

Linee guida per la redazione dei Biciplan, incentivi concessi dalla legge e modulistica

ICARUS | Regione autonoma Friuli Venezia Giulia |
Direzione centrale Infrastrutture e territorio

Webinar 23 settembre 2021

LA DOCUMENTAZIONE TECNICA E NORMATIVA DI SETTORE

LEGGE NAZIONALE N° 2/2018

LEGGE REGIONALE N° 8/2018

DM 30 NOVEMBRE 1999, N° 557

LINEE GUIDA per la REDAZIONE dei PIANI della SICUREZZA STRADALE URBANA (3698/2001)

- Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nella definizione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche contenuta nella Direttiva 375/2017 - **Allegato A “Requisiti di Pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle ciclovie Turistiche (SNCT)”**, propone un criterio di analisi qualitativa dei percorsi: **livello ottimo, buono o minimo**.
- Ad esempio, per quanto riguarda la larghezza i livelli sono:
- **minimo: 1,50 metri (mono) 2,50 metri (bidirezionale) Reg. C.d.S. e D.M. 557/1999**
- **buono: 2,00 metri (mono) 3,00 metri (bidirezionale)**
- **ottimo: 2,50 metri (mono) 3,50 metri (bidirezionale)**
- Questa impostazione “qualitativa” rappresenta un **prezioso passo avanti per la realizzazione di infrastrutture ciclistiche che effettivamente rispondano ai bisogni degli utenti**. Nella progettazione di qualsiasi infrastruttura è quindi **buona norma andare a valutare l’entità e la tipologia delle utenze previste per superare le caratteristiche e le dotazioni minime prevista dal C.d.s. e dal D.M. 557/1999**.

PREMESSA

Nel corso degli ultimi anni la ciclabilità è diventata praticamente ovunque un elemento centrale nelle politiche della mobilità.

Le motivazioni di questo fatto sono ampie e articolate, ma possono essere così riassunte: ogni viaggio fatto in bicicletta non solo quasi non consuma risorse (economiche, energetiche) e non impatta sull'ambiente, ma genera benessere per chi la utilizza e, attraverso la riduzione della congestione, anche per chi non la utilizza.

Inoltre attrezzare e gestire la città per la mobilità ciclistica (e pedonale) rappresenta un costo per la pubblica amministrazione incomparabilmente più basso rispetto a quelli richiesti dagli altri modi di trasporto e genera benefici che vanno ben al di là della sola utenza ciclabile (e pedonale): la città amica della mobilità attiva è una città più bella, sicura e accogliente per tutti, automobilisti compresi.

È quindi evidente come, a fronte di obiettivi sempre più stringenti posti dalla questione ambientale e, di converso, di vincoli altrettanto stringenti di scarsità di risorse pubbliche, sia la ciclabilità a rappresentare -se non l'unica- certamente una delle più importanti risposte praticabili e efficaci.

Da qui il Biciplan: non solo un progetto, bensì un quadro integrato e coerente di 'azioni' di diversa natura e complessità tutte orientate a fare della bicicletta un elemento centrale delle politiche non solo della mobilità, ma anche dell'economia, del sociale, della salute, dello sport, dell'educazione; in una parola, dell'intera vita della città e dei suoi cittadini.

Le linee guida non vanno intese come l'ennesimo manuale di progettazione, dei quali la letteratura è ampiamente fornita e alla quale senza dubbio si rimanda.

Esse si concentrano invece su alcuni aspetti che si intendono modificare rispetto alla pratica corrente al fine di migliorare la funzionalità e la sicurezza delle realizzazioni e, soprattutto, adeguarle all'orizzonte obiettivo del Biciplan e della pianificazione sovraordinata che deve prevedere un aumento significativo dell'utenza attuale.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

Assessorato alle infrastrutture e territorio

Biciplan

Linee guida



RAPPORTO COMPLETO



LE LINEE GUIDA

- **PIANIFICARE LA MOBILITÀ CICLISTICA**

1. **Normativa di settore nazionale e regionale**
2. **Rapporto tra Biciplan e strumenti di pianificazione**
3. **Progettare il Biciplan: non solo piste ciclabili**

- **PROGETTARE LA MOBILITA' CICLISTICA**

4. **Progettare il Biciplan: la basi del progetto**

41. Criteri progettuali di riferimento
42. Gli standard geometrici e funzionali
43. Gli interventi di preferenziazione
44. Le strade «amiche» delle biciclette
45. APPENDICE A: schede di guida alla progettazione di corsie e piste ciclabili secondo le principali tipologie realizzative

PROGETTARE LA MOBILITA' CICLISTICA

5. Il Biciplan dei centri urbani medio-piccoli e delle UTI

- 51. Premessa
- 52. Le analisi
- 53. I percorsi in ambito urbano
- 54. I percorsi in ambito extraurbano
- 55. Il metaprogetto

6. Il Biciplan dei centri urbani medio-grandi

- 61. Le analisi territoriali e trasportistiche
- 62. Definizione della Rete Ciclabile Strategica
- 63. Il progetto della rete portante: le ciclovie
- 64. Il progetto della rete secondaria
- 65. Il sistema ambientale e individuazione dei percorsi verdi

7. Il sistema di monitoraggio

ALLEGATO 1

1. Il segnalamento dei percorsi ciclabili

ALLEGATO 2

1. Le nuove forme della mobilità ciclistica

- 11. Le e-bike
- 12. Cargo bike e logistica urbana

2. I servizi per la ciclabilità

- 21. Il bikesharing
- 22. Sosta e ricovero
- 23. Biciclette per la mobilità sociale
- 24. Il cicloturismo
- 25. La bici sportiva

I criteri fondamentali da adottare per la progettazione delle **CICLOVIE** sono:

