



**OSSERVAZIONI
E
PROPOSTE
FIAB MUGGIA ULISSE
PER
BICICLIPLAN
DEL COMUNE DI MUGGIA
E
SISTEMAZIONE DELLA
STRADA COSTIERA**

Muggia, 2 aprile 2021



INTRODUZIONE

L'attività di FIAB è quella di contribuire a realizzare un ambiente, sia naturale che urbano, più pulito, più vivibile e che favorisca le relazioni sociali. Per queste finalità FIAB propone provvedimenti per la moderazione del traffico e per la sicurezza stradale, in particolare nei riguardi di ciclisti e pedoni. Agli amministratori e ai cittadini diciamo che non è difficile pensare a come dovrebbe essere organizzata una città "vivibile". È sufficiente chiedersi quali cambiamenti dovremmo introdurre affinché un proprio figlio o nipote possa raggiungere da solo la propria scuola o gli amici con cui giocare in uno spazio pubblico come facevamo un tempo non lontano.

Se, per un supposto criterio di modernità abbiamo scelto di mettere a proprio agio le automobili anziché le persone, viste le conseguenze disastrose dal punto di vista sociale, ambientale, economico e sanitario, oggi dobbiamo rivedere questa impostazione rimettendo al centro del progetto urbano la relazionalità, il camminare, lo stare insieme agli altri nella familiarità e la bellezza del proprio luogo.

Se vogliamo consentire agli anziani, ai nostri figli e nipoti di vivere all'aperto in sicurezza, consapevoli del fatto che il grado di pericolosità del traffico urbano è distribuito in modo molto diseguale tra le generazioni, e colpisce soprattutto gli anziani e i bambini, dobbiamo fare una cosa soltanto: ridurre il numero e la velocità delle automobili nello spazio urbano. Non è un destino ineludibile, dipende da noi.

Luca Mastropasqua
presidente FIAB, Trieste Ulisse

La mia infanzia - parliamo degli anni '50 - e quella dei miei coetanei, è stata uno spasso. Eravamo tutti più o meno poveri ma liberi, tutti magri ma non rachitici. Tutti disponevamo di spazi sicuri vicino a casa e potevamo arrivarci da soli. Passavamo la maggior parte del tempo fuori di casa, muovendoci in totale autonomia e organizzando da soli i nostri giochi. Era normale, oggi sappiamo che era un grande privilegio. Perché poi sono arrivate le automobili.

Il loro ingombro e la velocità hanno reso invivibile il contesto urbano prima così accogliente. Così, nelle città di oggi i ragazzi passano all'aperto un ottavo del tempo dei loro nonni (ISTAT 2014). La strada è stata bandita dalla loro libertà. Devono starsene rinchiusi in conseguenza dello spazio e della sicurezza sottratti loro dalle macchine. Quasi non conoscono il gioco libero. Lo spazio pubblico è la nostra palestra di democrazia, l'occasione per creare e mantenere nel tempo un forte sentimento di appartenenza, mentre le strade sono la spina dorsale delle città. L'imperativo è "non lasciare che le macchine governino la tua città".

Dobbiamo cambiare il modo di fruire della nostra città. Cambiare l'uso e riqualificare lo spazio urbano. Ridurre il traffico. Moderare la velocità. La strada, il cardine della socialità cittadina, è di tutti.

Jacopo Rothenaisler
referente FIAB Muggia Ulisse



*“La strada è di tutti, a partire dal più fragile”
Fondazione Michele Scarponi*



Sommario

INTRODUZIONE.....	2
Capitolo 1 - Il quadro normativo generale	5
Capitolo 2 - Decreto 2950 Linee guida regione FVG Biciplan.....	5
Capitolo 3 - Analisi sulle pianificazioni vigenti e stato di fatto	11
1 Ciclovie d'interesse transnazionale e nazionale	11
2 Ciclovie d'interesse regionale	12
3 Tracciati UTI riguardanti il territorio muggesano.....	13
4 Tracciati ciclabili e zone 30 previste nel P.R.G.C dal Comune di Muggia.....	14
5 Considerazioni sullo stato di fatto e pianificazioni esistenti	16
Capitolo 4 - Le proposte di FIAB Muggia Ulisse.	17
Tracciati Comunali di nuova realizzazione riguardanti il territorio muggesano.....	17
1 Riqualficazione tratto Parenzana su sede storica ferrovia.....	17
Tracciati Comunali proposti che prevedono il riutilizzo o la variante di tracciati stradali riguardanti il territorio muggesano	19
1 Pista ciclabile asse portante Aquilinia - Muggia	19
2 Realizzazione delle corsie ciclabili su via Flavia per attraversamento Aquilinia	20
3 Realizzazione delle corsie ciclabili su ex S.P. 14 da intersezione con SS 15 Via Flavia e Via Flavia di Stamare.....	21
4 Realizzazione di pista ciclabile bidirezionale in sede esistente su ex S.P. 14 da intersezione Via Flavia di Stamare a Via delle Saline.....	22
5 Realizzazione delle corsie ciclabili su ex S.P. 14 da intersezione con via delle Saline al centro di Muggia	24
6 Realizzazione delle corsie ciclabili tra via Manzoni – Riva Nazario Sauro – inizio Viale Venezia	27
7 Realizzazione delle corsie ciclabili Muggia - Porto San Rocco	30
8 Realizzazione corsie ciclabili e istituzione del senso unico sulla strada costiera da Porto San Rocco – Valico Lazzaretto San Bartolomeo	31
9 Realizzazione corsie ciclabili su ex SP 15 di Farnei (ora SR TS 15).....	34
10 Realizzazione corsie ciclabili e Strada delle Saline – Via Caduti del Lavoro	35
11 Realizzazione corsie ciclabili su ex SS 15 via Flavia da Aquilinia al confine di stato di Rabuiese	36
12 Realizzazione corsie ciclabili ex SP 14 da intersezione con ex SS 15.....	37
13 Realizzazione ring della mobilità sostenibile plessi scolastici e impianti sportivi.....	39
14 Realizzazione delle corsie ciclabili sulle ex strade provinciali dei “Monti di Muggia”	45
Planimetria d’insieme corsie ciclabili e piste ciclabili zona centro-ovest.....	52
Planimetria d’insieme corsie ciclabili e piste ciclabili zona centro-ovest.....	53
Planimetria d’insieme corsie ciclabili e piste ciclabili distinte per nome.....	54
Riepilogo corsie ciclabili e piste ciclabili distinte per nome e lunghezza.....	55



Capitolo 1 - Il quadro normativo generale

La redazione del Biciplan si inserisce in un complesso di norme sulla mobilità urbana emanate negli ultimi 2 anni estremamente innovative. In particolare sono 3 leggi, L. 2/2018, L.R. 8/2018, L.77/2020, ad aver avviato un grande cambiamento.

Nell'Art.1. della L. 2/2018 si legge “La presente legge persegue l'**obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana**, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo...”

Nell'art 1 comma 1 della L.R. 8/2018 “**La Regione Friuli Venezia Giulia, al fine di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio**, nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile e di una Rete per la mobilità lenta (REMOL), **promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana**”.

Ancor più dettagliatamente con gli Obiettivi di cui all'Art. 2 comma 1.” **La Regione persegue l'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto** sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia **trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni**, mediante interventi e azioni volte a favorire spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio.”

Infine, i provvedimenti introdotti nel Codice della Strada (“Decreto Rilancio” 120, D.L. n. 34/2020 e il “Decreto Semplificazioni”118, D.L. 76/2020) dove trovano posto le **corsie ciclabili**, quali “parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi” **le corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, le case avanzate, l'uso ciclabile di corsie preferenziali, le Zone Scolastiche e la Strada urbana ciclabile, E-bis**, insieme all'obbligo per unità locali con più di 100 dipendenti di adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un **piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale** nominando, a tal fine, un mobility manager”.

