE CICLABILE E CENTRI ATTRATTORI* viene rappresentata la rete ciclabile del comune assieme agli attrattori di tipo utilitaristico (di livello intercomunale e locale) sia ai siti di interesse storico, architettonico, artistico e culturale e di interesse paesaggistico, naturalistico ed ambientale presenti sul territorio. Sono presenti anche gli attrattori della mobilità.

Con centri concentrici sono indicate le aree raggiungibili in bicicletta (v=10 km/h) in un tempo di 5, 10 e 15 min. a partire dal nucleo di ciascun centro abitato del comune (Cormons, Brazzano, Borgnano).

Gli attrattori non direttamente serviti da un itinerario ciclabile possono comunque, all'interno dei centri abitati e zone produttive, essere raggiunti in sicurezza grazie agli interventi previsti dal piano per la ciclabilità diffusa.

9.7 RETE CICLABILE CON TRACCIATI GIÀ IN PROGETTO

La definizione della rete ciclabile nel comune di Cormons ha tenuto in considerazione le progettazioni già in corso per la ciclabilità.

Per quanto riguarda il progetto *Realizzazione del collegamento ciclabile tra Cormons e Gradisca d'Isonzo*, rispetto alla pianificazione regionale, nel comune di Cormons si va a realizzare di fatto un percorso provvisorio della ciclovia FVG 5/a diramazione Cormons, in attesa che venga recuperato completamente il sedime dell'ex ferrovia Cormons-Redipuglia. Ciò significa che, in un primo momento, potrà anche essere tabellato questo tracciato come ciclovia FVG 5/a, tenendo ben a mente che, una volta realizzato il tracciato ufficiale, la segnaletica ciclabile direzionale posta temporaneamente dovrà essere rimossa e ricollocata.

A livello di Biciplan, quanto verrà realizzato con questo progetto non costituirà poi un unico itinerario ciclabile bensì i vari tratti faranno parte di diversi itinerari. Nello specifico, nel comune di Cormons:

- il tratto lungo viale Roma ed il tratto lungo l'ex sedime ferroviario dalla rotonda SR 56-SP 16 a via Corona rimarranno parte della ciclovia FVG 5/a (RECIR);
- il tratto di via Corona farà parte dell'it. ciclabile 3 Cormons-Corona (RECIC).

10 IDENTIFICAZIONE ITINERARI CICLABILI E SEGNALETICA

Ciascun itinerario ciclabile presente nel comune di Cormons deve essere chiaramente identificato e riconoscibile.

A tal proposito, assieme ad una denominazione da dare al percorso ciclabile, si propone di abbinare un codice numerico o alfabetico ad ognuno ed eventualmente un colore e logo. Associare ad un itinerario ciclabile un colore ed un logo è particolarmente importante soprattutto per i percorsi ad uso del cicloturismo, meno rilevante per gli altri.

Per le ciclovie di livello nazionale (Bicitalia) e regionale (RECIR) va seguito quanto prescritto dai piani di livello superiore. Ad es. per i percorsi ciclabili regionali viene usato lo schema “ciclovía” + “FVG” (sigla regione) + numero; alla ciclovía FVG 3 è stato abbinato il colore vinaccia, alla ciclovía FVG 5 e diramazione il colore verde smeraldo e così vanno identificati lungo tutto il loro percorso nel comune di Cormons.

Per gli itinerari ciclabili di livello sovracomunale (RSC, ex RECIU) transitanti nel territorio comunale si dovranno seguire le indicazioni presenti nel *Piano della mobilità ciclistica dell’Uti Collio-Alto Isonzo* in corso di redazione. Ad es. per i percorsi dell’alto Isontino viene usato lo schema “itinerario ciclabile” + “GO” (sigla provincia) + numero.

Per i percorsi di livello comunale (RECIC), si propone di identificare i percorsi di connessione urbana ed interurbana con dei numeri progressivi, i percorsi d’interesse turistico e paesaggistico con delle lettere progressive, secondo lo schema sotto riportato:

N.	Denominazione	
Itinerario ciclabile	0	anello urbano di Cormons
Itinerario ciclabile	1	piazza Marconi-polo sportivo
Itinerario ciclabile	2	via Ara Pacis-zona industriale
Itinerario ciclabile	3	Cormons-Corona
Itinerario ciclabile	4	Cormons-Chiopris
Itinerario ciclabile	A	anello della piana del Preval
Itinerario ciclabile	B	della campagna est
Itinerario ciclabile	C	della campagna ovest
Itinerario ciclabile	D	della campagna sud
Itinerario ciclabile	E	Brazzano-Ca’ delle Vallade
Itinerario ciclabile	GA	Girangoris

**PERCORSI
CICLABILI DI
CONNESSIONE
URBANA ED
INTERURBANA**

**PERCORSI
CICLABILI
D'INTERESSE
TURISTICO E
PAESAGGISTICO**

Può essere ideato un logo unico per individuare la rete ciclabile di livello comunale di Cormons (RECIC). Lo stesso logo potrebbe avere una declinazione diversa a seconda che ci si riferisca ai percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana o a quelli d’interesse turistico e paesaggistico. Vista la dimensione sovracomunale di due degli itinerari ciclabili della RECIC, non si suggerisce di usare il logo della RECIC per l’it. cicl. 3 Cormons-Corona e 4 Cormons-Chiopris.

È opportuno inoltre che, per questi percorsi ciclabili comunali idealmente uscenti dal comune (it. ciclabile 3 e 4 rispettivamente verso Corona e Chiopris), si prendano accordi con i comuni limitrofi di Mariano del F. e di Chiopris-Viscone affinché anche la porzione ricadente nei loro comuni mantenga la stessa numerazione e denominazione.

Ai fini di una promozione anche in chiave turistica, è consigliato abbinare a ciascun itinerario ciclabile d’interesse turistico e paesaggistico (it. cicl. A-D ed it. cicl. GA) un proprio logo specifico, oltre che un colore caratterizzante.

Per i raccordi ciclabili, molto brevi e non formanti appunto un itinerario ciclabile vero e proprio, non si prevede alcun codice alfanumerico, colore o logo identificativo: per essi sarà sufficiente posizionare una segnaletica direzionale ad inizio e fine raccordo per indicare dove conducono.

10.1 Segnaletica ciclabile

La rete ciclabile per essere riconoscibile sul territorio e venire conseguentemente fruita deve necessariamente essere supportata da un progetto organico di segnaletica.

Per omogeneità, per tutte le reti – non solo RECIR ma anche Bicitalia, RSC e RECIC –, vanno seguite le linee guida inserite nel documento *Manuale della segnaletica e della grafica coordinata* (documento allegato al PREMOCI), a cui si rimanda per la definizione delle tipologie di cartelli ed informazioni.

Di seguito si indicano solo alcune specifiche su cui si vuole porre l’attenzione.

Indicazioni generali per tutta la segnaletica ciclabile

- Tutti i segnali utilizzano il carattere in uso per la segnaletica del Codice della strada italiano (Alfabeto Normale e sua variante Alfabeto Stretto).
- Anche i pittogrammi, in tutti i casi possibili, derivano direttamente dal Cds.
- I nomi delle località vanno scritti tutti in maiuscolo (es. “BRAZZANO”); altre diciture, diverse da queste, vanno invece sempre in minuscolo, inclusa la prima lettera (es. “stazione”), a meno che non sia un nome proprio.
- Le distanze vengono sempre espresse in chilometri, senza indicare l’unità di misura (km) ma riportando solo la cifra, con decimali separati da interi con l’uso della virgola (es. “2,5”).

10.2 Interventi sulla segnaletica ciclabile esistente

Come rilevato in sede d’analisi, sul territorio comunale esiste già della segnaletica verticale ciclabile direzionale relativa alla ciclovía FVG 3, agli itinerari ciclabili dei paesi, di monte e di valle e percorsi minori della rete Slow Collio, al percorso ciclopedonale B del Versa e del Judrio, al percorso ciclabile Girangoris e ad altri percorsi a suo tempo pianificati dalla provincia di Gorizia. Inoltre sono presenti anche dei segnalini adesivi per la ciclovía BI 20 Aida, che andranno sostituiti con dei segnali veri e propri.

In alcuni casi è possibile mantenere i segnali esistenti verificando che siano coerenti col sistema di segnaletica ciclabile complessivo: in altri casi, come per la segnaletica quadrata della serie *In bici* della provincia di Gorizia, è bene rimuoverla in quanto le tabelle sono deteriorate e non più attuali.

In generale è necessario fare ordine alle indicazioni, eliminare i segnali illeggibili e sistemare eventuali incongruenze. Qualora vi siano elementi direzionali mancanti sul tracciato, vanno integrate eventuali lacune.

Si tratta in ogni caso di soluzioni non definitive: visto la completa revisione della rete ciclabile nazionale, regionale e sovracomunale, che di fatto non conferma quasi alcun it. ciclabile esistente col proprio tracciato e/o denominazione, è bene prevedere in futuro una completa sostituzione di tutta la segnaletica ciclabile presente sul territorio comunale, coerentemente con gli itinerari ciclabili previsti nelle pianificazioni a vario livello e con lo standard segnaletico presente nel PREMOCI.

Di seguito vengono intanto indicati alcuni interventi ricorrenti da poter eseguire in un primo momento, in attesa di poter prevedere una revisione completa del sistema segnaletico ciclabile.



Segnale illeggibile (sbiadito) della serie *In bici* da rimuovere



Segnale da integrare con pittogramma bici e con codice numerico/alfanumerico identificativo itinerario ciclabile (è possibile aggiungere anche la distanza a fianco della direzione)



Rete ciclabile di liv. nazionale (Bicitalia)



Segnalino adesivo della ciclovia BI 20 da sostituire con segnale stradale identificativo ciclovia o segnale direzionale secondo Cds (va aggiunto anche il codice alfanumerico BI 20)

Rete ciclabile di liv. sovracomunale (RSC)



Segnale da modificare con eliminazione indicazione errata "FVG 3" sotto a pittogramma bici, in tutti i tratti che non fanno effettivamente parte della ciclovia FVG 3

10.3 Interventi di posa nuova segnaletica ciclabile

10.3.1 Segnaletica identificativa itinerario ciclabile

Installare una segnaletica identificativa per ogni itinerario ciclabile è essenziale per non far mai perdere la bussola al ciclista e dare sempre indicazioni sullo specifico percorso su cui ci si trova, come avviene per tutte le altre tipologie di infrastrutture stradali.

Nel comune di Cormons vanno indicati con segnaletica verticale tutti gli itinerari ciclabili, indipendentemente dal loro livello gerarchico (Bicitalia, RECIR, RSC e RECIC).

La segnaletica verticale di identificazione dell'itinerario ciclabile identifica il percorso tramite codice numerico/alfabetico/alfanumerico ed eventualmente anche l'indicazione della denominazione dell'itinerario ciclabile. In alcuni casi può essere utile aggiungere un pannello integrativo con indicazione del caposaldo verso cui si sta procedendo e relativa distanza.

Tab. 1 – Inizio/continuazione itinerario ciclabile

Per tutti i percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana e d'interesse turistico e paesaggistico

		
Configurazione base	Opzione 1, con pannello integrativo denominazione it. ciclabile	Opzione 2, con pannello integrativo direzione e distanza

Per gli itinerari ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico il "logo ciclovia" ha il bordo inspessito con il colore identificativo dell'it. ciclabile a cui si riferisce.

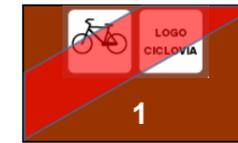
Es.



Collocazione: la tab. 1 va messa sempre all'inizio ed alla fine del percorso ciclabile, più in altri punti intermedi quando necessario. Da usarsi in modo autonomo, può essere anche abbinato al segnale di fine pista ciclabile/pista ciclabile contigua a marciapiede/percorso ciclopeditonale.

Tab. 2 – Fine itinerario ciclabile

Per tutti i percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana e d'interesse turistico e paesaggistico



Configurazione base

Collocazione: la tab. 2 va messa sempre presso il caposaldo di fine itinerario ciclabile.

Da usarsi in modo autonomo, può essere anche abbinato al segnale di fine pista ciclabile/pista ciclabile contigua a marciapiede/percorso ciclopeditonale.

Riferimenti		
		
Svizzera	Istria – Croazia	Slovenia

10.3.2 Segnaletica informativa itinerari ciclabili

La segnaletica informativa relativa alla rete ciclabile presente sul territorio o al singolo itinerario va collocata in punti strategici sul territorio come di seguito precisato.

Tab. 3 – Pannello informativo rete itinerari ciclabili

Tabella di dimensione maggiore (rispetto alla segnaletica tradizionale) con:

- dati e rappresentazione schematica dei percorsi
- carte topografiche dedicate al cicloturismo con i profili altimetrici
- altre informazioni specifiche.

Collocazione: la tab. 3 va messa in punti strategici del territorio, di accesso alla rete ciclabile, quali punti d'interscambio tra TPL (treno ed autobus) o mezzi privati (auto e camper) e bici, centro dei paesi, grandi poli attrattori. Nelle tavv. P2.1 e P2.2 *Progetto: RETE CICLABILE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ NEL COMUNE DI CORMONS* con il pittogramma "i" vengono localizzati i possibili punti d'inserimento di questa tipologia di pannelli nel comune; l'elenco si trova nel doc. P-SC.1.

Riferimenti



Isola – Slovenia



Cittanova – Croazia

Tab. 4 – Pannello informativo singolo itinerario ciclabile

Per tutti i percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana e d'interesse turistico e paesaggistico.

Pannello che illustra le caratteristiche di ogni singolo itinerario ciclabile con rappresentazione schematica del percorso ed indicazione attrattori, punti interscambio modale e servizi per la ciclabilità presenti.

Collocazione: la tab. 4 va messa presso i caposaldi.

Riferimenti

per percorsi ciclabili di connessione urbana ed interurbana



Pesaro



Collegno (TO)

Riferimenti

per percorsi ciclabili d'interesse turistico e paesaggistico



Veneto



Provincia di Mantova



Capodistria – Slovenia

10.3.3 Segnaletica territoriale di valorizzazione

In un'ottica di cicloturismo, è possibile prevedere anche una segnaletica promozionale e di valorizzazione territoriale che segnali le eccellenze. Tra i segnali possibili quelli riguardanti il settore vitivinicolo: es. "State pedalando tra le vigne DOC Collio". Possibile anche la collocazione di cartelli di benvenuto, come ai limiti del Collio che ne segnali l'accesso (es. "Benvenuti nel Collio").

Riferimenti



San Romolo



Prepotto



Riviera del Conero



Trentino



Trentino



Trentino

11 INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA

Nel comune di Cormons sono state individuate quattro aree urbane a ciclabilità diffusa dove il piano desidera creare le condizioni favorevoli per potersi muovere in bicicletta liberamente in sicurezza su tutte le strade situate all'interno del perimetro:

- **area a ciclabilità diffusa di Cormons**
- **area a ciclabilità diffusa di Borgnano**
- **area a ciclabilità diffusa di Brazzano**
- **area a ciclabilità diffusa di Giassico**

Accanto a queste vi è l'**area produttiva a ciclabilità diffusa**, ove si vuole dare un primo segnale per la mobilità ciclistica segnalando la possibile presenza di ciclisti agli automobilisti, sapendo che molto altro andrà fatto in futuro per incentivare dei sistematici spostamenti casa-lavoro in bici.

All'interno di tutta la zona individuata come area a ciclabilità diffusa urbana viene prevista l'istituzione di una zona a traffico moderato: si tratta di strade in cui lo spazio stradale può essere condiviso agevolmente tra diversi utenti della strada, quali automobilisti e ciclisti, in condizioni di sicurezza grazie alla bassa velocità di circolazione.

Nei centri abitati del comune sono stati previsti una serie di interventi volti ad incrementare la sicurezza di pedoni e ciclisti e migliorare ove necessario l'accessibilità ciclabile. Ciò verrà perseguito mediante la moderazione della velocità del traffico motorizzato, la riconfigurazione delle intersezioni pericolose ed altri provvedimenti di supporto alla mobilità ciclistica.

In tutto il territorio comunale vengono inoltre ampliate le strade con limitazioni al transito. Meno veicoli in transito su alcune strade possono portare anche una maggiore facilità di spostamento per i ciclisti.

11.1 Velocità sulla rete stradale

Intervenire sulle velocità massime consentite sulla rete stradale, dove possono circolare anche i velocipedisti, può aiutare ad aumentare la sicurezza stradale a beneficio anche degli utenti deboli. Tali limiti devono però ovviamente essere rispettati affinché la regolamentazione sia efficace.

In ciascun ambito urbano (Cormons, Borgnano, Brazzano e Giassico) dove è stata individuata un'area a ciclabilità diffusa corrispondente quasi interamente al centro abitato così definito, viene istituito un limite massimo di 30 km/h; su alcune strade a carattere residenziale e prive di funzione di connessione tra aree diverse il limite viene ulteriormente abbassato a 20 km/h. Mantenere una velocità bassa all'interno del centro abitato, dove ci sono funzioni e spazi diversi raggiungibili dalla popolazione anche a piedi ed in bici, aiuta ad alzare il livello di sicurezza sulla rete viaria ed in caso di incidenti, grazie ad una velocità ridotta, le conseguenze di un eventuale impatto tra veicoli ed utenti deboli saranno limitate e di poco conto.

Sulla viabilità esterna al perimetro dell'area a ciclabilità diffusa viene mantenuto il limite di 50 km/h, di 70 km/h o di 90 km/h, tranne in alcuni assi dove si è deciso di destinarli principalmente alla mobilità lenta. Esempi sono via Molin Nuovo e via Capriva, strade di transito di itinerari ciclabili nazionali, regionali e sovracomunali, dove il limite di velocità è stato abbassato a 30 km/h.