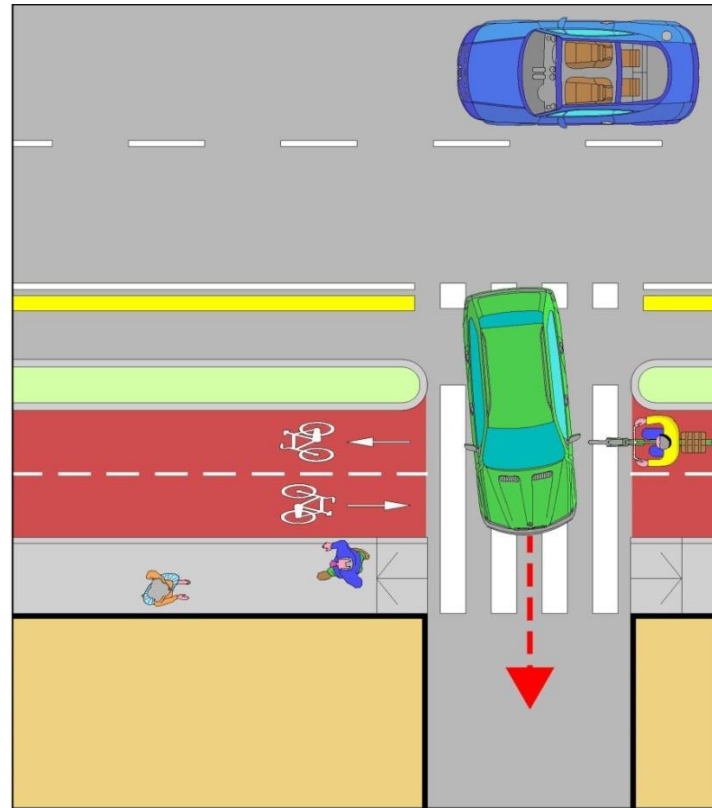
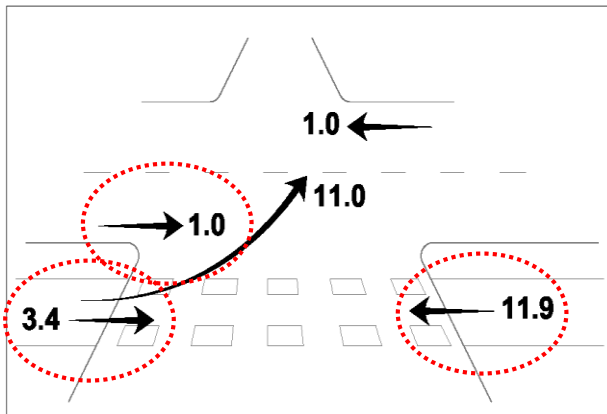
ATTRATTIVITÀ, intesa come **completezza e rilevanza delle polarità servite**, con particolare riferimento agli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola e alla valorizzazione del sistema delle qualità

RICONOSCIBILITÀ, non solo da parte dei ciclisti ma **anche dei conducenti dei veicoli a motore**, che devono adeguare il loro comportamento di guida con particolare attenzione ai ciclisti

CONTINUITÀ, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per **garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario**

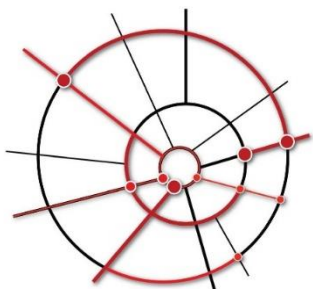
BREVITÀ, intesa come **razionalità ed efficienza dei tracciati**, che **devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione**

Incidentalità:



Supporto alla Pianificazione

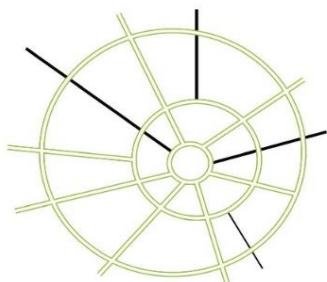
IL BICIPLAN: SCHEMA DELLE FASI DI PROGETTO



Messa in sicurezza della viabilità principale

Risolvere le strade e gli incroci che presentano problemi di elevata incidentalità.

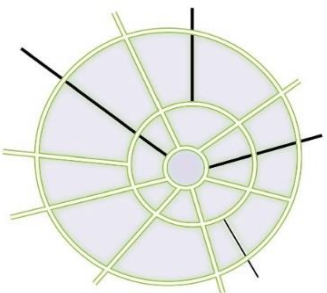
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto f)



Rete itinerari portanti

Sviluppare la rete portante del Biciplan lungo gli assi principali.

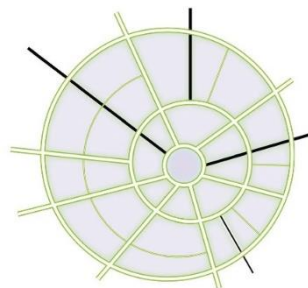
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto a)



Moderazione del traffico e zone 30

Realizzare Zone 30 in tutte le aree residenziali tranne la rete viaria primaria.

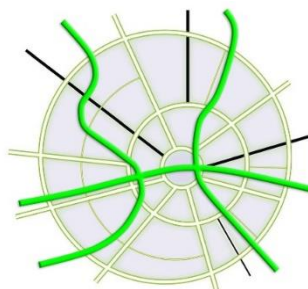
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto e)



Rete itinerari secondari

Densificare la rete degli itinerari ciclabili con collegamenti secondari all'interno delle Zone 30.