Capitolo 2 - Decreto 2950 Linee guida regione FVG Biciplan

In sede di proposte sul Biciplan Muggia riteniamo opportuno riportare integralmente parti delle linee guida regionali a supporto dello sviluppo della nostra osservazione. Illuminante il capitolo 3.1 SEPARAZIONE O PREFERENZIAZIONE IN AMBITO URBANO? che così si conclude: “*La preferenziazione è, per questo, il modo principale che la città ha per favorire la diffusione della bicicletta quale modo di trasporto alternativo all'auto, esattamente come fa con il trasporto*



pubblico. Da qui la **netta preferenza che**, nel quadro di queste politiche, **occorre dare all'uso di corsie in carreggiata**, peraltro aiutati in questa scelta dal costo relativamente basso di tali interventi e dalla ben più agevole realizzabilità. Corsie che non serve estendere all'intera città ma che è però indispensabile ritrovare nei punti strategici dove maggiori sono i conflitti e lungo tutti i corridoi 'forti' che, non a caso, sono sempre anche gli assi maggiormente congestionati".

Nel capitolo 4 Progettare il biciplan, a pag 94, si legge "In primo luogo, dobbiamo chiarire un equivoco ancora molto diffuso: **infrastruttura ciclistica non significa realizzare un grande piano generale di ampie piste ciclabili separate dal traffico**. Questo approccio nasce spesso da buone intenzioni, ma è davvero uno sforzo fuorviante tenere i ciclisti lontano dal traffico per la propria sicurezza senza ridurre i volumi di traffico e la velocità. È ormai risaputo che le piste ciclabili separate aumentano notevolmente il rischio agli incroci. Inoltre, le piste ciclabili potrebbero non essere lo strumento di cui i ciclisti hanno bisogno o che vogliono di più: le piste restringono la loro libertà, specialmente se sono obbligatorie" (da Presto4 Cycling PolicyGuide).La filosofia di fondo che si intende adottare è dunque quella di **riportare la bicicletta**, in particolare quando destinata ad un uso 'utilitario' e veloce, **sulla strada**, mantenendo ove necessario l'uso promiscuo degli spazi pedonali per le eventuali esigenze di maggior protezione delle categorie più deboli e lente di ciclisti: gli anziani, i bambini ecc..

I capitoli 3, 4.1 , 4.2.8.e 6.3

Il capitolo 3 PROGETTARE IL BICIPLAN: NON SOLO PISTE CICLABILI. La strategia proposta combina la realizzazione di percorsi ciclabili di vario tipo con l'**implementazione di un programma generale di moderazione del traffico veicolare** La ciclabilità può essere uno dei modi di trasporto principali nei contesti urbani, dove ad oggi il 50% degli spostamenti avvengono su distanze inferiori ai 5 km e sono effettuati in automobile. L'obiettivo ultimo della strategia ciclabile deve inoltre essere quello di **spostare il maggior numero possibile degli spostamenti dai mezzi motorizzati individuali alla bicicletta**. È evidente che realizzare piste ciclabili lungo assi che non sono appetibili per gli spostamenti sistematici della popolazione non farà la differenza in tal senso, e comporterà invece uno spreco di risorse.....Affinché una certa massa critica abbracci questo cambiamento, è però necessario **pensare alla città come un luogo di integrazione e convivenza** di tutti i suoi abitanti, ed intervenire su di essa per renderla più sicura e amica della bicicletta. Prima di tutto è **fondamentale prendere atto che la ciclabilità non può diventare un mezzo di trasporto se la si relega alle sole**



piste ciclabili. La pista ciclabile che costeggia il fiume o che porta dal parco al fiume è destinata ad essere utilizzata per scopi ricreativi ma non per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. È fondamentale quindi realizzare una rete portante di percorsi ciclabili che garantiscano accesso ai principali attrattori e generatori di traffico della città o del territorio, ma la ciclabilità deve essere possibile e sicura anche al di fuori di questa rete. **La moderazione del traffico veicolare è fondamentale** per garantire agli altri utenti della strada, inclusi anziani e bambini, un livello di sicurezza adeguato. Forti decisioni politiche e strategie di sensibilizzazione, promozione e messa in sicurezza dello spazio pubblico possono invece portare benefici notevoli e diffusi, con un molto più limitato impiego di risorse materiali. Si torna quindi a rimarcare l'importanza di una "visione strategica" come prerequisito fondamentale al cambiamento e come richiesto dalla nuova legge 2/2018. Per trasformare una città o un territorio autocentrico in una città o un territorio ciclabile, ovvero dove si può andare in bici ovunque e dove buona parte degli spostamenti quotidiani avvengono in bici, è **fondamentale agire parallelamente su due fronti: la realizzazione di percorsi formali dedicati alle biciclette lungo gli assi urbani più significativi e la moderazione del traffico nei quartieri e nei contesti locali.**

Il cap. 4.1 CRITERI PROGETTUALI DI RIFERIMENTO evidenzia come sia "sempre opportuno sottolineare come il progetto di un **Biciplan** non possa limitarsi alla costruzione della sola "infrastruttura ciclabile", ma **debba** contestualmente **comprendere una serie di interventi atti a controllare e/o ridurre le velocità degli autoveicoli, a dare continuità ai percorsi, a proteggere gli attraversamenti trasversali e a evidenziare l'ingresso alle zone residenziali**, come previsto dalla legge 2/2018... Sono quindi da considerare dei criteri generali di intervento, che possono essere così riassunti:

- *downgrade della classificazione di una strada quando in contrasto con la "Vision Zero" (strade con elevata incidentalità);*
- *eliminare gli spazi stradali inutili e non utilizzati (corsie veicolari di larghezza eccessiva, fasce laterali non utilizzate, etc.);*
- *rendere le capacità stradali omogenee (eliminazione della doppia corsia quando inutile ai fini della capacità stradale);*
- *mettere in sicurezza gli incroci più pericolosi, principali punti di conflitto tra automobilisti e ciclisti;*



- *porre particolare attenzione agli incroci, eliminando costantemente gli stalli di sosta che riducono la visibilità;*
- *ridurre per quanto possibile l'effetto barriera della strada riducendo le velocità di attraversamento e proteggendo gli attraversamenti pedonali e ciclabili per aumentare la permeabilità dell'infrastruttura;*
- *utilizzare sempre caditoie per ciclisti, di formato 100x10cm, e prevedere una progressiva sostituzione di quelle esistenti.*

Il cap. 4.2.8 CICLABILI BIDIREZIONALI che ricorda come, contrariamente a una pratica applicativa molto diffusa in Italia, in ambito urbano non è consentita, salvo motivate eccezioni, la realizzazione di piste ciclabili bidirezionali (DPR 557/99 art.6 c.49).

Il cap. 6.3 IL PROGETTO DELLA RETE PORTANTE: LE CICLOVIE definisce le caratteristiche delle ciclovie (rete portante) che sono la proposta sulla quale stiamo esprimendo il nostro parere. Nel capitolo si legge che “gli itinerari della rete portante (le ciclovie) devono essere caratterizzati da standard geometrici e funzionali relativamente elevati, in modo da **consentire una buona velocità commerciale (15-18 km/h) ai ciclisti** che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (> 3 km). È inoltre fondamentale rendere il più possibile **uniformi tipologie** e modalità realizzative degli itinerari. Un **itinerario omogeneo** per tutto il tracciato sarà infatti più **riconoscibile, attrattivo** e di immediato utilizzo. Questo significa, in concreto, ridurre il numero delle tipologie realizzative rispetto a quelle oggi adottate. Da ultimo, gli interventi devono anche rispettare una ragionevole economicità nei costi di realizzazione e di manutenzione

Un accenno al cap. **5 IL BICIPLAN DEI CENTRI URBANI MEDIO-PICCOLI**

Nel cap. 5.1 PREMESSA, si dice che **la circolazione ciclabile dovrebbe poter avvenire su tutti i tratti stradali potenzialmente interessati** (ivi compresi quelli di mero interesse turistico e/o sportivo), l'identificazione delle relazioni di natura 'utilitaria', cioè per l'accesso ai servizi e ai luoghi di studio/lavoro,

Nel cap. 5.3.1 ASPETTI GENERALI si sottolinea come “la ciclabilità, quando si trova a condividere gli spazi con i veicoli motorizzati, richiede per poter godere di un livello di sicurezza minimamente adeguato **una condizione essenziale: quella della moderazione generalizzata dei comportamenti**, e questo indipendentemente dalle soluzioni adottate per realizzare una rete ciclabile. Moderazione



che deve ovviamente riguardare le strade direttamente interessate dalla rete ciclabile progettata, ma che deve anche estendersi a tutte le altre strade che comunque dovranno venir utilizzate per accedere alla rete stessa.

