

# Biciplan UTI



Elab. A – OSSERVAZIONI

## Pareri pervenuti e modifica degli elaborati

Relazione di sintesi

**UTI Giuliana – Julijska MTU**

Unità Operativa Sviluppo e  
Pianificazione territoriale

**Adriana Capiello**

*responsabile PO - Architetto*

**Benedetta Rollo**

*Architetto*

**CONSULENTI**

**Pietro Cordara**

*Architetto*

**Giuseppe Segno**

*Pianificatore Territoriale*

**Omar Bignucolo**

*collaboratore - Urbanista*



## INDICE

ENTE	SIGLA	NOTE	
GAL Carso – LAS Kras	<b>G</b>	Parere redatto con data 10 luglio 2019 a firma del presidente del GAL Carso – LAS Kras David Pizziga	<b>Pagina 4</b>
Comune di Duino Aurisina - Devin Nabrežina	<b>D</b>	Parere espresso con Deliberazione di Giunta Comunale n.87 del 06.09.2019 che richiama le indicazioni tecniche di merito della Prima Commissione Consiliare permanente (Prot. n. 17302 del 30.08.2019).	<b>Pagina 11</b>
FIAB Trieste Ulisse	<b>F</b>	Parere espresso con lettera dd. 31/07/2019 a firma Luca Mastropasqua – Presidente FIAB Trieste Ulisse, Federico Zadnich responsabile Mobilità Urbana FIAB Trieste Ulisse, Jacopo Rothenaisler – referente sezione di Muggia di FIAB Trieste Ulisse, con un allegato che presenta le proposte di modifica all'Elaborato 10 - Relazione tecnico-illustrativa.	<b>Pagina 29</b>
Comune di San Dorligo della Valle – Občina Dolina	<b>S</b>	Parere espresso in data 08.07.2019 dall'Assessore all'Ambiente e Territorio, Urbanistica e Trasporti, Patrimonio Comunale Davide Štokovac con protocollo GEN-GEN-2019-8538/19-P/VI.5/T.	<b>Pagina 55</b>
Comune di Muggia	<b>M</b>	Parere espresso in data 09.08.2019 dal Responsabile del Servizio dott. Alberto Menegante e protocollato il 09.08.2019 con Prot. PROTGEN-GEN-2019-3058-A.	<b>Pagina 60</b>
Comune di Trieste	<b>T</b>	Parere redatto con data 24 ottobre 2019 a firma di Fabio Lamanna (Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità)	<b>Pagina 70</b>

# GAL CARSO - G



ENTE	SIGLA	NOTE
GAL Carso – LAS Kras	G	Parere redatto con data 10 luglio 2019 a firma del presidente del GAL Carso – LAS Kras David Pizziga
<p>Il GAL CARSO esprime apprezzamento per l’approccio utilizzato nella redazione del Biciplan dell’UTI Giuliana, accogliendo pareri di Enti e Associazioni e abbandonando la “logica degli interventi per frammenti. Il GAL CARSO, quindi, si dichiara favorevole a supportare, per quanto in suo potere, l’attività intrapresa con il Biciplan dell’UTI Giuliana, struttura portante su cui lavorare per apportare ulteriori migliorie alla ciclabilità del territorio in oggetto. In relazione all’oggetto del parere, il GAL CARSO sottolinea alcuni aspetti importanti da tenere in considerazione, riassunti nella tabella seguente.</p>		

SIGLA	TEMA E/O ELABORATO BICIPLAN	SINTESI PARERE PER PUNTI	VALUTAZIONE TECNICA E PROPOSTA DI MODIFICA ELABORATI
G1	Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa	Mantenimento e continuazione della collaborazione tra diversi Enti e Associazioni anche per le successive fasi progettuali.	<p>Osservazione accolta.</p> <p>La sottolineatura posta in essere dal GAL Carso è di primaria importanza in quanto la concertazione tra i diversi Enti, Associazioni e Cittadini è fondamentale per un risultato adeguato e usufruibile. Per tale motivo, come evidenziato nel paragrafo “Concertazione e Partecipazione” la strada da seguire anche nelle successive fasi progettuali sarà quella della collaborazione.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO G1:</b> tale sottolineatura verrà rimarcata nell’Elaborato 10 – Relazione tecnico-illustrativa, in particolare nel paragrafo “Concertazione e Partecipazione”.</p>
G2	Elab. 9 - RECIU	Segnalazione della necessità di fornire ulteriori percorsi turistici e servizi adeguati non ancora predisposti. Ipotesi di percorso alternativo per evitare il passaggio attraverso la zona industriale tra Muggia e Trieste: abbandonare la Cottur a Sant’Antonio in Bosco, attraversare il paese, proseguire per Moccò, in direzione Bagnoli, Dolina, Caresana, Laghetti delle Noghere, fino a congiungersi su Parenzana 7.2.	<p>Osservazione accolta.</p> <p>L’ipotesi di percorso alternativo appare attraente dal punto di vista turistico e sicuramente più sicuro in quanto la mole del traffico veicolare in questa zona è sicuramente minore.</p> <p>La segnalazione viene quindi recepita ed inserita all’interno della Rete Ciclabile di Secondo Livello, in quanto comunque il primo e più veloce collegamento Trieste-Muggia si ha attraverso la Rete Ciclabile Portante.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO G2:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell’Elaborato 9 – RECIU.</p>

G3	Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa	La strada costiera dovrebbe diventare un asse portante per il turismo del territorio ma è caratterizzata da forte incidentalità ciclabile: una delle priorità è quindi la realizzazione della previsione della Rete Ciclabile Portante Costiera.	<p>Osservazione accolta.</p> <p>La sottolineatura posta in essere dal GAL Carso si allinea decisamente a quanto previsto nel Biciplan UTI Giuliana, in particolare con la Rete Ciclabile Portante della Ciclabile Costiera.</p> <p>È chiaro che questa strada abbia una forte valenza turistica e contestuale: tale constatazione è emersa anche durante il Workshop organizzato il 14/06/2019 dalla Regione sulla Ciclovia Eurovelo 8.</p> <p>La sottolineatura posta dal GAL Carso sulla tematica verrà inserita nel paragrafo “Concertazione e Partecipazione” in quanto espressione del parere in relazione a sicurezza e qualità della Ciclabile Costiera.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO G3:</b> tale sottolineatura verrà rimarcata nell’Elaborato 10 – Relazione tecnico-illustrativa, in particolare nel paragrafo “Concertazione e Partecipazione”.</p>
----	---	--	---

# ALLEGATI

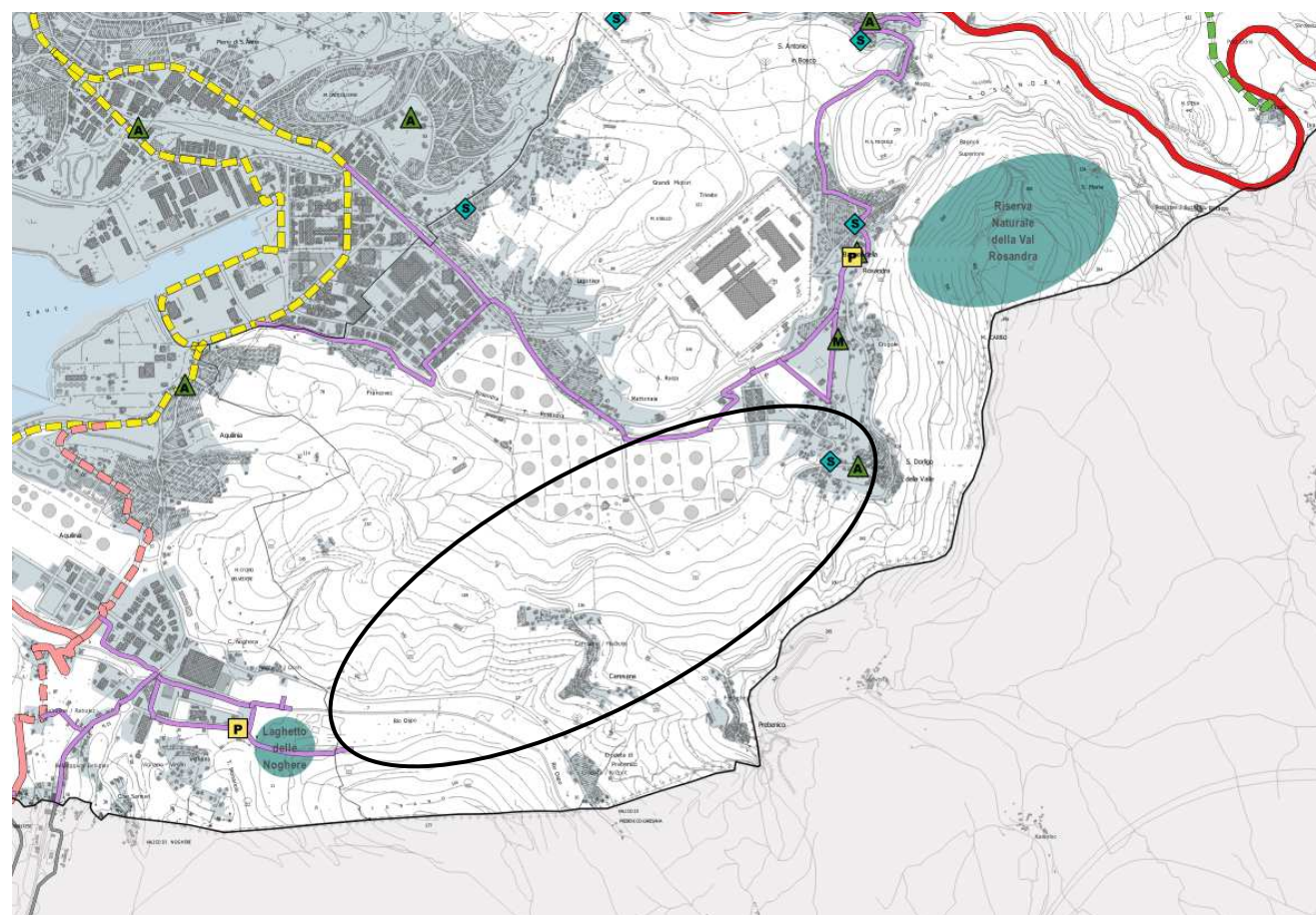
*con modifiche evidenziate in seguito alla valutazione  
tecnica del parere pervenuto dal GAL Carso – LAS Kras*

ALLEGATO G1	
<u>Stato di fatto</u>	<u>Modifiche evidenziate</u>
<p><b>Elab. 10 – Relazione tecnico-illustrativa</b></p> <p><b>5. CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE</b></p> <p>Sin dalle prime fasi di redazione del Biciplan UTI è emersa l’esigenza di attivarsi con una fase di concertazione-partecipazione. In particolare perché il quadro di riferimento normativo nazionale e regionale era in stato di definizione, ed inoltre perché la Regione stava redigendo una prima bozza le Linee Guida per la Redazione di Biciplan come previsto dalla <i>Lr 8/2018 Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa</i>.</p> <p>Le suddette Linee Guida sono state presentate ad un workshop organizzato dalla Regione a Gorizia il 9 aprile 2019: la definizione del Biciplan UTI in quella bozza è apparsa però non direttamente applicabile in un contesto come quello del territorio dell’UTI dove coesistono evidentemente realtà comunali molto diverse.</p> <p>(..)</p>	<p><b>Elab. 10 – Relazione tecnico-illustrativa</b></p> <p><b>5. CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE</b></p> <p>Sin dalle prime fasi di redazione del Biciplan UTI è emersa l’esigenza di attivarsi con una fase di concertazione-partecipazione. In particolare perché il quadro di riferimento normativo nazionale e regionale era in stato di definizione, ed inoltre perché la Regione stava redigendo una prima bozza le Linee Guida per la Redazione di Biciplan come previsto dalla <i>Lr 8/2018 Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa</i>.</p> <p>Le suddette Linee Guida sono state presentate ad un workshop organizzato dalla Regione a Gorizia il 9 aprile 2019: la definizione del Biciplan UTI in quella bozza è apparsa però non direttamente applicabile in un contesto come quello del territorio dell’UTI dove coesistono evidentemente realtà comunali molto diverse.</p> <p><b>Tale fase di concertazione è stata utile nella prima fase e la collaborazione tra diversi Enti e Associazioni deve proseguire per migliorare la progettazione successiva e l’operatività negli ambiti specifici.</b></p> <p>(..)</p>

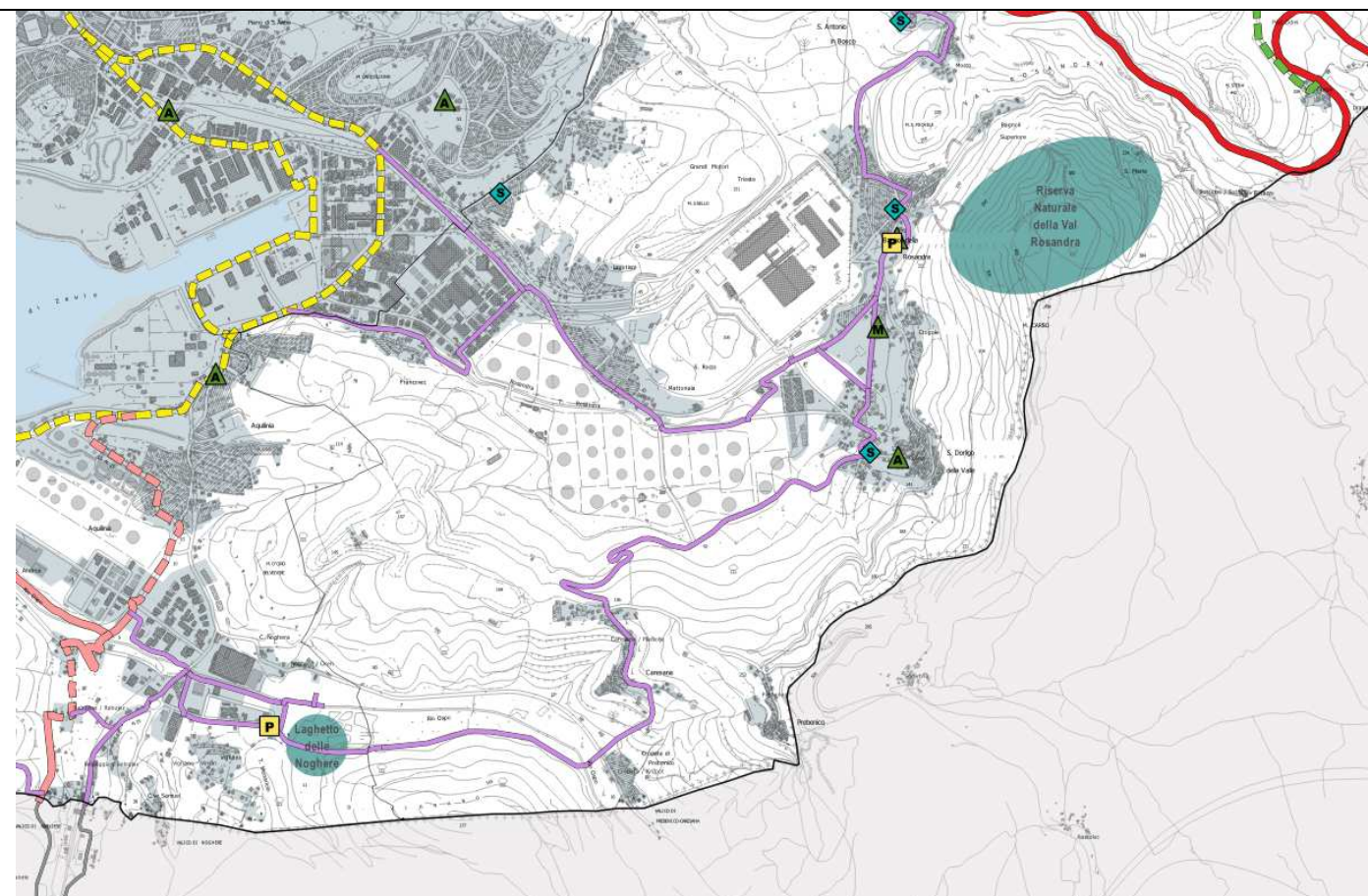


## ALLEGATO G2

Stato di fatto



Modifiche evidenziate



ALLEGATO G3	
Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Elab. 10 – Relazione tecnico-illustrativa</b></p> <p><b>5. CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE</b></p> <p>(..)</p> <p>Durante l’incontro è emerso, in particolare di interesse per la definizione finale del progetto di Biciplan, che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il percorso FVG 2 (EuroVelo 8) attuale si discosta dal tracciato originario ufficiale approvato dalla Regione con Delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 e che il nuovo tracciato era ad un livello di progettazione molto avanzata (definitiva-esecutiva - in 5-6 lotti funzionali) – ing. Bonu – recepito nel progetto di RECIU</li> <li>- lo stato di progettazione della ciclabile Muggia/Ospo – Lignano (TriLiVe) che è di interesse ovviamente per la parte ricadente nel territorio dell’UTI è in fase di definizione per quel che riguarda la scala di dettaglio, ma la struttura e le direttrici principali sono state definite e in particolare la direttrice di interesse per il Biciplan UTI è rappresentato dalla Strada Costiera, in cui si ipotizza, tra le altre, un suggestivo e ambizioso percorso in sede propria declassificando la strada (da C a F / turistica) e realizzando la ciclabile a sbalzo sulla scogliera, ipotizzando il costo di 1 milione di euro a KM, tenendo conto che in ogni caso quella strada abbisogna di opere di messa in sicurezza idrogeologiche – ing. Honsell</li> <li>- i percorsi classificabili come EuroVelo devono avere determinate caratteristiche (massimo dislivello 500m) e devono essere identificati pensando al ciclista medio (utenza target), non esperto – in questo senso nell’ipotesi di identificare reti alternative bisogna tener conto di questo -dott.ssa Giulia Cortesi</li> <li>- la Fiab – Ulisse ha rimarcato la potenzialità di domanda emersa nel sondaggio commissionato ad SWG sull’uso della bici a Trieste, augurandosi che venga trovata anche una soluzione per il collegamento Miramare- Stazione come da documento “ Il Futuro va in Bici” (individuazione percorso da Via del Boveto alla Stazione di Trieste attraverso Porto Vecchio) – sig.Mastropasqua.</li> <li>- Il Gal Carso ha rimarcato l’importanza di attuare una strategia condivisa in tempi stretti, cogliendo l’opportunità data dall’incremento di ciclo-turisti avuti nel sul Carso.</li> </ul>	<p><b>Elab. 10 – Relazione tecnico-illustrativa</b></p> <p><b>5. CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE</b></p> <p>(..)</p> <p>Durante l’incontro è emerso, in particolare di interesse per la definizione finale del progetto di Biciplan, che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il percorso FVG 2 (EuroVelo 8) attuale si discosta dal tracciato originario ufficiale approvato dalla Regione con Delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 e che il nuovo tracciato era ad un livello di progettazione molto avanzata (definitiva-esecutiva - in 5-6 lotti funzionali) – ing. Bonu – recepito nel progetto di RECIU</li> <li>- lo stato di progettazione della ciclabile Muggia/Ospo – Lignano (TriLiVe) che è di interesse ovviamente per la parte ricadente nel territorio dell’UTI è in fase di definizione per quel che riguarda la scala di dettaglio, ma la struttura e le direttrici principali sono state definite e in particolare la direttrice di interesse per il Biciplan UTI è rappresentato dalla Strada Costiera, in cui si ipotizza, tra le altre, un suggestivo e ambizioso percorso in sede propria declassificando la strada (da C a F / turistica) e realizzando la ciclabile a sbalzo sulla scogliera, ipotizzando il costo di 1 milione di euro a KM, tenendo conto che in ogni caso quella strada abbisogna di opere di messa in sicurezza idrogeologiche – ing. Honsell</li> <li>- i percorsi classificabili come EuroVelo devono avere determinate caratteristiche (massimo dislivello 500m) e devono essere identificati pensando al ciclista medio (utenza target), non esperto – in questo senso nell’ipotesi di identificare reti alternative bisogna tener conto di questo -dott.ssa Giulia Cortesi</li> <li>- la Fiab – Ulisse ha rimarcato la potenzialità di domanda emersa nel sondaggio commissionato ad SWG sull’uso della bici a Trieste, augurandosi che venga trovata anche una soluzione per il collegamento Miramare- Stazione come da documento “ Il Futuro va in Bici” (individuazione percorso da Via del Boveto alla Stazione di Trieste attraverso Porto Vecchio) – sig.Mastropasqua.</li> <li>- Il Gal Carso ha rimarcato l’importanza di attuare una strategia condivisa in tempi stretti, cogliendo l’opportunità data dall’incremento di ciclo-turisti avuti nel sul Carso, <b>sottolineando come l’asse Costiero debba essere valorizzato diventando viatico turistico portante del territorio, rendendo la ciclabilità sicura e quindi maggiormente attrattiva.</b></li> </ul>

# DUINO AURISINA/DEVIN NABREŽINA - D



ENTE	SIGLA	NOTE
Comune di Duino Aurisina - Devin Nabrežina	D	Parere espresso con Deliberazione di Giunta Comunale n.87 del 06.09.2019 che richiama le indicazioni tecniche di merito della Prima Commissione Consiliare permanente (Prot. n. 17302 del 30.08.2019).
In linea generale si condividono le scelte progettuali, così come l'individuazione della Rete Ciclabile Portante di Primo e Secondo Livello, con alcune precisazioni che vengono raccolte nella tabella qui sotto.		

SIGLA	TEMA E/O ELABORATO BICIPLAN	SINTESI PARERE PER PUNTI	VALUTAZIONE TECNICA E PROPOSTA DI MODIFICA ELABORATI
D1	Elab. 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante	In zona Aurisina Cave non vi è alcun passaggio pedonale o ciclabile; tale criticità è segnalata per motivi di sicurezza in un tratto afferente alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.	Osservazione accolta. La criticità segnalata appare come un ulteriore elemento di approfondimento progettuale che verrà recepito nel Biciplan dell'UTI.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D1:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante con particolare riferimento alla Ciclabile Costiera – Tratta 3.1
D2	Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa	Si segnala che tra il paese di Aurisina Cave e quello di Aurisina Centro vi sono territori di proprietà delle RFI che dovrebbero essere espropriati per un passaggio ciclabile.	Osservazione accolta. a segnalazione di territori di proprietà RFI nei pressi della Rete Ciclabile di Secondo Livello è un elemento importante da evidenziare per il successivo passaggio progettuale. Per tale motivo l'indicazione verrà inserita nella Relazione Tecnico-Illustrativa.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D2:</b> la segnalazione verrà riportata nell'Elaborato 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante con particolare riferimento alla Ciclabile Costiera – Tratta 3.1
D3	Implementazione percorsi ciclabili	Si segnalano alcune possibili implementazioni della Rete Ciclabile di Primo Livello e di Secondo Livello, come segue:	Osservazioni accolte.
		<b>D3.1:</b> tra San Pelagio/Prepotto e l'ex Valico di San Pelagio, collegandola così con la Slovenia (Strada Provinciale 6) e con i collegamenti turistici di Staniel/San Daniele del Carso.	Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.1:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1
		<b>D3.2:</b> tra Aurisina Stazione e Prepotto San Pelagio attraverso SP30 e Strada Forestale 45	Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del



			<p>territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.2:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1</p>
		<b>D3.3:</b> tra Aurisina Stazione e Aurisina Centro passando nella zona limitrofa al cimitero Austroungarico attraverso la Strada Forestale 38 e le strade urbane del paese di Aurisina	<p>Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.3/D3.4:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1</p>
		<b>D3.4:</b> dalla Strada Provinciale 5 attraverso le strade urbane del centro storico di Aurisina	<p>Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.3/D3.4:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1</p>
		<b>D3.5:</b> tra la SP 1 e la zona artigianale di Aurisina fino ad Aurisina Cave	<p>Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.5:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1</p>
		<b>D3.6:</b> strada di collegamento tra Strada Forestale 28 e Strada Forestale 27	<p>Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.6:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1</p>
		<b>D3.7:</b> tra Malchina e il Valico verso Gorjansko (Strada Forestale 20)	<p>Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.7:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia parzialmente nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1</p>
		<b>D3.8:</b> dal paese di Visogliano fino al Monte Straza attraverso la Strada Forestale 14	<p>Le previsioni riferite a questa segnalazione si basano su una conoscenza tecnica del territorio molto approfondita. Ne deriva che esse vengono recepite ed aggiunte alla Rete Ciclabile di Secondo Livello.</p>

			<b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.8:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia parzialmente nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso Tratta 2.1
		<b>D3.9:</b> tra il paese di Medeazza e la SR 55 attraverso la Strada Forestale 10	La segnalazione consiste nel proseguimento di un tratto di Rete Ciclabile di Secondo Livello fino all'esterno dell'UTI Giuliana e viene quindi recepita negli elaborati.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.9:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 9 – Rete Ciclabile dell'UTI Giuliana.
		<b>D3.10:</b> con il collegamento all'approdo del Villaggio del Pescatore	La segnalazione consiste nel proseguimento di un tratto di Rete Ciclabile di Secondo Livello fino al Villaggio del Pescatore e viene quindi recepita negli elaborati.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D3.10:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 9 – Rete Ciclabile dell'UTI Giuliana e nell'Elaborato 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante con particolare riferimento alla Ciclabile di collegamento con Monfalcone – Tratta 1.1
<b>D4</b>	Segnalazioni sulla Rete Ciclabile Portante e Distributrice	Maggiore valorizzazione della stazione di interscambio presso la stazione ferroviaria di Visogliano e di Bivio d'Aurisina	Osservazione accolta. La segnalazione si riferisce agli elementi puntuali degli attrattori in relazione all'intermodalità. Le stazioni ferroviarie di Visogliano e Bivio d'Aurisina risultano essere già state individuate sull'Elaborato 8 del Biciplan UTI Giuliana, ma verrà sottolineata ulteriormente la loro importanza nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante con particolare riferimento alla Ciclabile Costiera – Tratta 3.1  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D4</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante con particolare riferimento alla Ciclabile Carso – Tratta 2.1
<b>D5</b>	Segnalazioni sulla Rete Ciclabile Portante e Distributrice	Realizzazione di un collegamento ciclabile parallelo alla SP 33 per unire la SS 14 all'abitato del Villaggio del Pescatore	Osservazione non accolta. Il collegamento tra la SS 14 e l'abitato del Villaggio del Pescatore appare già garantito dal percorso della Rete Ciclabile Portante e da quello della Rete Ciclabile di II Livello.  <b>NESSUNA MODIFICA.</b>
<b>D6</b>	Elab. 8 - Attrattori	Si propongono come attrattori turistici: Castello di Duino, Casteliere di Slivia, Grotta delle Torri di Slivia, Cave di Aurisina, Cimitero Austroungarico, Campi solcati di S. Pelagio.	Osservazione accolta.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO D6:</b> tali attrattori verranno implementata in particolare nell'Elaborato 8 - Attrattori e nei successivi elaborati. Si riporta un estratto esemplificativo.

# ALLEGATI

*con modifiche evidenziate in seguito alla valutazione  
tecnica del parere pervenuto dal Comune di Duino Aurisina/Devin Nabrežina*

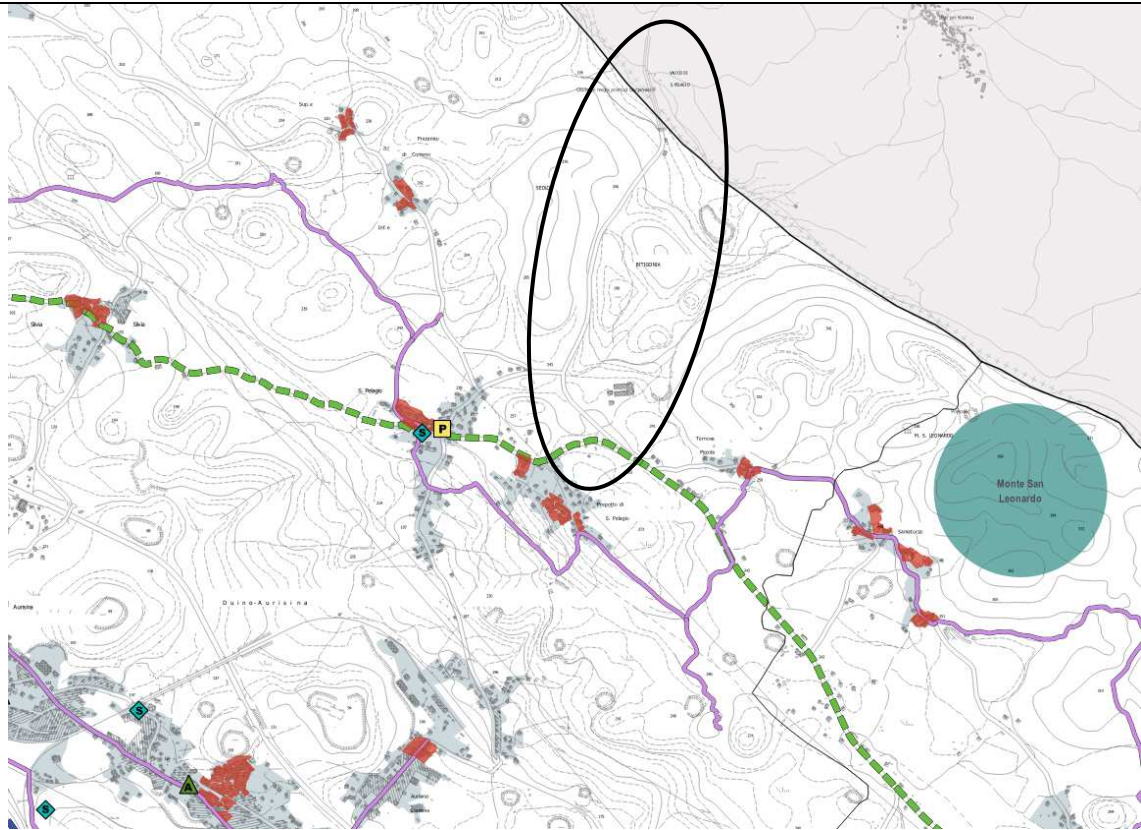
ALLEGATO D1	
Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>L’ipotesi di lungo periodo ipotizzata prevedrebbe la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria (anche a sbalzo dove necessario) con doppio senso di marcia con contestuale declassificazione della strada da tipo C (codice della strada) a tipo F: potendo quindi ridurre le corsie si potrebbe inoltre ipotizzare di ricavare un numero maggiore di posti auto (attualmente circa 50-60). Tale soluzione è ipotizzabile nel contesto di un ampio progetto di riqualificazione della strada costiera con finalità turistica e di messa in sicurezza idrogeologica (costo approssimativo: 12 Milioni di euro). Nel medio-breve periodo, con l’obiettivo di aumentare la sicurezza dei ciclisti, si prospetta l’uso ciclabile delle banchine in ambo le direzioni, accompagnata da opportuna segnaletica ben evidenziata e una moderazione della velocità dei veicoli a motore con adeguate opere di arredo urbano, soprattutto in corrispondenza dei ‘Centri storici’ e dei ‘Nuclei urbanizzati’ come evidenziati in mappa.</p>	<p><b>Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>L’ipotesi di lungo periodo ipotizzata prevedrebbe la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria (anche a sbalzo dove necessario) con doppio senso di marcia con contestuale declassificazione della strada da tipo C (codice della strada) a tipo F: potendo quindi ridurre le corsie si potrebbe inoltre ipotizzare di ricavare un numero maggiore di posti auto (attualmente circa 50-60). Tale soluzione è ipotizzabile nel contesto di un ampio progetto di riqualificazione della strada costiera con finalità turistica e di messa in sicurezza idrogeologica (costo approssimativo: 12 Milioni di euro). Nel medio-breve periodo, con l’obiettivo di aumentare la sicurezza dei ciclisti, si prospetta il miglioramento dell’attraversamento ciclo-pedonale in zona Aurisina Cave e si prospetta l’uso ciclabile delle banchine in ambo le direzioni, accompagnata da opportuna segnaletica ben evidenziata e una moderazione della velocità dei veicoli a motore con adeguate opere di arredo urbano, soprattutto in corrispondenza dei ‘Centri storici’ e dei ‘Nuclei urbanizzati’ come evidenziati in mappa.</p> <p><b>Tra Aurisina Cave e Centro si segnalano territori di RFI, su cui deve essere posta attenzione nella fase progettuale.</b></p>

ALLEGATO D2	
Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>L’ipotesi di lungo periodo ipotizzata prevedrebbe la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria (anche a sbalzo dove necessario) con doppio senso di marcia con contestuale declassificazione della strada da tipo C (codice della strada) a tipo F: potendo quindi ridurre le corsie si potrebbe inoltre ipotizzare di ricavare un numero maggiore di posti auto (attualmente circa 50-60). Tale soluzione è ipotizzabile nel contesto di un ampio progetto di riqualificazione della strada costiera con finalità turistica e di messa in sicurezza idrogeologica (costo approssimativo: 12 Milioni di euro). Nel medio-breve periodo, con l’obiettivo di aumentare la sicurezza dei ciclisti, si prospetta l’uso ciclabile delle banchine in ambo le direzioni, accompagnata da opportuna segnaletica ben evidenziata e una moderazione della velocità dei veicoli a motore con adeguate opere di arredo urbano, soprattutto in corrispondenza dei ‘Centri storici’ e dei ‘Nuclei urbanizzati’ come evidenziati in mappa.</p>	<p><b>Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>L’ipotesi di lungo periodo ipotizzata prevedrebbe la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria (anche a sbalzo dove necessario) con doppio senso di marcia con contestuale declassificazione della strada da tipo C (codice della strada) a tipo F: potendo quindi ridurre le corsie si potrebbe inoltre ipotizzare di ricavare un numero maggiore di posti auto (attualmente circa 50-60). Tale soluzione è ipotizzabile nel contesto di un ampio progetto di riqualificazione della strada costiera con finalità turistica e di messa in sicurezza idrogeologica (costo approssimativo: 12 Milioni di euro). Nel medio-breve periodo, con l’obiettivo di aumentare la sicurezza dei ciclisti, si prospetta il miglioramento dell’attraversamento ciclo-pedonale in zona Aurisina Cave e si prospetta l’uso ciclabile delle banchine in ambo le direzioni, accompagnata da opportuna segnaletica ben evidenziata e una moderazione della velocità dei veicoli a motore con adeguate opere di arredo urbano, soprattutto in corrispondenza dei ‘Centri storici’ e dei ‘Nuclei urbanizzati’ come evidenziati in mappa.</p> <p><b>Tra Aurisina Cave e Centro si segnalano territori di RFI, su cui deve essere posta attenzione nella fase progettuale.</b></p>

