



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 2

Obiettivi, ambiti di Intervento e azioni

IL PROGETTISTA

Dott. Ing. Fabio Gon

COLLABORATORE

Arch. Margherita Caiffa



Indice

Obiettivi, ambiti di intervento e azioni	5
Gli ostacoli alla ciclabilità	7
Ambiti di intervento	8
Obiettivi specifici e Azioni	9
Rendere la bicicletta adatta per tutte le esigenze di spostamento	10
Rendere la bicicletta familiare e per tutti	13
Incrementare l'attrattività della bicicletta per vivere meglio il territorio	15
Azioni Strategiche per Fiumicello - Villa Vicentina.....	18

Capitolo 2

Obiettivi, ambiti di intervento e azioni

Il Piano Comunale della Mobilità Ciclistica, Biciplan, è finalizzato a definire gli obiettivi specifici, gli ambiti di intervento e le azioni, al fine di promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento, sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività ricreative e turistiche, e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni (Art. 6, comma 1, L.2 /2018).

Gli ostacoli alla ciclabilità

Al fine di definire le azioni necessarie a promuovere la ciclabilità, è utile soffermarsi sugli ostacoli allo sviluppo e alla crescita degli spostamenti in bicicletta, che impediscono alle persone di considerare la bicicletta un mezzo di trasporto a tutti gli effetti e di scegliere la bicicletta nel quotidiano.

La bicicletta, in generale, viene ritenuta:

- **non adatta a tutte le tipologie di utenti della strada** e, in particolare, non adatta per i soggetti che hanno più difficoltà a muoversi nella complessità dello spazio stradale;
- **non adeguata per tutte le esigenze di spostamento**, sia per un'inerzia di fondo legata alla difficoltà di cambiare abitudini consolidate, sia per difficoltà oggettive legate alla mancanza di infrastrutture sicure e di percorsi diretti che colleghino le aree di residenza con i luoghi di lavoro, le scuole, gli impianti sportivi, i luoghi del commercio;
- **impossibile da utilizzare** da chi **abita in luoghi isolati, o nelle località minori**, o da chi, per raggiungere i punti di attrazione quotidiani, deve percorrere tratti che interessano assi viari particolarmente trafficati e pericolosi.

Ad ostacolare ulteriormente l'utilizzo della bicicletta vi sono dei fattori legati alla **poca familiarità e confidenza** con il mezzo, anche per un atteggiamento negativo nei confronti della bicicletta che viene considerata poco comoda, faticosa, lenta, inaffidabile.

Per **andare al lavoro**, ad esempio, anche per distanze compatibili con gli spostamenti in bici, si teme di arrivare tardi, oppure di arrivare sudati e stanchi; inoltre spesso si ritiene la bici incompatibile con gli spostamenti casa-lavoro perché vi è l'abitudine a "incastrare" altre incombenze sul tragitto casa lavoro; per **andare a fare la spesa**, ad esempio, la bicicletta spesso non viene utilizzata perché non si è attrezzati per trasportare borse o pacchi.

Per gli **spostamenti casa-scuola** incidono le problematiche legate all'obbligo di affidare, all'uscita da scuola, il minore ad un adulto, obbligo che, assieme alle questioni legate alla sicurezza della strada, nel corso degli anni ha incentivato l'abitudine ad accompagnare a scuola, e ritirare all'uscita di scuola, i discenti in automobile.

La poca familiarità e la poca confidenza con la bicicletta sono legate anche all'immagine che si ha di sé rispetto al muoversi in bicicletta: spesso ci si sente inadeguati, non allenati, non pronti, non adatti a muoversi pedalando.

Poco diffusa è la prassi di utilizzare la bicicletta per muoversi, verso gli spazi del tempo libero presenti nel proprio territorio, anche per piccole gite ed escursioni: in genere non c'è l'abitudine ad utilizzarla per andare alla scoperta delle peculiarità ambientali e paesaggistiche, artistiche, storiche e culturali presenti nel proprio comune e nei territori limitrofi, un po' per la scarsa conoscenza dei percorsi e degli itinerari che il territorio può offrire, un po' perché non si ha consapevolezza di quanto la bicicletta possa essere divertente, facile e rilassante.