Da ultimo, **in ambito urbano è sempre consigliabile utilizzare un approccio progettuale basato sulla condivisione dello spazio stradale e sulla preferenziazione rispetto a quello basato sulla separazione fisica e della specializzazione delle sedi**: questo perché tutti i punti nei quali due sistemi separati si intersecano -che in ambito urbano sono prevalenti- divengono luoghi di elevato conflitto e rischio potenziale. I piccoli nuclei sono spesso organizzati attorno a un unico asse principale chiamato a servire la mobilità -pedonale, ciclabile, motorizzata- sia interna che di attraversamento. Tale asse è infatti sempre il principale o l'unico spazio pubblico dove si può svolgere la vita sociale della comunità, ed è a questa funzione che ogni intervento deve in primo luogo guardare. Si tratta di ripensare la distribuzione dello spazio quando troppo sacrificato all'allargamento della carreggiata stradale; di restituire la permeabilità trasversale quando compromessa dalla corrente ininterrotta di traffico e dalla ampiezza dello spazio da attraversare; di garantire la sicurezza dei residenti, minacciata da velocità incompatibili con le distanze di visibilità per l'arresto; di ridurre il rumore prodotto dalle velocità eccessive e a concentrazione di inquinanti gassosi generata dagli accodamenti. In sintesi: progettare la ciclabilità in questi contesti significa sempre ripensare l'intera superficie compresa tra i fronti edificati come uno spazio unitario e multifunzionale nel quale le funzioni di traffico non possono più essere considerate né uniche né prevalenti. Il tema non può essere affrontato senza ricorrere all'intera attrezzatura teorica applicativa della moderazione del traffico.

Infine, nell'art.229 della L.77/2020 trovano posto le corsie ciclabili, che sono così definite:

*«La corsia ciclabile è parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi». In altre parole, le **corsie ciclabili si potranno realizzare a prescindere dalla larghezza della strada.***

Riassumendo: Lo scopo delle leggi nazionale e regionale è incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto, con interventi e azioni volte a favorire spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva. In quest'ottica il Biciplan definisce il collegamento tra le parti della città lungo le



principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, dando la netta preferenza all'uso di corsie in carreggiata, poiché infrastruttura ciclistica non significa realizzare un grande piano generale di ampie piste ciclabili separate dal traffico. La filosofia di fondo è dunque quella di riportare la bicicletta, in particolare quando destinata ad un uso 'utilitario' e veloce, sulla strada, mediante una serie di interventi atti a controllare e/o ridurre le velocità degli autoveicoli, a dare continuità ai percorsi, a proteggere gli attraversamenti trasversali e a evidenziare l'ingresso alle zone residenziali. Gli itinerari della rete portante (le ciclovie) devono consentire una buona velocità commerciale (15-18 km/ora) ai ciclisti che effettuano spostamenti di medio-lungo raggio (> 3 km), con tipologie uniformi il più possibile, itinerari omogenei e quindi più riconoscibili, attrattivi, di immediato utilizzo, con poche tipologie realizzative, caratterizzate da una ragionevole economicità nei costi di realizzazione e di manutenzione

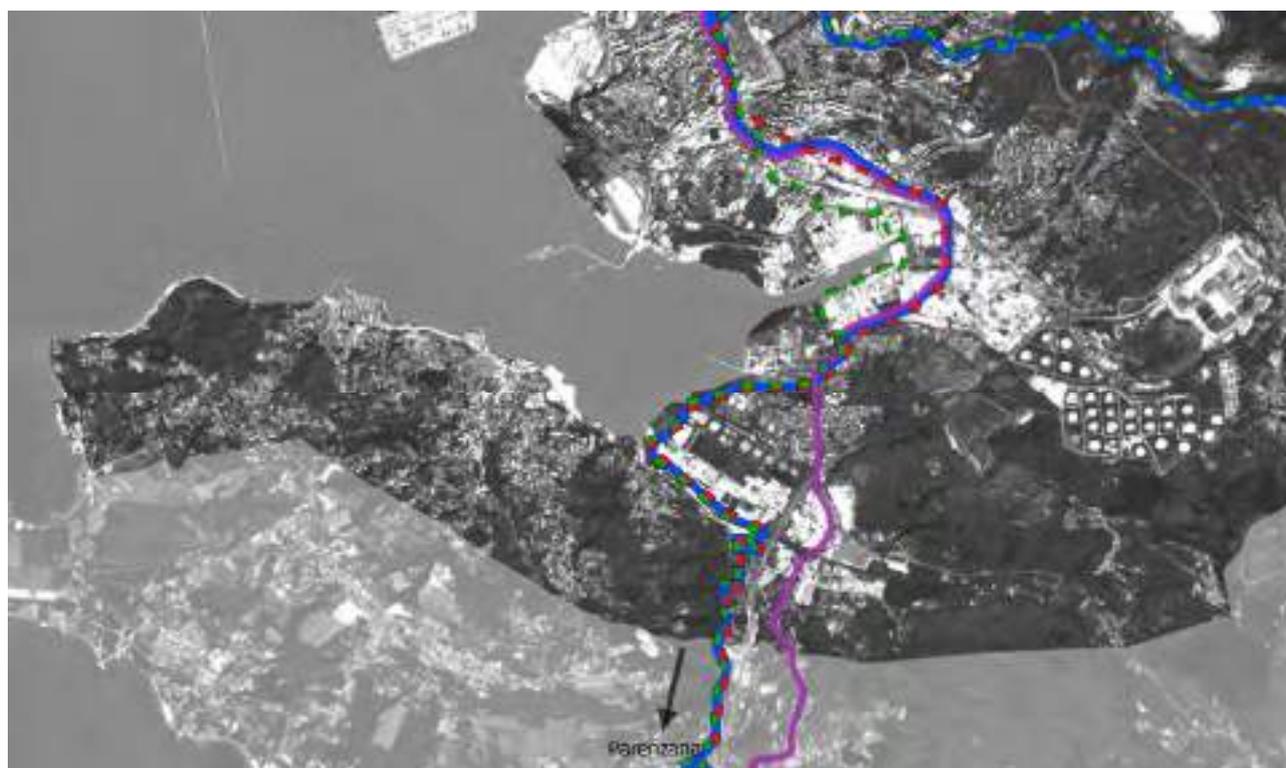
L'esistente: La rete ciclabile esistente nel territorio del Comune di Muggia è una rete discontinua e disomogenea, realizzata alla presenza di un quadro normativo del tutto diverso, con risorse quasi sempre insufficienti e tali da comprometterne le caratteristiche e la sicurezza. La bicicletta finora quasi mai è stata vista come un veicolo, e quindi spesso la soluzione è stata quella dei percorsi ciclopedonali promiscui [che sono da destinarsi ai ciclisti 'lenti', e comunque dovrebbero avere di ampiezza non inferiore a 3 metri e di uso non obbligatorio (art.4.2.5 Linee guida pag.95) spesso disattesa].