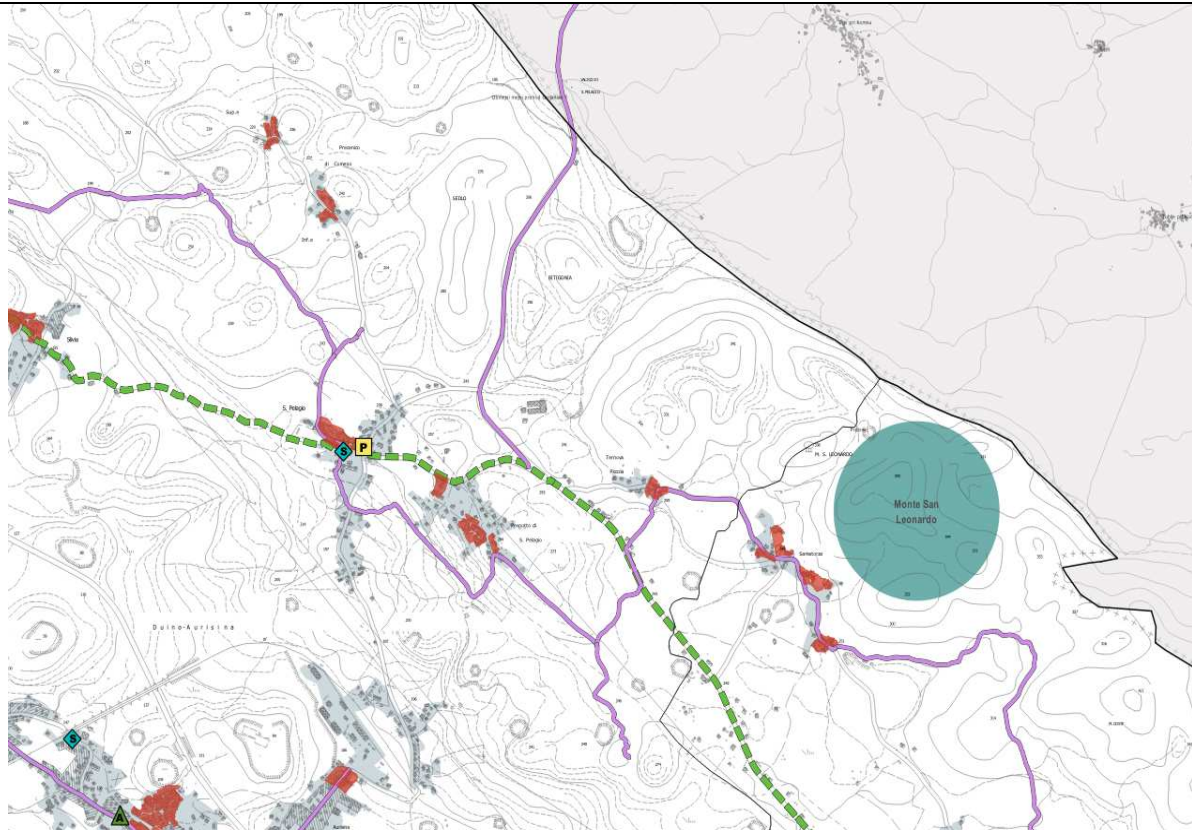


ALLEGATO D3.1

Stato di fatto



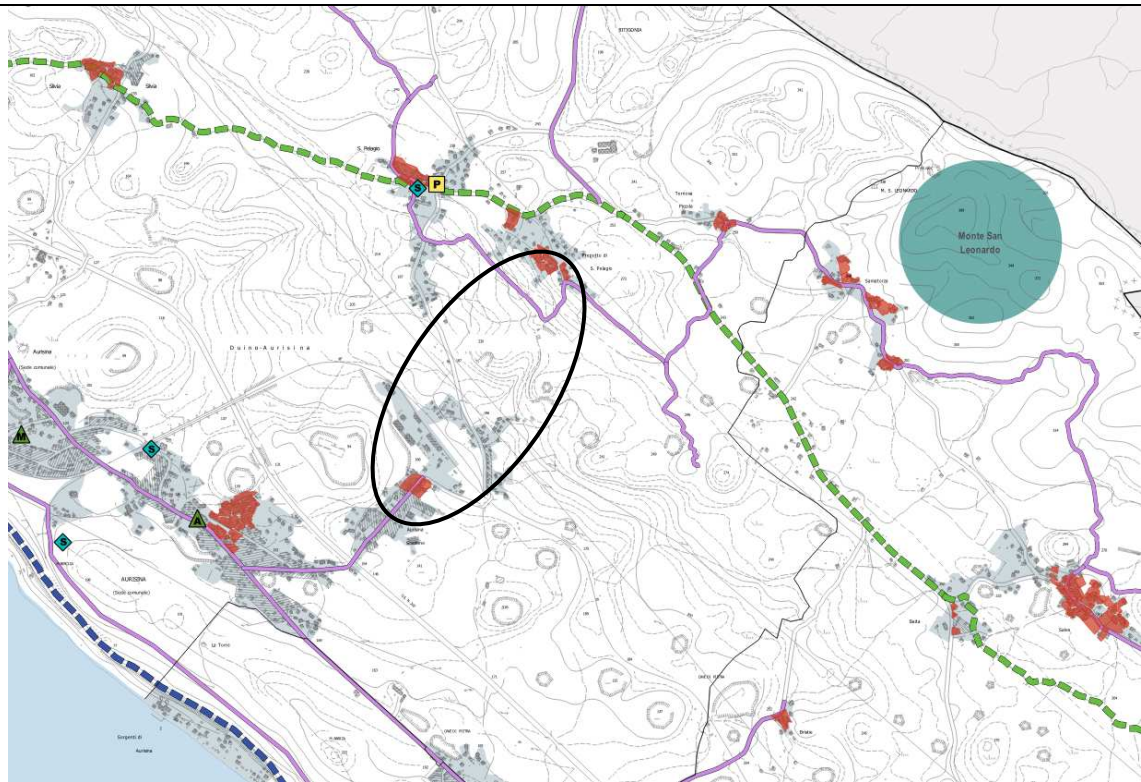
Modifiche evidenziate



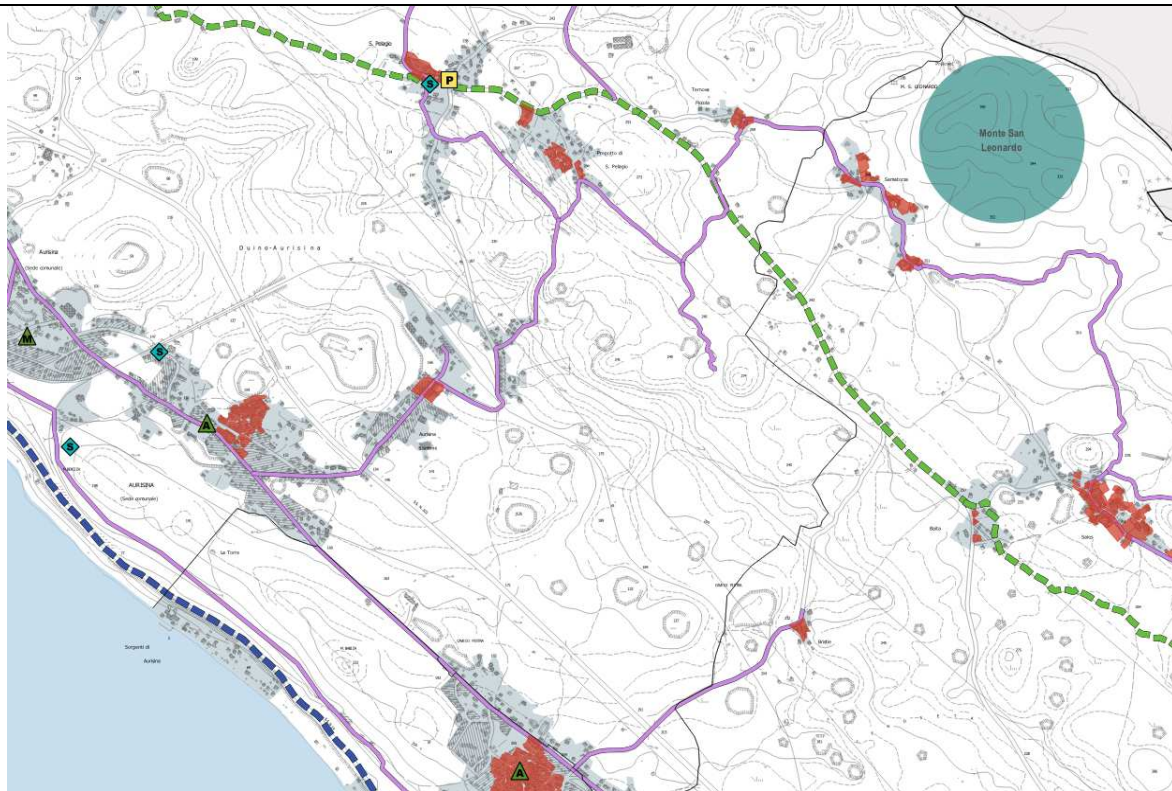


ALLEGATO D3.2

Stato di fatto



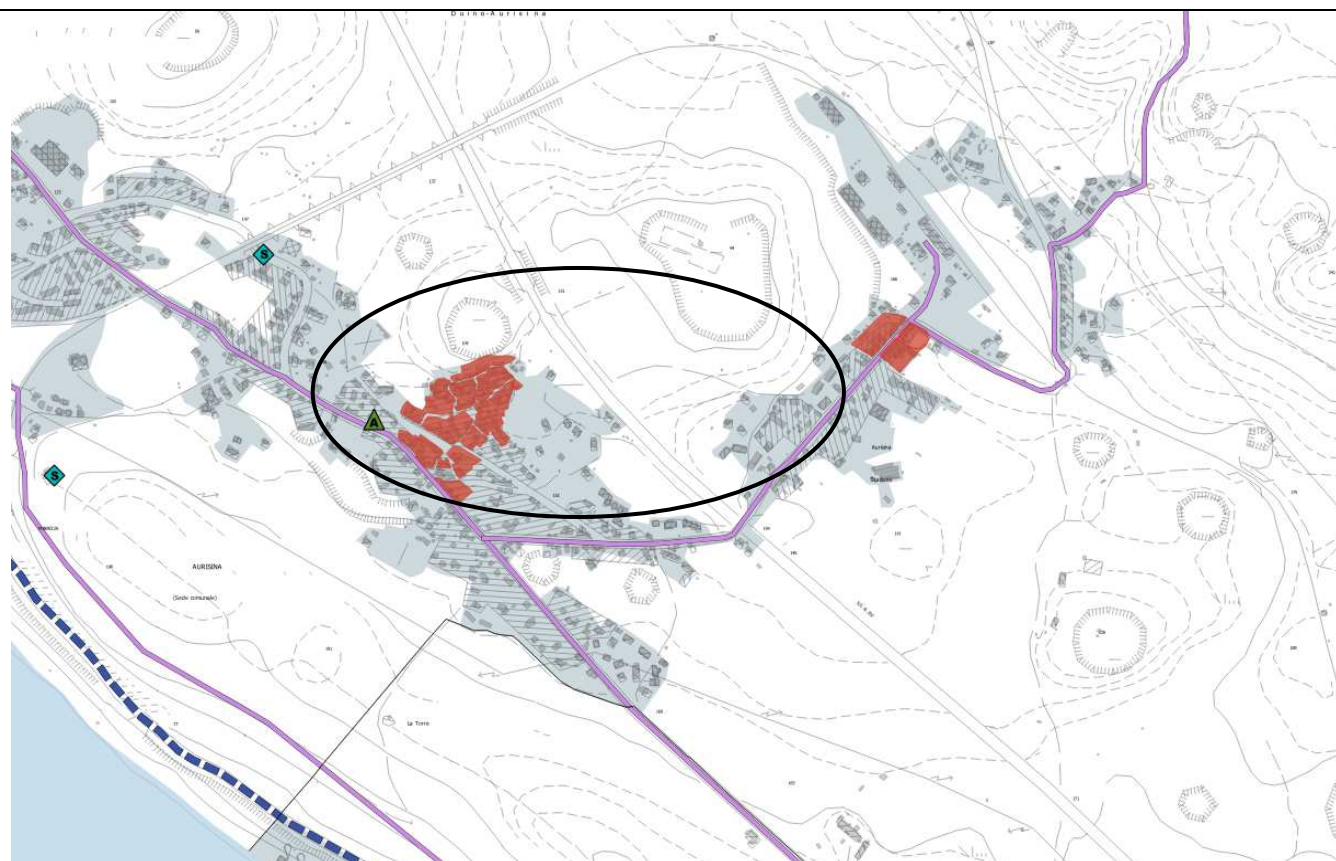
Modifiche evidenziate



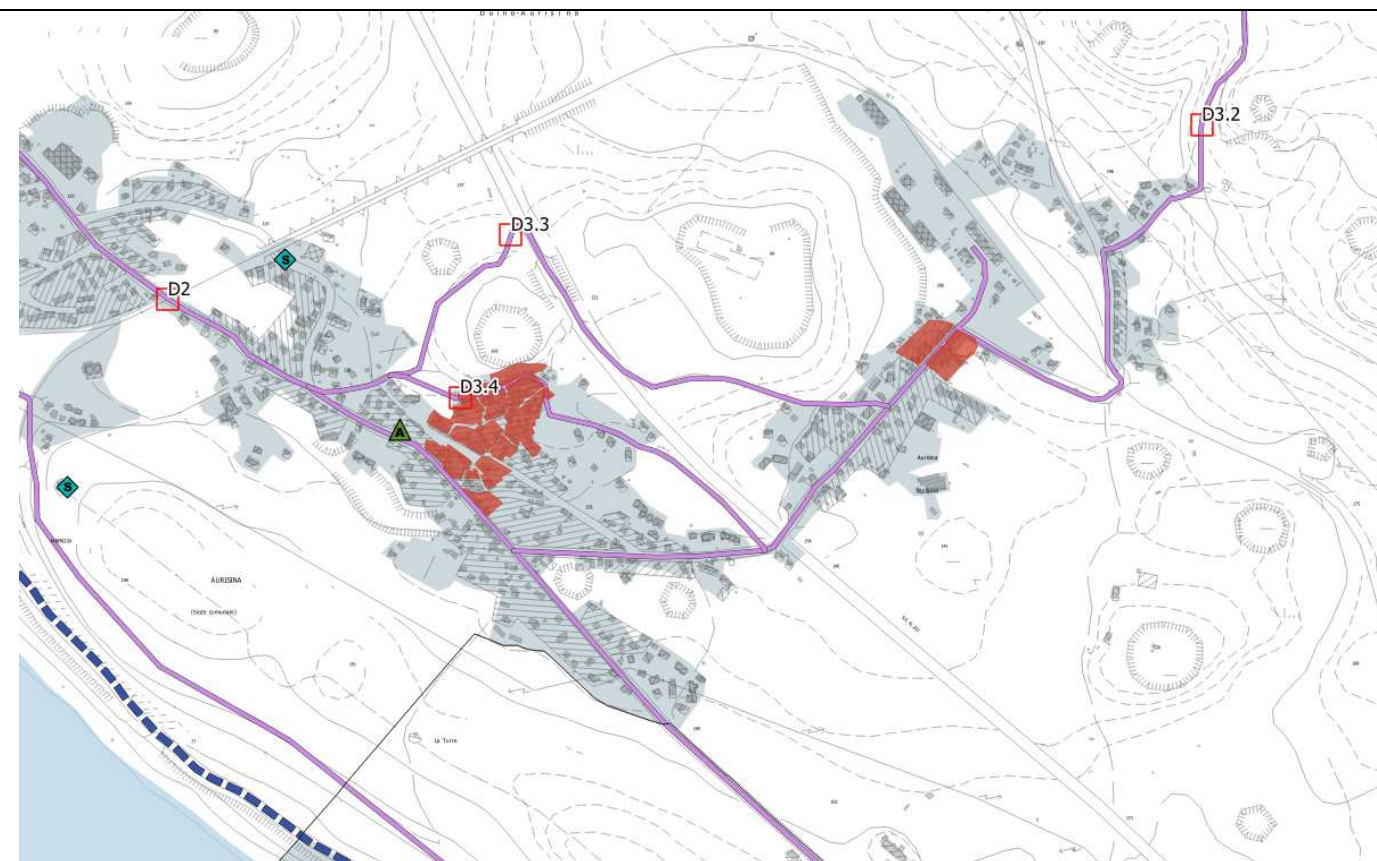


## ALLEGATO D3.3/D3.4

Stato di fatto



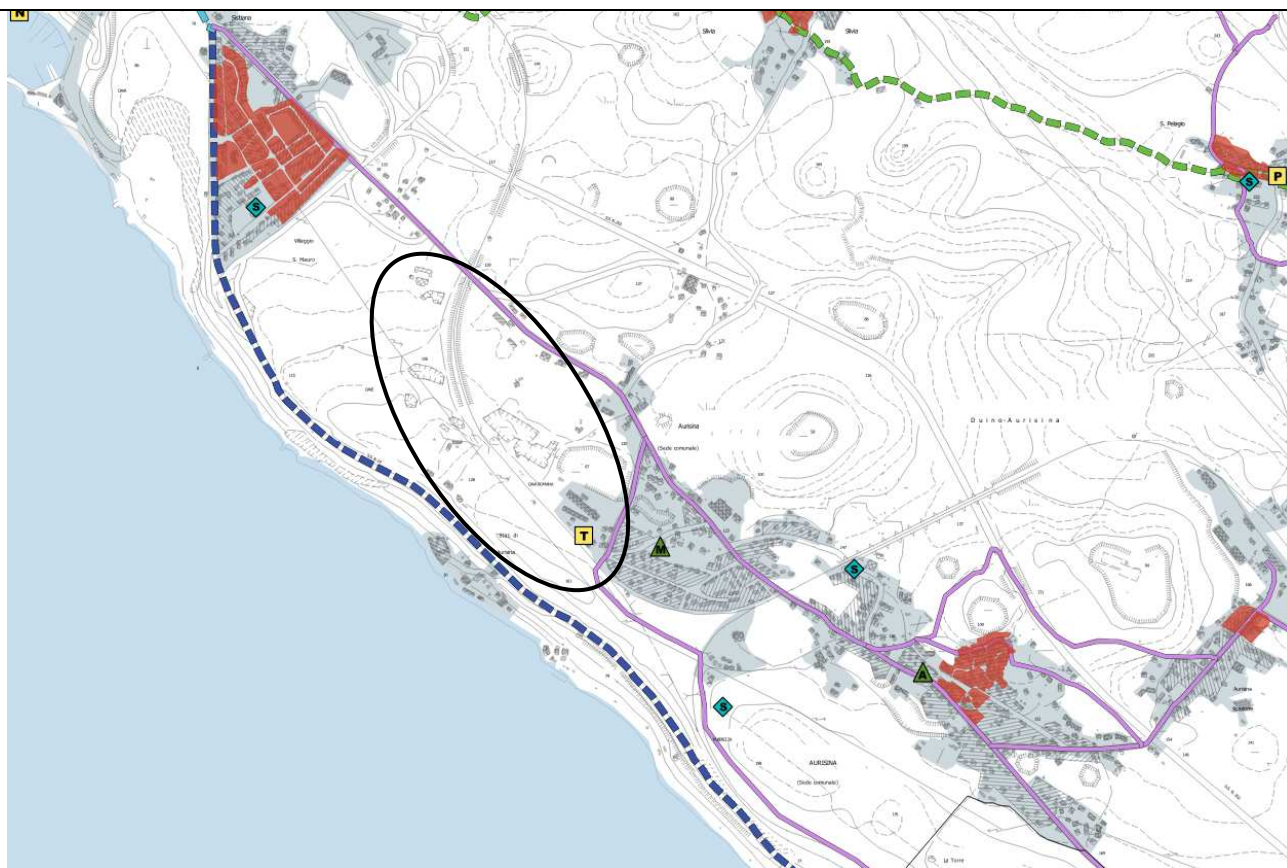
Modifiche evidenziate



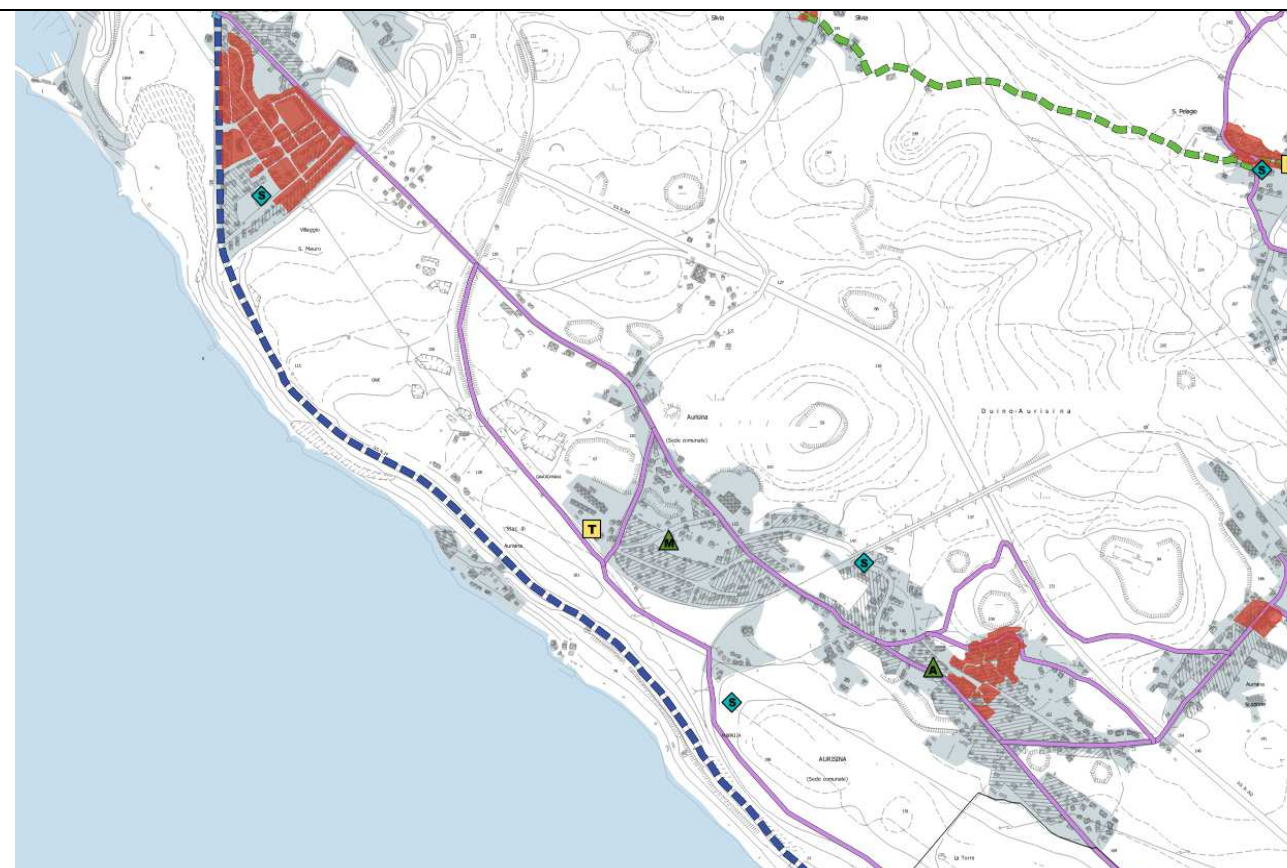


## ALLEGATO D3.5

Stato di fatto



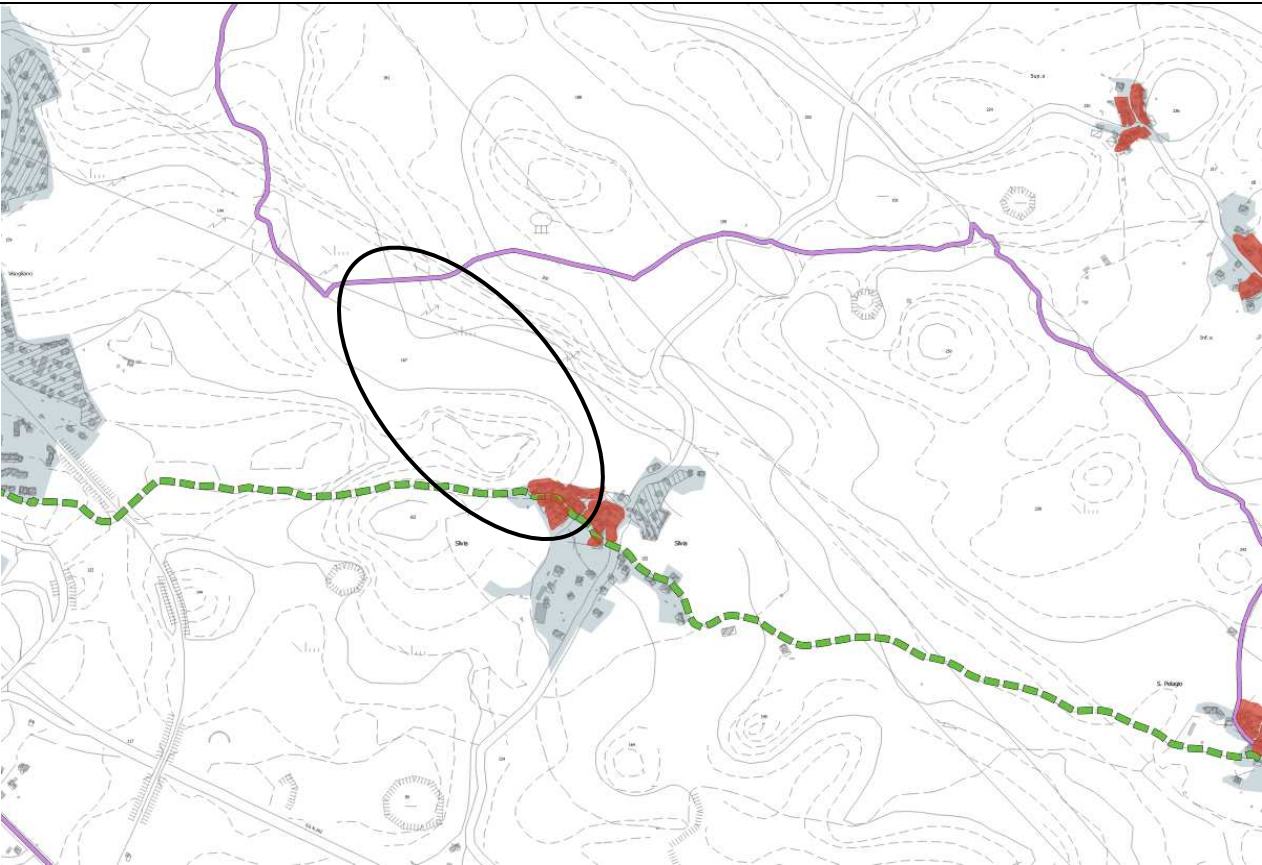
Modifiche evidenziate



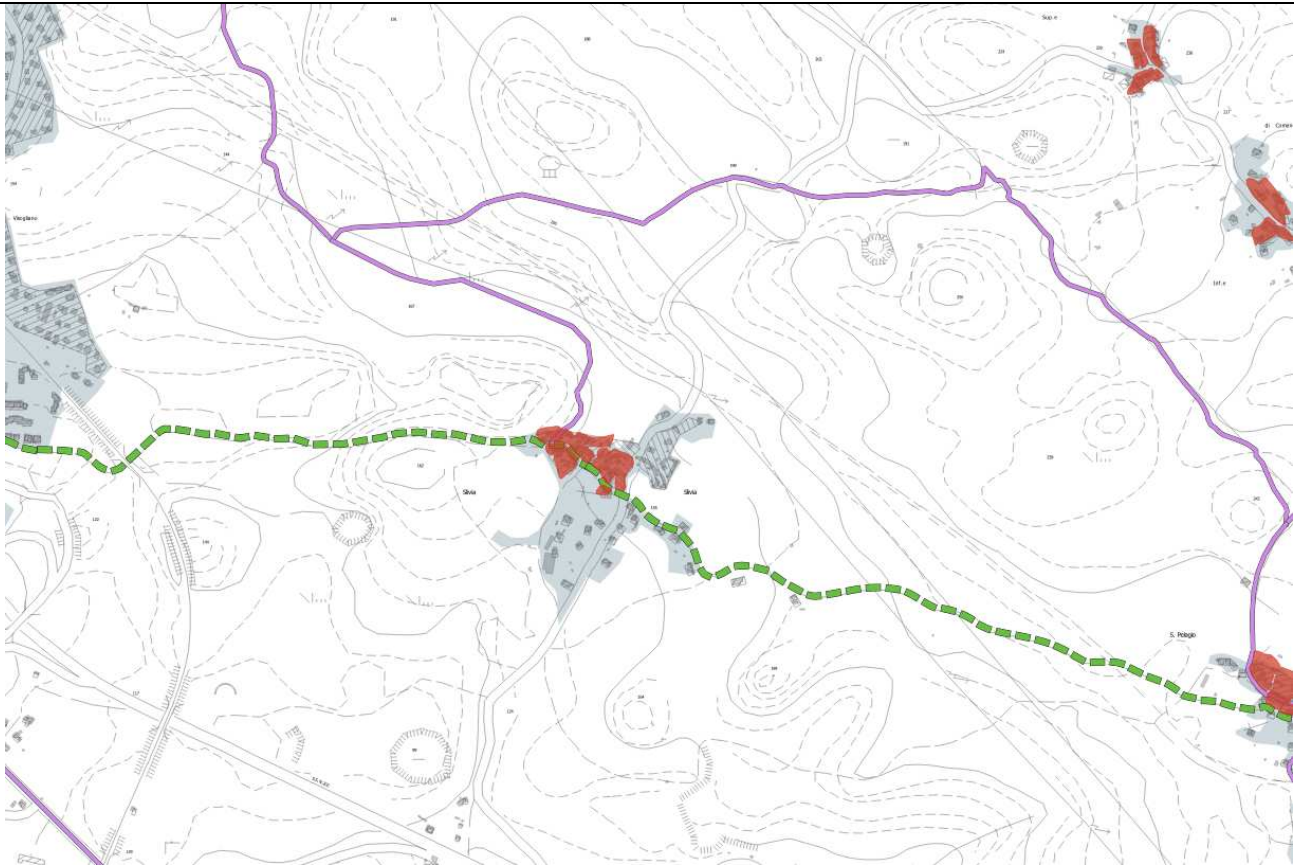


ALLEGATO D3.6

Stato di fatto

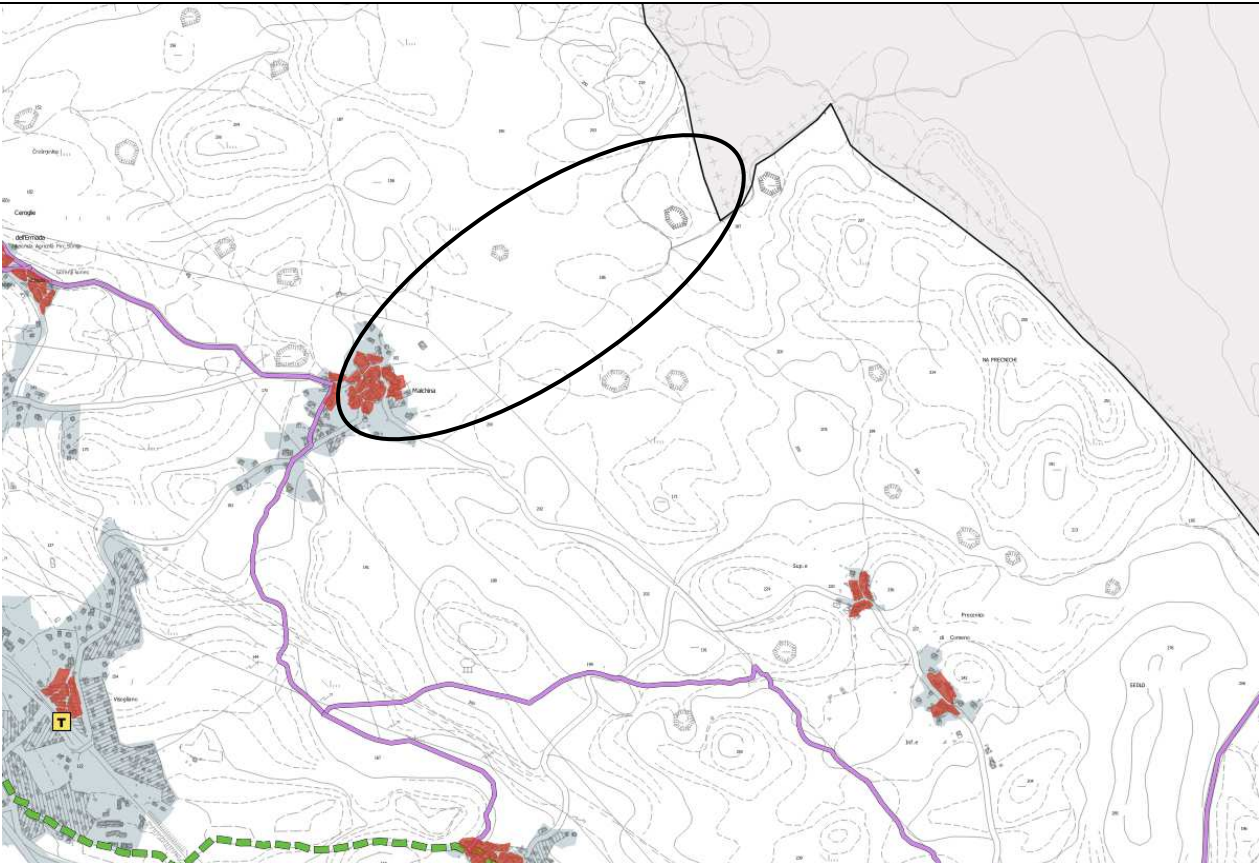


Modifiche evidenziate

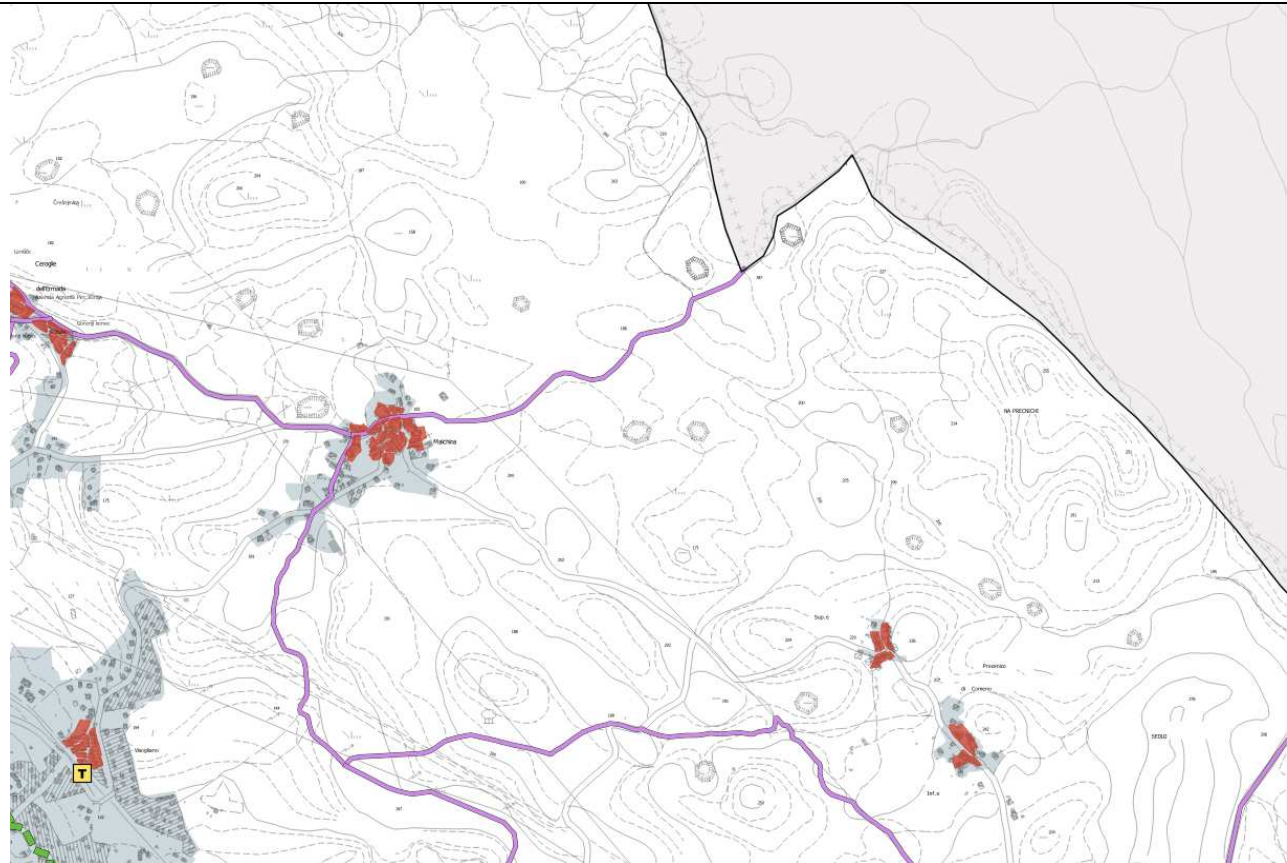


ALLEGATO D3.7

Stato di fatto



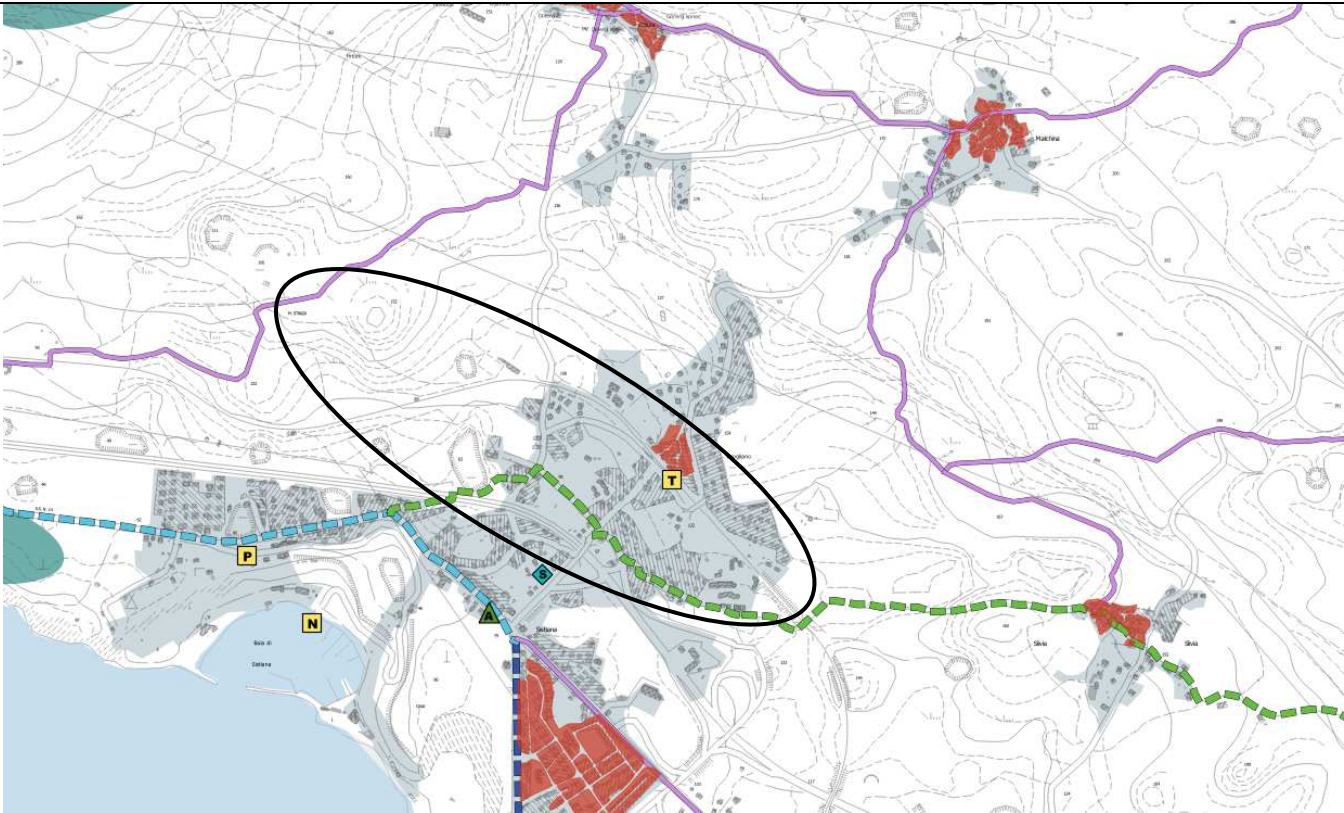
Modifiche evidenziate



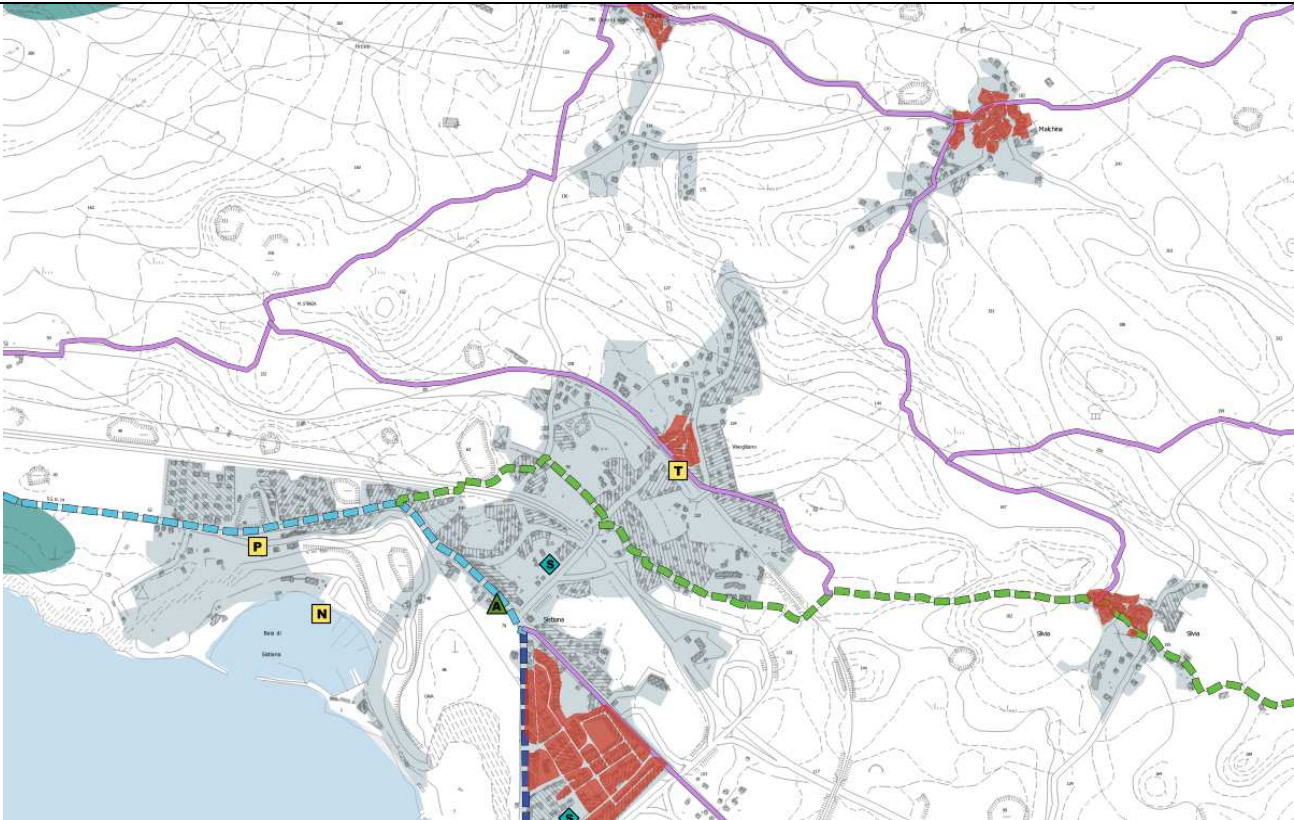


ALLEGATO D3.8

Stato di fatto



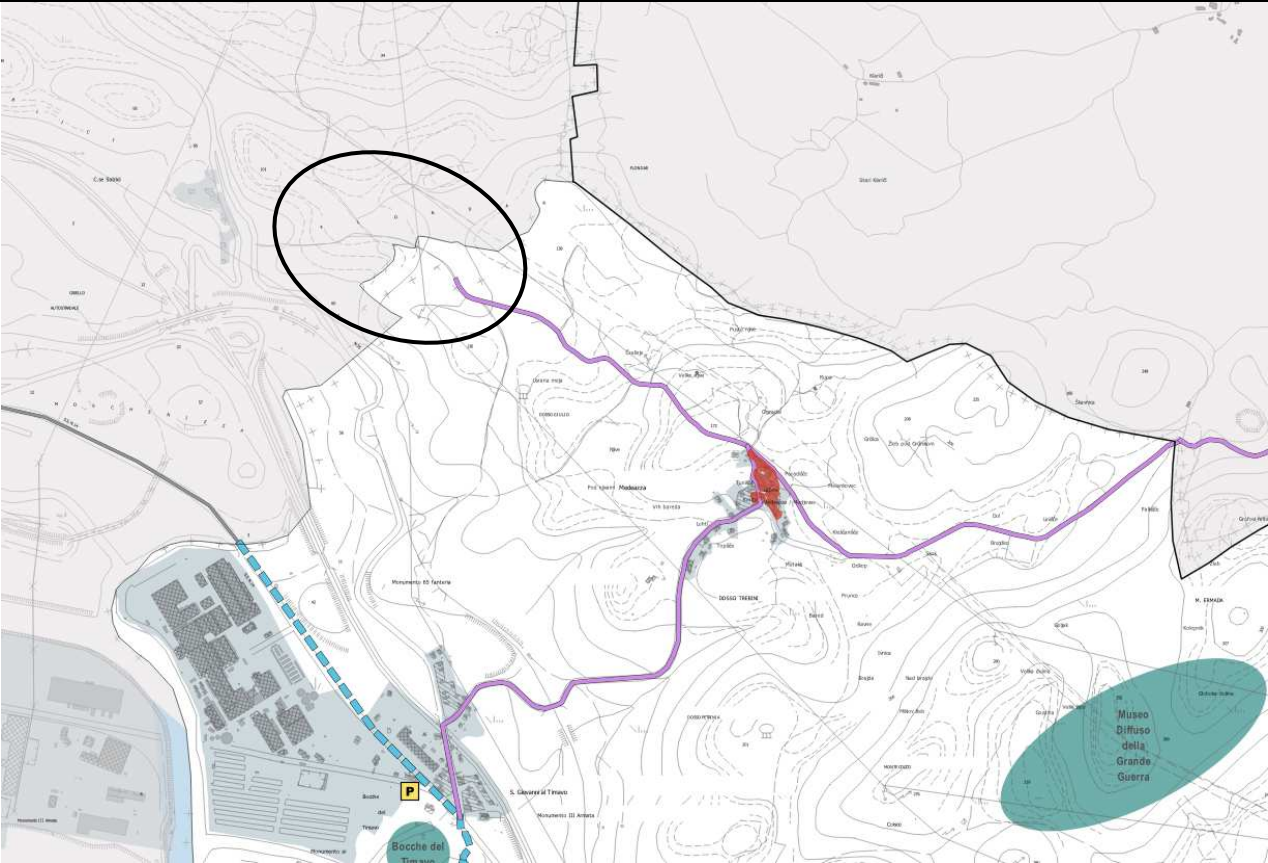
Modifiche evidenziate



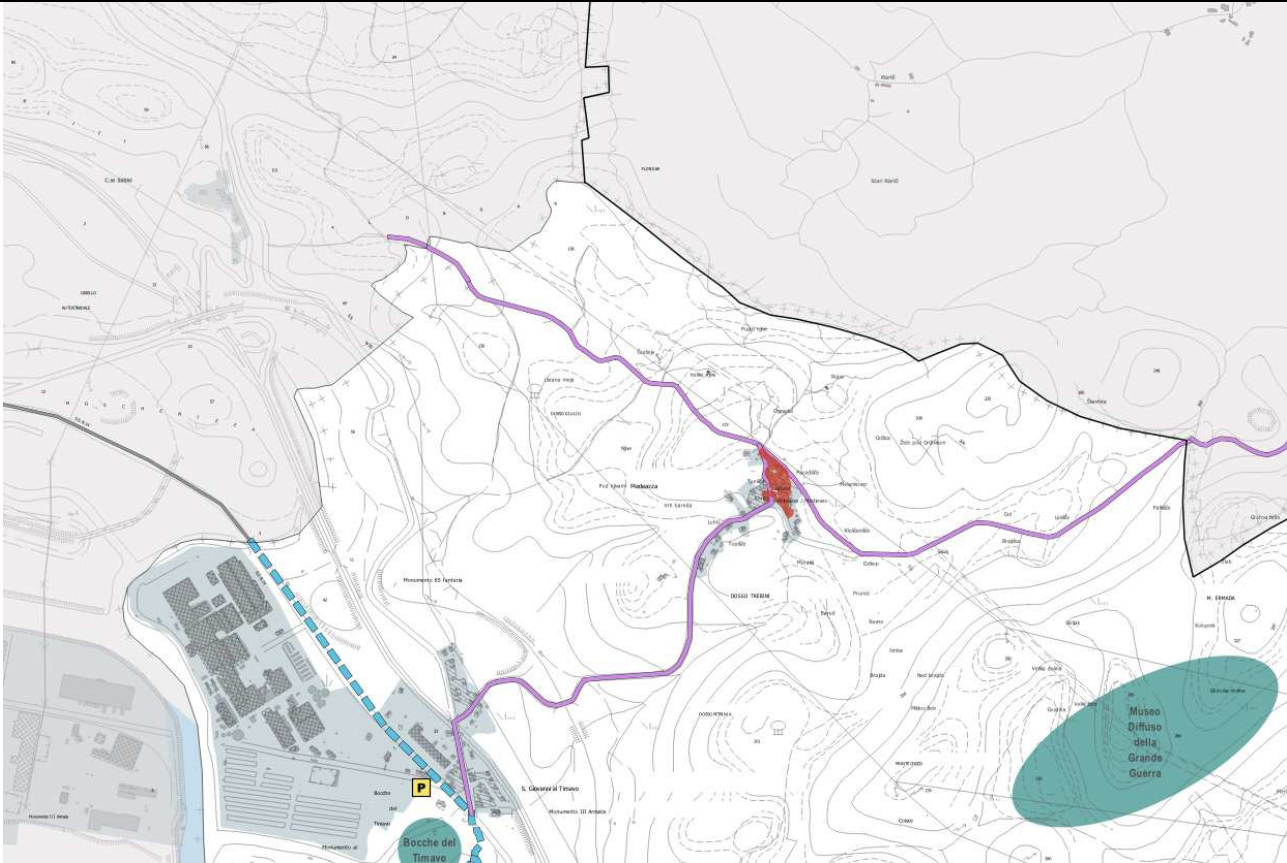


ALLEGATO D3.9

Stato di fatto

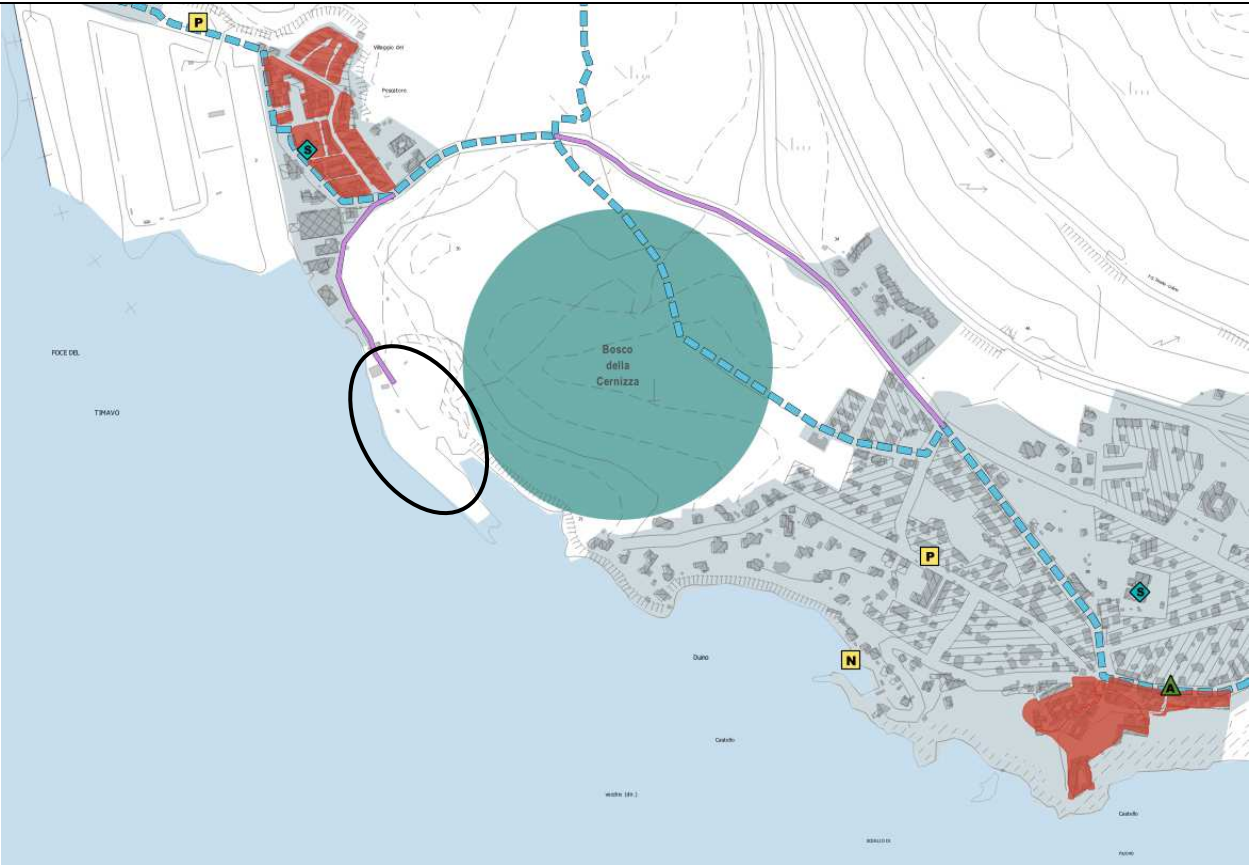


Modifiche evidenziate

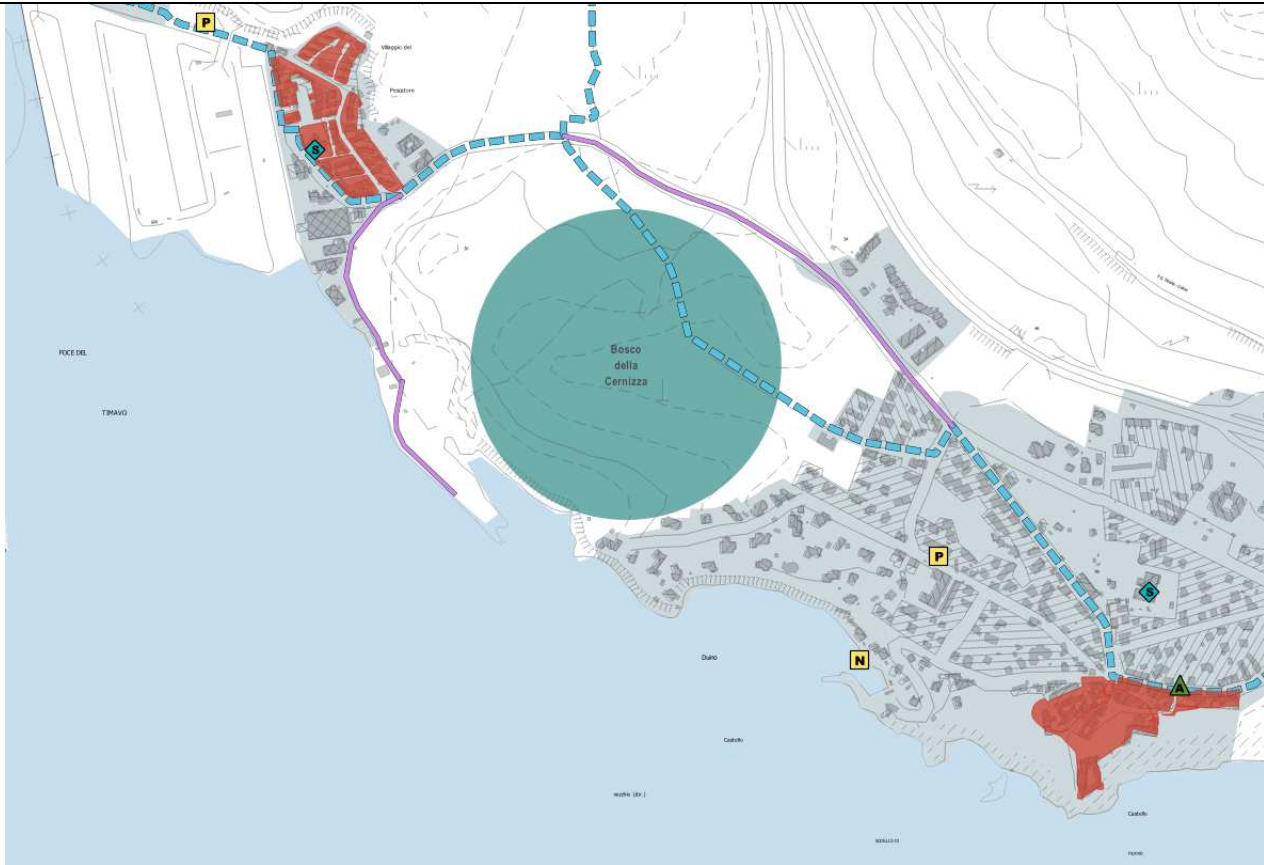


ALLEGATO D3.10

Stato di fatto



Modifiche evidenziate



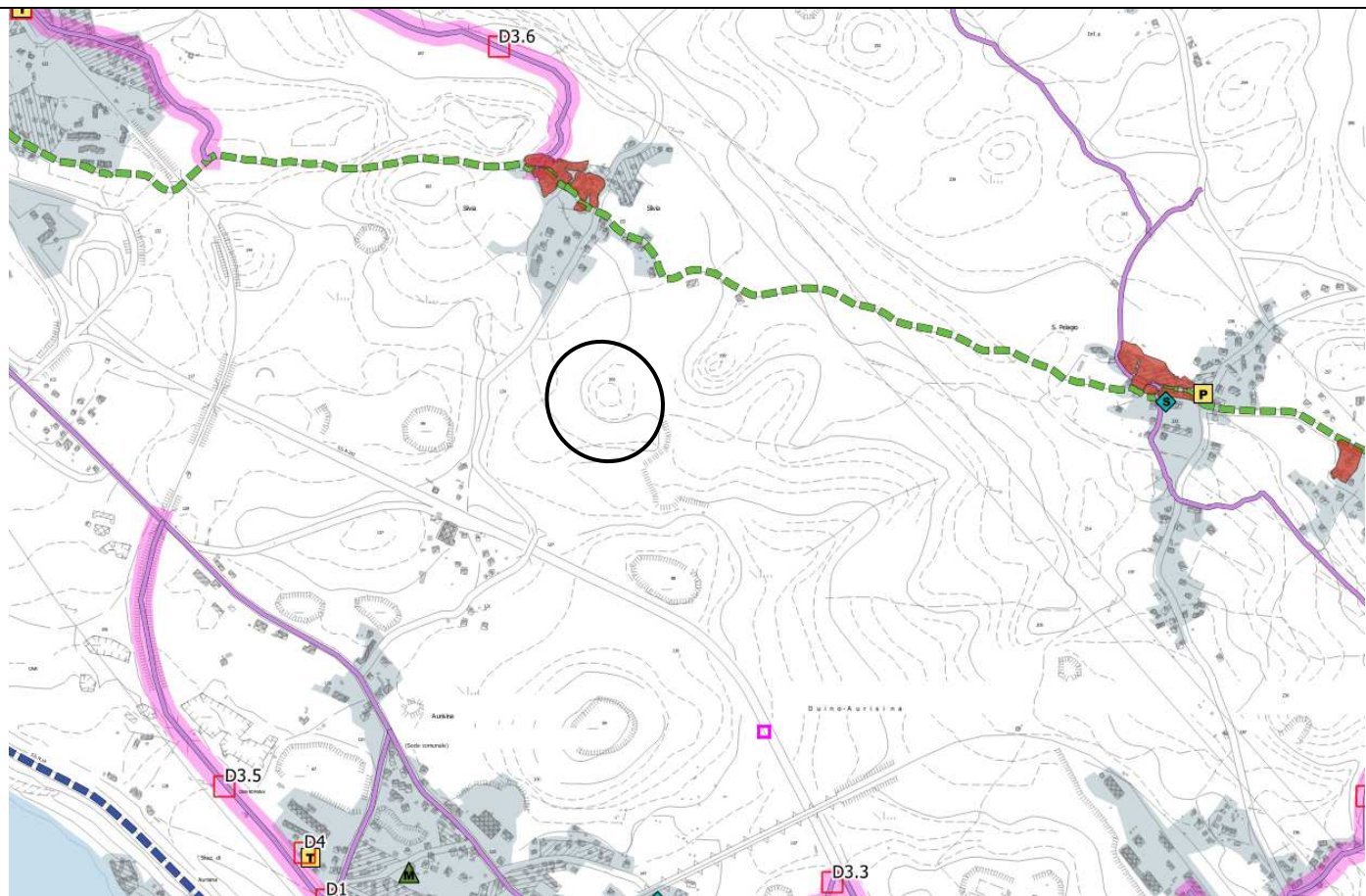
ALLEGATO D4

Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Elab.11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso – Tratta 2.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>Tratta dalla biforcazione della Ciclabile n.1 per Monfalcone sulla SS14 a Sistiana (Duino-Aurisina) fino alla località Sales (Sgonico) facente parte della ciclovia di interesse regionale FVG 2. Il tracciato individuato rappresenta l’aggiornamento e definizione attuale della FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant’Elia) che si discosta in questa tratta da quello definito (ad una minor scala di dettaglio) nella tavola approvata del progetto della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR - delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 - allegato A). Il percorso individuato si sviluppa su strade di livello locale a basso traffico fino a Prepotto dove si innesta sulla SP 6 di Comeno fino a Sales. Si ritiene si debba migliorare la segnaletica di riconoscimento della ciclabile e dell’intero itinerario, mettendo in atto lungo la SP 6, visto l’obbligo derivante dalla larghezza della sezione stradale di utilizzare promiscuamente la carreggiata, misure atte a moderare la velocità.</p>	<p><b>Elab.11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Carso – Tratta 2.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>Tratta dalla biforcazione della Ciclabile n.1 per Monfalcone sulla SS14 a Sistiana (Duino-Aurisina) fino alla località Sales (Sgonico) facente parte della ciclovia di interesse regionale FVG 2. Il tracciato individuato rappresenta l’aggiornamento e definizione attuale della FVG 2 con progetto definitivo-esecutivo approvato (Ciclabile da Canale Moschenizza a Draga Sant’Elia) che si discosta in questa tratta da quello definito (ad una minor scala di dettaglio) nella tavola approvata del progetto della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR - delibera n. 2614 del 29 dicembre 2015 - allegato A). Il percorso individuato si sviluppa su strade di livello locale a basso traffico fino a Prepotto dove si innesta sulla SP 6 di Comeno fino a Sales. Si ritiene si debba migliorare la segnaletica di riconoscimento della ciclabile e dell’intero itinerario, mettendo in atto lungo la SP 6, visto l’obbligo derivante dalla larghezza della sezione stradale di utilizzare promiscuamente la carreggiata, misure atte a moderare la velocità. <b>La stazione di Visogliano deve essere valorizzata quale punto intermodale.</b></p>

