



LIFE 15 IPE IT 013



Quadro normativo regionale L.R. 23 febbraio 2018, n. 8 “Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa”

Il Piano REgionale della MObilità Ciclistica - PREMOCI

**A cura di Carolina Borruso, Walter Coletto e Franco Bonu
Direzione centrale Infrastrutture e territorio**



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Articolo 1, comma 1

La Regione, al fine di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio, nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile e di una Rete per la mobilità lenta, promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della ciclabilità diffusa sul territorio regionale (SICID)

Il **SICID** integra le infrastrutture ciclabili e i servizi per la mobilità ciclistica, in sicurezza e in continuità sull'intero territorio regionale (art. 1, co. 1) ed è costituito dall'insieme degli itinerari ciclabili e ciclopeditoni, extraurbani e urbani



RECIR

è parte integrante del sistema stradale regionale ed è costituita dagli itinerari ciclabili di prioritario interesse regionale che collegano i centri di maggior interesse turistico, storico, artistico-culturale e naturalistico tra loro e con le reti ciclabili previste dalle Regioni confinanti



RECIU

è parte integrante del sistema stradale di competenza dell'UTI ed è costituita dagli itinerari ciclabili di collegamento O/D di Comuni diversi appartenenti al territorio di competenza dell'UTI e dagli ulteriori tratti di collegamento con le reti delle UTI confinanti non compresi nella RECIR



RECIC

è parte integrante del sistema stradale comunale ed è costituita dagli itinerari ciclabili di collegamento tra origini e destinazioni interne al territorio comunale



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i.

Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



RECIR



RECIU



RECIC





LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



gli spostamenti turistici che interessano il Friuli Venezia Giulia

gli spostamenti pendolari in aree urbane e periurbane e di raggio contenuto (capoluoghi - frazioni, casa - scuola/lavoro)



OBIETTIVO incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto



AZIONI

diffusione di una nuova cultura della mobilità presso istituzioni scolastiche, Associazioni, Enti, ecc., maggiore partecipazione ai progetti europei, bandi per contributi



INTERVENTI

nuove realizzazioni, recupero e riqualificazioni di infrastrutture ciclabili esistenti, moderazione del traffico, messa in sicurezza delle intersezioni



LIFE 15 IPE.IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i.
Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



D.P.P 076/Pres. del 15 maggio 2019

Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'art. 14 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.



BENEFICIARI

Comuni, UTI, istituti scolastici, altri Enti pubblici, associazioni e enti senza fini di lucro



BICIAN



AZIONI INTERVENTI INTEGRATI



LIFE 15 IPE.IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i.
Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



BICIAN



**AZIONI
INTERVENTI
INTEGRATI**

PARTECIPAZIONE



Webinar: «sviluppo della mobilità ciclistica e progetti di infrastrutture ciclabili: il Friuli Venezia Giulia ed esperienze a confronto» - 21 settembre 2020



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Decreto n. 2950/TERINF del 02 luglio 2019

“Biciplan - Linee guida”



strumento di orientamento e di guida alla redazione dei Biciplan per le Amministrazioni comunali e per le UTI

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia Linee guida per la redazione del Biciplan

Centri urbani di medio-grandi dimensioni

- Messa in sicurezza della viabilità principale**
Risolvere le strade e gli incroci che presentano problemi di elevata incidentalità.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto f)
- Rete itinerari portanti**
Sviluppare la rete portante del Biciplan lungo gli assi principali.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto a)
- Moderazione del traffico e zone 30**
Realizzare Zone 30 in tutte le aree residenziali tranne la rete viaria primaria.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto e)
- Rete itinerari secondari**
Densificare la rete degli itinerari ciclabili con collegamenti secondari all'interno delle Zone 30.
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto b)
- Rete vie verdi ciclabili**
Individuare la rete delle vie verdi ciclabili per connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali, tratturi, etc. del territorio
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto c)

Matteo Dondé Architetto – Alfredo Drufuca Ingegnere Polinomia srl

78

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia Linee guida per la redazione del Biciplan