Infine c'è il tema della bicicletta come opportunità di sviluppo turistico in chiave slow, legato al ciclo-escursionismo e al ciclo-turismo: vi è una ridotta consapevolezza di quanto la bicicletta possa essere un volano di sviluppo e valorizzazione ambientale, economica, sociale per i territori (anche in ambiti attraversati da itinerari ciclo-turistici di carattere sovracomunale, regionale o nazionale, già interessati da notevoli flussi di ciclisti in transito). In genere il territorio e le realtà che si occupano di accoglienza e ricettività hanno una ridotta capacità di essere attrattivi nei confronti di ciclo-turisti e ciclo-escursionisti di passaggio.

Ambiti di intervento

I diversi aspetti problematici evidenziati nel paragrafo precedente possono essere affrontati e superati attraverso la definizione di obiettivi specifici da raggiungere, e l'individuazione di azioni concrete. Tali azioni, affinché diventino efficaci devono essere obbligatoriamente multi-settoriali, integrate e sinergiche.

Gli **ambiti di azione** riguardano:

- la pianificazione della rete di itinerari;
- la progettazione dei percorsi e le attenzioni da porre nella progettazione;
- la costante cura e attenzione nella manutenzione dei percorsi realizzati;
- la predisposizione e l'attivazione di attrezzature e servizi.

Altrettanto importanti sono:

- le azioni riguardanti la formazione, l'informazione e l'educazione;
- le azioni di promozione e comunicazione;
- le azioni di coinvolgimento della cittadinanza e di specifiche categorie di utenti anche attraverso sperimentazioni e momenti esperienziali.

Obiettivi specifici e Azioni

Le tabelle di seguito riportate sintetizzano, per ogni aspetto problematico precedentemente evidenziato, gli obiettivi specifici da raggiungere al fine di promuovere e incentivare l'uso della bicicletta:

Problema

la bicicletta è considerata:

- non adeguata per tutte le esigenze di movimento
- non adatta a tutte le tipologie di utenti della strada

Obiettivo Specifico 1

- **fare diventare la bicicletta** un mezzo di trasporto adeguato **per tutte le esigenze di spostamento**:
 - per i cittadini di tutte le età, a prescindere dalle capacità, pensando prioritariamente agli utenti che hanno maggiore difficoltà a muoversi sulla strada;
 - per tutte le esigenze di spostamento (nelle relazioni casa-lavoro, casa-scuola e negli spostamenti casa-acquisti, ma anche negli spostamenti del tempo libero);
 - a prescindere dal luogo di residenza (sia per chi abita negli ambiti urbani, nel capoluogo e nelle frazioni, sia per chi abita in località isolate);

rendere la bicicletta capace di rispondere alle esigenze di spostamento di tutti

Problema

poca familiarità con la bicicletta come mezzo da utilizzare ogni giorno per muoversi

Obiettivo Specifico 2

- fare in modo che le persone **abbiano maggiore familiarità con la bicicletta**, cambiando la percezione che le persone hanno nei confronti della bicicletta e di sé rispetto all'uso della bici;

rendere la bicicletta familiare e per tutti

Problema

ridotta consapevolezza dell'opportunità rappresentata dalla bicicletta:

- per vivere di più e meglio il territorio;
- per sviluppare in chiave slow il territorio

Obiettivo Specifico 3:

- far diventare la bicicletta uno strumento per sviluppare l'attrattività del paese e del territorio. Riguarda la promozione del territorio attraverso la bicicletta:
 - per permettere agli abitanti di vivere di più e meglio gli spazi urbani e le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche, culturali presenti sul territorio;
 - per sviluppare l'attrattività del territorio per le ciclo-escursioni;
 - per incrementare l'attrattività del territorio per i ciclo-turisti in transito.

incrementare l'attrattività del paese attraverso la bicicletta

Nelle pagine seguenti i diversi obiettivi specifici vengono esaminati e approfonditi, definendo le **azioni da realizzare** per contribuire al loro raggiungimento.

