

biciplan.

STRATEGIA DI PIANO – RELAZIONE

Il biciplan ha come base di partenza l'analisi della rete ciclabile esistente su tutto il territorio carnico interessato. Gli strumenti di programmazione forniti dall'UTI attraverso il sistema Qgis identificano il grafo della rete esistente, sia su sede propria che su strada.

In seguito anche all'incontro tenutosi a Trieste il giorno 13/12/2018 con l'ufficio competente, abbiamo ritenuto necessario dividere il "modus operandi" in due fasi, una PRIMA FASE di analisi dello stato di fatto ed una SECONDA FASE, più progettuale, rivolta all'individuazione delle future previsioni di piano.

La PRIMA FASE, oggetto della presente relazione, riguarda l'individuazione e analisi delle caratteristiche e delle criticità presenti, così da identificare gli interventi prioritari sia di completamento che di manutenzione dell'esistente.

Per creare una metodologia e semplificare la campionatura dello stato di fatto, abbiamo diviso la rete esistente in TRATTI, sulla base delle diverse vallate carniche, interessando quindi più comuni contemporaneamente in una visione operativa globale.

L'analisi in loco ha permesso l'identificazione oggettiva delle condizioni e caratteristiche dei singoli percorsi, e la conseguente definizione delle priorità operative in termini di manutenzione e ripristino.

I caratteri oggetto di analisi si sono basati su:

- **caratteristiche/tipologia** del fondo, asfaltato, erboso, sterrato o cementato;
- **pendenza del tratto** e segnalazione dei tratti con pendenza $10 < x < 20\%$;
- **promiscuità/interferenze** col traffico locale (< 2500 veicoli/gg., > 2500 veicoli/gg.);
- **itinerario su sede** propria o su corsia veicolare;
- **tracciati alternativi** possibili, atti a superare eventuali criticità riscontrate.

A coadiuvare lo strumento cartografico sono state fatte per ogni singolo tratto delle DOCUMENTAZIONI FOTOGRAFICHE, indispensabili vista la vastità del territorio.

Nella SECONDA FASE, già parzialmente in elaborazione, il piano si sofferma anche sullo sviluppo di spostamenti pendolari sistematici, con una RETE adatta sia al CICLOTURISMO ("slow tourism" – in linea con gli obiettivi del Piano turistico regionale), che alla mobilità urbana ed interurbana di fondovalle.

Per questo motivo in seguito all'analisi sullo stato di fatto si è ritenuto necessario, laddove fossero state riscontrate pendenze eccessive e/o perifericità dai centri urbani, la previsione di una rete alternativa che rispettasse i requisiti rispondenti alle richieste di una più vasta categoria di ciclisti (famiglie, cicloturismo lento, pendolari ecc.).

Parallelamente alla fase di analisi viene così identificato cartograficamente un tracciato di previsione, frutto anch'esso di sopralluoghi puntuali, le cui caratteristiche comuni sono:

- pendenza media <5%;
- prossimità ai centri urbani;
- sede propria con larghezza $l > 2,50$ m.

La SECONDA FASE proseguirà con l'identificazione dei poli intermodali e punti di interscambio da prevedere, conseguentemente alla raccolta dei dati e delle iniziative presentate dai singoli comuni e dagli altri piani di settore.

Si allegano gli elaborati esplicativi della strategia adottata.