Centri urbani di medio-piccole dimensioni

- Suddivisione della viabilità di attraversamento in più tronchi successivi**
in relazione alle loro caratteristiche funzionali: tipologia di utenza, comportamenti, destinazioni d'uso delle aree adiacenti, etc...
(Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana circolare n° 3698/2001 cap. 1.5 Appendice B)
- TRONCO DI ACCESSO: Realizzazione delle "porte esterne" e percorsi ciclabili extraurbani**
Porte esterne per sottolineare la transizione tra la parte extraurbana (limite 90-70km/h) e quella periurbana (limite 50 km/h)
Percorsi ciclabili separati per le connessioni extraurbane lungo la viabilità principale o in carreggiata/banchina lungo la viabilità minore
- TRONCO INTERMEDIO: Realizzazione delle "porte interne" e preferenziazione ciclabile**
Porte interne per sottolineare la transizione tra la parte periurbana (limite 50 km/h) e quella urbana
Percorsi ciclabili in carreggiata ed isole salvagente per favorire la permeabilità della strada
Percorsi ciclabili separati se lo spazio lo consente e mai a discapito degli spazi pedonali
- TRONCO CENTRALE (strada comunale):**
Zone 30 e ciclabilità diffusa
Inserimento di dispositivi di moderazione del traffico che consentano la riduzione delle velocità a 30 km/h, allo scopo di:
- mettere in sicurezza gli incroci esistenti, proteggere la zona centrale e favorire la ciclabilità diffusa in sicurezza
- riqualificare lo spazio pubblico e valorizzare le attività e i servizi esistenti
- percorsi ciclabili separati se lo spazio lo consente e mai a discapito degli spazi pedonali

Matteo Dondé Architetto – Alfredo Drufuca Ingegnere Polinomia srl

79

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia Linee guida per la redazione del Biciplan

Ambiti di interesse intercomunale (UTI)

- Suddivisione della viabilità di collegamento tra i comuni/frazioni in più tronchi successivi**
in relazione alle loro caratteristiche funzionali: tipologia di utenza, comportamenti, destinazioni d'uso delle aree adiacenti, etc...
Verifica attenta e puntuale dell'incidentalità nelle tratte di connessione tra i comuni/frazioni
Verifica delle caratteristiche pianaltimetriche
- TRONCO DI ACCESSO: Realizzazione delle "porte esterne" e percorsi ciclabili extraurbani**
Porte esterne al sistema delle UTI per sottolineare la transizione tra la parte extraurbana (limite 90-70km/h) e quella periurbana (limite 50 km/h)
Percorsi ciclabili separati per le connessioni extraurbane lungo la viabilità principale o in carreggiata lungo la viabilità minore

4b.
TRONCO CENTRALE (strada provinciale/regionale/statale con limite di velocità 50 km/h):
«Adeguamento dell'organizzazione della circolazione stradale e delle attività in svolgimento nelle aree adiacenti» (PNSU):
- sicurezza stradale
- favorire la permeabilità della strada
- valorizzare le attività e i servizi esistenti
In base alla classificazione stradale in termini funzionali, alle caratteristiche del traffico e dell'abitato:
- percorsi ciclabili in carreggiata ed isole salvagente per favorire la permeabilità della strada
- percorsi ciclabili separati a norma e mai a discapito degli spazi pedonali

Matteo Dondé Architetto – Alfredo Drufuca Ingegnere Polinomia srl

80



LIFE 15 IPE.IT.013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Decreto n. 2950/TERINF del 02 luglio 2019

“Biciplan - Linee guida”



supporta tecnicamente gli Enti locali nelle scelte per lo sviluppo coerente e omogeneo delle reti ciclabili sul territorio regionale

CORSIA CICLABILE MONODIREZIONALE
TIPO DI SEPARAZIONE: SEGNALETICA ORIZZONTALE - Rif. DM 557/99

Pista ciclabile monodirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale.
Grado di permeabilità **elevato**.
E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

Dimensionamento del percorso ciclabile

| segnale | larghezza minima | larghezza ideale | costo di gestione | costo di gestione |
|---------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| A | 170 | 224 | 50,00 € | 50.000,00 € |
| B | 140 | 194 | | |

Riferimenti normativi
Pavimentazione: DM 557/99 Articolo 4 Comma 1b) Preferibilmente in asfalto di colore nero
Segnaletica: Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare. Pictogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm). Al fine di ridurre costi, ingombri e impatto visivo, la striscia gialla può essere realizzata con spessore ridotto a 12 cm.
Note: E' possibile ridurre la larghezza della corsia a 1,00m in ragione della necessità di garantire comunque la continuità della rete, al sensi del DM 557/99 (in questo caso si consiglia l'utilizzo di cordature laterali inclinate).

