



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI FIUMICELLO-VILLA VICENTINA

BICIPLAN

Piano della Mobilità Ciclistica
del Comune di Fiumicello-Villa Vicentina

redatto ai sensi della L.R. 8 / 2018

RELAZIONE

Capitolo 1

Premessa e analisi

IL PROGETTISTA

Dott. Ing. Fabio Gon

COLLABORATORE

Arch. Margherita Caiffa



Indice

Premessa	5
Struttura del documento	9
Il Biciplan: Norme di riferimento	11
Analisi	27
Inquadramento territoriale.....	29
1. Infrastrutture	33
2. Ciclabilità	39
3. Punti di attrazione e analisi della domanda potenziale.....	45

Capitolo 1.1

Premessa

Il presente documento, redatto ai sensi della L.R. 8/2018, illustra il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Fiumicello-Villa Vicentina. Con una popolazione di 6 299 abitanti (dati ISTAT al 01.01.2022), il territorio comunale si sviluppa su una superficie di 28,80 km².

Il comune di Fiumicello Villa Vicentina, nato il 1° febbraio 2018 dalla fusione dei Comuni di Fiumicello e Villa Vicentina, confina a Nord con Ruda e Cervignano del Friuli, a Est con Turriaco e San Canzian d'Isonzo, a Sud con Grado e a Ovest con i comuni di Aquileia e Terzo d'Aquileia. Il territorio comunale è formato dalle frazioni di Fiumicello, Villa Vicentina, Papariano, San Valentino e dalle seguenti località e nuclei abitati: Borgo Candelettis, Borgo Malborghetto, Borgo Pacco, Borgo Sandrigo, Capodisopra, Fossavecchia, Ginata, Laghetto, Località Pontisel, Mazzoletta, Palazzatto, Pizzacca, Ponte Tiel, San Lorenzo, Sant'Antonio, Via Tiel.

Dal punto di vista viario il comune di Fiumicello-Villa Vicentina è attraversato:

- in direzione Nord-Sud: dalla SR-UD 68 che collega il comune con quello di Cervignano del Friuli; e dalla SR-UD 8 che porta verso sud ad Aquileia e verso nord al comune di Ruda;
- in direzione Est-Ovest: dalla Strada Statale 14 “della Venezia Giulia”, che attraversa il territorio comunale separando Villa Vicentina (a Nord) da Fiumicello (a Sud); e dalla SR-UD 26 che collega Fiumicello con il Comune di Aquileia.

In direzione Est-Ovest vi è anche il passaggio della linea ferroviaria Trieste-Venezia. La stazione più vicina è quella di Cervignano-Aquileia-Grado, che si trova presso il confinante comune di Cervignano del Friuli.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma, il territorio comunale è servito da 7 linee TPL, che lo collegano direttamente a Aquileia, Cervignano, Udine, Gorizia, Grado, Monfalcone (cantieri), Palmanova e Trieste.

Dal punto di vista cicloturistico, il territorio comunale è attraversato a Nord lungo l'asse Est-Ovest dalla “FVG 2/d - Variante dell'Aeroporto”, variante della Ciclovia Regionale FVG2 - Ciclovia del mare Adriatico (Lignano-Grado).

Nel Comune, collocato in un'area pianeggiante della Bassa Friulana e con un'estensione spaziale modesta, la bicicletta potrebbe essere un mezzo di trasporto comodo e pratico per gli spostamenti in ambito urbano e verso i comuni limitrofi. Uno dei principali fattori che disincentivano l'uso della bici è costituito dalla presenza delle S.S.14, SR-UD 68, strade attraversate da un gran numero di veicoli a motore e percorse a velocità elevata: queste arterie sono poco adatte per gli spostamenti in bici e vengono percepite come insicure, da chi si muove in bicicletta, sia per gli spostamenti lungo di esse, sia per gli spostamenti che le intersecano.

Struttura del documento

Il presente documento è così articolato:

- **Analisi:** il primo capitolo illustra gli approfondimenti che hanno portato alla definizione della rete di percorsi ciclabili sul territorio comunale;
- **Obiettivi, ambiti di intervento, strategie:** il secondo capitolo è dedicato ad illustrare gli obiettivi del Piano della Mobilità Ciclistica, i criteri da considerare nella individuazione degli itinerari ciclabili e le strategie alla base del Biciplan di Fiumicello-Villa Vicentina;
- **Parte infrastrutturale:** il terzo capitolo affronta le questioni infrastrutturali ovvero individua:
 - il grafo della nuova Rete ciclabile comunale e le sue caratteristiche, in relazione ai centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
 - i singoli tratti della rete ed individua gli interventi necessari al fine di permettere la ciclabilità;
- **Programmazione:** l'ultimo capitolo, infine individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:
 - 1) i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
 - 2) i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
 - 3) i tempi previsti per la realizzazione;
 - 4) gli interventi di manutenzione da garantire.

Il Biciplan: Norme di riferimento

Nel presente paragrafo si riporta una sintesi delle recenti normative inerenti lo sviluppo della mobilità ciclistica e il Biciplan.

Si prendono in esame:

- L. 2 - 11 gennaio 2018, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
- L.R. 8 - 23 febbraio 2018, Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa.

Legge 11 gennaio 2018, n.2

DISPOSIZIONI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' IN BICICLETTA E LA REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI PERCORRIBILITÀ CICLISTICA - (PUBBLICATA SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 31-1-2018, IN VIGORE DAL 15/02/2018).

La Legge contiene disposizioni volte a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative. Cambiano i principi e le finalità del Codice della Strada.

La legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali;
- accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

LA BICICLETTA DIVENTA UNA COMPONENTE FONDAMENTALE DELLA MOBILITÀ

Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati dovranno perseguire l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica (e delle necessarie infrastrutture di rete) una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale, e da pervenire a un sistema generale integrato della mobilità, sostenibile da un punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i

cittadini.

LE REGIONI DEVONO PREDISPORRE IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

Tra i diversi aspetti, all'art. 5 la Legge stabilisce che le Regioni dovranno predisporre il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, volto a individuare interventi finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

ARRIVA IL BICIPLAN

All'art.6 la Legge introduce il Biciplan, quale piano di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), che dovrà essere predisposto e adottato dai comuni non facenti parte di città metropolitane e dalle città metropolitane.

Il Biciplan è finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Il Biciplan dovrà definire:

- a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
- c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;

- j) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- k) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- l) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
- m) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- n) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
- o) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso.

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DOVRÀ ESSERE COERENTE COL BICIPLAN

Il Biciplan costituisce atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.

Inoltre gli enti dovranno assicurare la coerenza degli atti di pianificazione territoriale urbanistica con il Biciplan.

MODIFICHE AI REGOLAMENTI EDILIZI E AI REGOLAMENTI DI ATTUAZIONE DEGLI SPAZI URBANISTICI.

All'art. 8, comma 4, si stabilisce che i comuni prevedono, nei regolamenti edilizi, misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette, negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

Inoltre all'art. 8, comma 5, si stabilisce che, in sede di attuazione degli strumenti urbanistici, i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

MODIFICHE AI PRINCIPI GENERALI DEL CODICE DELLA STRADA

Infine la Legge modifica l'articolo 1 del Codice della Strada, in materia di principi generali.

In particolare nel comma 2, dell'articolo 1 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «al principio della sicurezza stradale» sono sostituite dalle seguenti: «*ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile*» e dopo le parole: «fluidità della circolazione» sono aggiunte le seguenti: «*di promuovere l'uso dei velocipedi*».

IL TESTO COMPLETO

Il testo completo della norma è disponibile al seguente link:

<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2018;2>

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica [PGMC]

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) è emanato secondo quanto previsto dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità

Il Piano è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), sentiti il Ministro della transizione ecologica (MITE), il Ministro della cultura (MIC), il Ministro del turismo (MITUR), previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Il Piano è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC).

Il Piano ha durata triennale ed è articolato con riferimento a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica: **ambito urbano e metropolitano**, e **ambito extra-urbano** (Provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

Il Piano definisce:

- 1) il quadro economico e delle risorse, per ciascuno degli anni del periodo di riferimento, degli stanziamenti di bilancio da ripartire per il finanziamento degli interventi identificati nel PGMC, come declinati anche nei piani della mobilità ciclistica delle Regioni e Province autonome delle Città metropolitane e dei Comuni;
- 2) gli obiettivi annuali, su ciascuno degli anni del periodo di riferimento, per realizzare un effettivo sviluppo del SNMC. Gli obiettivi sono fissati per ciascuno dei due richiamati settori di intervento avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;
- 3) il complesso degli interventi volti a realizzare progressivamente i tracciati di interesse nazionale, a partire dal Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN) che sono parte della Rete Ciclabile Nazionale (RCN) Bicitalia, di cui all'articolo 4 della legge n. 2/2018. Si fissano altresì gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa.
- 4) gli
nazionale e di integrazione tra sistemi di viabilità stradale, ferroviaria e con il trasporto pubblico locale, pianificando le linee di azione per la realizzazione a livello locale di ciclovie che integrino il disegno della RCN;
- 5) le linee di indirizzo amministrativo e regolamentare necessarie per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa del governo, delle Regioni e Province autonome, delle Città metropolitane e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;
- 6) le modalità per promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviana e le azioni necessarie a sviluppare una cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile;
- 7) l'identificazione delle linee di azione che dovranno essere poste in essere per conseguire gli obiettivi stabiliti dal PGMC e sostenere lo sviluppo del SNMC in ambito urbano (con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale - TPL);
- 8) la definizione del modello di verifica di obiettivi e azioni per consentire il controllo del raggiungimento degli stessi nell'arco di periodo di Piano.

Il documento è articolato nelle seguenti parti:

Capitolo 1: executive summary. Che sintetizza i contenuti e fornisce una visione d'insieme del piano.

Capitolo 2: il quadro delle risorse disponibili. Identifica le risorse finalizzate al finanziamento delle infrastrutture ciclabili, tanto nazionali che locali, a partire dal PNRR, integrando risorse precedentemente stanziare e modalità per reperire ulteriori linee di copertura (europee, nazionali, regionali e locali).

Capitolo 3: l'analisi del sistema della mobilità ciclistica turistica ed urbana. Fornisce elementi di scenario che inquadrano la mobilità sostenibile e ciclistica e il valore che la stessa riveste in riferimento agli obiettivi di sviluppo economico e sociale.

Capitolo 4: gli obiettivi del PGMC. Vengono illustrati tre ordini di obiettivi:

- **obiettivi strategici**, che definiscono la visione di lungo periodo;
- **obiettivi generali**, che, discendendo dagli obiettivi strategici, definiscono nel medio periodo l'azione che il Governo intende accentuare;
- **obiettivi specifici**, che derivano dagli obiettivi generali e si articolano sui tre anni di validità del Piano. Nel capitolo si definiscono inoltre le procedure amministrative per l'implementazione del PGMC a livello centrale e locale.