Giova qui ricordare che le linee guida regionali nello stesso art.4.2.5 chiariscono le condizioni per la realizzazione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili, spesso disattese nella pratica corrente. L'articolo 4 comma 5 del D.M. 30/11/1999 n°557 stabilisce che *"i percorsi promiscui pedonali e ciclabili sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili o gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete degli itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile **abbia larghezza adeguatamente incrementata** rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7 (maggiore quindi di 2,50m) e **traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale, quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità.**"*

Capitolo 3 - Analisi sulle pianificazioni vigenti e stato di fatto

1 Ciclovie d'interesse transnazionale e nazionale

Il territorio del Comune di Muggia è attraversato da due ciclovie d'interesse transnazionale e di una nazionale. Rispettivamente questi percorsi sono l'Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo, l'Eurovelo 9 – Dal Baltico all'Adriatico e la nazionale BI6 – Ciclovìa Adriatica.



LEGENDA

	EV8 - Strada del Mediterraneo		BI6 - Ciclovìa Adriatica
	EV9 - Dal Baltico all'Adriatico		BI12 - Pedemontana Alpina
	AdriaBike - Via Verde Smeraldo		BI20 - Ciclovìa Aida

Planimetria e legenda Ciclovie d'interesse transnazionale e nazionale

2 Ciclovie d'interesse regionale

Il territorio del Comune di Muggia è attraversato da una ciclovie d'interesse regionale con alcune varianti per il collegamento con il centro di Muggia e la zona di Noghère. Rispettivamente questi percorsi sono la FVG 2 e la FVG 2A.



LEGENDA

- ReCIR FVG 2 - Sede della Ciclovie
-  Sede Promiscua su Strada
-  Sede Propria
-  Sede su Zona Pedonale

Planimetria e legenda Ciclovie d'interesse regionale

3 Tracciati UTI riguardanti il territorio muggesano

Il Biciplan dell'Unione Territoriale Intercomunale Giuliana prevede per il territorio di Muggia due Reti Ciclabili Portante di – 1° Livello, la Trieste – Muggia – San Bartolomeo e la Parenzana.

Risulta pianificata anche una rete Ciclabile Distributrice di 2° livello composta dai seguenti itinerari:

- collegamento a “Y” sul colle di Chiampore con direttici verso la strada costiera, Zindis, Muggia Vecchia;
- un ring scolastico su viale XXV Aprile – Via Forti – Via D’annunzio, con prosecuzione collinare verso Cerei;
- la EX S.P. 15 di Farnei con la variante e riqualificazione del tragitto della ferrovia Parenzana;
- il sistema di ciclabili di Vignano – Laghetti delle Noghere;
- Sistema ciclabili delle Noghere – Via Flavia di Stramare – Monte San Giovanni.

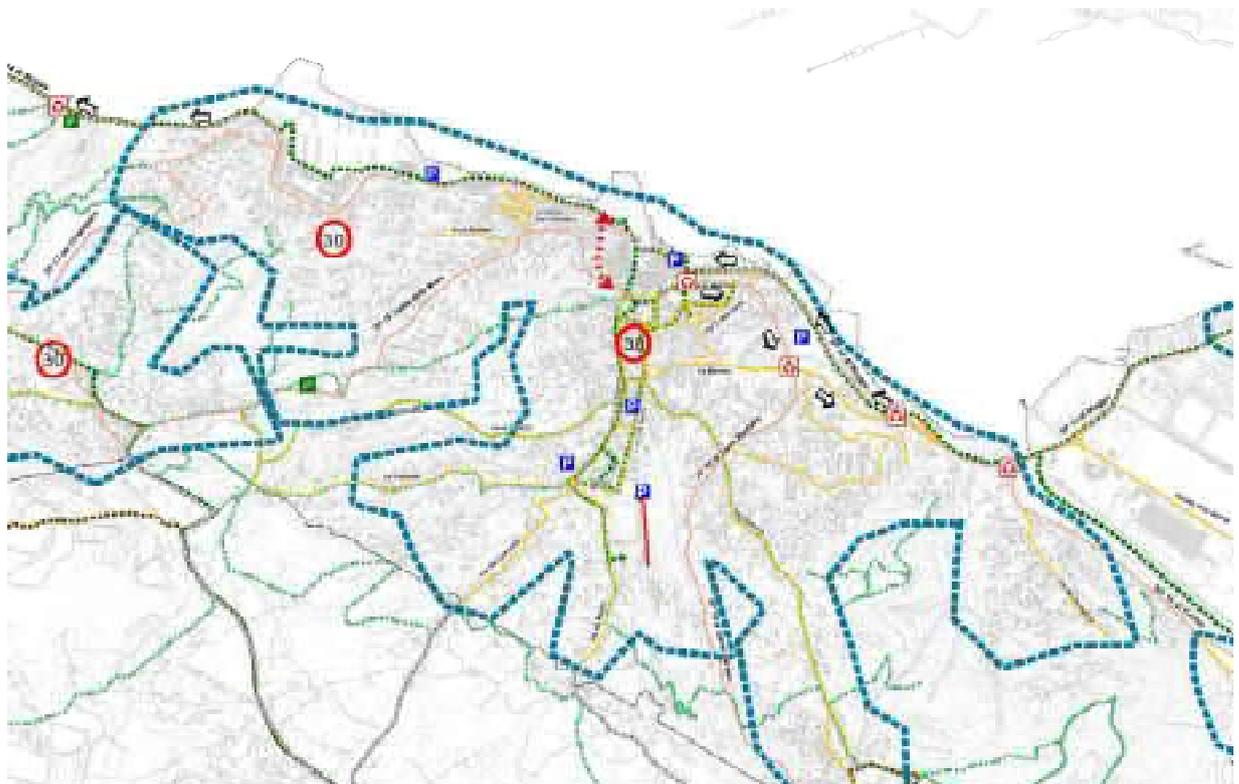


Planimetria e legenda RECIU – Rete Ciclabile dell'Unione Territoriale Tav. 09

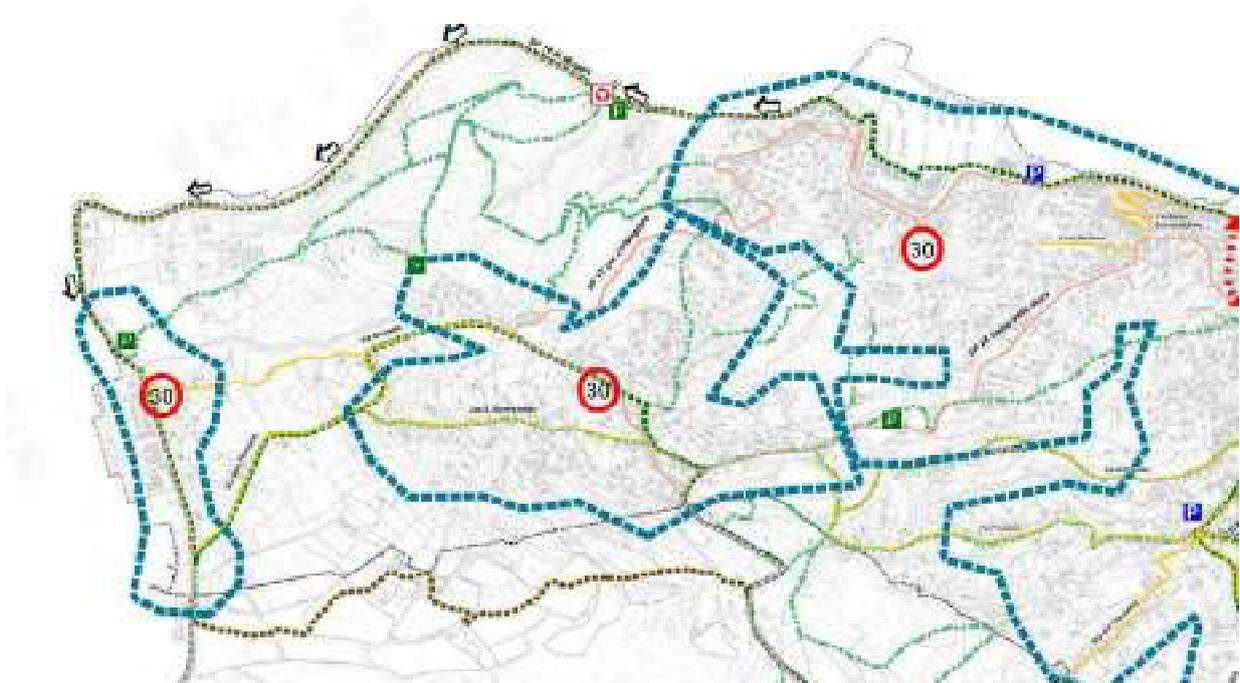
4 Tracciati ciclabili e zone 30 previste nel P.R.G.C dal Comune di Muggia



