



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE
E TERRITORIO

Stradivarie Architetti Associati

TPS pro s.r.l.

TPS Associazione professionale

Piano Regionale Mobilità Ciclistica

Coerenza con il PPR

P6.7

Colophon

PIANO REGIONALE MOBILITÀ CICLISTICA

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO**

Assessore

dott. Graziano Pizzimenti

Direttore centrale

dott. Marco Padrini

SERVIZIO LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Direttore di servizio

dott. Paolo Perucci

Posizione organizzativa

ing. Iliana Gobbino

GRUPPO DI LAVORO REGIONALE

Coordinatrice

arch. Carolina Borruso

ing. Franco Bonu

geom. Walter Coletto

arch. Fabio Dandri

ing. Iliana Gobbino

dott.ssa Emanuela Snidaro

dott. Simone Stanic

ing. Giulio Pian

dott.ssa Sara Zanolla

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Coordinatrice

arch. Claudia Marcon

Stradivarie Architetti Associati

via Cecilia de Rittmeyer, 14 - 34134 Trieste

arch. Elisa Crosilla

arch. Claudia Marcon

TPS pro s.r.l.

via Antonio Gramsci, 3 - 40121 Bologna

TPS Associazione professionale

via Settevalli, 133c - 06129 Perugia

ing. Francesca Falcioni

Francesco Filippucci

ing. Guido Francesco Marino

ing. Nicola Murino

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

FOR-NATURE s.r.l.

Via Teobaldo Ciconi, 26 - 33100 Udine

dott. nat. Matteo De Luca

dott. nat. Giuseppe Oriolo

dott. for. Luca Strazzaboschi

INDICE

1. VERIFICA DELLA COERENZA TRA IL PPR E GLI OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PREMOCI	6
TABELLA 1.1.a:	
Matrice di coerenza con gli indirizzi e le direttive per la ReMoL del PPR (commi 4 e 5, art. 45, NTA del PPR)	7
TABELLA 1.1.b:	
Matrice di coerenza con gli indirizzi e le direttive per la ReMoL del PPR - Commenti	9
TABELLA 1.2.a:	
Matrice di coerenza del PREMOCI con macro-obiettivi della ReMoL e gli indirizzi generali delle linee strategico progettuali (Scheda della Rete della mobilità lenta, allegato 79 del PPR)	12
TABELLA 1.2.b:	
Matrice di coerenza del PREMOCI con macro-obiettivi della ReMoL e gli indirizzi generali delle linee strategico progettuali - Commenti.....	15
2. VERIFICA DELLA COERENZA TRA IL PPR E LE AZIONI/ITINERARI DELLE CICLOVIE DEL PREMOCI.....	20
TABELLA 2.1:	
Matrice di coerenza del PREMOCI con gli obiettivi di qualità per la ReMoL (Schede degli ambiti di paesaggio del PPR)	22
TABELLA 2.2:	
Matrice di coerenza del PREMOCI con Indirizzi strategici e progettuali individuati per ciascuna Direttrice prioritaria o secondaria (Scheda della Rete della mobilità lenta, allegato 79 del PPR).....	23

1. VERIFICA DELLA COERENZA TRA IL PPR E GLI OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PREMOCI

Le tabelle che seguono restituiscono gli esiti della verifica della coerenza tra il PPR e gli obiettivi generali e specifici del PREMOCI.

Nelle tabelle 1.1.a e 1.2.a sono contrassegnati con una "X" gli obiettivi del PREMOCI coerenti con gli indirizzi e le direttive per la ReMoL, con i macro-obiettivi della ReMoL e con gli indirizzi generali delle linee strategico progettuali del PPR. Inoltre, le caselle sono evidenziate con un diverso colore che caratterizza il livello di coerenza tra gli obiettivi:

- il colore più scuro indica la piena coerenza tra i due;
- il colore medio indica la complementarietà tra l'obiettivo o l'azione del PREMOCI e gli indirizzi strategico progettuali del PPR, ovvero che gli obiettivi e le azioni del PREMOCI concorrano all'attuazione solo di una parte degli indirizzi;
- il colore grigio chiaro indica infine che gli indirizzi strategico progettuali del PPR esulano dalle competenze del PREMOCI e, pertanto, non è possibile verificarne la coerenza.

Nelle tabelle 1.1.b e 1.2.b sono inseriti alcuni commenti descrittivi della verifica effettuata nelle tabelle precedenti.

TABELLA 1.1.a: Matrice di coerenza con gli indirizzi e le direttive per la ReMoL del PPR (commi 4 e 5, art. 45, NTA del PPR)

Elaborato del PPR: NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE														
Indirizzi per la Rete della mobilità lenta		Obiettivi generali e specifici del PREMOCI												
		OG1		OG2		OG3				OG4	OG5	OG6		OG7
		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1	
La Rete della mobilità lenta di interesse d'ambito consente la fruizione diffusa dei beni storico-culturali e naturalistici locali, esprime le scelte dell'ente territoriale ed è individuata dagli strumenti di pianificazione urbanistica generale in coerenza con i seguenti indirizzi e con quelli ulteriori indicati nelle schede di ambito di paesaggio:	a) favorire la connessione della mobilità lenta con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale;									X			X	
	b) favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale;		X	X						X				
	c) favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione o il riuso;								X					
	d) favorire l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.		X							X			X	
Direttive per la Rete della mobilità lenta		Obiettivi generali e specifici del PREMOCI												
		OG1		OG2		OG3				OG4	OG5	OG6		OG7
		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1	
Gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione recepiscono le seguenti direttive e quelle ulteriori indicate nelle schede d'ambito di paesaggio: a) interventi di completamento della ReMoL di interesse regionale:	i) completare in via prioritaria le ciclovie della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR) ricadenti nelle direttrici primarie della Rete di mobilità lenta, privilegiando il completamento di quelle già in fase di avanzata o parziale realizzazione (FVG 1, FVG 2, FVG 3, FVG 5)	X	X											
	ii) mettere a sistema all'interno delle direttrici primarie e secondarie le diverse tipologie di percorsi esistenti di mobilità lenta attraverso completamento, connessione e integrazione dei segmenti frammentati		X											

		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1
b) interventi di riqualificazione e potenziamento:	i) collegare i nodi intermodali (stazioni, approdi, intersezioni stradali) ai percorsi di mobilità lenta prevedendo apposita segnaletica		X				X		X	X			
	ii) aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno, traghetto e trasporto pubblico locale)		X				X		X				
	iii) valorizzare e migliorare la navigabilità delle vie d'acqua interne												
	iv) valorizzare i punti panoramici esistenti lungo i percorsi, prevedendone adeguata segnalazione, e valutare il ripristino di varchi visuali verso quinte visive										X		
c) interventi per la realizzazione della ReMoL di interesse d'ambito:	i) utilizzare il più possibile il reticolo diffuso di strade bianche, vicinali e interpoderali e della sentieristica montana tutelando l'attività agricola in tutti i suoi aspetti		X										
	ii) recuperare in chiave di percorsi ciclopedonali i sedimi ferroviari e tranviari dismessi;								X				
	iii) uniformare la progettazione e conseguente realizzazione dei percorsi evitando esiti di disomogeneità nei diversi territori;		X										
	iv) per l'attraversamento dei corsi d'acqua, indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati;		X										
	v) rispettare le aree ambientali sensibili (aree naturali, zone umide etc.) interessate dai percorsi, mitigando l'impatto degli interventi;								X				
	vi) attrezzare i principali percorsi ciclopedonali con servizi per gli utenti e con un sistema di segnaletica ciclopedonale chiaro e omogeneo per tutto il territorio regionale.								X	X			

TABELLA 1.1.b: Matrice di coerenza con gli indirizzi e le direttive per la ReMoL del PPR - Commenti

Elaborato del PPR: NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE		
Indirizzi per la Rete della mobilità lenta		Commento relativo alla coerenza con gli obiettivi del PREMOCI
La Rete della mobilità lenta di interesse d'ambito consente la fruizione diffusa dei beni storico culturali e naturalistici locali, esprime le scelte dell'ente territoriale ed è individuata dagli strumenti di pianificazione urbanistica generale in coerenza con i seguenti indirizzi e con quelli ulteriori indicati nelle schede di ambito di paesaggio:	a) favorire la connessione della mobilità lenta con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale;	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio. Ciò si attua sia alla scala regionale, attraverso le connessioni della RECIR, sia alla scala comunale e sovracomunale, attraverso gli indirizzi per i Biciplan. In particolare: <ul style="list-style-type: none"> - come evidenziato negli elaborati grafici P6.2 e P6.3, la RECIR e gli indirizzi per Biciplan sono messi in relazione con la rete dei beni culturali, i poli di alto valore simbolico, i siti UNESCO e i centri visite delle aree naturali; - come previsto dagli artt. 7 e 8 delle Norme di attuazione, la pianificazione di scala sovracomunale e comunale armonizza lo sviluppo della rete ciclabile con le reti del PPR. Gli indirizzi per la pianificazione di scala comunale e sovracomunale rispondono anche all'obiettivo (OS7.1) di favorire le penetrazioni ciclabili in ambito urbano integrandole con le reti verdi.
	b) favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale;	Oltre a quanto indicato al punto precedente, il PREMOCI promuove il Sistema della ciclabilità diffusa (obiettivo OS2.1), a partire dalla RECIR e dell'integrazione con le reti di trasporto pubblico locale (ferroviaria, marittima e su gomma). La RECIR è integrata con le reti transregionali Bicaltia ed EuroVelo (obiettivo OS2.2).
	c) favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione o il riuso;	L'obiettivo del PREMOCI (OS4.1) è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate al servizio della ciclabilità. L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato ed il recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse. I sedimi delle ferrovie dismesse ricompresi nella RECIR sono evidenziati nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO.
	d) favorire l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.	L'obiettivo generale del PREMOCI (OG5) è di incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio. L'obiettivo trova concretezza nella vocazione cicloturistica degli itinerari della RECIR e nelle altre azioni del PREMOCI che sottendono agli obiettivi descritti nelle righe precedenti.
Direttive per la Rete della mobilità lenta		Commento relativo alla coerenza con gli obiettivi del PREMOCI
Gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione recepiscono le seguenti direttive e quelle ulteriori indicate nelle schede d'ambito di paesaggio: a) interventi di completamento della ReMoL di interesse regionale:	i) completare in via prioritaria le ciclovie della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR) ricadenti nelle direttrici primarie della Rete di mobilità lenta, privilegiando il completamento di quelle già in fase di avanzata o parziale realizzazione (FVG 1, FVG 2, FVG 3, FVG 5);	L'obiettivo del PREMOCI (OS1.1 e OS2.1) è la realizzazione del SICID e, in particolare, della RECIR quale fattore strategico della mobilità regionale. La priorità di completamento delle Ciclovie FVG 1, FVG 2, FVG 3 e FVG 5 è indicata nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.
	ii) mettere a sistema all'interno delle direttrici primarie e secondarie le diverse tipologie di percorsi esistenti di mobilità lenta attraverso completamento, connessione e integrazione dei segmenti frammentati	L'obiettivo OS2.1 del PREMOCI definisce la RECIR come una rete omogenea e continua e, a tal fine, sono individuati i criteri per il completamento della RECIR (azione AZ2.1.1). I criteri generali sono riportati nelle Norme di attuazione, mentre gli esiti dei rilievi delle singole ciclovie, con l'indicazione dei percorsi esistenti e delle azioni per il loro completamento, sono riportati nell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO.