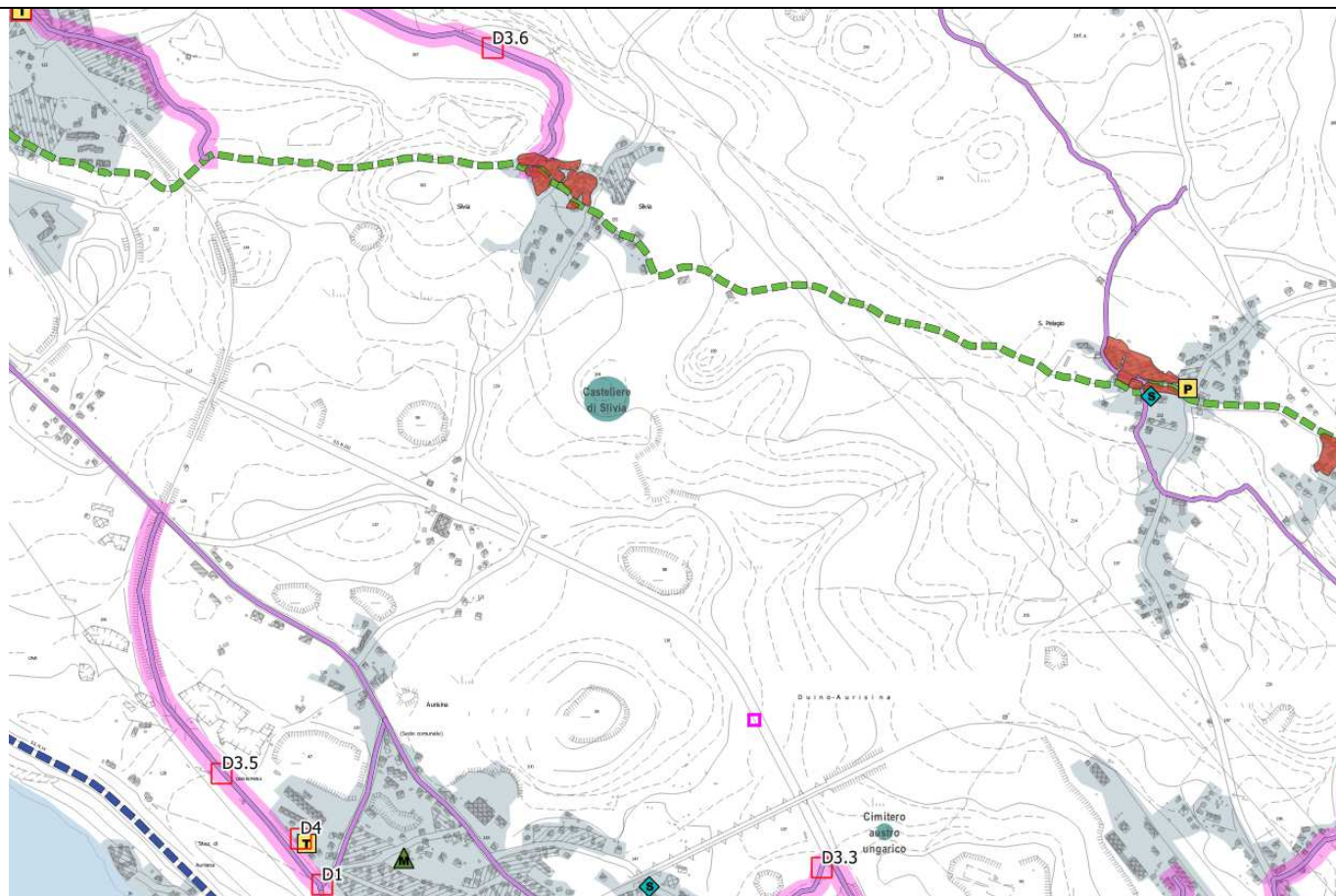


ALLEGATO D6

Stato di fatto



Modifiche evidenziate





# FIAB TRIESTE ULISSE – F

ENTE	SIGLA	NOTE
FIAB Trieste Ulisse	F	Parere espresso con lettera dd. 31/07/2019 a firma Luca Mastropasqua – Presidente FIAB Trieste Ulisse, Federico Zadnich responsabile Mobilità Urbana FIAB Trieste Ulisse, Jacopo Rothenaisler – referente sezione di Muggia di FIAB Trieste Ulisse, con un allegato che presenta le proposte di modifica all'Elaborato 10 - Relazione tecnico-illustrativa.
Contributo molto articolato nel metodo e nel merito.		

SIGLA	TEMA E/O ELABORATO BICIPLAN	SINTESI PARERE PER PUNTI	VALUTAZIONE TECNICA E PROPOSTA DI MODIFICA ELABORATI
F1	Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa	Punto A del documento FIAB Si fanno considerazioni di carattere generale che, anche se non rivestono carattere esplicito di osservazioni, possono essere sintetizzate e accolte ad integrazione della Relazione tecnico-illustrativa Biciplan UTI.	Osservazione accolta.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F1:</b> la segnalazione verrà sinteticamente riportata nell'Elaborato 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa ad integrazione del Cap.2 "Riferimenti normativi"
F2	Elab. 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante	Punto B del documento FIAB. Integrazione all'introduzione generale: "Le ciclovie che compongono la Rete Ciclabile Portante devono: - consentire una buona velocità commerciale (15-18 km/h) ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (> 3 km), - avere tipologie uniformi il più possibile, - itinerari continui, omogenei e quindi più riconoscibili, attrattivi, di immediato utilizzo, con poche tipologie realizzative, - essere caratterizzate da una ragionevole economicità nei costi di realizzazione e di manutenzione"	Osservazione accolta.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F2:</b> la segnalazione verrà riportata nell'Elaborato 11 – Quaderno della rete ciclabile portante, nella parte introduttiva prima delle Schede.
F3	Elab.11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante - Ciclabile Costiera - n.3	Punto B del documento FIAB. Si segnalano alcune possibili implementazioni della Rete Ciclabile di Primo Livello e di Secondo Livello, come segue:	<b>MODIFICHE IN ALLEGATO F3</b>
		tratta 3.2: aggiungere tra le "indicazioni progettuali e note della tratta 3.2" la necessità di <i>progettare questo asse portante in modo da garantire continuità al percorso in entrambi i sensi di marcia (ora monodirezionale e fortemente frammentato)</i>	Osservazione accolta. La modifica verrà riportata nell'Elaborato 11 – Quaderno della rete ciclabile portante, Ciclabile Costiera n.3, nella parte riguardante la tratta 3.2.
		tratta 3.3a: integrare con le Linee di indirizzo comunali per Porto Vecchio	Osservazione accolta. La modifica in corsivo verrà riportata nell'Elaborato 11 – Quaderno della rete ciclabile portante, Ciclabile Costiera n.3, nella parte riguardante la tratta 3.3a.
F4	Elab.11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante - Ciclabile Urbana di Trieste - n.4	Punto B del documento FIAB. Si segnalano alcune possibili implementazioni della Rete Ciclabile di Primo Livello e di Secondo Livello, con l'aggiunta di 4 ulteriori assi:	\
		<b>F4.1:</b> (nuova) tratta 4.2: aggiungere asse attraversamento p.zza Libertà/via Carducci/v.Ir D'Annunzio/p.zza Foraggi, già individuato nella Tav.2 come Eurovelo 9	Osservazione accolta. L'asse di attraversamento citato nella segnalazione è particolarmente utilizzato e strategico, di conseguenza si provvederà ad inserirlo nella Rete Ciclabile Portante ed a toglierlo dalla Rete Ciclabile di II Livello.