Variante n.31 al P.R.G.C. (Tav P6 Viabilità)



Variante n.31 al P.R.G.C. (Tav P6 Viabilità) Stralcio centro consolidato



Variante n.31 al P.R.G.C. (Tav P6 Viabilità) Strada costiera – Lazzeretto – Chiampore



Variante n.31 al P.R.G.C. (Tav P6 Viabilità) Ex SP 14 – Noghère - Aquilinia



5 Considerazioni sullo stato di fatto e pianificazioni esistenti

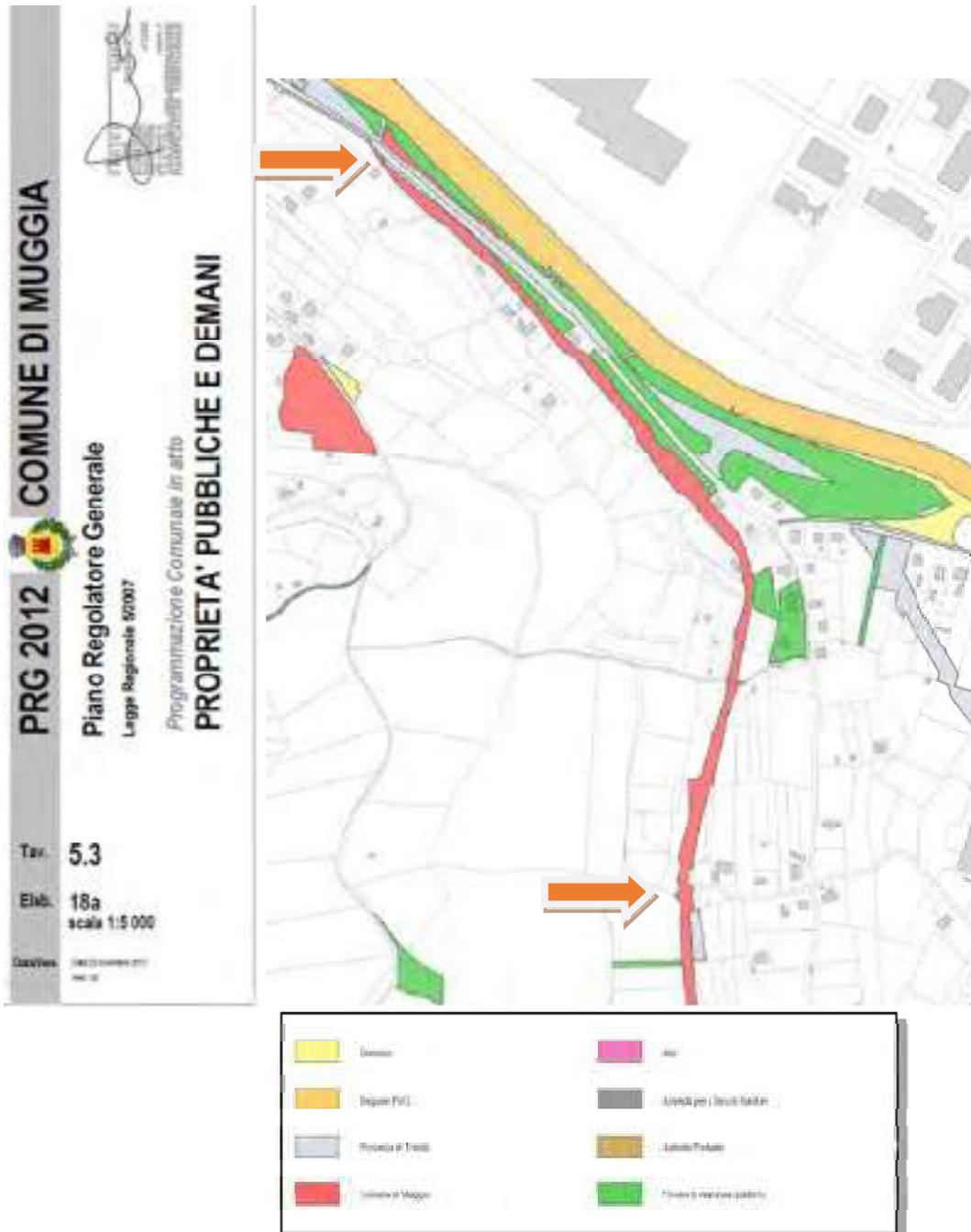
A seguito si riportano alcune considerazioni sulla rete ciclabile esistente e sulle pianificazioni esistenti.

- a. La rete ciclabile esistente nel territorio del Comune di Muggia è, nella quasi totalità dei pochissimi Km realizzati, non conforme all'impianto normativo e inadeguata a costituire la rete portante (categoria A), le cui caratteristiche sono descritte ai capitoli 4.2 (standard geometrici e funzionali) e 5 (il Biciplan dei Comuni medio piccoli) delle linee guida regionali;
- b. Nessuna rete ciclabile otterrà l'effetto dell'uso della bicicletta senza sicurezza stradale. La strada è di tutti a partire dal più fragile. Nella Variante n.31 al P.R.G.C. (Tav. P6 Viabilità) vigente sono delineate ampie Zone 30 o Zone residenziali nei centri abitati consolidati, ma sono anche indicate tutta una serie di piste ciclopedonali, istituzioni di sensi unici, nuove rotonde, ecc.. La tavola pur non avendo carattere prescrittivo già fornisce un valido strumento pianificatorio che comunque può essere variato ed ampliato. Ad esempio può essere estesa la Zona 30 nel tratto costiero da Porto San Rocco a Punta Sottile a seguito del declassamento della strada (ex S.P. 14/ S.R. TS 14) e trasferimento delle competenze dalla Regione FVG al Comune di Muggia. Possono essere altresì variate le previsioni di sensi unici, che ci permettono di riutilizzare metà della carreggiata per realizzare piste ciclabili in carreggiata.
- c. La Rete portante fatta dal Biciplan UTI (Tav 11) fornisce un buon approccio alla pianificazione delle piste ciclabili: la maggior parte dei tracciati sono condivisibili, ma devono essere completati con altri tracciati; alcuni di quelli individuati non possono che appartenere alla sola rete di distribuzione e accesso locale (categoria B);

Capitolo 4 - Le proposte di FIAB Muggia Ulisse.

Tracciati Comunali di nuova realizzazione riguardanti il territorio muggesano

1 Riqualificazione tratto Parenzana su sede storica ferroviaria



Estratto proprietà demaniali – Tracciato proposto compreso tra le frecce



Estratto aerofotogrammetria Lunghezza tracciato 895,00 m

Riqualificazione tratto Porenzana su sede storica ferroviaria

Questo recupero è estremamente importante dal punto di vista storico, naturalistico e della bellezza del tracciato, ma anche della pendenza che rende agevole il superamento dei dislivelli:

- riguarda la sede storica della vecchia sede ferroviaria;
- risolve il problema dell'infelice assetto attuale di attraversamento della S.P. di Farnei;
- il traffico ciclistico sarà convogliato verso Muggia, con notevoli benefici economici considerata la ingente presenza turistica, senza dover attraversare l'Ospo come avviene attualmente.
- Il progetto potrebbe essere una variante al percorso ciclabile dell'asse portante Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo, più sicuro e dalla elevata memoria storica della Porenzana e di conseguenza potrebbe attirare finanziamenti europei.