b) interventi di riqualificazione e potenziamento:	i) collegare i nodi intermodali (stazioni, approdi, intersezioni stradali) ai percorsi di mobilità lenta prevedendo apposita segnaletica;	La RECIR è definita come una rete omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico (obiettivo OS2.1). È un obiettivo specifico del PREMOCI (OS3.3) favorire l'accessibilità ai poli di riferimento della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile, anche prevedendo il riutilizzo per fini di tipo logistico-intermodale di strutture/aree dismesse (OS4.1). Per quanto riguarda la segnaletica, l'obiettivo OS5.1 prevede il potenziamento e la standardizzazione delle informazioni al cicloturista lungo la rete, nelle vicinanze della stessa e in corrispondenza dei principali punti di accesso. Il collegamento ai CIMR, agli approdi, alle stazioni ed alle fermate del TPL è attuato sia in via diretta (anche attraverso la realizzazione delle strutture di accoglienza di cui all'elaborato P4.2) sia in via indiretta sottoforma di indirizzi ai Biciplan (artt. 7 e 8 delle Norme di attuazione e capitolo 5 dell'elaborato P6.0).
	ii) aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno, traghetto e trasporto pubblico locale)	L'aumento dei servizi legati all'intermodalità rientra negli obiettivi descritti al punto precedente. Le previsioni di implementazione e potenziamento dei servizi intermodali (cd. bici+bus, bici+treno e bici+barca) sulle diverse direttrici sono descritte negli elaborati P6.0, P6.2 e P6.3.
	iii) valorizzare e migliorare la navigabilità delle vie d'acqua interne	Lo stato di navigabilità delle vie d'acqua esula dalle competenze del PREMOCI.
	iv) valorizzare i punti panoramici esistenti lungo i percorsi, prevedendone adeguata segnalazione, e valutare il ripristino di varchi visuali verso quinte visive	La valorizzazione dei punti panoramici rientra nell'obiettivo generale del PREMOCI di incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio (obiettivo OG5), favorendo l'accessibilità e l'informazione (OS5.1). Tuttavia, il tema della valorizzazione dei punti panoramici non è direttamente sviluppato all'interno del PREMOCI in quanto attiene alla scala progettuale.
c) interventi per la realizzazione della ReMoL di interesse d'ambito:	i) utilizzare il più possibile il reticolo diffuso di strade bianche, vicinali e interpoderali e della sentieristica montana tutelando l'attività agricola in tutti i suoi aspetti	Nell'ambito dell'obiettivo di realizzazione del SICID e della RECIR (OS2.1) e della relativa azione (AZ2.1.1) che prevede l'individuazione criteri per il completamento della RECIR, è definita (art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione del PREMOCI) come azione prioritaria l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato.
	ii) recuperare in chiave di percorsi ciclopodali i sedimi ferroviari e tranviari dismessi;	L'obiettivo del PREMOCI (OS4.1) è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate al servizio della ciclabilità. L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente ed il recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse. I sedimi delle ferrovie dismesse ricompresi nella RECIR sono evidenziati nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO.
	iii) uniformare la progettazione e conseguente realizzazione dei percorsi evitando esiti di disomogeneità nei diversi territori;	L'obiettivo OS2.1 del PREMOCI definisce la RECIR come una rete omogenea e continua e, attraverso le azioni AZ2.1.1 e AZ2.1.2, sono individuati i criteri per il potenziamento, completamento, caratterizzazione e gerarchizzazione della RECIR al fine di garantire l'omogeneità della sua realizzazione. Gli standard per le ciclovie sono indicati nelle Norme di attuazione del PREMOCI. Le indicazioni per l'applicazione omogenea della segnaletica sulle ciclovie sono raccolte nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
	iv) per l'attraversamento dei corsi d'acqua, indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopodali riservati;	L'obiettivo generale OG2 del PREMOCI è di consentire l'utilizzo sicuro, vantaggioso e confortevole della bicicletta attraverso la realizzazione di un sistema infrastrutturale ciclabile regionale, identificato nel SICID e nella RECIR (obiettivo OS2.1). L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'individuazione di tracciati o parti di essi lungo la viabilità stradale esistente dove sia possibile realizzare uno spazio dedicato alla sola circolazione della bicicletta, che garantisca a chi la utilizza massima sicurezza e comfort. I percorsi della RECIR sono pertanto generalmente pianificati lungo i ponti esistenti. Tuttavia, sarà la fase progettuale a verificare la fattibilità della riqualificazione dei ponti esistenti ovvero la necessità di realizzare un nuovo manufatto ad uso ciclabile.

	v) rispettare le aree ambientali sensibili (aree naturali, zone umide etc.) interessate dai percorsi, mitigando l'impatto degli interventi;	L'obiettivo generale OG4 del PREMOCI include la riduzione dell'impatto ambientale della rete ciclabile. Non è previsto un obiettivo specifico di tutela delle aree ambientali sensibili, mantenendo complementari le direttive del PPR e del PREMOCI. Tuttavia, nell'art. 12 co. 3 e art. 16 co. 10 delle Norme di attuazione sono inseriti specifici indirizzi per la progettazione dei tratti di ciclovia che interessano le aree naturali e le zone umide.
	vi) attrezzare i principali percorsi ciclopedonali con servizi per gli utenti e con un sistema di segnaletica ciclopedonale chiaro e omogeneo per tutto il territorio regionale.	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione al cicloturista, anche attraverso il potenziamento e la standardizzazione delle informazioni al cicloturista lungo la rete, nelle vicinanze della stessa e in corrispondenza dei principali punti di accesso. Per quanto riguarda i servizi, l'obiettivo OS4.1 è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate a servizio della ciclabilità, anche individuando gli spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi al cicloturista e al ciclista pendolare (azione AZ4.1.4). In questo quadro sono state definite: - le porte della RECIR (elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2); - le strutture di accoglienza (elaborato P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA); - le modalità di installazione della segnaletica stradale e infoturistica (elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA).

TABELLA 1.2.a: Matrice di coerenza del PREMOCI con macro-obiettivi della ReMoL e gli indirizzi generali delle linee strategico progettuali (Scheda della Rete della mobilità lenta, allegato 79 del PPR)

Elaborato del PPR: SCHEDA DELLA RETE DELLA MOBILITÀ LENTA														
Macro-obiettivi della ReMoL		Obiettivi generali e specifici del PREMOCI												
		OG1		OG2		OG3				OG4	OG5	OG6		OG7
		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1	
1. Favorire la riconoscibilità dei diversi paesaggi regionali attraverso la messa in rete delle varie modalità di mobilità lenta e la connessione con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale.										X				
2. Favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale, e contribuendo a realizzare quello che si va sempre più delineando come "diritto al paesaggio".			X	X										
3. Favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione e riducendo il consumo di suolo.									X					
4. Sostenere il processo di sensibilizzazione della popolazione rispetto al paesaggio, al suo valore identitario e alla sua tutela, secondo quanto raccomandato dalla CEP, art. 6. 5. Valorizzare l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.										X				
Linee strategico progettuali - Indirizzi generali		Obiettivi generali e specifici del PREMOCI												
		OG1		OG2		OG3				OG4	OG5	OG6		OG7
		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1	
Completare	Completare in via prioritaria le ciclovie di interesse regionale (ReCIR) ricadenti nelle direttrici primarie della Rete di mobilità lenta, privilegiando il completamento delle ciclovie già in fase di avanzata o parziale realizzazione (FVG 1, FVG 2, FVG 3).	X	X											
	Mettere a sistema all'interno delle direttrici primarie e secondarie le diverse tipologie di percorsi esistenti di mobilità lenta attraverso completamento, connessione e integrazione dei segmenti frammentati.		X											
Realizzare	Realizzare in via prioritaria la ReCIR FVG 6-FVG 6/a, ricadente nella direttrice primaria del Tagliamento, e le ciclovie di interesse regionale comprese nelle direttrici secondarie della ReMoL (ReCIR FVG 4, FVG 5, FVG 7, FVG 8).		X											
	Utilizzare il più possibile il reticolo diffuso di strade bianche, vicinali e interpoderali per contenere il consumo di suolo e consentire una fruizione capillare del paesaggio.		X						X					

		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1
Realizzare	Valorizzare il sistema della sentieristica montana e delle strade forestali.												
	Recuperare in chiave di percorsi ciclopedonali i sedimi ferroviari e tranviari dismessi.								X				
	Ripristinare la ferrovia dismessa Sacile-Gemona quale infrastruttura per l'intermodalità collegandola ai percorsi ciclopedonali.		X										
	Uniformare la progettazione e conseguente realizzazione dei percorsi evitando esiti di disomogeneità nei diversi territori.		X										
	Nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature).												
	Rispettare le aree sensibili di interesse culturale (aree archeologiche, siti storici, edifici religiosi) interessate dai percorsi, riducendo l'impatto.												
	Per la progettazione dei tratti delle ciclovie in aree di interesse idraulico (argini, golene) prevedere un tavolo di concertazione con i diversi Servizi regionali competenti.		X						X				
	Per l'attraversamento dei corsi d'acqua indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati; ridurre all'essenziale l'edificazione di nuove strutture di attraversamento privilegiando elementi di basso impatto paesaggistico (passerelle ciclopedonali), realizzati in materiali compatibili con l'ambiente attraversato.		X										
	Rispettare le aree ambientali sensibili (aree naturali, zone umide ecc.) interessate dai percorsi, riducendo l'impatto e, qualora necessario, evitando l'attraversamento. In particolare, nelle aree umide riservate alla nidificazione dell'avifauna, il tracciato dei percorsi va dotato di schermature in materiale naturale.								X				
	Attrezzare i principali percorsi ciclopedonali con servizi per gli utenti (luoghi di tappa e di ristoro, punti panoramici, officine di riparazione), recuperando ove possibile edifici e strutture di servizio dismesse (es. stazioni e caselli ferroviari, case cantoniere).								X	X			