			<b>MODIFICA IN ALLEGATO F4.1:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 5 – Rete Ciclabile Portante e su tutti gli elaborati interessati.
		<b>F4.2:</b> (nuova) tratta 4.3: aggiungere collegamento tra via D'Alviano a via Flavia attraverso via Svevo e via Baiamonti come percorso diretto verso la Parenzana	Osservazione parzialmente accolta. L'assenza di un collegamento diretto tra la Ciclabile Urbana di Trieste e la Trieste-Muggia-San Bartolomeo viene risolta attraverso questo tratto segnalato che viene però inserito, per caratteristiche funzionali e strategiche, nella Rete Ciclabile di II Livello.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F4.2:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 9 – RECIU e su tutti gli elaborati interessati.
		<b>F4.3:</b> (nuove) tratte 4.4 e 4.5: aggiungere il "Pi greco della mobilità ciclabile" di cui al PGTU 2013: <i>"Pi-greco della mobilità ciclabile, costituito da un asse costiero (viale Miramare-Stazione-Rive-Campi Elisi) e da due assi trasversali che penetrano nelle due valli principali della città più densamente abitate e pianeggianti (via Giulia-San Giovanni e viale D'Annunzio – viale Ippodromo – via Cumano)"</i> .	Osservazione parzialmente accolta. A parte le Rive confermate come asse Portante di I livello, gli altri due rami del Pi Greco sono più consoni appartenere alla Rete Ciclabile di II Livello perché non proseguono oltre le località vallive citate.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F4.3:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 9 – RECIU e su tutti gli elaborati interessati.
<b>F5</b>	Elab. 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante - Ciclabile TS-Muggia-S.Bartolomeo - n.6	Punto B del documento FIAB. Si segnalano alcune possibili implementazioni della Rete Ciclabile di Primo Livello e di Secondo Livello:	\
		tratta 6.1: "Indicazioni progettuali e note", sostituire testo con altro proposto, in parte uguale, si propone anche stralcio della tratta da A a B perché non fattibile	Osservazione accolta. Allo stato attuale la previsione precedentemente inserita appare superata da una successiva proposta progettuale che si riporta nell'Elaborato 9 e 11.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F5.1:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 9 – RECIU e su tutti gli elaborati specifici interessati.
		tratta 6.2: "Indicazioni progettuali e note", sostituire testo con altro proposto, in parte uguale	Osservazione accolta.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F5.2</b>
<b>F6</b>	Elab. 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante - Ciclabile Parenzana - n.7	Punto B del documento FIAB. proposte di tracciato alternativo parallelo al Rio Osopo lungo la SP15.	Osservazione parzialmente accolta. Si inserisce quanto segnalato come Rete Ciclabile di II Livello, dato che sul lato destro dell'Osopo esiste già un percorso bidirezionale in sede propria. Si stralcia 7.2. Si veda l'osservazione M3.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F6:</b> tale previsione verrà implementata in particolare nell'Elaborato 9 – RECIU e su tutti gli elaborati specifici interessati.
<b>F7</b>	Elab. 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante	Punto B del documento FIAB. Si propone la riclassificazione di un tratto urbano in Rete Ciclabile di I Livello (Ciclabile urbana Muggia, n.8).	Osservazione non accolta. Viene già considerata infatti come appartenente alla Rete Ciclabile di II Livello. Il tracciato inoltre non appare avere caratteristiche paragonabili e omogenee con le altre tratte della rete portante in quanto sul tratto finale verso il confine si riscontra una criticità riguardo alla pendenza che potrebbe inficiarne l'effettiva fruizione e la funzione di "direttrice principale", mentre il tratto ad anello presenta piuttosto le caratteristiche di un percorso urbano di distribuzione.  <b>NESSUNA MODIFICA.</b>

<b>F8</b>	Elab. 02 - Ciclovie di interesse transnazionale e nazionale	Punto C del documento FIAB. Richiesta correzioni riguardanti le ciclovie: EuroVelo 8, erroneamente fatta passare per il Carso Adriatica Bicalia 6, erroneamente fatta passare per il Carso Pedemontana alpina Bicalia 12, manca. con note esplicative	Osservazione parzialmente accolta. Il tracciato dell'Adriatica BI6 verrà corretto e fatto passare per la Costiera, verrà inserita la Pedemontana Alpina BI12. Eurovelo 8 è fatta passare per il Carso in coerenza con quanto emerso dall'incontro con la Regione FVG e la Responsabile Centro Coordinamento EuroVelo in Italia dott.ssa Cortesi.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F8:</b> tali previsioni verranno implementate in particolare nell'Elaborato 2 – Ciclovie di interesse transnazionale e nazionale.
<b>F9</b>	Elab. 03 - Ciclovie di interesse regionale	Punto D del documento FIAB. Rilevati errori e refusi su: ciclovie FVG2 da Valmaura a Aquilinia non ha sede propria (no colore blu) ciclovie da C. Marzio a via Lorenzetti ha sede propria (no colore giallo)	Osservazione accolta.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F9:</b> l'osservazione verrà implementata nell'Elab. 3 – Ciclovie di interesse regionale di cui si riporta un estratto esemplificativo.
<b>F10</b>	Elab. 04 - Ciclovie di interesse UTI	Punto E del documento FIAB. Manca l'itinerario del progetto "Ciclabile del Carso"	L'itinerario è già riportato nel successivo Elaborato 5.  <b>NESSUNA MODIFICA.</b>
<b>F11</b>	Elab. 05 - Rete Ciclabile Portante	Punto F del documento FIAB. vengono ripetute le richieste di nuove tratte 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 - vedi sopra F4 manca itinerario EV9 evidenziato in Tav.02 evidenziare come FVG2 anche EV8, EV9, BI6, BI12, BI20	Osservazione parzialmente accolta. Si rimanda ai punti precedentemente esposti. Viene inoltre tolta l'evidenziazione di FVG2 per maggiore chiarezza di lettura della tavola.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F11:</b> l'indicazione verrà implementata nell'Elab. 5 – Rete Ciclabile Portante togliendo l'evidenziazione di FVG2.
<b>F12</b>	Elab. 06 - Tipologia e relazione con la rete stradale	Punto G del documento FIAB. vengono ripetute le richieste di nuove tratte 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 - vedi sopra F4 manca itinerario EV9 evidenziato in Tav.02	Osservazione parzialmente accolta. Si rimanda ai punti precedentemente esposti.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F12:</b> l'indicazione verrà implementata nell'Elab. 6 – Tipologia e relazione con la rete stradale.
<b>F13</b>	Elab. 07 - Incidentalità	Punto H del documento FIAB. vengono ripetute le richieste di nuove tratte 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 - vedi sopra F4 manca itinerario EV9 evidenziato in Tav.02	Osservazione parzialmente accolta. Si rimanda ai punti precedentemente esposti.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F13:</b> l'indicazione verrà implementata nell'Elab. 7 – Incidentalità.
<b>F14</b>	Elab. 08 - Attrattori	Punto I del documento FIAB. -segnalati soprattutto gli attrattori cicloturistici, mentre mancano altri attrattori quotidiani, quali i centri commerciali, le sedi di grandi aziende, le zone industriali/artigianali (v. LR8/2018) -mancano anche attrattori stagionali estivi (Barcola, bagni al Molo Fratelli Bandiera, litorale Muggia, costiera fino a Sistiana)	Osservazione accolta. In un'ottica di un Biciplan intercomunale si è cercato di individuare quegli attrattori che fossero maggiormente significativi, utilizzando le categorie istruzione, uffici pubblici, sanità e intermodalità quale strumento per raggrupparli, con l'obiettivo di individuare a larga scala le principali relazioni tra luoghi. Inoltre sono stati individuati i sistemi "turistici", nei quali vengono implementati in particolare gli attrattori stagionali estivi citati nella segnalazione.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO F14:</b> tali segnalazioni verranno implementate in particolare nell'Elaborato 8 – Attrattori con un estratto esemplificativo.

<b>F15</b>	Elab. 09 - RECIU	<p>Punto J del documento FIAB</p> <p>Segnalare come di progetto e non come esistenti i tratti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ciclabile Barcola dal bivio di Miramare alla Pineta</li> <li>-Le Rive dalla stazione dei treni a tutta via Giulio Cesare</li> <li>-Muggia da molo T a punta Sottile</li> </ul>	<p>Osservazione accolta.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO F15:</b> tali modifiche verranno implementate in particolare nell'Elaborato 9 – RECIU, di cui si riporta un estratto esemplificativo.</p>
<b>F16</b>	Elab. 10 - Relazione tecnico-illustrativa	<p>Punto K del documento FIAB</p> <p>note e correzioni direttamente evidenziate da Fiab nel Doc.2 sul testo originario dell'Elab. 10</p> <p><i>"La relazione tecnica del Biciplan UTI, se da un lato coglie le criticità politiche, tecniche e amministrative che devono essere superate, dall'altro non sfrutta appieno la forza di questa rivoluzionaria (per noi) filosofia normativa sull'uso della bicicletta. Così impostato il Biciplan risulta monco: fotografa l'esistente, elenca le difficoltà ma quasi sempre, di fronte alle criticità, si accontenta di riportare l'indirizzo attuale degli amministratori (fermi al quadro normativo precedente e come sempre timorosi), o sceglie di rimandare ad altra sede, ad un'altra scala e ad un altro tempo le proposte. FIAB ritiene che, a fronte della nuova legislazione e a maggior ragione in sede di prima applicazione, non debba essere sprecata l'occasione per:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. tracciare una completa Rete Portante così come delineata dalla L.R. 8/2018 e dalle linee guida del Decreto FVG 2950;</i></li> <li><i>2. indicare le fasi di applicazione e realizzazione della Rete Portante.</i></li> </ol> <p><i>Inoltre, con la fotografia dell'esistente questo Biciplan compie una ulteriore scelta: la trasformazione della rete esistente in Rete Portante. Per FIAB questa scelta non è condivisibile per le ragioni ampiamente illustrate nella prima parte di queste osservazioni."</i></p>	<p>Si evidenzia come questo Biciplan che ricomprende l'intero territorio dell'ex Provincia di Trieste sia configurabile come strumento di area vasta. E' evidente che proprio per la sua natura di "strumento di programmazione di area vasta" il Biciplan dell'UTI (come qualsiasi strumento di programmazione strutturato a scala superiore) debba demandare approfondimenti e scelte di dettaglio alla strumentazione di livello Comunale, non perdendo però di vista l'obiettivo principale che a questa scala deve assumere: <b>quello di definire una visione strutturale d'insieme condivisa da tutti i Comuni; la definizione di una Rete Ciclabile Portante e di una Rete di Secondo Livello è una scelta che va proprio in questa direzione.</b></p> <p>I Comuni, inoltre, hanno contribuito attivamente al disegno complessivo del Biciplan facendo pervenire anche in questa fase osservazioni costruttive e ben delineate che hanno visto il coinvolgimento attivo degli Uffici, delle Commissioni tecniche e degli Amministratori politici.</p> <p><b>NESSUNA MODIFICA</b></p>
<b>F17</b>	Aree attrezzate per la sosta biciclette	<p>Punto L del documento FIAB</p> <p>manca il relativo elaborato, previsto dall'art.8 della LR8/18</p>	<p>Si evidenzia che l'Elaborato 9 – RECIU riporta le aree attrezzate per la sosta biciclette esistenti e di progetto più significative e strategiche a livello di UTI, vale a dire i parcheggi intermodali e le stazioni bike sharing.</p> <p><b>NESSUNA MODIFICA</b></p>
<b>F18</b>	Punti monitoraggio flussi ciclistici	<p>Punto M del documento FIAB</p> <p>manca il relativo elaborato, previsto dall'art.8 della LR8/18</p>	<p>Osservazione accolta.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO F18:</b> Viene integrato l'Elab. 10 Relazione tecnico-illustrativo indicando i punti di monitoraggio.</p>

# ALLEGATI

*con modifiche evidenziate in seguito alla valutazione  
tecnica del parere pervenuto da FIAB Trieste Ulisse*



ALLEGATO F1	
Stato di fatto	Modifiche
<p><b>Elab. 10 – Relazione tecnico-illustrativa</b></p> <p>(...)</p> <p><b>2. RIFERIMENTI NORMATIVI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Legge 2/2018: il 02/02/2018 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la legge 2/2018 per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, incentivando l'uso della bicicletta per il trasporto quotidiano e per le attività turistiche e ricreative.</li> <li>Legge Regionale 8/2018 Friuli Venezia Giulia: tale legge persegue la promozione della mobilità ciclistica diffusa, sia attraverso l'incremento dei flussi cicloturistici che interessano il territorio regionale, sia attraverso interventi ed azioni volte a riqualificare e implementare le infrastrutture ed i servizi di collegamento esistenti. In particolare: <ul style="list-style-type: none"> <li>All'art. 4 si parla di RECIR (Rete delle ciclovie di interesse regionale);</li> <li>All'art. 5 si parla di RECIU (Rete ciclabile dell'UTI);</li> <li>All'art. 6 si parla di RECIC (Rete ciclabile comunale);</li> <li>All'art. 7 si parla di PREMOCI (Piano regionale della mobilità ciclistica);</li> <li>All'art. 8 si parla di BICIPLAN UTI, prevedendo per le UTI la predisposizione del Piano per la mobilità ciclistica dell'Unione territoriale intercomunale – Biciplan UTI, che organizza e integra le previsioni degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale disponibili.</li> <li>All'art.9 si parla di BICIPLAN COMUNALE.</li> </ul> </li> <li>Decreto Legislativo 285/1992 "Nuovo codice della strada".</li> <li>Regione FVG, "Linee guida per la redazione dei Biciplan", 2019</li> </ul> <p>(...)</p>	<p><b>Elab. 10 – Relazione tecnico-illustrativa</b></p> <p>(...)</p> <p><b>2. RIFERIMENTI NORMATIVI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Legge 2/2018 (G.U. del 02/02/2018) per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. <del>incentivando l'uso della bicicletta per il trasporto quotidiano e per le attività turistiche e ricreative.</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>art.1: Le finalità della legge sono quelle di <i>"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"</i>.</b></li> </ul> </li> <li>Legge Regionale 8/2018 Friuli Venezia Giulia: la legge persegue la promozione della mobilità ciclistica diffusa, sia attraverso l'incremento dei flussi cicloturistici che interessano il territorio regionale, sia attraverso interventi ed azioni volte a riqualificare e implementare le infrastrutture ed i servizi di collegamento esistenti. <del>In particolare:</del> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>art.2 c.1: <i>"La Regione persegue l'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia 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 spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio."</i></b></li> </ul> </li> </ul> <p><b>Al Capo II la LR organizza il Sistema delle reti ciclabili e precisamente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>all'art. 4: si parla di RECIR (Rete delle ciclovie di interesse regionale);</li> <li>all'art. 5 si parla di RECIU (Rete ciclabile dell'UTI);</li> <li>all'art. 6 si parla di RECIC (Rete ciclabile comunale);</li> <li>all'art. 7 si parla di PREMOCI (Piano regionale della mobilità ciclistica);</li> <li>all'art. 8 si parla di BICIPLAN UTI, prevedendo per le UTI la predisposizione del Piano per la mobilità ciclistica dell'Unione territoriale intercomunale - Biciplan UTI, che organizza e integra le previsioni degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale disponibili.</li> <li>all'art.9 si parla di BICIPLAN Comunale.</li> </ul>

- Decreto Legislativo 285/1992 “Nuovo codice della strada”.
- Regione FVG, “Biciplan - Linee guida” - 2019, **pagg.289**, di cui si riportano in sintesi alcuni cenni:
  - **Cap.3 “Progettare il Biciplan: non solo piste ciclabili”:** si ribadisce la necessità di azioni sinergiche agendo parallelamente su due fronti: la realizzazione di percorsi formali dedicati alle biciclette lungo gli assi urbani più significativi e la moderazione del traffico nei quartieri e nei contesti locali.
  - **Cap.3.1:** tratta delle corsie ciclabili in carreggiata piuttosto che separate da essa, in ambito urbano;
  - **Cap.4:** riprende il tema precedente ribadendo che occorre *“riportare la bicicletta, in particolare quando destinata ad un uso ‘utilitario’ e veloce, sulla strada, mantenendo ove necessario l’uso promiscuo degli spazi pedonali per le eventuali esigenze di maggior protezione delle categorie più deboli e lente di ciclisti: gli anziani, i bambini ecc.”*
  - **Cap.4.1:** si riprende il concetto sopra esposto e cioè che occorre *“comprendere una serie di interventi atti a controllare e/o ridurre le velocità degli autoveicoli, a dare continuità ai percorsi, a proteggere gli attraversamenti trasversali e a evidenziare l’ingresso alle zone residenziali, come previsto dalla L.2/2018”*
  - **Cap.6.3 “Il progetto della rete portante: le ciclovie”:** *“Gli itinerari della rete portante (le ciclovie) devono quindi essere caratterizzati da standard geometrici e funzionali relativamente elevati, in modo da consentire una buona velocità commerciale (15-18 km/h) ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (> 3 km).  
È inoltre fondamentale rendere il più possibile uniformi tipologie e modalità realizzative degli itinerari. Un itinerario omogeneo per tutto il tracciato sarà infatti più riconoscibile, attrattivo e di immediato utilizzo. Questo significa, in concreto, ridurre il numero delle tipologie realizzative rispetto a quelle oggi adottate.  
Da ultimo, gli interventi devono anche rispettare una ragionevole economicità nei costi di realizzazione e di manutenzione, così da garantire una più elevata redditività degli investimenti.”*

(...)



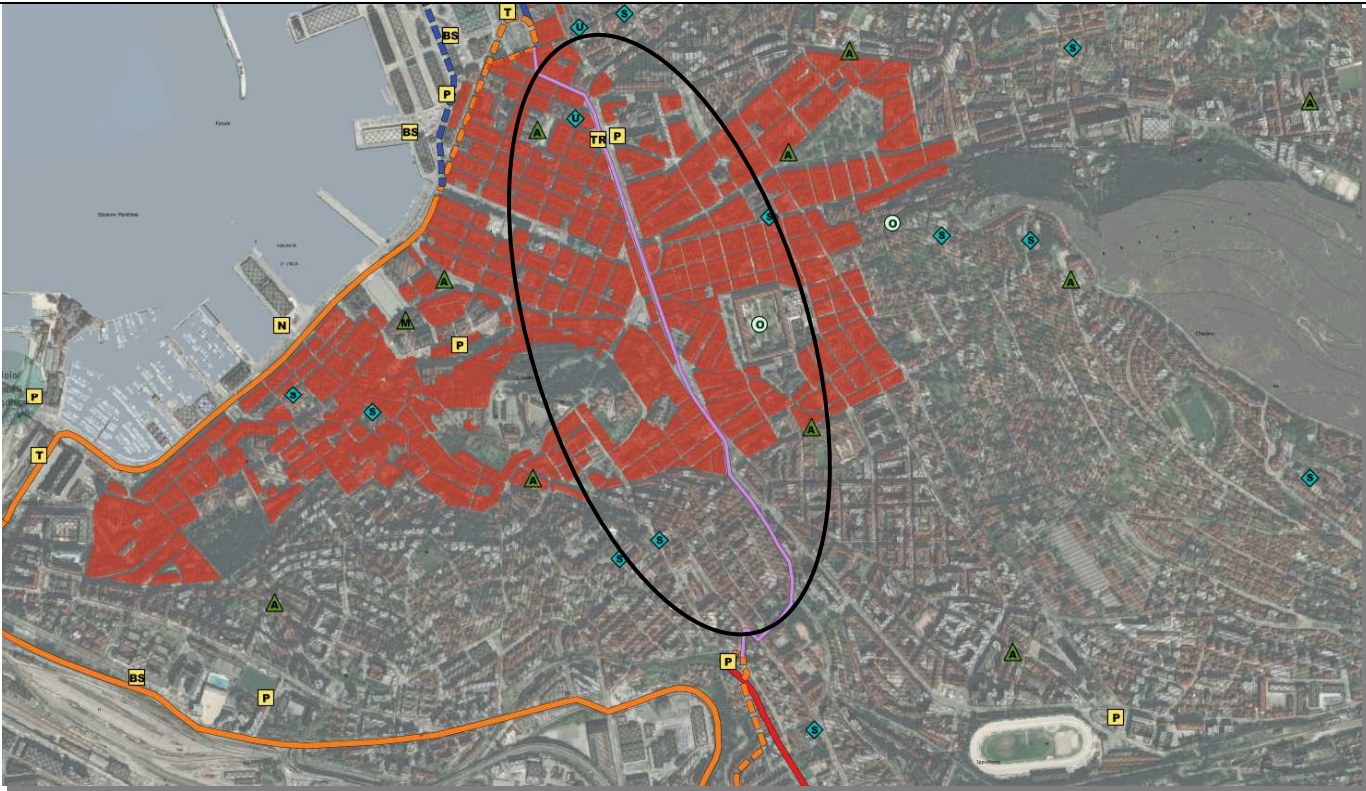
ALLEGATO F2	
Stato di fatto	Modifiche
<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante</b></p> <p>Il presente Quaderno si compone di schede di maggior dettaglio che si occupano di descrivere la <b>Rete Ciclabile Portante individuata</b> nel Biciplan UTI strutturata in 7 itinerari ciclabili:</p> <p>(...)</p>	<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante</b></p> <p>In premessa è opportuno ricordare che, in linea di principio ed ai sensi delle Linee Guida regionali, le ciclovie che compongono la Rete Ciclabile Portante devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- consentire una buona velocità commerciale (15-18 km/h) ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (&gt; 3 km),</li> <li>- avere tipologie uniformi il più possibile, itinerari continui, omogenei e quindi più riconoscibili, attrattivi, di immediato utilizzo, con poche tipologie realizzative,</li> <li>- essere caratterizzate da una ragionevole economicità nei costi di realizzazione e di manutenzione.</li> </ul> <p>Il presente Quaderno si compone di schede di maggior dettaglio che si occupano di descrivere la <b>Rete Ciclabile Portante individuata</b> nel Biciplan UTI strutturata in 7 itinerari ciclabili:</p> <p>(...)</p>

ALLEGATO F3	
Stato di fatto	Modifiche
<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.2</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b>  Ripensamento, riprogettazione e adeguamento della ciclabile esistente (in sede promiscua con marciapiede pedonale) sul lato nord di Viale Miramare di difficile percorribilità a causa di un’inadeguata larghezza, conflitto di percorrenza elevato con i pedoni, numerosi restringimenti, interruzioni e occupazione da parte di auto e mezzi degli accessi nei mesi più affollati.  Alcuni tratti importanti sono mancanti, ad esempio all’altezza della Pineta di Barcola, ove si sono registrati incidenti sull’intersezione di accesso e di uscita al parcheggio di Piazzale 11 Settembre 2001.</p>	<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.2</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b>  Ripensamento, riprogettazione e adeguamento della ciclabile esistente (in sede promiscua con marciapiede pedonale) sul lato nord di Viale Miramare di difficile percorribilità a causa di un’inadeguata larghezza, conflitto di percorrenza elevato con i pedoni, numerosi restringimenti, interruzioni e occupazione da parte di auto e mezzi degli accessi nei mesi più affollati.  Alcuni tratti importanti sono mancanti, ad esempio all’altezza della Pineta di Barcola, ove si sono registrati incidenti sull’intersezione di accesso e di uscita al parcheggio di Piazzale 11 Settembre 2001.  <b>Vi è quindi necessità di progettare questo asse portante in modo da garantire continuità al percorso in entrambi i sensi di marcia (ora monodirezionale e fortemente frammentato).</b></p>
<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.3a</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b>  Soluzione alternativa prioritaria 3.3a per il collegamento dall’incrocio sulla strada costiera di Barcola con via del Boveto fino alla Stazione centrale.  Si ritiene si possa utilizzare la viabilità interna a Porto Vecchio individuando un percorso riconoscibile e protetto nella prima parte (Park Bovedo) e utilizzare la viabilità esistente all’interno di Porto Vecchio nella seconda parte fino a congiungersi con la Ciclabile n.4 Urbana di Trieste lungo le rive. Si ipotizza un’unica corsia ciclabile bidirezionale su asfalto, maggiormente evidenziata (colore rosso) nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare (es. incroci, parcheggi, ecc).</p>	<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Costiera – Tratta 3.3a</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b>  Soluzione alternativa prioritaria 3.3a per il collegamento dall’incrocio sulla strada costiera di Barcola con via del Boveto fino alla Stazione centrale.  Si ritiene si possa utilizzare la viabilità interna a Porto Vecchio individuando un percorso riconoscibile e protetto nella prima parte (Park Bovedo) e utilizzare la viabilità esistente all’interno di Porto Vecchio nella seconda parte fino a congiungersi con la Ciclabile n.4 Urbana di Trieste lungo le rive. Si ipotizza un’unica corsia ciclabile bidirezionale su asfalto, maggiormente evidenziata (colore rosso) nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare (es. incroci, parcheggi, ecc).  <b>Nelle “linee di indirizzo della pianificazione urbanistica del Porto Vecchio” approvate il 28/1/2019 dal Consiglio comunale di Trieste sono state previste due corsie ciclabili monodirezionali che attraversano tutta l’area da piazza Libertà a via Boveto.</b></p>

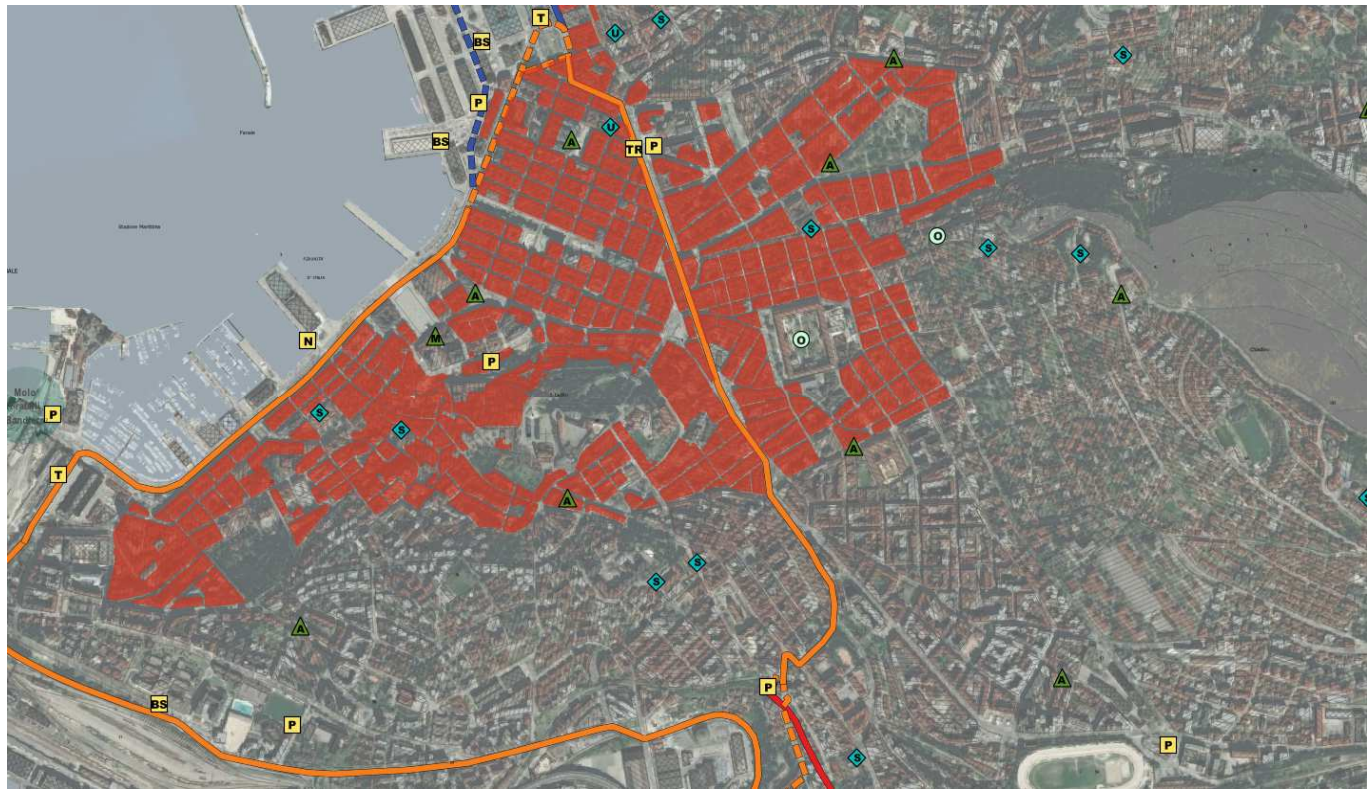


ALLEGATO F4.1

Stato di fatto



Modifiche





ALLEGATO F4.2

Stato di fatto



Modifiche



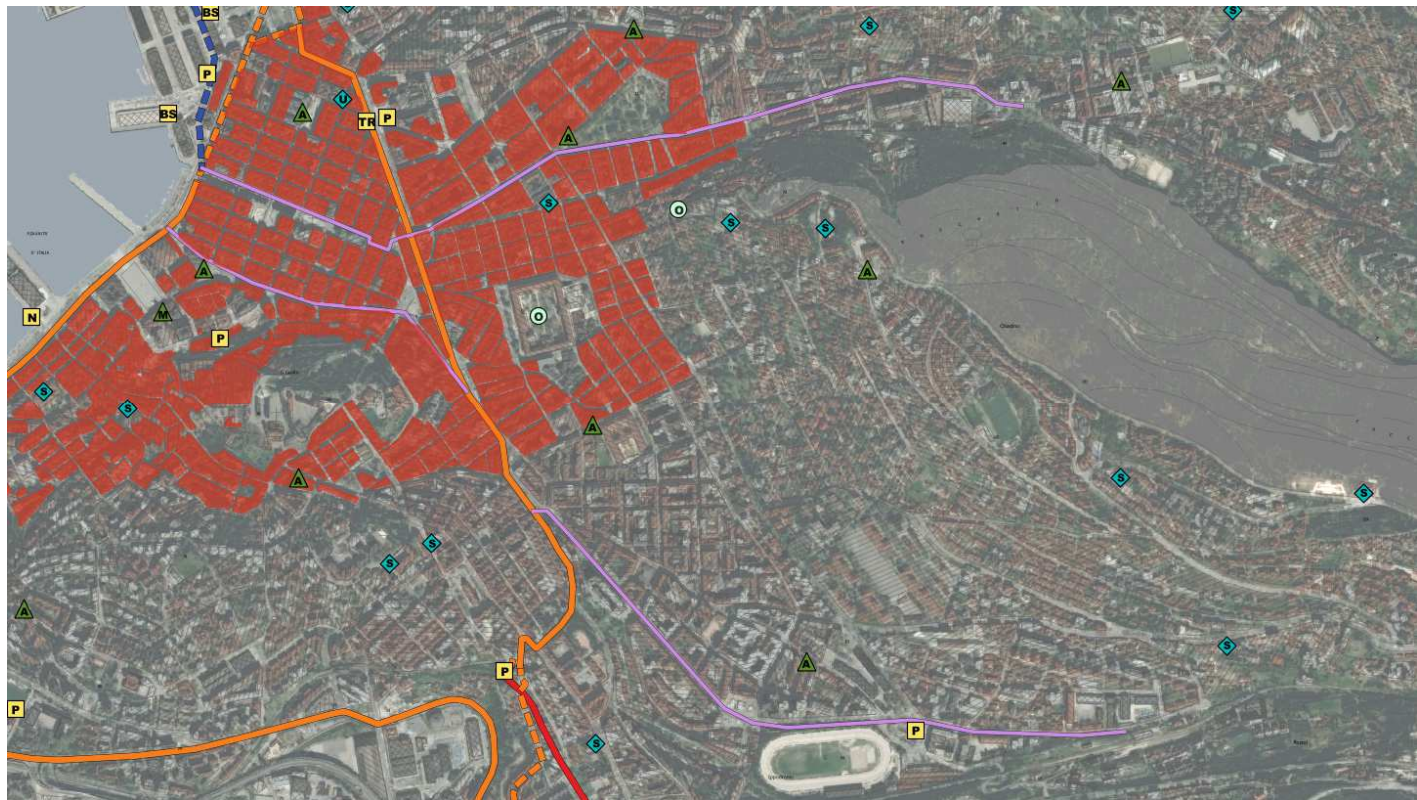


ALLEGATO F4.3

Stato di fatto

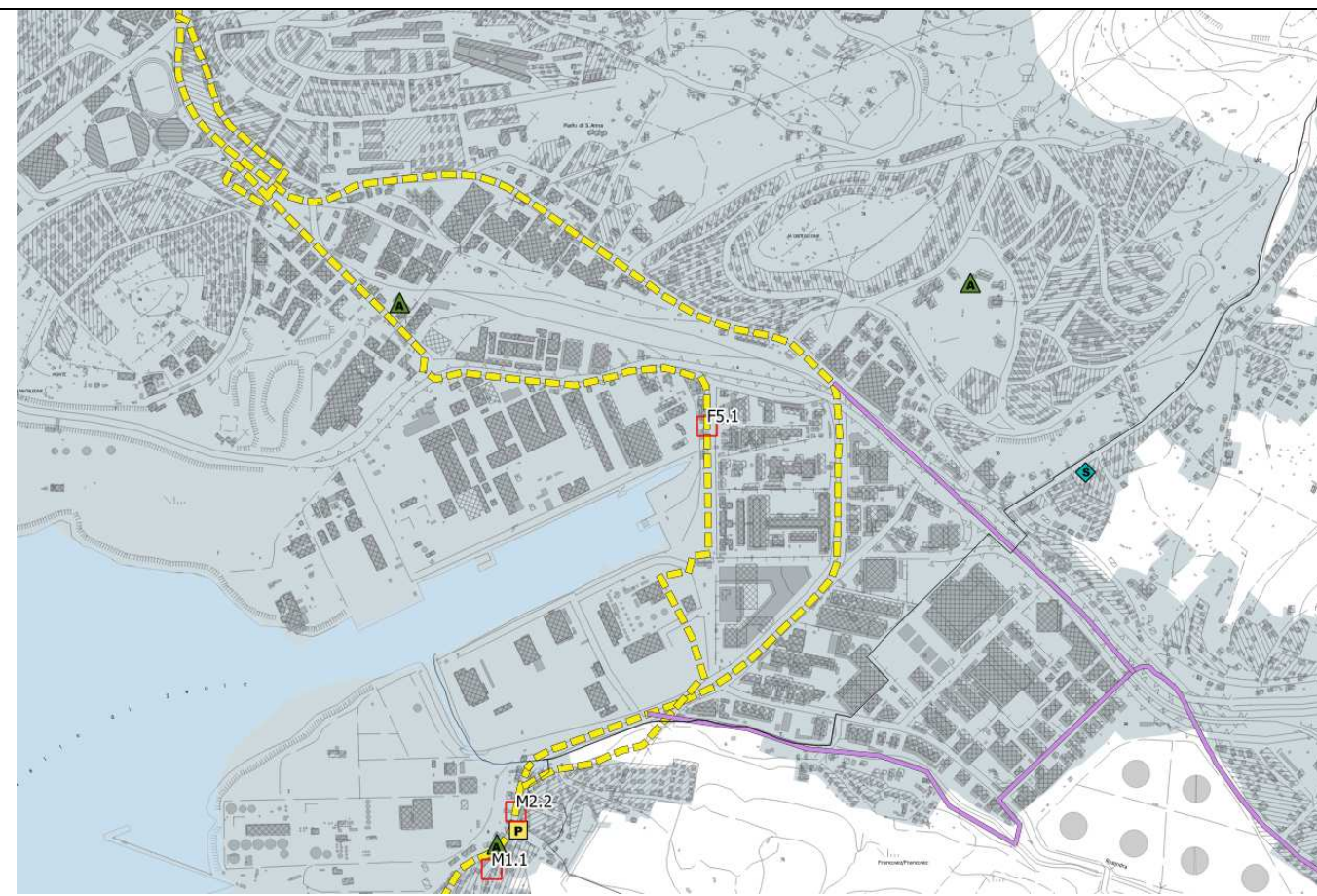
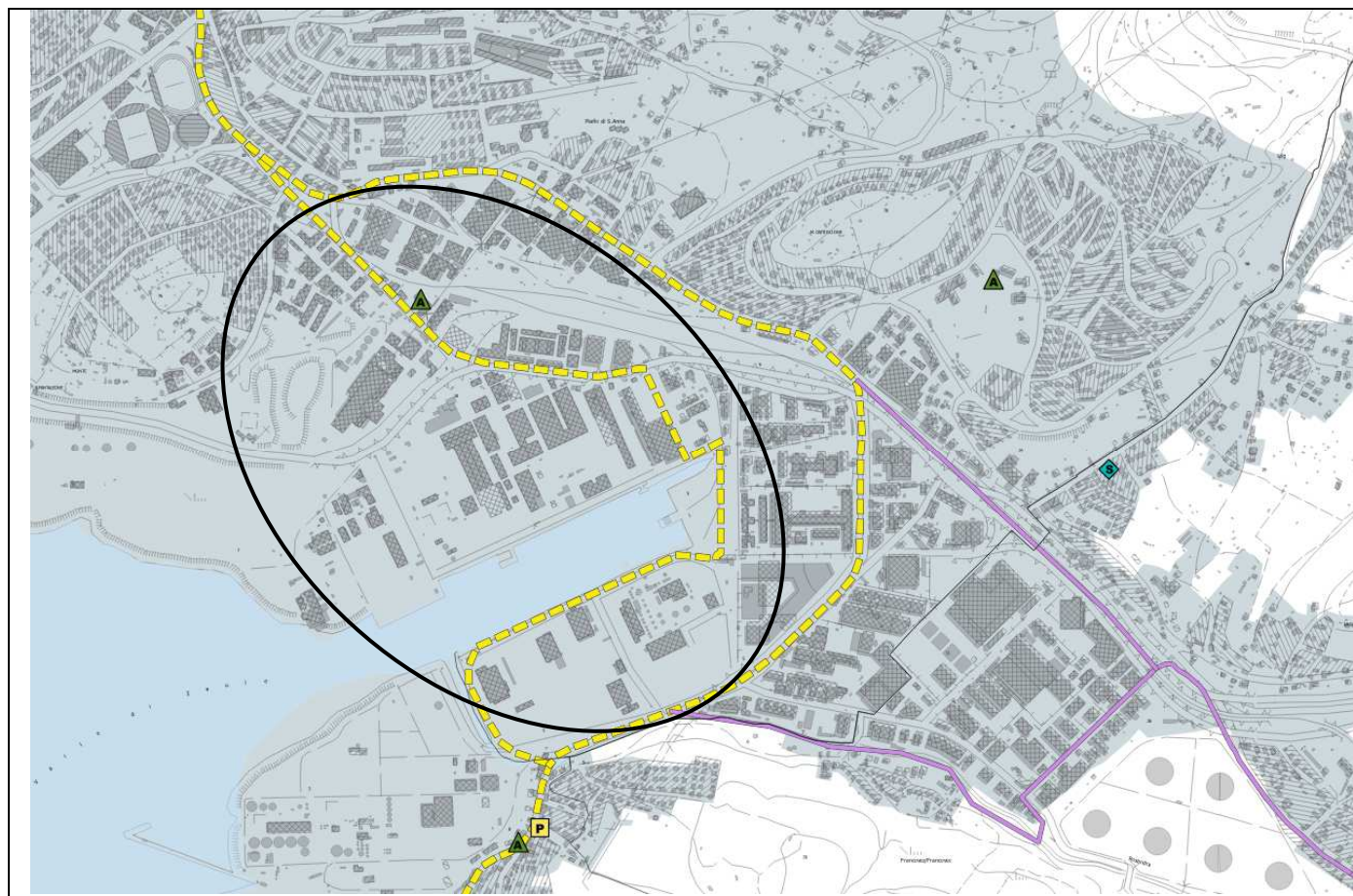