Tracciati Comunali proposti che prevedono il riutilizzo o la variante di tracciati stradali riguardanti il territorio muggesano

1 Pista ciclabile asse portante Aquilinia - Muggia



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 3.772,00 m

Adeguamento viabilità esistente mediante la realizzazione di corsie ciclabili (bike lane) e la realizzazione di piste ciclopeditoni bidirezionali in sede stradale.

Questo tracciato è un asse portante della ciclabilità in quanto su un ampio tratto dello stesso sono previsti la realizzazione dei percorsi Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo e Eurovelo 9 – Dal Baltico all’Adriatico, la nazionale IB6 e la regionale FVG2.

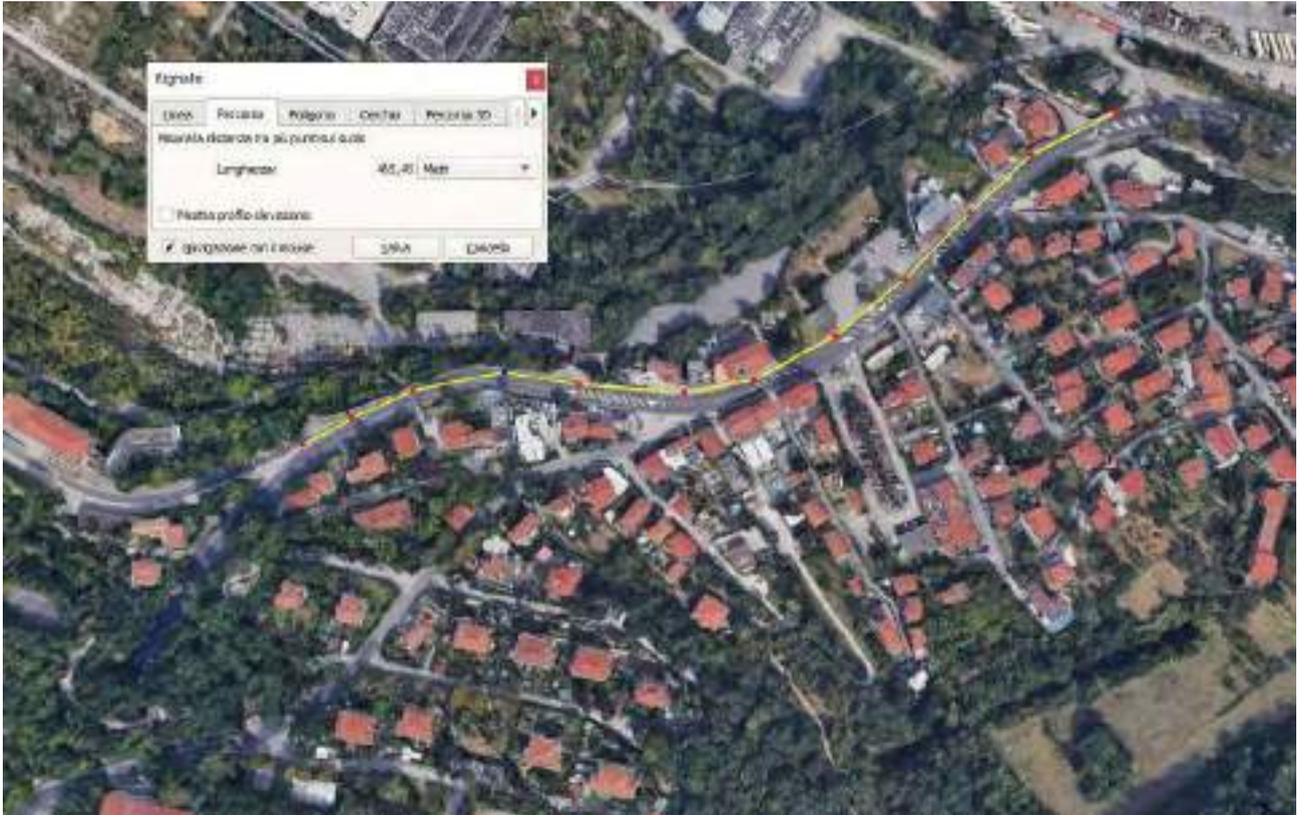
La viabilità in questione attraversa strade dove già su ampi tratti sono state realizzate zone 30 (attraversamento Aquilinia) o sono in previsione come da P.R.G.C.. La strada ex S.P. 14 nel tratto compreso tra l’intersezione con la Via Flavia di Stramare fino all’intersezione con Via delle Saline è da più di un decennio a senso unico.

La proposta è quella di realizzare un sistema misto di corsie ciclabili e pista bidirezionale sul tratto di strada a senso unico.

Lunghezza del percorso 3.772,00 m.

Nel dettaglio a seguito si riportano le proposte di FIAB Muggia Ulisse, che sono proposte di immediata realizzazione, ma non escludono chiaramente la possibilità di realizzare interventi strutturali di ampio respiro sfruttando progetti comunitari, ma anche partenariati pubblico-privato quali ad esempio la realizzazione del terminal Ro-Ro dell’area ex Teseco che potrebbero comportare una riorganizzazione totale della viabilità di accesso alla zona portuale e industriale, con la separazione fisica della mobilità lenta da quella impattante.

2 Realizzazione delle corsie ciclabili su via Flavia per attraversamento Aquilinia



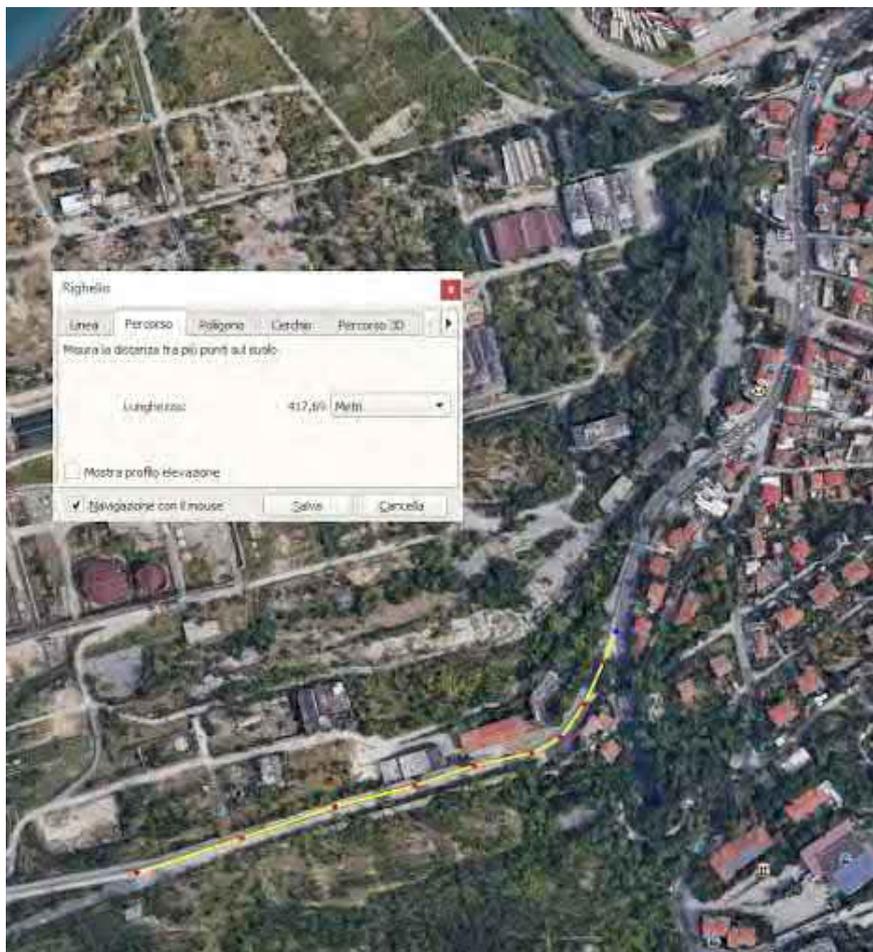
Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 466,00 m

La strada, ha le caratteristiche geometriche di una strada extraurbana/urbana con piste di svolta e confluenza dalle numerose intersezioni, parcheggi e attività commerciali presenti in detto tratto stradale. Sulla stessa la ex provincia di Trieste ha istituito una Zona 30.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di estendere l’utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata. Si ritiene inoltre opportuno l’introduzione di ulteriori accorgimenti di moderazione della velocità per far diventare la Zona 30 un intervento strutturato.