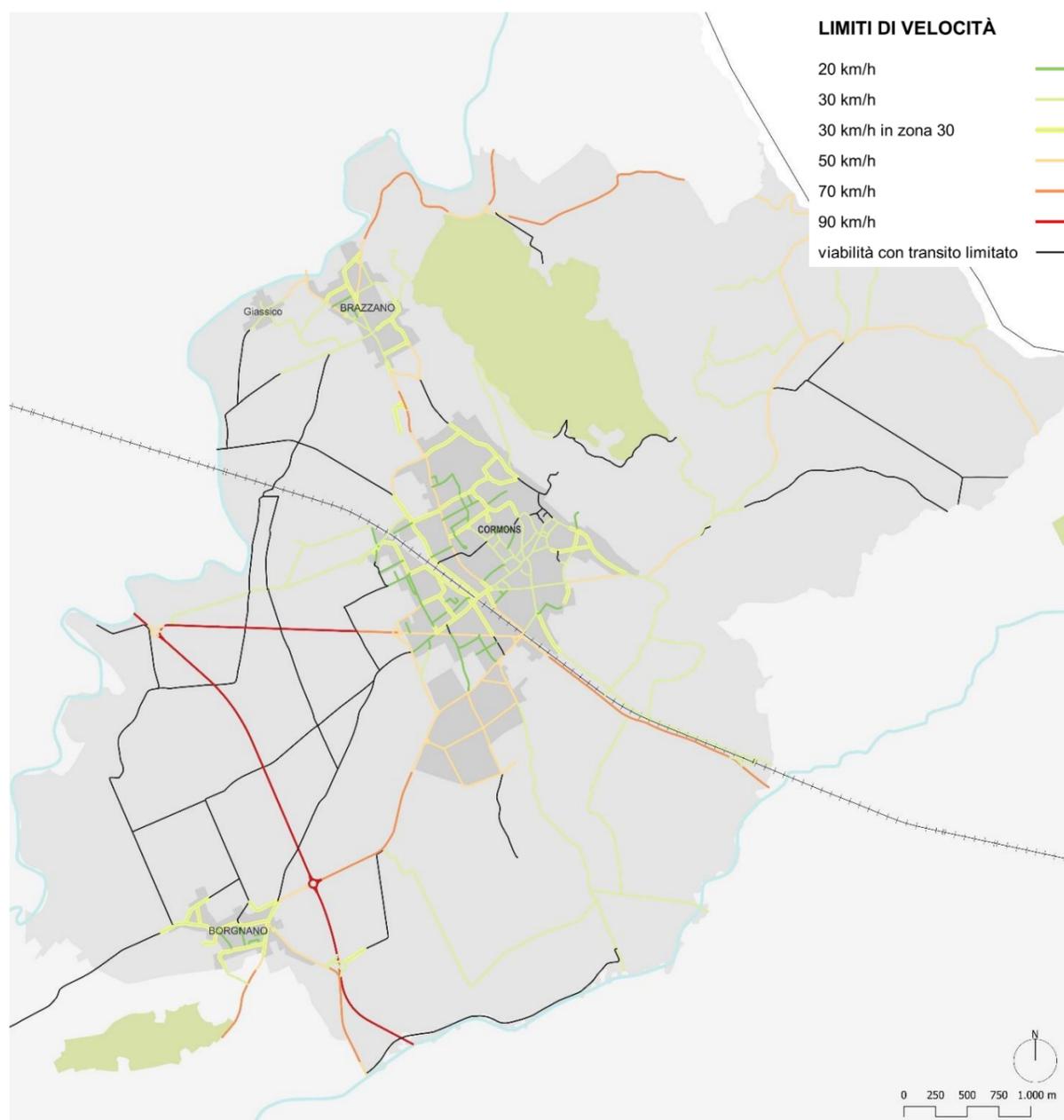
L'avvicinamento al centro abitato è sempre dato da riduzioni del limite di velocità progressive, mai brusche (non si passa mai quindi da un limite di 70 ad uno di 30, vi è sempre un tratto viario intermedio con limite di 50 km/h).

Sulle strade con limite di velocità superiore ai 50 km/h, qualora sia stato pianificato un itinerario ciclabile, viene sempre previsto un percorso ciclabile in sede propria separato dalla sede carrabile.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva che indica il limite massimo di velocità previsto di base per ogni tipologia di strada indicata così nel piano.

Tipologia di strada	Limite di velocità
Zona 30	30 km/h
Zona residenziale	20 km/h
Zona a traffico limitato (ZTL)	20 km/h
Zona scolastica	20 km/h quando attiva
Itinerario ciclopedonale (strada F-bis)	30 km/h
Strada urbana ciclabile (strada E-bis)	20 km/h
Area pedonale	20 km/h

Per la definizione delle velocità sulla rete stradale nel comune, si veda tav. P6.s *Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA – schemi*. Per vedere le differenze con l'esistente, si vedano i corrispettivi schemi nello stato di fatto (tav. A1.s *Stato di fatto: SISTEMA DEI TRASPORTI – schemi*).



Estratto tav. P6.s Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA – schemi

11.2 Moderazione e limitazione del traffico

Gli interventi relativi alla moderazione della velocità consistono nell'ampliamento delle **zone 30** esistenti in modo che queste coprano gran parte del centro abitato. All'interno di queste verranno realizzati degli elementi fisici che inducano i veicoli a rallentare e mantenere una velocità moderata. Quest'ultimi possono prevedere la creazione di un dislivello sulla carreggiata, di un disassamento o un restringimento. Le zone 30, dove appunto vige il limite di velocità massima pari a 30 km/h, vengono previste lungo gli assi di attraversamento urbani (o almeno parti di essi) e strade urbane con attrattori.

Oltre alle zone 30 il presente piano introduce le **zone residenziali**: strade con basso carico di traffico a servizio principalmente delle residenze. Si tratta quindi di strade non di attraversamento e che spesso sono pure senza uscita. In queste aree la velocità è limitata a 20 km/h, sono presenti gli elementi di moderazione e viene data

priorità alla mobilità pedonale e ciclabile. Gli utenti deboli hanno priorità assoluta, sempre, e possono attraversare in qualsiasi punto della strada. Il tracciamento di attraversamenti pedonali e ciclabili non è quindi in genere necessario.

In entrambe le tipologie di zona moderata particolare cura dovrà essere riservata al varco di accesso in modo che sia ben evidente ai mezzi che vi accedono il cambio di zona e quindi di regolamentazione.

Il trattamento uniforme di queste strade (zone 30 e zone residenziali) e le relative "regole" di circolazione standardizzate dovrebbero portare ad avere una "codifica" urbana molto chiara ed ordinata, in cui automobilisti, pedoni e ciclisti sappiano con facilità ed immediatezza in quale ambito si trovino.

L'ampliamento delle strade con limitazioni al transito, come le zone a traffico limitato e le strade F-bis (itinerari ciclopedonali, con transito concesso solo a determinate categorie di utenti), contribuisce ad aumentare il livello di sicurezza per gli spostamenti in bicicletta.

Nel centro storico di Cormons viene individuata una prima **ZTL** costituita da riva della Torre, via Duomo, via Patriarchi, via S. Giovanni (tratto via Colombicchio-via Patriarchi). Un embrione di area pedonale, che si auspica possa allargarsi ad altre vie del centro storico per innalzare anche la qualità dell'ambiente urbano e la vivibilità e fruizione degli spazi, viene istituito in via della Pescheria, per garantire la continuità in sicurezza di alcuni itinerari ciclabili.

Nel territorio comunale di Cormons vengono classificate come **strade F-bis** tutte le strade interpoderali che attualmente non hanno altra funzione se non consentire l'accesso ai fondi agricoli ed a qualche abitazione isolata, nonché assi viari secondari di collegamento tra località che hanno un'alternativa a breve distanza per il traffico carrabile. Le limitazioni al transito su arterie che proseguono poi oltre il confine comunale vanno istituite di concerto con il limitrofo comune.

Per migliorare la sicurezza degli alunni in entrata ed uscita da scuola, nonché incentivare il raggiungimento degli istituti scolastici a piedi ed in bici anziché in auto (spostamenti casa-scuola), si propone di sperimentare l'istituzione delle **strade scolastiche** presso alcune scuole. Si tratta di chiudere il tratto stradale antistante (ed eventualmente altri limitrofi), limitatamente alla fascia oraria di inizio e di fine lezioni, al traffico carrabile, eccetto scuolabus, autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, titolari di contrassegno di disabilità e frontisti che non hanno percorsi alternativi per raggiungere la propria abitazione.

Strade scolastiche:

- a Cormons presso asilo nido di via Armistizio; scuola dell'infanzia di via della Resistenza; scuola dell'infanzia di via Battisti
- a Brazzano presso scuola dell'infanzia e scuola primaria

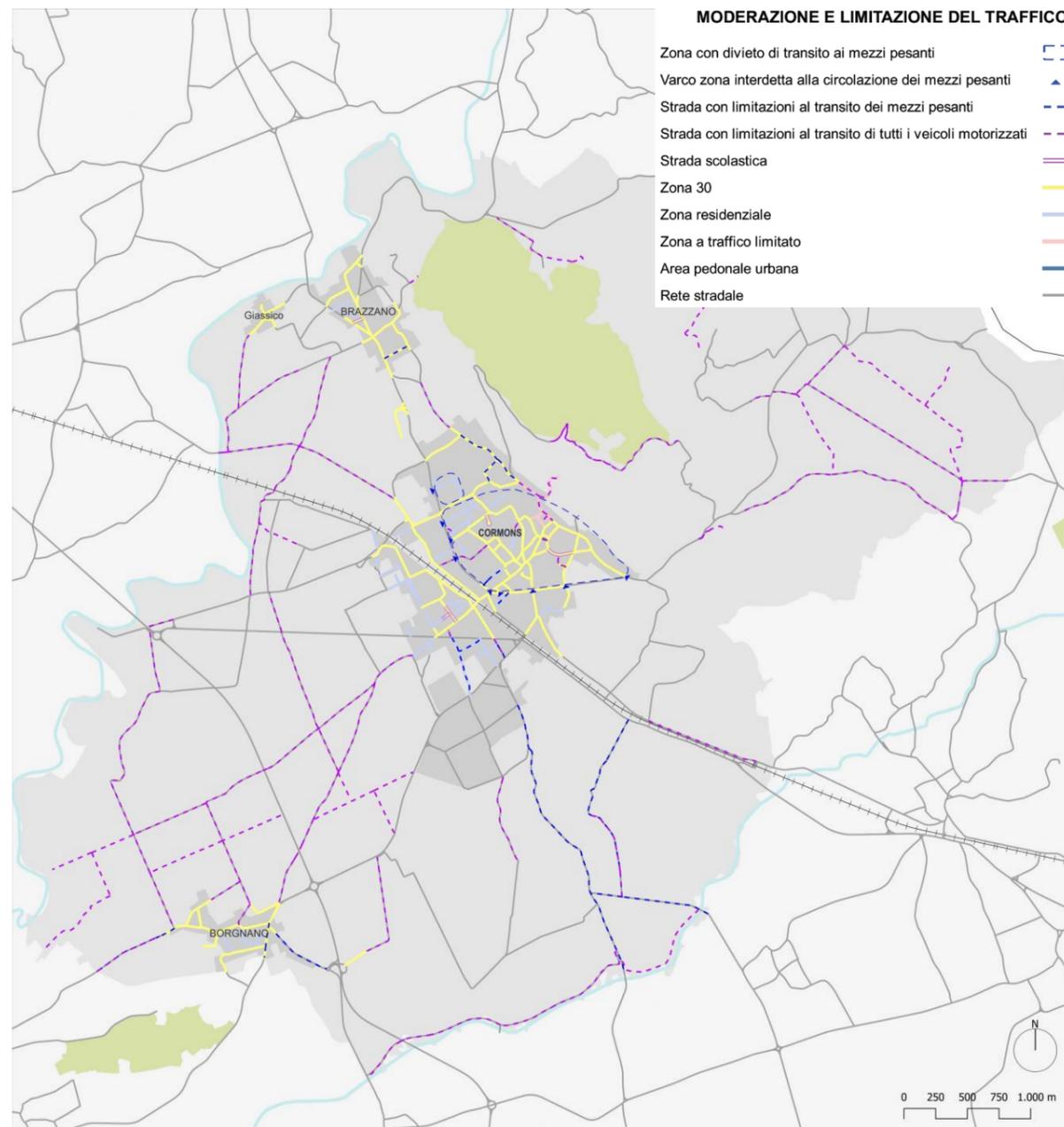
È previsto inoltre lo sviluppo di alcune **zone cuscinetto** poste davanti ad alcune strutture pubbliche od aree di aggregazione (scuole, centri civici, palestre, parchi giochi ecc.) il cui accesso si trova a diretto contatto con l'infrastruttura stradale. La finalità è di formare uno spazio idoneo alla fermata in sicurezza di gruppi di persone, a piedi o in bici, che possono essere ad esempio i genitori che accompagnano i figli a scuola. Caratteristiche ricorrenti delle zone cuscinetto sono il cambio materiale della pavimentazione stradale che può essere unico assieme ai marciapiedi, il rialzamento dell'area, il restringimento della sede carrabile con conseguente aumento degli spazi laterali a disposizione di pedoni e ciclisti. L'installazione di arredo urbano che favorisca la socialità quali panchine, cestini, fioriere, eventuali fontanelle e giochi, nonché stalli per le bici, completa l'area. L'uso di asfalto colorato stampato è particolarmente indicato per le superfici carrabili.

In generale un'area cuscinetto assume un aspetto più simile ad uno spazio pubblico che stradale di circolazione e diventa esso stesso elemento di riqualificazione e di qualità dello spazio urbano.

Zone cuscinetto:

- a Cormons presso biblioteca; scuola dell'infanzia di via Battisti; ricreatorio; ufficio postale; scuola primaria; scuola secondaria di primo grado; palestra scolastica; campo sportivo; università della Terza età; scuola dell'infanzia di via della Resistenza; parco giochi di via Gramsci
- a Brazzano presso parco giochi di via S. Rocco; scuola dell'infanzia e scuola primaria; ricreatorio; cimitero

Tutti i siti individuati da questo piano in cui si propongono le aree cuscinetto dovrebbero poi essere oggetto di specifici progetti che puntualmente vadano a risolvere in modo compiuto ed organico il tema.



Estratto tav. P6.s Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA – schemi

11.3 Messa in sicurezza delle intersezioni

Le intersezioni che presentano criticità e problemi soprattutto per la circolazione ciclabile vengono segnalate e per ognuna di esse si propone una soluzione per risolvere le problematiche presenti.

Molte di queste sono state teatro di incidenti che hanno coinvolto ciclisti, come rilevato in fase di analisi (vedi doc. A-R). L'obiettivo della messa in sicurezza delle intersezioni è appunto anche abbassare l'incidentalità nel comune.

Gli interventi possibili per migliorare un'intersezione a favore anche dell'utenza debole sono vari.

Trasformare l'intersezione a raso in una minirotonda, in una rotazione compatta o in una rotonda convenzionale consente di rallentare il traffico senza intaccarne la fluidità. In caso di minirotonda, vista la sua ridotta dimensione, è sicuro per i ciclisti percorrerla in promiscuo con i veicoli; in caso di rotazione compatta è opportuno creare una corsia ciclabile nell'anello circolatorio per segnalare la presenza di velocipedi e renderli più evidenti; con rotonda convenzionale invece va creato un percorso in sede propria riservato alle bici esterno alla rotonda. Grazie alla rotonda gli eventuali attraversamenti posti sui bracci di ingresso ed uscita risultano più "protetti" rispetto alla loro collocazione su di un rettilineo.

Il ridisegno della geometria di un'intersezione tramite la sua razionalizzazione e/o nuove canalizzazioni può rendere più chiara ed ordinata la circolazione in quel punto; può inoltre contribuire ad eliminare eventuali spazi superflui "morti" che non hanno alcuna funzione di circolazione nell'intersezione se non quella di rendere più pericoloso l'incrocio tramite la creazione di aree indefinite.

La ridefinizione dei raggi di curvatura presso le intersezioni, spesso molto ampi, contribuisce a far rallentare maggiormente i veicoli motorizzati nell'affrontare la svolta; al contempo, l'allargamento dei marciapiedi agli angoli dell'incrocio, oltre ad evitare la sosta nella sua prossimità, restringe lo spazio stradale, lo rende più contenuto invitando a rallentare e rende gli attraversamenti pedonali più sicuro perché lo spazio di attraversamento su strada si riduce.

Il rialzamento dell'intersezione tramite piattaforma stradale rialzata, già indicato come elemento di moderazione del traffico, contribuisce anche alla sicurezza dell'intersezione stessa proprio perché essa viene affrontata con velocità di marcia ridotta. Per rendere più evidente l'area dell'intersezione dove è necessario prestare maggiore attenzione si può utilizzare un asfalto colorato stampato.

Intersezioni da riconfigurare:

- a Cormons int. via Brazzano-viale Venezia Giulia-via Colombicchio-via S. Quirino*; int. viale Venezia Giulia-via Armistizio; int. via Armistizio-via Piave-via S. Daniele; int. piazzale Marconi*; int. via Zorutti-via Brolo*; int. via Matteotti-via Sauro; int. via Sauro-via Battisti; int. viale Roma-via Battisti; int. viale Roma-via Colombar*; int. viale Friuli-via Ara Pacis-via Bancaria-via Filanda; int. via Isonzo-via Ara Pacis*; int. via Isonzo-via Bancaria*
- a Borgnano int. via Donizetti-via Puccini-via Cellini; int. via Donizetti-via Bellini
- a Brazzano int. via Collio-via S. Rocco-via Acquedotto; int. via Collio-via S. Rocco; int. via Collio-via Italia (presso piazzale pre' Maghet)*; int. via XXIV Maggio-via S. Giorgio-via Pittoni (presso piazzale pre' Maghet)*

* con un asterisco sono segnate le intersezioni con incidenti che hanno coinvolto ciclisti (periodo 2010-2019)

11.4 Altri provvedimenti per la ciclabilità

11.4.1 Senso unico carrabile con doppio senso ciclabile

All'interno degli ambiti urbani bisogna garantire alle biciclette la massima libertà di movimento, senza ostacolarne la circolazione. I sensi unici viari, utili per disciplinare il traffico motorizzato, risultano penalizzanti per la mobilità ciclistica. Per questo motivo con questo piano ci si pone l'obiettivo di trasformare alcuni sensi unici nel comune cormonese in sensi unici carrabili con doppio senso ciclabile. Tutto ciò è attuabile con un intervento a basso costo ed è normativamente possibile grazie alle recenti modifiche al Cds: è sufficiente istituire un limite di velocità di 30 km/h od inferiore, tracciare una corsia ciclabile di larghezza libera (non vi sono dimensioni minime) opposta al senso unico di marcia ed apporre segnaletica verticale appropriata. In questo modo la percorrenza in senso inverso da parte del ciclista sarà possibile e lecita.

Vista la presenza di moltissimi sensi unici nel centro storico di Cormons e della necessità di un ripensamento globale della mobilità all'interno di esso, ci si limita inizialmente a proporre solo alcuni doppi sensi ciclabili su strade a senso unico, con l'auspicio che nel tempo il provvedimento si possa ampliare a tutta la viabilità del centro storico per permettere una ciclabilità diffusa.