Modifiche





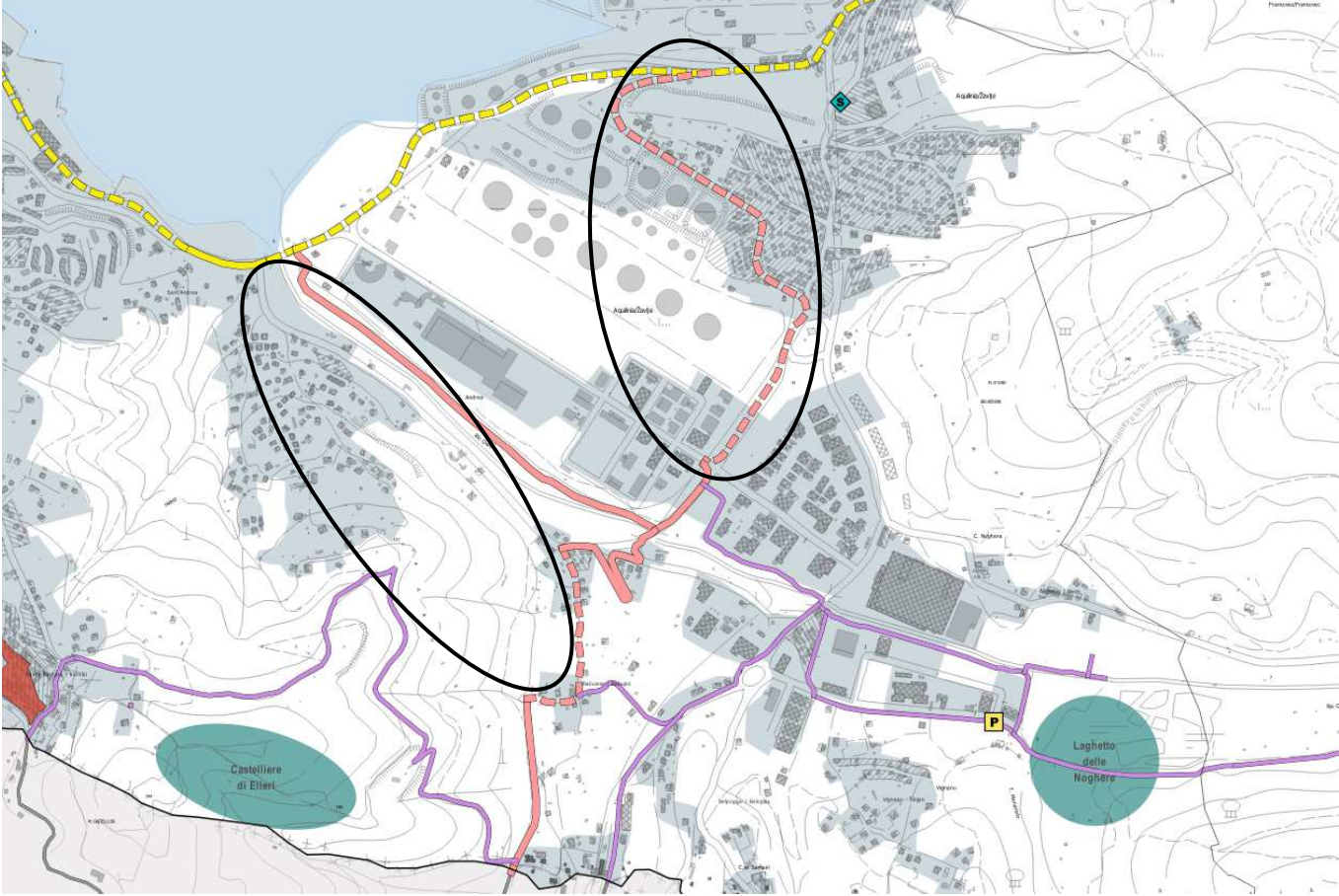
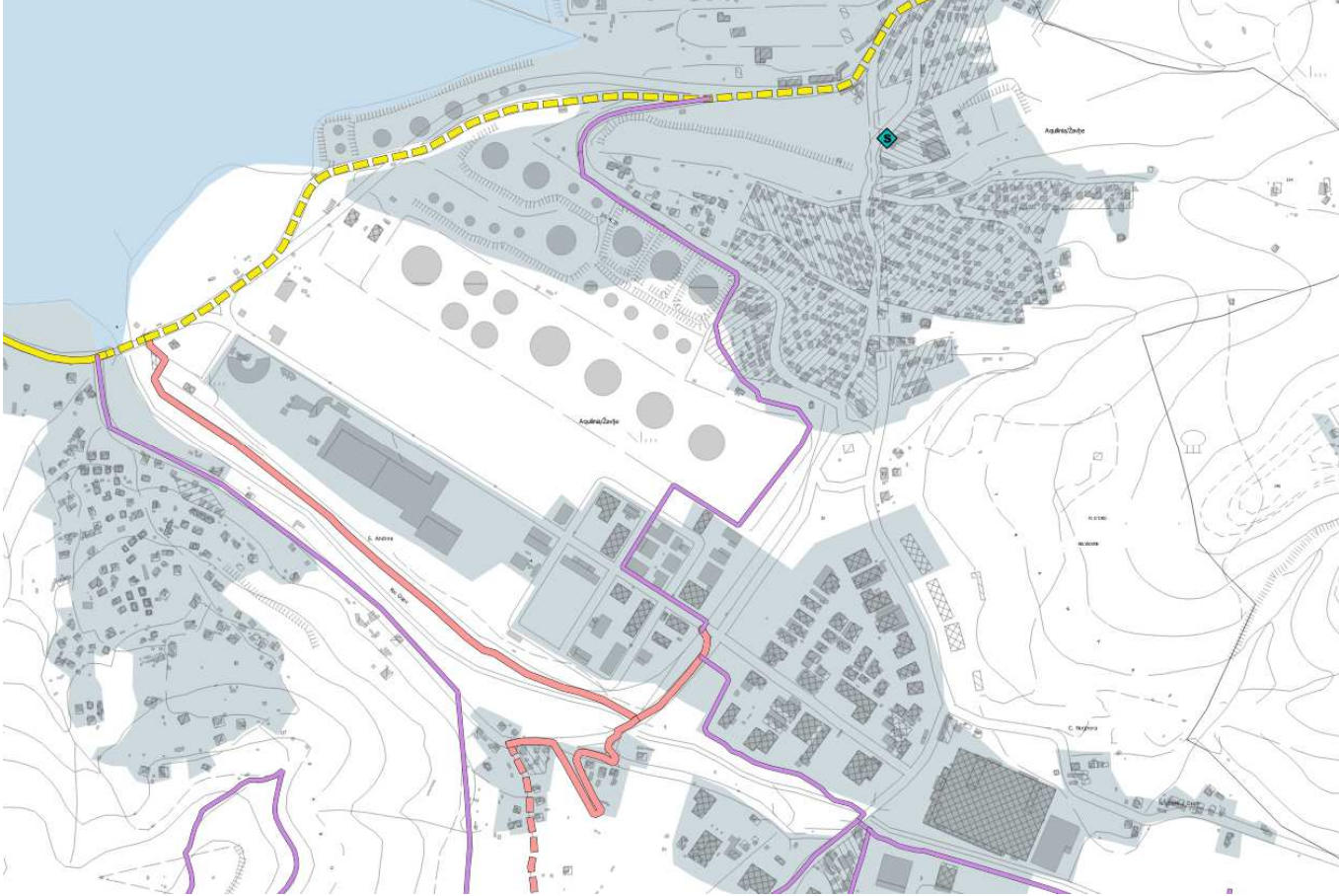
ALLEGATO F5.1	
Stato di fatto	Modifiche
<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Trieste - Muggia - S. Bartolomeo – Tratta 6.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>La tratta in oggetto fa parte del percorso ciclabile regionale FVG 2</p> <p>Appare prioritario nel tratto iniziale a nord, individuare un collegamento con la Ciclabile Cottur utilizzando varchi esistenti a nord di Via Costalunga.</p> <p>Si ipotizza di riuscire a realizzare una pista ciclabile in sede separata bidirezionale almeno nella parte finale di Via Flavia ove si riscontrano le maggiori criticità presso l’abitato di Aquilinia</p> <p>Un percorso (da A a B di 7 741 passando per il canale navigabile per 3 281 m) è ipotizzabile come alternativa al passaggio in Via Flavia, strada ampia ma molto trafficata</p> <p>Maggiori dettagli saranno espressi negli studi di fattibilità già commissionati relativi all’intero percorso Muggia Lignano che fa parte dell’itinerario nazionale TriLiVe.</p>	<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Trieste - Muggia - S. Bartolomeo – Tratta 6.1</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>La tratta in oggetto fa parte del percorso ciclabile regionale FVG 2</p> <p>Appare prioritario nel tratto iniziale a nord, individuare un collegamento con la Ciclabile Cottur utilizzando varchi esistenti a nord di Via Costalunga.</p> <p><del>Si ipotizza di riuscire a realizzare una pista ciclabile in sede separata bidirezionale almeno nella parte finale di Via Flavia ove si riscontrano le maggiori criticità presso l’abitato di Aquilinia</del></p> <p><del>Un percorso (da A a B di 7 741 passando per il canale navigabile per 3 281 m) è ipotizzabile come alternativa al passaggio in Via Flavia, strada ampia ma molto trafficata</del></p> <p><b>Si ipotizza di riuscire a realizzare corsie ciclabili monodirezionali su ambo i lati segnalate nelle modalità ordinarie lungo tutto il tratto: nel tratto a carreggiate separate con ridimensionamento della larghezza delle carreggiate; nella parte finale di Via Flavia ove si riscontrano le maggiori criticità presso l’abitato di Aquilinia con creazione Zona 30. Da Aquilinia alla foce del Rio Ospio, con strada ampia a senso unico si ipotizzano corsie ciclabili monodirezionali su ambo i lati segnalate nelle modalità ordinarie lungo tutto il tratto, separate e protette nel solo tratto “curvon de Nacia”.</b></p> <p><b>Il percorso è stato aggiornato ed inserito quale possibile alternativa della tratta 6.1; tale percorso risulta aggiornato alle ultime fasi dello studio di fattibilità redatto nell’ambito del Progetto TriLiVe nella zona considerata.</b></p> <p><i>(si evidenzia il tracciato originario e quello modificato nella figura sotto)</i></p>





ALLEGATO F5.2	
Stato di fatto	Modifiche
<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Trieste - Muggia - S. Bartolomeo – Tratta 6.2</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>La tratta, fino all’ingresso nel centro storico di Muggia, fa parte della ciclovvia regionale FVG 2.</p> <p>Il primo tratto, dalla rotonda sul Rio Ospo al Fido Lido, risulta realizzato su sede promiscua col marciapiede lato nord con progetto dell’UTI Giuliana e del Comune di Muggia.</p> <p>Il resto del percorso si sviluppa su SP 14 ove vi sono delle evidenti criticità date dalla ristretta sezione stradale che dovranno essere attentamente valutate ad una maggiore scala di dettaglio.</p> <p>Si ipotizza almeno l’individuazione di un percorso promiscuo veicolare ciclabile ben segnalato.</p> <p>Si segnala infine che dopo il centro storico di Muggia risultano già realizzati alcuni percorsi ciclabili (in sede propria su terrapieno di Acquario e promiscuo su marciapiede lungo Punta Olmi).</p>	<p><b>Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Trieste - Muggia - S. Bartolomeo – Tratta 6.2</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>La tratta, fino all’ingresso nel centro storico di Muggia, fa parte della ciclovvia regionale FVG 2.</p> <p><del>Il primo tratto, dalla rotonda sul Rio Ospo al Fido Lido, risulta realizzato su sede promiscua col marciapiede lato nord con progetto dell’UTI Giuliana e del Comune di Muggia.</del></p> <p><del>Il resto del percorso si sviluppa su SP 14 ove vi sono delle evidenti criticità date dalla ristretta sezione stradale che dovranno essere attentamente valutate ad una maggiore scala di dettaglio.</del></p> <p><del>Si ipotizza almeno l’individuazione di un percorso promiscuo veicolare ciclabile ben segnalato.</del></p> <p><del>Si segnala infine che dopo il centro storico di Muggia risultano già realizzati alcuni percorsi ciclabili (in sede propria su terrapieno di Acquario e promiscuo su marciapiede lungo Punta Olmi).</del></p> <p><b>Il primo tratto, dalla rotonda sul Rio Ospo all'ingresso del Centro Storico si sviluppa su SP 14 ove vi sono delle evidenti criticità date dalla ristretta sezione stradale. Si ipotizza l’individuazione di un percorso promiscuo veicolare ciclabile ricorrendo alla creazione di banchine ciclabili (vedi cap. 4.2.6 Uso ciclabile delle banchine).</b></p> <p><b>Dopo il centro storico di Muggia risultano già realizzati alcuni percorsi ciclabili (promiscuo su marciapiede lungo Punta Olmi) e progettati (in sede propria su terrapieno di Acquario), che non hanno le caratteristiche per far parte della Rete Portante.</b></p> <p><b>Si ipotizza, dal Centro Storico a Porto San Rocco lato ovest, conformemente a quanto previsto dal PRG vigente, la creazione di Zona 30. Inoltre, da Porto San Rocco lato ovest a San Bartolomeo la classificazione della strada come “Fbis” (art.2 c.3c.d.s.) con la creazione di un senso unico in direzione San Bartolomeo.</b></p>

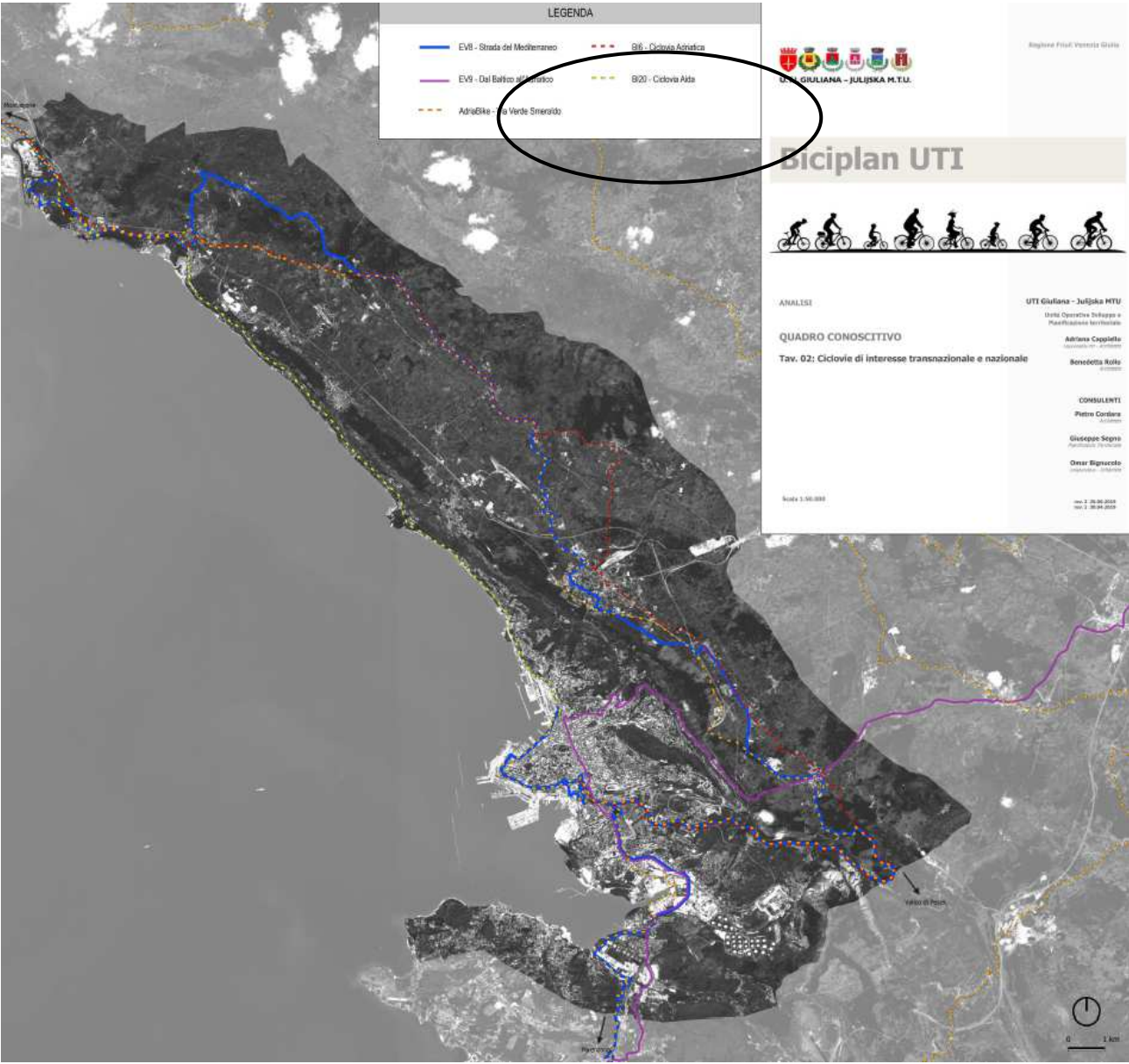
ALLEGATO F6

Stato di fatto	Modifiche
<div>           Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Parenzana – Tratta 7.2         </div> <div> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>Questo tratto della Ciclabile Parenzana si prospetta come alternativa all’ingresso alla stessa attraverso la tratta parallela al Rio Ospo.</p> <p>Il tratto percorre principalmente Via Flavia di Stramare per poi passare parallelamente al raccordo Rabuiese. La prima parte, caratterizzata da sede stradale stretta e ridotto o assente marciapiede, oltre che da sosta lungo strada, prevede interventi per creare uno spazio ciclabile più idoneo e sicuro.</p> <p>La seconda parte invece può prevedere un ampliamento del marciapiede esistente fino alla Rotonda con strada delle Saline o una riqualificazione del tratto ferroviario parallelo in disuso fino al ricongiungimento con la ciclabile parallela al Rio Ospo.</p> </div>	<div>           Elab.11 - Quaderno della rete ciclabile portante – Ciclabile Parenzana – Tratta 7.2         </div> <div> <p>stralciata</p> </div>
	