Capitolo 5: gli strumenti e le azioni per la realizzazione del PGMC.

Sono descritte le iniziative previste per lo sviluppo del sistema di mobilità ciclistica a livello nazionale, regionale, urbano e metropolitano.

Capitolo 6: il quadro degli indicatori di performance realizzativa. Si fissano i KPI e gli strumenti di monitoraggio per verificare il raggiungimento degli obiettivi generali del PGMC.

Il Piano contiene inoltre tre documenti allegati:

- A) la sintesi delle **linee guida per la redazione dei Biciplan**;
- B) Il documento di sintesi elaborato in sede tecnica e locale, con la collaborazione con ANCI, predisposto per supportare gli Enti Locali nell'applicazione delle **nuove norme in materia di mobilità ciclistica emanate con l'art. 49 del DL 76/2020** che ha modificato il Codice della Strada. Il documento è finalizzato a supportare gli uffici delle diverse amministrazioni locali nell'effettiva applicazione delle disposizioni vigenti;
- C) Il quadro ricognitivo della situazione attuale della RCN in fase di perfezionamento in sede ministeriale nel corso del 2022:
 - 1) Rete EuroVelo,
 - 2) Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche,
 - 3) Ciclovie aggiuntive al SNCT di Campania, Umbria, Valle d'Aosta e Provincia di Bolzano in fase di finanziamento
 - 4) Rete Bicalitalia su elaborazione FIAB al 2022,
 - 5) proposte delle Regioni e Province autonome di integrazione alla RCN.

Le ciclovie (rif. art. 2, comma 2, L.2/2018)

Il Piano della Ciclabilità (Biciplan) individua la rete di **ciclovie**, ovvero itinerari ciclabili percorribili in entrambe le direzioni.

Le ciclovie si sviluppano sia lungo gli assi viari esistenti, sia attraverso itinerari ciclabili e o ciclopedonali, lungo aree pedonali, strade bianche.

La norma nazionale (art. 2, comma 2, L.2/2018), con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza, qualifica come ciclovie gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

- a) le piste o corsie ciclabili, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 39), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 140, comma 7, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;
- b) gli itinerari ciclopedonali, come definiti dall'articolo 2, comma 3, lettera F-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- c) le vie verdi ciclabili;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico;
- f) le strade 30;
- g) le aree pedonali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- h) le zone a traffico limitato, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
- i) le zone residenziali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 58), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Nel presente documento, nel presentare i vari itinerari della rete ciclabile comunale definiti dal Biciplan, qualora essi interessino la rete stradale, verrà evidenziata la compatibilità della ciclabilità in promiscuo col traffico motorizzato.

A partire dalle condizioni di compatibilità saranno riportate le modalità proposte per realizzare la ciclabilità lungo i viari itinerari (ai sensi della L. 2/2018, art. 2, comma 2).

I criteri per l'individuazione delle modalità di implementazione della ciclabilità lungo gli assi percorsi dai mezzi motorizzati sono riportati nella tabella successiva:

Tipologia di asse viario interessato dall'itinerario ciclabile	Compatibilità per la ciclabilità in promiscuo col traffico motorizzato	Modalità di implementazione della ciclabilità (ai sensi della L2/2018, art. 2, comma 2)	Note
Assi viari			
• strada extraurbana principale; • strada extraurbana secondaria; • strada urbana interquartiere; [in presenza di: - eccesso di traffico; - velocità eccessiva dei mezzi]	ciclabilità in promiscuo impossibile	a) piste ciclabili	
• strada extraurbana principale; • strada extraurbana secondaria; • strada urbana interquartiere; [in presenza di - limite 50 km/h - elevati flussi di traffico]	ciclabilità in promiscuo difficile	a) corsie ciclabili	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
strade senza traffico e a basso traffico [(tipo e) art. 2, comma 2 L. 2/2018] con velocità di percorrenza elevata	ciclabilità in promiscuo difficile	a) corsie ciclabili	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
strada a velocità moderata (50 km/h)	compatibile con la ciclabilità in promiscuo	in promiscuo col traffico motorizzato;	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore;
strade 30 (art. 2, comma 2, L2/2018: f) strade 30)	compatibile con la ciclabilità in promiscuo	in promiscuo col traffico motorizzato;	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore;
ZTL e strade a carattere residenziale: (art. 2, comma 2, L2/2018: h) le zone a traffico limitato i) le zone residenziali)	compatibile	in promiscuo col traffico motorizzato;	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
b) gli itinerari ciclopedonali c) le vie verdi ciclabili d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura g) le aree pedonali	itinerari su strade a prevalenza ciclabile	b) gli itinerari ciclopedonali c) le vie verdi ciclabili d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura g) le aree pedonali	

Legge regionale 23 febbraio 2018, n.8

INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA NUOVA MOBILITÀ CICLISTICA SICURA E DIFFUSA - Pubblicata sul BUR NUMERO 10 – 7 MARZO 2018 - In vigore dal 08/03/2018. [Articolo 9 bis aggiunto con L.R. 16/2019, art. 5, comma 6, lettera a].

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, la Regione Friuli Venezia Giulia promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della ciclabilità diffusa sul territorio regionale.

LA BICICLETTA AL CENTRO

Per mobilità ciclistica si intende il tipo di mobilità che si serve, come mezzo di trasporto, dei velocipedi così come definiti dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) (rif. Art. 1, comma 2).

La mobilità ciclistica costituisce espresso elemento di riferimento della programmazione dei diversi settori di ambito regionale. A tali finalità concorrono gli enti locali, gli Enti di Decentramento Regionale (EDR), nonché le altre istituzioni con finalità pubbliche, ciascuna per quanto di propria competenza (rif. Art. 1, comma 3).

INCREMENTARE L'USO DELLA BICICLETTA

All' art. 2, vengono espressamente indicati gli obiettivi della legge:

Comma 1: 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.

Comma 2: L'incentivazione della mobilità ciclistica è attuata sia attraverso azioni di sensibilizzazione atte a far crescere la domanda, da attivarsi presso le istituzioni scolastiche, nonché presso ogni altra associazione o Ente possa ritenersi utile per la diffusione di una nuova cultura della mobilità, sia attraverso interventi infrastrutturali, quali a esempio quelli di nuova realizzazione, di recupero e riqualificazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni, atti a migliorare e incrementare l'offerta a favore della mobilità ciclistica con una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti.

Comma 3: L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare e riqualificare le infrastrutture e i servizi esistenti, collegando le tratte spezzate, i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane, le destinazioni turistiche regionali, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio, effettuando l'integrazione delle reti ciclabili locali con la Rete delle ciclovie di interesse regionale, di cui all'articolo 4, e connettendo tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo;

Comma 4: La Giunta regionale può definire criteri e modalità per valorizzare e orientare, in considerazione di particolari tematiche evidenziate dal Tavolo tecnico regionale per la mobilità ciclistica di cui all'articolo 11, comma 3, i diversi settori regionali interessati alla realizzazione del SICID prevedendo anche una programmazione coordinata degli interventi e delle azioni di cui all'articolo 10 per una più efficace sinergia dei diversi strumenti settoriali.

IL BICIPLAN COMUNALE

L'articolo 9 affronta il Piano della mobilità ciclistica comunale – Biciplan.

1. I Comuni predispongono il Piano della mobilità ciclistica comunale (Biciplan) in coerenza con la legge 2/2018, con gli obiettivi del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, di cui all'articolo 3 ter della legge regionale 23/2007, e del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI). Il Biciplan è un Piano comunale di settore, assoggettato al parere del Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali. Il Biciplan diventa parte integrante del Piano Urbano del Traffico (PUT) e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), se tali Piani sono predisposti dal Comune.
2. Il Biciplan, in funzione del territorio comunale, contiene in particolare quanto previsto dai Biciplan sovracomunali.
3. In conformità all' articolo 8, comma 4, della legge 2/2018, i Comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

IL BICIPLAN SOVRACOMUNALE (ART. 8)

La norma specifica anche le caratteristiche del Piano della mobilità ciclistica sovracomunale – Biciplan SC:

1. I piani sovracomunali (Biciplan - SC) sono costituiti dai piani elaborati dalle già sciolte Unioni Territoriali Intercomunali e sono approvati dalla Giunta regionale e vengono recepiti, per gli aspetti sovracomunali, dai Biciplan di cui all'articolo 9 dei Comuni territorialmente interessati.
2. In mancanza dei piani elaborati dalle già sciolte Unioni territoriali intercomunali, la Regione provvede, con le modalità di cui al comma 1, all'elaborazione dei Biciplan - SC.
3. Il Biciplan - SC acquisisce, organizza e integra, in un'ottica intercomunale, le previsioni

degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale già disponibili e finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio già di competenza delle UTI.

4. Il Biciplan SC contiene in particolare:

- a) l'analisi della domanda potenziale;
- b) l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;
- c) una parte infrastrutturale che individua:
 - 1) il grafo della Rete sovracomunale (RSC) di cui all'articolo 5 e le sue caratteristiche, i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
 - 2) i poli intermodali e i punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e bicicletta;
 - 3) le aree per la sosta attrezzata delle biciclette;
 - 4) i punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;
 - 5) gli itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;
- d) una parte programmatica che individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:
 - 1) i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
 - 2) i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
 - 3) i tempi previsti per la realizzazione;
 - 4) gli interventi di manutenzione da garantire.

ITINERARI CICLABILI

All'Art. 3, Comma 4 vengono definiti gli itinerari ciclabili:

4. Ai sensi dell'articolo 1 del decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557

(Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata, pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata, sia in sede a uso promiscuo con pedoni, percorso pedonale e ciclabile, o con veicoli a motore, su carreggiata stradale, questi ultimi con le caratteristiche e limitazioni di cui all'articolo 4, comma 6, del decreto ministeriale 557/1999.

LE RETI CICLABILI

Art. 3 (Le reti ciclabili)

1. Il Sistema della ciclabilità diffusa (SICID) è costituito dall'insieme degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, extraurbani e urbani come identificati e classificati dal Sistema informativo stradale regionale sulla base delle loro caratteristiche funzionali.

2. Il SICID è costituito dalla Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR), dalle Reti Ciclabili Sovracomunali e dalle Reti ciclabili dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali. Il SICID è coerente con la Rete ciclabile nazionale Bicalta e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo.
3. Le reti di cui al comma 2 sono parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone ai sensi dell'articolo 3 quater della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 (Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), come modificato dall'articolo 16, e concorrono al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento dei sistemi di trasporto, della diminuzione dei tempi di spostamento, dell'abbattimento dei livelli d'inquinamento, della riqualificazione del territorio e della valorizzazione del paesaggio.