Rendere la bicicletta adatta per tutte le esigenze di spostamento

Obiettivo Specifico 1

Problema

la bicicletta è considerata:

- non adeguata per tutte le esigenze di movimento
- non adatta a tutte le tipologie di utenti della strada

Obiettivo Specifico 1

- **fare diventare la bicicletta** un mezzo di trasporto adeguato **per tutte le esigenze di spostamento**:
 - per i cittadini di tutte le età, a prescindere dalle capacità, pensando prioritariamente agli utenti che hanno maggiore difficoltà a muoversi sulla strada;
 - per tutte le esigenze di spostamento (nelle relazioni casa-lavoro, casa-scuola e negli spostamenti casa-acquisti, ma anche negli spostamenti del tempo libero);
 - a prescindere dal luogo di residenza (sia per chi abita negli ambiti urbani, nel capoluogo e nelle frazioni, sia per chi abita in località isolate);

rendere la bicicletta capace di rispondere alle esigenze di spostamento di tutti

Rendere la bicicletta **un possibile e concreto mezzo di trasporto per tutti** significa dare a più persone la possibilità di scegliere le due ruote per muoversi:

- per **tutte le tipologie di utenti, a prescindere dall'età e dalle capacità**: sia per le persone adulte, capaci e competenti rispetto alle dinamiche complesse dello spazio stradale, sia per quelle fasce di età che possono avere maggiori difficoltà a muoversi in autonomia e in sicurezza, e che spesso sono coloro i quali vorrebbero e potrebbero vivere di più e meglio gli spazi urbani e il territorio (quali ad esempio, bambini e ragazzi, persone anziane e soggetti con disabilità);
- per tutte le **esigenze di spostamento**: per andare al lavoro, per andare a scuola, per il tempo libero, per fare acquisti;
- a **prescindere dalla collocazione delle residenze sul territorio comunale**: abbattendo le barriere tra i luoghi in modo da rendere facile, comodo e sicuro scegliere la bicicletta come alternativa all'automobile privata.

Al fine di raggiungere questo primo obiettivo specifico assumono un ruolo fondamentale la **pianificazione** della rete di percorsi sul territorio comunale, la qualità e le attenzioni nella **progettazione** degli itinerari, gli interventi per la **risoluzione dei punti critici**, la costante **manutenzione** dei percorsi realizzati.

A livello di **pianificazione** è necessario definire una rete di percorsi, continui, connessi e adeguati alle diverse tipologie di utenti. La rete deve essere “sufficientemente densa” da collegare le varie zone di residenza con i punti di attrazione. Una particolare attenzione deve essere dedicata alle frazioni e alle località isolate, e alla connessione degli itinerari con i comuni limitrofi e con i percorsi sovracomunali.

Nella **progettazione** è fondamentale mettere al centro le esigenze di chi si muove in bicicletta, a partire dagli utenti che hanno maggiori difficoltà a muoversi nella complessità dello spazio stradale, sia per la progettazione degli itinerari sia nella individuazione e progettazione delle soluzioni che permettono di risolvere le criticità (punti neri) della rete viaria e della rete ciclabile (in particolare nei tratti in cui i percorsi ciclabili incontrano il traffico motorizzato).

Infine la rete di itinerari deve essere monitorata e devono essere programmati e realizzati i necessari interventi di **manutenzione**.

Attenzioni nella Pianificazione della Rete Ciclabile Comunale

Le modalità di individuazione/definizione degli itinerari ciclabili prioritari sono uno degli elementi essenziali al fine di abbattere le barriere fisiche e culturali, favorendo l'incremento nell'uso della bicicletta e facendo diventare questo mezzo di trasporto comodo, veloce, attraente e sicuro.

