

BICIPLAN - FAQ

(aggiornamento 19 gennaio 2024)

1. La Regione finanzia i Biciplan e in che misura?

La Regione finanzia la redazione dei Biciplan fino al 100%, in base alla disponibilità di bilancio.

Ai sensi dell'art. 7 comma 1 del Regolamento di cui al decreto del Presidente della Regione 15 maggio 2019, n. 076/Pres., viene data priorità in graduatoria alle istanze che prevedono una compartecipazione finanziaria da parte dell'Ente richiedente: maggiore è la percentuale di compartecipazione, maggiore è il punteggio in graduatoria.

Nel caso di parità di punteggio si dà priorità all'Ente con il maggior numero di abitanti.

2. Quanto può costare un Biciplan?

A mero titolo indicativo si riporta di seguito un'ipotesi di calcolo per la stima del costo di un Biciplan (IVA e oneri previdenziali esclusi).

La formula potrebbe essere: $150 \times \sqrt{\text{n° di abitanti}}$

Di seguito alcuni risultati per i comuni e le principali città del FVG:

- Comune di 5.000 abitanti: 8/10.000,00 €
- Comune di 10.000 abitanti: 15.000,00 €
- Comune di 15.000 abitanti: 18.000,00 €
- Gorizia (35.000 abitanti): 28.000,00 €
- Pordenone (50.000 abitanti): 34.000,00 €
- Udine (100.000 abitanti): 48.000,00 €
- Trieste (200.000 abitanti): 68.000,00 €

3. Quali dovrebbero essere i contenuti di un Biciplan?

Si veda l'allegato 1 al presente documento.

4. Come si approva un Biciplan?

Il Biciplan comunale viene elaborato in applicazione dell'art. 9 comma 1 della L.R. n. 8/2018 e successive modifiche, come piano di settore e, in mancanza di una specifica definizione procedurale della L.R. n. 8/2018, viene ricondotto alle procedure dei piani di settore comunali stabilite dai Regolamenti delle rispettive Amministrazioni.

Nel caso in cui con l'approvazione del Biciplan si volesse contestualmente introdurre una Variante al PRGC, si applica il comma 20 dell'art. 63 bis della L.R. n. 5/2007 e successive modifiche, in particolare:

- se rientra nelle condizioni dell'art. 63 sexies, la Variante è di livello comunale;
- in caso contrario, segue la procedura di adozione, esame regionale e conferma di esecutività come previsto dallo stesso art. 63 bis.

Per quanto riguarda i Biciplan sovracomunali, l'elaborazione e l'approvazione sono di competenza regionale (art. 8 commi 1 e 2 della L.R. n. 8/2018).

5. Come si relazionano i Biciplan con la "programmazione coordinata" del PREMOCI (par. 7 dell'elaborato P6.0 "Obiettivi, strategie ed azioni di Piano")?

Qualora nell'ambito dell'elaborazione del Biciplan si evidenziasse l'opportunità di una variazione dei tracciati della RECIR rispetto alle direttrici indicate nel PREMOCI, tale variazione deve essere sottoposta al Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile della Regione, allegando una relazione in cui sono espresse le motivazioni della scelta e la valutazione comparata dell'alternativa proposta rispetto alla direttrice indicata nel PREMOCI, sulla base dei criteri di cui al par. 7 del suddetto elaborato.

La richiesta di variazione dei tracciati può avvenire:

- i. in fase di elaborazione del Biciplan;
- ii. congiuntamente alla richiesta di parere sul Biciplan, rilasciato dalla Regione al fine dell'approvazione dello stesso ai sensi dell'art. 9 comma 1 della L.R. n. 8/2018;
- iii. in fase di progettazione qualora il tracciato di progetto rappresenti una variante rispetto alle previsioni del Biciplan.

Gli uffici regionali sono a disposizione per fornire le informazioni utili per la predisposizione della relazione di confronto delle alternative. Un modello di relazione è riportato in allegato 3.