LINK

La Legge completa è disponibile al seguente indirizzo:

Legge regionale 23 febbraio 2018, n.8

Il Piano Regionale della Mobilità ciclistica [PREMOCI]

Previsto dall'Art. 7 della L.R. 23 febbraio 2018, n. 8, il Piano Regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI), in coerenza con la *Legge 11 gennaio 2018, n. 2* (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica), e con gli obiettivi del *Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica*.

È un piano sovraordinato al Piano della mobilità ciclistica sovracomunale Biciplan - SC (previsto all'art. 8) e al Piano della mobilità ciclistica comunale - Biciplan (previsto all'art. 9). - **art. 7, comma 2;**

Il **PREMOCI**, in particolare, si suddivide nelle due seguenti parti (rif. art 7, comma 2):

a) parte infrastrutturale che:

- 1) individua il grafo della RECIR di cui all'articolo 4 della stessa legge regionale, e i centri attrattori sia di interesse regionale, tra cui i centri di interscambio modale, sia di interesse transregionale;
- 2) elabora l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;
- 3) definisce **le linee guida** per la realizzazione e l'adeguamento delle piste ciclabili;
- 4) definisce **le linee guida** per la realizzazione degli itinerari ciclabili;
- 5) definisce le norme e le linee guida per la realizzazione dei parcheggi per biciclette, pubblici e privati e dei sistemi per il monitoraggio del traffico ciclistico;

b) parte strategica che:

- 1) individua e programma le azioni per la promozione e l'incentivazione dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano;
- 2) individua i criteri di priorità per la programmazione e la realizzazione degli interventi;
- 3) definisce le linee d'indirizzo per i piani sottordinati di cui agli articoli 8 e 9;
- 4) individua la metodologia per la quantificazione della ripartizione modale degli spostamenti, con particolare riguardo agli spostamenti in bicicletta.

Il **PREMOCI** (rif. art. 7, comma 4) individua le possibili sinergie tra le direttrici d'interesse naturalistico, culturale e paesaggistico prioritarie e secondarie indicate nella sottostante tabella e le ciclovie della RECIR di cui all'articolo 4:

Direttrici prioritarie	Direttrici secondarie
Direttrice Alpe Adria	Direttrice Anello Carnico
Direttrice Adriatica	Direttrice Val Cellina
Direttrice Pedemontana	Direttrice Magredi
Direttrice del Tagliamento	Direttrice Colline Moreniche
	Direttrice Udine-Natisone
	Direttrice Livenza-Isonzo
	Direttrice Basso Isonzo

Il Piano regionale, nell'elaborato P1.1 - Norme di Attuazione, al TITOLO TERZO, all'art. 17, sono riportati gli indirizzi per Piani Comunali e Sovracomunali.

Capitolo 1.2

Analisi

Inquadramento territoriale

Il territorio del Comune di Fiumicello-Villa Vicentina estende per 28,80 kmq ed è situato nella parte orientale della Bassa Friulana, cioè la parte meridionale della provincia di Udine, tra la zona delle risorgive e le lagune.

Il territorio comunale è formato dalle frazioni di Fiumicello, Villa Vicentina, Papariano, San Valentino e dalle seguenti località e nuclei abitati: Borgo Candelettis, Borgo Malborghetto, Borgo Pacco, Borgo Sandrigo, Capodisopra, Fossavecchia, Ginata, Laghetto, Località Pontisel, Mazzoletta, Palazzatto, Pizzacca, Ponte Tiel, San Lorenzo, Sant'Antonio, Via Tiel.

Dal punto di vista **infrastrutturale**, va sottolineata la presenza della SR-UD 68 in direzione Nord-Sud, che collega il comune con quello di Cervignano del Friuli; della SR-UD 8 che porta verso sud ad Aquileia e verso nord al comune di Ruda; della Strada Statale 14 “della Venezia Giulia” in direzione Est-Ovest, che attraversa il territorio comunale separando Villa Vicentina (a Nord) da Fiumicello (a Sud); e della SR-UD 26 che collega Fiumicello con il Comune di Aquileia. Il Comune è attraversato anche dal passaggio della **linea ferroviaria** Venezia-Trieste in direzione Est-Ovest. La fermata di riferimento è la Stazione di Cervignano-Aquileia-Grado, presso il confinante comune di Cervignano del Friuli.

I principali **servizi rivolti ai cittadini** e il **piccolo commercio** sono situati in corrispondenza dei centri cittadini di Fiumicello e di Villa Vicentina.

A Fiumicello le attività si trovano principalmente lungo la SR-UD 68 (via Libertà, via XXV aprile), lungo la SR-UD 26 (via Matteotti) e la SR-UD 92 (via Gramsci).

A Villa Vicentina le attività si trovano la SR-UD 68 (via Duca d'Aosta) e via della Fontana.

Altri luoghi di riferimento per il lavoro sono le **aree produttive e commerciali** collocate lungo l'asse viario della S.S.14.

Per quanto riguarda i servizi rivolti all'infanzia e all'adolescenza, a Fiumicello-Villa Vicentina sono presenti due **scuole** dell'infanzia (la scuola “Arcobaleno” nel centro di Villa Vicentina e la scuola “R. Michieli” presso San Valentino); due scuole primarie (la scuola “G. Leopardi” nel centro di Villa Vicentina e la scuola “G. Garibaldi” presso San Valentino); e una scuola secondaria di primo grado (la scuola “U. Pellis” presso San Valentino).

Relativamente agli spazi dedicati allo **sport**, a Fiumicello è presente un'area rilevante per lo sport con punti di accesso presso via Carnera, in via Feresin e in via Mazzini, dove sono presenti il Campo Sportivo Comunale, la Palestra Comunale, i Campi di Tennis, il Bocciodromo e la Pista di Pattinaggio.

Presso Villa Vicentina è presente un altro polo sportivo lungo via Duca d'Aosta, dove si trovano

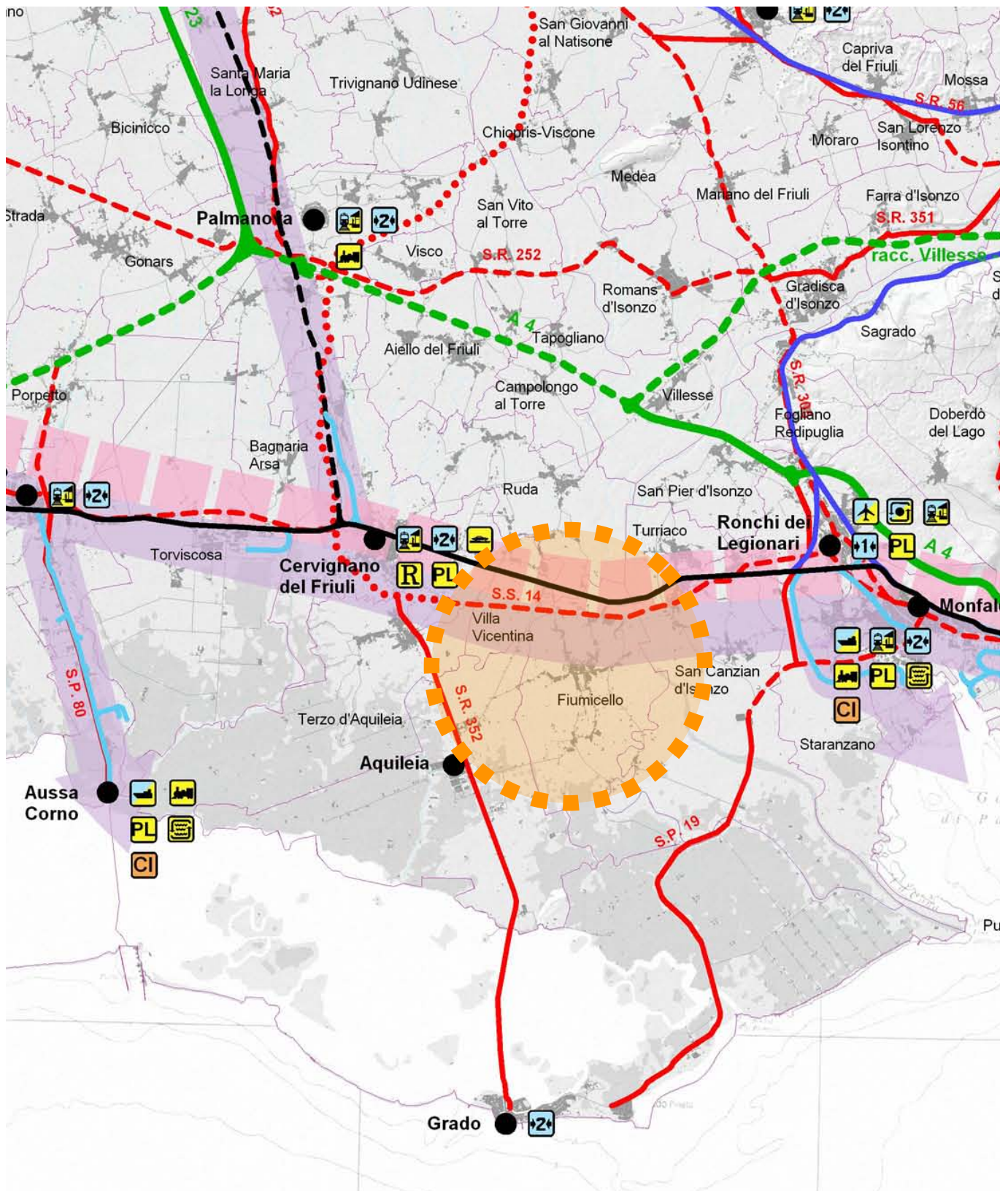
il Campo sportivo “G. Del Bianco” e un Palazzetto (che ospita la società “Pallavolo Vivil - Villa Vicentina”).

Dal punto di vista **ambientale**, a Est del territorio comunale è presente l’ambito tutelato appartenente alla Rete Natura 2000 ZSC e ZPS “Foce dell’Isonzo - Isola della Cona”.

In ambito comunale tramite via Isonzo, dove si può trovare anche un’area di parcheggio, si accede al Parco dell’Isonzo.

Presso San Valentino si trovano il Parco Scolastico G. Regeni, l’area verde di Piazzale dei Tigli (fronte Municipio), l’Area Verde attrezzata R. Giacuzzo e l’area verde di via B. Marin.

A San Lorenzo, inoltre, si trova un’area verde attrezzata presso il Centro Polifunzionale di via S. Lorenzo.



*Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITMML)
Estratto Tavola 3 - "Tavola di assetto delle reti"*

1. Infrastrutture

Dal punto di vista infrastrutturale a scala ampia, il territorio comunale è caratterizzato dal passaggio della **Strada Statale n.14 “della Venezia Giulia”** (Mestre - Pesek di Grozzana), che attraversa il territorio comunale separando il centro urbano di Villa Vicentina (a nord) da quello di Fiumicello (a sud), e dal passaggio della linea ferroviaria Trieste-Venezia.