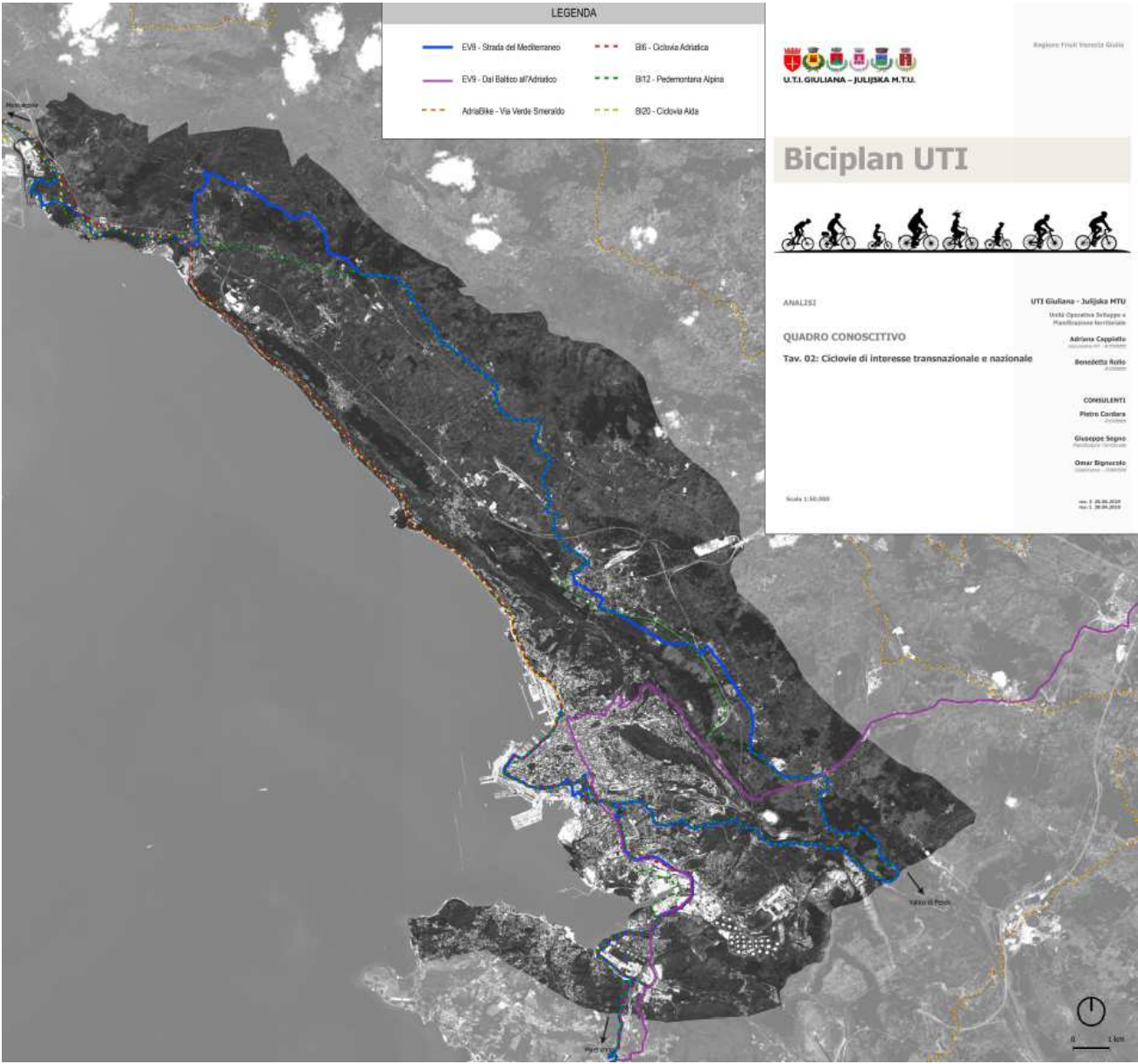


ALLEGATO F8

Stato di fatto



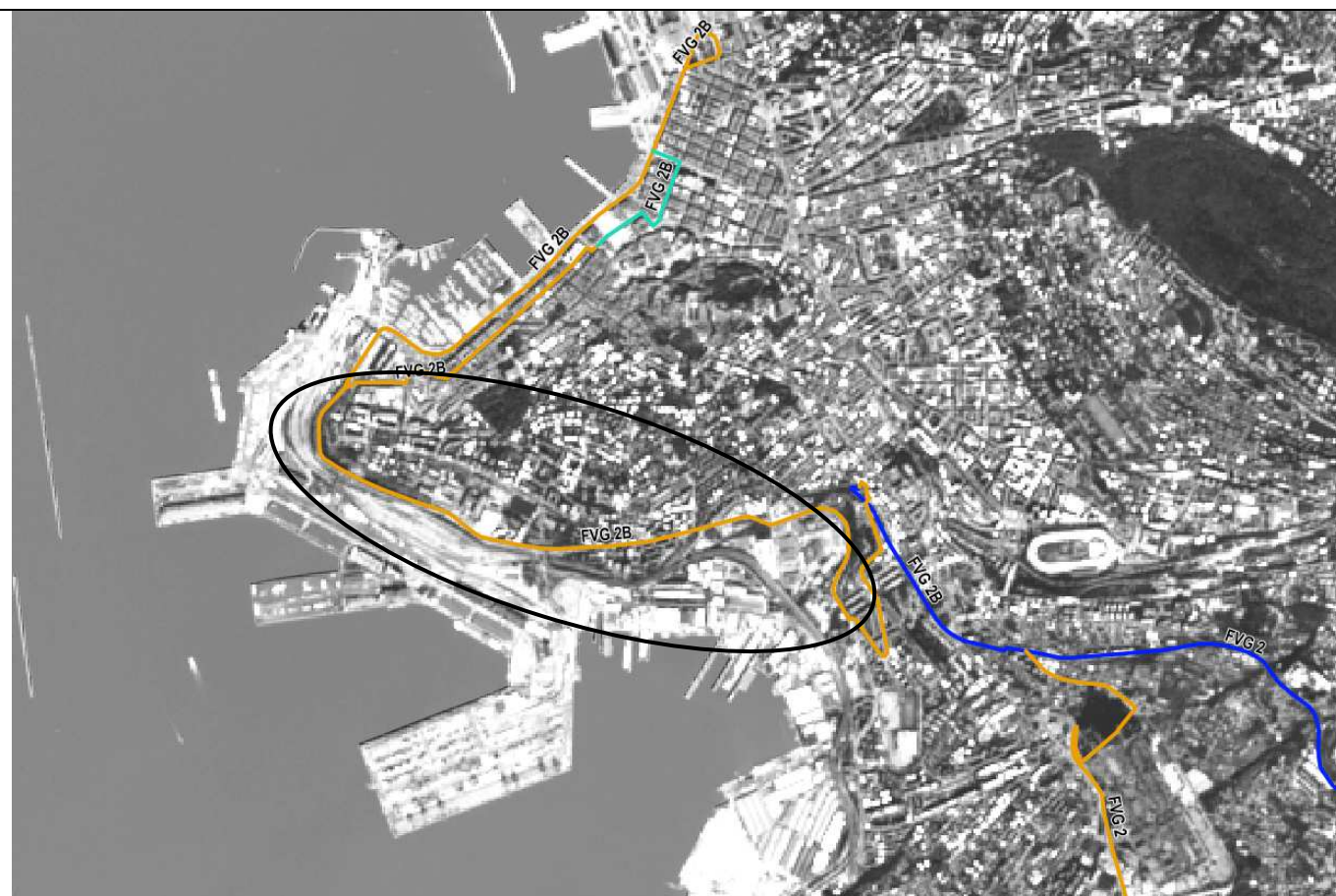
Modifiche



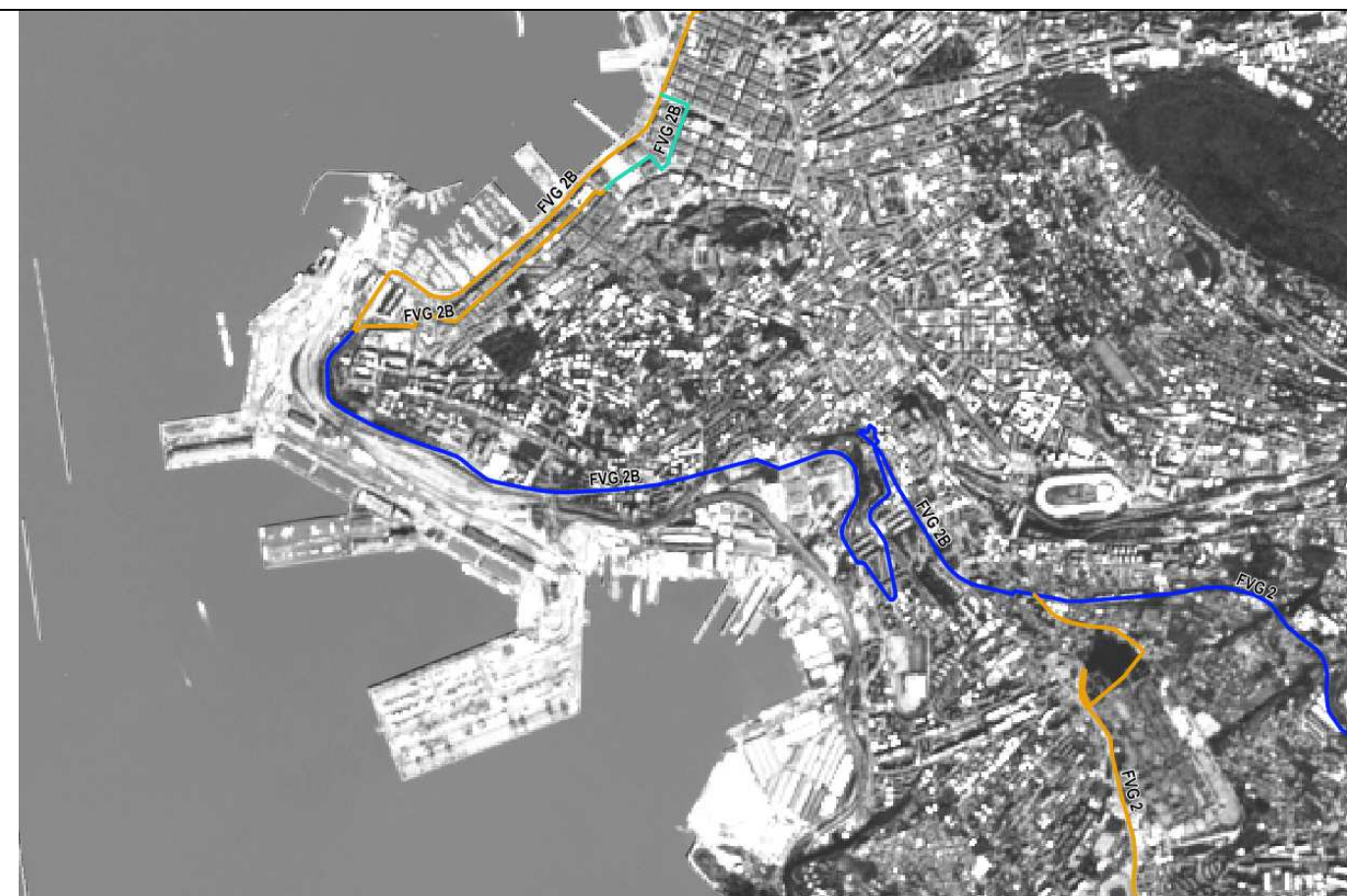


# ALLEGATO F9

Stato di fatto



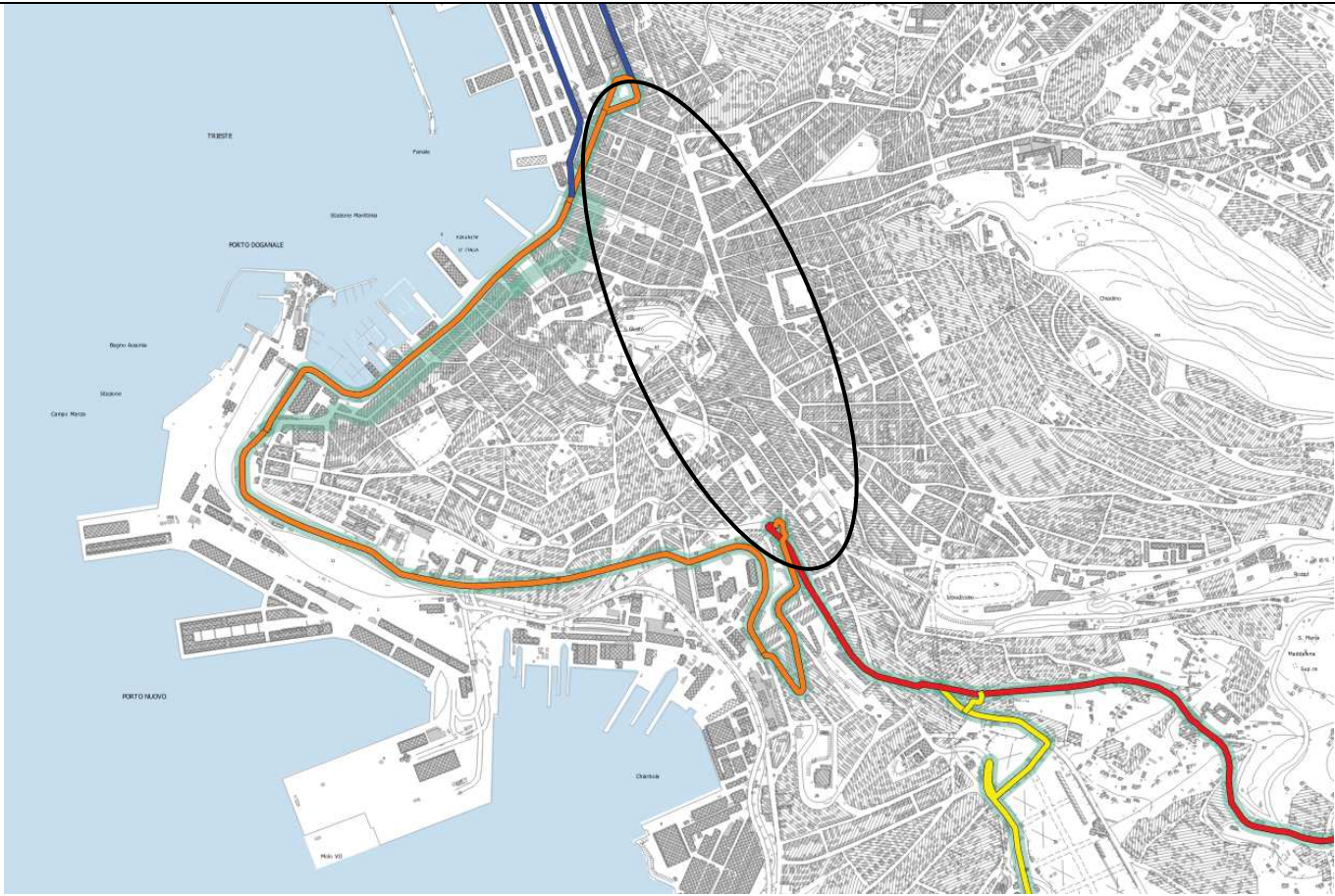
Modifiche



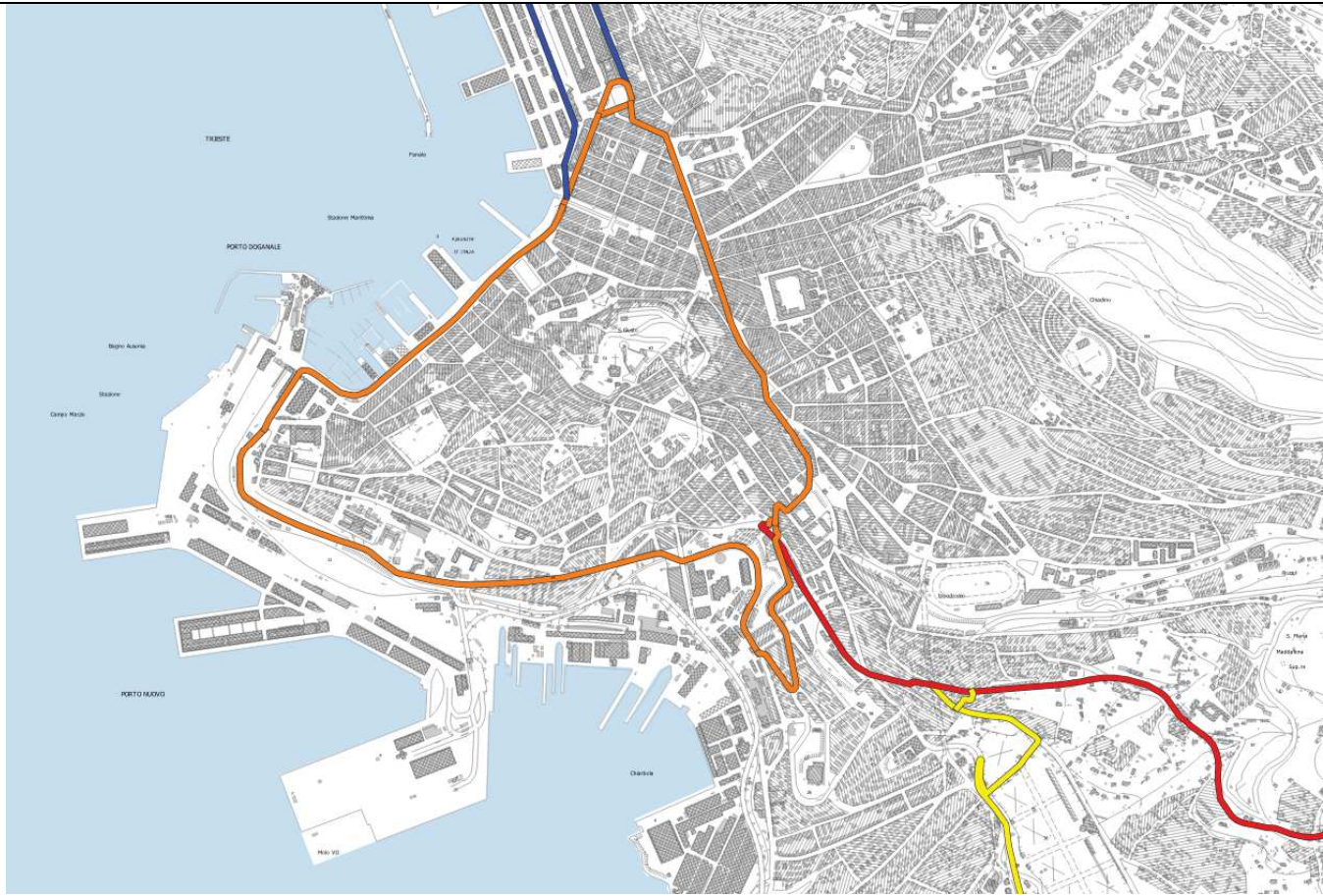


**ALLEGATO F11**

Stato di fatto



Modifiche





ALLEGATO F12

Stato di fatto



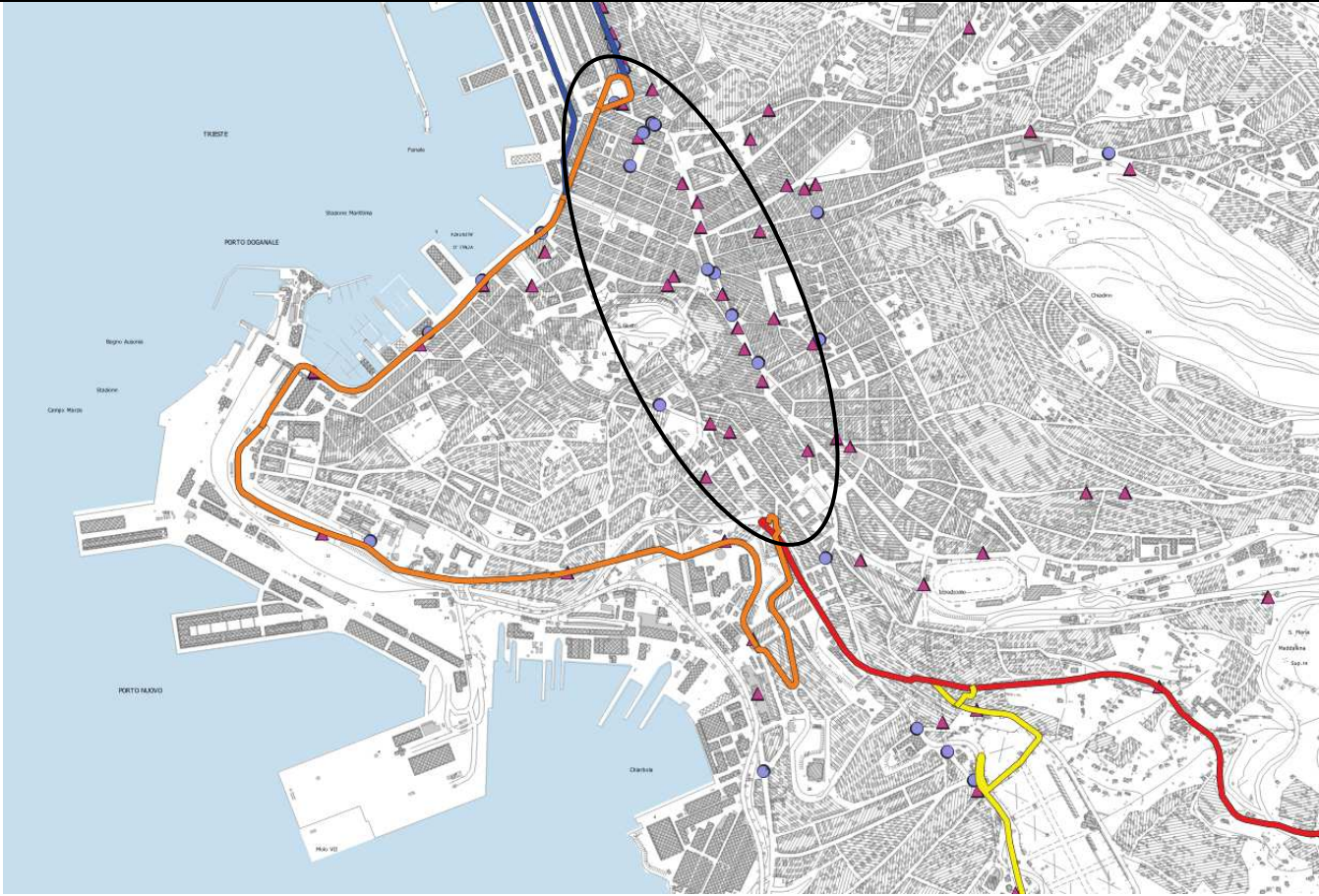
Modifiche



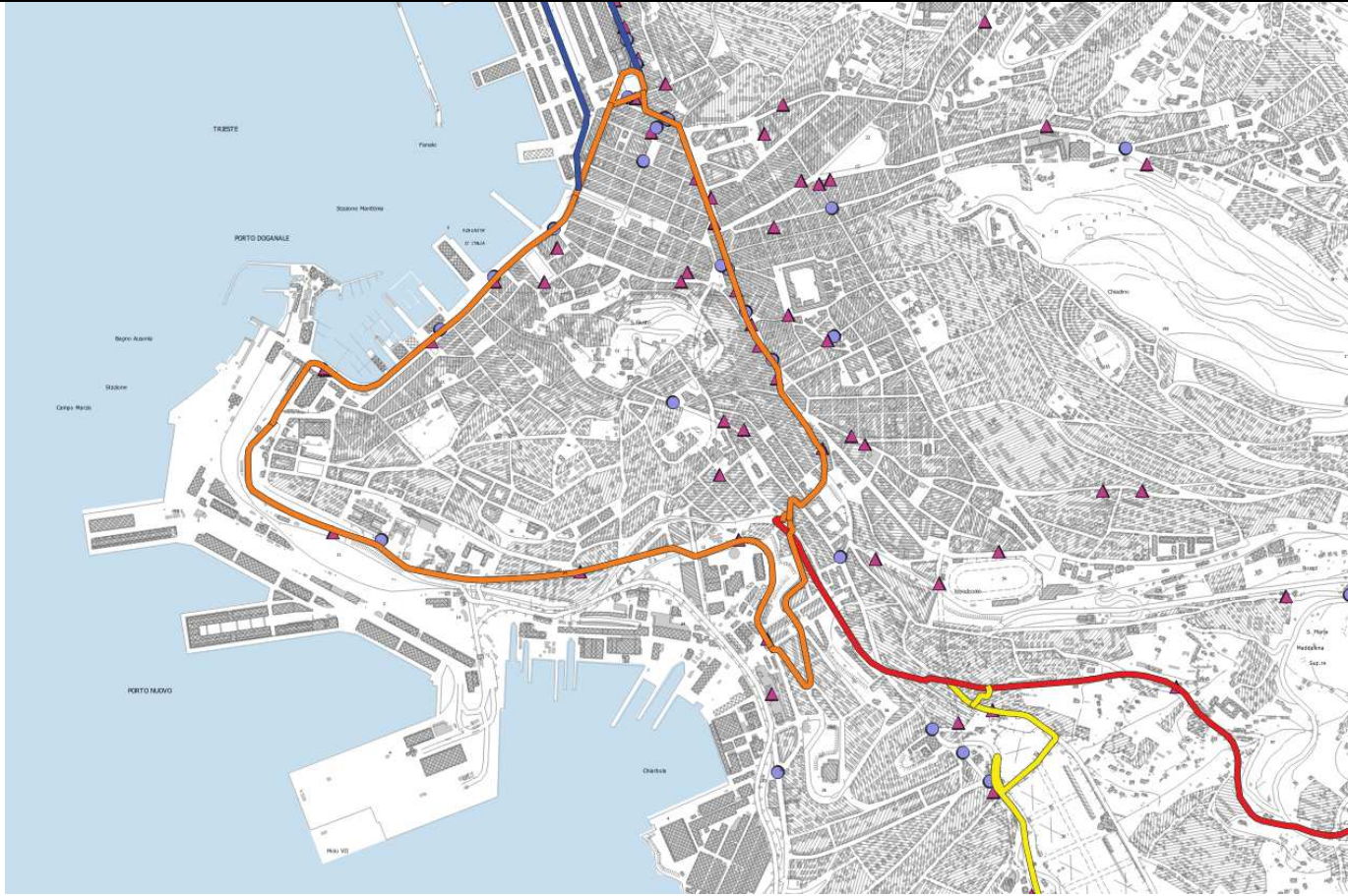


ALLEGATO F13

Stato di fatto



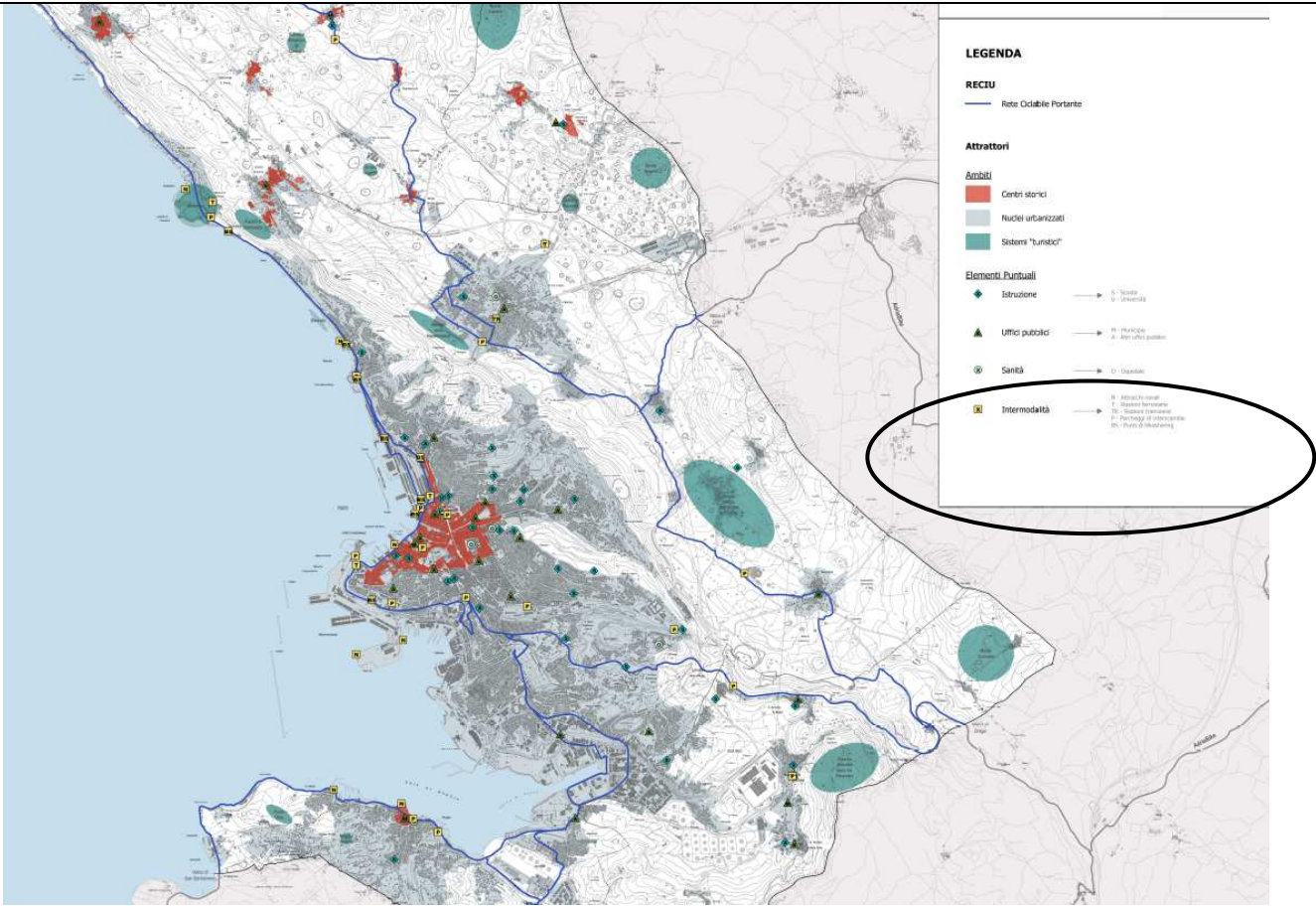
Modifiche



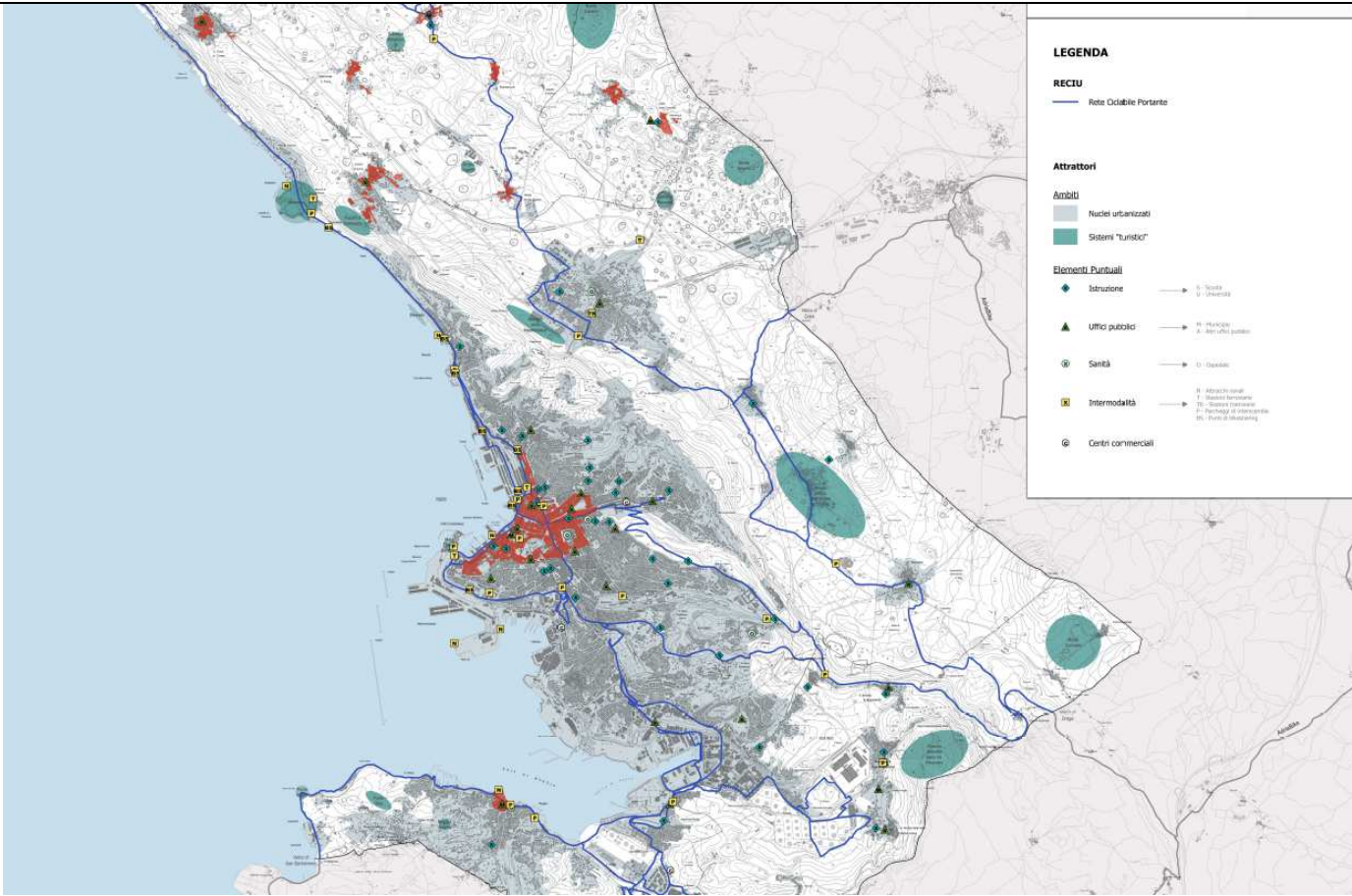


ALLEGATO F14

Stato di fatto



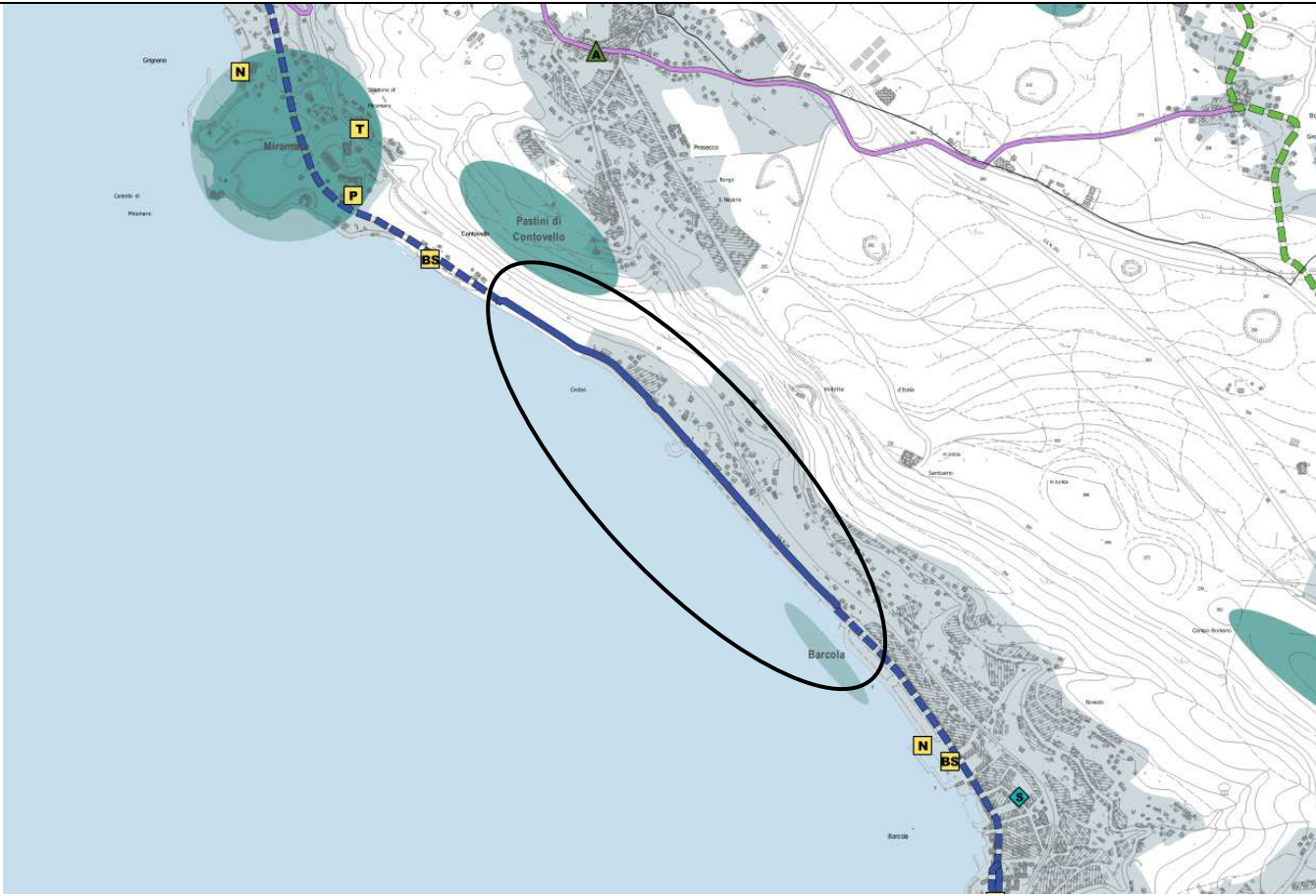
Modifiche



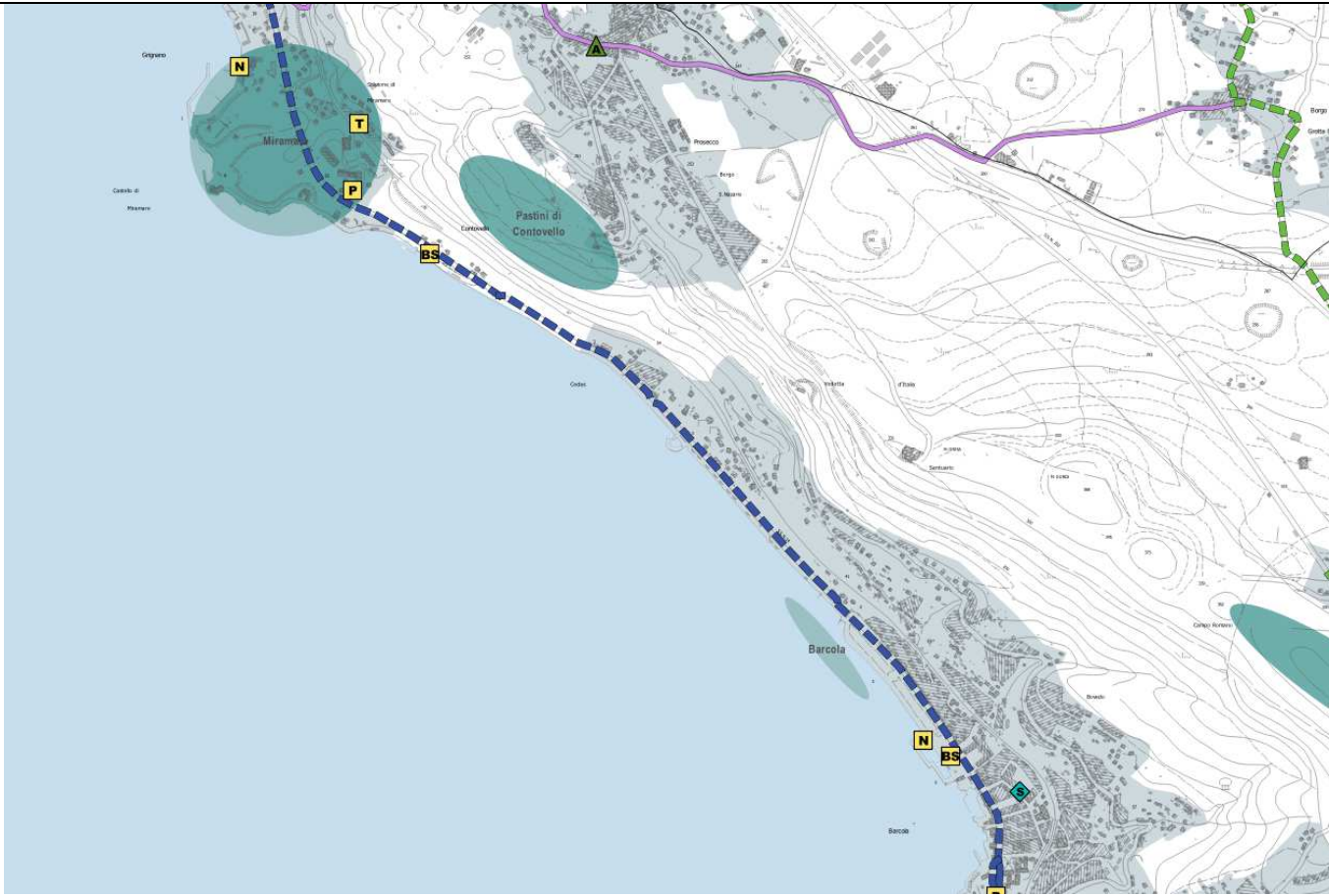


ALLEGATO F15

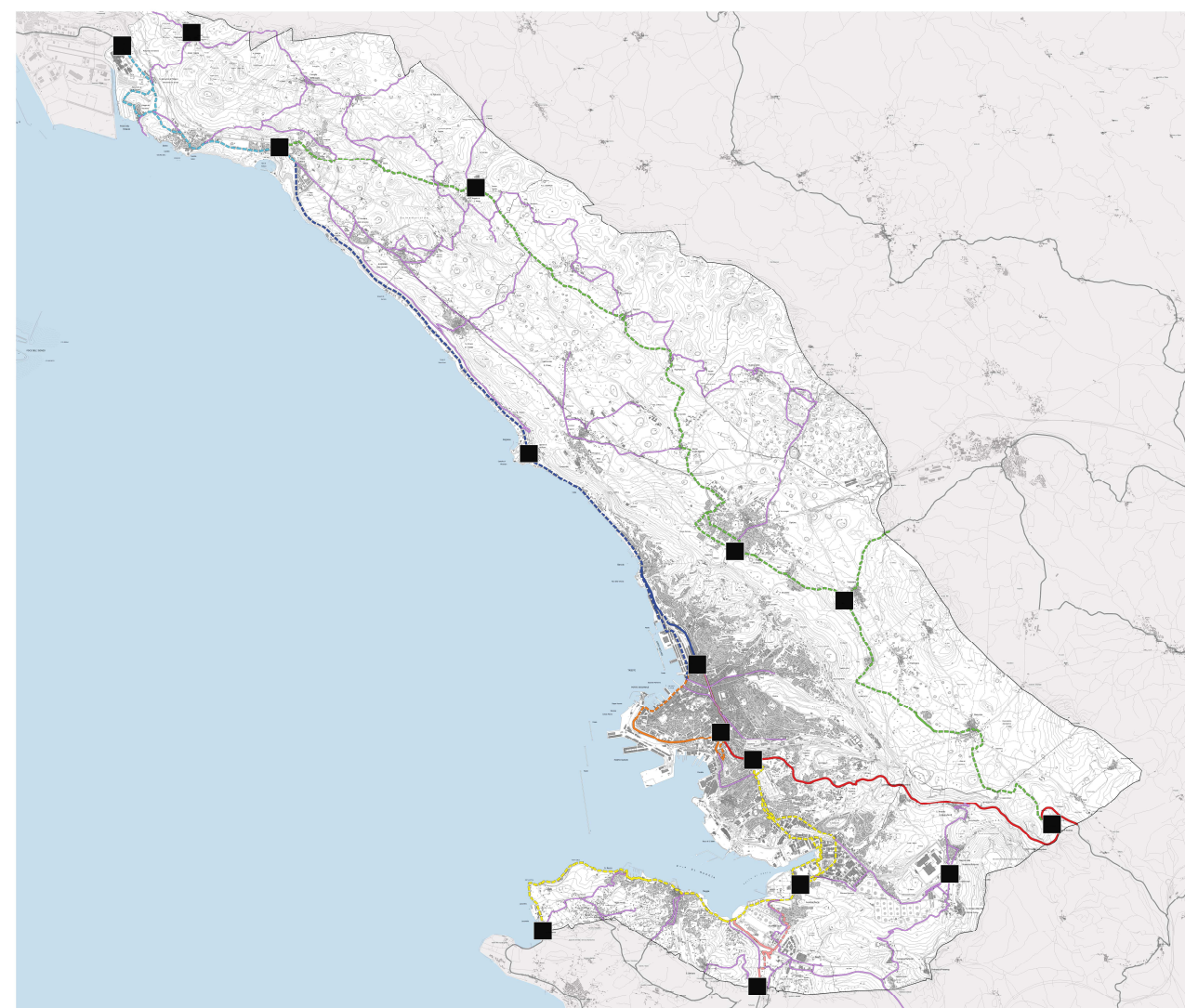
Stato di fatto



Modifiche



ALLEGATO F18	
<u>Stato di fatto</u>	<u>Modifiche</u>
<p><b>Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa</b></p> <p>(..)</p> <p><b>RECIU - RETE CICLABILE DELL'UNIONE TERRITORIALE</b></p> <p>(..)</p>	<p><b>Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa</b></p> <p>(..)</p> <p><b>RECIU - RETE CICLABILE DELL'UNIONE TERRITORIALE</b></p> <p>(..)</p> <p><b>Monitoraggio dei flussi ciclistici</b></p> <p>Il Piano della mobilità ciclistica dell'Unione territoriale intercomunale - Biciplan UTI contiene una parte infrastrutturale che, oltre ad individuare la già descritta RECIU, si pone l'obiettivo di evidenziare quali siano le migliori localizzazioni per i punti di monitoraggio dei flussi ciclistici (art. 8, comma 3, lett.c) della L.R. 8/2018).</p> <p>Il Biciplan UTI Giuliana ha predisposto una serie di punti di monitoraggio dei flussi ciclistici al fine di verificare che gli investimenti e le azioni messe in campo abbiano raggiunto i risultati previsti, valutando così in itinere gli interventi. I punti di monitoraggio dei flussi ciclistici individuati sono stati 15, sia sulla Rete Ciclabile Portante sia sulla Rete Ciclabile di II Livello, al fine di avere un quadro quanto più completo e omogeneo possibile sull'intera situazione ciclistica dell'UTI Giuliana.</p> <p>La mappa che segue dà una rappresentazione della localizzazione di detti punti di monitoraggio dei flussi ciclistici.</p>





# SAN DORLIGO DELLA VALLE/OBČINA DOLINA – S

ENTE	SIGLA	NOTE
Comune di San Dorligo della Valle – Občina Dolina	S	Parere espresso in data 08.07.2019 dall'Assessore all'Ambiente e Territorio, Urbanistica e Trasporti, Patrimonio Comunale Davide Štokovac con protocollo GEN-GEN-2019-8538/19-P/VI.5/T.
In linea generale il Comune esprime parere favorevole sulla proposta di Rete Ciclabile Portante del Biciplan dell'UTI Giuliana.		