		OS1.1	OS2.1	OS2.2	OS3.1	OS3.2	OS3.3	OS3.4	OS4.1	OS5.1	OS6.1	OS6.2	OS7.1
<i>Realizzare</i>	Promuovere un sistema di segnaletica ciclopedonale chiaro e omogeneo per tutto il territorio regionale.									X			
<i>Rafforzare e riqualificare</i>	Assicurare la regolare e costante manutenzione dei tracciati esistenti, sia dei sedimi sia delle opere di arredo sia della vegetazione di margine.	X											
	Migliorare la dotazione di servizi per gli utenti (luoghi di tappa e di ristoro, punti panoramici, officine riparazione ecc.) lungo i percorsi ciclopedonali.								X	X			
	Collegare i nodi intermodali (stazioni, approdi, strade) ai percorsi di mobilità lenta prevedendo apposita segnaletica.		X				X		X	X			
	Aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno, traghetto e TPL) nei nodi già esistenti, prevedendone una adeguata comunicazione.		X				X		X				
	Nelle aree montane offrire alternative di diversa modalità (via bus e TPL) ai ciclisti e ai fruitori dei cammini.		X										
	Valorizzare/migliorare la navigabilità delle vie d'acqua interne e i collegamenti marittimi per consentire la percezione dei paesaggi fluviali e dei paesaggi costieri dal mare.		X										
	Tutelare e valorizzare i punti panoramici esistenti lungo i percorsi, prevedendone adeguata segnalazione, e valutare la creazione di nuove quinte visive.										X		
	Contenere l'impatto visivo derivante da strutture artificiali pesanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedendo la schermatura dei percorsi con elementi naturali lineari (siepi, alberature).												
	Prevedere strumenti multimediali (cartellonistica, applicazioni ecc.) di segnalazione e informazione sulla rete e sui siti contigui di interesse paesaggistico, culturale e naturalistico e sull'intermodalità.										X		
	Responsabilizzare e coinvolgere gli attori locali nella manutenzione dei percorsi e nell'utilizzo della mobilità lenta anche come modalità di mobilità locale alternativa a quella motorizzata.			X									

TABELLA 1.2.b: Matrice di coerenza del PREMOCI con macro-obiettivi della ReMoL e gli indirizzi generali delle linee strategico progettuali - Commenti

Elaborato del PPR: SCHEDA DELLA RETE DELLA MOBILITÀ LENTA	
Macro-obiettivi della ReMoL	Commento relativo alla coerenza con gli obiettivi del PREMOCI
1. Favorire la riconoscibilità dei diversi paesaggi regionali attraverso la messa in rete delle varie modalità di mobilità lenta e la connessione con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale.	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio. Ciò si attua sia alla scala regionale, attraverso le connessioni della RECIR ed il potenziamento delle informazioni al cicloturista, sia alla scala comunale e sovracomunale, attraverso gli indirizzi per i Biciplan. In particolare: - come evidenziato negli elaborati grafici P6.2 e P6.3, la RECIR e gli indirizzi per Biciplan sono messi in relazione con la rete dei beni culturali, i poli di alto valore simbolico, i siti UNESCO e i centri visite delle aree naturali; - come previsto dagli artt. 7 e 8 delle Norme di attuazione, la pianificazione di scala sovracomunale e comunale armonizza lo sviluppo della rete ciclabile con le reti del PPR. Non è previsto un obiettivo specifico di integrazione delle varie modalità di mobilità lenta, mantenendo quindi complementari gli indirizzi del PPR e del PREMOCI.
2. Favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale, e contribuendo a realizzare quello che si va sempre più delineando come "diritto al paesaggio".	L'accesso diffuso e sostenibile dei paesaggi regionali si concretizza, per il settore della ciclabilità, con l'obiettivo OS2.1 del PREMOCI di realizzare il SICID e la RECIR, specificatamente dedicata all'uso della bicicletta, omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico. La RECIR è inoltre integrata con le reti transregionali Bicaldia ed EuroVelo (obiettivo OS2.2). La RECIR interessa tutto il territorio regionale e concorre alla realizzazione del SICID insieme alle reti ciclabili di scala sovracomunale e comunale. Attraverso il SICID è favorita la fruizione sostenibile di tutto il territorio regionale e in particolare, come indicato al punto precedente, è favorito l'accesso alla rete dei beni culturali, ai poli di alto valore simbolico, ai siti UNESCO e ai centri visite delle aree naturali.
3. Favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione e riducendo il consumo di suolo.	L'obiettivo del PREMOCI (OS4.1) è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate al servizio della ciclabilità. L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato ed il recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse. I sedimi delle ferrovie dismesse ricompresi nella RECIR sono evidenziati nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO.
4. Sostenere il processo di sensibilizzazione della popolazione rispetto al paesaggio, al suo valore identitario e alla sua tutela, secondo quanto raccomandato dalla CEP, art. 6. 5. Valorizzare l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio, potenziando le informazioni ai cicloturisti. Non è previsto un obiettivo specifico di sensibilizzazione sulla tutela del paesaggio, mantenendo quindi complementari gli indirizzi del PPR e del PREMOCI.
Linee strategico progettuali - Indirizzi generali	Commento relativo alla coerenza con gli obiettivi del PREMOCI
<i>Completare</i> Completare in via prioritaria le ciclovie di interesse regionale (ReCIR) ricadenti nelle direttrici primarie della Rete di mobilità lenta, privilegiando il completamento delle ciclovie già in fase di avanzata o parziale realizzazione (FVG 1, FVG 2, FVG 3).	L'obiettivo del PREMOCI (OS1.1 e OS2.1) è la realizzazione del SICID e, in particolare, della RECIR quale fattore strategico della mobilità regionale. La priorità di completamento delle Ciclovie FVG 1, FVG 2 e FVG 3 è indicata nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.

Completare	Mettere a sistema all'interno delle direttrici primarie e secondarie le diverse tipologie di percorsi esistenti di mobilità lenta attraverso completamento, connessione e integrazione dei segmenti frammentati.	L'obiettivo OS2.1 del PREMOCI definisce la RECIR come una rete omogenea e continua e, a tal fine, sono individuati i criteri per il completamento della RECIR (azione AZ2.1.1). I criteri generali sono riportati nelle Norme di attuazione, mentre gli esiti dei rilievi delle singole ciclovie, con l'indicazione dei percorsi esistenti e delle azioni per il loro completamento, sono riportati nell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO.
Realizzare	Realizzare in via prioritaria la ReCIR FVG 6-FVG 6/a, ricadente nella direttrice primaria del Tagliamento, e le ciclovie di interesse regionale comprese nelle direttrici secondarie della ReMoL (ReCIR FVG 4, FVG 5, FVG 7, FVG 8).	L'obiettivo del PREMOCI (OS1.1 e OS2.1) è la realizzazione del SICID e, in particolare, della RECIR quale fattore strategico della mobilità regionale. La priorità di completamento della Ciclovie FVG 5 e del tratto di FVG 6 tra Gemona del Friuli, Pinzano al Tagliamento e Casarsa della Delizia, nonché l'acquisizione degli studi di fattibilità dei tratti non ancora rilevati o realizzati delle Ciclovie FVG 4, FVG 6 e FVG 9 (ex FVG 7) sono indicate nell'elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI.
	Utilizzare il più possibile il reticolo diffuso di strade bianche, vicinali e interpoderali per contenere il consumo di suolo e consentire una fruizione capillare del paesaggio.	Nell'ambito dell'obiettivo di realizzazione del SICID e della RECIR (OS2.1) e della relativa azione (AZ2.1.1) che prevede l'individuazione criteri per il completamento della RECIR, è definita (art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione del PREMOCI) come azione prioritaria l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato. Il riutilizzo di strutture sottoutilizzate per diminuire l'impatto sull'ambiente rientra anche nell'obiettivo generale OG4.
	Valorizzare il sistema della sentieristica montana e delle strade forestali.	L'utilizzo del sistema dei sentieri e delle strade forestali, anche a scopo cicloescursionistico (mountain bike), esula dagli obiettivi del PREMOCI.
	Recuperare in chiave di percorsi ciclopedonali i sedimi ferroviari e tranviari dismessi.	L'obiettivo del PREMOCI (OS4.1) è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate al servizio della ciclabilità. L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente ed il recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse. I sedimi delle ferrovie dismesse ricompresi nella RECIR sono evidenziati nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO.
	Ripristinare la ferrovia dismessa Sacile-Gemona quale infrastruttura per l'intermodalità collegandola ai percorsi ciclopedonali.	L'obiettivo OS2.1 del PREMOCI definisce la RECIR come una rete integrata con le reti di trasporto pubblico e prevede, attraverso l'azione AZ2.1.4, l'incremento della capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta. In particolare, per quanto riguarda la ferrovia Sacile-Gemona del Friuli, il ripristino della linea è nell'agenda delle strutture competenti come indicato a pag. 206 dell'elaborato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI.
	Uniformare la progettazione e conseguente realizzazione dei percorsi evitando esiti di disomogeneità nei diversi territori.	L'obiettivo OS2.1 del PREMOCI definisce la RECIR come una rete omogenea e continua e, attraverso le azioni AZ2.1.1 e AZ2.1.2, sono individuati i criteri per il potenziamento, completamento, caratterizzazione e gerarchizzazione della RECIR al fine di garantire l'omogeneità della sua realizzazione. Gli standard per le ciclovie sono indicati nelle Norme di attuazione del PREMOCI. Le indicazioni per l'applicazione omogenea della segnaletica sulle ciclovie sono raccolte nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
	Nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature).	Nel PREMOCI non è previsto un obiettivo specifico coerente con l'indirizzo fornito dal PPR. I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo dal carattere più progettuale che pianificatorio.
	Rispettare le aree sensibili di interesse culturale (aree archeologiche, siti storici, edifici religiosi) interessate dai percorsi, riducendo l'impatto.	Nel PREMOCI non è previsto un obiettivo specifico coerente con l'indirizzo fornito dal PPR. I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo dal carattere più progettuale che pianificatorio.