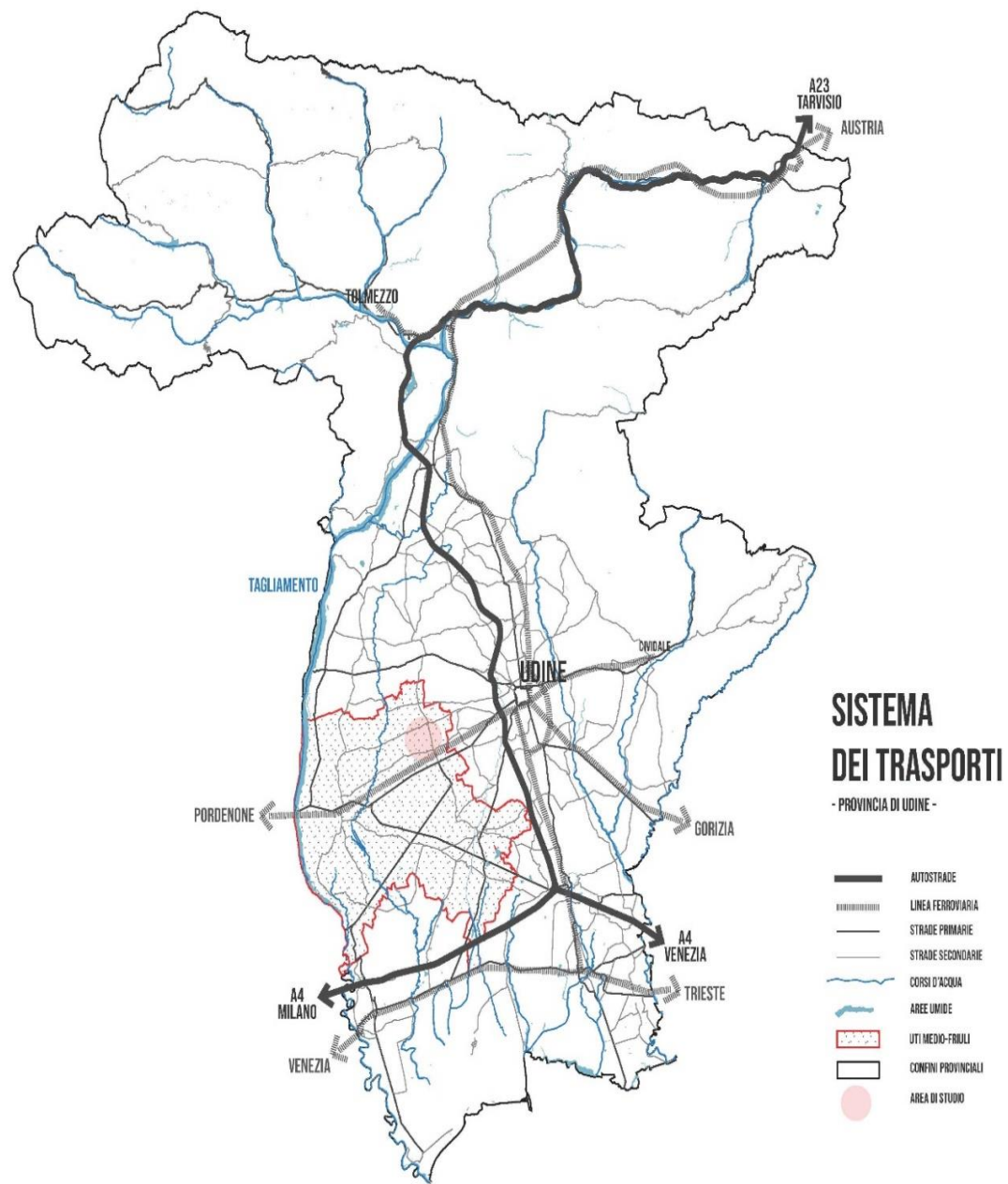
legge 2/2018 Art. 6 comma 2 punto b)

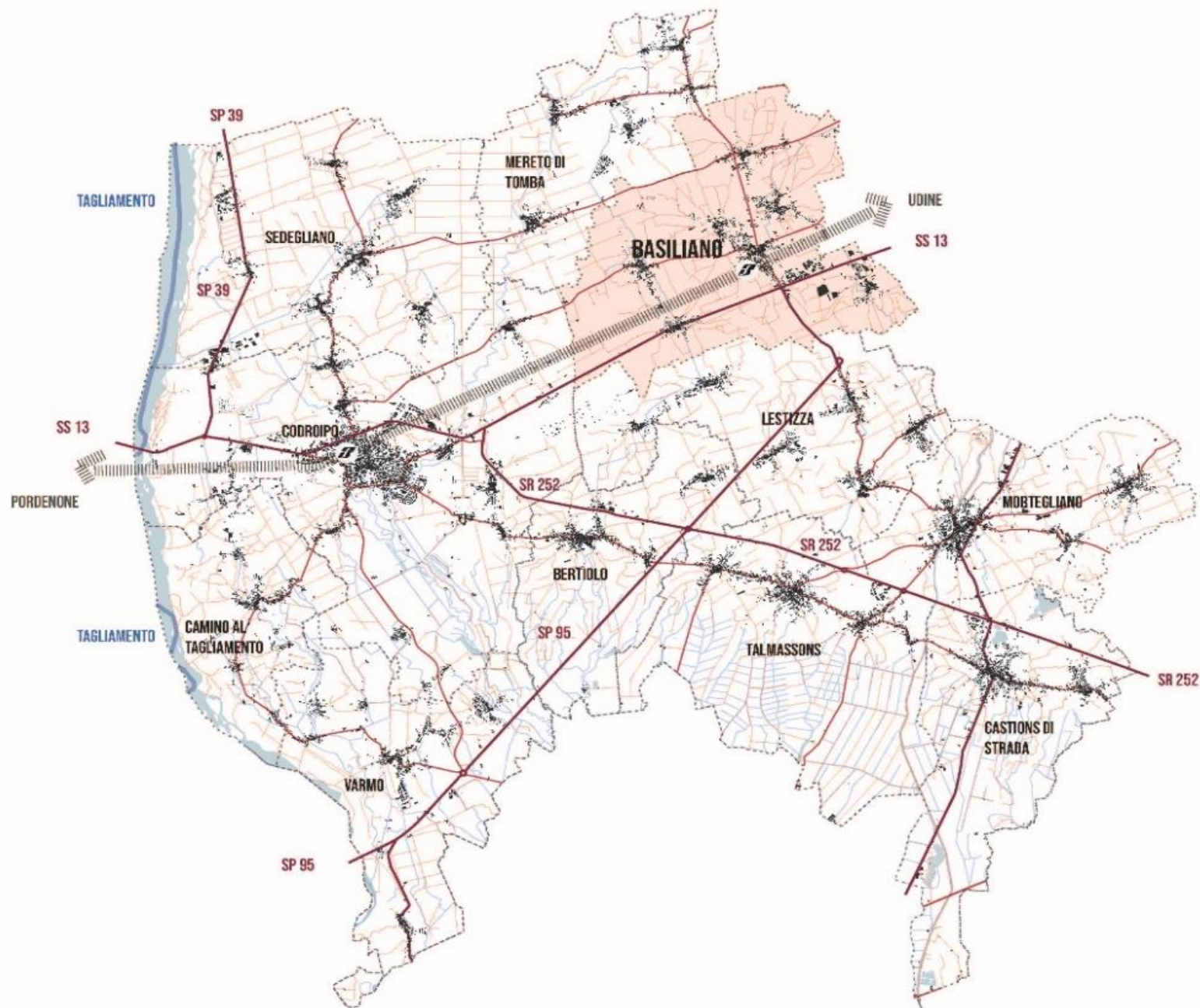


Rete vie verdi ciclabili

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)