Il PRITMML considera:

- la **Strada Statale n.14** come parte della Rete della viabilità di primo livello;
- la **linea ferroviaria Trieste-Venezia** come parte della “Rete di primo livello”.

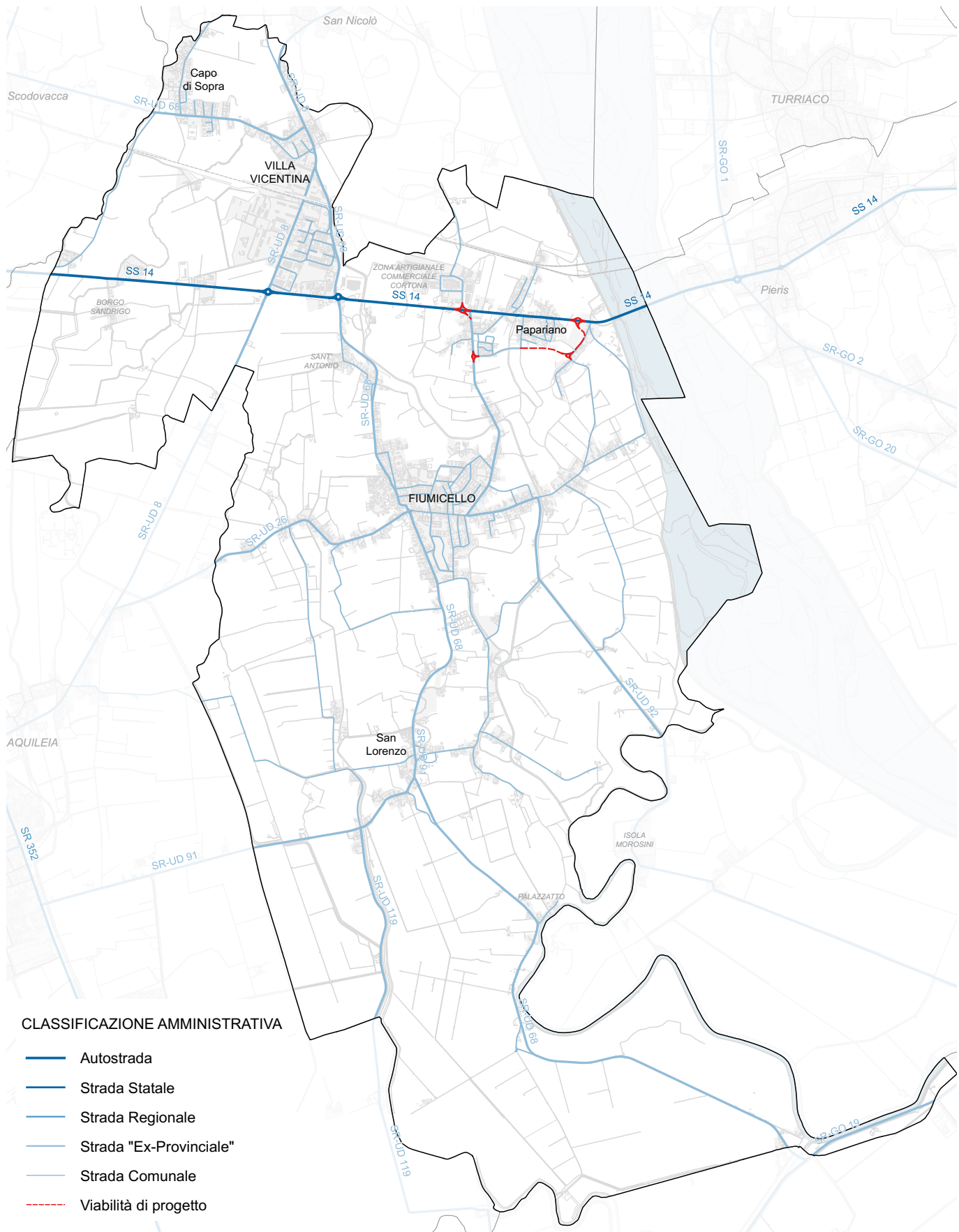
Questa direttrice ferroviaria trasversale est-ovest (Venezia)-Latisana-Cervignano-Monfalcone-Trieste C.le-Villa Opicina-(Slovenia) costituisce l'elemento fondamentale del sistema ferroviario nazionale per il collegamento dell'Italia alla Slovenia e, nella sua configurazione attuale, rappresenta per il territorio regionale il precursore del futuro tracciato ferroviario del Corridoio V – Progetto prioritario n. 6 Intermodale Transeuropeo Lisbona-Kiev.

L'infrastruttura, a doppio binario e completamente elettrificata, incrocia sul territorio regionale il collegamento Cervignano – Palmanova - Udine, con scalo merci ferroviario annesso in corrispondenza dell'abitato di Cervignano, e la linea (Ronchi Sud)-Bivio San Polo-Gorizia- Udine in prossimità degli abitati di Ronchi e Monfalcone.

Si evidenzia anche la vicinanza al Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, considerato anche dal PRTPL Centro Intermodale Regionale (C.I.M.R.).

LINK AI DOCUMENTI DEL P.R.I.T.M.M.L. FVG (Approvazione definitiva):

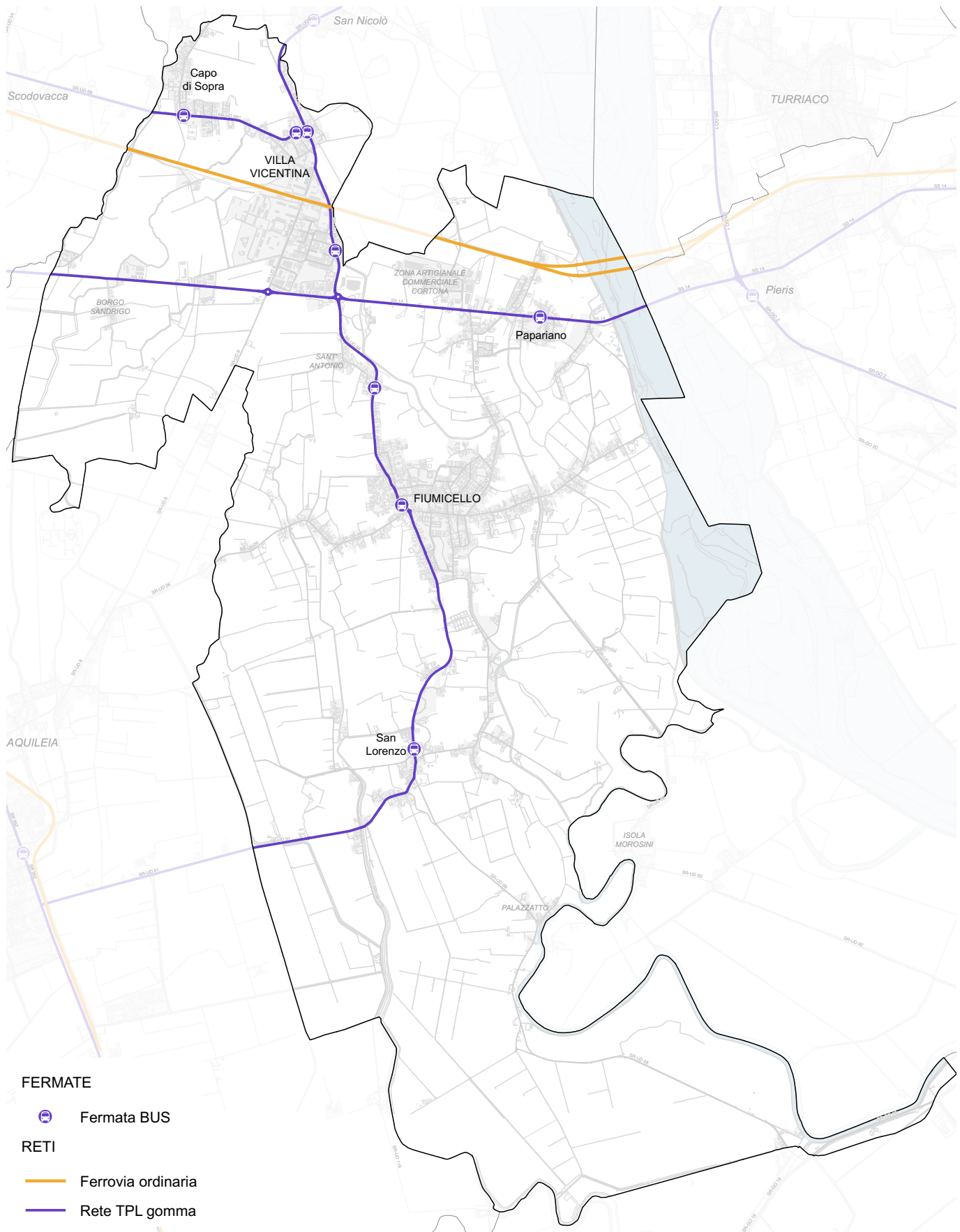
<http://bur.regione.fvg.it/newbur/visionaBUR?bnum=2012/01/04/1>



Rete viaria: Classificazione amministrativa

Dal punto di vista viario il paese è attraversato:

- in direzione Ovest-Est:
 - dalla **Strada Statale n.14 “della Venezia Giulia”** (Mestre - Pesek di Grozzana), che attraversa il territorio comunale separando il centro urbano di Villa Vicentina (a nord) da quello di Fiumicello (a sud). La strada assume all’interno del paese la denominazione di via A. Olivetti a Ovest, e di via Nazionale a Est;
- in direzione Nord-Sud:
 - dalla **Strada “ex-provinciale” SR-UD 68**: che collega il comune a quello di Ruda verso nord, e mette in relazione fra loro le frazioni di Villa Vicentina, Fiumicello e San Lorenzo, giungendo a sud fino alla località di Palazzatto;
 - dalla **Strada “ex-provinciale” SR-UD 92**: che partendo dalla SS14 si sviluppa verso sud, mette in relazione fra loro le frazioni di Papariano, Fiumicello e Isola Morosini (comune di San Canzian d’Isonzo), giungendo a sud fino alla località di Terranova (comune di San Canzian d’Isonzo) dove confluisce nella SR-GO 19.



Trasporto Pubblico Locale

SU ROTAIA

Il territorio comunale è attraversato a nord, presso le frazioni di Villa Vicentina e di Papariano, dalla linea ferroviaria Trieste-Venezia, che ferma nelle vicine stazioni di Cervignano-Aquileia-Grado (Cervignano del Friuli) e Trieste Airport (Ronchi dei Legionari). L'attraversamento del fiume Isonzo avviene attraverso un ponte ferroviario.

Stazioni ferroviarie

Le stazioni di riferimento per il territorio comunale sono quella di "Cervignano-Aquileia-Grado", che si trova a Cervignano del Friuli e che permette la fruizione delle linee Trieste-Venezia e Trieste-Cervignano-Udine; e la stazione presso il polo intermodale di Trieste Airport (comune di Ronchi dei Legionari).