	Per la progettazione dei tratti delle ciclovie in aree di interesse idraulico (argini, golene) prevedere un tavolo di concertazione con i diversi Servizi regionali competenti.	L'obiettivo OS2.1 prevede la realizzazione della RECIR e, attraverso l'azione AZ2.1.1, la definizione dei criteri per il potenziamento e il completamento della stessa. L'obiettivo generale OG4 include la riduzione dell'impatto sull'ambiente, anche mediante il riutilizzo di strutture sottoutilizzate (OS4.1). Nel quadro definito da tali obiettivi, nelle fasi di formazione del PREMOCI è stato sviluppato il confronto con i Servizi regionali competenti che ha portato, in particolare, alla stesura dell'art. 13 delle Norme di attuazione "Realizzazione di nuove ciclovie in prossimità degli argini".
	Per l'attraversamento dei corsi d'acqua indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati; ridurre all'essenziale l'edificazione di nuove strutture di attraversamento privilegiando elementi di basso impatto paesaggistico (passerelle ciclopedonali), realizzati in materiali compatibili con l'ambiente attraversato.	L'obiettivo generale OG2 del PREMOCI è di consentire l'utilizzo sicuro, vantaggioso e confortevole della bicicletta attraverso la realizzazione di un sistema infrastrutturale ciclabile regionale, identificato nel SICID e nella RECIR (obiettivo OS2.1). L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'individuazione di tracciati o parti di essi lungo la viabilità stradale esistente dove sia possibile realizzare uno spazio dedicato alla sola circolazione della bicicletta, che garantisca a chi la utilizza massima sicurezza e comfort. I percorsi della RECIR sono pertanto generalmente pianificati lungo i ponti esistenti. Tuttavia, sarà la fase progettuale a verificare la fattibilità della riqualificazione dei ponti esistenti ovvero la necessità di realizzare un nuovo manufatto ad uso ciclabile. In tal caso, nell'ambito del progetto, la scelta delle soluzioni e dei materiali terrà conto dell'impatto paesaggistico, degli indirizzi generali e delle prescrizioni del PPR.
Realizzare	Rispettare le aree ambientali sensibili (aree naturali, zone umide ecc.) interessate dai percorsi, riducendo l'impatto e, qualora necessario, evitando l'attraversamento. In particolare, nelle aree umide riservate alla nidificazione dell'avifauna, il tracciato dei percorsi va dotato di schermature in materiale naturale.	L'obiettivo generale OG4 del PREMOCI include la riduzione dell'impatto ambientale della rete ciclabile. Non è previsto un obiettivo specifico di tutela delle aree ambientali sensibili, mantenendo complementari le direttive del PPR e del PREMOCI. Tuttavia, nell'art. 12 co. 3 e art. 16 co. 10 delle Norme di attuazione sono inseriti specifici indirizzi per la progettazione dei tratti di ciclovia che interessano le aree naturali e le zone umide.
	Attrezzare i principali percorsi ciclopedonali con servizi per gli utenti (luoghi di tappa e di ristoro, punti panoramici, officine di riparazione), recuperando ove possibile edifici e strutture di servizio dismesse (es. stazioni e caselli ferroviari, case cantoniere).	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione al cicloturista per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio. Per quanto riguarda i servizi, l'obiettivo OS4.1 è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate a servizio della ciclabilità, anche individuando gli spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi al cicloturista e al ciclista pendolare (azione AZ4.1.4). In questo quadro sono state introdotte le porte della RECIR (elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2) e le strutture di accoglienza (elaborato P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA).
	Promuovere un sistema di segnaletica ciclopedonale chiaro e omogeneo per tutto il territorio regionale.	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione al cicloturista, anche attraverso il potenziamento e la standardizzazione delle informazioni al cicloturista lungo la rete, nelle vicinanze della stessa e in corrispondenza dei principali punti di accesso (azioni AZ5.1.1, AZ5.1.2 e AZ 5.1.3). Le indicazioni per l'applicazione omogenea della segnaletica sulle ciclovie sono raccolte nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
Rafforzare e riqualificare	Assicurare la regolare e costante manutenzione dei tracciati esistenti, sia dei sedimi sia delle opere di arredo sia della vegetazione di margine.	L'obiettivo OS1.1 identifica la RECIR quale fattore strategico della mobilità regionale, con valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali di trasporto, nel quale rientra implicitamente anche la gestione e manutenzione. Il programma delle manutenzioni esula dalle competenze del PREMOCI. In ogni caso, la L.R. n. 8/2018 attribuisce le competenze per la gestione delle ciclovie in funzione dell'appartenenza delle stesse alla rete di interesse regionale, alla rete sovracomunale o alla rete comunale.

Rafforzare e riqualificare	Migliorare la dotazione di servizi per gli utenti (luoghi di tappa e di ristoro, punti panoramici, officine riparazione ecc.) lungo i percorsi ciclopedonali.	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione al cicloturista per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio. Per quanto riguarda i servizi, l'obiettivo OS4.1 è di favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate a servizio della ciclabilità, anche individuando gli spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi al cicloturista e al ciclista pendolare (azione AZ4.1.4). In questo quadro sono state introdotte le porte della RECIR (elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2) e le strutture di accoglienza (elaborato P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA).
	Collegare i nodi intermodali (stazioni, approdi, strade) ai percorsi di mobilità lenta prevedendo apposita segnaletica.	La RECIR è definita come una rete omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico (obiettivo OS2.1). È un obiettivo specifico del PREMOCI (OS3.3) favorire l'accessibilità ai poli di riferimento della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile, anche prevedendo il riutilizzo per fini di tipo logistico-intermodale di strutture/aree dismesse (OS4.1). Per quanto riguarda la segnaletica, l'obiettivo OS5.1 prevede il potenziamento e la standardizzazione delle informazioni al cicloturista lungo la rete, nelle vicinanze della stessa e in corrispondenza dei principali punti di accesso. Il collegamento ai CIMR, agli approdi, alle stazioni ed alle fermate del TPL è attuato sia in via diretta (anche attraverso la realizzazione delle strutture di accoglienza di cui all'elaborato P4.2) sia in via indiretta sottoforma di indirizzi ai Bicipan (artt. 7 e 8 delle Norme di attuazione e capitolo 5 dell'elaborato P6.0).
	Aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno, traghetto e TPL) nei nodi già esistenti, prevedendone una adeguata comunicazione.	L'aumento dei servizi legati all'intermodalità rientra negli obiettivi descritti al punto precedente. Le previsioni di implementazione e potenziamento dei servizi intermodali (cd. bici+bus, bici+treno e bici+barca) sulle diverse direttrici sono descritte negli elaborati P6.0, P6.2 e P6.3.
	Nelle aree montane offrire alternative di diversa modalità (via bus e TPL) ai ciclisti e ai fruitori dei cammini.	La RECIR è definita come una rete omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico (obiettivo OS2.1); in particolare, l'azione AZ2.1.4 prevede l'incremento del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta. Le previsioni di implementazione e potenziamento dei servizi intermodali nelle aree montane sono descritte negli elaborati P6.0, P6.2 e P6.3.
	Valorizzare/migliorare la navigabilità delle vie d'acqua interne e i collegamenti marittimi per consentire la percezione dei paesaggi fluviali e dei paesaggi costieri dal mare.	Nell'ambito degli obiettivi descritti al punto precedente, rientra anche il potenziamento dei collegamenti marittimi di trasporto pubblico a supporto dei ciclisti. Le previsioni di implementazione e potenziamento dei servizi marittimi sono descritte negli elaborati P6.0, P6.2 e P6.3. Lo stato di navigabilità delle vie d'acqua esula dalle competenze del PREMOCI.
	Tutelare e valorizzare i punti panoramici esistenti lungo i percorsi, prevedendone adeguata segnalazione, e valutare la creazione di nuove quinte visive.	La valorizzazione dei punti panoramici rientra nell'obiettivo generale del PREMOCI di incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio (obiettivo OG5), favorendo l'accessibilità e l'informazione (OS5.1). Tuttavia, il tema della valorizzazione dei punti panoramici non è direttamente sviluppato all'interno del PREMOCI in quanto attiene alla scala progettuale.
	Contenere l'impatto visivo derivante da strutture artificiali pesanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedendo la schermatura dei percorsi con elementi naturali lineari (siepi, alberature).	Nel PREMOCI non è previsto un obiettivo specifico coerente con l'indirizzo fornito dal PPR. I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo dal carattere più progettuale che pianificatorio.

<i>Rafforzare e riqualificare</i>	Prevedere strumenti multimediali (cartellonistica, applicazioni ecc.) di segnalazione e informazione sulla rete e sui siti contigui di interesse paesaggistico, culturale e naturalistico e sull'intermodalità.	L'obiettivo del PREMOCI (OS5.1) è di favorire l'accessibilità e l'informazione al cicloturista per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio, anche attraverso il potenziamento e la standardizzazione delle informazioni al cicloturista lungo la rete, nelle vicinanze della stessa e in corrispondenza dei principali punti di accesso (azioni AZ5.1.1, AZ5.1.2 e AZ 5.1.3). Per la definizione del tipo di segnaletica, il PREMOCI rimanda ad uno specifico piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
	Responsabilizzare e coinvolgere gli attori locali nella manutenzione dei percorsi e nell'utilizzo della mobilità lenta anche come modalità di mobilità locale alternativa a quella motorizzata.	L'obiettivo OS2.1 di realizzazione del SICID, il Sistema della ciclabilità diffusa sul territorio regionale, si attua anche fornendo indicazioni alla pianificazione di scala locale per la programmazione e realizzazione della rete di competenza. Gli indirizzi per i Biciplan di scala comunale e sovracomunale sono descritti negli elaborati P6.0, P6.2 e P6.3 e nelle Norme di attuazione, anche richiamando il documento BICIPLAN - LINEE GUIDA approvato con decreto del direttore di servizio del 2 luglio 2019, n. 2950/TERINF.

2. VERIFICA DELLA COERENZA TRA IL PPR E LE AZIONI/ITINERARI DELLE CICLOVIE DEL PREMOCI

Nelle tabelle che seguono è descritta la coerenza del PREMOCI, con particolare riferimento alle azioni ed agli itinerari pianificati, rispetto a:

- gli obiettivi di qualità per la Rete della mobilità lenta descritti nelle Schede degli ambiti di paesaggio del PPR;
- gli indirizzi strategici e progettuali individuati per ciascuna direttrice prioritaria e secondaria, così come descritti nell'Allegato 79 del PPR denominato "Scheda della Rete della mobilità lenta".

Gli obiettivi di qualità per la ReMoL sono stati riepilogati nella tabella 2.1, con evidenza degli ambiti di paesaggio del a cui sono attribuiti. Gli ambiti di paesaggio del PPR sono i seguenti:

- AP 1 - Carnia
- AP 2 - Val Canale, Canal del Ferro, Val Resia
- AP 3 - Alte valli occidentali
- AP 4 - Pedemontana occidentale
- AP 5 - Anfiteatro morenico
- AP 6 - Valli orientali e Collio
- AP 7 - Alta pianura pordenonese
- AP 8 - Alta pianura friulana e isontina
- AP 9 - Bassa pianura pordenonese
- AP 10 - Bassa pianura friulana e isontina
- AP 11 - Carso e costiera orientale
- AP 12 - Laguna e costa

La verifica della coerenza è stata eseguita per singolo obiettivo e non per ambito, in quanto il PREMOCI non riporta tale suddivisione territoriale.