Sensi unici con doppio senso ciclabile:

- a Cormons in via De Gasperi (tratto via S. Quirino-parcheggio stazione), via Einaudi, via Udine (tratto piazza Marconi-vicolo della Fornace), via Francesco di Manzano, via Cumano, via Udine (tratto piazza Libertà), viale Friuli (tratto via Zorutti-piazza Libertà), viale Friuli (tratto rotatoria-via Zorutti) (senza necessità di tracciamento corsia per doppio senso ciclabile, utilizzo pista ciclabile esistente per senso opposto), via Sauro (tratto via Matteotti-via Pescheria), via Pescheria (nuova area pedonale, senza necessità di tracciamento corsia per doppio senso ciclabile), piazza XXIV Maggio (lato nord), via Bancaria (nuovo senso unico carrabile e doppio senso ciclabile), lat. via Ara Pacis tra via Ara Pacis e via Isonzo (nuovo senso unico carrabile e doppio senso ciclabile), via Buonarroti (nuovo senso unico carrabile e doppio senso ciclabile)
- a Borgnano in via Puccini (tratto piazza Repubblica-parcheggio cimitero) Buonarroti (nuovo senso unico carrabile e doppio senso ciclabile)
- nel prolungamento di via Bratina tra ponte sul Versa e via Corona

11.4.2 Riqualificazione dello spazio stradale

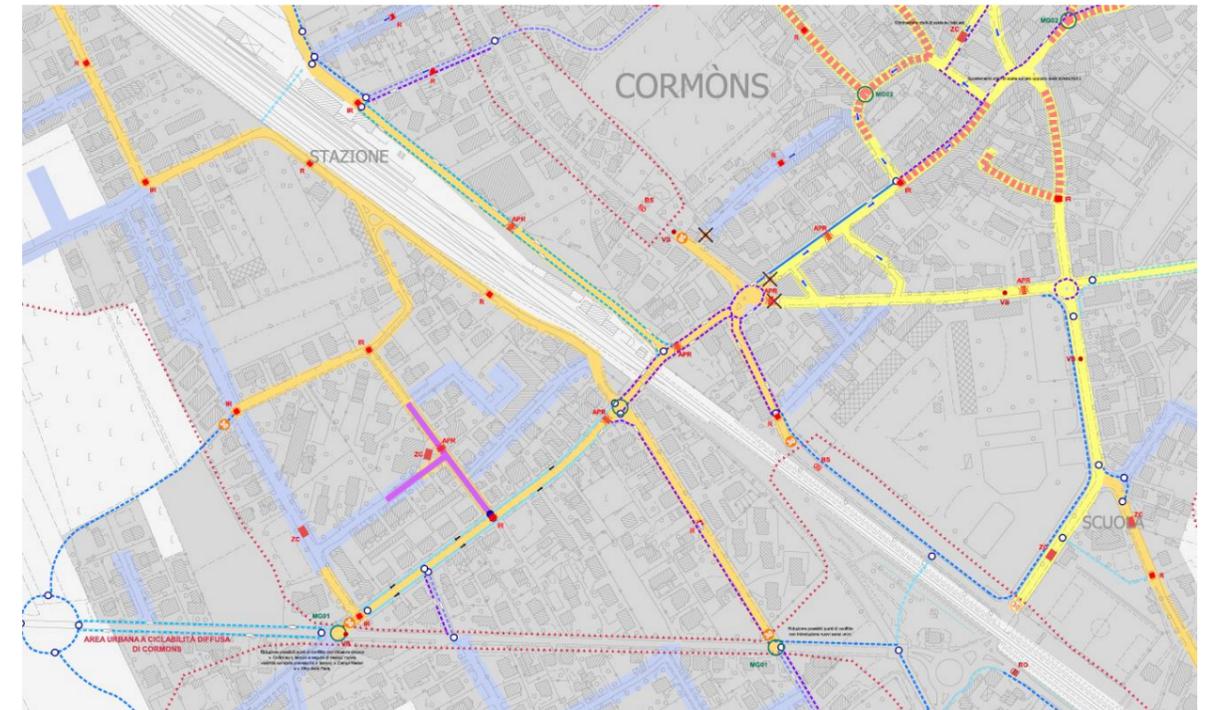
Una riqualificazione dello spazio stradale esistente può portare beneficio anche alla circolazione dei velocipedi, soprattutto in tema di sicurezza.

Nella maggior parte dei casi si tratta di intervenire su segmenti di strada urbani situati in ambiti di particolare pregio, dove la sezione stradale è ridotta e le componenti di traffico si muovono sullo stesso spazio stradale, senza separazioni tra i diversi flussi. L'obiettivo è migliorare la percezione dello spazio stradale come promiscuo, ad uso di tutti gli utenti della strada, contribuendo ad una riduzione della velocità ed una maggiore attenzione alla guida.

Gli interventi principali riguardano una nuova pavimentazione (solitamente materiale di pregio tipo pietra, porfido o similari oppure asfalto colorato e/o stampato), marciapiedi allo stesso livello della carreggiata, un nuovo arredo urbano, elementi di verde urbano ed una migliore illuminazione. Lo spazio stradale viene "decomposto" per diventare più condiviso ed ibrido, parte integrante dello spazio pubblico. Con un nuovo trattamento delle superfici viabili, in generale si valorizzano e si definiscono con chiarezza questi ambiti, naturalmente vocati – per le proprie caratteristiche intrinseche – alla mobilità ciclistica e pedonale.

Tra i tratti stradali da riqualificare, rientrano quelli dell'ambito del centro storico di Cormons non ancora riqualificati e dell'area della chiesa di S. Giovanni, i nuclei storici di Brazzano, S. Rocco e Borgnano.

La localizzazione degli interventi per la ciclabilità diffusa si trova nella tav. P6 *Progetto: interventi per la ciclabilità diffusa*, mentre si rimanda al doc. AB.2 per una descrizione maggiormente dettagliata degli stessi interventi per la ciclabilità diffusa.



Estratto tav. P6.1 *PROGETTO: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA*

INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA

RETE STRADALE

Regolazione della circolazione e moderazione della velocità

	esistente	pianificato	
Strada con circolazione a senso unico			
Area pedonale urbana			
Zona a traffico limitato (ZTL)			
Zona residenziale			
Strada scolastica			
Zona 30			
Segnale inizio zona 30			
Tratto di strada da riqualificare			
ROT01. Intersezione da riconfigurare con minirotonda			ROT01
ROT02. Intersezione da riconfigurare con rotonda compatta			ROT02
ROT03. Intersezione da riconfigurare con rotonda convenzionale			ROT03
MG01. Intersezione da riconfigurare con razionalizzazioni e/o canalizzazioni		non presente	MG01
MG02. Intersezione da riconfigurare con allargamento marciapiedi e/o riduzioni raggi di curvatura			MG02
IR. Intersezione da riconfigurare con piattaforma stradale rialzata		non presente	IR
APR. Attraversamento pedonale rialzato			APR
API. Attraversamento pedonale con isola salvagente		non presente	API
CB. Cuscinetti berlinesi		non presente	CB
BS. Bande sonore			BS
RO. Rallentatore ottico			RO
D. Dosso			D
IR. Intersezione stradale rialzata			IR
APS. Attraversamento pedonale semaforizzato		non presente	APS
VB. Velobox per alloggiamento rilevatore mobile di velocità		non presente	VB
DA. Disassamento dell'asse stradale		non presente	DA
R. Piattaforma stradale rialzata			R
VI. Varco con isola spartitraffico			VI
VR. Varco con restringimento di carreggiata			VR
VR+AP. Varco con restringimento di carreggiata e attraversamento pedonale		non presente	VR+AP
VR+APR. Varco con restringimento di carreggiata e attraversamento pedonale rialzato		non presente	VR+APR
VR+R. Varco con restringimento di carreggiata e piattaforma rialzata			VR+R
Zona cuscinetto			ZC
Elemento da eliminare			

Estratto tav. P6 PROGETTO: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA – legenda

12 VIABILITÀ FUTURA PROPOSTA

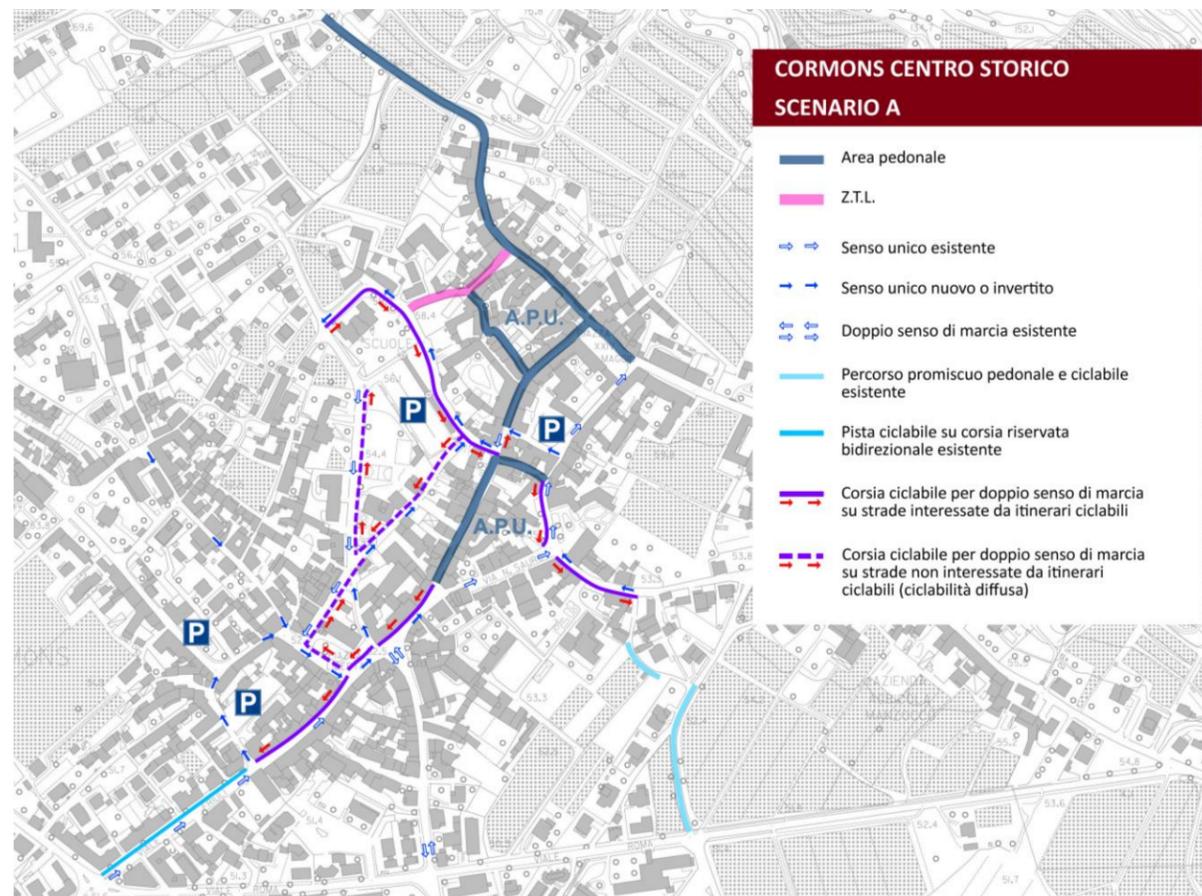
Per migliorare ulteriormente la gestione del traffico sulla rete stradale ed incrementare la qualità urbana e di vita nella città, nel futuro la viabilità nel centro storico di Cormons potrebbe essere rivista con un nuovo assetto circolatorio. Ciò prevederebbe di ripensare la circolazione dei mezzi motorizzati privati, a beneficio della mobilità pedonale e ciclabile.

L'idea che sta alla base è quella di creare un'area pedonale nel centro storico di Cormons sulla spina dorsale del nucleo originale che ha impostato l'assetto urbanistico della città. Si tratta dell'asse costituito da piazza XXIV Maggio, via Matteotti, piazza Libertà e viale Friuli. Lungo questa direttrice si concentra la maggior parte di attrattori urbani ed attività economiche e ricettive della cittadina: è un'area che richiede la massima accessibilità in bici ed a piedi.

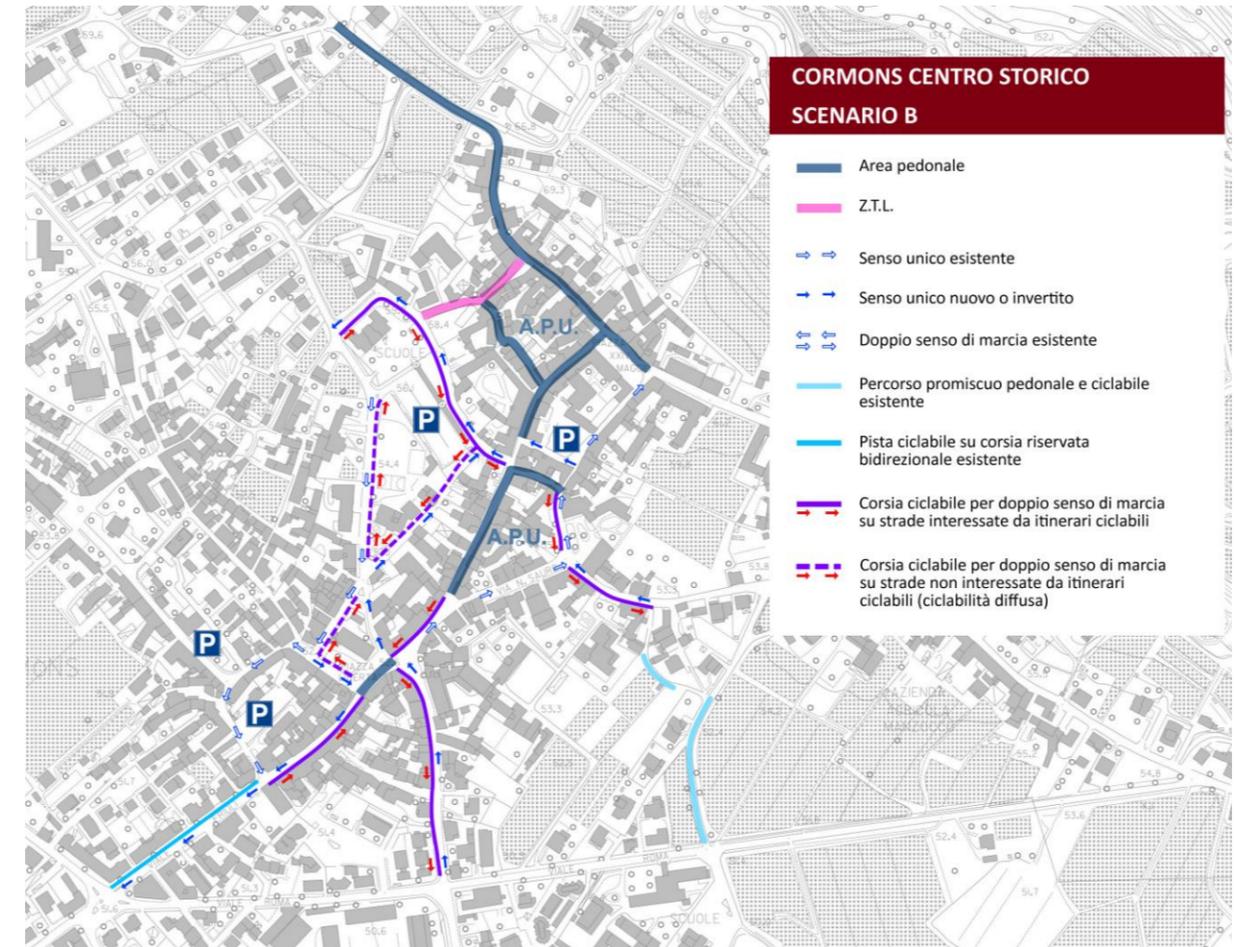
Nell'ipotizzare l'area pedonale centrale, si è tenuto conto dei **parcheggi esistenti** nell'area per cui deve essere garantita l'accessibilità (via Imbriani, piazzale Sfiligoi, piazzale Pollo e piazzale Fain). Per questo motivo, con la chiusura al traffico di alcuni tratti di strada, è necessaria anche una conseguente revisione dei sensi unici esistenti.

È importante che per tutti i sensi unici esistenti e per quelli di nuova istituzione sia previsto sempre il **doppio senso ciclabile**: il provvedimento che va a penalizzare in qualche modo la viabilità carrabile non deve essere limitativo per la circolazione delle bici all'interno dell'area urbana a ciclabilità diffusa. Gli spostamenti in bici vanno infatti incentivati, non penalizzati.

Di seguito sono rappresentati **due possibili scenari** di rivisitazione della viabilità nel centro storico di Cormons. Prima di introdurre modifiche alla situazione esistente, dovranno ovviamente essere fatti studi più dettagliati.



Nello scenario B viene pedonalizzata anche una porzione di piazza Libertà, con la necessità di rivedere ulteriormente il sistema dei sensi unici.



13 SERVIZI PER LA CICLABILITÀ

I servizi per la ciclabilità previsti con il Biciplan sono indicati nelle tavv. P2.1/P2.2 *PROGETTO: RETE CICLABILE E SERVIZI DI PROGETTO*.