La stazione "Trieste Airport" è utilizzata per la fermata di treni regionali e regionali veloci, ma anche di Freccie ad alta velocità, treni interregionali, il "MICOTRA" da e per Villach, e i treni da e per Lubiana operati da Trenitalia e Slovenske Zelenice.

SU GOMMA

Nel territorio comunale transitano le linee Tpl Fvg: "G03 - Monfalcone-San Canzian-San Pier-Gradisca"; "G22 - Gorizia-Villesse-Grado"; "G26 - Grado-Cervignano-Fiumicello-Monfalcone"; "G55 - Cervignano-Monfalcone Cantieri"; "G58 - San Vito al Torre-Cervignano del Friuli-Monfalcone Cantieri"; "421 - Udine-Palmanova-Aiello-Ruda-Papariano"; "422 - Palmanova-Cervignano-Ruda-Papariano".

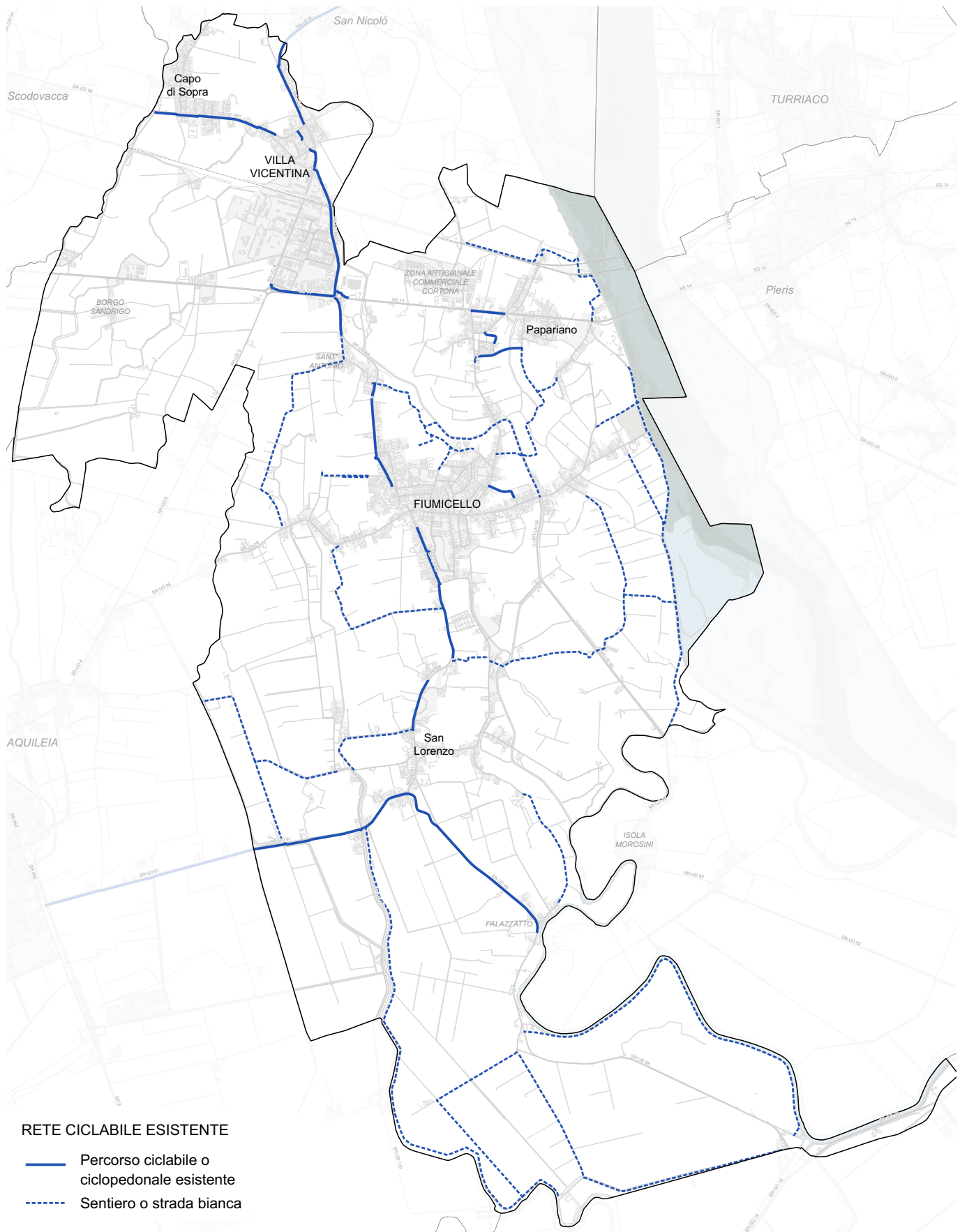
Fermate

Nel territorio comunale sono presenti:

- 3 fermate presso la frazione di Villa Vicentina (una in via Gorizia; una in via Duca d'Aosta-poste, una in via Sant'Antonio);
- 1 fermate presso Capo di Sopra (via Duca d'Aosta-area sportiva);
- 1 fermate presso Sant'Antonio (via Libertà);
- 1 fermate presso Fiumicello-San Valentino (Piazza I maggio);
- 1 fermate presso San Lorenzo (via San Lorenzo-scuola primaria);
- 1 fermate presso Papariano (via Nazionale).

LINK AI DOCUMENTI DEL P.R.T.P.L. FVG (Approvazione definitiva):

http://arpebur.regione.fvg.it/newbur/visionaBUR?bnum=2013/04/24/17_1



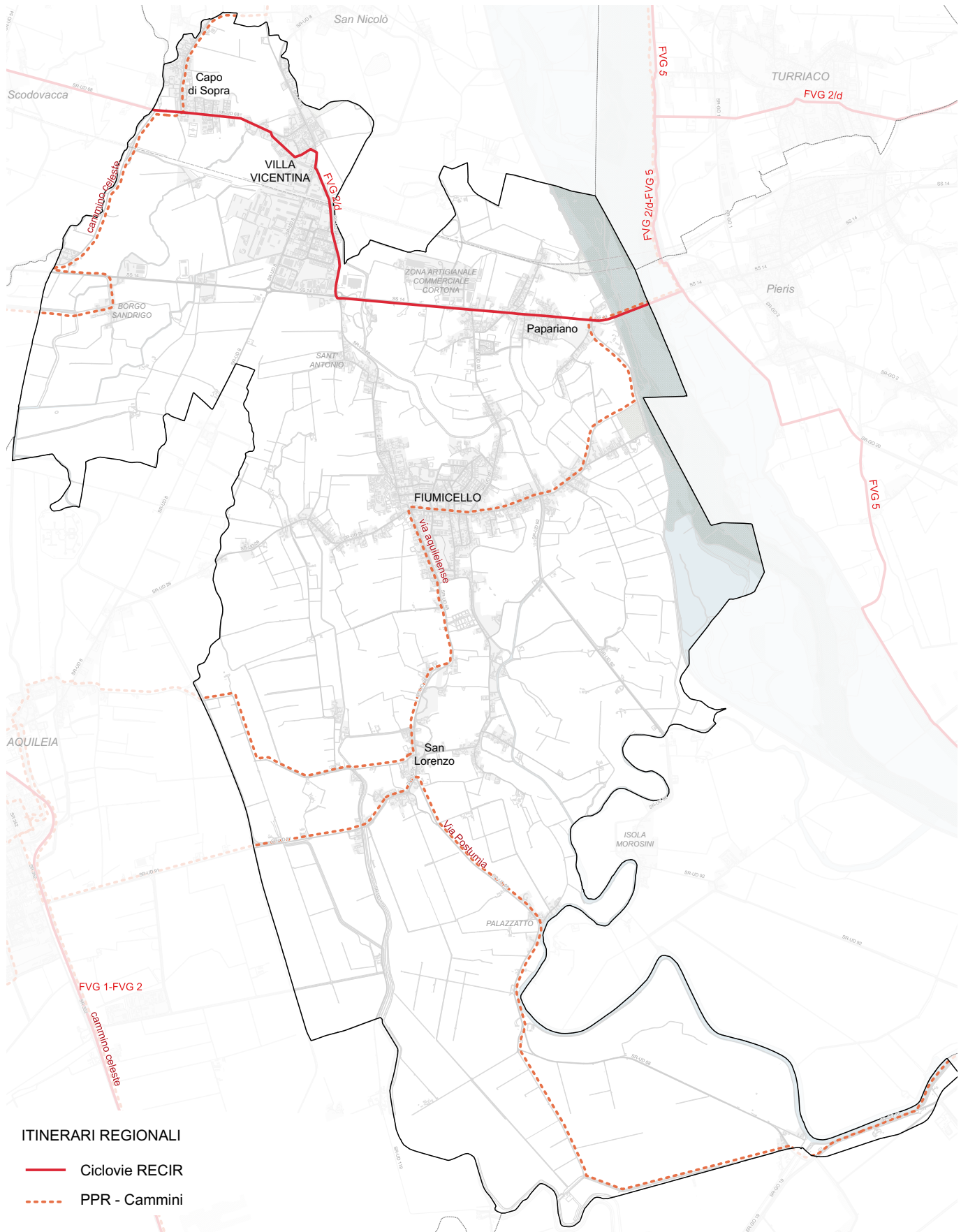
2. Ciclabilità

Gli spostamenti in bicicletta all'interno del Comune

All'interno del Comune sono presenti diverse connessioni ciclabili, le principali sono:

- una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, che si sviluppa dalla località di Sant'Antonio (superando la S.S.14 in sicurezza) fino al centro di Villa Vicentina, dove il percorso continua per un breve tratto in promiscuo con il traffico motorizzato su strade residenziali. La ciclabile in sede propria prosegue poi verso nord per il collegamento con Ruda;
- da Villa Vicentina una pista ciclabile bidirezionale in sede propria per il collegamento verso Capo di Sopra lungo la SR-UD 68, che giunge fino al confine comunale con Cervignano del Friuli.
- una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, che si sviluppa dalla località di Sant'Antonio verso sud fino al centro di Fiumicello-San Valentino lungo la SR-UD 68; il percorso si interrompe nel centro urbano e riprende come ciclopeditonale a sud di Fiumicello per il collegamento con la frazione di San Lorenzo;
- una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, che si sviluppa dalla località di Palazzatto verso San Lorenzo e prosegue verso Ovest lungo la SR-UD 91 per il collegamento con Aquileia

Sono presenti inoltre numerosi sentieri e strade bianche utili alla fruizione del paesaggio rurale e naturale. Si evidenziano in particolare una serie di percorsi nella zona agricola nella parte sud del territorio comunale, e i sentieri nell'ambito naturale del fiume Isonzo.



Itinerari per il tempo libero e il cicloturismo

Dal punto di vista cicloturistico i percorsi più rilevanti che attraversano il territorio comunale sono:

- la variante FVG2/d della ciclovia FVG2, inserita dal PREMOCI della Regione Friuli Venezia Giulia nella Rete Ciclabile Regionale (Re.Ci.R.).