Gli itinerari ciclabili individuati dal Biciplan devono essere **diretti e veloci** (ad esempio attraverso la rimozione degli ostacoli che impediscono la permeabilità in bicicletta del territorio, quali ad esempio i sensi unici che, lungo gli itinerari del Biciplan devono diventare percorribili in bicicletta in entrambe le direzioni), **sicuri** (definendo alcuni percorsi protetti ma anche individuando e mettendo in sicurezza i punti critici della rete viaria, superando le cesure costituite dalle traverse urbane, utilizzando le tecniche di moderazione del traffico), **attraenti** (creando itinerari protetti e belli, laddove possibile lontano dal traffico, che attraversino le aree più qualificate e di valore del territorio, quali ad esempio le vie storiche del centro cittadino, i luoghi densi di valore artistico/culturale e paesaggistico), **riconoscibili** (dando un'identità agli itinerari e ai percorsi), **fruibili** per tutte le categorie di utenti (valorizzando strade che naturalmente permettono la ciclabilità, e definendo, nella rete dei percorsi, degli itinerari percorribili a due velocità, veloci e lenti - ad esempio attraverso la valorizzazione, l'ampliamento e la connessione e dei percorsi ciclopeditoni).

Azioni Generali e Attenzioni

Al fine di permettere a **tutte le categorie di utenti di muoversi in bici**, è necessario:

- prevedere delle ciclabili in sede propria, di caratteristiche adeguate, lungo le strade a elevato traffico o percorse a velocità elevata;
- permettere e migliorare gli spostamenti in promiscuo con il traffico motorizzato sulle strade interne agli ambiti urbani caratterizzate da ridotti flussi di traffico, strade residenziali e strade dove sono collocate attività commerciali e servizi, anche attraverso interventi di moderazione della velocità;
- curare l'attraversamento delle traverse urbane;
- rimuovere gli ostacoli alla permeabilità in bicicletta costituiti dai sensi unici di marcia, in particolare sulle strade in ambito residenziale percorse a basse velocità e con ridotti flussi di traffico.

Tenere conto di **tutte le esigenze spostamento** significa pianificare la rete ciclabile in modo da connettere in modo omogeneo le aree che ospitano residenze con i punti di attrazione negli spostamenti quotidiani:

- le scuole e gli impianti sportivi
- le aree di lavoro
- i negozi e i servizi posti nei centri urbani e nei quartieri
- i negozi e i servizi posti nelle frazioni
- le aree del tempo libero, le reti sovracomunali, i percorsi cicloturistici

Dare a più persone la possibilità di **muoversi in bicicletta a prescindere dal luogo di residenza** significa:

- connettere le varie zone urbane, in particolare le località isolate e le frazioni, con il centro cittadino, le vie dei negozi e le aree di attrazione.

Rendere la bicicletta familiare e per tutti

Obiettivo Specifico 2

Problema

poca familiarità con la bicicletta come mezzo da utilizzare ogni giorno per muoversi

Obiettivo Specifico 2

fare in modo che le persone **abbiano maggiore familiarità con la bicicletta**, cambiando la percezione che si ha nei confronti della bicicletta e di sé rispetto all'uso della bici;

*rendere la
bicicletta
familiare e per
tutti*

Questo obiettivo specifico porta ad individuare azioni che intervengono sull'immagine che le persone hanno della bicicletta, e che hanno di se stesse rispetto all'uso della bici.

Spesso la bicicletta viene ritenuta un mezzo non adeguato, anacronistico, povero, inefficiente, lento, inaffidabile, faticoso: viene vista come non comoda (soprattutto se si devono trasportare oggetti o un figlio sul seggiolino), non veloce (quando è dimostrato che per gli spostamenti in ambito urbano, quali gli spostamenti all'interno degli ambiti urbani per distanze inferiori ai 5-10 km, muoversi in bici è più veloce che muoversi in auto), non sicura.

Per contribuire al raggiungimento di questo obiettivo specifico sono importanti le attenzioni nella pianificazione dei percorsi (in modo da rendere la bici competitiva rispetto all'uso dell'auto), nella progettazione e realizzazione degli stessi; la cura e la manutenzione degli itinerari, anche facendoli diventare belli e attraenti.