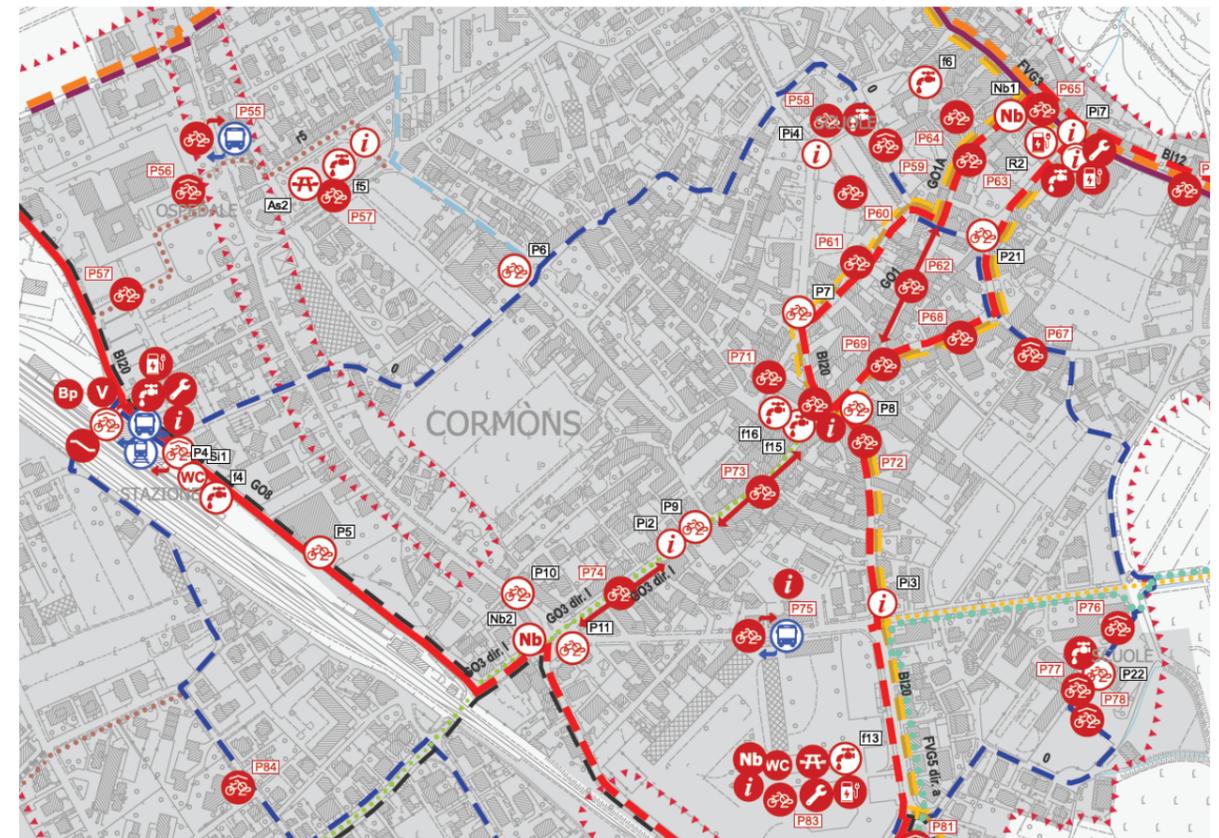
Di seguito si riportano i dettagli di quanto previsto per:

- parcheggi per biciclette
- aree di sosta attrezzate e punti di approvvigionamento idrico
- assistenza tecnica per velocipedi
- punti di noleggio bici

SERVIZI PER LA CICLABILITÀ

	esistente	pianificato
Area con sosta bici diffusa	non presente	
Parcheggio bici		
Parcheggio bici (coperto)		
Parcheggio bici presso fermata TPL (autobus)		
Parcheggio bici presso fermata stazione ferroviaria		
Rampa accesso binari	non presente	
Area di sosta attrezzata		
Fontanella con acqua potabile		
Servizi igienici		
Colonnina per la ricarica delle bici elettriche		
Punto informativo		
Ufficio informazioni turistiche		
Punto manutenzione bici fai da te	non presente	
Panchina (punto panoramico)	non presente	
Punto noleggio bici con personale		
Punto noleggio bici automatico	non presente	
Velostazione		

Estratto tavv. P2.1/P2.2 *PROGETTO: RETE CICLABILE E SERVIZI DI PROGETTO* – legenda



Estratto tavv. P2.1/P2.2 *PROGETTO: RETE CICLABILE E SERVIZI DI PROGETTO*

13.1 Parcheggi per biciclette

È stata prevista la collocazione di parcheggi per biciclette presso i principali attrattori del territorio e presso i punti d'interscambio con il trasporto pubblico locale (treno ed autobus). I cicloparcheggi sono stati posizionati cercando di servire gli attrattori che solitamente vengono raggiunti in bici, quali scuole, centri sportivi, chiese e cimiteri, facendo particolare attenzione a posizionarli, ove possibile, in modo da servire più attrattori contemporaneamente e comunque nei pressi dell'ingresso dell'attrattore affinché essi siano appetibili.

Le fermate del trasporto pubblico locale dovranno essere dotate di adeguati spazi per il posteggio delle biciclette al fine di creare dei punti d'interscambio che favoriscano la multimodalità. Vista la natura dei viaggi degli autobus esclusivamente extraurbana, si prevede che tali parcheggi avranno tempi di sosta medio-lunghi, pertanto è valutabile, per alcuni di essi, di dotarli di adeguata struttura di riparo dal sole e dalla pioggia. Stesso discorso vale per la stazione ferroviaria, dove vanno previsti obbligatoriamente parcheggi coperti e va prevista anche la possibilità di usufruire di un parcheggio custodito, ricavabile all'interno della velostazione di progetto indicata da questo piano.

Per i luoghi dell'istruzione e formazione vanno previsti dei parcheggi bici coperti e possibilmente posti all'interno del perimetro scolastico, in modo tale da assicurare maggiore sicurezza per la sosta dei mezzi contro furti e danneggiamenti. Tali parcheggi saranno a disposizione sia degli studenti, sia del personale scolastico.

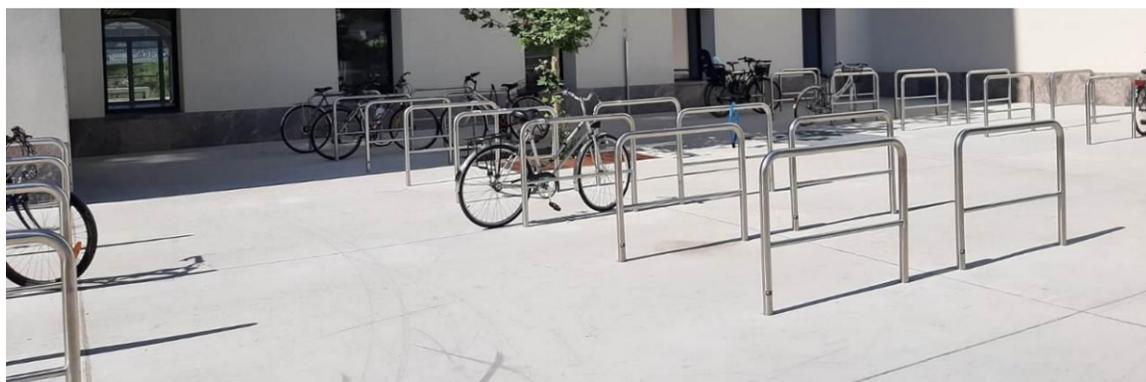
Per quanto riguarda la tipologia di rastrelliere da utilizzare per i cicloparcheggi, va prestata massima attenzione nella scelta del modello: esso deve garantire un posteggio pratico e sicuro del velocipede, permettendo l'ancoraggio del telaio al supporto. La forma preferibile, più flessibile nello schema di collocazione e più

discreta rispetto al suo impatto nell'ambiente, è quella dell'archetto ad U rovesciata, che può ospitare 2 bici per ogni supporto. Sono comunque valutabili anche altri modelli analoghi come quelli a spirale o quelli ispirati al modello Verona. In ogni caso non vanno mai utilizzati i modelli a scolapiatti.

È utile che i cicloparcheggi principali vengano segnalati in modo adeguato, con la segnaletica verticale stradale prevista (segnale parcheggio + pannello integrativo "bicicletta"), installabile anche in formato ridotto.

Per quanto riguarda la dotazione di parcheggi a servizio di aree industriali, artigianali, e commerciali di medio-grande dimensione, è auspicabile che non venga realizzata un'unica area di sosta per biciclette ma diverse presso ciascuna azienda. Per far ciò il Comune dovrà attivarsi con gli imprenditori per riuscire a realizzare questo intento, tramite accordi anche tra pubblico e privato. I parcheggi dovranno essere sicuri e possibilmente custoditi, nonché coperti per proteggere i mezzi delle intemperie. Servizi aggiuntivi quali punti di assistenza tecnica e ricarica, spogliatoi e docce per i dipendenti che si recano a lavoro in bici, nonché incentivi per questo tipo di spostamenti, concorreranno al raggiungimento dell'obiettivo di promuovere gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta.

Nell'elaborato doc. P-SC.1 *SCHEDE ITINERARI/INFRASTRUTTURE CICLABILI, TPL E SERVIZI DI PROGETTO* vengono riportati i parcheggi previsti dal piano, sia esistenti che di progetto, con specificato l'eventuale intervento proposto e la quantità di ciclostalli previsti.



Tipologia di rastrelliera idonea per l'ancoraggio del telaio della bici al supporto:
archetto ad U



Tipologia di rastrelliera idonea per l'ancoraggio del telaio della bici al supporto:
rastrelliera modello Verona

Sempre in merito al tema del parcheggio delle biciclette il Comune, in base a quanto previsto dall'art. 9, comma 3 della LR 8/2018, in conformità all'art. 8, comma 4, della legge 2/2018, dovrà provvedere ad aggiornare il regolamento edilizio "introducendo misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche".

Infine si rammenta che la LR 8/2018 all'art. 15 comma 2 specifica che "negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo all'Ente gestore di individuare gli spazi comuni in cui consentire il deposito di biciclette che, ove possibile, devono essere attrezzati".

13.2 Aree di sosta attrezzate e punti di approvvigionamento idrico, assistenza tecnica per velocipedi

A supporto della ciclabilità, sia utilitaristica che turistica, vanno previsti dei servizi specifici sul territorio.

I servizi per i ciclisti individuati dal piano sono i seguenti:

- area di sosta attrezzata (panchine con tavoli per una sosta lunga)
- panchina (per una sosta breve)
- fontanella di acqua potabile
- servizi igienici
- stazione di ricarica per bici elettriche
- punto assistenza bici fai da te
- velostazione

In alcuni casi questi servizi già esistono; per la maggior parte però si tratta di servizi pianificati e vanno ad integrare quelli esistenti.

Si è cercato di distribuire i servizi su tutto il territorio comunale, in punti strategici, in modo tale da poter offrire ai ciclisti un supporto continuo e non limitato solo a certe aree. Per quanto possibile, lungo gli itinerari ciclabili individuati dal piano si trovano servizi a cadenza regolare, evitando così lunghi tragitti sguarniti.

In generale ogni centro abitato del comune (Cormons, Borgnano e Brazzano) possiede almeno un punto con i servizi base per la ciclabilità: un'area di sosta attrezzata, una fontanella di acqua potabile, una stazione di ricarica per bici elettriche ed un punto assistenza bici fai da te

Quando possibile sono stati accentrati più servizi in uno stesso punto. In alcuni casi sono stati accentrati presso poli e punti della mobilità come parcheggi d'interscambio, aree attrezzate camper, stazione ferroviaria e fermate autobus.

Tra queste zone vi è l'area dei giardini della Pace che si configura come un'area strategica nell'ambito urbano, da elevare a luogo di valorizzazione del territorio, centro di servizi per la ciclabilità e punto d'interscambio modale, grazie alla riqualificazione complessiva dell'ex caserma in atto.

Le stazioni di ricarica per bici elettriche sono state posizionate principalmente ai piedi delle colline del Collio, in aree dove il ciclista è portato a fare una sosta più lunga. In questo modo i cicloturisti che utilizzano bici elettriche per poter agevolmente percorrere anche gli itinerari sul Collio, più impegnativi da un punto di vista fisico vista la morfologia del territorio, dopo aver fatto uso della batteria all'andata, al loro ritorno in pianura hanno la possibilità di ricaricare il proprio mezzo.

I due servizi delle stazioni di ricarica per le bici elettriche e dei punti assistenza bici da te sono sempre abbinati. Nei centri abitati, si trovano quasi sempre nel centro della città o paese. Altri punti si possono trovare presso i poli della mobilità come la stazione ferroviaria ed i parcheggi auto d'interscambio ed aree attrezzate camper principali. Un altro punto è posizionato presso l'ingresso nord del bosco di Plessiva, un altro presso l'ex scuola di Zegla. Presso l'area industriale di Cormons è stato invece posizionato in luogo pubblico solo il punto assistenza bici da te, immaginando che ciascuna azienda possa mettere a disposizione dei propri dipendenti in modo autonomo gli attacchi per la ricarica delle bici elettriche direttamente nei parcheggi bici che predisporrà.

Le aree di sosta attrezzate sono collocate quasi sempre in aree verdi con zone anche ombreggiate e di norma, quando possibile, sono sempre abbinata ad una fontanella. Il piano cerca quindi di individuare i siti in cui si ritiene più opportuno collocarle.

Le panchine sono state posizionate in zone panoramiche o in punti con vista aperta sul paesaggio.

Sul territorio comunale, oltre agli esistenti servizi igienici presenti presso l'ingresso nord ed est del bosco di Plessiva, si aggiungono anche quelli della stazione ferroviaria (da riattivare) e dei giardini della Pace (da realizzare *ex novo*).

La stazione ferroviaria di Cormons con l'annessa fermata autobus extraurbana costituiscono un centro d'interscambio modale regionale (CIMR) di II livello. Per questo motivo è opportuno prevedere una velostazione presso questo attrattore di mobilità. Essa è una struttura che offre un parcheggio custodito e coperto per le biciclette, solitamente ad accesso controllato, e diversi altri servizi per i ciclisti. Può essere dotata di una bici officina, di un negozio con articoli per la bici (o in alternativa un distributore automatico di ricambi), di un punto di noleggio biciclette sia di tipo tradizionale che elettriche, armadietti di sicurezza per deposito e spogliatoi con docce. Può anche ospitare un punto informativo sulla mobilità ciclabile.



Area di sosta attrezzata



Panchina



Fontanella di acqua potabile



Servizi igienici



Stazione di ricarica per bici elettriche



Postazione assistenza bici fai da te



Velostazione



13.3 Punti di noleggio bici

Esistono diversi tipi di noleggi biciclette per esigenze diverse:

- servizio di biciclette pubbliche condivise (*bike sharing*) -> mobilità quotidiana/utilitaristica. Si tratta di solito di un noleggio a breve termine, fatto da una "corsa" inferiore ai 30 minuti in ambito urbano in cui si tiene l'esclusività d'uso del mezzo solo per il tempo strettamente necessario allo spostamento; il concetto di base è appunto quello che il mezzo sia condiviso con altri utenti nel corso della giornata;
- servizio di noleggio bici tradizionale -> cicloturismo, cicloescursionismo, ciclismo sportivo. Si tratta di un noleggio a più lungo termine (intera giornata), in cui l'utente ha piena disponibilità del mezzo sia in movimento che in sosta, potendo a sua discrezione anche fare lunghe soste.

Un servizio di biciclette pubbliche condivise (*bike sharing*) di tipo aperto con ciclostazioni sparse sul territorio non funzionerebbe per una realtà come Cormons.

È però pensabile immaginare un servizio di biciclette pubbliche condivise di tipo chiuso con un'unica ciclostazione presso la stazione ferroviaria. Un servizio indirizzato ai pendolari che si recano a Cormons in treno e che poi desiderano raggiungere una destinazione nel territorio comunale non raggiungibile a piedi dalla stazione. Il pendolare arriva in stazione, sblocca la bici prescelta, la usa per il tempo necessario nel comune (può anche legarla con apposito lucchetto per fare soste) e poi la riporta nello stesso punto in cui l'ha prelevata: trova sempre uno stallone libero in cui riparla perché la ciclostazione ha tanti stalli quando solo le bici a disposizione per il servizio. Un servizio completamente automatizzato senza necessità di personale dedicato.

Un servizio dedicato ai cicloturisti potrebbe invece essere previsto nell'area dell'ex caserma "G. Amadio", nei pressi del parcheggio d'interscambio di via Madonnina: un servizio di noleggio bici con personale. Un'iniziativa volta ad incentivare il turismo ed offrire ai visitatori della città e del suo territorio una modalità alternativa per muoversi. I mezzi potrebbero essere sia bici tradizionali che a pedalata assistita.

Questo nuovo punto si aggiungerebbe ovviamente ai punti noleggio bici già esistenti sul territorio comunale e gestiti da privati, aumentando di fatto l'offerta di servizi a disposizione dei ciclisti.



Noleggio bici automatizzato di tipo chiuso



Noleggio bici con personale

14 INTERMODALITÀ E MULTIMODALITÀ MEZZI PUBBLICI/PRIVATI + BICICLETTA

I punti per l'intermodalità e la multimodalità bici + altro mezzo individuati con il Biciplan sono indicati nella tav. P4 PROGETTO: RETE CICLABILE ED INTERMODALITÀ/MULTIMODALITÀ.

Di seguito si riportano le schede riassuntive di quanto previsto per:

- stazione ferroviaria
- fermate autobus
- parcheggi auto e camper

INTERMODALITÀ E MULTIMODALITÀ

Stazione ferroviaria



Fermata autobus monodirezionale



Fermata autobus bidirezionale



Centro d'interscambio modale regionale (CIMR) di II livello



Stazione/fermata ferroviaria, autostazione o fermata autobus con servizio trasporto bici regolare



Stazione/fermata ferroviaria, autostazione o fermata autobus con servizio trasporto bici stagionale



Punto d'interscambio tra trasporto privato e bicicletta

Parcheggio auto da adeguare come parcheggio d'interscambio



Parcheggio auto d'interscambio da realizzare



Parcheggio camper



Estratto tav. P4 PROGETTO: RETE CICLABILE ED INTERMODALITÀ/MULTIMODALITÀ – legenda

Di seguito si definiscono i concetti di intermodalità e multimodalità di cui poi si tratta successivamente.

Intermodalità

Con intermodale si definisce uno spostamento che preveda l'utilizzo di un unico mezzo di trasporto (es. bici, mezzo della micromobilità, moto, auto), il quale a sua volta viene trasportato su altri mezzi per una o più tratte (ad es. bici/mezzo della micromobilità su treno, bici/mezzo della micromobilità su autobus, bici/mezzo della micromobilità su tram, bici/mezzo della micromobilità su traghetto, auto/moto su treno, auto/moto su traghetto).

Di norma il trasporto avviene su mezzi del trasporto pubblico locale (TPL) predisposti a ciò. Il mezzo di partenza raggiunge sempre assieme all'utente il punto d'arrivo (cioè ad es. la bici con cui si è partiti rimane sempre in proprio possesso ed uso fino alla fine dello spostamento).

Un ipotetico tragitto A-D potrebbe essere percorso in sella alla propria bici nel tratto A-B; in treno con bici al seguito nel tratto B-C; in sella alla propria bici nel tratto C-D.

Es. pratico: spostamento Brazzano-Udine

tratto A-B -> da Brazzano (casa propria) a Cormons (stazione ferroviaria): in bici

tratto B-C -> da Cormons (stazione ferroviaria) ad Udine (stazione ferroviaria): in treno con bici al seguito

tratto C-D -> da Udine (stazione ferroviaria) a galleria Bardelli (proprio luogo di lavoro): in bici

Multimodalità

Con multimodale si definisce uno spostamento che preveda l'utilizzo di due o più mezzi di trasporto diversi (tra cui, ad es., auto, moto, mezzo della micromobilità, autobus, tram, treno, bici, a piedi). Lo stesso univoco mezzo non può quindi essere presente sia all'inizio del tragitto che alla fine (cioè ad es. non si può partire con una bici ed avere la stessa con sé anche a fine spostamento – può essere invece un'altra).

Un ipotetico tragitto A-E potrebbe essere percorso in bici nel tratto A-B; in autobus nel tratto B-C; a piedi nel tratto C-D.

Es. pratico: spostamento Giassico-Gorizia

tratto A-B -> da Giassico (casa propria) a Brazzano (fermata autobus extraurb.): in bici

tratto B-C -> da Brazzano (fermata autobus extraurb.) a Gorizia (autostazione): in autobus

tratto C-D -> da Gorizia (autostazione) ad ospedale (proprio luogo di lavoro): a piedi

14.1 Intermodalità/multimodalità con trasporto ferroviario

14.1.1 Trasporto pubblico locale ferroviario

Si ritiene adeguato il servizio ferroviario già in vigore, con trasporto bici concesso su tutti i treni in fermata alla stazione ferroviaria di Cormons.

14.1.2 Stazione ferroviaria

Per la stazione ferroviaria si prevedono interventi di adeguamento specifici per renderla un nodo più funzionale per l'intermodalità e la multimodalità.