6. I tracciati ciclabili pianificati dal Biciplan devono essere inviati alla Regione in formato digitale?

Come indicato nell'art. 11 delle Norme di attuazione del PREMOCI, è richiesto l'invio – a seguito dell'entrata in vigore del Biciplan comunale – del file della rete ciclabile in formato shape (oppure *.gpk ed eventuale *.qrl o *.qml per software Qgis). Il sistema di riferimento geografico da utilizzare è il Sistema di riferimento geodetico nazionale ETRF2000 adottando il sistema proiettato RDN2008 - UTM Zone 33N (EPSG 6708).

All'interno del file, le reti ciclabili sono classificate utilizzando i tre layer e il campo denominato "RETE" descritti nella tabella seguente:

NOME LAYER	VALORE DEL CAMPO "RETE"	CONTENUTI
RECIR-RSC	RECIR	Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR, art. 4 della L.R. n. 8/2018).
	RSC	Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete sovracomunale (RSC, art. 5 della L.R. n. 8/2018).
RECIC	Rete prioritaria	Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete comunale (RECIC, art. 6 della L.R. n. 8/2018) classificati come itinerari portanti o prioritari ai sensi dell'art. 6 comma 2 lett. a) della L. n. 2/2018.
	Rete secondaria	Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete comunale (RECIC, art. 6 della L.R. n. 8/2018) classificati come itinerari secondari ai sensi dell'art. 6 comma 2 lett. b) della L. n. 2/2018.
	Vie verdi	Tracciati delle ciclovie appartenenti alla rete comunale (RECIC, art. 6 della L.R. n. 8/2018) classificati come vie verdi ai sensi dell'art. 6 comma 2 lett. c) della L. n. 2/2018.
	Cicloescursionismo	Eventuale sottogruppo di itinerari cicloescursionistici, quali i percorsi prevalentemente sterrati adatti alle mountain bike e/o percorsi con pendenze rilevanti dedicati alle e-bike.
ZONE 30	–	Poligoni con la delimitazione delle zone 30 (esistenti e pianificate).

7. Quali sono i tipi di infrastrutture ammesse per gli itinerari ciclabili previsti dal Biciplan?

La promozione efficace della mobilità ciclistica non può prescindere dalla previsione di itinerari che siano dotati di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendano la percorrenza ciclistica più agevole e sicura. Pertanto, la rete cicloviaria dovrebbe svilupparsi – salvo eccezioni puntuali o limitate – sulle categorie infrastrutturali indicate dalla L. n. 2/2018. Per un maggior dettaglio, si veda l'allegato 2 al presente documento.

8. Quali sono gli adempimenti in tema di valutazioni ambientali dei Biciplan (VAS e VINCA) e i documenti necessari per l'espletamento delle procedure?

A fini VAS la documentazione di piano dovrà essere corredata da un rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006 contenente una valutazione degli effetti delle previsioni del Biciplan sulle componenti ambientali, da trasmettere ai soggetti competenti in materia ambientale individuati dal Comune.

È opportuno che la valutazione tenga conto dell'eventuale consumo di suolo e di habitat naturali derivanti dalla previsione di nuovi tracciati, dall'allargamento di quelli esistenti, o da eventuali modifiche del sedime. Per limitare gli impatti dovrà essere prestata particolare attenzione alle effettive esigenze di realizzazione dei tracciati (ad es. per connessioni casa/scuola o lavoro), evitando sovrapposizioni e ridondanze, secondo i principi del PREMOCI.

In caso di interferenza con siti Natura 2000 dovrà essere contestualmente trasmesso al Servizio valutazioni ambientali e al Servizio biodiversità il "modulo proponente" ai fini VINCA di cui alla scheda 1 dell'allegato B alla D.G.R. n. 1183/2022.