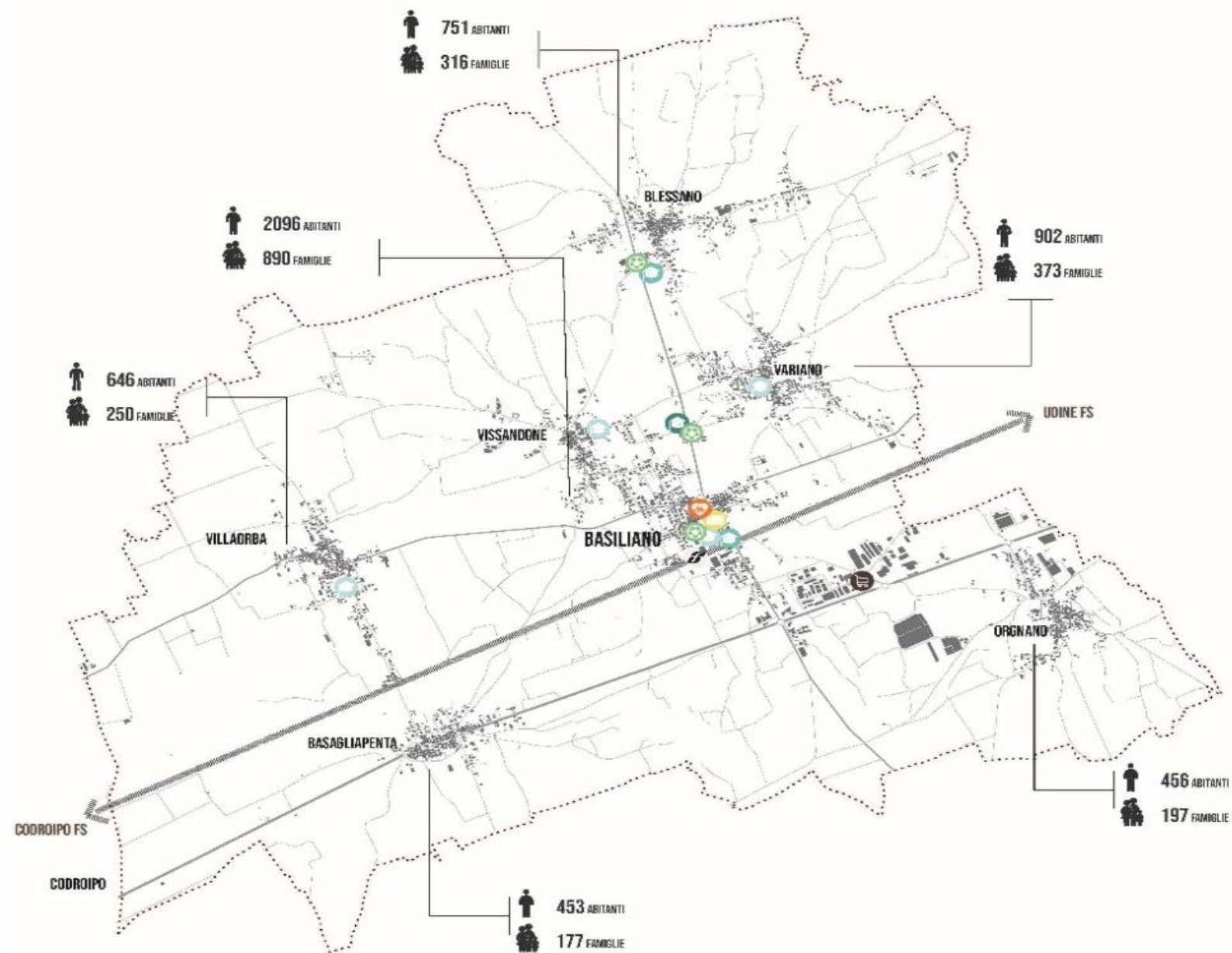
Il territorio dell'UTI Medio-friuli è caratterizzato da un tessuto urbano diffuso, costituito da agglomerati urbani di piccole dimensioni, principalmente collocati lungo arterie stradali rilevanti.

Questo genera una frammentazione dei comuni facenti parte dell'UTI, piccoli centri urbani che racchiudono all'interno dei propri confini altre piccole frazioni o case sparse.

L'UTI in oggetto è attraversata dalla linea ferroviaria regionale con fermate a Codroipo e Basiliano, non sono presenti autostrade.

UTI MEDIO-FRIULI SISTEMA DEI TRASPORTI

	LINEA FERROVIARIA
	STRADE PRINCIPALI
	STRADE SECONDARIE
	STRADE LOCALI
	CORSI D'ACQUA PRINCIPALI
	CORSI D'ACQUA SECONDARI
	AREE URBANE
	EDIFICATO
	AREA DI PROGETTO
	CONFINI COMUNALI
	STAZIONE FS