Fabbricato viaggiatori ed area ferroviaria

- posa di segnaletica d'indirizzamento percorsi bici in entrata/uscita dalla stazione
- aggiunta archetti portabici per appoggiare le bici in attesa del treno sulle banchine
- realizzazione di un punto informativo con l'installazione di un pannello informativo con mappa dedicata alla ciclabilità

Si aggiungono poi una serie di servizi a supporto della mobilità ciclistica come parcheggio bici coperto, ciclostazione del servizio di biciclette pubbliche condivise (*bike sharing*) di tipo chiuso, stazione di ricarica per bici elettriche, punto assistenza bici fai da te, fontanella d'acqua potabile, servizi igienici e velostazione, dove prevedere anche un parcheggio bici custodito.

Intermodalità e multimodalità presso le stazioni ferroviarie

Intermodalità	bicicletta privata su treno (TPL)
Opportunità intermodali	<p>In partenza dalla stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo in stazione in bici (mezzo privato) per prendere il treno (TPL) portandosi la propria bici al seguito (mezzo privato) - arrivo in stazione in auto (mezzo privato) con la propria bici al seguito (mezzo privato) per prendere il treno (TPL) portandosi la propria bici al seguito (mezzo privato) <p>In arrivo alla stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo in stazione in treno (TPL) con la propria bici al seguito (mezzo privato) per continuare poi in sella alla bici - arrivo in stazione in treno (TPL) con la propria bici al seguito (mezzo privato) per continuare poi in auto (mezzo privato), parcheggiata in precedenza presso la stazione, con la propria bici al seguito (mezzo privato)
Multimodalità	Punto d'interscambio tra TPL e bicicletta bicicletta privata/pubblica ↔ treno (TPL)
Opportunità multimodali	<p>In partenza dalla stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo in stazione in bici (mezzo privato) per prendere il treno (TPL), con parcheggio bici in stazione - arrivo in stazione in bici (mezzo pubblico), presa precedentemente a noleggio presso la medesima stazione, per prendere il treno (TPL) <p>In arrivo alla stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo in stazione in treno (TPL) per continuare con la propria bici (mezzo privato) parcheggiata in precedenza presso la stazione - arrivo in stazione in treno (TPL) per continuare con una bici presa a noleggio (mezzo pubblico) presso la stazione



Segnaletica d'indirizzamento nelle stazioni ferroviarie in Emilia Romagna

14.2 Intermodalità/multimodalità con trasporto autobus

14.2.1 Trasporto pubblico locale autobus

Non vengono proposte nuove linee dedicate per il trasporto bici come bicibus. Allo stato attuale, si ritiene adeguato il servizio automobilistico già in vigore nel periodo primavera-estate, con trasporto bici sulla linea "BiciBus" G28B Cormons-Gorizia-Monfalcone-Grado. Dopo l'avvio sperimentale nell'estate 2022 del servizio di trasporto bici+bus "Hop on hop off Collio tour", in base ai dati di utilizzo ed al riscontro ottenuto, sarà necessario eventualmente ricalibrare il servizio. Per tutti e due i servizi, in ogni caso, si propone una maggiore promozione.

14.2.2 Fermate autobus

Le fermate autobus esistenti sul territorio comunale vanno adeguate tramite interventi specifici per renderle dei funzionali punti di multimodalità bici+autobus. In generale, è importante che ne venga adeguata almeno una per centro abitato.

La situazione base di una fermata autobus extraurbano prevede un'area di sosta per bici.

Parcheggio bici	<ul style="list-style-type: none"> realizzazione di un'adeguata area di sosta per biciclette, quando possibile dotata di copertura per proteggere i mezzi dalle intemperie, completa di illuminazione dedicata e sistema di videosorveglianza per contrastare i furti; gli stalli saranno della tipologia idonea ad ancorare il telaio della bici al supporto
------------------------	--

In alcuni casi vi possono essere nelle vicinanze anche dei servizi di supporto come stazione di ricarica per bici elettriche e punto assistenza bici fai da te.

Multimodalità presso le fermate autobus

Multimodalità	Punto d'interscambio tra TPL e bicicletta bicicletta privata/noleggiata ↔ autobus (TPL)
Opportunità multimodali	<p>In partenza dalla fermata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo alla fermata in bici (mezzo privato) per prendere l'autobus (TPL), con parcheggio bici presso la fermata

- arrivo in fermata in bici (mezzo non proprio), presa precedentemente a noleggio presso la medesima fermata, per prendere l'autobus (TPL)*

In arrivo alla fermata:

- arrivo alla fermata in autobus (TPL) per continuare con la propria bici (mezzo privato) parcheggiata in precedenza presso la fermata
- arrivo in fermata in autobus (TPL) per continuare con una bici presa a noleggio presso la fermata*

* caso possibile solo presso la fermata della stazione ferroviaria (G0205) e le fermate di via Gorizia (G0203 e G0211) e viale Roma (G0204 e G0210), nel caso di attivazione servizio di noleggio bici

14.3 Intermodalità/multimodalità con automobile e camper

14.3.1 Parcheggi d'auto d'interscambio

I parcheggi d'interscambio sono le "porte d'accesso" ai percorsi ciclabili ed agli ambiti urbani per chi raggiungesse il territorio comunale con la propria automobile. Per la scelta dei siti idonei, si è preferito utilizzare – quando possibile – aree di parcheggio esistenti il più possibile ai limiti dell'abitato, facilmente raggiungibili dalla viabilità principale senza doversi addentrare troppo nel centro abitato. Questo per evitare ulteriore traffico veicolare parassita a danno anche della sicurezza per la mobilità ciclabile.

Nella maggior parte delle situazioni, per adeguare un parcheggio esistente e designarlo d'interscambio, sarà sufficiente un intervento minimo.

Piazzale parcheggio	
	<ul style="list-style-type: none"> • segnaletica di identificazione del parcheggio come punto d'interscambio tra auto e bici • individuazione di alcuni stalli allargati (con maggiore spazio libero ai lati del mezzo) da riservare alle operazioni di carico e scarico bici dall'auto (sosta breve solo per un massimo di dieci minuti) • aggiunta archetti portabici per appoggiare le bici nei momenti pre e post caricamento/scaricamento mezzi dall'auto • posa di segnaletica d'indirizzamento verso gli itinerari ciclabili prossimi al parcheggio • realizzazione di un punto informativo con l'installazione di un pannello informativo con mappa dedicata alla ciclabilità

Intermodalità e multimodalità presso i parcheggi d'auto d'interscambio

Intermodalità	bicicletta privata su automobile
Opportunità intermodali	<p>In partenza dal parcheggio d'interscambio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo al parcheggio in auto (mezzo privato) con la propria bici al seguito (mezzo privato) per continuare poi in sella alla bici (mezzo privato) <p>In arrivo al parcheggio d'interscambio:</p>

- arrivo al parcheggio con la propria bici (mezzo privato) per continuare poi con la propria auto (mezzo privato), parcheggiata in precedenza nell'area, con bici al seguito (mezzo privato)

Multimodalità	bicicletta pubblica ↔ automobile*
Opportunità multimodali	<p>In partenza dal parcheggio d'interscambio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo al parcheggio in auto (mezzo privato) per poi continuare con una bici presa a noleggio (mezzo pubblico) presso il parcheggio o nelle sue vicinanze* <p>In arrivo al parcheggio d'interscambio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - arrivo al parcheggio con una bici presa a noleggio (mezzo pubblico) nel medesimo sito per continuare poi con la propria auto (mezzo privato), parcheggiata in precedenza presso il parcheggio* <p>* caso possibile solo in presenza nei pressi di un servizio di noleggio bici</p>



Segnale di identificazione parcheggio di scambio con itinerari turistici o escursionistici a piedi, da adattare per indicare i parcheggi auto d'interscambio con percorsi ciclabili (con sostituzione o affiancamento pittogramma escursionisti con bicicletta)

14.3.2 Aree attrezzate camper

Le aree di sosta dedicate ai camper sono destinate ai flussi turistici e permettono di poter posteggiare il proprio mezzo per andare alla scoperta del territorio in bicicletta.

Nella maggior parte dei casi si ipotizza una sosta breve, in giornata, garantendo quindi nell'area dei servizi minimi come di seguito elencati.

Piazzale parcheggio	
	<ul style="list-style-type: none"> • segnaletica di identificazione del parcheggio come punto d'interscambio tra camper e bici

- aggiunta archetti portabici per appoggiare le bici nei momenti pre e post caricamento/scaricamento mezzi dall'auto
- posa di segnaletica d'indirizzamento verso gli itinerari ciclabili prossimi al parcheggio
- installazione o manutenzione (in caso fosse già esistente) di fontanella per l'approvvigionamento di acqua potabile
- sistema di raccolta delle acque reflue, colonnina per allaccio idrico ed elettrico
- realizzazione di un punto informativo con l'installazione di un pannello informativo con mappa dedicata alla ciclabilità

Intermodalità e multimodalità presso le aree attrezzate camper

Intermodalità bicicletta privata su camper

Opportunità intermodali In partenza dal parcheggio d'interscambio:

- arrivo al parcheggio in camper (mezzo privato) con la propria bici al seguito (mezzo privato) per continuare poi in sella alla bici (mezzo privato)

In arrivo al parcheggio d'interscambio:

- arrivo al parcheggio con la propria bici (mezzo privato) per continuare poi con il proprio camper (mezzo privato), parcheggiato in precedenza nell'area, con bici al seguito (mezzo privato)

Multimodalità bicicletta pubblica ↔ camper*

Opportunità multimodali In partenza dal parcheggio d'interscambio:

- arrivo al parcheggio in camper (mezzo privato) per poi continuare con una bici presa a noleggio (mezzo pubblico) presso il parcheggio o nelle sue vicinanze*

In arrivo al parcheggio d'interscambio:

- arrivo al parcheggio con una bici presa a noleggio (mezzo pubblico) nel medesimo sito per continuare poi con il proprio camper (mezzo privato), parcheggiata in precedenza presso il parcheggio*

* caso possibile solo in presenza nei pressi di un servizio di noleggio bici



Segnale di identificazione area attrezzata camper con impianti di scarico

15 RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ

Per molte delle criticità riguardanti la mobilità ciclistica elencate nel doc. A-R si cerca di proporre delle soluzioni. Si interviene infrastrutturalmente sulla rete ciclabile per gli itinerari ciclabili dedicati e sulla rete stradale per la ciclabilità diffusa, sui servizi per la mobilità ciclistica e sui punti dell'inter/multimodalità bici+altro mezzo.

In alcuni casi, per interventi più specifici che riguardano itinerari ciclabili di livello gerarchico superiore a quello comunale (Bicitalia, RECIR e RSC), si rimanda ai relativi piani di riferimento (PREMOCI, biciplan SC ecc.).

Di seguito una risoluzione tipo per alcune criticità ricorrenti.

Criticità mobilità ciclabile in sede promiscua

Criticità	Soluzione
Segnalazione ingresso in ambito urbano inefficace	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6)
Configurazione intersezione non ottimale	<ul style="list-style-type: none"> interventi di messa in sicurezza delle intersezioni (I-INT) (vedi tavv. P6) infrastruttura ciclabile dedicata (T) (vedi tavv. P5)
Tratto stradale con velocità carrabile elevata	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6) infrastruttura ciclabile dedicata (T) (vedi tavv. P5)
Segnalazione per la limitazione della velocità incoerente	<ul style="list-style-type: none"> segnale inizio zona 30 (vedi tavv. P6) installazione segnaletica verticale mancante – limite di velocità
Moderazione traffico inefficace	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6)
Varco zona moderata inadeguato	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6)
Visibilità ridotta	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6) interventi di messa in sicurezza dell'intersezione (I-INT) (vedi tavv. P6)
Tratto stradale con condivisione spazi non ottimale	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6)
Sottopassaggio/ponte con condivisione spazi non ottimale	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6) opera d'arte ciclabile dedicata (O) – sottopassaggio/sovrappassaggio/ponte (vedi tavv. P5)
Direttrice ciclabile non garantita a causa di senso unico	<ul style="list-style-type: none"> corsia ciclabile + limite 30 km/h (o inferiore) per doppio senso ciclabile (vedi tavv. P6)
Zona cuscinetto mancante	<ul style="list-style-type: none"> interventi di moderazione del traffico (I-MDT) (vedi tavv. P6)
Sosta mancante o inadeguata	<ul style="list-style-type: none"> parcheggio bici (vedi tavv. P2)

Nodo rilevante per la mobilità ciclistica sprovvisto di informazioni sugli itinerari	<ul style="list-style-type: none"> punto informativo (vedi tavv. P2)
--	---

Criticità mobilità ciclabile in sede riservata

Criticità	Soluzione
Estremo problematico	<ul style="list-style-type: none"> ridisegno estremo rimozione ostacoli attraversamento ciclabile/ciclopeditonale (A) (vedi tavv. P5) interventi di moderazione del traffico (I-MDT) per facilitare immissione su sede stradale promiscua (vedi tavv. P6)
Sedime non regolamentare	<ul style="list-style-type: none"> adeguamento alle norme del Cds (segnaletica, larghezza sedime, elementi di separazione ecc.)
Segnaletica incoerente su percorso ciclabile o pedonale	<ul style="list-style-type: none"> sostituzione segnaletica verticale ed orizzontale
Collegamento mancante	<ul style="list-style-type: none"> infrastruttura ciclabile dedicata (T) di connessione (vedi tavv. P5) (i raccordi ciclabili, indicati nelle tavv. P2, spesso assolvono a questa funzione)

Si tratta ora nello specifico solo di alcuni punti particolarmente critici inerenti viabilità principale e ferroviaria; per gli altri si faccia riferimento agli elaborati grafici di progetto. Per dettagli sulla tipologia degli attraversamenti ed opere d'arte, si veda il doc. P-SC.2 *Progetto: RECIC – SCHEDE ITINERARI CICLABILI DI PROGETTO: TRATTI OMOGENEI, INTERVENTI PREVISTI E COSTI.*

Attraversamento della SR 56 in senso nord-sud e viceversa

L'attraversamento sulla SR 56 non in sicurezza costituisce un problema e l'infrastruttura rappresenta una cesura nel territorio comunale. Si deve intervenire per connettere l'area nord con quella sud del comune in sicurezza da un punto di vista ciclabile. Si prevedono quindi passaggi protetti:

- attraversamento ciclopeditonale presso futura rotatoria ingresso ovest del centro abitato di Cormons
- attraversamento ciclopeditonale presso via Ara Pacis e via Cellini
- attraversamento ciclopeditonale presso lat. via Ara Pacis e via Sesariolo
- attraversamento ciclopeditonale presso via Bancaria e via Buonarroti
- attraversamento ciclopeditonale presso rotatoria con via Gorizia e via Vino della Pace
- attraversamento ciclopeditonale presso via Faet
- attraversamento ciclopeditonale lungo l'it. ciclabile C della campagna ovest

Attraversamento della SR 305 e 305 var in senso est-ovest e viceversa

Nonostante con la costruzione della variante della SR 305 e dell'adeguamento dei rimanenti tratti siano stati costruiti anche alcuni sottopassaggi di collegamento tra le aree situate ad est ed ad ovest dell'arteria,

rimangono ancora alcuni punti da risolvere per le connessioni ciclabili. Si prevedono quindi i seguenti passaggi protetti:

- nuovo sottopassaggio ciclopedonale presso rotatoria SR 56-SR 305 per permettere i flussi da/per S. Giovanni al N. e Triangolo della Sedia tramite il futuro ponte ciclabile sul torrente Iudrio e per dare continuità al pianificato it. ciclabile GO 5 del Iudrio, Torre e Versa
- adeguamento sottopassaggio esistente per pianificato it. ciclabile 4 Cormons-Chiopris ed it. ciclabile GO 5 dir c di Cormons centro
- manutenzione straordinaria del sottopassaggio esistente di via Cellini, attuale collegamento tra Cormons e Borgnano
- nuovo sottopassaggio ciclopedonale presso svincolo di Villaorba per togliere dall'isolamento la località e connetterla in modo sicuro con Borgnano e Mariano del F. e viceversa
- adeguamento sottopassaggio esistente ai piedi dell'argine destro del torrente Versa presso ponte sul Versa per pianificato it. ciclabile D della campagna sud

Attraversamento della SP 16 in senso nord-sud e viceversa

L'attraversamento sulla SP 16 costituisce un problema per tutti quelli che vogliono raggiungere da Cormons la zona industriale ed avvalersi della bicicletta per i propri spostamenti casa-lavoro.

Si prevedono quindi passaggi protetti:

- attraversamento ciclopedonale presso rotatoria con via Isonzo e via Gorizia
- attraversamento ciclabile presso via Corona
- attraversamento ciclabile presso via Sesariole
- attraversamento ciclabile presso via Fermi

Inoltre altri passaggi protetti vengono previsti ad Angoris per dare continuità ai percorsi ciclabili esistenti e pianificati:

- attraversamento ciclopedonale presso villa Locatelli
- attraversamento ciclopedonale lungo percorso ciclabile Girangoris

Sottopassaggi ferrovia Udine-Trieste

La ferrovia Udine-Trieste costituisce una forte cesura tra l'area nord e quella sud del comune e rende difficoltosi gli spostamenti in bici. In ambito urbano, i due sottopassaggi esistenti (sottopassaggio Divisione Julia e sottopassaggio presso rotatoria via Isonzo-via Gorizia-via Vino della Pace) ed il sovrappassaggio di via Iudrio non sono adeguati e sufficientemente sicuri per la viabilità ciclistica. A questi si aggiungono, fuori dal centro abitato, tra via Capriva e la SR 56, quello di via Faet e quello nei pressi del confine comunale con Capriva del F.; un altro è situato verso il confine comunale con S. Giovanni al N., a nordovest di S. Quirino.