Per quanto riguarda la coerenza del PREMOCI con gli indirizzi e le direttive per gli aspetti infrastrutturali e per la costruzione della Rete della mobilità lenta riportati nelle Schede degli ambiti di paesaggio del PPR, si ritiene che non sia necessario che il PREMOCI riprenda quelle indicazioni del PPR che sono rivolte specificatamente agli strumenti di pianificazione urbanistica generale, in quanto questi ultimi devono conformarsi al PPR e non al PREMOCI. Sarà cura delle singole Amministrazioni, in sede di recepimento delle indicazioni del PPR nei propri strumenti di pianificazione urbanistica generale, verificare le ulteriori indicazioni sui tracciati e sugli standard tecnici delle ciclovie eventualmente introdotte dal PREMOCI e dal Biciplan, qualora esistente.

Tuttavia, la priorità nell'utilizzo del patrimonio stradale esistente e in particolare quello a basso e bassissimo traffico, l'esigenza di ricavare uno spazio sicuro destinato alle biciclette sulla viabilità stradale esistente (ivi compresi, ove possibile, i ponti), il collegamento con i poli di alto valore simbolico, il collegamento con i nodi di intermodalità, la conservazione degli elementi naturali lungo i tracciati e l'uniformità della segnaletica sono anche indirizzi del PREMOCI (artt. 7, 8, 12, 14 e 18 delle Norme di attuazione), in coerenza con gli indirizzi e le direttive per gli aspetti infrastrutturali e per la costruzione della ReMoL riportati nelle Schede degli ambiti del paesaggio del PPR.

TABELLA 2.1: Matrice di coerenza del PREMOCI con gli obiettivi di qualità per la ReMoL (Schede degli ambiti di paesaggio del PPR)

Elaborato del PPR: SCHEDE DEGLI AMBITI DI PAESAGGIO		
Obiettivi di qualità per la Rete della mobilità lenta	Ambiti di paesaggio interessati	Commento relativo alla coerenza con le Azioni del PREMOCI
Favorire la fruizione dei diversi paesaggi che caratterizzano l'ambito attraverso percorsi funzionali della Rete della mobilità lenta (ReMoL), completando e connettendo i diversi segmenti esistenti della ReMoL sia di livello regionale che locale, evitando esiti disomogenei nei diversi territori.	AP 1, AP 2, AP 3, AP 4, AP 5, AP 6, AP 7, AP 8, AP 9, AP 10, AP 11, AP 12	L'accesso diffuso e sostenibile dei paesaggi regionali si concretizza, per il settore della ciclabilità, con l'obiettivo OS2.1 del PREMOCI di realizzare il SICID e completare la RECIR, una rete dedicata all'uso della bicicletta, omogenea e continua. Inoltre, il PREMOCI si prefigge l'obiettivo di favorire l'accessibilità e l'informazione al cicloturista per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e l'economia del territorio (OS5.1). Ciò si attua sia alla scala regionale, attraverso le connessioni della RECIR ed il potenziamento delle informazioni al cicloturista, sia alla scala comunale e sovracomunale, attraverso gli indirizzi per i Biciplan. In particolare: - come evidenziato negli elaborati grafici P6.2 e P6.3, la RECIR e gli indirizzi per Biciplan sono messi in relazione con la rete dei beni culturali, i poli di alto valore simbolico, i siti UNESCO e i centri visite delle aree naturali; - come previsto dagli artt. 7 e 8 delle Norme di attuazione, la pianificazione di scala sovracomunale e comunale armonizza lo sviluppo della rete ciclabile con le reti del PPR.
Assicurare il mantenimento o l'acquisizione di livelli di qualità dei paesaggi attraversati dalla ReMoL, anche mediante la conservazione e la cura di elementi naturali lungo i percorsi (siepi, filari, alberature), la valorizzazione dei punti panoramici esistenti e il ripristino di varchi visuali verso quinte visive.	AP 1, AP 2, AP 3, AP 4, AP 5, AP 6, AP 7, AP 8, AP 9, AP 10, AP 11, AP 12	L'obiettivo generale OG4 del PREMOCI include la riduzione dell'impatto ambientale della rete ciclabile. Non è previsto un obiettivo specifico di tutela delle aree ambientali sensibili, mantenendo complementari gli obiettivi del PPR e del PREMOCI. Tuttavia, nell'art. 12 co. 3 e art. 16 co. 10 delle Norme di attuazione sono inseriti specifici indirizzi per la progettazione dei tratti di ciclovia che interessano le aree naturali e le zone umide. La valorizzazione dei punti panoramici rientra nell'obiettivo generale del PREMOCI di incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio (obiettivo OG5), favorendo l'accessibilità e l'informazione (OS5.1). Tuttavia, il tema della valorizzazione dei punti panoramici non è direttamente sviluppato all'interno del PREMOCI in quanto attiene alla scala progettuale.
Nella realizzazione della ReMoL favorire l'utilizzo di sedimi esistenti e di tracciati compatibili con le aree ambientali sensibili (aree naturali, zone umide).	AP 1, AP 4, AP 5, AP 6, AP 7, AP 8, AP 9, AP 10, AP 11, AP 12	Oltre a quanto indicato al punto precedente riguardo le aree ambientali sensibili, è obiettivo del PREMOCI (OS4.1) favorire il riutilizzo di strutture/aree dismesse o non utilizzate al servizio della ciclabilità. L'art. 14 lett. a) delle Norme di attuazione individua come azione prioritaria per la pianificazione della RECIR l'utilizzazione del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato, ed il recupero dei tracciati delle ferrovie dismesse (i sedimi delle ferrovie dismesse ricompresi nella RECIR sono evidenziati nell'elaborato P6.2 SCHEMA STRATEGICO DI PIANO).
Incentivare la fruibilità dei paesaggi fluviali attraverso la valorizzazione e il miglioramento della navigabilità delle vie d'acqua, la cura della vegetazione ripariale e il mantenimento di varchi visuali verso l'entroterra.	AP 9, AP 10	La valorizzazione e la manutenzione delle vie d'acqua non rientrano nelle competenze del PREMOCI, che si limita ad indicare le esigenze di potenziamento dell'intermodalità tra la bicicletta ed i servizi marittimi di trasporto pubblico. La coerenza tra gli obiettivi del PREMOCI e del PPR è quindi limitata ai tratti fluviali interessati da tali servizi.

TABELLA 2.2: Matrice di coerenza del PREMOCI con Indirizzi strategici e progettuali individuati per ciascuna Direttrice prioritaria o secondaria (Schema della Rete della mobilità lenta, allegato 79 del PPR)

Elaborato del PPR: SCHEMA DELLA RETE DELLA MOBILITÀ LENTA		
1 - Direttrice Alpe-Adria		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 1
Indirizzi strategici e progettuali		
1. La fruizione lenta dei beni culturali e paesaggistico-ambientali lungo la direttrice Alpe Adria passa attraverso il completamento, il rafforzamento, la dotazione di servizi e la messa in rete dei percorsi esistenti. In particolare è necessario:	completare prioritariamente in ogni suo elemento la ciclovia Alpe Adria (incluse eventuali opere di connessione con altri percorsi a scala locale o d'ambito)	Gli interventi di completamento della Ciclovia Alpe Adria sono inseriti tra gli interventi prioritari del programma di attuazione del PREMOCI (elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI).
	ripristinare la variante FVG 1/c - Ippovia del Cormôr come variante naturalistica della ciclovia FVG 1	L'itinerario lungo il Cormôr è presente nel PREMOCI come indirizzo per la pianificazione sovracomunale, in quanto le caratteristiche dell'itinerario non rispondono ai criteri ed agli standard previsti per la RECIR.
	prolungare la FVG 1/c - Ippovia del Cormôr con il percorso ciclabile lungo il Cormôr fino alla foce	Il prolungamento dell'itinerario ciclabile del Cormôr fino a Marano Lagunare è previsto ed è indicato come indirizzo per la pianificazione sovracomunale, in coerenza con quanto indicato al punto precedente.
	creare/valorizzare una rete di itinerari ciclabili che dalla FVG 1 esplorino le valli laterali (Val Raccolana, Val Dogna, Val Saisera, Val Aupa, Val Bartolo, Val Rio del Lago, Val Resia)	Gli itinerari di completamento della RECIR non sono di competenza del PREMOCI. Le reti ciclabili di completamento saranno sviluppate nell'ambito dei Biciplan sovracomunali e comunali.
	creare/valorizzare per la parte montana una rete di percorsi di fruizione invernale (con racchette da neve) e potenziare l'apertura invernale dei rifugi a servizio	Non pertinente.
	rafforzare l'offerta di servizi per gli utenti (luoghi di tappa e di ristoro, punti panoramici, officine di riparazione), recuperando ove possibile edifici e strutture dismesse (es. caselli ferroviari, case cantoniere)	L'offerta dei servizi turistici e commerciali esula dalle finalità del PREMOCI. Il Piano tuttavia prevede la realizzazione di servizi per i ciclisti quali le strutture di accoglienza presso i CIMR, le stazioni e le fermate del TPL e le porte della RECIR (elaborati P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA e P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2).
	dotare la Ciclovia Alpe Adria di adeguata cartellonistica informativa (segnatamente nei punti di attraversamento dei centri urbani), di servizi ai fruitori (ad es. punti di ristoro e di alloggio) e di indicazioni relative ai punti panoramici e ai beni culturali e paesaggistico-ambientali attraversati o raggiungibili dalla ciclovia, anche a vantaggio dei fruitori stranieri che la percorrono	La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
	valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali, le strade a bassa densità di traffico, i cammini tematici e le strade panoramiche contigue alla direttrice principale per una fruizione più capillare del paesaggio;	Gli itinerari di completamento della RECIR non sono di competenza del PREMOCI. Le reti ciclabili di completamento saranno sviluppate nell'ambito dei Biciplan sovracomunali e comunali.
nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure"), particolarmente nel tratto di pianura, prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature)	I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo progettuale.	