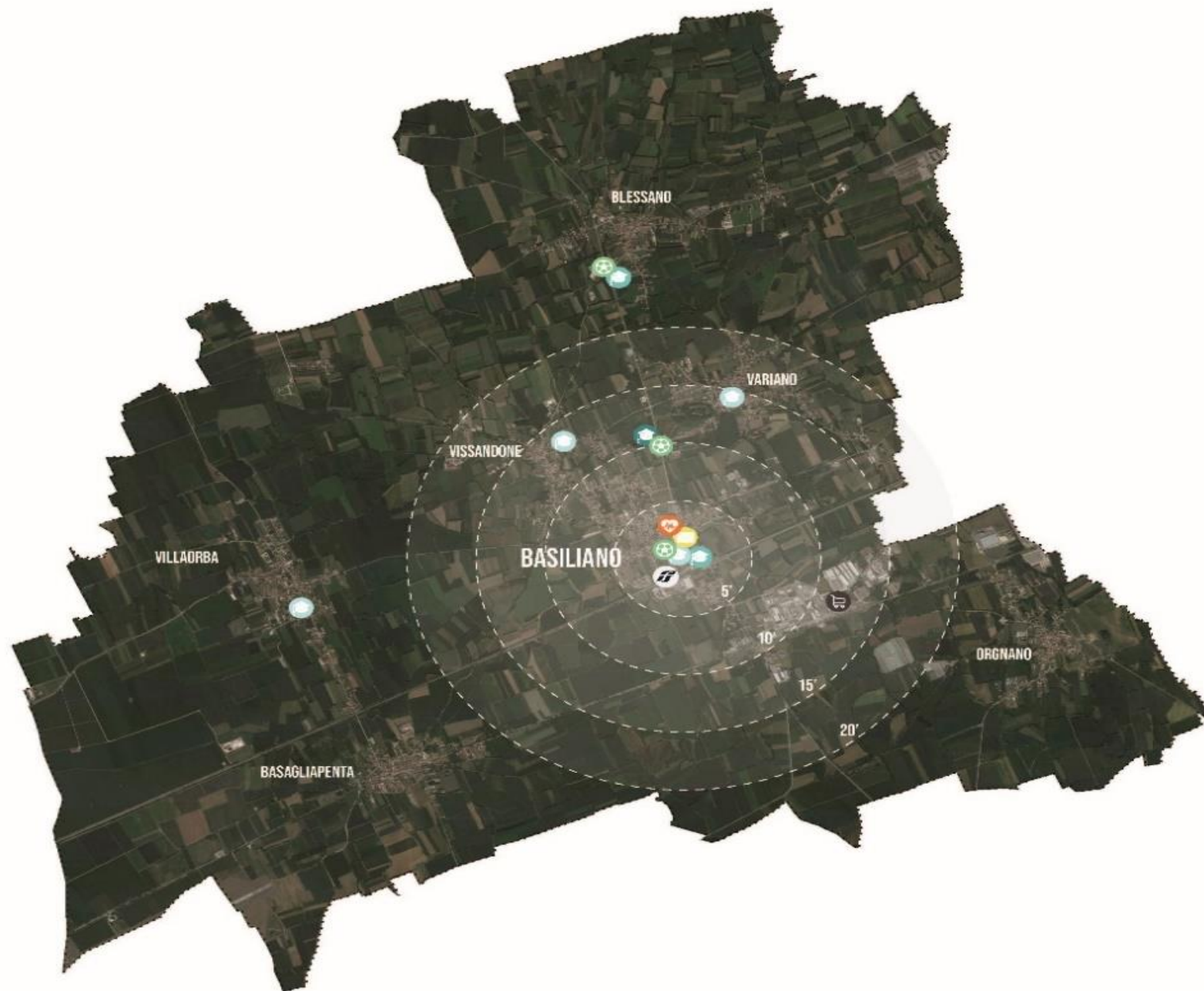
Il comune di Basiliano conta 5 356 abitanti (ISTAT 2016), considerando anche la frazioni.

Gli istituti scolastici sono 7, un'unica farmacia nel centro di Basiliano e un centro commerciale prossimo alla zona industriale del comune, in direzione Orgnaro.

L'ASL più vicina è localizzata nel comune limitrofo di Codroipo.

COMUNE DI BASILIANO SERVIZI E POPOLAZIONE

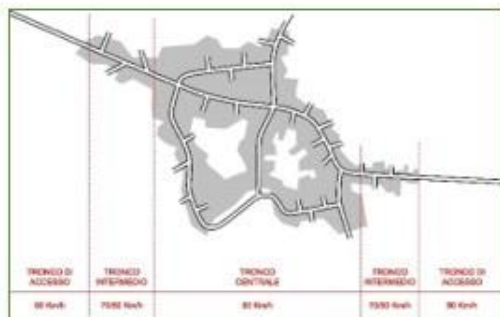
- SCUOLE SECONDARIE
- SCUOLE PRIMARIE
- SCUOLE MATERNE
- FARMACIA
- UFFICI POSTALI
- ATTREZZATURE SPORTIVE
- CENTRO COMMERCIALE
- STAZIONE FS
- LINEA FERROVIARIA
- STRADE PRIMARIE
- STRADE SECONDARIE
- STRADE LOCALI
- EDIFICATO
- CONFINI COMUNALI



I principali servizi sono localizzati a Basiliano, pertanto l'intero centro rappresenta un elemento attrattore che risulta facilmente accessibile in bicicletta a una velocità media di 18 km/h.

COMUNE DI BASILIANO ACCESSIBILITÀ SERVIZI

- SCUOLE SECONDARIE
- SCUOLE PRIMARIE
- SCUOLE MATERNE
- FARMACIA
- UFFICI POSTALI
- ATTREZZATURE SPORTIVE
- CENTRO COMMERCIALE
- STAZIONE FS
- CONFINI COMUNALI



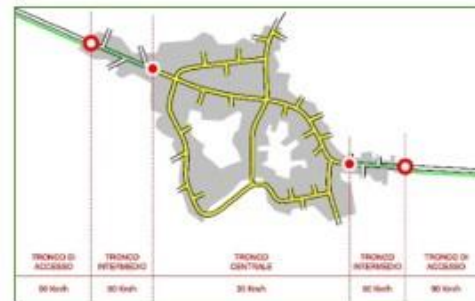
1. Suddivisione della viabilità di attraversamento in più tronchi successivi
 In relazione alle loro caratteristiche funzionali: tipologia di utenza, comportamenti, destinazioni d'uso delle aree adiacenti, etc...
(Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana circolare n° 3698/2001 cap. 1.5 Appendice B)