Scheda di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative **SCHEDA 1**

Linee guida per la redazione del Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

CORSIA CICLABILE MONODIREZIONALE
TIPO DI SEPARAZIONE: SEGNALETICA ORIZZONTALE - Rif. DM 557/99 - CAP. 4,2,11

Pista ciclabile monodirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale e attraverso l'utilizzo di bitume colorato.
Grado di permeabilità **elevato**.
E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

Dimensionamento del percorso ciclabile

| segnale | larghezza minima | larghezza ideale | costo di gestione | costo di gestione |
|---------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| A | 170 | 224 | 130,00 € | 130.000,00 € |
| B | 140 | 194 | | |

Riferimenti normativi
Pavimentazione: DM 557/99 Articolo 4 Comma 1b) Asfalto di colore rosso
Segnaletica: Pictogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm). Al fine di ridurre costi, ingombri e impatto visivo, la striscia gialla può essere realizzata con spessore ridotto a 12 cm.
Note: E' possibile ridurre la larghezza della corsia a 1,00m in ragione della necessità di garantire comunque la continuità della rete, al sensi del DM 557/99 (in questo caso si consiglia l'utilizzo di cordature laterali inclinate).

Scheda di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative **SCHEDA 2**

Linee guida per la redazione del Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

CORSIA CICLABILE MONODIREZIONALE CON SOSTA A DX
TIPO DI SEPARAZIONE: SEGNALETICA ORIZZONTALE - Rif. CAP. 4,3,1

Pista ciclabile monodirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale.
Grado di permeabilità **elevato**.
E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.

Dimensionamento del percorso ciclabile

| segnale | larghezza minima | larghezza ideale | costo di gestione | costo di gestione |
|---------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| A | 150 | 204 | 60,00 € | 60.000,00 € |
| B | 120 | 174 | | |

Riferimenti normativi
Soluzione realizzabile sulla base di un parere ministeriale rilasciato al comune di Roma (M_INP-SISTRA_DIV2 prot.000953/7-16.06.2017)
Pavimentazione: Preferibilmente in asfalto di colore nero
Segnaletica: Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare. Pictogramma della bici di colore bianco (fig. II 427b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm). Il meglio di sicurezza per l'apertura della portiera, di larghezza pari a 0,50m, può essere realizzato con semplice striscia trattagliata.

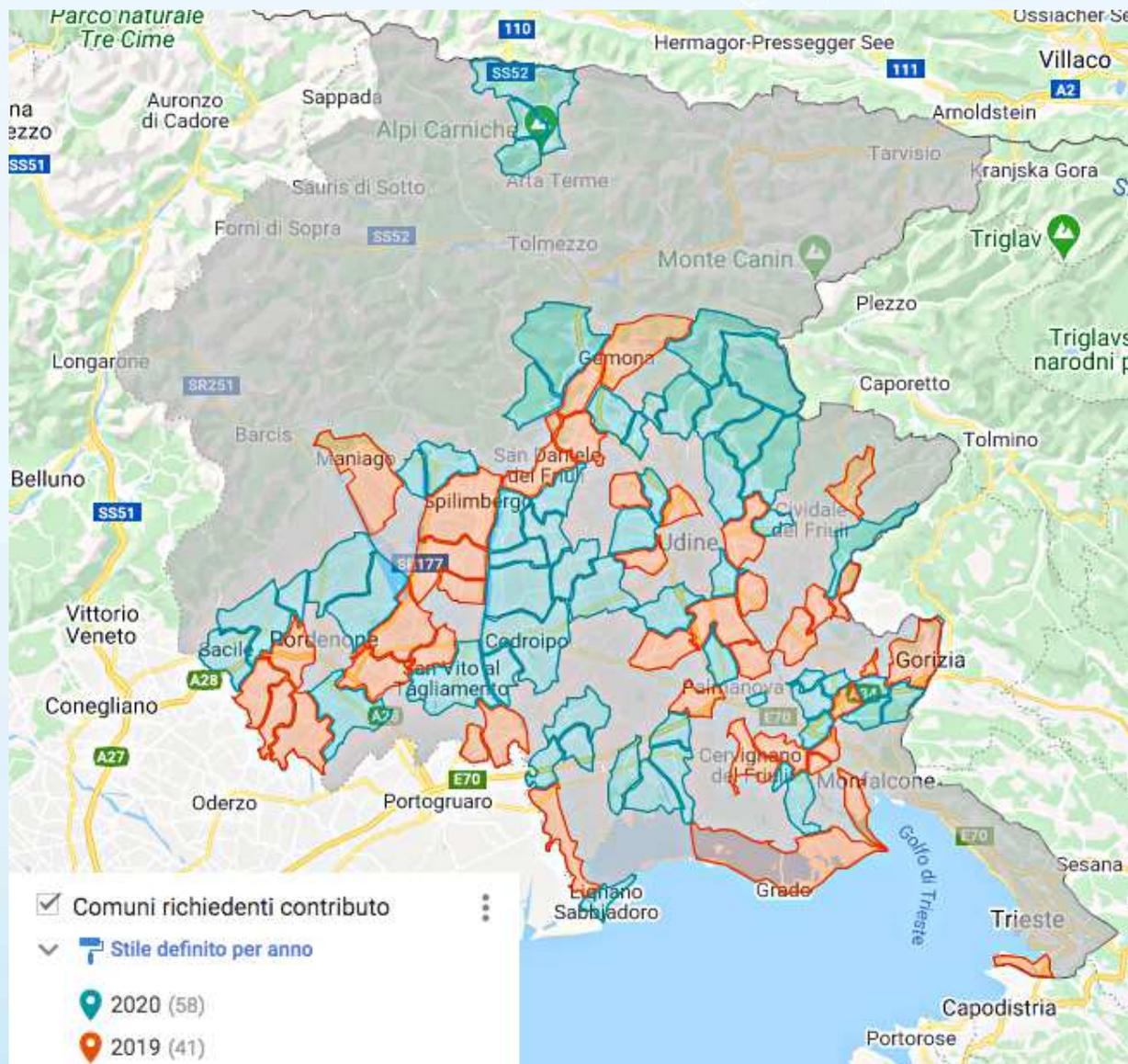
Scheda di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative **SCHEDA 3**