L'itinerario regionale denominato "FVG2 - Ciclovia del mare Adriatico" attraversa il territorio regionale da Est a Ovest, collega la Slovenia al Veneto; fa parte di due ciclovie europee (l'itinerario EuroVelo 8 Mediterranean Route e EuroVelo 9 Baltic-Adriatic) e di una ciclovia turistica nazionale (Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia o Ciclovia delle Lagune), oltre a rientrare nella rete di percorsi previsti da due progetti europei: la Ciclovia AdriaBike del progetto Interbike e l'Adriatic-Ionian Cycle Route del progetto Adrioncycletour.

La FVG 2 è collegata al polo intermodale di Trieste Airport e a Trieste, entrambi CIMR di primo livello, e corrisponde alla direttrice primaria Adriatica individuata dal Piano Paesaggistico Regionale.

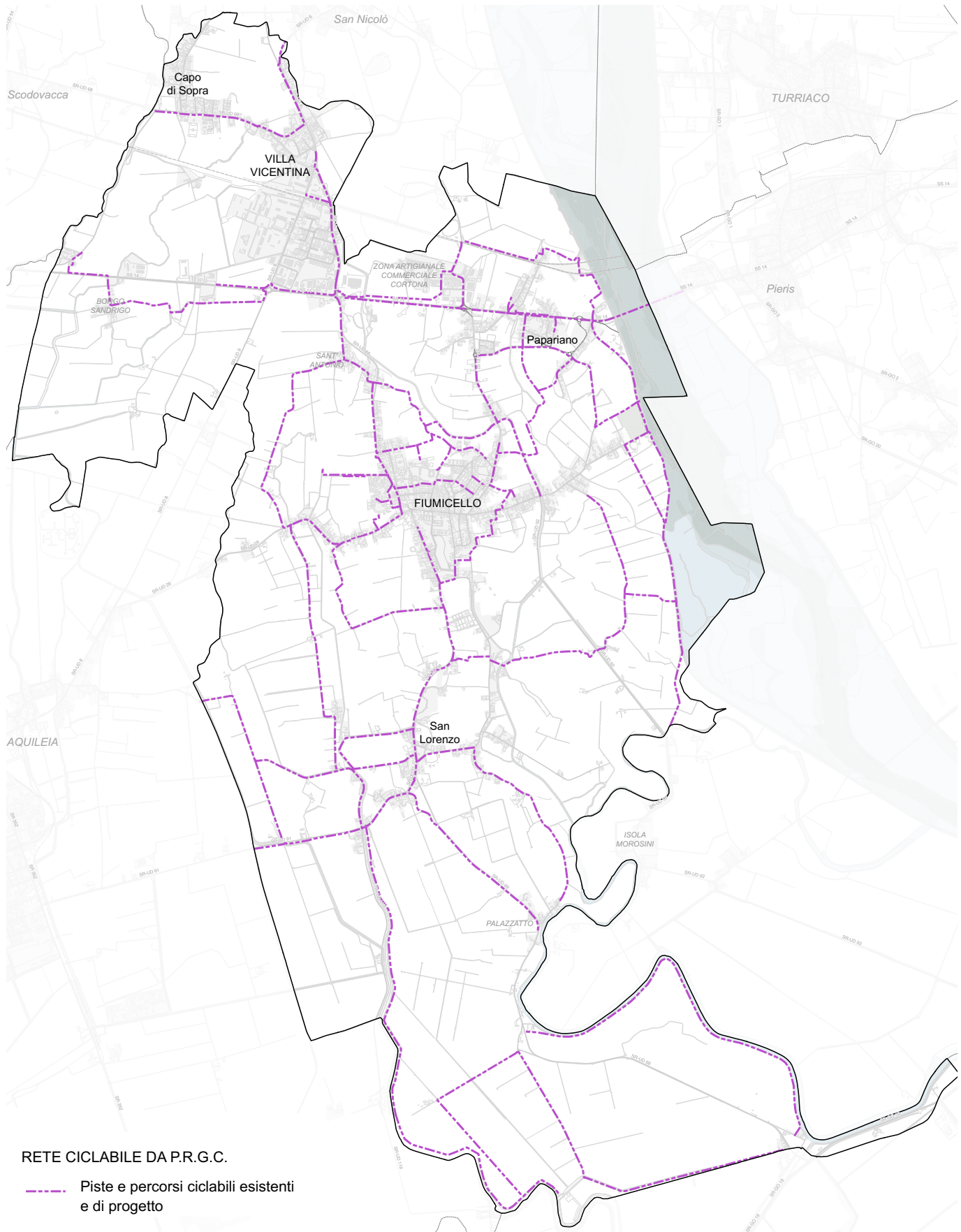
- la variante **FVG2/d "Variante dell'aeroporto"** collega i CIMR (Centro di Interscambio Modale Regionale) di Monfalcone, Trieste Airport e Cervignano del Friuli, e risponde all'obiettivo del PREMOCI di "potenziare l'intermodalità, favorire l'accessibilità ai poli di riferimento delle aree vaste della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile, e potenziare l'accessibilità, le informazioni ed i servizi al ciclista in corrispondenza dei CIMR e delle stazioni ferroviarie".

L'attrattività turistica della FVG 2 è garantita dalla presenza di numerosi beni di valore culturale e paesaggistico attraversati o facilmente raggiungibili, anche con brevi deviazioni: non lontano da Fiumicello l'itinerario attraversa i centri storici di Palmanova, Aquileia, Grado, e permette di raggiungere, ad esempio, il sito patrimonio dell'Umanità dell'Unesco di Aquileia e la Laguna di Grado.

- i tre cammini che fanno parte della Rete della Mobilità Lenta regionale (rete strategica del PPR):
 - la **Via Postumia** che arriva (in FVG) da Latisana, passa per Grado e attraversa la parte sud del comune di Fiumicello Villa Vicentina;
 - il **Cammino Celeste**, che proviene da Aquileia, attraversa il comune a nord ovest presso Villa Vicentina (Capo di Sopra) e prosegue attraverso Ruda;
 - la **Via Romea Aquileiese**, che ha inizio in Slovenia presso il santuario della Madonna Addolorata di Miren-Kostanjevica sul monte Grado e punta verso sud-ovest, attraversa il territorio del Friuli Venezia Giulia, passando per Aquileia fino a Concordia Sagittaria, in Veneto, dove parte la via Romea Annia.

LINK AI DOCUMENTI DEL P.RE.MO.CI. FVG (Approvazione):

<http://bur.regione.fvg.it/newbur/visionaBUR?bnum=2022/10/12/34>



Percorsi indicati da PRGC

Nel P.R.G.C. di Fiumicello e di Villa Vicentina vengono indicati piste e percorsi ciclabili esistenti e di progetto. La planimetria realizzata con i tracciati previsti nelle rispettive zonizzazioni viene riportata nell'immagine a fianco (rif. "EG 2.1 - Rete ciclabile da P.R.G.C.).

Per quanto riguarda le prescrizioni indicate per questi tracciati, si riporta di seguito l'estratto dalle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello:

Art. 53 - Piste ciclabili e percorsi ciclopeditoni

Le tavole di Piano riportano sia le piste ciclabili in sede propria esistenti e di progetto che i percorsi di collegamento su strada e indicano il percorso di massima della viabilità stessa che dovrà essere definita con apposito progetto esecutivo.

In tali aree non è ammessa l'edificazione, sono ammesse solamente opere infrastrutturali e di arredo.

Tali tracciati sono da considerare attrezzature pubbliche e di uso pubblico; la localizzazione delle piste sulle tavole di piano ha valore indicativo.

E l'estratto dalle N.T.A. della Variante n° 3 (Integrate fino alla variante n° 19 inclusa) al P.R.G.C. di Villa Vicentina:

Art. 35.1 - Criteri progettuali per l'attuazione dei percorsi ciclabili

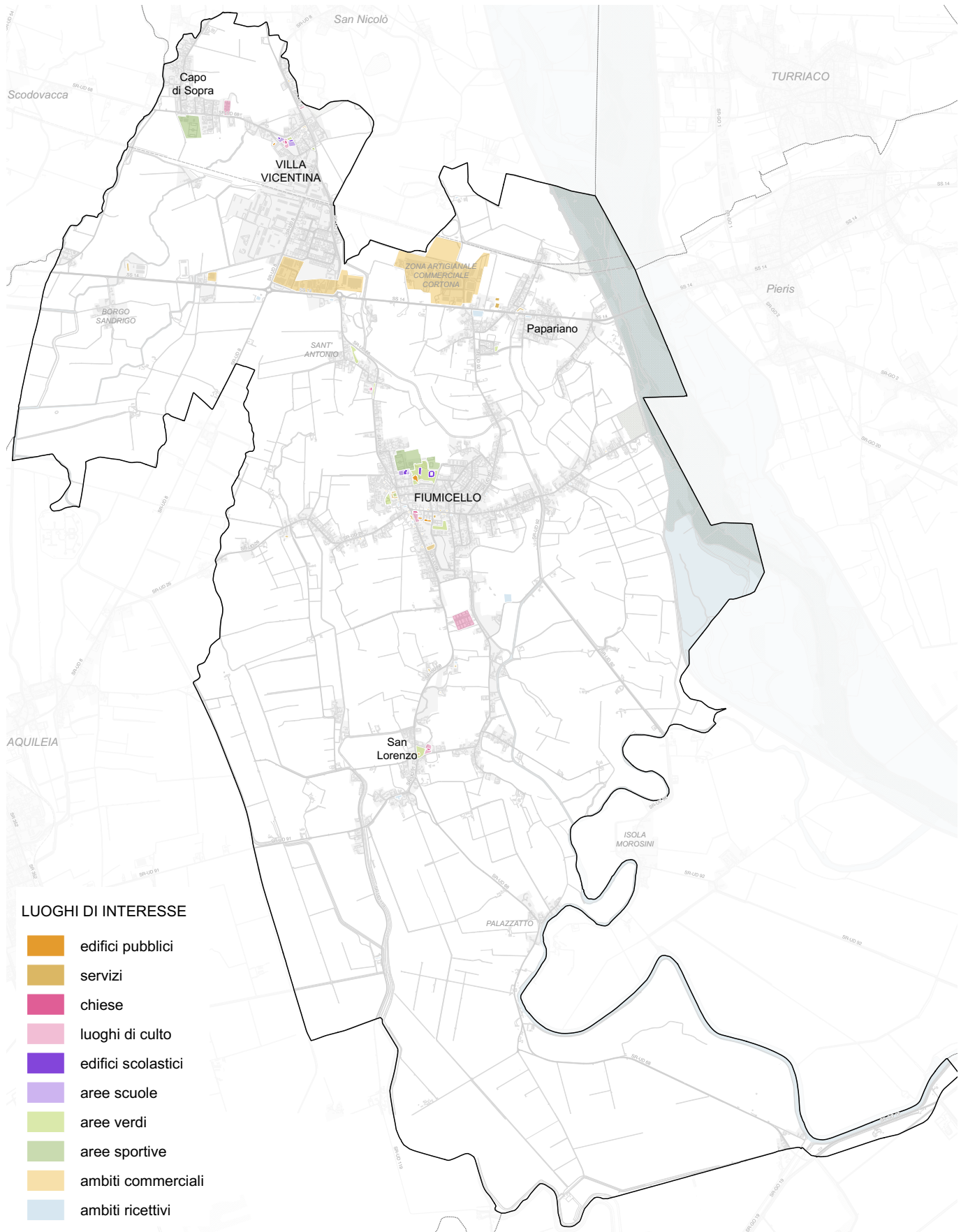
In riferimento all'ubicazione della sede, i percorsi ciclabili indicati nel progetto di piano, la cui individuazione grafica-rappresentazione è da ritenersi indicativa e, quindi, passibile di modificazioni da attuarsi in fase di progettazione Definitiva ed Esecutiva, coerentemente con quanto previsto dal "Piano del Traffico Comunale e di Viabilità e Trasporto Ciclistico" adottato con atto consiliare n. 59/30.09.1996 potranno essere del seguente tipo:

- a. In sede propria [...];*
 - b. Su viabilità esistente [...];*
 - c. Su argini, capezzagne o altre sedi lungo i corsi d'acqua [...].*
- [...]*

Sempre in questo articolo vengono descritte anche le caratteristiche dimensionali, la segnaletica e altre disposizioni particolari riguardanti la realizzazione dei percorsi ciclabili.

LINK AI DOCUMENTI DEL P.R.G.C.:

<https://www.comune.fiumicellovillavicentina.ud.it/it/page/eagle-fvg-modulo-piano-regolatore-generale>



3. Punti di attrazione e analisi della domanda potenziale

In questo paragrafo si esaminano i principali punti di attrazione sul territorio comunale.

In particolare vengono considerate le strutture pubbliche e i servizi, le scuole, le attività commerciali, i luoghi di lavoro, le aree per lo sport e il tempo libero.

Servizi e attività commerciali

Gli uffici pubblici e le attività commerciali della piccola e media distribuzione sono principalmente dislocati nel centro urbano di Fiumicello, lungo via Gramsci, via XXV aprile e via Libertà.

Lungo via Gramsci si trovano, oltre al Municipio e alla Chiesa di San Valentino, la “Sala Bison” per eventi, una sede bancaria, una farmacia, numerosi negozi al dettaglio e servizi, bar e locali pubblici.

Verso Nord su via Libertà si possono trovare altri negozi al dettaglio e servizi, bar e locali pubblici.

Altre attività sono collocate lungo via XXV aprile: sono presenti alcuni uffici (tra cui servizi assicurativi), alcuni bar e locali pubblici e negozi al dettaglio. In prossimità dell'intersezione con via Volta si trova un'attività commerciale della grande distribuzione e l'ufficio postale.

Un'altra strada lungo la quale sono collocate numerose attività commerciali è la S.S. 14, dove sono presenti, oltre ad alcuni negozi al dettaglio, attività della media/grande distribuzione (supermercati, concessionarie auto, negozio di arredamento), bar e ristoranti (di cui uno con struttura alberghiera), e una stazione di rifornimento.

Presso Villa Vicentina si possono trovare altri negozi al dettaglio e servizi, bar e locali pubblici; inoltre lungo via della Fontana sono presenti un ambulatorio medico e una scuola dell'infanzia; mentre lungo via Duca d'Aosta si trovano la chiesa di Santa Maria, la biblioteca comunale, un ufficio postale e un parcheggio pubblico.

Aree Scolastiche

Per quanto riguarda le aree scolastiche, il territorio comunale presenta diverse scuole, collocate in parte presso Fiumicello, in parte presso Villa Vicentina.

Presso il polo scolastico di Fiumicello:

-
- la scuola dell'infanzia "R. Michieli", in via Libertà 3;
 - la scuola primaria "G. Garibaldi", in Piazza Falcone e Borsellino 1;
 - la scuola secondaria di primo grado "U. Pellis", in Piazza Falcone e Borsellino 2;

In prossimità di questo ambito si trova un'ampia area di parcheggio, mentre la fermata dell'autobus più vicina è quella in Piazza I maggio, funzionale alle linee G22, G26, G55, 421 e 422 del "TPL fvg".

Presso il polo scolastico di Villa Vicentina:

- la scuola dell'infanzia "Arcobaleno", in via della Fontana 2;
- la scuola primaria "G. Leopardi", in Piazza Terza Armata 2;

In prossimità di questo ambito si trovano due ampie aree di parcheggio e, in via Duca d'Aosta, la fermata dell'autobus (su entrambi i lati) funzionale alle linee G22 e G26 del "TPL fvg".

Dall'area di parcheggio di via Duca d'Aosta si sviluppa un percorso ciclabile in sede propria di connessione verso Capo di Sopra (polo sportivo e area residenziale).

Le scuole secondarie di secondo grado più vicine (fuori dal territorio comunale) sono il "Liceo Einstein" di Cervignano del Friuli (via Pradati); l'Istituto Tecnico tecnologico "A. Malignani" di Cervignano del Friuli (via Ramazzotti), e l'I.S.I.S. "Einaudi-Marconi" di Staranzano (via Mattei).

Cimiteri

Sul territorio comunale sono presenti due cimiteri: a Fiumicello il cimitero è collocato in via XXV aprile ed è facilmente raggiungibile dal centro vista la ridotta distanza, percorribile su percorso ciclopedonale in sede propria; a Villa Vicentina il cimitero è collocato in via Duca d'Aosta ed è facilmente raggiungibile dal centro tramite una pista ciclabile in sede propria.

Entrambi i cimiteri sono dotati anche di area di parcheggio.

Luoghi di lavoro

Le aree di riferimento per il lavoro nel territorio comunale sono le aree commerciali e produttive lungo la S.S.14:

- l'ambito commerciale/industriale presso l'intersezione tra S.S.14 e SR-UD 68;
- la Zona Artigianale e Commerciale Cortona.

Aree sportive

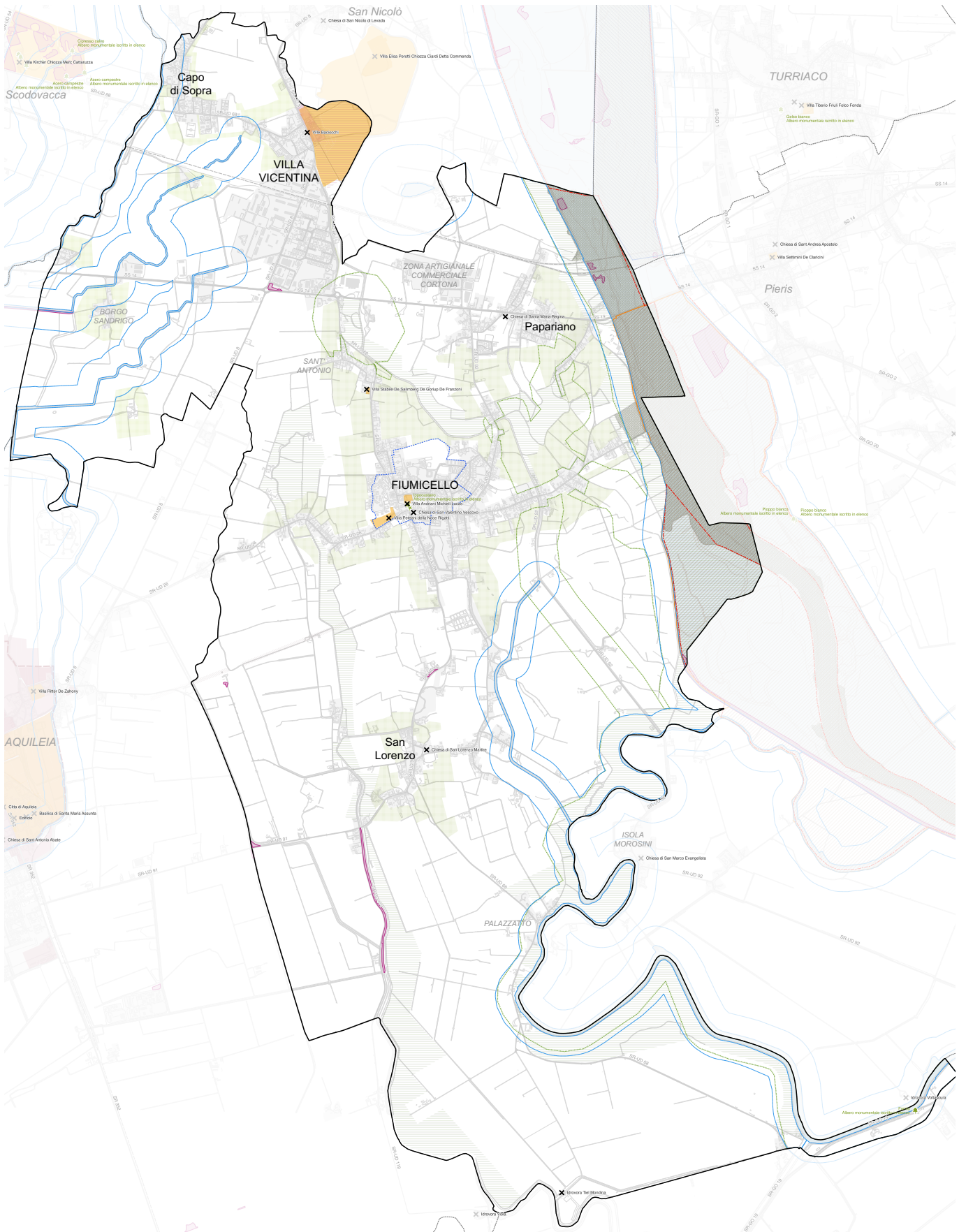
Sul territorio del comunale sono presenti due poli sportivi:

- un'area rilevante per lo sport è quella di via Duca d'Aosta a Capo di Sopra, dove sono presenti il Palazzetto dello Sport e il Campo sportivo "G. Del Bianco".
L'ambito è dotato di ampia area di parcheggio ed è collegata al centro di Villa Vicentina tramite una pista ciclabile in sede propria lungo via Duca d'Aosta.
- un altro polo sportivo si trova nel centro urbano di Fiumicello, dove sono presenti il Campo Sportivo Comunale "E. Andrian" (via Libertà 13), le strutture per il tennis (via Feresin 1), la Palestra Comunale (via P. Carnera 3) e il Bocciodromo (via carnera 1).
L'ambito è dotato di diverse aree di parcheggio.