SIGLA	TEMA E/O ELABORATO BICIPLAN	SINTESI PARERE PER PUNTI	VALUTAZIONE TECNICA E PROPOSTA DI MODIFICA ELABORATI
S1	Segnalazioni sulla Rete Ciclabile di II Livello	<p>Per quanto riguarda la Rete Ciclabile di II Livello, si segnalano due percorsi alternativi rispetto a quelli proposti:</p> <p><b>S1.1:</b> in località Dolina nei pressi della zona artigianale si propone un percorso parallelo attraverso i sentieri esistenti</p> <p><b>S1.2:</b> in località Bagnoli della Rosandra/Boljunec si propone un percorso alternativo più diretto che colleghi la nuova rotatoria senza attraversare il nucleo storico</p>	<p>Osservazione accolta.</p> <p>I percorsi alternativi riferiti alla Rete Ciclabile di II Livello sono recepiti in sostituzione al precedente percorso segnalato. Risultano infatti congrui e di sicuro interesse, oltre che adatti alla ciclabilità.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO S1:</b> le segnalazioni di percorso alternativo verranno riportate nell'Elaborato 9 – RECIU e nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante</p>
S2	Segnalazioni sulla toponomastica	<p>Alcuni nomi delle località sono riportati in maniera errata.</p> <p>Tutti i nomi ufficiali delle località comunali devono riportare anche il nome sloveno.</p>	<p>Osservazione accolta.</p> <p>La segnalazione verrà recepita in tutti gli elaborati, modificando i toponimi della carta tecnica regionale numerica.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO S2:</b> le modifiche, riportate in tutti gli elaborati, vengono qui riprese utilizzando un estratto esemplificativo.</p>

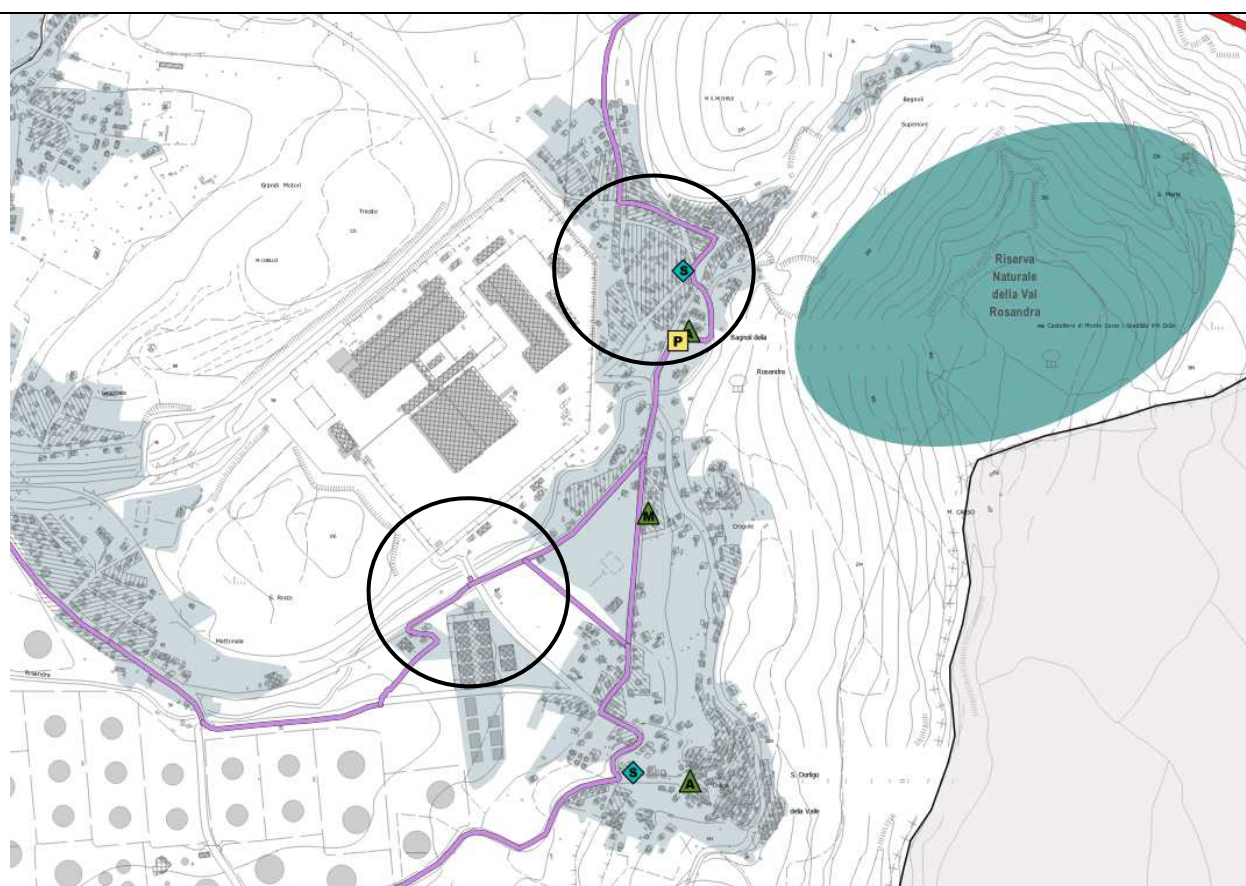


# ALLEGATI

*con modifiche evidenziate in seguito alla valutazione  
tecnica del parere pervenuto dal Comune di San Dorligo della Valle – Občina Dolina*

## ALLEGATO S1

Stato di fatto



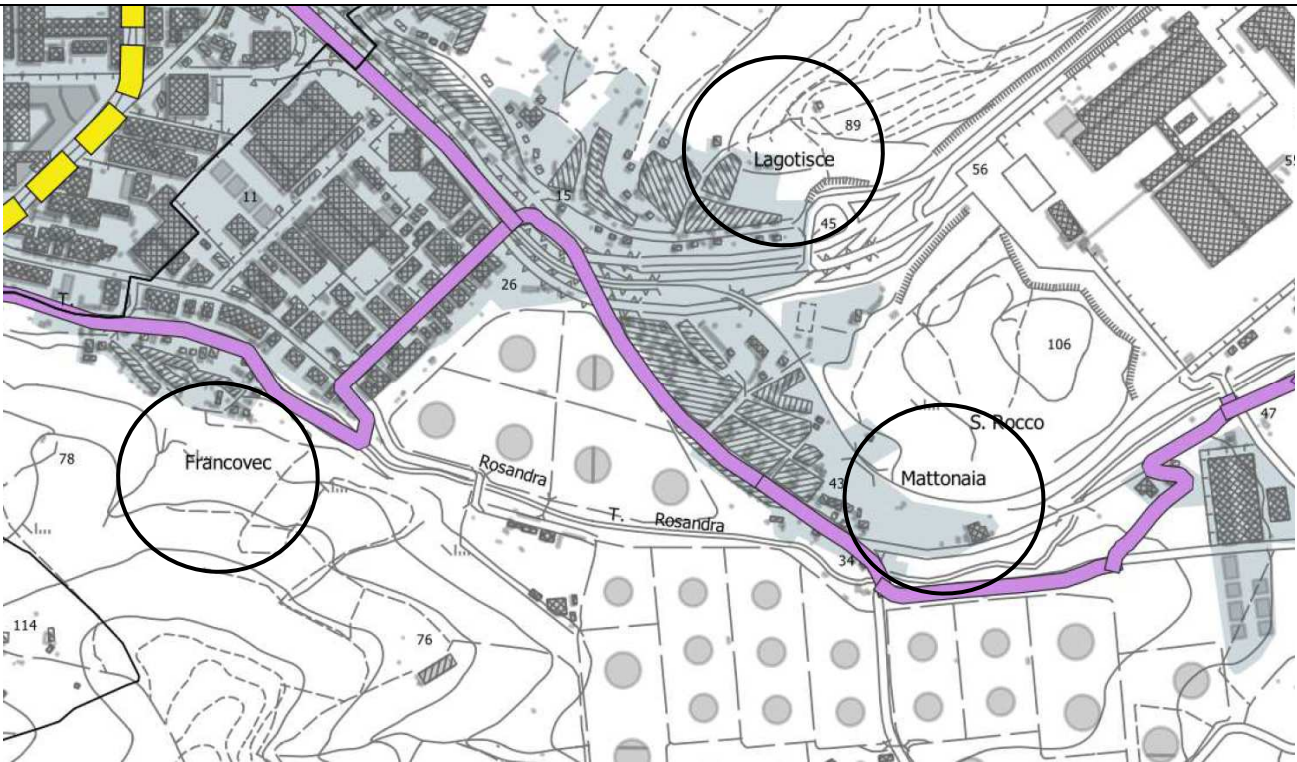
Modifiche evidenziate



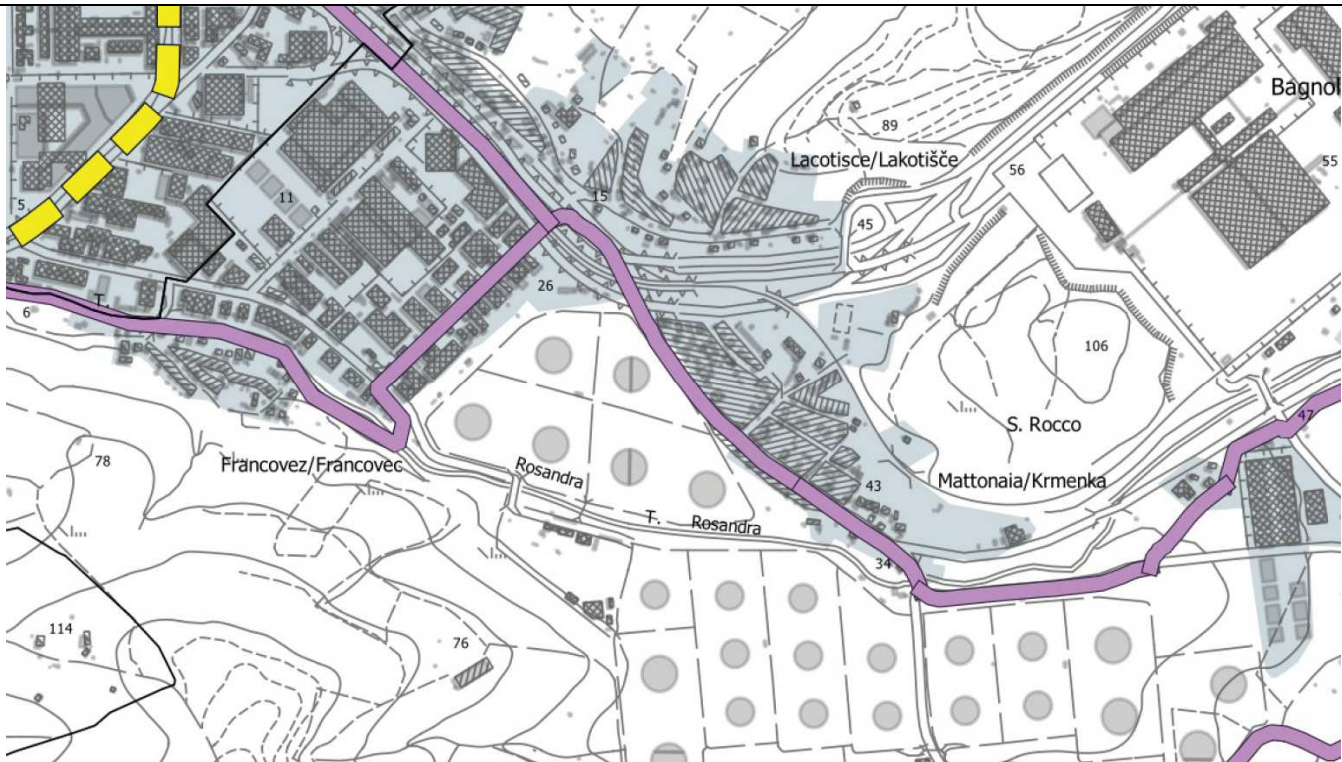


ALLEGATO S2

Stato di fatto



Modifiche evidenziate





# MUGGIA – M

ENTE	SIGLA	NOTE
Comune di Muggia	M	Parere espresso in data 09.08.2019 dal Responsabile del Servizio dott. Alberto Menegante e protocollato il 09.08.2019 con Prot. PROTGEN-GEN-2019-3058-A.
Nessuna considerazione generale.		

SIGLA	TEMA E/O ELABORATO BICIPLAN	SINTESI PARERE PER PUNTI	VALUTAZIONE TECNICA E PROPOSTA DI MODIFICA ELABORATI
M1	Elab. 8 – Attrattori	In generale si ritiene di dover migliorare l'individuazione degli attrattori principali del Comune di Muggia, come ad esempio nei seguenti casi:	La segnalazione portata dal Comune di Muggia è un elemento importante per rendere l'individuazione degli attrattori quanto più precisa ed efficace. In un'ottica di un Bicipan intercomunale si è cercato di individuare quegli attrattori che fossero maggiormente significativi, utilizzando le categorie istruzione, uffici pubblici, sanità e intermodalità quale strumento per raggrupparli, con l'obiettivo di individuare a larga scala le principali relazioni tra luoghi.
		<b>M1.1:</b> Ad Aquilinia, oltre all'ufficio pubblico già individuato, sono presenti ulteriori attrattori quali le scuole e un possibile parcheggio di interscambio/bike sharing.	Osservazione accolta. La segnalazione portata dal Comune di Muggia viene recepita nell'elaborato specifico.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO M1.1:</b> la segnalazione verrà riportata nell'Elaborato 8 – Attrattori.
		<b>M1.2:</b> Nel centro urbano di Muggia, il punto di interscambio segnalato deve essere sostituito con quello di Caliterna in quanto è previsto l'attracco dei traghetti per Trieste.	Osservazione accolta. La segnalazione portata dal Comune di Muggia viene recepita nell'elaborato specifico.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO M1.2:</b> la segnalazione verrà riportata nell'Elaborato 8 – Attrattori.
M2	Elab. 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante	Per quanto riguarda l'itinerario ciclabile n.6 Trieste – Muggia – San Bartolomeo, si effettuano delle segnalazioni in merito al successivo approfondimento progettuale che devono essere prese in considerazione: <b>M2.1:</b> Criticità relativa alla sicurezza nell'attraversamento del Rio Osopo <b>M2.2:</b> Vi è una commistione di tipologie di traffico nell'abitato di Aquilinia, da risolvere nella fase progettuale <b>M2.3:</b> Criticità relativa alla larghezza della sede stradale in corrispondenza dell'ex Hotel lido nel collegamento tra la foce del Rio Osopo e il centro di Muggia	Osservazioni accolte. Le criticità segnalate relativamente alla Rete Ciclabile Portante possono essere risolte in una successiva fase progettuale ma vengono riportate nell'elaborato descrittivo dell'itinerario ciclabile in oggetto, che diventerà quindi di riferimento per la futura progettazione.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO M2:</b> le segnalazioni verranno riportate nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Trieste Muggia San Bartolomeo
M3	Elab. 9 – RECIU	Per quanto riguarda l'itinerario ciclabile n.7 Parenzana, si effettua segnalazione in merito al successivo approfondimento progettuale che devono essere prese in considerazione:	Osservazione accolta. Viene stralciata la previsione di Ciclabile Portante n. 7.2 e al suo posto viene recepita a

		La discesa di via Flavia Stramare può essere affrontata utilizzando il percorso previsto dal PAC/PRPC per la realizzazione del Centro Commerciale Valle delle Noghere attraverso un percorso protetto.	livello di Ciclabile di II Livello l'itinerario alternativo previsto sia in sede di PAC/PRPC per la realizzazione del Centro Commerciale Valle delle Noghere che di piano regolatore.  <b>MODIFICA IN ALLEGATO M3:</b> le segnalazioni verranno riportate nell'Elaborato 9 – RECIU.
<b>M4</b>	Segnalazioni sulla Rete Ciclabile di II Livello	Per quanto riguarda la Rete Ciclabile di II Livello, si effettuano delle segnalazioni: <b>M4.1:</b> La strada che dal Valico di Rabuiese a Santa Barbara non è adatta alla ciclabilità per le pendenze e lo stato di manutenzione <b>M4.2:</b> Il percorso lungo la Valle dell'Ospo può essere un itinerario inter-comunale da valorizzare	Osservazioni accolte. Le segnalazioni effettuate permettono di migliorare le previsioni della Rete Ciclabile di II Livello rendendola più adatta al territorio in questione. La Rete Ciclabile di II Livello cerca infatti di densificare i collegamenti secondari all'interno di zone urbane e di mettere in comunicazione i luoghi.  <b>MODIFICA IN ALLEGATI M4.1 e M4.2:</b> la segnalazione verrà riportata sia nell'Elaborato 9 – RECIU sia nell'Elaborato 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Parenzana

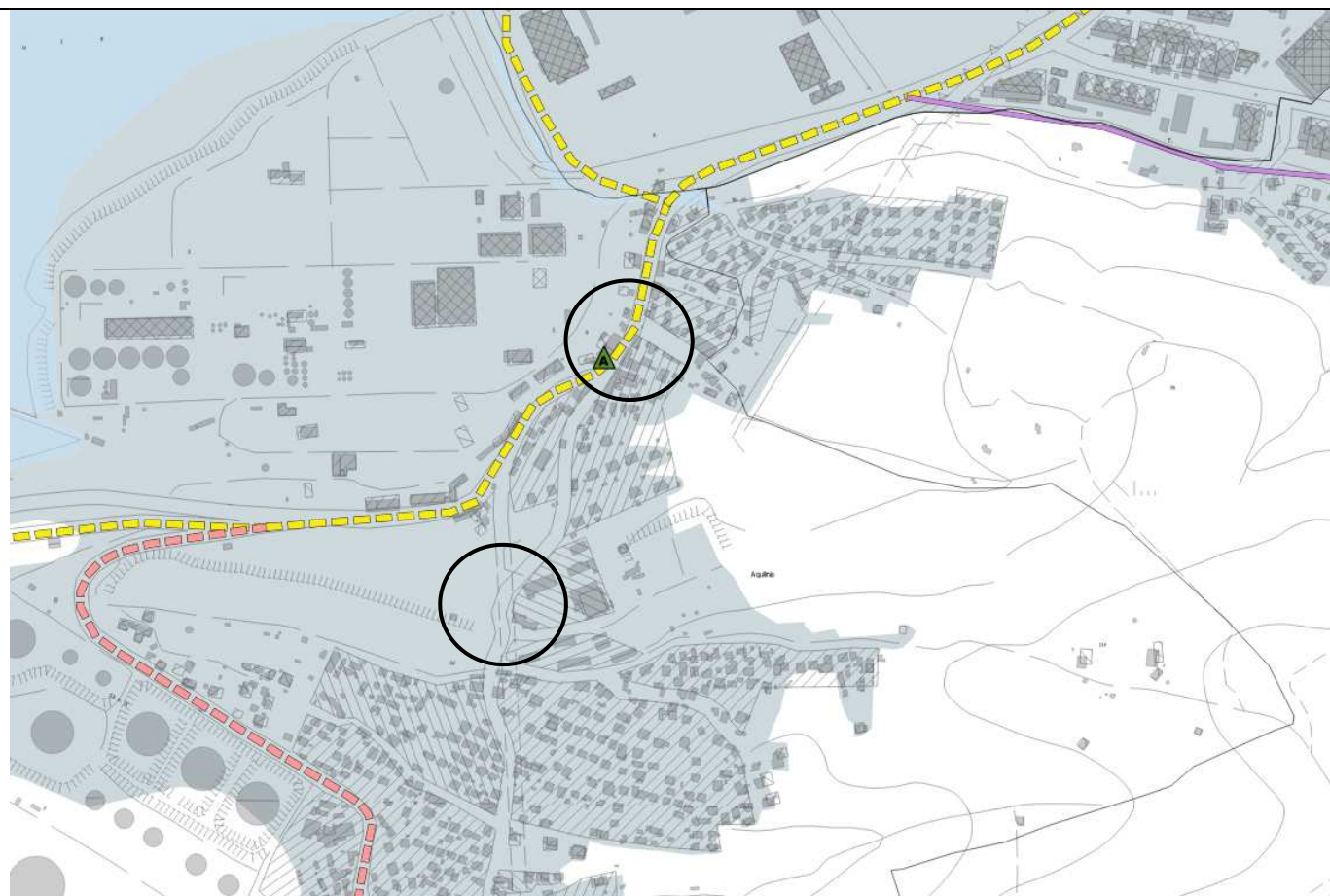


# ALLEGATI

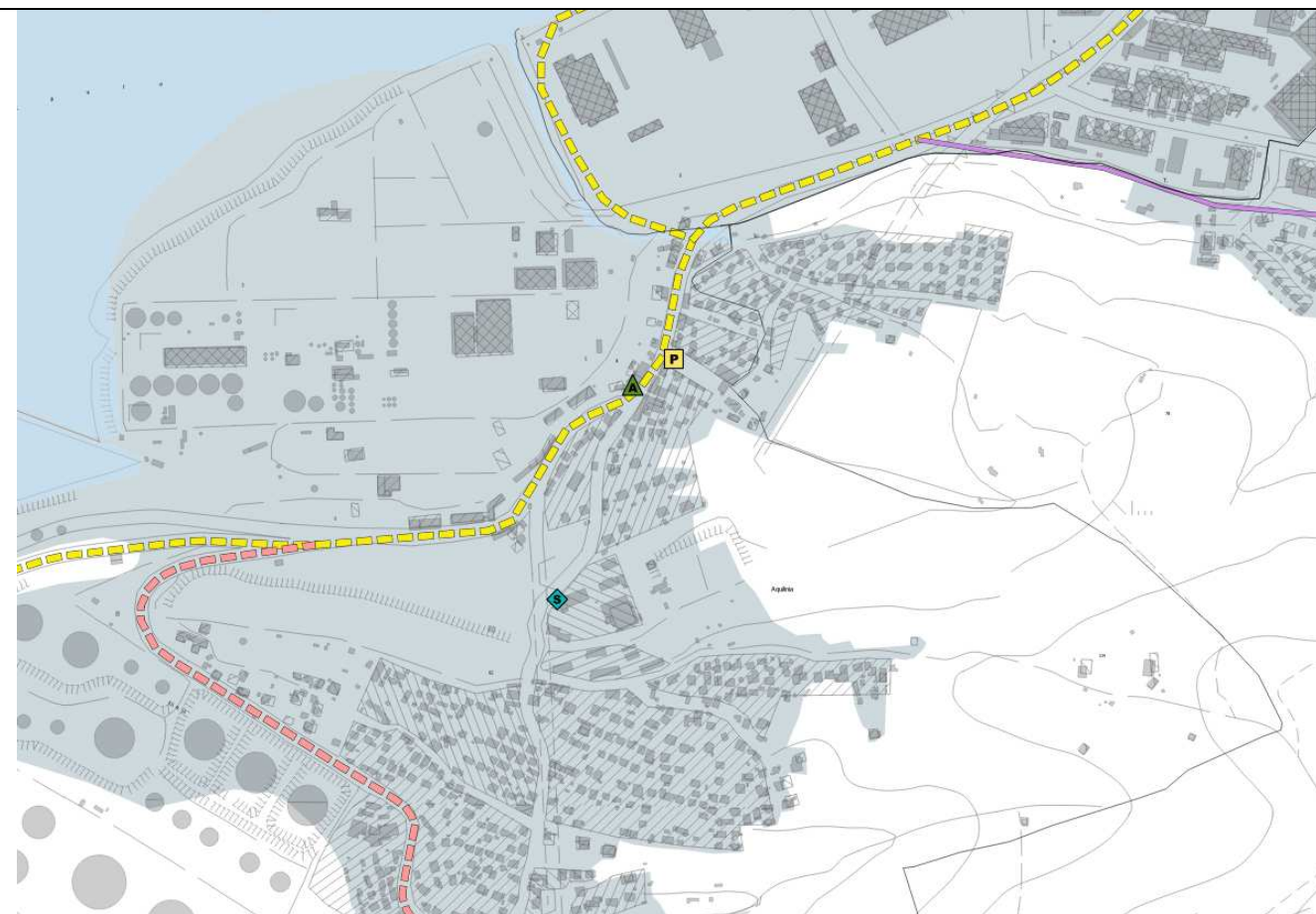
*con modifiche evidenziate in seguito alla valutazione  
tecnica del parere pervenuto dal Comune di Muggia*

## ALLEGATO M1.1

Stato di fatto

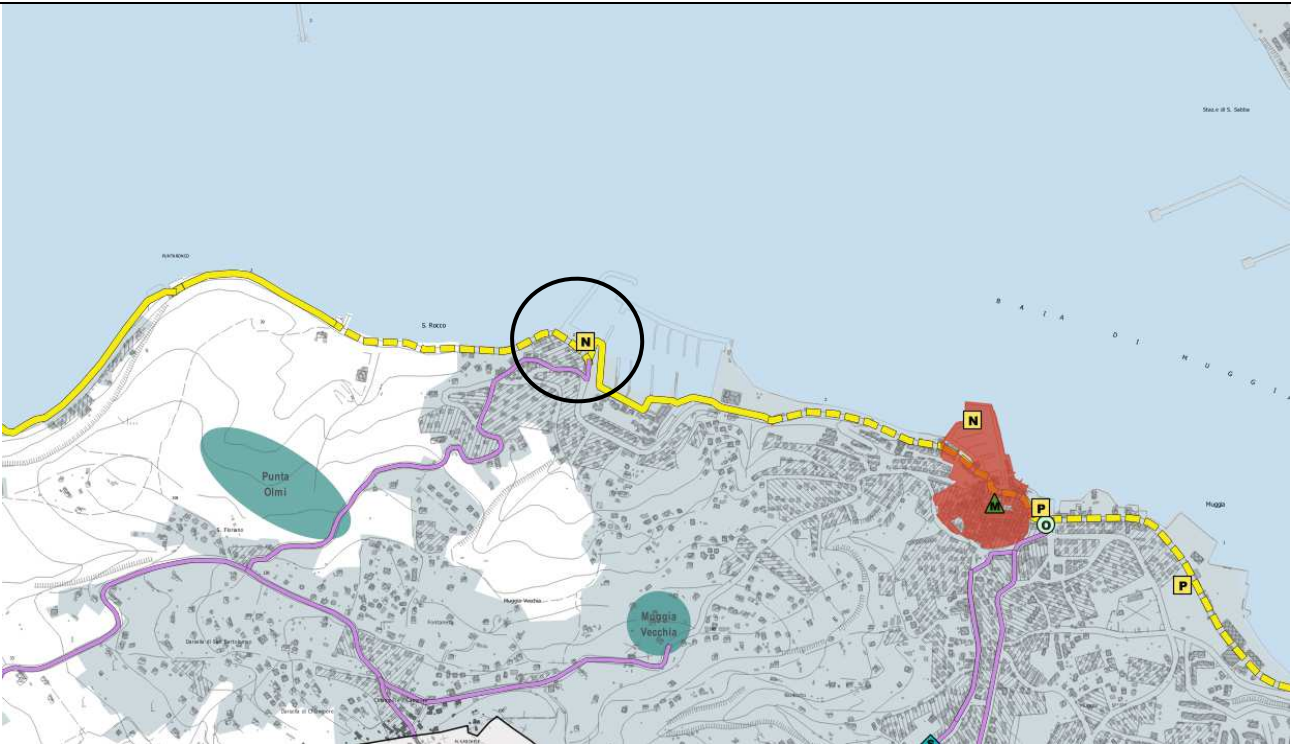


Modifiche evidenziate

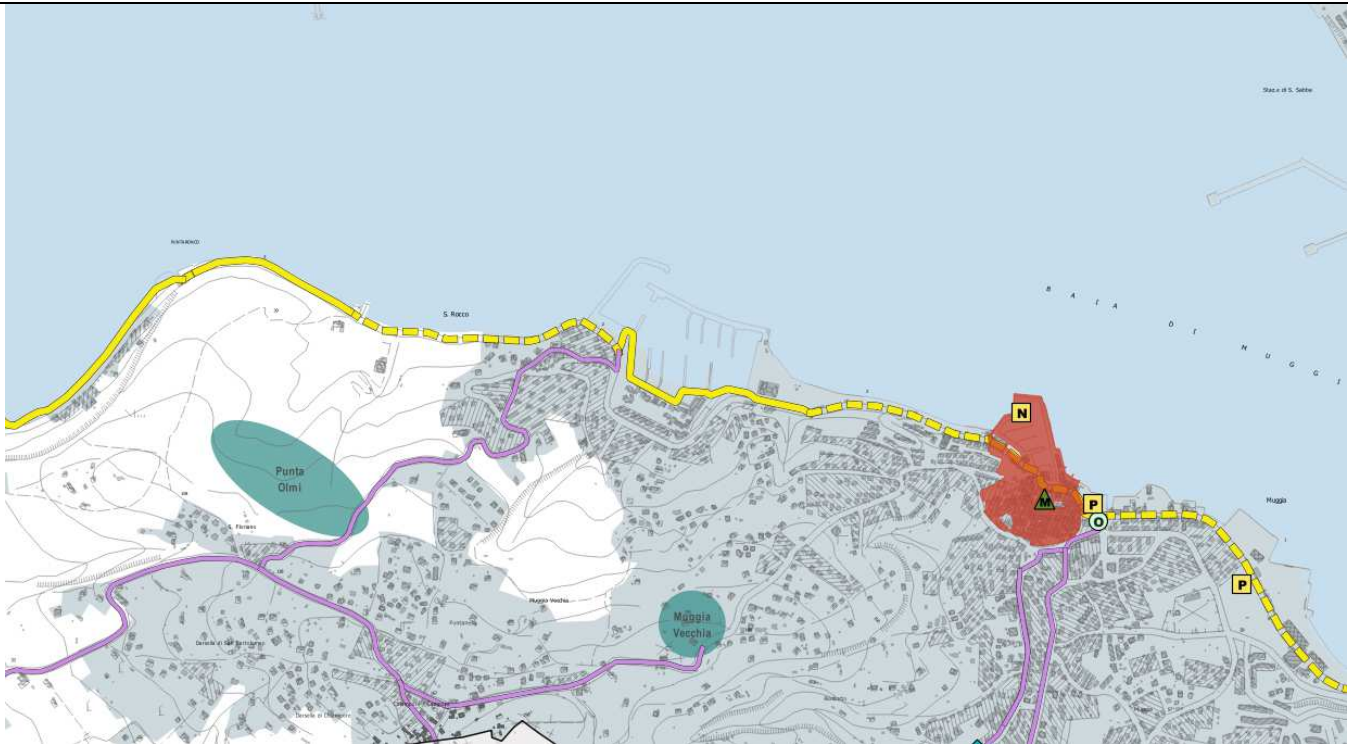


ALLEGATO M1.2

Stato di fatto



Modifiche evidenziate

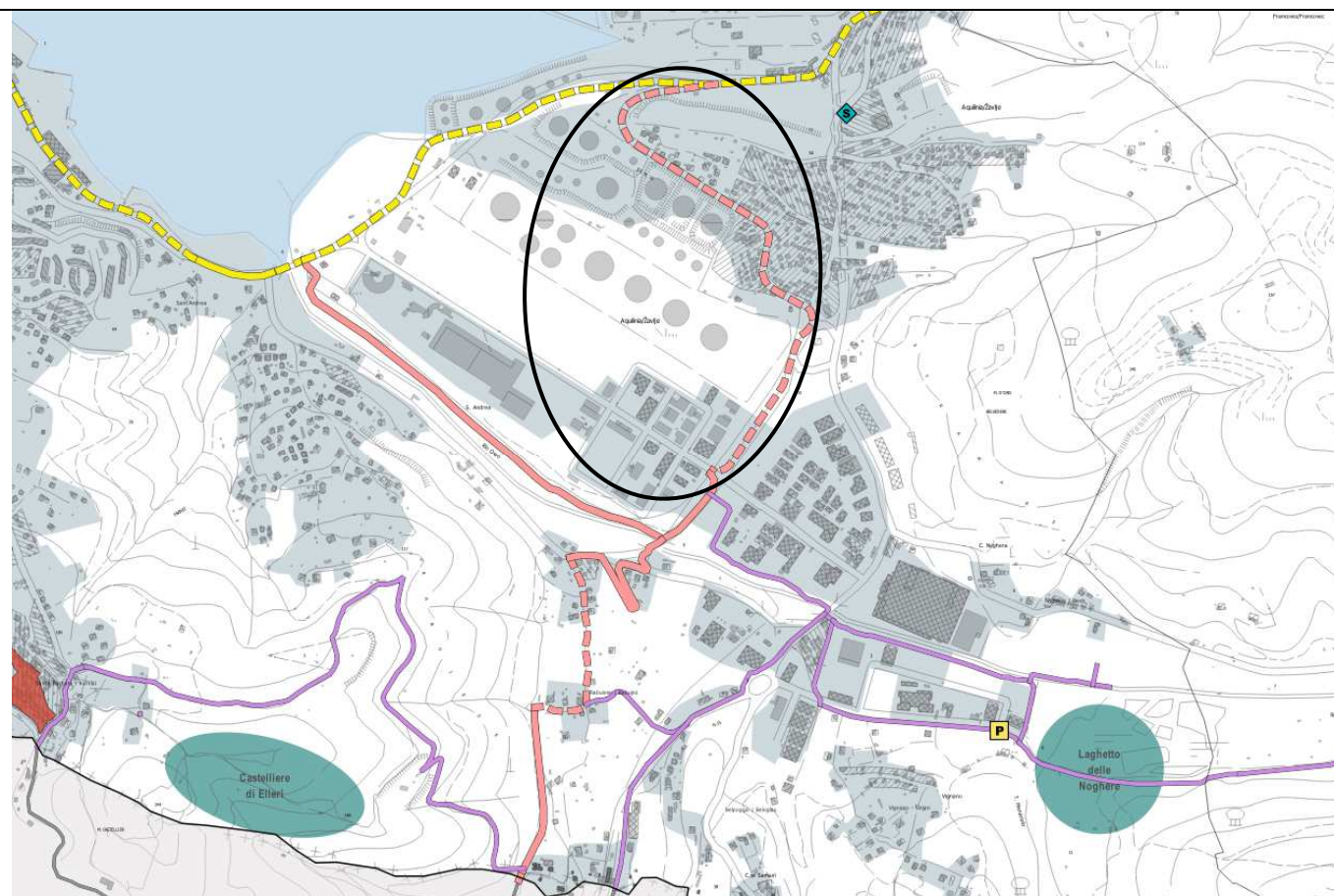




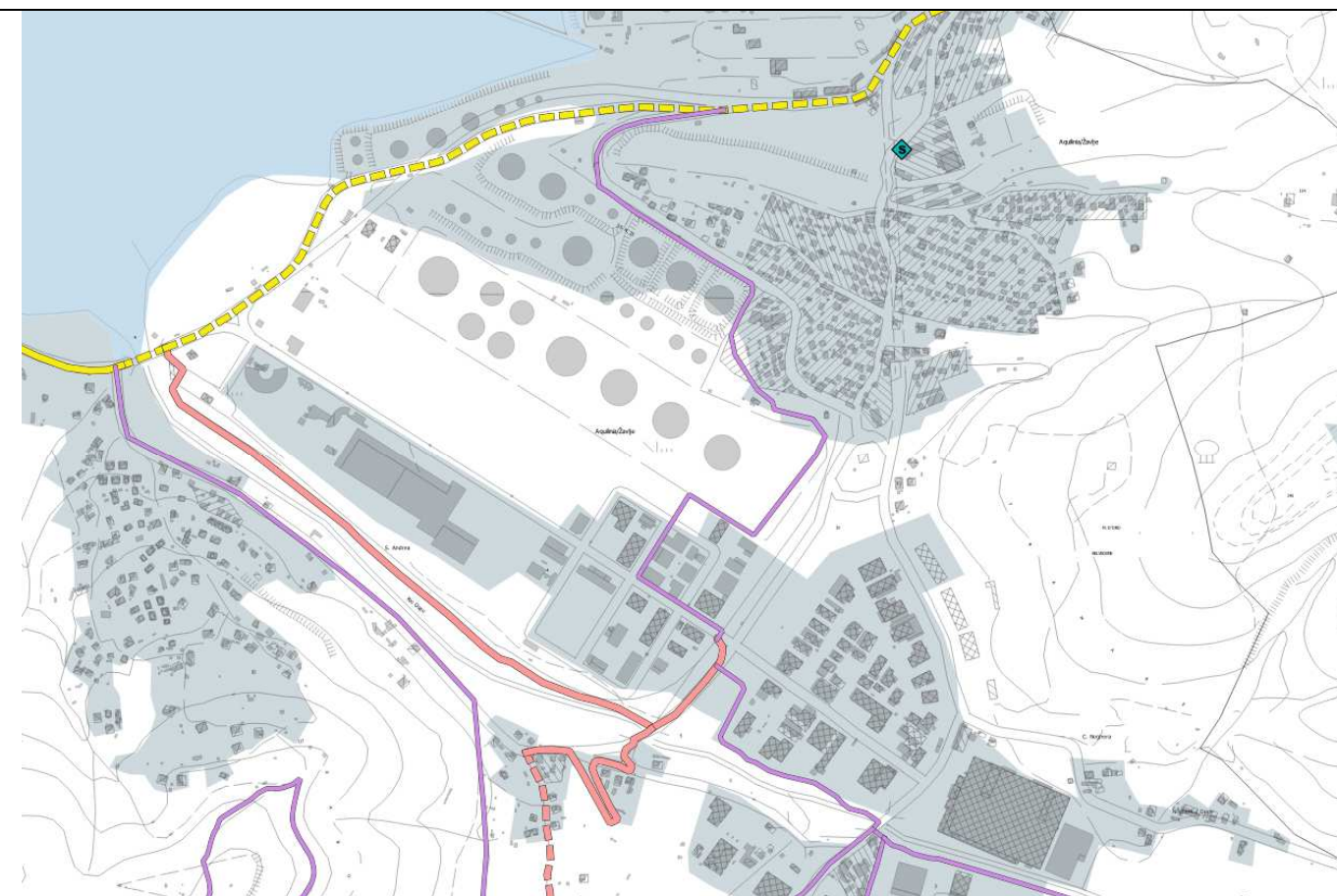
ALLEGATO M2	
Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Elab. 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Trieste-Muggia-S.Bartolomeo – Tratta 6.2</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>La tratta, fino all’ingresso nel centro storico di Muggia, fa parte della ciclovia regionale FVG 2a. Il primo tratto, dalla rotonda sul Rio Ospo al Fido Lido, risulta realizzato su sede promiscua col marciapiede lato nord con progetto dell’UTI Giuliana e del Comune di Muggia.</p> <p>Il resto del percorso si sviluppa su SP14 ove vi sono delle evidenti criticità date dalla ristretta sezione stradale che dovranno essere attentamente valutate ad una maggiore scala di dettaglio.</p> <p>Si ipotizza almeno l’individuazione di un percorso promiscuo veicolare –ciclabile ben segnalato. Si segnala infine che dopo il centro storico di Muggia risultano già realizzati alcuni percorsi ciclabili (in sede propria su terrapieno di aquario e promiscuo su marciapiede lungo Punta Olmi).</p>	<p><b>Elab. 11 - Quaderno della Rete Ciclabile Portante – Ciclabile Trieste-Muggia-S.Bartolomeo – Tratta 6.2</b></p> <p><b>INDICAZIONI PROGETTUALI E NOTE</b></p> <p>La tratta, fino all’ingresso nel centro storico di Muggia, fa parte della ciclovia regionale FVG 2a. Il primo tratto, dalla rotonda sul Rio Ospo al Fido Lido, risulta realizzato su sede promiscua col marciapiede lato nord con progetto dell’UTI Giuliana e del Comune di Muggia.</p> <p>Il resto del percorso si sviluppa su SP14 ove vi sono delle evidenti criticità date dalla ristretta sezione stradale che dovranno essere attentamente valutate ad una maggiore scala di dettaglio <b>(in particolare sull’attraversamento del Rio Ospo e sull’allargamento stradale nei pressi dell’ex Hotel Lido).</b></p> <p>Si ipotizza almeno l’individuazione di un percorso promiscuo veicolare –ciclabile ben segnalato. Si segnala infine che dopo il centro storico di Muggia risultano già realizzati alcuni percorsi ciclabili (in sede propria su terrapieno di aquario e promiscuo su marciapiede lungo Punta Olmi).</p>