Alle azioni di pianificazione, cura e strutturazione della rete ciclabile, vanno aggiunte azioni che:

- **migliorano la qualità del muoversi in bici e la percezione della bici**, anche per mettere in evidenza la semplicità e facilità di gestione del mezzo meccanico;
- **promuovono un'immagine accattivante, pratica, positiva, gratificante della bicicletta e di chi si muove in bicicletta.**

Azioni Generali e Attenzioni

Per cambiare la percezione nei confronti della bicicletta, sebbene assumano un ruolo fondamentale la pianificazione della rete ciclabile, la realizzazione di nuovi percorsi e la loro manutenzione, essi non sono sufficienti. È necessario agire anche realizzando azioni di tipo promozionale, informativo e formativo, educativo.

In questo contesto è importante il coinvolgimento del **mondo della scuola**, attraverso:

- l'educazione stradale in modo da educare i bambini e i ragazzi a muoversi con competenza sulla strada;
- i laboratori scolastici per imparare ad andare in bici e a riparare la bici;
- le azioni di mobility management scolastico;
- l'attivazione di progetti bike to school (bicibus);
- la presentazione di esperienze positive e buone pratiche.

Azioni che riguardano **tutti gli abitanti** possono essere:

- il posizionamento di un numero adeguato di rastrelliere (comode e facili da utilizzare) in prossimità di negozi, servizi e punti di attrazione;
- l'organizzazione di attività promozionali in occasione di eventi e di feste paesane;
- l'organizzazione di serate informative e laboratori sull'uso della bici (rivolte in particolare a chi non ha la patente oppure ha difficoltà a muoversi in bicicletta), e sull'organizzazione quotidiana utilizzando la bicicletta;
- le attività esperienziali (es. prove pratiche e i laboratori di auto-riparazione della bicicletta) rivolte sia all'intera popolazione sia a categorie specifiche;
- l'attivazione, con cadenza settimanale, di officine ambulanti, ad esempio in occasione del mercato settimanale, presso le quali gli abitanti possono portare la loro bicicletta e imparare ad eseguire delle basilari operazioni di manutenzione e "aggiustaggio";
- l'organizzazione di uscite in bicicletta per esplorare il territorio comunale e i territori dei comuni limitrofi;
- la messa a disposizione degli abitanti di biciclette recuperate (ad esempio bici abbandonate) o di bici elettriche.

Incrementare l'attrattività della bicicletta per vivere meglio il territorio

Obiettivo Specifico 3

Problema

Poca consapevolezza dell'opportunità rappresentata dalla bicicletta per:

- **vivere di più e meglio il territorio;**
- **sviluppare in chiave slow il territorio**

Obiettivo Specifico 3:

far diventare la bicicletta uno strumento per sviluppare l'attrattività del paese e del territorio.

Riguarda la promozione del territorio attraverso la bicicletta:

- per permettere agli abitanti di vivere di più e meglio gli spazi urbani e le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche, culturali presenti sul territorio;
- per sviluppare l'attrattività del territorio per le ciclo-escursioni;
- per incrementare l'attrattività del paese per i ciclo-turisti in transito.

*incrementare
l'attrattività del
paese attraverso
la bicicletta*

Questo obiettivo specifico riguarda l'incremento delle ricadute positive derivanti da un maggiore utilizzo della bicicletta nel tempo libero, da parte degli abitanti, e da una maggiore attrattività ciclo-escursionistica e ciclo-turistica del territorio.

La bicicletta diventa opportunità di sviluppo economico, ambientale e sociale del territorio:

- permettendo agli abitanti di vivere di più e meglio gli spazi urbani e le risorse ambientali, paesaggistiche, storiche, culturali;
- incentivando i cicloturisti in transito lungo gli itinerari della rete ciclabile regionale (Re.Ci.R) e sovracomunale, a fermarsi sul territorio comunale.