Linee guida per la redazione del Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'art. 14 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.

BICIPLAN 2019

decreto n. 5536/TERINF
del 29 novembre 2019



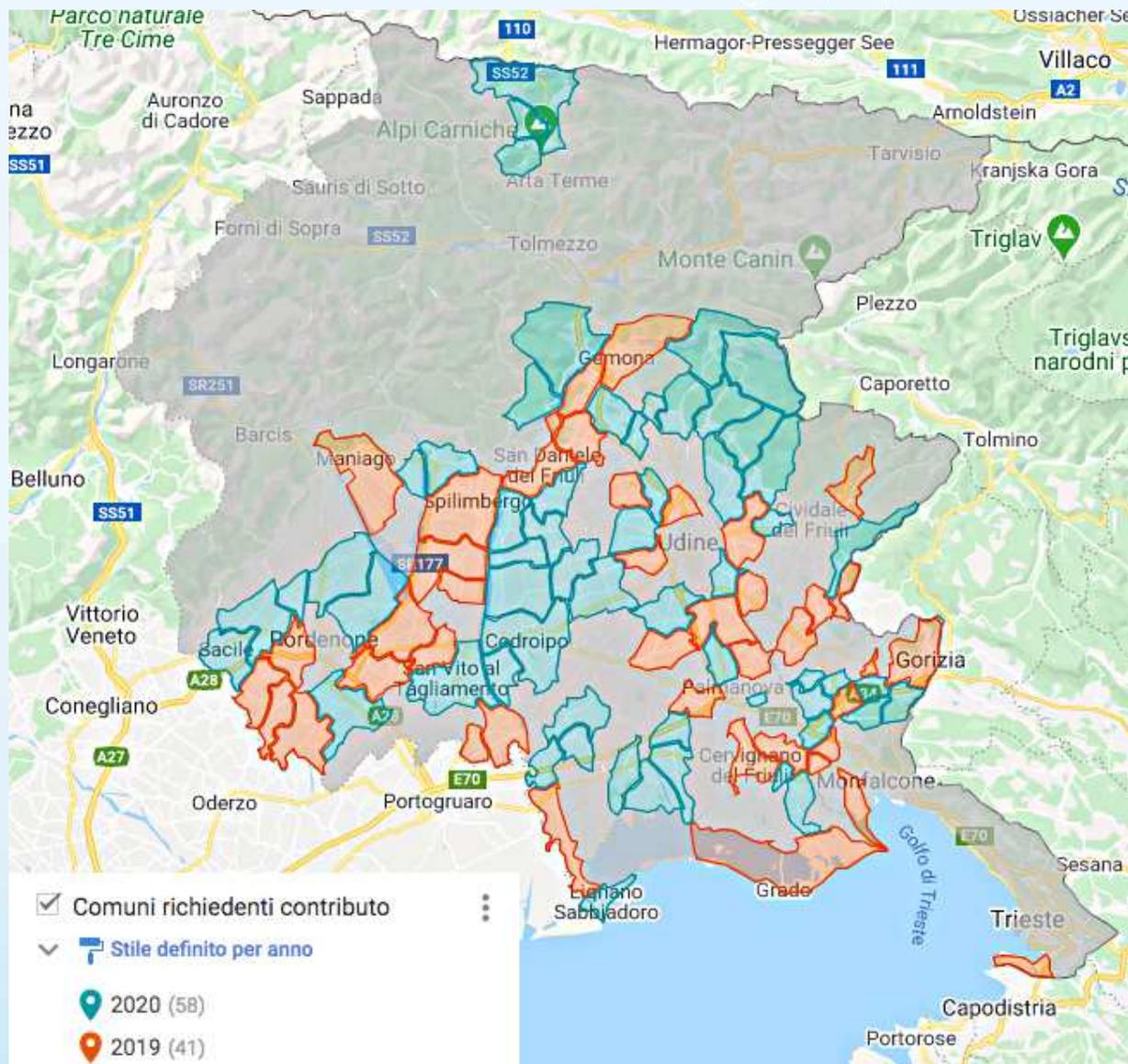
€ 658.008.,97 (€ 680.784,81)