9. Quali sono le verifiche di coerenza con la normativa regionale di tutela ambientale?

Nella predisposizione del Biciplan si dovrà prestare particolare attenzione al dovuto rispetto delle norme di tutela ambientale in vigore nelle aree di pregio naturalistico eventualmente interessate dai tracciati, quali ad esempio:

- norma di tutela dei prati stabili naturali di cui alla L.R. n. 9/2005 (divieto di riduzione di superficie dei prati che rientrano nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 3 della legge regionale, fatta salva la possibilità di deroga al solo ricorrere delle condizioni di cui all'art. 5 c. 1);
- regolamenti dei 38 Biotopi naturali (costituiscono lo 0,18% della superficie regionale; la coerenza con le norme deve essere valutata caso per caso, ma si ricorda che in genere sono vietate le modifiche tipologiche dei tracciati esistenti e i nuovi percorsi sono ammessi solo se a carattere didattico naturalistico; ulteriori informazioni al link:

<https://www.regione.fvg.it/rafvf/cms/RAFVG/ambiente-territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA214/>);

- misure di conservazione o piani di gestione di eventuali siti della rete Natura 2000 interessati (costituiscono il 20% della superficie regionale; informazioni e misure vigenti disponibili al link:

<https://www.regione.fvg.it/rafvf/cms/RAFVG/ambiente-territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA203/FOGLIA1/>).

ALLEGATO 1 - CONTENUTI DEI BICIPLAN

I contenuti dei Biciplan sono descritti:

- nell'art. 6 della L. n. 2/2018;
- negli art. 8 e 9 della L.R. n. 8/2018;
- nell'Allegato A del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (D.M. 23 agosto 2022) recante «Indirizzi per la redazione e l'attuazione dei piani urbani della mobilità ciclistica ('Biciplan')».

Le principali indicazioni per la redazione del Biciplan sono anche illustrate nel documento "Biciplan - Linee Guida", reperibile sul sito web della Regione alla pagina: <https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/infrastrutture-logistica-trasporti/ciclovie/>. In particolare:

- progettare il Biciplan: capitolo 3 e capitolo 4;
- Biciplan dei centri urbani medio-piccoli e delle unioni di Comuni: capitolo 5;
- Biciplan dei centri urbani medio-grandi: capitolo 6.

Di seguito si riportano alcune indicazioni riguardanti la possibile struttura dei Biciplan e relative precisazioni.

1. ANALISI

a. Analisi del sistema dei trasporti

In particolare la viabilità pubblica andrà rilevata secondo la categoria funzionale e i livelli e la tipologia del traffico presente (scarso, medio, elevato, presenza o meno di veicoli pesanti). Si rammenta che ai fini della L. n. 2/2018 si possono qualificare come ciclovie, oltre alle strade che presentano adeguati provvedimenti per la sicurezza ciclistica, anche:

- le strade senza traffico, ossia le strade con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua;
- le strade a basso traffico, ossia le strade con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora.

b. Analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica e pedonale per l'individuazione delle cause e delle soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione

c. Rilievo dei percorsi ciclabili esistenti

Vanno evidenziate le principali criticità delle piste e degli itinerari rilevati, con particolare attenzione alla discontinuità della rete, al conflitto con la componente automobilistica e pedonale, alla disomogeneità degli interventi, ecc.

d. Verifica del contesto pianificatorio

Il Biciplan recepisce le previsioni del PRGC, del PPR, del PREMOCI e di altri piani sovraordinati, in tema di mobilità ciclistica. Il Biciplan può, altresì, proporre variazioni rispetto alle previsioni degli altri piani in funzione delle nuove o diverse esigenze di collegamento individuate dal Biciplan stesso.

e. Rilievo dei principali attrattori di traffico e della popolazione

È necessario evidenziare e gerarchizzare i poli generatori di traffico, ivi incluse le aree residenziali, che costituiscono origine e destinazione degli spostamenti in bicicletta. La gerarchia dei poli generatori di traffico, basata per esempio sul potenziale bacino di utenza e/o sul livello di attrattività, rappresenta l'informazione di riferimento per la classificazione degli itinerari ciclabili e le priorità di intervento.