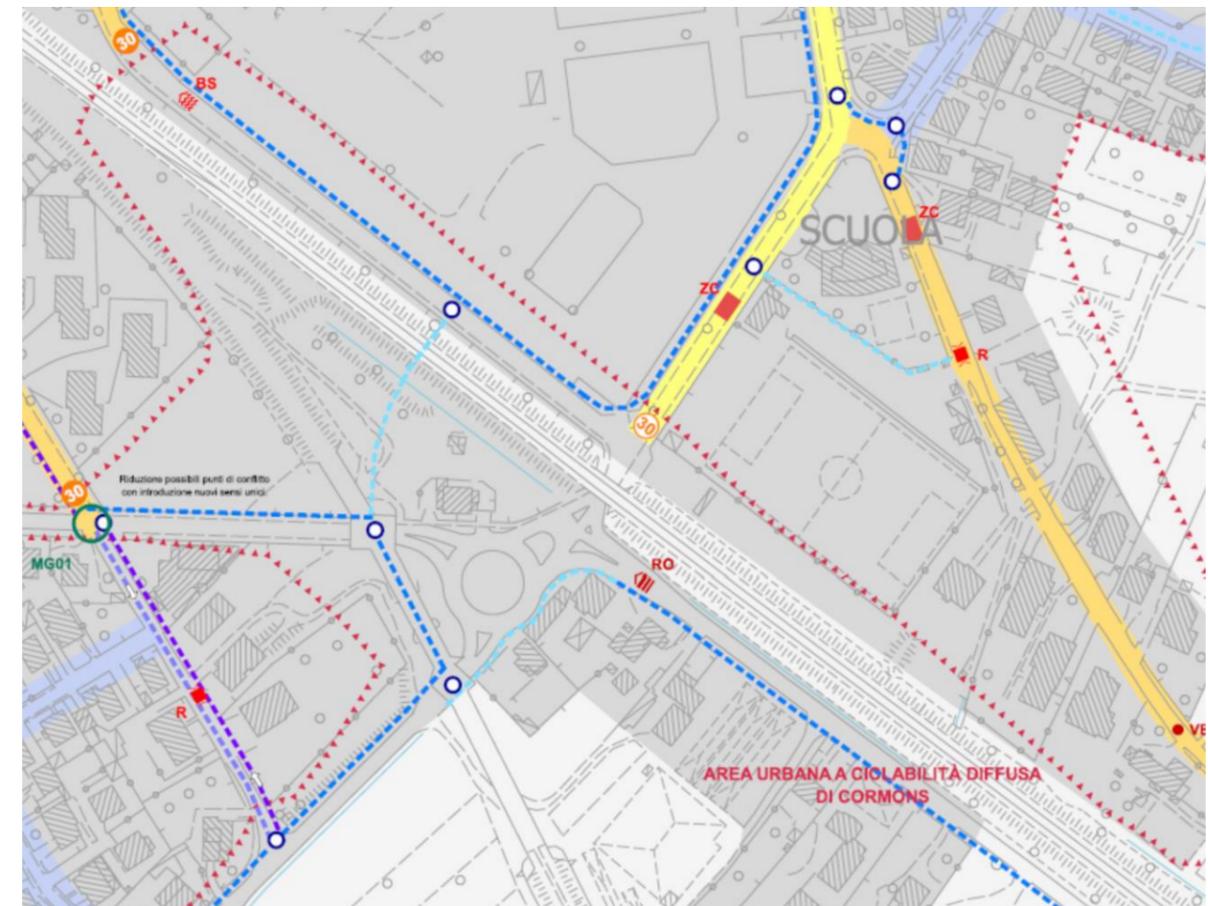
Di seguito si elencano alcune possibili soluzioni strutturali dedicate ai due sottopassaggi e sovrappassaggio esistenti a Cormons in ambito urbano lungo la ferrovia Udine-Trieste, per un miglioramento delle condizioni di sicurezza per il transito ciclabile.

Sottopassaggio presso rotatoria via Isonzo-via Gorizia-via Vino della Pace

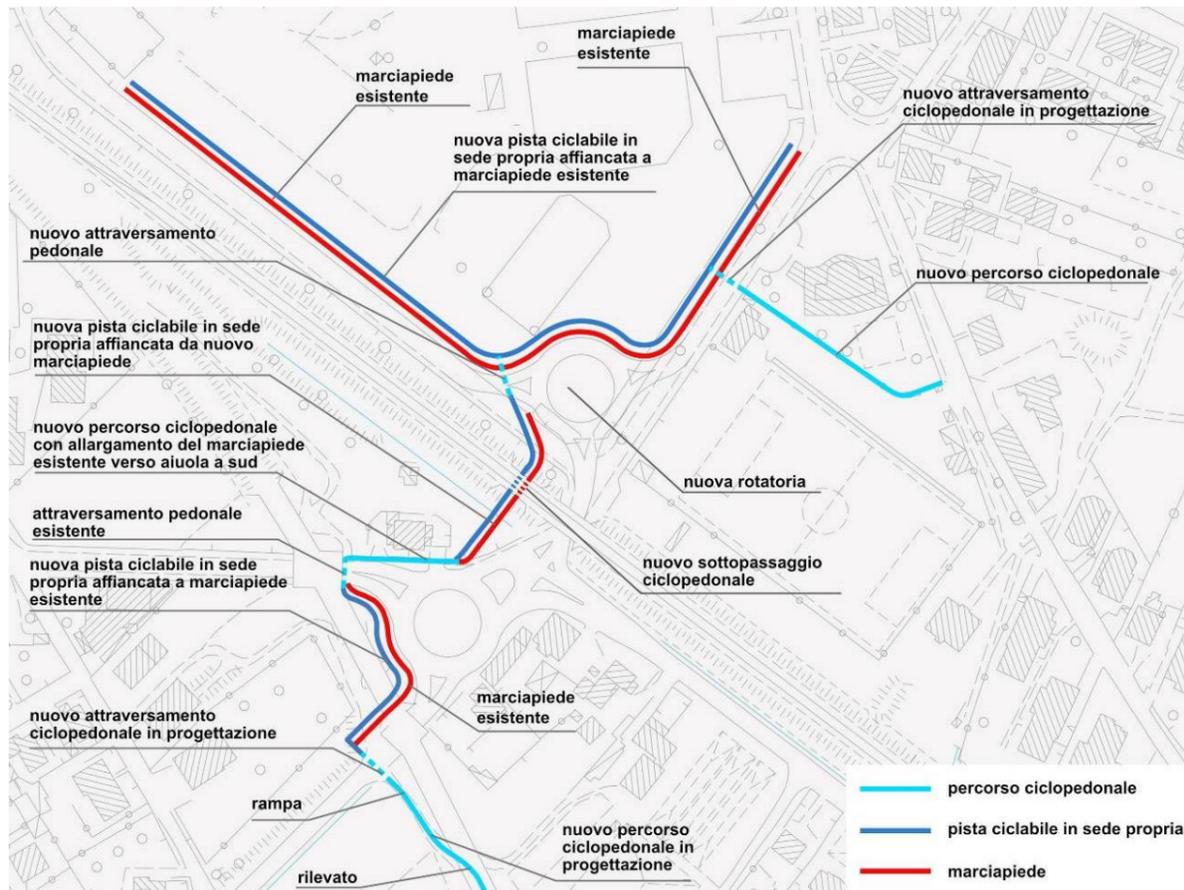
Non è possibile intervenire in modo efficace sull'esistente sottopassaggio per creare delle condizioni di sicurezza per il transito ciclabile. La sezione carrabile è ristretta e pure i due limitrofi marciapiedi, posti ad un livello maggiore e limitati da transenne, hanno una sezione minima ed insufficiente pure per il passaggio

pedonale. La situazione attuale presenta quindi una grande criticità nella promiscuità mezzi motorizzati-bici su strada e non garantisce l'accessibilità ciclabile da sud al centro abitato. In questo punto confluiscono diversi percorsi ciclabili pianificati di livello regionale e sovracomunale ed è quindi quanto mai opportuno intervenire sul nodo.

- IPOTESI 1: previsione di un nuovo sottopassaggio ciclopedonale riservato da realizzarsi ad ovest dalla casa cantoniera della SR 56. L'opera d'arte sbucherebbe su via Madonnina, sul lato sud dell'area dell'ex caserma, circa a metà tra l'int. con via Gorizia e l'ingresso al nuovo parcheggio. Tale indicazione di tracciato è indicata nel Biciplan UTI Collio-Alto Isonzo.
- IPOTESI 2: previsione di un nuovo sottopassaggio ciclopedonale riservato da realizzarsi affiancato al sottopassaggio carrabile esistente, sul suo lato ovest, nel tratto compreso quindi tra casa cantoniera della SR 56 e lo stesso sottopassaggio. Una possibile previsione futura del genere è indicata all'interno del prog. *Realizzazione del collegamento ciclabile tra Cormons e Gradisca d'Isonzo*. In questo caso, per mettere poi in sicurezza l'attraversamento di via Madonnina ai fini di raggiungere l'area dei giardini della Pace, si consiglia di realizzare una rotatoria tra via Madonnina e via Gorizia. Il nuovo attraversamento ciclopedonale si verrebbe infatti a trovare molto vicino all'intersezione in oggetto con poca visibilità. Una rotatoria migliorerebbe i coni visuali, nonché limiterebbe la velocità carrabile; l'attraversamento troverebbe maggiore protezione con la sua collocazione sul braccio ovest della rotatoria. Non da ultimo, l'intersezione tra via Madonnina e via Gorizia, già critica anche solo per il traffico motorizzato, troverebbe una risoluzione.



Sottopassaggio presso rotatoria via Isonzo-via Gorizia-via Vino della Pace – ipotesi 1



Sottopassaggio presso rotatoria via Isonzo-via Gorizia-via Vino della Pace – ipotesi 2

Sottopassaggio Divisione Julia

Per la situazione del costruito presente proprio a ridosso del sottopassaggio, non si individuano grandi e razionali spazi per riuscire a costruire un sottopassaggio ciclopedonale riservato.

Si consiglia quindi di mantenere un transito in promiscuo tra auto e bici, potenziando il sistema di illuminazione e segnalando la presenza di ciclisti su strada. Per migliorare la sicurezza dei ciclisti, si propone di introdurre un senso unico alternato carrabile regolato da impianto semaforico. In questo modo i mezzi motorizzati sarebbero costretti a transitare nel sottopassaggio a velocità più bassa. Con il tracciamento di corsie ciclabili su ambo i lati, i ciclisti avrebbero invece sempre la via libera potendo circolare sempre in ambo le direzioni senza seguire i cicli semaforici.

Sovrapassaggio di via Judrio

Dopo averlo messo in sicurezza anche da un punto di vista strutturale ed aver istituito un limite di velocità di 30 km/h, si propone di tracciare le corsie ciclabili su ambo i lati, senza indicazione della linea di mezzogiorno sulla carreggiata carrabile.

Sotto/sovrappassaggio della stazione ferroviaria

In linea con quanto già previsto dal PRGC vigente, si inserisce nel piano l'indicazione di un nuovo sotto/sovrappassaggio presso la stazione ferroviaria di Cormons, che metta in comunicazione l'area nord con

quella a sud della ferrovia, collegando via De Gasperi con via Filanda. Questa nuova connessione è funzionale anche alla creazione dell'it. ciclabile 0 anello urbano di Cormons ed ad una maggiore accessibilità alla stazione.

- IPOTESI 1: previsione di un sottopassaggio ciclopedonale riservato da realizzarsi tramite il prolungamento del sottopassaggio pedonale esistente della stazione ferroviaria fino a via Filanda, con una rampa d'uscita lungo quest'ultima via ed una verso via De Gasperi alternativa alle scale esistenti. Qui il percorso va raccordato con le infrastrutture ciclabili previste dal piano in via De Gasperi, senza creare discontinuità.
- IPOTESI 2: nuovo sottopassaggio o sovrappassaggio ciclopedonale indipendente da realizzarsi più ad ovest dell'esistente sottopassaggio pedonale con nuovo percorso ciclopedonale. L'esatta posizione del manufatto sarà da definirsi nelle fasi progettuali, dove potrà anche essere valutata la costruzione di un sovrappassaggio al posto di un sottopassaggio.

PARTE PROGRAMMATICA

16 INDIVIDUAZIONE PRIORITÀ

Nelle tavv. P7.1 e P7.2 *Rete ciclabile con individuazione interventi prioritari* si evidenziano, all'interno della rete ciclabile pianificata in tutto il comune di Cormons, i tratti e gli interventi che si considerano maggiormente prioritari da realizzarsi nel breve periodo (primo triennio di attuazione del Biciplan).

Essi sono tutti finalizzati a permettere agli abitanti del comune di Cormons di spostarsi in bici con maggiore sicurezza all'interno del proprio comune, demandando ad un'altra fase la connessione con i comuni limitrofi, ove sarà necessaria un'attuazione coordinata con gli altri enti.

Nell'individuazione delle priorità non ci si limita a considerare la sola RECIC ma anche la RSC e RECIR: spesso infatti alcuni tratti di quest'ultime due reti hanno anche una funzione di connessione ciclabile comunale.

L'individuazione delle priorità è frutto dell'articolato lavoro di analisi, delle criticità rilevate sul territorio e da risolvere, della valutazione degli interventi con precedenza a quelli con maggiori ricadute positive a livello comunale, delle richieste ed esigenze emerse dal questionario somministrato alla popolazione cormonese e delle indicazioni politiche di sviluppo dell'amministrazione comunale in carica; il tutto inserito ed armonizzato all'interno di una visione d'insieme costruita dai progettisti di questo piano.

INTERVENTI PRIORITARI

Interventi infrastrutturali:

- collegamenti tra il capoluogo (Cormons) e le sue frazioni (Brazzano e Borgnano)
- interventi sull'asse via Brazzano
- interventi sull'asse viale Friuli-via Ara Pacis-via Cellini
- collegamento tra Cormons e la zona industriale
- interventi sull'asse via Bancaria-via Corona
- miglioramento dell'accessibilità all'area della stazione ferroviaria
- connessione centro-stazione lungo vicolo della Fornace, via Udine, via della Braida, via Einaudi
- accesso da nord e da sud tramite via De Gasperi, con introduzione doppio senso ciclabile sul tratto di strada a senso unico carrabile
- accessibilità ad alcune aree naturali e rurali
- connessione piana del Preval-bosco di Plessiva via Novali
- connessione Angoris-via Cellini
- connessione Borgnano-retro colle di Medea
- trasformazione di alcuni sensi unici carrabili in doppi sensi ciclabili per agevolare gli spostamenti in bici nell'ottica di una ciclabilità diffusa all'interno del centro storico di Cormons, con l'introduzione della corsia ciclabile come previsto dal Cds
- attraversamenti in sicurezza sulla SR 56 per connettere l'area nord con quella sud del comune
- attraversamento ciclopedonale presso via Ara Pacis e via Cellini
- attraversamento ciclopedonale presso rotatoria con via Gorizia e via Vino della Pace
- attraversamento ciclopedonale presso via Faet
- attraversamenti in sicurezza della ferrovia Udine-Trieste per connettere l'area nord con quella sud del comune
- nuovo sottopassaggio ciclopedonale presso la rotatoria via Isonzo-via Vino della Pace-via Gorizia

- adeguamento sottopassaggio esistente Divisione Julia
- adeguamento sottopassaggio esistente via Faet
- miglioramento dei percorsi ciclabili già esistenti nel territorio comunale, con la realizzazione dei tratti mancanti e/o altri interventi per dare continuità ai tracciati
- per ciclovia BI 20 AIDA: in via De Gasperi introduzione doppio senso ciclabile su strada a senso unico carrabile per consentire percorrenza it. ciclabile in ambo le direzioni
- per ciclovia FVG 3: in via Subida messa in sicurezza punto di discontinuità tra segmento nella piana del Preval e viale Roma tramite realizzazione di tratti di varia tipologia infrastrutturale (percorso ciclopedonale, pista ciclabile in sede propria e corsie ciclabili)
- per percorso ciclopedonale B del Versa e del Judrio, diramazione di Borgnano: sulla strada prolungamento di via Bratina introduzione doppio senso ciclabile su strada a senso unico carrabile per consentire percorrenza it. ciclabile in ambo le direzioni; a Borgnano pista ciclabile in sede propria su via Bellini e via Donizetti
- inserimento delle infrastrutture ciclabili isolate in tratti ciclabili funzionali e fruibili
- prolungamento pista ciclabile monodirezionale in sede propria su ambo i lati di viale Roma fino ad int. con via Alighieri
- prolungamento percorso ciclopedonale monodirezionale su ambo i lati di via Ara Pacis fino a sottopassaggio Divisione Julia e prosecuzione, con altre tipologie infrastrutturali, lungo viale Friuli fino al centro di Cormons in piazza Libertà
- revisione della pista ciclabile monodirezionale su corsia riservata su ambo i lati di via De Gasperi
- prolungamento pista ciclabile di via Brazzano fino a raggiungere il polo sportivo e l'inizio del centro abitato di Brazzano
- prolungamento percorso ciclopedonale di via Italia a Brazzano con nuovo ponte ciclopedonale sul Ludrio per connessione con percorsi ciclabili a Visinale
- prolungamento percorso ciclopedonale di via Isonzo fino a via Bosc di Sot, per permettere di utilizzare l'infrastruttura per superare la SR 56 in sicurezza e mettere in connessione via Bosc di Sot (area di Bosc di Sot ed aree sud-est del comune) con via Faet e via Capriva (area di Pradis, Faet e Cormons)
- creazione di microconnessioni dirette e veloci nell'abitato e tra zone diverse per agevolare gli spostamenti in bici che proprio per la mancanza di collegamento in alcuni casi dovrebbero seguire tracciati più lunghi e poco convenienti
- moderazione del traffico lungo i primi tratti di it. ciclabili da realizzare e lungo strade con presenza di importanti attrattori (quali scuole o luoghi di aggregazione), tramite la realizzazione di alcuni interventi infrastrutturali atti a rallentare i veicoli ed aumentare così la sicurezza per gli utenti deboli della strada
- messa in sicurezza delle aree antistanti siti sensibili come scuole ed aree d'incontro e socializzazione, tramite la creazione di zone cuscinetto
- messa in sicurezza delle intersezioni più critiche ove si realizzano i primi tratti di it. ciclabili, riconfigurandole, dando priorità a quelle con incidentalità ciclistica

Gli interventi sui percorsi ciclabili di valenza sovracomunale (RSC e RECIR) segnalati come prioritari andranno concordati con gli enti subentrati alle UTI (Comunità, EDR) e/o alla Regione Friuli Venezia Giulia.

Risultati attesi:

- una modifica della ripartizione modale con più persone che scelgono la bici al posto dell'auto per gli spostamenti
- un aumento degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro in bicicletta
- una circolazione dei velocipedi più sicura sulle strade aperte al traffico veicolare all'interno dei centri abitati
- una diminuzione dell'incidentalità in cui vi sono ciclisti coinvolti

Servizi per la ciclabilità

Anche per quanto riguarda i servizi per la ciclabilità ed i punti da adibire all'inter/multimodalità bici+altro mezzo, possono essere anche individuate delle priorità (non sono indicate graficamente nelle tavv. P7.1 e P7.2, si veda la localizzazione complessiva nelle tavv. P2.1/2 e P4).

Si consiglia di dare priorità ai seguenti punti:

- giardini della Pace, come area servizi e punto per inter/multimodalità bici+autobus, auto o camper; è un punto strategico in quanto situato nel centro di Cormons e lungo direttrici di ciclovie nazionali, regionali e sovracomunali
- stazione ferroviaria, come area servizi e punto per inter/multimodalità bici+treno; è un luogo che costituisce porta d'ingresso ed uscita dal comune di Cormons per chi utilizza il treno
- area piazza XXIV Maggio, come area servizi; è nel centro della città, presso importanti attrattori e vicino l'ufficio informazioni turistiche; inoltre la zona è situata lungo percorsi ciclabili sovracomunali già esistenti e già frequentati, può costituire quindi un utile punto attrezzato lungo gli itinerari di supporto ai cicloturisti

Le fontanelle sono state tra i servizi più richiesti dai cittadini nel questionario alla domanda sui servizi ritenuti prioritari: ben il 41,2% degli intervistati ha indicato "fontanelle di acqua potabile". Tra gli interventi prioritari da realizzarsi nei primi tre anni vanno quindi inserite anch'esse, scegliendo quali installare per prime dalle localizzazioni suggerite nelle planimetrie tavv. P2.1/2.