Al fine di incrementare l'attrattività del territorio, per gli abitanti, i ciclo-escursionisti e i ciclo-turisti, è fondamentale che la pianificazione della rete ciclabile comunale preveda la connessione con con gli itinerari del tempo libero, con gli itinerari pianificati nei comuni limitrofi, e con i percorsi ciclo-turistici anche a valenza sovracomunale (in particolare con gli itinerari della Rete Ciclabile Regionale - Re.Ci.R.).

Azioni Generali e Attenzioni

In ottica di valorizzazione cicloturistica, è necessario predisporre attrezzature per il cicloturista: oltre alle rastrelliere, stazioni per l'auto-riparazione, fontanelle e stazioni di ricarica delle bici a pedalata assistita.

In questo ambito fondamentale il coinvolgimento degli operatori della ricettività al fine di sviluppare sensibilità e competenza e migliorare l'offerta del territorio.

Un'altra azione riguarda il posizionamento di tabelle, direzionali e di indicazione, che permettano a chi transita sul territorio di cogliere le opportunità che esso può offrire, ma anche di muoversi con facilità e dedicare attenzione e tempo al territorio attraversato e alle specificità / risorse presenti.

Azioni Strategiche per Fiumicello - Villa Vicentina

Nel paragrafo precedente sono state evidenziate le azioni da attuare e le attenzioni, generalmente valide, per promuovere e incentivare l'utilizzo della bicicletta.

Nel contesto di Fiumicello e Villa Vicentina, a partire dalle analisi effettuate nel Capitolo 1 del Biciplan, si riportano le azioni specifiche e strategiche, da realizzare per accelerare lo sviluppo della ciclabilità.

Azioni strategiche per fare in modo che la bicicletta possa rispondere alle esigenze di spostamento di tutti

Azioni strategiche per l'Obiettivo Specifico 1

- **favorire la ciclabilità nei centri urbani** (luoghi del commercio e dei servizi):
 - favorire gli spostamenti e migliorare la percorribilità in bicicletta nelle vie centrali di San Valentino (via Gramsci e via Matteotti), Villa Vicentina (via Duca d'Aosta), San Lorenzo (via San Lorenzo) permettendo gli spostamenti in promiscuo con il traffico motorizzato, attraverso interventi di moderazione della velocità lungo questi assi viari;
- **valorizzare ed estendere la rete ciclabile esistente**, in modo che diventi più attraente, facile e sicura. In particolare:
 - garantire l'accesso sicuro alle ciclabili esistenti, sia nei punti di inizio e fine dei percorsi, sia nei punti intermedi per favorire l'accessibilità dalle varie residenze; importante in questo contesto la sicurezza nel passaggio dai tratti con ciclabilità in promiscuo con il traffico motorizzato ai percorsi in sede propria;
 - risolvere i punti critici e le discontinuità sui percorsi ciclabili e ciclo-pedonali esistenti (in particolare in corrispondenza delle intersezioni con le vie laterali e in corrispondenza degli attraversamenti di assi viari importanti);

Questi interventi permetteranno di fornire una risposta concreta alle esigenze di mobilità dei cittadini, in particolare di quanti abitano a ridosso delle ciclabili esistenti, favorendo in particolare le periferie, e di conseguenza gli spostamenti centro/periferia.

- **completare la rete di itinerari principali**, anche individuando **nuovi itinerari**, al fine di aumentare la densità della rete di percorsi, e coprire adeguatamente il territorio comunale. Sarà necessario, in particolare:
 - Per quanto riguarda gli assi di spostamento in direzione **ovest-est**:

-
- Connettere Papariano e la Z.I.A di Cortona con Villa Vicentina attraverso un percorso diretto e sicuro;
 - Connettere i diversi Borghi con i centri urbani, in particolare Borgo Pacco e Borgo Sandrigo con Villa Vicentina, e a San Valentino le aree residenziali poste lungo via Matteotti con il centro ;
- Per quanto riguarda gli **assi nord sud** sarà fondamentale:
- definire la connessione tra Papariano e San Valentino superando le criticità legate alla S.S. 14
- **superare la cesura costituita dalla S.S. 14** e rendere raggiungibili le attività commerciali, artigianali, industriali e scolastiche poste lungo l'asse viario, dalle varie aree residenziali e dagli ambiti urbani.