f. Rilievo dei poli intermodali e dei punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e bicicletta

g. Rilievo delle aree per la sosta attrezzata delle biciclette

h. Rilievo delle zone moderate (zone 30, ZTL, aree pedonali, ecc.) esistenti o pianificate

i. Analisi della domanda di trasporto

È importante innanzitutto esaminare, se disponibili, i dati che provengono dagli strumenti di pianificazione della mobilità (PUMS e PUT/PGTU), soprattutto per avere un quadro dell'effettivo utilizzo delle due ruote in relazione agli altri mezzi di trasporto e ai percorsi ciclabili esistenti. Tali dati possono essere integrati (o ottenuti in caso di mancanza dei PUMS o PUT/PGTU) con specifiche campagne di conteggio dei flussi di traffico ciclistico, per operare una stima del volume complessivo degli spostamenti effettuati in bicicletta.

A supporto dell'analisi della domanda, è necessario analizzare la struttura delle origini e destinazioni degli spostamenti; come indicato alla lett. d., conoscere questa struttura è essenziale per costruire i corridoi lungo i quali si concentra la domanda e stimare l'efficacia degli interventi.

2. PROGETTO DEL BICIPLAN

Si evidenzia che il Biciplan ha anche, ma non solo, la funzione di individuare la rete ciclabile comunale (RECIC) di cui all'art. 6 della L.R. n. 8/2018 e, nel caso di piani di scala sovracomunale, la rete ciclabile sovracomunale (RSC) di cui all'art. 5 della L.R. n. 8/2018.

a. Individuazione della rete ciclabile e classificazione degli itinerari

La costruzione della rete ciclabile prevede l'individuazione e la gerarchizzazione degli itinerari ciclabili. A tal fine, anche con riferimento all'art. 6 comma 2 della L. n. 2/2018, i Biciplan:

- a) riprendono gli itinerari della RECIC e, se disponibili, quelli della rete sovracomunale (RSC);*
- b) definiscono la rete degli itinerari ciclabili prioritari destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure;*
- c) definiscono la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati, anche mediante il ricorso alle zone a traffico moderato (zone 30, aree pedonali, ecc.);*
- d) definiscono la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali e le stesse con le reti di cui alle lettere a), b) e c); la rete delle vie verdi può eventualmente comprendere anche il sottogruppo dei percorsi a carattere cicloescursionistico/mtb.*

Ai sensi della L.R. n. 8/2018, la rete ciclabile comunale è parte integrante del sistema stradale comunale ed è realizzata e gestita direttamente dal Comune ovvero, previa convenzione, tramite le strutture degli EDR di riferimento. Si raccomanda pertanto di verificare che le aree interessate dalla rete ciclabile comunale siano nelle disponibilità dell'Amministrazione o vi sia la possibilità di acquisirne la proprietà o la disponibilità in futuro.

b. Verifica della completezza dei collegamenti

Verificare i collegamenti con i principali attrattori di traffico diffusi sul territorio (aree residenziali a maggior densità abitativa, stazioni ferroviarie, parcheggi di interscambio, aree scolastiche, aree industriali e artigianali, sedi universitarie, sistemi ospedalieri e cimiteriali, parchi pubblici, ecc.) e le connessioni con le frazioni e i comuni limitrofi, anche in relazione all'analisi della domanda.

c. Individuazione degli interventi per la messa in sicurezza della viabilità principale

Prevedere la messa in sicurezza dei tronchi di strade e degli incroci in cui è stata rilevata una elevata incidentalità per pedoni e ciclisti.

d. Individuazione delle aree per la sosta attrezzata delle biciclette

Vedasi "Biciplan - Linee Guida" Allegato 2 - Paragrafo 2.2.

e. Interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale

f. Individuazione degli eventuali sistemi di bike sharing (anche intercomunali)

Vedasi "Biciplan - Linee Guida" Allegato 2 - Paragrafo 2.1.

g. Individuazione dei punti di monitoraggio dei flussi ciclistici eventualmente programmati da sviluppare in coordinamento con la raccolta dati della Regione FVG

h. Quadro economico generale

Da sviluppare per ogni itinerario portante e per i principali interventi di messa in sicurezza della viabilità, al fine di redigere un primo quadro economico di massima per l'attuazione del Biciplan.