Questo è un intervento minimale di immediata realizzazione e di basso costo, ma non si può escludere la pianificazione di una variante ciclabile in sede propria per l’attraversato di Aquilinia da realizzare all’interno delle aree ex Teseco, proprio per dare dignità ai percorsi Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo e Eurovelo 9 – Dal Baltico all’Adriatico che in questo tratto coincidono con la viabilità esistente.

3 Realizzazione delle corsie ciclabili su ex S.P. 14 da intersezione con SS 15 Via Flavia e Via Flavia di Stamare



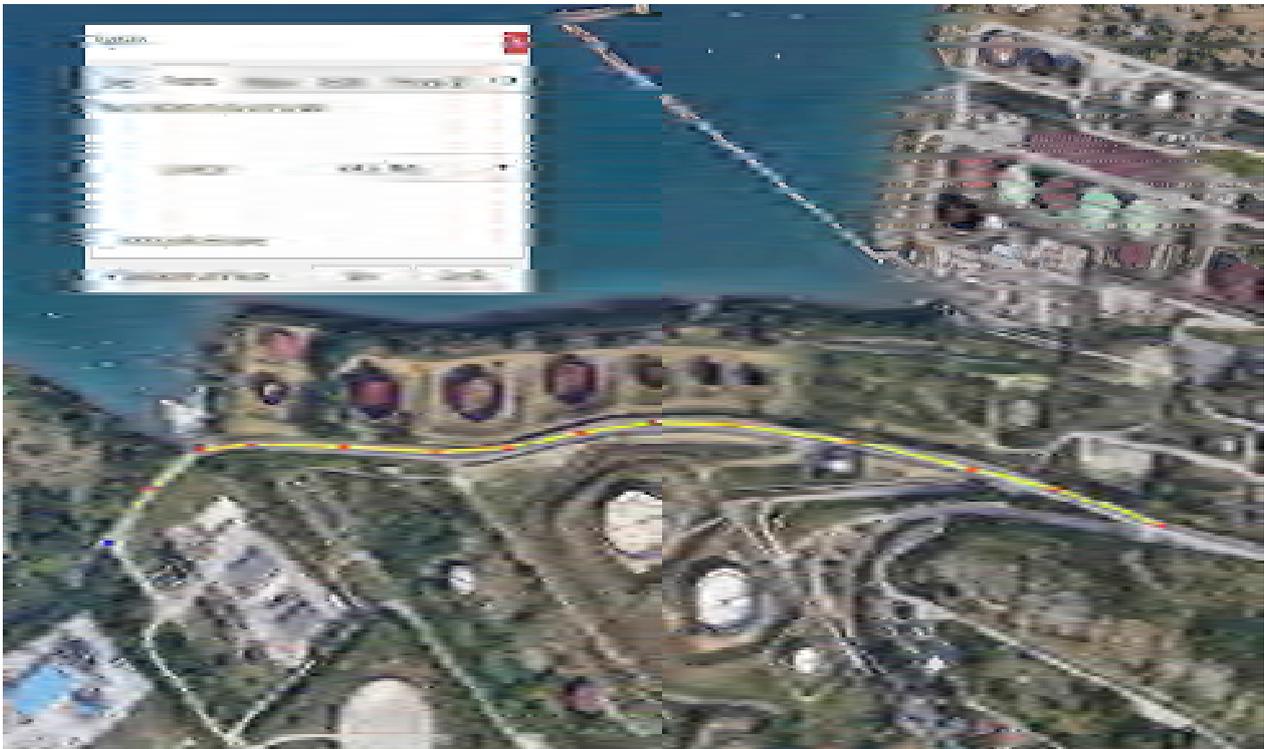
Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 418,00 m

La strada, potrebbe avere le caratteristiche geometriche di una strada extraurbana tipo e C2. Attualmente è utilizzata per tutti gli autoveicoli in direzione Aquilinia Muggia, mentre è strada riservata al trasporto pubblico locale nel senso opposto.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di estendere l’utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

Questo è un intervento minimale di immediata realizzazione e di basso costo, ma non si può escludere la pianificazione di una variante ciclabile in sede propria parallelo alla viabilità esistente da realizzare all’interno delle aree ex Teseco, proprio per dare dignità ai percorsi Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo e ciclovia Regionale FVG 2, che in questo tratto coincidono con la viabilità esistente.

4 Realizzazione di pista ciclabile bidirezionale in sede esistente su ex S.P. 14 da intersezione Via Flavia di Stamare a Via delle Saline



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 904,00 m

La strada, da più di un decennio è a senso unico in direzione Aquilinia - Muggia. La strada non ha le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (C1 e C2) per ripristinare il doppio senso di marcia e di fatto è declassata. Ha però dimensioni adeguate per ricavare una pista ciclabile in sede delle dimensioni 2,50 m, più una corsia di 3,50 metri e relative banchine pavimentate di 1,25 m.

La soluzione proposta è quella di realizzare una pista ciclabile bidirezionale in sede imponendo il limite di 50 km/ora che consentirebbe di non separare fisicamente la pista ciclabile dalla corsia stradale (basta la doppia riga continua e riga gialla ciclabile riservata). In subordine per maggiore sicurezza delle categorie deboli è possibile delimitare la ciclabile con delineatori di margine flessibili o cordoli continui in gomma, soprattutto per il tratto in curva, oppure arrivare ad una delimitazione fisica con cordolo in calcestruzzo o barriere stradali.

Il percorso ciclabile coincide con l'asse portante Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo e ciclovia Regionale FVG 2 e di conseguenza potrebbe attirare finanziamenti europei, nazionali e regionali, per realizzare un percorso più piacevole e strutturato.



Stato attuale – ex S.P. 14 – Eurovelo 8 - Percorso ciclabile FVG2



Fotomontaggio pista ciclabile – esempio separazione con viabilità ordinaria

5 Realizzazione delle corsie ciclabili su ex S.P. 14 da intersezione con via delle Saline al centro di Muggia



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 1.750,00 m

La strada, non ha le caratteristiche geometriche di una strada extraurbana tipo C2. La strada attraversa il vecchio ponte sul Rio Ospo la nuova intersezione a rotatoria con la ex SP 15 di Farnei e arriva al centro di Muggia dove in via Battisti è prevista la realizzazione di una zona 30 del progetto Prodest finanziato dalla Regione FVG. Su detto tragitto è prevista anche la progettazione di un breve tratto di pista ciclabile bidirezionale dalla nuova rotatoria alla caserma dei Vigili del Fuoco. Detti progetti devono dar luogo a un percorso continuo, omogeneo, attrattivo, riconoscibile e sicuro, come previsto dal Decreto 2950 Linee guida biciplan. La criticità maggiore è l'attraversamento del ponte sul Rio Ospo e l'ingresso a Muggia. Queste criticità si possono risolvere nell'immediato mediante la realizzazione delle corsie ciclabili recentemente introdotte nel codice della strada oppure mediante l'istituzione del senso unico da Via delle Saline alla rotatoria della foce del Rio Ospo in modo da recuperare metà carreggiata per realizzare una pista bidirezionale in sede stradale, che chiuderebbe l'asse portante dell' Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo e la ciclovia Regionale FVG 2. Questo si dovrebbe accompagnare da una riorganizzazione delle percorrenze del Trasporto pubblico locale.