2. 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



3. 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



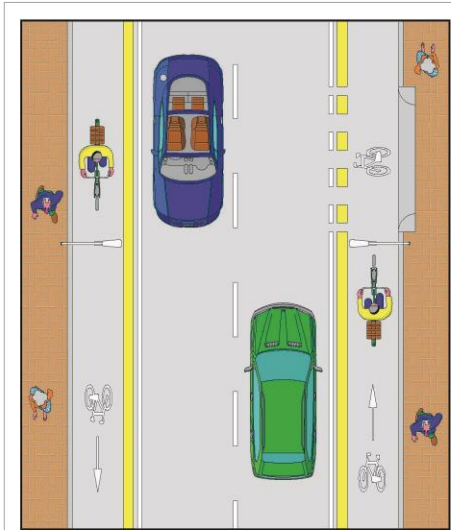
4a. TRONCO CENTRALE (strada comunale):
Zone 30 e ciclabilità diffusa
 Inserimento di dispositivi di moderazione del traffico che consentano la riduzione delle velocità a 30 Km/h, allo scopo di:
 - mettere in sicurezza gli incroci esistenti, proteggere la zona centrale e favorire la ciclabilità diffusa 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



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

CORSIA CICLABILE MONODIREZIONALE

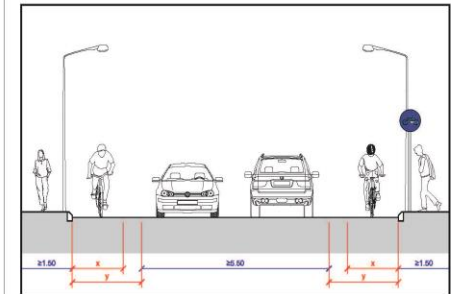
TIPO DI SEPARAZIONE: SEGNALETICA ORIZZONTALE - Rif. DM 557/99



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			
categoria	larghezza corsia (x)	larghezza totale (y)	note
A Rete principale	170	224	54 cm è il valore riferito alla segnaletica da codice (30cm+12cm+12cm). Nella pratica corrente ridurre a 12 cm la larghezza della striscia gialla.
B Rete secondaria	140	194	

Riferimenti normativi
Pavimentazione

DM 557/99 Articolo 4 Comma 1b
Preferibilmente in asfalto di colore nero

Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare

Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco

Al fine di ridurre costi, ingombri e impatto visivo, la striscia gialla può essere realizzata con spessore ridotto a 12 cm

E' possibile ridurre la larghezza della corsia a 1,00m in ragione della necessità di garantire comunque la continuità della rete, ai sensi del DM 557/99 (in questo caso si consiglia l'utilizzo di cordonature laterali inclinate)

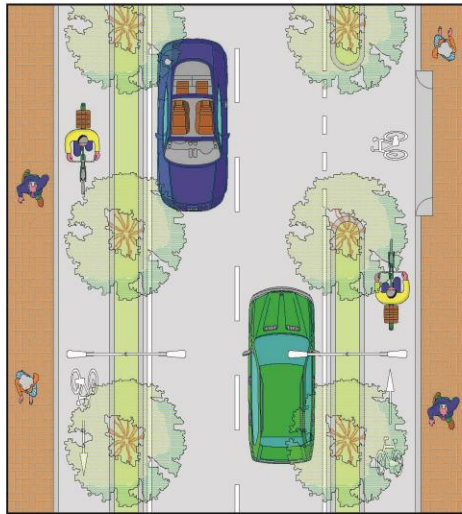
Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative

SCHEDA 1

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

PISTA CICLABILE MONODIREZIONALE

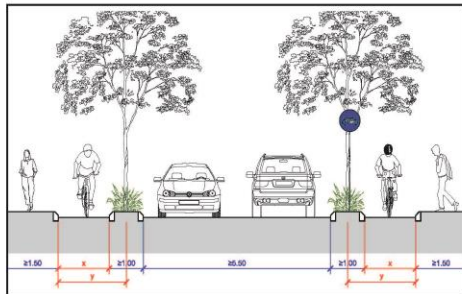
TIPO DI SEPARAZIONE: AIUOLA ALBERATA - Rif. DM 557/99



Pista ciclabile monodirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da aiuole.

Grado di permeabilità basso.

E' consigliata la realizzazione su strade di scorrimento o interquartiere.



Dimensionamento del percorso ciclabile			
categoria	larghezza corsia (x)	larghezza totale (y)	note
A Rete principale	200	230	la siepe non dovrebbe mai superare i 50 cm di altezza per non costituire ostacolo e per non ridurre la visibilità
B Rete secondaria	170	200	

Costo del percorso ciclabile			
categoria	costo al metro	costo al chilometro	
A Rete principale	300,00 €	300.000,00 €	
B Rete secondaria			

Riferimenti normativi
Pavimentazione

DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a
Preferibilmente in asfalto di colore nero

Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare

Pittogramma della bici di colore bianco (fig. II 427/b) e freccia di direzione di colore bianco

Si sconsiglia l'utilizzo di siepi che nella pratica costituiscono ostacolo e riducono la visibilità

Si consiglia l'utilizzo di alberature, utili anche per ombreggiare il percorso, e tappezzanti

Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative

SCHEDA 11

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

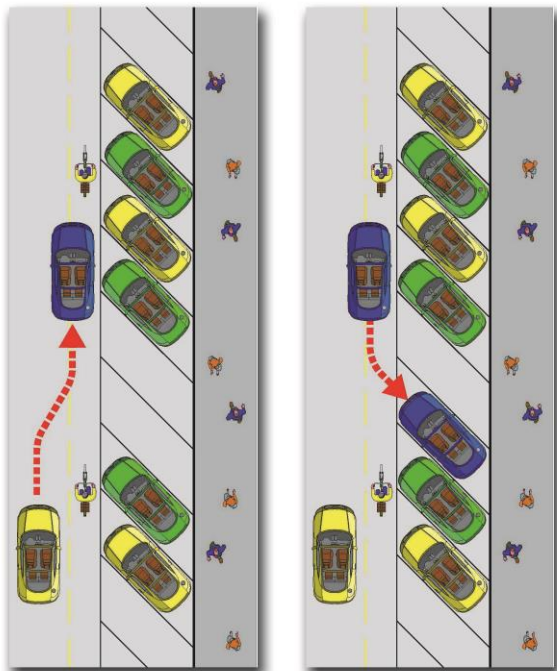
Buone Pratiche



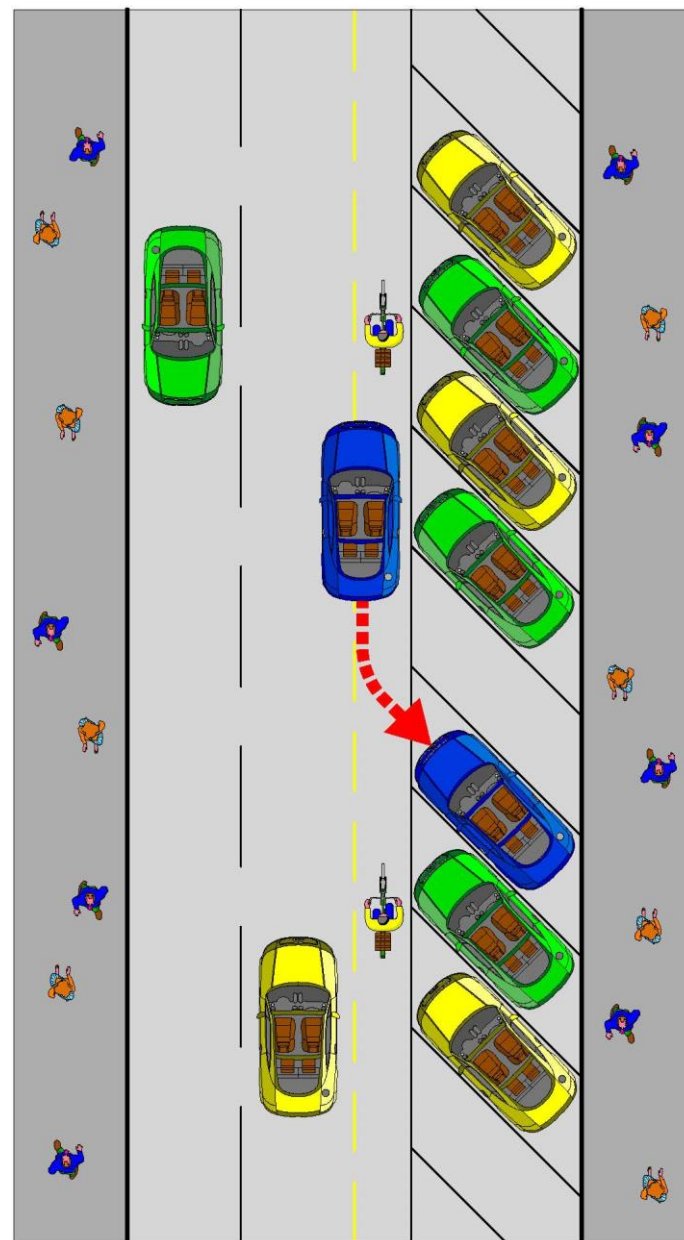
ZONA 30, GENTE CONTENTA 

ATTENZIONE NUOVO SISTEMA DI PARCHEGGIO

ENTRA NEL PARCHEGGIO IN RETROMARCIA



IN QUESTO MODO (proposto dal Ministero dei Trasporti)
MIGLIORA LA VISIBILITA' IN INGRESSO ED USCITA
ED AUMENTA LA SICUREZZA







Incentivi

Decreto n° 076 / Pres. 15 maggio 2019

Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all'articolo 14 della legge regionale 8/2018.

- Art. 1 finalità
- Art. 2 beneficiari
- Art. 3 interventi ammissibili
- Art. 4 criteri di priorità
- Art. 5 presentazione delle domande per la redazione di Biciplan
- Art. 6 presentazione delle domande e documentazione per le azioni e gli interventi infrastrutturali.
- Art. 7 criteri di ammissibilità e di finanziamento
- Art. 8 concessione, erogazione e rendicontazione dei finanziamenti
- Art. 9 cumulabilità
- Art. 10 norma transitoria
- Art. 11 entrata in vigore

- **art. 3** interventi ammissibili
- 1. Sono ammessi a finanziamento:
 - a) la redazione del Biciplan di cui agli articoli 8 e 9 della legge regionale 8/2018;
 - b) le azioni previste dall'articolo 10 comma 2 della legge regionale 8/2018;
 - c) gli interventi infrastrutturali di cui all'articolo 10 comma 3 legge regionale 8/2018.
- 2. Il contributo di cui al comma 1 lettera a) è concesso unicamente per la redazione dei Biciplan e
- non per gli eventuali aggiornamenti degli stessi.

Art. 10 (Tipologia di azioni e interventi)

1. **Le azioni** sono le misure e le iniziative, formative e informative, per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica. **Gli interventi** sono la progettazione, la realizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture ciclabili e dei servizi a esse funzionali.

- **2.** Le azioni prioritarie riguardano:

- **a)** le iniziative volte alla promozione dell'uso della bicicletta rivolte principalmente ai bambini e ai ragazzi in età scolare, nonché alla realizzazione di conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante e salutistico;
- **b)** la promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa - scuola e casa - lavoro, anche dei dipendenti pubblici;
- **c)** lo sviluppo di servizi di biciclette a noleggio e di bike sharing, contribuendo allo sviluppo di un sistema bike- sharing regionale;
- **d)** le azioni per agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;
- **e)** l'implementazione e sistematizzazione della mappatura delle reti ciclabili all'interno del Sistema informativo stradale;
- **f)** il monitoraggio e la gestione del SICID, di cui all'articolo 3, comma 1, anche in collaborazione con le associazioni che promuovono l'uso della bicicletta a livello regionale e nazionale o con soggetti privati, previa convenzione;
- **g)** l'individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo della viabilità e mobilità ciclistica tra quelli previsti dalle intese per lo sviluppo di cui all'[articolo 7 della legge regionale 17 luglio 2015, n. 18](#) (La disciplina della finanza locale del Friuli Venezia Giulia, nonché modifiche a disposizioni delle leggi regionali 19/2013, 9/2009 e 26/2014 concernenti gli enti locali);
- **h)** la promozione dello spostamento delle merci in ambito urbano con cargo-bike tradizionali o a pedalata assistita;
- **i)** l'individuazione delle azioni per contrastare il furto delle biciclette.