Il quadro economico generale del Biciplan include prioritariamente gli interventi previsti sulla rete ciclabile di competenza. Per gli interventi che riguardano tratti di itinerari appartenenti alle reti sovraordinate, il Biciplan individua le criticità e le esigenze di intervento ma, anche se punto di vista funzionale tali itinerari sono parte integrante del sistema ciclabile, le opere andranno programmate e realizzate in accordo con l'Ente competente (Regione o EDR).

i. Verifiche ambientali, analisi di assoggettabilità a VAS e VINCA e predisposizione dei documenti necessari per l'espletamento delle rispettive procedure.

3. PROGRAMMAZIONE

a. Individuazione delle priorità d'intervento relative al primo triennio di attuazione del Biciplan

Le priorità di intervento sono suddivise per rete ciclabile di competenza, tenuto conto che le esigenze prioritarie di intervento su itinerari appartenenti alle reti ciclabili sovraordinate sono programmate e realizzate in accordo con l'Ente competente (Regione o EDR).

Inoltre, il programma degli interventi:

- a) *deve essere adeguato alle esigenze territoriali e all'analisi della domanda;*
- b) *deve essere sostenibile e proporzionato alle dimensioni e capacità del Comune.*

- b. Individuazione delle fonti di finanziamento (pubbliche, private o miste) che si prevedono per la realizzazione delle opere di cui al punto a)**
- c. Cronoprogramma per l'attuazione degli interventi di cui la punto a)**

4. PROMOZIONE

- a. Individuazione e programmazione delle azioni del primo triennio di attuazione del Biciplan per la promozione e l'incentivazione dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano**

Si vedano in particolare le azioni indicate nella L.R. n. 8/2018 art. 10, comma 2, lettere a) e b).

ALLEGATO 2 - INFRASTRUTTURE CICLABILI

La tabella che segue riepiloga le categorie che qualificano le ciclovie secondo la L. n. 2/2018, integrate con le modifiche al Codice della strada introdotte dal D.L. n. 76/2020.

Categoria art. 2 L. n. 2/2018	Definizione infrastruttura	Descrizione	Precisazioni
a) piste o corsie ciclabili	Pista ciclabile in sede propria	La pista ciclabile può essere realizzata: a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili (D.M. n. 557/1999 art. 6 c. 2)	b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili – ove occorrono – devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi; c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate; d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili – ove occorrono – devono essere sempre realizzate su corsie riservate (D.M. n. 557/1999 art. 6 c. 6)
		La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m (D.M. n. 557/1999 art. 7 c. 4)	
	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale	La pista ciclabile può essere realizzata: [...] b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia (D.M. n. 557/1999 art. 6 c. 2)	
		Le piste ciclabili, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile (D.P.R. n. 495/1992 art. 140 c. 7)	
		[...] non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale (D.M. n. 557/1999 art. 6 c. 4)	
	Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dal marciapiede	La pista ciclabile può essere realizzata: [...] c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale (D.M. n. 557/1999 art. 6 c. 2)	
Corsia ciclabile	Parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura (D.Lgs. n. 285/1992 art. 3 c. 1 n. 12-bis)	Nota: definizioni introdotte nel Codice della strada dal D.L. n. 76/2020. Gli indirizzi per l'applicazione del D.L. n. 76/2020 sono riportati nell'allegato B del PGMC - Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana 2022-2024, di cui al D.M. 23 agosto 2022.	
			Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile
	Strada F-bis / Itinerario ciclopedonale		Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada (D.Lgs. n. 285/1992 art. 2 c. 3 lett. F-bis)
b) itinerari ciclopedonali [...] F-bis	Strada E-bis / Strada urbana ciclabile	Strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi (D.Lgs. n. 285/1992 art. 2 c. 3 lett. E-bis)	Nota: categoria non presente nella L. n. 2/2018 in quanto la definizione è stata introdotta nel Codice della strada dal D.L. n. 76/2020.