Parchi e giardini

Nel territorio comunale sono presenti diversi parchi e aree verdi attrezzate:

- presso Fiumicello si trovano il Parco Scolastico "Giulio Regeni", una vasta area verde permeabile dotata di spazi per la sosta e spazi per il gioco; e l'area verde "Riccardo Giacuzzo" a ridosso dell'area di parcheggio di via Volta, anch'essa dotata di attrezzature per la sosta ed il gioco;
- presso Fiumicello-San Valentino è presente anche un'area verde attrezzata per la sosta in via B. Marin;
- presso la frazione di Papparano, in via Pasolini, si trova un'area verde attrezzata per la sosta ed il gioco;
- presso la località Borgo Sant'Antonio è inserito un parco pubblico attrezzato per la sosta ed il gioco;
- presso la frazione di San Lorenzo si trova l'area verde del "Centro Polifunzionale - Ex scuole elementari", dotata di attrezzature per la sosta ed il gioco.



Vincoli e tutele

Nel territorio comunali sono presenti vincoli e tutele ambientali:

- l'area Natura 2000 Z.P.S. n.IT3331001 coincidente con il S.I.C. IT3330005, "Foce dell'Isonzo-Isola della Cona", corrispondenti (in ambito comunale) all'alveo del Fiume Isonzo a sud della S.S.14.

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all'art.29

- la Riserva Naturale Regionale della Foce dell'Isonzo, a est del territorio comunale, lungo il corso dell'Isonzo;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all'art.28

VINCOLI E TUTELE AMBIENTALI

-  Natura 2000 ZSC e ZPS coincidenti
-  A.R.I.A. BUR - Aree di Rilevante Interesse Ambientale
-  Vincolo idrogeologico
-  Banca dati e inventario dei prati stabili naturali
-  Parco urbano (L.R. 39 del 30 agosto 1986)
-  Aree vincolate art.142 D.Lgs. 42/2004
-  Zona di salvaguardia ambientale e di reperimento per la realizzazione di connessioni eco-biologiche
-  Zona E6.1 / 6.2 - Zona agricola di tutela dei centri abitati/borghi rurali
-  Zona E8 - Aree di interesse agricolo di protezione degli abitati

VINCOLI E TUTELE STORICO-ARTISTICHE

-  PPR - Immobili interesse storico artistico architettonico
-  PPR - Zone di interesse archeologico
-  PPR - Aree rischio potenziale archeologico
-  Zona A1 - Area interesse storico ambientale con immobili soggetti a conservazione
-  Zona A7 - Area libera inedificabile di interesse storico ambientale

RISORSE

-  PPR - Corsi Acqua Fasce di rispetto
-  PPR - Laghi - Fasce di rispetto
-  PPR - Alvei
-  PPR - Laghi
-  Parchi comunali e intercomunali
-  Parchi e riserve naturali nazionali o regionali
-  PPR - Alberi Monumentali e Notevoli

- il sito A.R.I.A. n.19 “Fiume Isonzo”, sempre a est del territorio comunale, lungo il corso dell’Isonzo;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all’art.30

- numerosi prati stabili;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all’art.31

- un parco urbano (istituito ai sensi della L.R. 39 del 30 agosto 1986);

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all’art.62

- alcune aree sottoposte a vincolo paesaggistico (ai sensi del D. Lgs. 42/2004);

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all’art.55; e nelle N.T.A. della Variante generale n.3 al P .R.G.C. di Villa Vicentina, all’art.35

- alcune aree classificate come “Zona di salvaguardia ambientale e di reperimento per la realizzazione di connessioni eco-biologiche”;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all’art.32

- alcune aree classificate come “Zona agricola di tutela dei centri abitati/borghi rurali”;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.3 al P .R.G.C. di Villa Vicentina, all’art.18 e all’art.24bis

- alcune aree classificate come “Area di interesse agricolo di protezione degli abitati”;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all’art.37

E vincoli e tutele di tipo storico-artistico-architettonico:

- aree individuate dal P.P.R. come “Immobili di interesse storico artistico” - Villa Rigatti (P.R.G.C. Zona A n.6) con il suo parco (in via Matteotti), Villa Luca (P.R.G.C. Zona A n.1) (in via Zorutti - Piazza I maggio), Villa Vicentina (P.R.G.C. Zona A1) (sito a est della SR-UD 68 - via Gorizia), Villa Gorup De Franzoni (P.R.G.C. Zona A n.3) (presso la frazione di Sant’Antonio);

*Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, agli articoli: art. 11, art. 12, art. 14, art. 17;
e nelle N.T.A. della Variante n° 3 (Integrate fino alla variante n° 19 inclusa) al P.R.G.C. di Villa Vicentina, all'art. 8.*

- aree individuate dal P.P.R. come “Zone di interesse archeologico”;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all'art. 68;

- aree individuate dal P.R.G.C. come “Area di interesse storico ambientale con immobili soggetti a conservazione”;

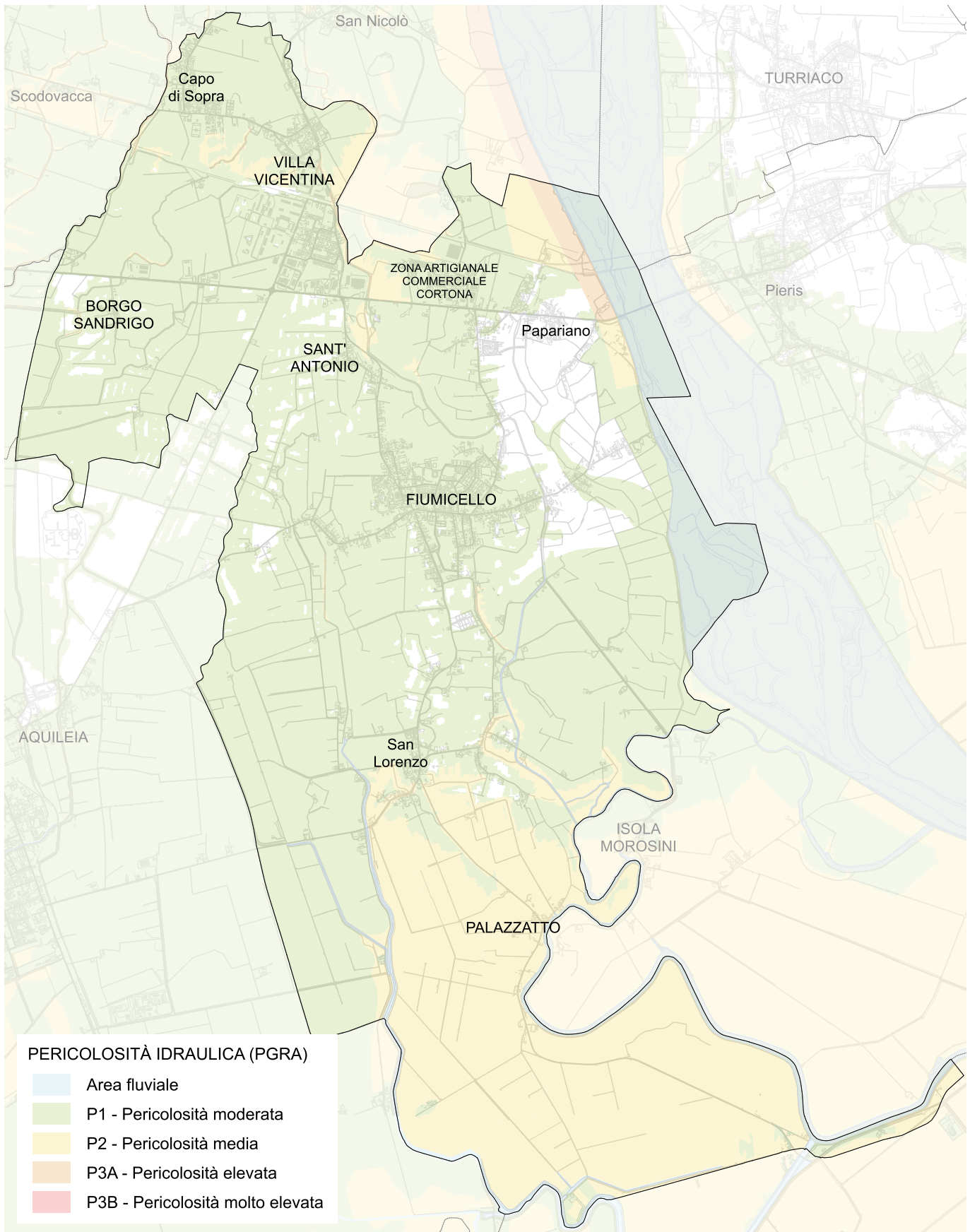
Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all'art. 12; e nelle N.T.A. della Variante generale n.3 al P .R.G.C. di Villa Vicentina, all'art.8

- aree individuate dal P.R.G.C. come “Area libera inedificabile di interesse storico ambientale”;

Le rispettive prescrizioni sono contenute nelle N.T.A. della Variante generale n.16 al P .R.G.C. di Fiumicello, all'art. 18; e nelle N.T.A. della Variante generale n.3 al P .R.G.C. di Villa Vicentina, all'art.9

LINK AI DOCUMENTI DEL P.R.G.C.:

<https://www.comune.fiumicellovillavicentina.ud.it/it/page/eagle-fvg-modulo-piano-regolatore-generale>



Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Il Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRA), nel seguito “Piano”, è redatto, adottato e approvato quale stralcio del piano di bacino a scala distrettuale e interessa il territorio della Regione del Veneto e della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia nonché delle Province autonome di Trento e di Bolzano.

Il Piano ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, tecnico-operativo e normativo che individua e perimetra le aree a pericolosità idraulica, le zone di attenzione, le aree fluviali, le aree a rischio, pianificando e programmando le azioni e le norme d'uso sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

Il Piano classifica il territorio esterno alle aree fluviali in funzione delle diverse condizioni di pericolosità nelle seguenti classi:

- P1 (pericolosità moderata)
- P2 (pericolosità media)
- P3A (pericolosità elevata)
- P3B (pericolosità molto elevata).

Le classi di pericolosità costituiscono condizioni di riferimento per le attività di trasformazione e uso del territorio: le limitazioni e i vincoli posti dal Piano rispondono all'interesse generale di tutela degli ambiti territoriali considerati e di riduzione delle situazioni di rischio e pericolo.

Per le prescrizioni specifiche riguardo alle zone individuate anche nel territorio comunale di Fiumicello Villa Vicentina si rimanda al documento **Allegato V [al PGRA] - Norme tecniche di attuazione, artt. 7, 10, 12, 13, 14.**

Link al Piano:

<https://sigma.distrettoalpiorientali.it/portal/index.php/direttiva-alluvioni/>

STUDIOTANDEM

VIA PORDENONE, 28
34079 STARANZANO (GO)

TEL: +39 0481 375110

FAX: +39 178 2288921

CELL. +39 329 9724593

EMAIL: info@studiotandem.it

P.IVA 01061840318

C.F. GNOFBA69P14E098K

www.studiotandem.it