3. Gli interventi infrastrutturali prioritari riguardano:

a) le opere necessarie a garantire la continuità degli itinerari ciclabili e ciclopedonali;

b) la messa in sicurezza dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato;

c) la risoluzione dei punti critici della viabilità che vedono il coinvolgimento in incidenti di ciclisti; i punti critici vengono individuati sulla base dei dati d'incidentalità del Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS);

d) il collegamento delle direttrici ciclabili principali con le aree scolastiche, i poli industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici;

e) la realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e l'incremento dei sistemi per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;

f) la realizzazione di strutture adibite alla sosta delle biciclette lungo gli itinerari e in corrispondenza dei punti di destinazione e dei punti d'interscambio modale; tali strutture devono essere in quantità corrispondente all'utenza reale e alle sue previsioni di crescita, ampiamente diffuse sul territorio e dotate di strumentazione idonea antitaccheggio;

g) gli interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali, tratturi, tratti di viabilità dismessa o declassata, ponti e altri manufatti stradali dismessi, sedimi ferroviari dismessi, tratti di viabilità forestale e militare, strade di servizio di opere di bonifica, di acquedotti, eccetera;

h) il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari e delle case cantoniere insistenti sulle reti ciclabili che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o a punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti;

i) la fornitura e la posa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico e omogenea sull'intera SICID;

j) la fornitura e l'installazione di tecnologie intelligenti per il monitoraggio dei flussi ciclistici e per la loro gestione in modo innovativo.

- **Art. 14** (Finanziamenti)

- **1.** La Regione finanzia la redazione dei Piani di cui agli articoli 8 e 9 e le azioni e interventi di cui all'articolo 10, previa richiesta da parte dell'ente.
- **2.** In attesa dell'entrata in vigore dei Piani di cui agli articoli 8 e 9 la Regione finanzia le Unioni territoriali intercomunali e i Comuni per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 10, comma 3, lettere c) e d), e degli interventi di completamento e messa in sicurezza dei tronchi della RECIR di attraversamento urbano.
- **2 bis.** In attesa dell'entrata in vigore dei Piani di cui agli articoli 8 e 9 la Regione finanzia le Unioni territoriali intercomunali e i Comuni per la realizzazione delle azioni di cui all'articolo 10, comma 2, lettere a) e b).
- **3.** Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge l'Amministrazione regionale, previo parere della Commissione consiliare competente, emana il regolamento per il finanziamento della redazione dei Piani, delle azioni e degli interventi di cui ai commi 1 e 2. Il regolamento stabilisce inoltre modalità, termini, condizioni e importi del finanziamento.

- **art. 6** presentazione delle domande e documentazione per le azioni e gli interventi infrastrutturali.
- 1. Le domande di contributo, sottoscritte dal richiedente, devono pervenire alla struttura regionale competente, entro il 1 marzo di ogni anno.
- 2. Ciascun richiedente può presentare una sola domanda di contributo per un singolo intervento o per un'iniziativa integrata comprendente più interventi costituenti un'azione unitaria e organica.



INFRASTRUTTURE, LOGISTICA e SERVIZI PER I TRASPORTI

home / aree tematiche / infrastrutture, logistica e servizi per i trasporti / la rete dei percorsi ciclabili

INFRASTRUTTURE, LOGISTICA E SERVIZI PER I TRASPORTI

TAXI E NOLEGGIO CON CONDUCENTE ▾

PER GLI STUDENTI DEL FVG ▾

CONTRIBUTI AGLI ENTI LOCALI ▾

TRASPORTI SU STRADA ▾

TRASPORTI SU ROTAIA ▾

TRASPORTI NAVALI ▾

TRASPORTI AEREI ▾

INTERMODALITÀ ▾

MOBILITÀ CICLISTICA

▸ Il sistema regionale della ciclabilità

▸ BIKE NAT

▸ EMOTIONWay

▸ MEDCYCLETour

MIMOSA ▾

FORTIS ▾

CLEAN BERTH ▾

TRENO MICOTRA ▾



MOBILITÀ CICLISTICA

IL SISTEMA REGIONALE DELLA CICLABILITÀ

Il sistema per la mobilità ciclistica per lo sviluppo dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto sostenibile; le ciclovie e la rete ciclabile diffusa.

INDICE DEI CONTENUTI

- Mobilità ciclistica
- Il Sistema della Ciclabilità Diffusa (SICID)
- Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI)
- Localizzazione della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR)
- La banca dati della viabilità ciclabile
- Il Biciplan
- Incentivi concessi dalla legge e modulistica

MOBILITÀ CICLISTICA

CONTATTI

**Servizio infrastrutture di trasporto,
digitali e della mobilità sostenibile**

titolare di posizione organizzativa

Iljana Gobbino

indirizzo

TRIESTE - Via Carducci, 6

telefono

0403774734

e-mail

iljana.gobbino@regione.fvg.it

Carolina Borruso

indirizzo

TRIESTE - Via Carducci, 6

telefono

0403774403

e-mail

carolina.borruso@regione.fvg.it

INFRASTRUTTURE, LOGISTICA e SERVIZI PER I TRASPORTI

[home](#) / [aree tematiche](#) / [infrastrutture, logistica e servizi per i trasporti](#) / [la rete dei percorsi ciclabili](#)

INFRASTRUTTURE, LOGISTICA E SERVIZI PER I TRASPORTI

TAXI E NOLEGGIO CON CONDUCENTE ▾

PER GLI STUDENTI DEL FVG ▾

CONTRIBUTI AGLI ENTI LOCALI ▾

TRASPORTI SU STRADA ▾

TRASPORTI SU ROTAIA ▾

TRASPORTI NAVALI ▾

TRASPORTI AEREI ▾

INTERMODALITÀ ▾

MOBILITÀ CICLISTICA

➤ **Il sistema regionale della ciclabilità**

➤ BIKE NAT


➤ EMOTIONWay

➤ MEDCYCLETour


La rete dei percorsi ciclabili

MODULISTICA


modulo domanda di contributo per la realizzazione degli interventi e delle azioni

 formato doc


istruzioni per la compilazione della domanda di contributo per la realizzazione degli interventi e delle azioni

 formato pdf

modulo domanda per la concessione dei contributi per la redazione del Biciplan

 formato doc

istruzioni per la compilazione della domanda di contributo per la redazione del Biciplan

 formato pdf

ultimo aggiornamento: lunedì 03 febbraio 2020

Grazie per La Pazienza



geom. Walter Coletto della Direzione centrale infrastrutture e territorio

Email: Walter.coletto@regione.fvg.it