## ALLEGATO M3

Stato di fatto



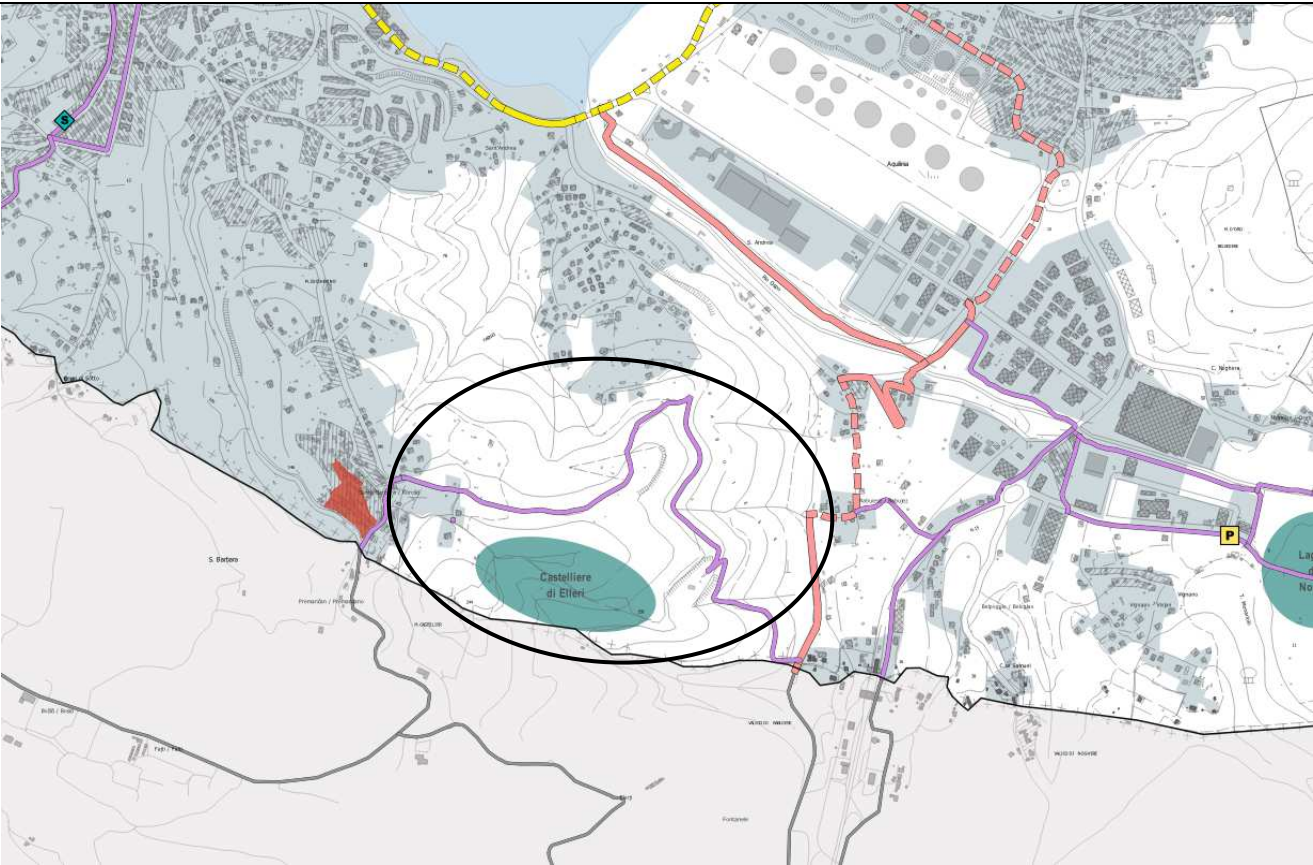
Modifiche evidenziate



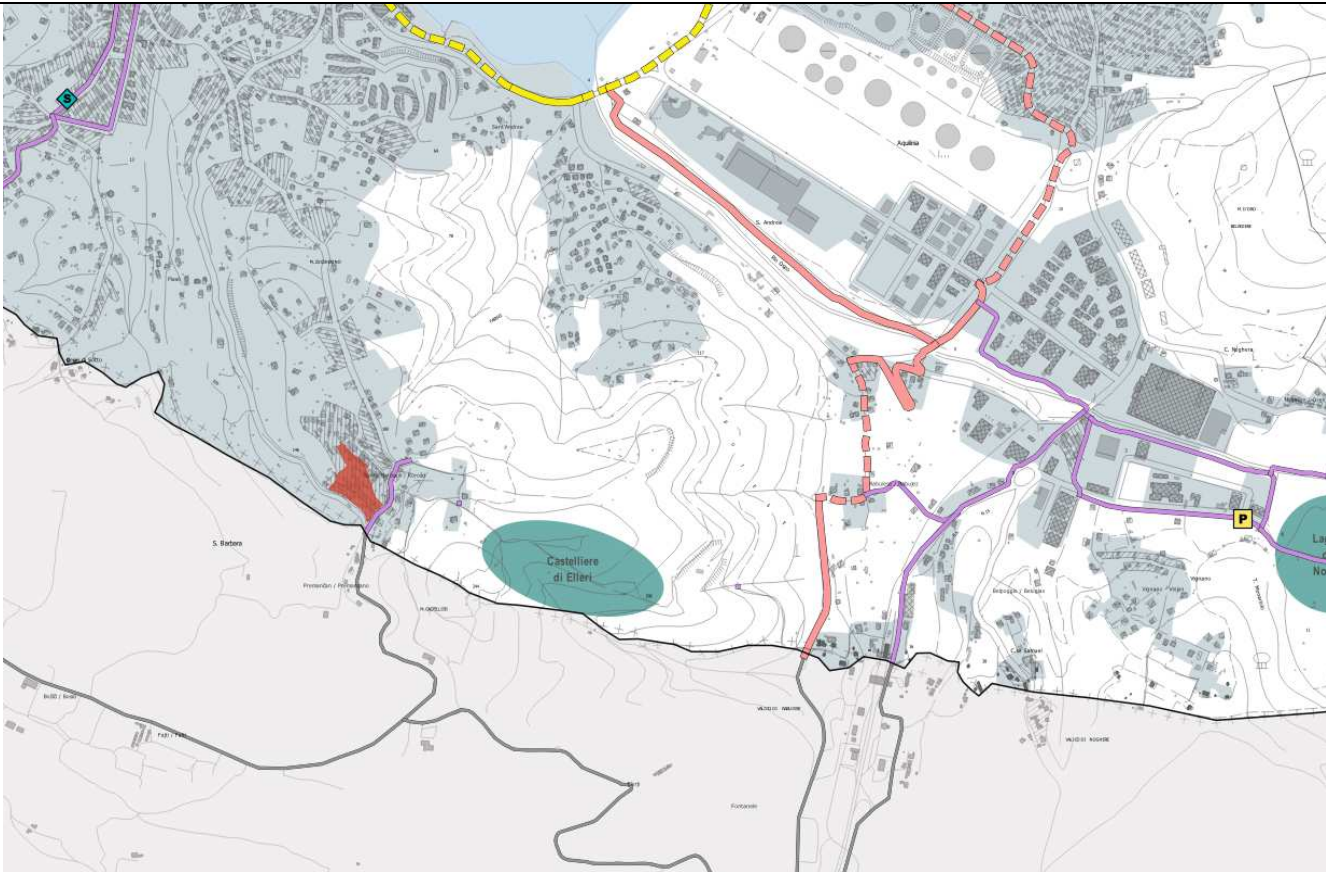


ALLEGATO M4.1

Stato di fatto



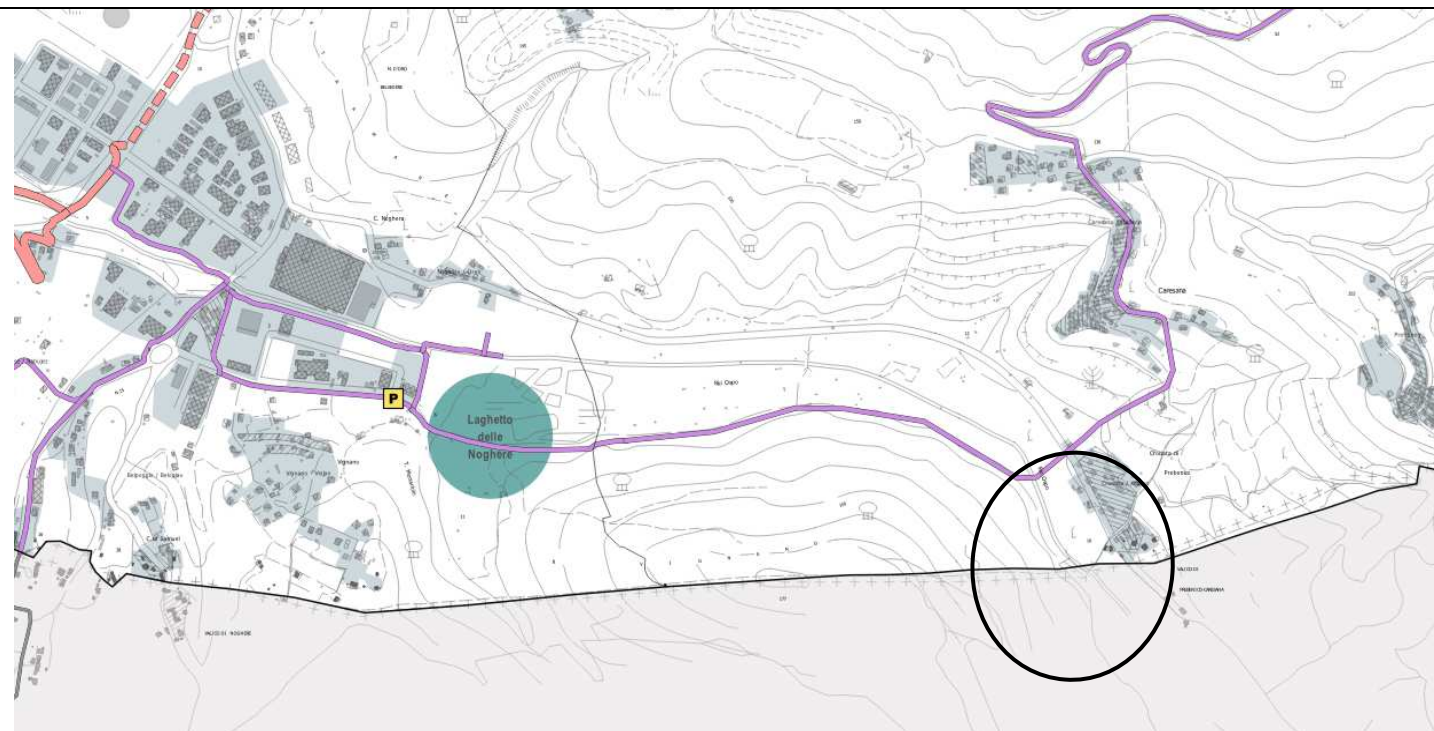
Modifiche evidenziate





ALLEGATO M4.2

Stato di fatto



Modifiche evidenziate



# COMUNE DI TRIESTE - T

ENTE	SIGLA	NOTE
Comune di Trieste	T	Parere redatto con data 24 ottobre 2019 a firma di Fabio Lamanna (Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente, Mobilità).
Nessuna considerazione generale		

SIGLA	TEMA E/O ELABORATO BICIPLAN	SINTESI PARERE PER PUNTI	VALUTAZIONE TECNICA E PROPOSTA DI MODIFICA ELABORATI
T1	Elab. 1 – Sistema dei Trasporti	Il tratto urbano comprendente anche via Carducci è segnalato come strada statale. Si richiede la verifica di tale competenza.	<p>Osservazione accolta.</p> <p>Lo strato informativo è stato fornito dal catalogo dei dati IDRAT della Regione FVG che riporta per le strade segnalate la competenza statale. Gli enti gestori, come segnalato nello strato informativo regionale, possono andare da ANAS, FVG Strade e Comune di Trieste.</p> <p>Il particolare di via Carducci e limitrofi, come indicato dal PGU di Trieste e suo adeguamento in data febbraio 2019, ricade nella fascia di competenza comunale essendo una strada locale interzonale.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO T1:</b> Si modifica inserendo le strade indicate nella competenza comunale nell'Elab.1 Sistema dei Trasporti.</p>
T2	Elab. 5 – Rete Ciclabile Portante	Alcuni tratti della Rete Ciclabile Portante sono ancora in fase di specifica individuazione (itinerario 3 in Porto Vecchio e itinerario 6 in Zona Industriale di Trieste). Si richiede la segnalazione di tali tracciati con segni grafici differenti, specificando che l'individuazione che ne dà il Biciplan non sia vincolante per la fase progettuale. Devono essere comunque rispettate le previsioni del PGU e del PUMS.	<p>Osservazione accolta.</p> <p>In generale si evidenzia la necessità di precisare maggiormente nell'Elab. 10 – Relazione tecnico illustrativa il livello di flessibilità che il Biciplan UTI delinea: esso vuole dare infatti indicazioni programmatiche che verranno poi recepite nei biciplan comunali e nella progettazione con discostamenti possibili in ragione della diversa scala di approfondimento. Per tale ragione le tratte individuate dal presente Biciplan non sono strettamente vincolanti e rispettano le previsioni degli altri strumenti pianificatori.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO T2:</b> Integrazione all'Elab. 10.</p>
T3	Elab. 9 – RECIU	Proposta di inserimento nella Rete Ciclabile Portante di via del Pucino per collegare Barcola all'altipiano carsico	<p>Osservazione parzialmente accolta.</p> <p>L'itinerario proposto viene inserito nella Rete Ciclabile di II Livello.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO T3:</b> La modifica verrà recepita nell'Elab. 9 – RECIU.</p>
T4	Aree sosta attrezzate per le biciclette	Si richiede di integrare la documentazione riferita al tema segnalato.	Si evidenzia che l'Elab. 9 – RECIU riporta le aree attrezzate per la sosta biciclette esistenti e di progetto più significative e strategiche a livello di UTI, vale a dire i



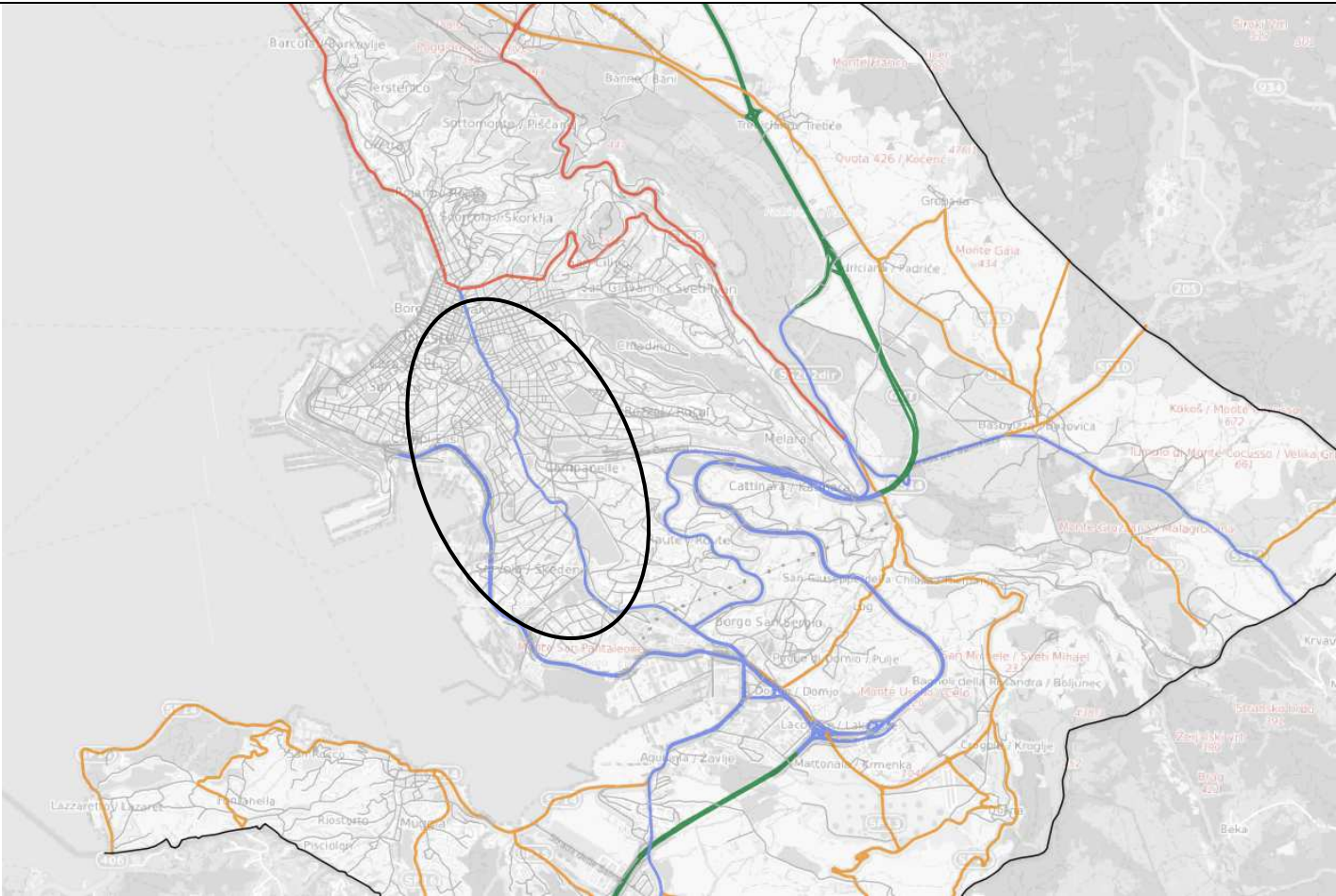
			<p>parcheggi intermodali e le stazioni bike sharing.</p> <p><b>NESSUNA MODIFICA.</b></p>
<b>T5</b>	Punti di monitoraggio dei flussi ciclistici	Si richiede di integrare la documentazione riferita al tema segnalato.	<p>Osservazione accolta.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO F18:</b> Osservazione già valutata in F18.</p>
<b>T6</b>	Elab. 11 – Quaderno della Rete Ciclabile Portante	L'elaborato Quaderno della rete ciclabile portante fornisce delle indicazioni di massima sui costi di ciascuno degli itinerari proposti, ma mancano delle indicazioni riferite a <i>"soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto"</i> ed <i>"i tempi previsti per la realizzazione"</i>	<p>Osservazione accolta.</p> <p>Si rileva che i soggetti pubblici coinvolti nella realizzazione del progetto sono identificabili in enti territoriali (Regione, UTI, Comuni) ed enti gestori (ANAS, FVG strade, oltre ai medesimi enti territoriali citati). Ulteriori coinvolgimenti di soggetti privati non potranno che trovare definizione ad una scala di progettazione di maggior dettaglio e di interesse specifico.</p> <p>Per quanto riguarda la definizione dei tempi previsti, essi non possono essere attualmente dettagliati mancando i progetti di fattibilità tecnico-economica accompagnati da relativo cronoprogramma, che verranno poi sottoposti alla decisione programmatica dell'Assemblea dei sindaci facenti parte dell'UTI.</p> <p><b>MODIFICA IN ALLEGATO T6:</b> Integrazione all'Elab. 10.</p>
<b>T7</b>	Analisi della domanda potenziale	L'analisi della domanda potenziale di utilizzo della bicicletta si basa su un sondaggio realizzato da delle associazioni private su un possibile interesse del cittadino <i>"interessato a un miglioramento delle infrastrutture ciclabili da utilizzare per gli spostamenti quotidiani in bicicletta"</i> . Si chiede di utilizzare anche altre fonti dati (ISTAT) che diano indicazioni anche della domanda attuale, seppur bassa, su cui fare delle ipotesi di incremento e potenzialità futura a valle della realizzazione degli interventi proposti.	<p>Osservazione non accolta.</p> <p>Il dato utilizzato nel lavoro è basato su un sondaggio realizzato da delle associazioni private su un possibile interesse del cittadino <i>"interessato a un miglioramento delle infrastrutture ciclabili da utilizzare per gli spostamenti quotidiani in bicicletta"</i> e su dati ISTAT relativi agli spostamenti quotidiani riferiti all'intera UTI Giuliana.</p> <p>Ulteriori dati ISTAT che diano indicazioni sulla domanda attuale di utilizzo della bicicletta si riferiscono all'intera Regione Friuli Venezia Giulia ed ai soli spostamenti scuola-lavoro.</p> <p>Ne consegue che l'integrazione con tali dati non sarebbe significativa.</p> <p><b>NESSUNA MODIFICA.</b></p>

# ALLEGATI

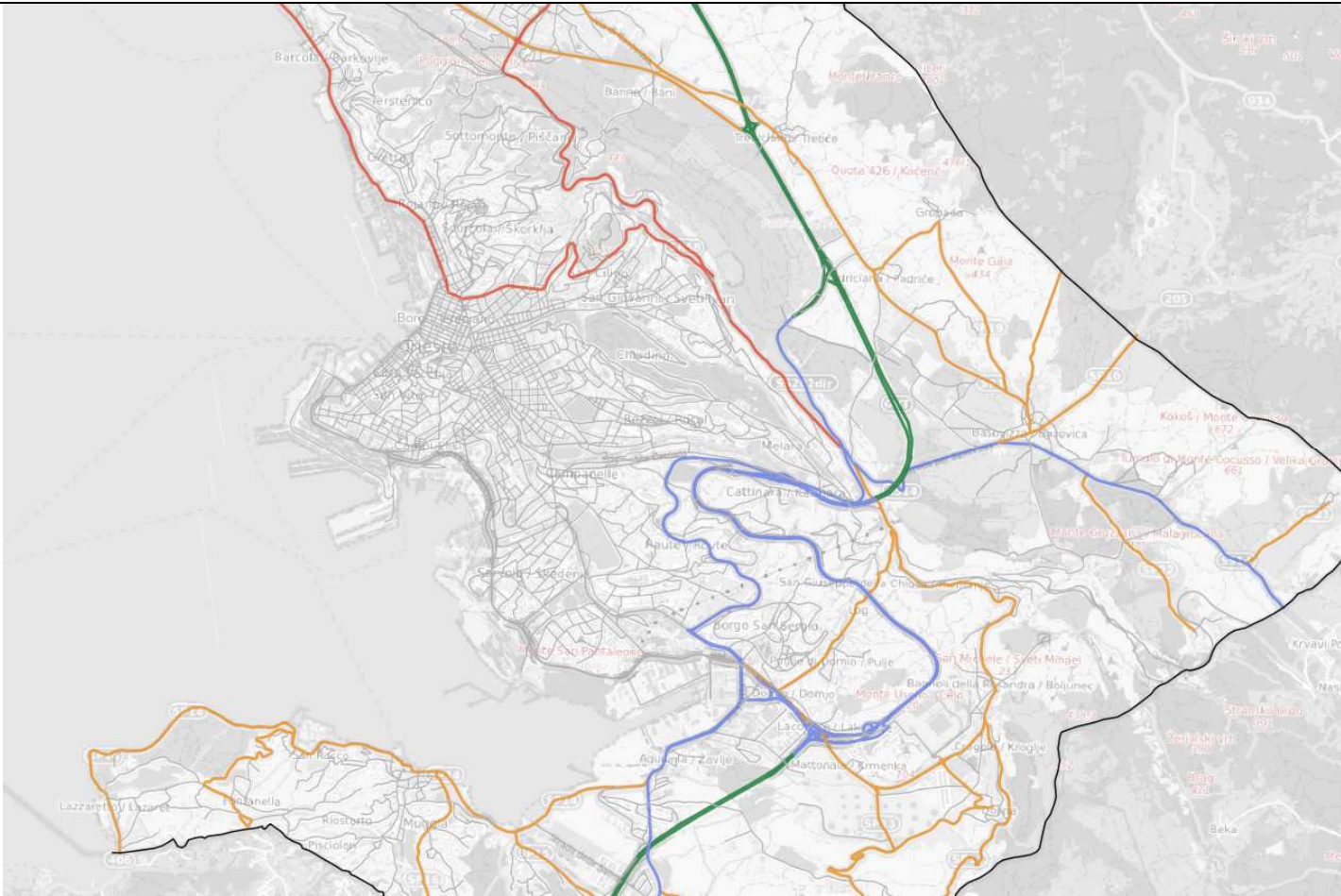
*con modifiche evidenziate in seguito alla valutazione  
tecnica del parere pervenuto dal Comune di Trieste*

ALLEGATO T1

Stato di fatto



Modifiche evidenziate

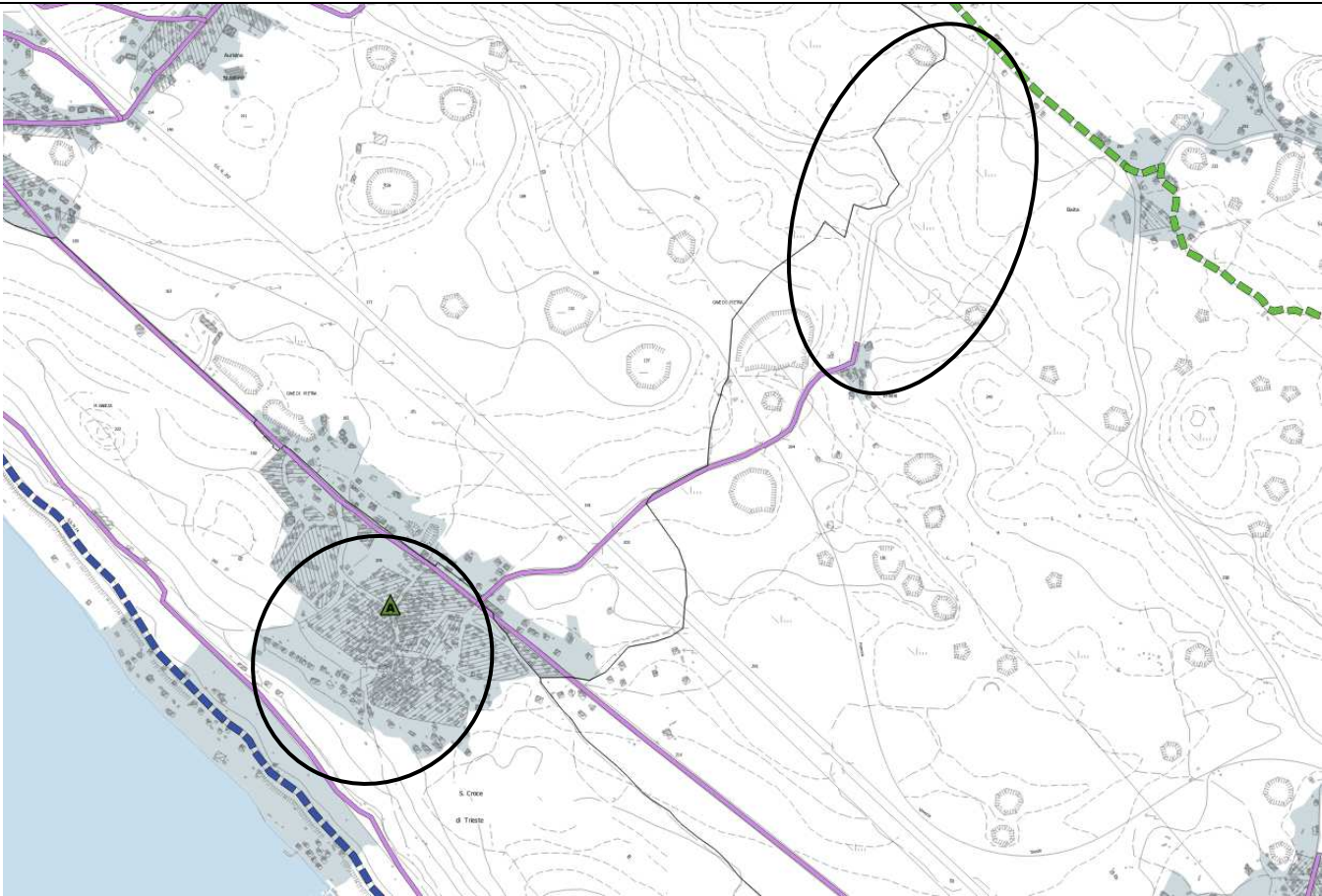




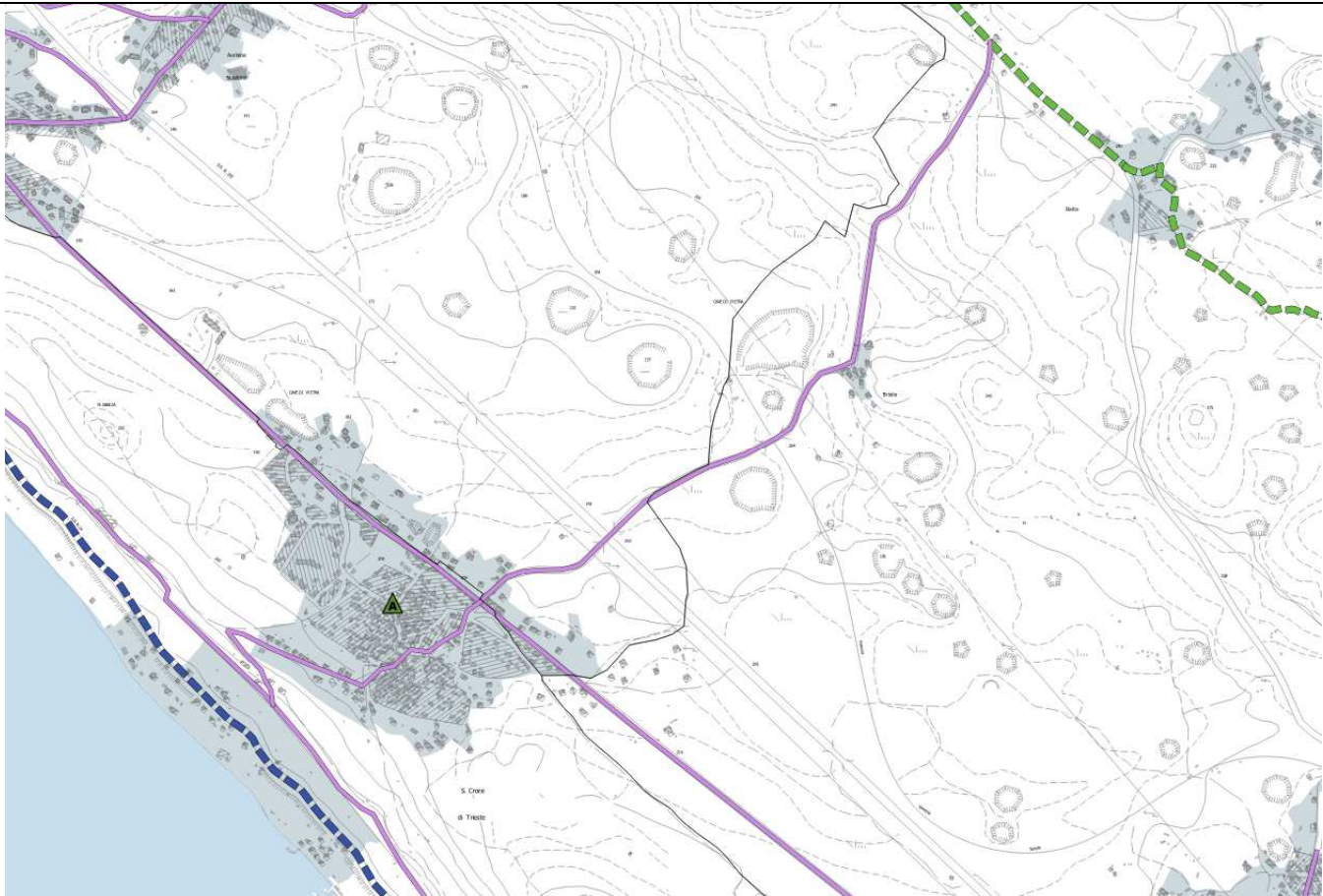
ALLEGATO T2	
Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa</b></p> <p>(..)</p> <p><b>4. BICIPLAN U.T.I. – APPROCCIO METODOLOGICO</b></p> <p>Le Unioni Territoriali Intercomunali elaborano il Piano della mobilità ciclistica dell'Unione territoriale intercomunale (Bicipan UTI, così come definito dall'art.8 della Legge Regionale 08/2018), <i>il quale si occupa di acquisire, integrare e organizzare in ottica intercomunale le previsioni degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale riguardanti la mobilità ciclistica.</i></p> <p>(..)</p>	<p><b>Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa</b></p> <p>(..)</p> <p><b>4. BICIPLAN U.T.I. – APPROCCIO METODOLOGICO</b></p> <p>Le Unioni Territoriali Intercomunali elaborano il Piano della mobilità ciclistica dell'Unione territoriale intercomunale (Bicipan UTI, così come definito dall'art.8 della Legge Regionale 08/2018), <i>il quale si occupa di acquisire, integrare e organizzare in ottica intercomunale le previsioni degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale riguardanti la mobilità ciclistica.</i></p> <p>(..)</p> <p><b>LIVELLO DI FLESSIBILITÀ</b></p> <p>Il livello di flessibilità che il Bicipan UTI delinea garantisce che nella fase progettuale vera e propria ci possano essere discostamenti in relazione alla diversa scala di progettazione/pianificazione.</p> <p>Il Bicipan UTI infatti vuole dare infatti indicazioni programmatiche che verranno poi recepite nei bicipan comunali e nella progettazione con discostamenti possibili in ragione della diversa scala di approfondimento. Per tale ragione le tratte individuate dal presente Bicipan non sono strettamente vincolanti e rispettano le previsioni degli altri strumenti pianificatori.</p>

**ALLEGATO T3**

Stato di fatto



Modifiche evidenziate



ALLEGATO T6	
Stato di fatto	Modifiche evidenziate
<p><b>Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa</b></p> <p>(..)</p> <p><b>8. QUADERNO DELLA RETE CICLABILE PORTANTE</b></p> <p>Le schede di approfondimento formano un <i>Quaderno</i> che si occupa di descrivere la Rete Ciclabile Portante composta da 7 itinerari ciclabili così individuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di collegamento con Monfalcone;</li> <li>• Carso;</li> <li>• Costiera;</li> <li>• Urbano di Trieste;</li> <li>• Giordano Cottur;</li> <li>• Trieste – Muggia – San Bartolomeo;</li> <li>• Parenzana.</li> </ul> <p>(..)</p>	<p><b>Elab. 10 – Relazione Tecnico-Illustrativa</b></p> <p>(..)</p> <p><b>8. QUADERNO DELLA RETE CICLABILE PORTANTE</b></p> <p>Le schede di approfondimento formano un <i>Quaderno</i> che si occupa di descrivere la Rete Ciclabile Portante composta da 7 itinerari ciclabili così individuati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di collegamento con Monfalcone;</li> <li>• Carso;</li> <li>• Costiera;</li> <li>• Urbano di Trieste;</li> <li>• Giordano Cottur;</li> <li>• Trieste – Muggia – San Bartolomeo;</li> <li>• Parenzana.</li> </ul> <p>(..)</p> <p><b>SOGGETTI COINVOLTI E TEMPI PREVISTI</b></p> <p>I soggetti coinvolti nella realizzazione del progetto possono essere sia pubblici che privati.  Si rileva che i soggetti pubblici sono identificabili in enti territoriali (Regione, UTI, Comuni) ed enti gestori (ANAS, FVG strade, oltre ai medesimi enti territoriali citati).  Ulteriori coinvolgimenti di soggetti privati non potranno che trovare definizione ad una scala di progettazione di maggior dettaglio e di interesse specifico.  I tempi previsti per la realizzazione non possono essere attualmente dettagliati mancando i progetti di fattibilità tecnico-economica accompagnati da relativo cronoprogramma, che verranno poi sottoposti alla decisione programmatica dell'Assemblea dei sindaci facenti parte dell'UTI.  Tali questioni legate a soggetti coinvolti e tempi previsti sono comuni a tutte le tratte descritte dal Quaderno della Rete Ciclabile Portante; per tale motivo tali questioni si riportano solamente in questo paragrafo.</p>