2. All'interno delle strategie per il potenziamento dell'intermodalità è necessario:	aumentare la dotazione di servizi di intermodalità nei nodi già esistenti (via bus, treno e TPL) e prevederne una adeguata comunicazione, con particolare attenzione all'area montana	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla Ciclovia FVG 1 sono indicate nel par. 5.1.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nel par. 5.1.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione.
	potenziare l'intermodalità bici-treno tramite l'introduzione nel servizio MiCoTra della fermata di Tricesimo come porta per la fruizione dell'area collinare	Il rafforzamento dei servizi intermodali rientra negli obiettivi OG2 e OG3 del PREMOCI. L'attivazione di specifiche fermate sarà tuttavia valutata in funzione della domanda di concerto con le strutture regionali competenti.
	offrire alternative di intermodalità (via bus e TPL) ai fruitori dei cammini e dei percorsi escursionistici nel segmento montano della direttrice, in modo da rendere più agevole il completamento delle tratte più lunghe, attualmente non servite	Non pertinente.
2 - Direttrice Pedemontana		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 3
Indirizzi strategici e progettuali		
1. La fruizione lenta dei beni culturali e paesaggistico ambientali lungo la direttrice Pedemontana passa attraverso il completamento, il rafforzamento, la dotazione di servizi e la messa in rete dei percorsi esistenti. In particolare è necessario:	completare la Ciclovia Pedemontana e del Collio ReCIR FVG 3 e realizzare la Ciclovia del Livenza FVG 7 (includere eventuali opere di connessione con altri percorsi a scala locale o d'ambito), con la dovuta attenzione alla qualità storico-culturale e naturalistico-ambientale del contesto	Gli interventi di completamento della Ciclovia pedemontana sono inseriti tra gli interventi prioritari del programma di attuazione del PREMOCI (elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI). Il tratto settentrionale della Ciclovia del Livenza (ora FVG 9/a diramazione del Livenza) coincide con la ciclovia FVG 3.
	dotare le ciclovie FVG 3 e FVG 7 di servizi ai fruitori (punti di ristoro e di alloggio, riparazione biciclette), recuperando ove possibile edifici e strutture dismesse (es. case cantoniere, stazioni ferroviarie)	L'offerta dei servizi turistici e commerciali esula dalle finalità del PREMOCI. Il Piano tuttavia prevede la realizzazione di servizi per i ciclisti quali le strutture di accoglienza presso i CIMR, le stazioni e le fermate del TPL e le porte della RECIR (elaborati P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA e P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2).
	prevedere adeguata cartellonistica informativa e indicazioni relative ai beni culturali e paesaggistico ambientali attraversati o raggiungibili dalla ciclovia	La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
	creare/valorizzare le connessioni tra la direttrice Pedemontana e la direttrice del Tagliamento attraverso le vallate laterali dell'alta val Tramontina e della val d'Arzino; valorizzare le connessioni con le vallate laterali alla direttrice (Valli del: Cellina, Colvera, Meduna, Cosa, Arzino, Orvenco, Torre, Cornappo, Malina, Grivò, Chiarò, Natisone, Cosizza, Erbezzo, Alberone, Judrio)	Gli itinerari di completamento della RECIR non sono di competenza del PREMOCI. Le reti ciclabili di completamento saranno sviluppate nell'ambito dei Biciplan sovracomunali e comunali. Sono tuttavia ritenute prioritarie, e quindi incluse nella RECIR, le diramazioni FVG 3/b e FVG 3/e che si sviluppano nelle Valli del Cellina e del Natisone.
	per la progettazione dei tratti della ciclovia in aree di interesse idraulico (argini, golene) prevedere un tavolo di concertazione con i diversi Servizi regionali competenti	Nelle fasi di formazione del PREMOCI è stato sviluppato il confronto con i Servizi regionali competenti che ha portato, in particolare, alla stesura dell'art. 13 delle Norme di attuazione "Realizzazione di nuove ciclovie in prossimità degli argini".
	rafforzare l'interazione tra i diversi cammini che si agganciano alla direttrice	Non pertinente.
	valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali, le strade a bassa densità di traffico, i percorsi tematici e le strade panoramiche connesse alla direttrice per una fruizione più capillare e completa del paesaggio anche lungo i diversi percorsi che vi confluiscono	Gli itinerari di completamento della RECIR non sono di competenza del PREMOCI. Le reti ciclabili di completamento saranno sviluppate nell'ambito dei Biciplan sovracomunali e comunali.

	nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature)	I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo progettuale.
	rafforzare ed implementare strutture locali di servizio (approdi, ormeggi, etc.) per il miglioramento della navigabilità del corso del Livenza e per lo sviluppo delle connessioni con le altre tipologie di mobilità, con una particolare attenzione alla sostenibilità paesaggistica ambientale degli interventi, valorizzando la funzione di corridoio "verde" del fiume.	Lo sviluppo turistico e la valorizzazione della navigabilità del Livenza esulano dalle competenze del PREMOCI.
2. All'interno delle strategie per il rafforzamento dell'intermodalità è necessario:	ripristinare la funzionalità della linea ferroviaria Sacile-Gemona quale straordinaria e poco onerosa opportunità di intermodalità treno/bici/piedi, che rende più agevole la fruizione lenta dell'intera tratta da essa servita	Come indicato a pag. 206 dell'elaborato P1.0 RELAZIONE DI ANALISI, il ripristino della linea ferroviaria Sacile-Gemona del Friuli è nell'agenda delle strutture competenti.
	aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno e TPL) nei nodi già esistenti lungo tutto il tracciato della direttrice, prevedendone una adeguata comunicazione	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla Ciclovia FVG 3 sono indicate nel par. 5.3.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Bicipan, nel par. 5.3.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione.
3. Elementi fondamentali di attenzione nella progettazione di percorsi nuovi o segmenti da completare consistono nel:	utilizzare il più possibile la rete esistente di strade bianche, vicinali e interpoderali per contenere il consumo di suolo e consentire una fruizione capillare del paesaggio	L'utilizzo prioritario del patrimonio stradale esistente è previsto dall'art. 14 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
	rispettare le aree sensibili, sia ambientali (aree naturali, zone umide ecc.) che culturali (siti storici) interessate dai percorsi	L'indirizzo è recepito dall'art. 12 e dall'art. 16 co. 10 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
3 - Direttrice Adriatica		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 2
Indirizzi strategici e progettuali		
1. Pre-condizione per la fruizione lenta dei beni culturali ed ambientali della direttrice Adriatica è costituita dal completamento, la messa in rete e l'eventuale riqualificazione delle sue diverse componenti. In questo senso è necessario:	identificare come prioritaria la realizzazione della ReCIR FVG 2, Ciclovia del mare Adriatico, nella sua completezza (incluse eventuali opere di connessione con i tratti già realizzati del percorso Bicalia 6-Eurovelo 8)	Gli interventi di completamento della Ciclovia del mare Adriatico sono inseriti tra gli interventi prioritari del programma di attuazione del PREMOCI (elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI). La ciclovia rientra anche tra le priorità di realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT), finanziato con risorse statali e del PNRR.
	creare un percorso ciclabile costiero Trieste-Duino;	Il tratto lungo la Strada Costiera tra Trieste e Sistiana rientra del tracciato principale della ciclovia.
	completare il percorso ciclabile lungo il Cormor collegando la foce all'esistente FVG 1/c - Ippovia del Cormor;	Il prolungamento dell'itinerario ciclabile del Cormor fino a Marano Lagunare è previsto ed è indicato come indirizzo per la pianificazione sovracomunale, in quanto le caratteristiche dell'itinerario non rispondono ai criteri ed agli standard previsti per la RECIR.
	collegare la ReCIR FVG 2 con i percorsi tematici legati alla Grande Guerra del Carso Goriziano	Lo sviluppo dei percorsi tematici del Carso Goriziano è indicato nel PREMOCI come indirizzo per la pianificazione sovracomunale e comunale. Il collegamento della Ciclovia FVG 2 con tali percorsi è garantito dalla Ciclovia dell'Isonzo FVG 5 e della variante dell'aeroporto FVG 2/d.
	porre in rete le diverse proposte di cammino che caratterizzano l'area (Via Aquileiese, Via delle Abbazie, Cammino Celeste), anche per poter usufruire di benefici di scala in termini di servizi, pubblicizzazione, ecc.	Non pertinente.

	valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali e le strade a bassa densità di traffico come strumento di raccordo fra le diverse modalità	L'utilizzo prioritario del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato, è previsto dall'art. 14 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
	nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature)	I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo progettuale.
2. Un'azione strategica fondamentale concerne il rafforzamento dell'intermodalità. In questo quadro, è necessario:	aumentare la dotazione e l'efficacia dei nodi di intermodalità esistenti (TPL, ferrovia, aeroporto), pianificando ed implementando servizi pubblici specifici a supporto dei fruitori	Lo sviluppo dell'intermodalità è uno degli obiettivi del PREMOCI. Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla Ciclovia FVG 2 sono indicate nel par. 5.2.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nel par. 5.2.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione. Per quanto riguarda i servizi, il Piano prevede la realizzazione delle strutture di accoglienza presso i CIMR, le stazioni e le fermate del TPL, nonché le porte della RECIR (elaborati P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA e P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2).
	in relazione alle vie d'acqua, ottimizzare la relazione tra mezzi pubblici, privati, aree di parcheggio e di servizio e sistema degli approdi, in modo da consentire un più completo utilizzo della navigazione, includendo i tratti ad alto valore paesaggistico meno noti.	Quanto indicato al punto precedente include anche gli approdi ed il potenziamento dell'intermodalità nei servizi di collegamento marittimo (cd. bici-barca).
3. Elementi fondamentali di attenzione nella progettazione di percorsi nuovi o segmenti da completare consistono nel:	utilizzare il più possibile la rete esistente di strade bianche, vicinali, poderali e del reticolo centuriale romano per contenere il consumo di suolo, rispettare l'assetto territoriale storico e consentire una fruizione capillare del paesaggio	L'utilizzo prioritario del patrimonio stradale esistente è previsto dall'art. 14 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
	per l'attraversamento dei corsi d'acqua indirizzare il più possibile i percorsi verso i ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati; ridurre all'essenziale l'edificazione di nuove strutture di attraversamento privilegiando elementi di basso impatto paesaggistico (passerelle ciclopedonali), realizzati in materiali compatibili con l'ambiente attraversato	Il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) della ciclovia prevede, ove non sia possibile utilizzare i ponti esistenti, la realizzazione di nuove passerelle affiancate alla viabilità esistente. Il tracciato del PFTE è stato recepito dal PREMOCI, fatta eccezione per il ponte di attraversamento del Fiume Isonzo che, a differenza delle previsioni di progetto, è stato collocato in affianco al ponte stradale esistente. Di un tanto ne terrà conto il progetto definitivo.
	rispettare le aree sensibili, sia ambientali (aree naturali, zone umide ecc.) che culturali (aree archeologiche) interessate dai percorsi, riducendo l'impatto e, qualora necessario, evitando l'attraversamento. In particolare, nelle aree umide riservate alla nidificazione dell'avifauna, il tracciato dei percorsi va dotato di schermature in graticcio o altro materiale naturale.	L'indirizzo è recepito dall'art. 12 e dall'art. 16 co. 10 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
4. In relazione alle vie d'acqua indicazioni progettuali riguardano in particolare:	una più efficace integrazione fra Litoranea Veneta e i fiumi di risorgiva da essa intercettati (in particolare lo Stella)	Il PREMOCI prevede il potenziamento dell'intermodalità lungo i corsi d'acqua afferenti alla ciclovia FVG 2, come evidenziato negli elaborati P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadranti E e F.
	l'opportunità di limitare la realizzazione di nuovi approdi e posti barca recuperando l'esistente	La previsione esula dalle competenze pianificatorie del PREMOCI. Lo sviluppo degli approdi dovrà essere oggetto di specifico progetto nelle fasi di attivazione dei servizi di navigazione.