51 Comuni, 3 UTI



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'art. 14 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.

BICIPLAN 2020

decreto n. 2394/TERINF
del 12 giugno 2020



€ 207.898,75 (€ 602.954,74)

56 Comuni, 1 UTI



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'art. 14 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.

AZIONI, INTERVENTI E INTEGRATI 2019

decreto n. 5576/TERINF del 29 novembre 2019



RICHIESTA

2 azioni, 8 interventi e 3 integrati

FINANZIAMENTO

3 interventi e 1 integrato
€ 314.554,00



LIFE 15 IPE IT 013

Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'art. 14 della L.R. n. 8/2018 e s.m.i.

AZIONI, INTERVENTI E INTEGRATI 2020

decreto n. ____/TERINF del __ settembre 2020



RICHIESTA

2 azioni, 22 interventi e 7 integrati

FINANZIAMENTO

6 interventi e 1 integrato
€ 314.554,00



LIFE 15 IPE.IT 013

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PREMOCI

Articolo 7, Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i.



Il BICIPLAN viene elaborato in applicazione dell'art. 9, co. 1 della L.R. n. 8/2018 come **PIANO DI SETTORE COMUNALE e, in mancanza di una specifica definizione procedurale della LR 8/2018,** viene ricondotto alle procedure dei piani di settore comunali stabilite dai rispettivi Regolamenti

Ai sensi dell'art. 9bis della LR n. 8/2018, il Biciplan entra in vigore successivamente al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

decreto regionale



contributo per la redazione del Biciplan

determina dirigenziale dell'UTI



affidamento servizio di redazione del Piano

pareri



Comune di Duino Aurisina – Devin Nabrežina
Comune di S. Dorligo della Valle – Občina Dolina
Comune di Muggia
Comune di Trieste
FIAB
GAL Carso – LAS Kras



LIFE 15 IPE.IT 013

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PREMOCI

Articolo 7, Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i.



Il BICIPLAN viene elaborato in applicazione dell'art. 9, co. 1 della L.R. n. 8/2018 come **PIANO DI SETTORE COMUNALE e, in mancanza di una specifica definizione procedurale della LR 8/2018,** viene ricondotto alle procedure dei piani di settore comunali stabilite dai rispettivi Regolamenti

Ai sensi dell'art. 9bis della LR n. 8/2018, il Biciplan entra in vigore successivamente al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

Consultazione



Enti coinvolti e stakeholders

workshop



Mobilità lenta
Ciclovia Eurovelo

Trasmissione alla Regione
per parere di competenza



rilascio del parere di competenza

Deliberazione
Assemblea dei Sindaci



approvazione Biciplan



With the contribution of the LIFE Programme of the European Union

LIFE 15 IPE IT 013

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PREMOCI

Articolo 7, Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i.



Grazie per l'attenzione!

www.lifepreparepair.eu – info@lifepreparepair.eu



REGIONE DEL VENETO



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto



agenzia regionale e per la protezione dell'ambiente del Friuli Venezia Giulia



ARSO ENVIRONMENT
Slovenian Environment Agency



Comune di Bologna



Comune di Milano



CITTA' DI TORINO



Emilia-Romagna Valorizzazione Economica Territoriale



Fondazione Lombardia per l'Ambiente