c) vie verdi ciclabili	Via verde ciclabile o greenway	Pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato (L. 2/2018 n. art. 2 c. 1 lett. c)	Nota: sono inclusi i percorsi promiscui pedonali e ciclabili di tipo extraurbano in sede propria (le c.d. piste ciclopedonali). Non rientrano in questa categoria i percorsi promiscui pedonali e ciclabili su marciapiede o simili, o in aree con elevata presenza di pedoni.
		I percorsi promiscui pedonali e ciclabili [...] sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili (D.M. n. 557/1999 art. 4 c. 5)	
d) sentieri ciclabili o percorsi natura	Sentiero ciclabile / percorso natura	Itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette (L. n. 2/2018 art. 2 c. 1 lett. d)	Nota: per assicurare una percorrenza ciclistica agevole e sicura, deve essere previsto un fondo scorrevole.
e) strade senza traffico e a basso traffico	Strada senza traffico	Strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua (L. n. 2/2018 art. 2 c. 1 lett. e)	
	Strada a basso traffico	Strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora (L. n. 2/2018 art. 2 c. 1 lett. f)	
f) strade 30	Strada 30	Strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari (L. n. 2/2018 art. 2 c. 1 lett. g)	È necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità [...] ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore (D.M. n. 557/1999 art. 4 c. 6)
	Zona 30 (zona a velocità limitata)	Il segnale ZONA A VELOCITÀ LIMITATA (fig. II.323/a) indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello. All'uscita viene posto il segnale FINE ZONA A VELOCITÀ LIMITATA (D.P.R. n. 495/1992 art. 135 c. 14)	
	Isola ambientale	La viabilità principale [...] viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane, alle quali viene assegnata la denominazione di isole ambientali, composte esclusivamente da strade locali ("isole", in quanto interne alla maglia di viabilità principale; "ambientali" in quanto finalizzate a recupero della vivibilità degli spazi urbani). [...] Le isole ambientali in questione, anche se periferiche, sono tutte da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari", in quanto – se non altro – il transito veicolare motorizzato viene dirottato sulla viabilità principale, almeno per la quota parte di non competenza specifica delle singole zone (eliminazione del traffico di attraversamento dalle singole isole ambientali) (Dir. min. 24/06/1995 par. 3.1.2)	
g) aree pedonali	Area pedonale	Zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali (D.Lgs. n. 285/1992 art. 3 c. 1 n. 2)	Nota: si ritiene di escludere dalle categorie ciclabili le aree pedonali su cui vige un'ordinanza di divieto per velocipedi.
h) zone a traffico limitato	ZTL - Zona a traffico limitato	Area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli (D.Lgs. n. 285/1992 art. 3 c. 1 n. 54)	Nota: si ritiene di escludere dalle categorie ciclabili le zone a traffico limitato e le zone scolastiche con limitazioni di orario, che consentono quindi il libero accesso del traffico motorizzato in altre fasce orarie.
	Zona scolastica	Zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine (D.Lgs. n. 285/1992 art. 3 c. 1 n. 58-bis)	
	Corsia riservata al TPL+biciclette	1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: [...] i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana [...] i-ter) consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m (D.Lgs. n. 285/1992 art. 7 c. 1)	
i) zone residenziali	Zona residenziale	Zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine (D.Lgs. n. 285/1992 art. 3 c. 1 n. 58)	

Riferimenti normativi citati nella tabella:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 «Nuovo codice della strada»
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada»
- Direttiva ministeriale del 24 giugno 1995 «Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico»
- Decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 «Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili»
- Legge 11 gennaio 2018, n. 2 «Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica»

Occorre evidenziare che la L. n. 2/2018 non include, tra le categorie riportate nell'art. 2, i percorsi promiscui pedonali e ciclabili diversi dalle fattispecie elencate nella tabella precedente, quali per esempio i percorsi su marciapiede o simili. A tal proposito si richiamano le disposizioni dell'art. 4 c. 5 del D.M. n. 557/1999:

«I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
- b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattrici di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.»