	la necessità di sistematici e costanti interventi di manutenzione dei fondali, degli argini e delle infrastrutture di servizio (approdi, scali)	Non pertinente.
	la conservazione, o riqualificazione, della vegetazione ripariale	Non pertinente.
	l'allestimento di apposita cartellonistica per segnalare i nodi di raccordo con i percorsi terrestri di mobilità lenta al fine di intensificare le relazioni fra laguna ed entroterra, consentendo quindi l'esplorazione dei paesaggi di transizione.	Non pertinente. Lo sviluppo della cartellonistica correlata agli approdi dovrà essere oggetto di specifico progetto nelle fasi di attivazione dei servizi di navigazione.
4 - Direttrice Tagliamento		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovía FVG 6
Indirizzi strategici e progettuali		
1. Realizzazione e messa in rete delle componenti principali:	realizzare l'intero tracciato della Ciclovía del Tagliamento ReCIR FVG 6 (includere eventuali opere di connessione con altri percorsi a scala locale o d'ambito) con la dovuta attenzione alla qualità storico-culturale e naturalistico ambientale;	L'acquisizione dello studio di fattibilità della Ciclovía del Tagliamento è inserita tra gli interventi prioritari del programma di attuazione del PREMOCI, insieme al recupero del sedime ferroviario Casarsa-Pinzano, alla messa in sicurezza del tratto tra Pinzano e Gemona ed alla realizzazione della passerella ciclabile sul Fiume Ledra (elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI).
	dotare la ciclovía di servizi ai fruitori (punti di ristoro e di alloggio, riparazione biciclette), recuperando ove possibile edifici e strutture dismesse (es. case cantoniere, caselli ferroviari)	L'offerta dei servizi turistici e commerciali esula dalle finalità del PREMOCI. Il Piano tuttavia prevede la realizzazione di servizi per i ciclisti quali le strutture di accoglienza presso i CIMR, le stazioni e le fermate del TPL e le porte della RECIR (elaborati P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA e P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2).
	prevedere lungo il percorso adeguata cartellonistica informativa e indicazioni relative ai beni culturali e paesaggistico-ambientali attraversati o raggiungibili dalla ciclovía	La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
	per la progettazione dei tratti della ciclovía in aree di interesse idraulico (argini, golene) prevedere un tavolo di concertazione con i diversi Servizi regionali competenti	Nelle fasi di formazione del PREMOCI è stato sviluppato il confronto con i Servizi regionali competenti che ha portato, in particolare, alla stesura dell'art. 13 delle Norme di attuazione "Realizzazione di nuove ciclovie in prossimità degli argini".
	valorizzare le connessioni ciclabili tra il lago di Cavazzo e la FVG 6	Si ritiene che tale valorizzazione attenga alle attività di promozione turistica, nonché alla predisposizione di adeguata segnaletica, ad integrazione di quanto previsto per la RECIR dall'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA. L'eventuale completamento delle connessioni esistenti dovrà essere sviluppato nell'ambito dei Biciplan comunali e sovracomunali.
	conservare il sedime ferroviario della linea Carnia-Tolmezzo e valutare il suo recupero a fini ferroviari turistici, in alternativa destinandolo ad un tracciato ciclopedonale	Il tracciato della Ciclovía FVG 6/a (variante della Sinistra Tagliamento) tra Carnia e Tolmezzo prevede il recupero del sedime ferroviario ad uso ciclabile (elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante A).
	porre in rete la Via di Allemagna come asse per l'esplorazione del paesaggio attraverso il cammino sviluppando le connessioni con altri percorsi che l'intersecano (ad esempio la Via delle Abbazie)	Non pertinente.
	valorizzare i percorsi di interesse sovraregionale della parte montana (Via Alpina, Alta via n. 6, Cammino delle pievi, Via delle malghe)	Non pertinente.

	creare/valorizzare per la parte montana una rete di percorsi di fruizione invernale (con racchette da neve) e potenziare l'apertura invernale dei rifugi a servizio	Non pertinente.
	creare/valorizzare le connessioni tra la direttrice del Tagliamento e la direttrice pedemontana attraverso le vallate laterali della val Tramontina e della val d'Arzino	Gli itinerari di completamento della RECIR non sono di competenza del PREMOCI. Le reti ciclabili di completamento saranno sviluppate nell'ambito dei Biciplan sovracomunali e comunali. In particolare, il collegamento verso la Val Tramontina è espressamente indicato nel PREMOCI come indirizzo per la pianificazione sovracomunale a partire dalla Ciclovia FVG 3 (elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C).
	interconnettere i diversi segmenti della fitta sentieristica che si relazionano con la direttrice nella parte montana del percorso;	Non pertinente.
	valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali, le strade a bassa densità di traffico, i percorsi tematici e le strade panoramiche connesse alla direttrice principale per una fruizione più completa del paesaggio anche lungo i diversi percorsi che confluiscono sulla direttrice	L'utilizzo prioritario del patrimonio stradale esistente, in particolare quello a basso e bassissimo traffico motorizzato, è previsto dall'art. 14 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
	rafforzare ed implementare strutture locali di servizio (approdi, ormeggi, etc.) per il miglioramento della navigabilità nel basso corso del Tagliamento e per lo sviluppo delle connessioni con le altre vie d'acqua, con una particolare attenzione alla sostenibilità degli interventi, dal punto di vista paesaggistico e ambientale, valorizzando la funzione di corridoio "verde" del fiume	È prevista l'implementazione dell'intermodalità bici+barca nel basso corso del Tagliamento (elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante E).
	nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, insediamenti produttivi, infrastrutture "dure") prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature).	I tracciati delle ciclovie individuati nel PREMOCI, ove non già realizzate, hanno carattere indicativo e devono essere confermati in sede di progettazione. Si rimanda quindi al progetto la verifica ed il recepimento di questo indirizzo progettuale.
2. Strategie per il rafforzamento dell'intermodalità:	aumentare la dotazione di servizi e le possibilità di intermodalità nei nodi esistenti sulla direttrice principale (in particolare via bus e treno)	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla Ciclovia FVG 6 sono indicate nel par. 5.6.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nel par. 5.6.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione. Per quanto riguarda i servizi, il Piano prevede la realizzazione delle strutture di accoglienza presso i CIMR, le stazioni e le fermate del TPL, nonché le porte della RECIR (elaborati P4.2 MANUALE DELLE STRUTTURE DI ACCOGLIENZA e P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO par. 4.2).
	offrire alternative di diversa modalità (via bus e TPL) ai ciclisti e ai fruitori dei cammini, in particolare nella parte montana della direttrice	Oltre a quanto indicato al punto precedente, è specificatamente prevista l'implementazione dei servizi intermodali in area montana (elaborati P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadranti A e B).
	valutare le potenzialità di ripristino turistico della ferrovia Pinzano-Casarsa o la sua conversione in percorso ciclabile	Il tracciato della Ciclovia FVG 6 tra Pinzano al Tagliamento e Casarsa della Delizia prevede il recupero del sedime ferroviario ad uso ciclabile (elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante A). L'intervento è inserito tra gli interventi prioritari del programma di attuazione del PREMOCI (elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI).
	migliorare l'interconnessione tra mezzi privati e pubblici e punti di accesso alle vie d'acqua tramite aree di scambio.	Si rimanda alle fasi progettuali la verifica ed il recepimento di questo indirizzo progettuale.

3. Elementi di attenzione nella progettazione di nuovi percorsi o segmenti:	utilizzare il più possibile la rete esistente di strade bianche, vicinali e poderali per contenere il consumo di suolo e consentire una fruizione capillare del paesaggio;	L'utilizzo prioritario del patrimonio stradale esistente è previsto dall'art. 14 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
	rispettare le aree sensibili, sia ambientali (aree naturali, zone umide ecc.) che culturali interessate dai percorsi, riducendo l'impatto o, qualora necessario, evitando l'attraversamento.	L'indirizzo è recepito dall'art. 12 e dall'art. 16 co. 10 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
4. Via d'acqua del Tagliamento:	sistematici e costanti interventi di manutenzione dei fondali, degli argini e delle infrastrutture di servizio (approdi, scali)	Non pertinente.
	conservazione, o riqualificazione, della vegetazione ripariale e golenale	Non pertinente.
	allestimento di apposita cartellonistica per segnalare i nodi di raccordo con i percorsi terrestri di mobilità lenta al fine di intensificare le relazioni fra fiume ed entroterra, consentendo quindi l'esplorazione dei paesaggi interni.	Lo sviluppo della cartellonistica correlata agli approdi dovrà essere oggetto di specifico progetto nelle fasi di attivazione dei servizi di navigazione. La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA.
Direttrice secondarie 1 – Direttrice Anello Carnico		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 8
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria dell'Anello Carnico sono costituite da:	l'implementazione dell'intero percorso ciclo-pedonale della direttrice, con una particolare attenzione all'impatto paesaggistico della struttura e alla relazione tra il percorso e le infrastrutture stradali esistenti;	L'anello ciclabile rappresentato dalla Ciclovia della Carnia FVG 8 e dalla diramazione Comeglians FVG 8/a risulta in gran parte realizzato. Per la chiusura dell'anello nel tratto Sutrio-Ravaschetto-Comeglians il PREMOCI prevede lo sviluppo dei servizi intermodali bici+bus, come indicato nell'elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante A).
	l'integrazione del tracciato della direttrice con i cammini e i sentieri che interessano l'area e che permettono una fruizione capillare del paesaggio della montagna, con particolare riferimento al Cammino delle Pievi	Non pertinente.
	la realizzazione di un sistema coordinato di manutenzione dei sentieri basato sull'integrazione dei diversi attori interessati e indirizzato ad una sostenibilità del servizio e dei suoi costi di gestione	Non pertinente.
	l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblico volto a una reale intermodalità in modo da consentire una fruizione agevole e diffusa dell'intero tracciato della direttrice.	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla Ciclovia FVG 8 sono indicate nel par. 5.8.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nel par. 5.8.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione. Le direttrici di sviluppo dell'intermodalità sono rappresentate nell'elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante A.
Direttrice secondaria 2 - Direttrice Val Cellina		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 3
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria della	il completamento e la messa in sicurezza dell'intero percorso ciclo-pedonale della direttrice lungo la "vecchia strada della Valcellina"	Il percorso è compreso nella RECIR come itinerario secondario della Ciclovia FVG 3, denominato FVG 3/b diramazione Barcis (elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C).