Attenzione va data anche ai parcheggi per le bici: tutte le nuove rastrelliere che verranno installate nel comune di Cormons dovranno essere della tipologia che permette l'ancoraggio del telaio al supporto (no del tipo a scolapiatti quindi). Priorità va data agli attrattori attualmente sprovvisti di parcheggi bici e che si trovano nelle condizioni di poter essere raggiunti facilmente in bici.

17 FONTI DI FINANZIAMENTO

La realizzazione degli interventi identificati come prioritari comporta il reperimento di adeguate risorse da opportune fonti di finanziamento (pubbliche, private o miste).

Le fonti di finanziamento possono derivare da molteplici canali; se ne elencano di seguito i principali.

- **Fondi comunali** - Il Biciplan comporta interventi e azioni che afferiscono a diversi ambiti del bilancio comunale e il Comune dovrà destinare risorse adeguate nelle rispettive voci per l'attuazione del Biciplan, *in primis* con la destinazione di fondi comunali per le opere pubbliche.
- **Proventi dalle sanzioni pecuniarie per violazione del Codice della Strada** - come previsto dall'art. 208, comma 4, lettera c del C.d.S., il Comune con delibera di giunta determina annualmente la quota dei proventi da destinare a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. La quota massima è definita dallo stesso articolo del C.d.S.
- **Fondi derivanti da programmi e bandi regionali** - L'approvazione del Biciplan è prerequisito per la richiesta di cofinanziamenti regionali per gli interventi previsti dal piano secondo le modalità e i criteri di priorità previsti dal *Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'articolo 14 della legge regionale 8/2018* (d. p. Reg. 15 maggio 2019).
- **Fondi derivanti da programmi e bandi nazionali ed europei** - Il Comune dovrà attivarsi nell'individuazione di programmi e bandi per il reperimento di fondi per il cofinanziamento degli interventi, selezionati tra quelli disponibili nell'ambito delle politiche di settore che possono riguardare i temi specifici del piano (mobilità, ambiente, innovazione e sviluppo economico).

Programme	Purpose	
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (ERDF)	Sviluppo e adeguamento strutturale delle economie regionali.	
Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale	Vitalità e viabilità economica delle comunità rurali.	
Fondo di Coesione (Cohesion)	Ridurre le disparità economiche e sociali tra i paesi dell'UE e promuovere lo sviluppo sostenibile.	
Dei quali contributi a Connecting Europe Facility - Trasporti		
Orizzonte Europa (Horizon)	Ricerca ed innovazione.	
Fondo InvestEU	Infrastrutture sostenibili; Ricerca, innovazione e digitalizzazione; Piccole e medie imprese; Investimenti sociali e competenze Investimenti strategici europei.	
Connecting Europe Facility - Transport (CEF)	Investimenti per la costruzione di nuove infrastrutture di trasporto in Europa lungo la TEN-T (Trans-European Network - Transport) o per il ripristino e il potenziamento di quella esistente.	
LIFE	Ambiente e azione climatica.	
Fondo per una Transizione Giusta (JTF)	Sostegno alle regioni dell'UE più colpite dalla transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio.	
Next Generation EU	Recovery and Resilience Facility	Sostegno ai paesi dell'UE per uscire dalla crisi economica.
	REACT EU	Risorse aggiuntive per il FESR, il Fondo sociale europeo e il Fondo europeo per l'aiuto agli indigenti.

Estratto dal documento *Sbloccare i fondi Ue per investire nella ciclabilità - Una guida ai documenti di programmazione 2021-2027 - Italia*

Relativamente ai programmi europei, il 2021 ha segnato l'inizio di un nuovo periodo finanziario lungo 7 anni nell'Unione europea, chiamato Quadro Finanziario Pluriennale (QFP).

I fondi europei per investire nella bicicletta riguardano principalmente i programmi FESR e quelli relativi al Fondo di coesione. Tuttavia, queste non sono le uniche fonti di finanziamento che possono essere utilizzate per lo sviluppo di infrastrutture relative all'uso della bicicletta come modalità di trasporto. Si riportano di seguito i programmi che ECF (European Cycling Federation) individua come possibili per ottenere fondi per i progetti sulla ciclabilità.

- **Sponsorizzazioni** – Per la realizzazione di interventi previsti dal piano il Comune potrà coinvolgere gli operatori economici sensibili ai temi della sostenibilità che per politica aziendale intendono associare il proprio marchio e immagine alla promozione della ciclabilità e quelli che possono avere interesse diretto nello sviluppo di un comune a misura di bicicletta come motore di crescita per la propria attività (esercizi commerciali, attività ricettive).
- **PNRR** – Infine recentemente si è aperto il capitolo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Si tratta di un programma che prevede investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale, migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori e conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale.

Gli interventi sulla ciclabilità ricadono all'interno degli obiettivi della Missione 2 del Piano – Rivoluzione verde e transizione ecologica che prevede un investimento di 59,46 miliardi di euro.



Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica

È volta a realizzare la transizione verde ed ecologica della società e dell'economia per rendere il sistema sostenibile e garantire la sua competitività. Comprende interventi per l'agricoltura sostenibile e per migliorare la capacità di gestione dei rifiuti; programmi di investimento e ricerca per le fonti di energia rinnovabili; investimenti per lo sviluppo delle principali filiere industriali della transizione ecologica e la mobilità sostenibile. Prevede inoltre azioni per l'efficientamento del patrimonio immobiliare pubblico e privato; e iniziative per il contrasto al dissesto idrogeologico, per salvaguardare e promuovere la biodiversità del territorio, e per garantire la sicurezza dell'approvvigionamento e la gestione sostenibile ed efficiente delle risorse idriche.

M2. RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M2C1 - AGRICOLTURA SOSTENIBILE ED ECONOMIA CIRCOLARE	5,27	0,50	1,20	6,97
M2C2 - TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE	23,78	0,18	1,40	25,36
M2C3 - EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI	15,36	0,32	6,56	22,24
M2C4 - TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA	15,05	0,31	0,00	15,36
Totale Missione 2	59,46	1,31	9,16	69,93

In particolare a finanziare la mobilità ciclistica con 600 milioni di euro è la componente 2 della Missione 2, ambito di intervento 4 *M2C2.4 Sviluppare un trasporto locale più sostenibile*, punto 1.

4. Sviluppare un trasporto locale più sostenibile	8,58
Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica	0,60
Investimento 4.2: Sviluppo trasporto rapido di massa	3,60
Investimento 4.3: Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica	0,74
Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus e treni verdi	3,64
Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di trasporto pubblico locale con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa	-

18 MANUTENZIONE

Come tutte le opere anche le infrastrutture ciclabili richiedono operazioni di manutenzione. La funzionalità, la sicurezza e l'attrattività di una rete di itinerari ciclabile viene rapidamente compromessa in assenza di una attività di gestione pianificata e costante. Le infrastrutture non gestite divengono ben presto inutilizzabili, con il rischio di vedere annullarsi gli investimenti fatti per la loro realizzazione.

La gestione di una rete di itinerari ciclabili comprende sia le attività materiali legate alla sua manutenzione sia le attività immateriali come la promozione.

Questo complesso di attività deve rientrare in un **piano di gestione** dell'intera RECIC che dovrà essere redatto per il mantenimento di una buona qualità della rete ciclabile.

Il piano andrà suddiviso secondo le varie tratte dell'infrastruttura e dovrà ricomprendere:

- **manutenzione ordinaria:** l'insieme di tutti gli interventi di riparazione, rinnovamento e sostituzione di carattere ordinario necessari a mantenere l'infrastruttura efficiente. Si tratta di lavori che devono essere effettuati periodicamente previa una programmata attività di monitoraggio. Va prevista quindi per ogni componente dell'infrastruttura una cadenza per gli interventi di manutenzione ordinaria necessari (riparazione pavimentazione, sistema di smaltimento delle acque meteoriche, verde, segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione, portabiciclette, colonnine di ricarica e manutenzione ed eventuali altri impianti tecnologici). A questi si deve accompagnare un'ispezione periodica del tracciato per controllarne l'agibilità da effettuarsi a cadenza almeno mensile e comunque dopo gli eventi metereologici rilevanti.
- **manutenzione straordinaria:** le operazioni di rinnovo o sostituzione di parti dell'infrastruttura senza alterarne la tipologia. Si tratta di operazioni che non hanno carattere periodico (rifacimento manto stradale e opere d'arte, sostituzione di parapetti o arredi, realizzazione di nuovi impianti tecnologici quali contabici, illuminazione o interventi di messa in sicurezza di punti pericolosi).
- **attività tecnico-amministrative:** sono le attività di natura amministrativa e tecnica necessarie al controllo dell'infrastruttura e al suo mantenimento in buono stato
- **soggetti preposti allo svolgimento delle attività previste:** il piano dovrà individuare i soggetti preposti allo svolgimento delle attività di gestione. Per lo svolgimento delle attività di controllo e di manutenzione ordinaria (esempio sfalci) potranno essere istituite delle convezioni con soggetti privati attivi sul territorio.

Il piano di gestione della RECIC andrà inoltre progressivamente aggiornato man mano che la rete ciclabile comunale sarà ampliata a seguito di nuove realizzazioni infrastrutturali.

Per ogni nuova realizzazione oltre ai costi di realizzazione dovrà essere determinato preventivamente un costo di gestione in base alla periodicità degli interventi di manutenzione previsti in modo tale che possa essere prevista a bilancio dell'ente gestore l'uscita necessaria.

A titolo di esempio dovranno essere definite per ogni componente stradale le operazioni previste e la relativa frequenza.

COMPONENTI	OPERAZIONI PREVISTE	FREQUENZA

19 MONITORAGGIO DEI FLUSSI CICLISTICI

I punti di rilevamento dei flussi ciclistici (Rb) sono indicati nell'elaborato grafico tav. P8 *Progetto: RETE CICLABILE CON MONITORAGGIO DEI FLUSSI CICLISTICI*.

I rilevatori possono essere di tipo fisso o mobile. Essi vanno collocati sul sedime in cui transita l'itinerario o gli itinerari ciclabili, sia che sia esclusivo, sia che sia condiviso con altri mezzi.

L'installazione serve a comprendere e monitorare i flussi ciclistici principalmente sulla rete ciclabile d'interesse comunale (RECIC) individuata dal piano, ma anche sulle altre reti di livello superiore in quanto spesso esse risultano funzionali anche per gli spostamenti all'interno del comune. I flussi ciclistici da analizzare e monitorare riguardano sia quelli della mobilità utilitaristica, sia quelli della mobilità turistica. Lo scopo della raccolta di questi dati è anche quella di tarare nel futuro eventuali azioni comunicative e strategie d'azione per agevolare ed incentivare gli spostamenti in bicicletta, nonché verificare l'efficacia del lavoro svolto e dei provvedimenti presi.

Le scelte localizzative sono state effettuate tenendo in considerazione i seguenti obiettivi:

- ottenimento di dati sui flussi ciclabili su tutto il territorio comunale servito dalla rete pianificata;
- rilevamento dei flussi ciclisti in ambito urbano interni al capoluogo;
- comprensione degli spostamenti dei flussi da un'area all'altra del territorio, sia tra i centri abitati del comune, sia da essi verso le aree non abitate (spesso la scelta localizzativa è facilitata dall'esistenza di punti di passaggio obbligato quali sottopassaggi o ponti, dove sono stati appunto previsti i rilevatori);
- rilevamento dei flussi ciclistici in entrata ed uscita dal comune.

È opportuno fare campagne di conteggio ciclisti annuali in periodi diversi dell'anno. In quei momenti si affiancheranno dei rilevatori mobili a quelli fissi: è possibile procedere sia con un conteggio automatico tramite specifiche apparecchiature che tramite un conteggio manuale.

La presenza di alcuni punti di rilevamento fissi sul territorio comunale – la cui localizzazione è possibile scegliere tra quelle in elenco e nel caso da concordare con la Regione FVG se i punti di rilievo insistono su itinerari ciclabili regionali – serve ad avere un presidio continuo ed un controllo sempre possibile sui flussi ciclistici.

N.	Postazione	Localizzazione	It. ciclabili
1	Cormons centro	viale Friuli – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 3 dir I di Cormons
2	Cormons stazione	via De Gasperi – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • ciclovia BI 20 • it. cicl. GO 8 Gorizia-Cormons-Brazzano • it. cicl. 0 anello urbano di Cormons
3	Cormons Julia	sottopassaggio Divisione Julia – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 3 dir I di Cormons • it. cicl. GO 8 Gorizia-Cormons-Brazzano
4	Cormons giardini della Pace	futuro sottopassaggio ciclopedonale giardini della Pace	<ul style="list-style-type: none"> • ciclovia FVG 5/a • it. cicl. GO 11A Versa-Medea-Cormons • it. cicl. 0 anello urbano di Cormons

5	Cormons scuole	viale Roma ang. piazzale Falcone e Borsellino	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. 0 anello urbano di Cormons
6	Subida	via Subida – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • ciclovia BI 12 • ciclovia FVG 3 • it. cicl. GO 1 var a Cormons-Preval
7	Pradis	via Capriva – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 1 anello del Collio • it. cicl. GO 1A anello del Collio • it. cicl. GO 8 Gorizia-Cormons-Brazzano
8	Boatina	via Corona – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. 3 Cormons-Corona
9	Cormons sudovest	SR 56 presso futura rotatoria – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 8 Gorizia-Cormons-Brazzano
10	Cormons cimitero	via Molin Nuovo ang. via Novarie – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • ciclovia BI 12 • ciclovia BI 20 • ciclovia FVG 3
11	Cormons polo sportivo	via Brazzano presso polo sportivo – Cormons	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 8 Gorizia-Cormons-Brazzano
12	Borgnano	via Cellini ang. via Puccini	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 3 dir I di Cormons • it. cicl. GO 10 Gradisca-Mariano-Borgnano • it. cicl. GO 11A Versa-Medea-Cormons
13	Brazzano ponte sul ludrio	SR 356 presso ponte sul ludrio	<ul style="list-style-type: none"> • ciclovia FVG 3/d • it. cicl. GO 5 del ludrio, Torre e Versa • it. cicl. GO 8 Gorizia-Cormons-Brazzano
14	Brazzano S. Rocco	SP 14 presso inizio/fine centro abitato di Brazzano	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 1 anello del Collio • it. cicl. GO 1A anello del Collio
15	Ca' delle Vallade	SP 14 ang. strada Ca' delle Vallade-Preval	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 1 anello del Collio
16	Plessiva SR 409	SR 409 pressi valico di Plessiva	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 1 anello del Collio
17	Plessiva	strada Piccola-confine di stato nei pressi del valico di Plessiva	<ul style="list-style-type: none"> • colleg. cicl. r1 transfrontaliero Preval-Plessiva
18	Castelletto Zeglo	valico di Castelletto Zeglo	<ul style="list-style-type: none"> • colleg. cicl. r2 transfrontaliero Preval-Medana
19	Preval	strada presso laghetti	<ul style="list-style-type: none"> • it. cicl. GO 1A anello del Collio

20 PROMOZIONE

La realizzazione della parte infrastrutturale del Biciplan deve andare di pari passo con azioni di promozione della mobilità ciclistica come indicate al comma 2 dell'art. 10 della LR 8/2018, in particolare alle lettere a) e b):

a) le iniziative volte alla promozione dell'uso della bicicletta rivolte principalmente ai bambini e ai ragazzi in età scolare, nonché alla realizzazione di conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante e salutistico;

b) la promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa-scuola e casa-lavoro, anche dei dipendenti pubblici;

[...]

La comunicazione e la promozione del Biciplan devono avvenire sostanzialmente su due temi che vengono di seguito schematizzati.

	OBIETTIVI
INCENTIVAZIONE ALL'USO DELLA BICICLETTA	In ambito utilitaristico <ul style="list-style-type: none"> - Incremento del numero di nuovi ciclisti - Incremento dell'utilizzo della bici tra coloro che già la utilizzano
	In ambito turistico, ricreativo e sportivo <ul style="list-style-type: none"> - Miglioramento dell'attrattività del territorio dal punto di vista cicloturistico - Incentivazione dell'offerta degli operatori economici presenti sul territorio rivolta ai cicloturisti
COMUNICAZIONE DEGLI INVESTIMENTI SULLA CICLABILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> - Creazione di una solida base di consenso tra la popolazione e gli altri soggetti del territorio comunale riguardo agli interventi a favore della mobilità ciclistica.

20.1 Incentivazione all'uso della bicicletta

L'obiettivo delle campagne promozionali e informative è principalmente quello di accrescere l'uso della bicicletta, sia aumentando il numero dei nuovi ciclisti, sia incrementando l'utilizzo della bici tra coloro che già la utilizzano.

Si tratta di intraprendere azioni di promozione e sensibilizzazione rivolte alla popolazione legate sia alla mobilità ciclistica quotidiana sia al cicloturismo/cicloescursionismo e alla pratica sportiva non agonistica in bicicletta. Tutte le campagne vanno inserite all'interno di un organico piano di marketing e comunicazione.

Le campagne in generale devono essere di tipo attivo. La sola comunicazione di tipo informativo non è infatti sufficiente a modificare le abitudini: è quindi necessario fare provare la bici affinché l'utente sperimenti in prima persona i vantaggi illustrati nella fase informativa della campagna. Successivamente è importante recepire e tener conto delle impressioni ed eventuali richieste dei nuovi utilizzatori.

A seconda dell'ambito di utilizzo della bicicletta, avremo campagne e azioni mirate agli specifici destinatari.

AMBITO UTILITARISTICO	TARGET
spostamenti casa-scuola	insegnanti e personale scolastico studenti e genitori
spostamenti casa-lavoro	lavoratori residenti nel comune di Cormons lavoratori provenienti da fuori comune
spostamenti casa-acquisti	clienti
AMBITO TURISTICO, RICREATIVO E SPORTIVO	TARGET
spostamenti di tipo turistico	cicloturisti
spostamenti di tipo ricreativo e sportivo	popolazione locale sportivi

20.1.1 Incentivazione all'uso della bicicletta in ambito utilitaristico

Relativamente agli spostamenti di tipo utilitaristico al di sotto dei 5-6 km, la bicicletta può efficacemente rappresentare il mezzo più veloce e competitivo rispetto ad altre modalità di trasporto; chiaramente può non esserlo per distanze che superano i 10 km sebbene la sempre più ampia diffusione delle biciclette a pedalata assistita ampli in modo significativo le distanze percorribili in bici. In caso di distanze maggiori la soluzione può comunque essere l'intermodalità: bici + treno oppure bici + autobus.

Le campagne di promozione devono avere come obiettivo la sensibilizzazione dei diversi soggetti verso la bici come mezzo di trasporto ed il suo conseguente utilizzo per gli spostamenti individuali.