ALLEGATO 3 - PROGRAMMAZIONE COORDINATA / MODELLO DI RELAZIONE

VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE AL TRACCIATO DELLA CICLOVIA FVG ___

ai sensi del cap. 7 "La programmazione coordinata" dell'elaborato P6.0 "Obiettivi, strategie ed azioni di piano" del Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) approvato con D.G.R. n. 1224/2022.

Proposta di variante da _____ a _____

Introduzione: *breve descrizione del motivo della variante*

--- inserire immagine con i tracciati a confronto ---

MATRICE DI CONFRONTO	TRACCIATO PREMOCI		ALTERNATIVA PROPOSTA	
Analisi SWOT:	Breve descrizione dei punti di forza		Breve descrizione dei punti di forza	
	Breve descrizione dei punti di debolezza		Breve descrizione dei punti di debolezza	
	Breve descrizione delle opportunità		Breve descrizione delle opportunità	
	Breve descrizione delle minacce/barriere		Breve descrizione delle minacce/barriere	
Linearità:	Lunghezza:	___,___ km	Lunghezza:	___,___ km
	Dislivello in salita:	___ m	Dislivello in salita:	___ m
	Pendenze massime:	___ % (x ___ km) ___ % (x ___ km)	Pendenze massime:	___ % (x ___ km) ___ % (x ___ km)
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuale commento		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuale commento	
Intersezioni:	Intersezioni n.	___	Intersezioni n.	___
	Intersezioni pericolose n.	___	Intersezioni pericolose n.	___
	Descrivere le intersezioni pericolose e le eventuali criticità degli interventi di miglioramento		Descrivere le intersezioni pericolose e le eventuali criticità degli interventi di miglioramento	
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i>		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i>	
Tipo di infrastruttura attuale:	Piste in sede propria o simili	___,___ km	Piste in sede propria o simili	___,___ km
	Corsie ciclabili su strada o marciapiede	___,___ km	Corsie ciclabili su strada o marciapiede	___,___ km
	Marciapiedi promiscui e aree pedonali	___,___ km	Marciapiedi promiscui e aree pedonali	___,___ km
	Strade ciclabili	___,___ km	Strade ciclabili	___,___ km
	Strade non ciclabili	___,___ km	Strade non ciclabili	___,___ km
	Percorsi sterrati sconnessi	___,___ km	Percorsi sterrati sconnessi	___,___ km
	Tratti non esistenti o non percorribili	___,___ km	Tratti non esistenti o non percorribili	___,___ km
	Eventuali note		Eventuali note	
Tipo di infrastruttura realizzabile:	Piste in sede propria o simili	___,___ km	Piste in sede propria o simili	___,___ km
	Corsie ciclabili su strada o marciapiede	___,___ km	Corsie ciclabili su strada o marciapiede	___,___ km
	Marciapiedi promiscui e aree pedonali	___,___ km	Marciapiedi promiscui e aree pedonali	___,___ km
	Strade ciclabili	___,___ km	Strade ciclabili	___,___ km
	Strade non ciclabili	___,___ km	Strade non ciclabili	___,___ km
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuali note		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuali note	
Intermodalità:	Distanza da _____	___,___ km	Distanza da _____	___,___ km
	Distanza da _____	___,___ km	Distanza da _____	___,___ km
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuali note su CIMR, stazioni, approdi e sui collegamenti previsti		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuali note su CIMR, stazioni, approdi e sui collegamenti previsti	
Connessione cicloviaria:	Breve descrizione		Breve descrizione	
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i>		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i>	
Impatto ambientale:	Breve descrizione		Breve descrizione	
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i>		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i>	

Attrattività	Distanza da _____	____, _ km	Distanza da _____	____, _ km
	Distanza da _____	____, _ km	Distanza da _____	____, _ km
	Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuali note		Valutazione PREMOCI: <i>ottimo/buono/minimo</i> Eventuali note	