Sarà fondamentale inoltre:

- A Fiumicello: curare la **connessione tra il Polo Scolastico**, di via Ugo Pellis, e gli adiacenti impianti sportivi, con l'asse ciclabile di via Libertà, l'ambito residenziale di via Trieste, l'ambito residenziale di via Volta;
- A Fiumicello: curare la connessione con Aquileia;
- A Papariano: definire la connessione con Pieris (attraverso il fiume Isonzo);
- A Villa Vicentina: curare la connessione con Scodovacca/Cervignano, e migliorare l'asse ciclabile che conduce a Ruda;

Azioni strategiche per rendere la bicicletta un oggetto familiare e per tutti

Azioni strategiche per l'Obiettivo specifico 2

Per migliorare la percezione della bicicletta e incentivare le persone a utilizzare la bici, è necessario affiancare le azioni strategiche individuate nel punto precedente con altre azioni finalizzate ad aumentare la qualità del muoversi in bici:

- migliorando la qualità dei percorsi, anche incrementando la dotazione di alberature, migliorando il fondo stradale e la qualità degli attraversamenti;
- migliorando la dotazione di attrezzature (rastrelliere in prossimità dei punti di attrazione) e servizi (incentivando i privati ad avviare nuove attività o migliorare le attività esistenti).
- favorendo la nascita di nuovi servizi (quali ad esempio i servizi di consegna della spesa anche attraverso esempio l'utilizzo di cargo bike);

Tra le azioni strategiche nell'ambito formativo, della promozione ed educativo:

- fondamentali le attività nelle scuole (a partire dall'educazione stradale e dai laboratori esperienziali)
- l'attivazione, con cadenza settimanale, di officine ambulanti, ad esempio in occasione del mercato settimanale, dove gli abitanti possono portare ad aggiustare la bici e acquisire confidenza con il mezzo (in collaborazione con i meccanici locali e le associazioni del territorio);
- l'organizzazione di uscite in bicicletta per esplorare il territorio comunale e i territori dei comuni limitrofi;
- la messa a disposizione degli abitanti di biciclette recuperate (ad esempio bici abbandonate) o di bici elettriche.

Importante, infine, il connubio mezzo pubblico (TPL su rotaia su gomma e su bicicletta):

permettere la connessione sicura con le stazioni e le fermate del TPL e potenziare la dotazione di rastrelliere in prossimità dei poli di interscambio modale.

Azioni strategiche per aumentare l'attrattività del territorio per chi si muove in bicicletta

Azioni strategiche per l'Obiettivo specifico 3

Le azioni strategiche in questo ambito vogliono incentivare una maggiore fruizione del territorio in bicicletta, per gli spostamenti del tempo libero.

A questo proposito è necessario:

- valorizzare la rete di vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi del territorio, le aree rurali e le aste fluviali con i percorsi ciclabili in ambito urbano;
- sviluppare le connessioni con i comuni limitrofi.

Sempre per contribuire al raggiungimento dell'obiettivo specifico è strategico:

- l'organizzazione di iniziative, rivolte ai ciclo-turisti e ciclo-escursionisti in transito lungo la Ciclovia **FVG1** e **FVG2**, che incentivino la scoperta del territorio e delle sue peculiarità;
- la posa di tabelle di indicazione che permettano al turista di muoversi in autonomia sul territorio comunale per godere delle risorse presenti;
- l'incremento della dotazione di servizi e attrezzature per il ciclo-turista e ciclo-escursionista;
- la formazione e la messa in rete degli operatori dell'accoglienza e della ricettività anche per sviluppare un'offerta omogenea verso il ciclo-turista e ciclo-escursionista.

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