Accanto alle campagne di comunicazione, va sempre previsto anche lo sviluppo di infrastrutture ciclabili e servizi per la ciclabilità: infatti, senza di queste, non vi può essere un'efficace e reale ripartizione modale in favore della mobilità ciclistica. Sicurezza e comfort sono elementi essenziali per favorire gli spostamenti in bicicletta.

Le azioni saranno principalmente rivolte all'incentivazione della mobilità ciclistica quotidiana, incidendo sulla ripartizione modale degli spostamenti.

Esempio di campagna di promozione all'uso della bicicletta.

- Giornate dedicate alle tematiche della sicurezza stradale rivolte ad alunni e studenti di ogni ordine e grado (da svolgersi con cadenza periodica annuale).
- Realizzazione di giornate dedicate alla formazione e al coinvolgimento delle scuole finalizzate all'aumento della consapevolezza e l'accrescimento dell'interesse per le tematiche ambientali e per l'uso della mobilità lenta, con la predisposizione di gadget e materiale divulgativo.
- Attivazione del servizio bicibus destinato agli alunni delle scuole primarie ed eventualmente della prima classe della scuola secondaria di primo grado, con l'obiettivo di educare ed incentivare gli alunni ad intraprendere un processo di autonomia negli spostamenti casa-scuola in bici. Con il bicibus si individuano dei percorsi con fermate simili alle linee del TPL: questi spostamenti vengono resi sicuri – oltre che attraverso piccoli interventi infrastrutturali – tramite la presenza di un gruppo di volontari che scortano gli alunni mentre vanno a scuola in bicicletta. Per i percorsi del bicibus (lunghezza massima pari a 2,5-3 km e tempo di percorrenza di 15-20 minuti) vanno individuati dei capolinea e delle fermate intermedie, contrassegnate da cartelli che riportano gli orari di partenza e passaggio del servizio nell'andata e nel ritorno da scuola. Per aumentare la visibilità e la sicurezza di tutti i bambini partecipanti, nonché dei loro accompagnatori, viene fornito loro un casco ed una pettorina colorata catarifrangente. Per poter attivare il servizio bicibus, vanno innanzitutto rese partecipi le istituzioni scolastiche ed i genitori degli alunni; si consiglia poi, per l'avviamento del servizio, anche il coinvolgimento di soggetti quali la FIAB locale e associazioni di volontariato come l'Auser.
- Provvedimenti atti a liberare le aree antistanti le scuole dal traffico motorizzato, come ad esempio la creazione di aree cuscinetto e modifiche alla viabilità.

Considerato che i target sono molteplici, necessariamente anche le direttive e le logiche saranno diversificate. Di seguito si dettagliano le azioni che si possono intraprendere nei vari contesti.

Spostamenti casa-scuola

Un'azione efficace all'interno delle scuole si basa su tre aspetti:

- competenze, le conoscenze e le abilità necessarie per poter utilizzare la bicicletta;
- motivazioni, l'aspetto mirato a costruire un'immagine positiva della bicicletta;
- comportamenti, hanno a che vedere con le condizioni di comfort e sicurezza da garantirsi a chi effettua il tragitto casa-scuola sia in termini di infrastrutture che di servizi.

Di seguito si elencano le attività ed azioni che possono essere organizzate attraverso il coinvolgimento delle istituzioni scolastiche presenti sul territorio comunale.

- Attività introduttive, anche sotto forma di gioco, relative alle tematiche della sicurezza stradale e dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, rivolte agli alunni delle scuole dell'infanzia e primarie;
- Corso di formazione sulla sicurezza stradale e sull'uso della bici come mezzo di trasporto rivolto agli alunni delle scuole primarie (da tenersi ogni anno nelle classi quinte) composto da:
 - corso teorico da tenersi in aula;
 - esercitazioni pratiche in bici da svolgersi in un apposito campo prova, dove tradurre le nozioni teoriche in abilità pratiche. È necessario allestire un circuito chiuso e sicuro con fondo in asfalto, dotato di segnaletica orizzontale, verticale e luminosa: qui gli alunni, a bordo della propria bici o di una data in dotazione, simuleranno la circolazione su strada rispettando il Cds. Il campo prova può anche essere mandamentale a servizio di più comuni;
 - uscita di gruppo in bici su strade aperte al traffico, per dare agli alunni una percezione reale del contesto in cui saranno poi inviati a pedalare, usando la bici come mezzo di spostamento quotidiano;
 - prova finale teorica e pratica (conduzione della bicicletta) con il rilascio di patentino del ciclista.



Esempio di campo prova



Esempio di bicibus



Itinerario ciclabile casa-scuola segnalato nel comune di Milano



Esempio di patentino del ciclista rilasciato nel comune di Brolo (ME)

Spostamenti casa-lavoro

La promozione in questo ambito deve vedere il coinvolgimento delle principali aziende ed attività economiche del territorio in una politica di incentivi nei confronti della pendolarità su bici o intermodale. Considerata la rilevanza del settore secondario nel comune di Cormons, potrebbero essere interessanti iniziative condotte e coadiuvate a livello di consorzi e distretti industriali. Questi soggetti potrebbero promuovere azioni coordinate e condivise presso le diverse aziende:

- acquisizione da parte delle aziende di flotta bici aziendale a disposizione dei propri dipendenti per spostamenti casa-lavoro e per commissioni interne aziendali;
- premialità ai dipendenti che decidono di utilizzare la bici per spostamenti casa lavoro, sotto forma di: incentivi in busta paga (€/km percorso), buoni da spendere per acquisto di mezzi sostenibili propri (bici, monopattini, ecc.), buoni vacanza, buoni esercenti e strutture ricettive locali;
- offerta di servizi forniti dalle aziende quali posteggio bici custoditi e protetti ad uso dei dipendenti, locali da adibire a spogliatoi, possibilmente muniti di docce da mettere al servizio dei lavoratori che si recano nel luogo di lavoro in bici;
- per quanto riguarda i lavoratori provenienti da fuori comune, tra le iniziative possibili vi è anche quella di incentivare gli spostamenti casa-lavoro con TPL+bici: ad es. l'azienda può farsi carico totalmente o parzialmente dell'abbonamento bici su treno.



Campagne FIAB sul casa-lavoro in bici



Campagna "Lavoro in bici 2019" a Grisignano di Z. (VI)



Campagna "#usalabici"

Spostamenti casa-acquisti

Relativamente al tema del commercio al dettaglio la mobilità ciclistica per sua natura è incline a favorire gli esercenti locali e le attività commerciali di prossimità. La creazione di una rete di negozi amici della bici nel comune di Cormons, che offra una serie di servizi ed agevolazione incentivanti gli spostamenti casa-acquisti in bici, può incentivare ulteriormente lo sviluppo la mobilità ciclistica sul territorio comunale. In questo modo si coinvolgono anche altri attori che possono contribuire al riequilibrio della ripartizione modale a favore della bici. I negozianti aderenti all'iniziativa devono impegnarsi ad es. nelle seguenti azioni:

- facilitare l'accesso al negozio ai ciclisti, collocando dei posti bici nelle immediate vicinanze a servizio dell'attività commerciale. Per agevolare questa buona pratica, il Comune può esonerare i commercianti dal pagamento della tassa occupazione suolo pubblico per posizionare la rastrelliera; inoltre può concedere l'occupazione di uno stallo di sosta veicolare per adibirlo a parcheggio bici;
- offrire ulteriori servizi ai clienti in materia di ciclabilità, come ad es. punti di ricarica per bicicletta elettrica o postazioni assistenza bici fai da te;
- attivare servizi di consegna a domicilio per articoli particolarmente ingombranti e pesanti, riservati esclusivamente a chi si reca a fare acquisti in bicicletta;
- attuare strategie premianti nei confronti dei clienti ciclisti, come sconti e promozioni specifiche.



Occupazione di uno stallo di sosta veicolare per adibirlo a parcheggio bici

20.1.2 Incentivazione all'uso della bicicletta in ambito turistico, ricreativo e sportivo

Spostamenti di tipo turistico

Sul fronte più prettamente turistico è necessario creare un contesto complessivamente favorevole e amichevole rispetto alla mobilità ciclistica. A questo devono concorrere oltre alla presenza di itinerari e servizi di qualità sul territorio anche un'offerta adeguata da parte dell'imprenditoria privata rivolta al cicloturista in modo tale che i vantaggi possano essere colti anche dal settore privato, in particolare ricettivo e enogastronomico. Tutto questo porta ad un miglioramento dell'attrattività cicloturistica del territorio comunale. Attraverso un piano di marketing e comunicazione efficace, possibilmente di livello sovracomunale come il territorio dell'ex UTI, andranno promosse le qualità e specificità del territorio in chiave cicloturistica attraverso il rafforzamento di tutti i possibili canali di divulgazione. Nel dettaglio è necessario:

- coinvolgere associazioni, enti e/o altri soggetti, inclusi operatori economici e ricettivi, che si occupano a vario titolo di cicloturismo per promuovere l'organizzazione di brevi escursioni e bicicletate, sfruttando i diversi itinerari ciclabili di interesse turistico e paesaggistico di livello sovracomunale e comunale previsti dal piano e valorizzando gli ambiti del ludrio, Versa, Collio e delle campagne;
- predisporre materiali cartacei e mediatici di promozione relativi alla rete ciclistica ed attivare azioni di promozione turistica e sociali indirizzate sia internamente al territorio comunale che esternamente ad altre aree;
- pianificare iniziative ed eventi che possano servire come volano di promozione degli itinerari ciclistici.

Spostamenti di tipo ricreativo e sportivo

L'utilizzo della bicicletta da parte della popolazione locale con finalità ludico-ricreative potrà essere incrementato con l'organizzazione di eventi specifici anche in collaborazione con le associazioni. Potranno essere programmate delle bicicletate collettive attraverso il territorio comunale, alla sua scoperta, con annesse attività ludico-ricreative di supporto e momenti conviviali. Anche le aziende possono contribuire organizzando esse stesse manifestazioni cicloturistiche (anche di tipo sportivo) rivolte ai propri dipendenti o aperte a tutta la cittadinanza. La scuola dal canto suo può rendersi promotrice di iniziative a favore dell'utilizzo della bici nel tempo libero con uscite ciclistiche scolastiche.



Iniziativa "Pedalata tra le aziende 2019" a Grisignano di Z. (VI) Iniziativa "Pedalata verde 2021" a Vallesaccarda (AV)

20.2 Comunicazione degli investimenti sulla ciclabilità

Comunicare in modo corretto gli investimenti sulla ciclabilità che si intendono attuare per la creazione di un contesto favorevole all'uso della bicicletta, è importante per aumentare il consenso della popolazione locale, delle realtà economiche e di tutti i portatori d'interesse nel contesto comunale rispetto agli investimenti da effettuarsi.

20.2.1 Comunicare il cambiamento

Vanno sempre comunicati i cambiamenti e le ricadute positive nel medio e lungo termine degli interventi infrastrutturali e di miglioramento dell'offerta di servizi a servizio della ciclabilità. Gli interventi sulla ciclabilità spesso infatti non vengono compresi dalla popolazione che non accetta di buon grado situazioni che nell'immediato possono apparire svantaggiose (espropri, introduzione di ZTL, riduzione di posti auto). È quindi doveroso che gli interventi non vengano percepiti come calati dall'alto. A tal fine è opportuna la condivisione del progetto con la popolazione locale, attuando in tutti i casi possibili una progettazione partecipata. Inoltre l'amministrazione si deve adoperare nell'evidenziare le ricadute positive nel medio e lungo termine che le trasformazioni possono produrre, rifacendosi, quando possibile, a casi studio specifici i cui benefici siano espressi, meglio se in termini numerici. Relativamente alla categoria degli esercenti, buona norma sarebbe operare il cambiamento in modo progressivo, per evitare barricate e prese di posizione aprioristiche che possano essere di ostacolo allo sviluppo della mobilità ciclistica.



Pannelli informativi su interventi in corso - via Nizza, Torino

Una modalità efficace in tal senso è quella della sperimentazione. Molti interventi, specialmente nel campo della moderazione del traffico, possono essere attuati attraverso l'attivazione di una fase sperimentale in cui il ridisegno dello spazio pubblico avviene in modalità provvisoria a costo contenuto con la finalità di fare percepire alla popolazione i vantaggi della trasformazione prima di effettuare l'investimento definitivo. Vantaggio della sperimentazione è anche quello di testare nella pratica le soluzioni proposte in modo tale da introdurre poi eventuali aggiustamenti e modifiche in fase di realizzazione definitiva. Numerose sono a tal proposito le esperienze anche sul territorio nazionale a cui attingere come riferimento.



Sperimentazione TréntaMI Milano – arch. M. Dondé
Foto dal sito www.genitoriantismog.it

- Realizzazione di giornate dedicate alla sensibilizzazione ed all'accrescimento dell'interesse per le tematiche ambientali e per l'uso della mobilità lenta, con la predisposizione di gadget e materiale divulgativo.

- Adesione ad eventi e manifestazioni sul tema della bici

Molteplici sono le iniziative organizzate a livello nazionale dalla FIAB o promosse dall'Unione europea a cui l'amministrazione comunale può aderire, anche per dare un segnale forte d'interessamento al tema della ciclabilità (ad es. Bimbibici, Bike to work day, Settimana europea della mobilità). La partecipazione a quest'ultima iniziativa da parte del Comune di Cormons può fornire l'occasione per utilizzare tale periodo come momento di lancio di iniziative a favore della mobilità ciclabile ed occasione per fornire bilanci a riguardo.

- Campagna di sensibilizzazione dell'uso dello spazio pubblico

Eventi particolari che prevedano la pedonalizzazione temporanea di spazi normalmente adibiti alla circolazione e/o sosta stradale consentono ai cittadini di socializzare ed esperire in prima persona i benefici di strade libere dal traffico. L'atto di appropriarsi per un giorno o per qualche ora dei 10 m² destinati ad uno stallo auto, come ad es. può succedere durante l'evento Park(ing) day, può far comprendere come questi spazi pubblici possano essere utilizzati in diversa maniera. In queste occasioni possono essere ospitati piccoli salotti urbani, eventualmente arricchiti con installazioni artistiche temporanee.

- Iscrizione ai "ComuniCiclabili"

"ComuniCiclabili" è il riconoscimento FIAB per comuni a misura di bicicletta e di ciclista. Nella sua forma fisica, si esplica nell'assegnazione di una bandiera gialla della ciclabilità al comune interessato. Essa attesta il grado di ciclabilità del comune, vale a dire quell'insieme di infrastrutture e azioni che lo rendono adatto ad essere vissuto e visitato in bicicletta, uno strumento utile ai cittadini e ai turisti. Con criteri omogenei, si perviene ad una valutazione oggettiva di quanto una località sia realmente a misura di bicicletta. Si propone quindi di iscrivere il Comune di Cormons all'iniziativa.

- Stampa e pubblicazione di mappa ciclistica inerente al territorio del comune di Cormons

Non meno importante è informare i cittadini su infrastrutture e servizi per la mobilità ciclabile presenti nel comune. Predisporre una mappa ciclabile ed un sito web apposito od una sezione specifica di un sito già esistente sulla ciclabilità è estremamente utile. Con l'indicazione dei luoghi raggiungibili in bici nell'arco d'intervalli temporali precisi e gli itinerari percorribili, si può comunicare agli utenti il vantaggio dell'uso del velocipede al posto del mezzo motorizzato privato.



Esempio mappa piste ciclabili a Bibione edita dal Comune di S. Michele al T. (VE)

20.2.2 Comunicare i vantaggi economici

Spesso le motivazioni economiche sono le più convincenti per creare consenso al cambiamento. A questo proposito può essere utile organizzare degli incontri con gli operatori economici del territorio, in collaborazione con la Pro Loco di Cormons e le associazioni di categoria, al fine di illustrare quali possono essere le ricadute economiche ed implicazioni positive della promozione e sviluppo del cicloturismo, nonché degli spostamenti casa-acquisti in bici, su specifici settori, quali turismo, commercio (soprattutto al dettaglio), ristorazione, pernottamento, eventi ed attività di intrattenimento, anche in termini occupazionali. Relativamente al tema del turismo il passaggio di ciclovie di livello nazionale e europeo sul territorio regionale rappresenta notevoli opportunità economiche potenziali in termini di pernottamenti presso le strutture alberghiere e simili e in termini di approvvigionamenti presso gli esercenti locali. Si ricorda che il territorio del comune di Cormons è interessato dal passaggio della ciclovia nazionale BI 20 AIDA. I soggetti economici devono quindi attivarsi per cogliere questa opportunità ed intercettare i flussi cicloturistici di passaggio.

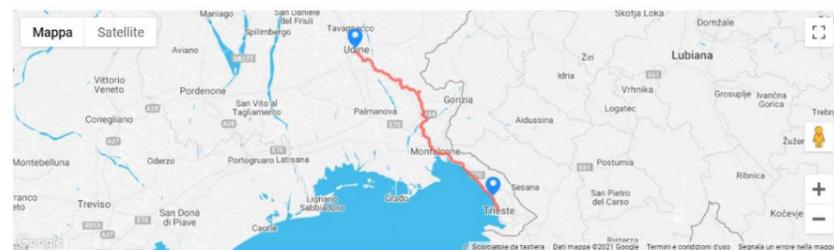


Immagine dal sito www.aidainbici.it

20.3 Altre azioni in favore della mobilità ciclistica

Si elencano di seguito altre azioni utili per favorire uno sviluppo della mobilità ciclistica.

- Marchiatura velocipedi per contrastare il furto

Per mirare all'incentivazione della mobilità ciclabile e non rischiare che si verifichino delle battute d'arresto nel suo sviluppo per spiacevoli disincentivi, è opportuno prestare particolare attenzione al fenomeno dei furti di velocipedi, accadimento quasi sempre sottovalutato e minimizzato dalle autorità. Esso invece rappresenta una delle cause importanti che possono portare all'abbandono dell'uso della bicicletta da parte di chi già la utilizzava per i propri spostamenti. L'amministrazione può quindi



promuovere iniziative atte a contrastare il problema. Una di queste è la marchiatura delle bici contro i furti e l'inserimento dei mezzi nel registro delle biciclette. In questo modo il ciclista ottiene un certificato di proprietà della bici e l'elenco nazionale è consultabile in qualsiasi momento dalle forze dell'ordine. La bici viene targata e registrata in un registro nazionale, il *Registro italiano bici* (RIB), una sorta di anagrafe delle biciclette. È possibile farlo sul sito di BiciSicura. Il Comune può incentivare la registrazione coprendone in parte o completamente il costo.

Esempio di marchiatura bici

- Introduzione di bonus e incentivi economici per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita.

Il Comune può mettere a disposizione dei propri cittadini un fondo a cui attingere in supporto all'acquisto di bici con pedalata assistita, ampliando la platea di persone potenzialmente utilizzatrici della bici per i propri spostamenti, includendo anche soggetti con difficoltà ad utilizzare una bici di tipo muscolare.