Val Cellina sono costituite da:	il recupero e la valorizzazione della fitta rete sentieristica presente nell'area della direttrice a diversi livelli altimetrici	Non pertinente.
	il rafforzamento e l'integrazione dei percorsi intracomunali ciclabili esistenti, ad oggi incapaci di porsi come vettori di mobilità su area più vasta	Tale attività attiene alla pianificazione di scala comunale e sovracomunale.
	l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici volto a una reale intermodalità a servizio dei fruitori dei percorsi.	È previsto lo sviluppo dell'intermodalità lungo la direttrice della Valcellina (elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C).
Direttrice secondaria 3 - Direttrice Magredi		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 9
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria dei Magredi sono costituite da:	l'implementazione dell'intero percorso ciclo-pedonale della direttrice, con una particolare attenzione all'impatto paesaggistico della struttura e alla relazione tra il percorso e le infrastrutture esistenti	Il percorso è compreso nella RECIR come parte della Ciclovia FVG 9.
	il rafforzamento e l'integrazione dei percorsi intracomunali ciclabili esistenti, ad oggi contraddistinti da frammentazione e scarsa capacità di porsi come vettori di mobilità su area vasta	Tale attività attiene alla pianificazione di scala comunale e sovracomunale.
	l'integrazione del tracciato della direttrice con la Via d'Allemagna in modo da favorire l'esplorazione del paesaggio magredile anche attraverso il cammino	Non pertinente.
	il miglioramento delle condizioni necessarie ad un reale utilizzo delle numerose vie d'acqua presenti nell'area	Non pertinente, salvo quanto indicato al punto successivo.
	l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici volto a una reale intermodalità a servizio dei fruitori dei percorsi	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla Ciclovia FVG 9 sono indicate nel par. 5.9.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nel par. 5.9.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione.
Direttrice secondaria 4 - Direttrice Colline moreniche		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 7
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria Colline moreniche sono costituite da:	l'implementazione dell'intero percorso ciclo-pedonale della direttrice, con una particolare attenzione all'impatto paesaggistico che la struttura potrebbe avere in un territorio delicato per l'equilibrio fra ambiente ed antropizzazione	Il percorso ciclabile della direttrice collinare si sviluppa in parte sulla Ciclovia del Friuli (FVG 7) e in parte su un itinerario da individuare nella pianificazione sovracomunale, come da indicazioni riportate nell'elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C.
	la realizzazione di una connessione agevole con le due direttrici primarie, del Tagliamento e dell'Alpe Adria, nei punti di raccordo con questi assi, con il corredo di una adeguata cartellonistica informativa	La Ciclovia FVG 7 si dirama dalla variante della Sinistra Tagliamento (FVG 6/a) a San Daniele del Friuli, ove sarà installata la segnaletica di direzione secondo le indicazioni dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA. La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nel suddetto elaborato.
	il recupero dei sedimi dell'ex-ferrovia Udine-Majano e della vecchia tranvia Udine-Tricesimo-Tarcento, che hanno grandi potenzialità dal punto di vista della fruizione del paesaggio	I sedimi indicati non rientrano nei tracciati della RECIR.

	la sistematizzazione dei cammini che interessano l'area con particolare riferimento al complesso delle Vie d'Allemagna	Non pertinente.
	l'adeguamento del sistema di trasporto pubblico volto a una reale intermodalità a servizio dei fruitori dei percorsi.	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità relative alla direttrice collinare fanno riferimento ai poli collocati lungo le Ciclovie FVG 1, FVG 3 e FVG 6/a, già citate in precedenza.
Direttrice secondaria 5 – Direttrice Udine-Natisone		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con le Ciclovie FVG 3 e FVG 4
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria Udine-Natisone sono costituite da:	l'implementazione dell'intero percorso ciclo-pedonale della direttrice, dotandolo di adeguata cartellonistica informativa, segnatamente nei punti di attraversamento dei centri urbani e con particolare attenzione all'impatto paesaggistico della struttura, alla integrazione delle infrastrutture pre-esistenti (nel tratto Cividale del Friuli-Kobarid) e alla razionalizzazione dei percorsi locali in essere (in particolare nel territorio del comune di Remanzacco)	Il percorso ciclabile della direttrice si sviluppa in parte sulla Ciclovie FVG 4 (tratto Udine-Cividale del Friuli) e in parte sulla diramazione Valico di Stupizza FVG 3/e (tratto delle Valli del Natisone). Il tratto in questione della Ciclovie FVG 4 è prevalentemente realizzato.
	il recupero funzionale, almeno parziale, e la riqualificazione in chiave di mobilità lenta dell'ex-ferrovia Cividale	È previsto il parziale recupero del sedime ferroviario dismesso, come indicato nel par. 5.3.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO.
	la realizzazione di una connessione agevole con le due direttrici primarie, della Pedemontana e dell'Alpe Adria, nei punti di raccordo con questi assi, con il corredo di una adeguata cartellonistica di supporto	Nei punti di intersezione e sovrapposizione tra le ciclovie sarà installata la segnaletica di direzione secondo le indicazioni dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA. La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nel suddetto elaborato.
	la manutenzione degli esistenti tratti locali di ciclovie	Le operazioni di manutenzione esulano dalle competenze del PREMOCI. In ogni caso, la L.R. n. 8/2018 attribuisce le competenze per la gestione delle ciclovie in funzione dell'appartenenza delle stesse alla rete di interesse regionale, alla rete sovracomunale o alla rete comunale.
	l'integrazione del tracciato della direttrice con i cammini che interessano l'area con particolare riferimento al Cammino Celeste e alla Via delle Abbazie	Non pertinente.
	l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici volto a una reale intermodalità a servizio dei fruitori dei percorsi	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità sono indicate nei par. 5.3.2 e 5.4.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nei par. 5.3.3 e 5.4.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione.
Direttrice secondaria 6 – Direttrice Livenza-Isonzo		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con le Ciclovie FVG 4, FVG 5 e FVG 7
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria Livenza-Isonzo sono costituite da:	l'implementazione del percorso ciclo-pedonale della direttrice, con una particolare attenzione all'impatto paesaggistico e ambientale che la struttura potrebbe avere sul territorio	Il percorso ciclabile della direttrice si sviluppa: - sulla Ciclovie FVG 4 (tratto Sacile-Codroipo); - sulla Ciclovie FVG 7 (tratto Codroipo-Palmanova); - su un tratto di itinerario da individuare nella pianificazione sovracomunale tra Palmanova, Medea e Gradisca d'Isonzo, come da indicazioni riportate nell'elaborato P6.3 PROPOSTA DI PIANO - quadrante C;

		- sulla Ciclovia FVG 5 (tratto Gradisca d'Isonzo-Gorizia).
	l'adeguamento a pista ciclo-pedonale del sedime ferroviario Cormons-Redipuglia	La variante FVG 5/a - diramazione Cormons si sviluppa sul sedime ferroviario dismesso.
	la realizzazione di connessioni agevoli con le direttrici primarie e secondarie del Tagliamento, dell'Alpe Adria, dei Magredi e del Basso Isonzo - corredate da una adeguata segnaletica di supporto	Nei punti di intersezione tra le ciclovie sarà installata la segnaletica di direzione secondo le indicazioni dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA. La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nel suddetto elaborato.
	l'integrazione e connessione degli esistenti tratti locali di mobilità lenta	L'utilizzo prioritario del patrimonio stradale esistente è previsto dall'art. 14 delle Norme di attuazione del PREMOCI.
	la praticabilità degli approdi fluviali e il loro raccordo con la viabilità lenta di terra	Non pertinente.
	l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici, orientato a una reale intermodalità a servizio degli utenti e dei fruitori dei percorsi ciclabili e pedonali lungo la direttrice	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità sono indicate nei par. 5.4.2, 5.5.2 e 5.7.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nei par. 5.4.3, 5.5.3 e 5.7.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione.
Direttrice secondaria 7 – Direttrice Basso Isonzo		Commento relativo alla coerenza con le azioni del PREMOCI e con la Ciclovia FVG 5
Indirizzi strategici e progettuali		
Le azioni strategiche fondamentali per la direttrice secondaria del Basso Isonzo sono costituite da:	l'implementazione dell'intero percorso ciclo-pedonale della direttrice, con una particolare attenzione all'impatto paesaggistico della struttura, alla mitigazione del contesto urbanizzato (segnatamente nell'area commerciale di Villesse) e al riutilizzo delle infrastrutture esistenti (in particolare il percorso Cormons-Redipuglia)	Gli interventi per la realizzazione della Ciclovia dell'Isonzo FVG 5 sono inseriti tra gli interventi prioritari del programma di attuazione del PREMOCI (elaborato P6.4 PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI). La variante FVG 5/a - diramazione Cormons prevede il recupero del sedime ferroviario dismesso della linea Cormons-Redipuglia.
	la realizzazione di una connessione agevole con le due direttrici primarie, della Pedemontana e dell'Adriatica, nei punti di raccordo con questi assi, con il corredo di una adeguata cartellonistica di supporto	Nei punti di intersezione tra le ciclovie sarà installata la segnaletica di direzione secondo le indicazioni dell'elaborato P6.5 MANUALE DELLA SEGNALETICA E DELLA GRAFICA COORDINATA. La cartellonistica informativa relativa alle ciclovie sarà sviluppata nell'ambito di un piano della grafica coordinata della RECIR, da realizzarsi con il supporto delle strutture regionali competenti, come indicato nel suddetto elaborato.
	l'integrazione del tracciato della direttrice con i cammini che interessano l'area, con particolare riferimento al Cammino Celeste e alla Via delle Abbazie	Non pertinente.
	l'adeguamento dei mezzi di trasporto pubblici volto a una reale intermodalità a servizio dei fruitori dei percorsi	Le azioni di potenziamento dell'intermodalità sono indicate nei par. 5.5.2 dell'elaborato P6.0 OBIETTIVI, STRATEGIE ED AZIONI DI PIANO e, sottoforma di indirizzi per i Biciplan, nei par. 5.5.3, nonché negli artt. 7 e 8 delle Norme di Attuazione.
	una particolare attenzione alla progettazione sostenibile e all'impatto paesaggistico delle infrastrutture turistiche di diporto nell'area della foce del fiume Isonzo	Non pertinente.