La soluzione proposta nell'immediato, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di estendere l'utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

Nota: la percorribilità in sicurezza e in sede stradale del tratto compreso tra il Piazzale Alto Adriatico – Via Battisti e via Manzoni dal centro abitato può avvenire con ulteriori accorgimenti:

- Realizzazione di una Zona 30 strutturata (discontinuità nelle pavimentazioni, segnaletica aggiuntiva, arredi urbani, ecc.). Esiste già un limite di 30 Km/ora, ma non viene rispettato per la mancata percezione da parte degli automobilisti di un accesso in una zona nelle quale le categorie hanno la precedenza;
- Introduzione il divieto di sosta sul lato di via Battisti attualmente occupato da 21 stalli in modo da aumentare la visibilità di pedoni e biciclette;
- Collegamento del Piazzale Alto Adriatico con il centro di Muggia in modo sicuro e visibile (vedi foto esempio ingresso Isola d'Istria pag. 25). Avere un collegamento protetto con il centro città e verso altre destinazioni consentirebbe di dare dignità ad un importante hub di interscambio della mobilità lenta/a motore/bus navetta, con collegamenti verso la Parenzana e verso la costiera muggesana.



Realizzazione corsie ciclabili bidirezionali



Esempio di malasosta su Via Battisti – Facendo le corsie ciclabili si potrebbero evitare queste situazioni e gli attraversamenti pedonali risulterebbero più visibili



Esempio di ingresso centro città Isola d'Istria con Zona 30 – La strada è bidirezionale sia per le bici che per le auto ma la gerarchia d'utilizzo della strada è invertita a favore delle categorie deboli- si evidenzia l'intelligente omissione delle linea continua o tratteggiata di mezzeraia.

Una ulteriore soluzione di ingresso a Muggia in sicurezza potrebbe essere quella di introdurre un senso unico dal cavalcavia della ex S.P. 14 vicino al Molo Balota fino a tutta via Battisti. Questo consentirebbe di ricavare su metà carreggiata una pista ciclopedonale bidirezionale.



Esempio di strada a senso unico con ciclabile bidirezionale in sede stradale tra Giusterna e bivio Monte San Marco a Capodistria – Esempio di come potrebbe diventare il collegamento tra il Piazzale Alto Adriatico e il centro di Muggia

6 Realizzazione delle corsie ciclabili tra via Manzoni – Riva Nazario Sauro – inizio Viale Venezia



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 400,00 m

La soluzione proposta nell'immediato, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di realizzare le corsie ciclabili in carreggiata su tutte le strade urbane è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, dove la larghezza della strada lo permette, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

Lo stesso Decreto introduce il senso unico "eccetto bici", cosa attualmente vietata a Muggia per quanto riguarda l'attraversamento del Mandracchio. Inoltre con ordinanza sindacale è stato stagionalmente e a fasce orarie imposta la conduzione a mano delle biciclette nel centro storico, senza trovare una soluzione alternativa all'attraversamento della galleria stradale, cosa che obbliga i bambini e gli anziani a smontare dalla bicicletta o avventurarsi in una galleria stretta, in curva e scarsamente illuminata.

Quindi si propone nel tratto di attraversamento del Mandracchio di istituire un senso unico promiscuo con una corsia ciclabile nel senso opposto (vedi foto Reggio Emilia).



Proposta attraversamento Madracchio – Esempio senso unico eccetto bici (Reggio Emilia)



Limitazioni stagionali accesso bici al centro storico



Unica alternativa attuale dell'attraversamento in bicicletta del centro storico mediante utilizzo galleria –
Condizione di estremo pericolo

La proposta è quella di realizzare nell'immediato 2 corsie monodirezionali da Via Manzoni a inizio lungomare Venezia delle seguenti lunghezze:

- direzione Valico San Bartolomeo: 1 corsia monodirezionale da inizio lungomare Venezia a Via Manzoni lunghezza 500,00 metri;
- direzione Trieste 1 corsia monodirezionale senso unico, mediante la riorganizzazione dei parcheggi a pettine con parcheggi linea per evitare conflitti con il traffico ciclabile.

In subordine su tutta questa area può essere realizzata una Zona 30 strutturata (discontinuità nelle pavimentazioni, segnaletica aggiuntiva, arredi urbani, ecc.). Esiste già un limite di 30 Km/ora, ma non viene rispettato per la mancata percezione da parte degli automobilisti di un accesso in una zona particolarmente sensibile nella quale le categorie deboli hanno la precedenza.

Si ricorda inoltre che sul molo esterno del porto di Muggia, è presente l'attracco del Delfino Verde che ha un servizio integrato di trasporto biciclette. Obbligare chi sbarca ad utilizzare la galleria o condurre la bici a mano per più di 400 metri appare improponibile.

Il biciplan non può essere condizionato della soluzione del raddoppio della galleria, prevista nel P.R.G.C. per l'attraversamento del centro storico con delle piste ciclabili dedicate in galleria, avendo archi temporali d'intervento totalmente diversi e necessitando di risorse finanziarie di quasi 10 milioni di Euro.

7 Realizzazione delle corsie ciclabili Muggia - Porto San Rocco



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 1.425,00 m

La soluzione proposta nell'immediato, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di realizzare le corsie ciclabili in carreggiata su tutte le strade urbane è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata. La maggiore sicurezza al percorso lato mare può essere garantita dall'inversione della spina di pesce degli stalli di sosta delle autovetture, con l'immissione in parcheggio in retromarcia (vedi foto).



Tracciato inizio Lungomare Venezia a bivio per Zindis/Chiampore.

La lunghezza del tracciato è di 1.425,00 metri.

In subordine su tutta questa area può essere realizzata una Zona 30 strutturata (discontinuità nelle pavimentazioni, segnaletica aggiuntiva, arredi urbani, ecc.). Attualmente sull'arteria è presente un limite di 50 Km/ora, ma non viene rispettato per la mancata percezione da parte degli automobilisti di un accesso in una zona particolarmente sensibile nella quale le categorie deboli hanno la precedenza.

8 Realizzazione corsie ciclabili o istituzione del senso unico sulla strada costiera da Porto San Rocco – Valico Lazzaretto San Bartolomeo



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 4.235,00 m

Con Decreto del Presidente della Regione n. 077/Pres. del 22 marzo 2018 la strada costiera è stata declassata da strada regionale ex SP 14, dall'incrocio con la ex S.P. 17 di Chiampore (Km 5+135) al confine di stato (km 9+370) a strada comunale.

La soluzione proposta nell'immediato, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di realizzare le corsie ciclabili in carreggiata su tutte le strade urbane è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

La lunghezza del tracciato è di 4.235,00 metri.

La soluzione prioritaria proposta è comunque l'istituzione del senso unico come già pianificato nel P.R.G.C., anche in senso inverso, classificando la strada nel tipo F-bis "Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada" (Art. 2. - Definizione e classificazione delle strade Codice della strada decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni). Di conseguenza su metà carreggiata si potrebbe

ricavare una pista ciclabile bidirezionale in sede ed anche di una corsia per i pedoni dove la strada ne è sprovvista. Sull'altra metà si istituirebbe il senso unico per veicoli con il limite di 30 km/ora che consentirebbe di non separare fisicamente il traffico veicolare da quello ciclistico con barriere stradali, ma solamente con due righe continue di segnaletica orizzontale.

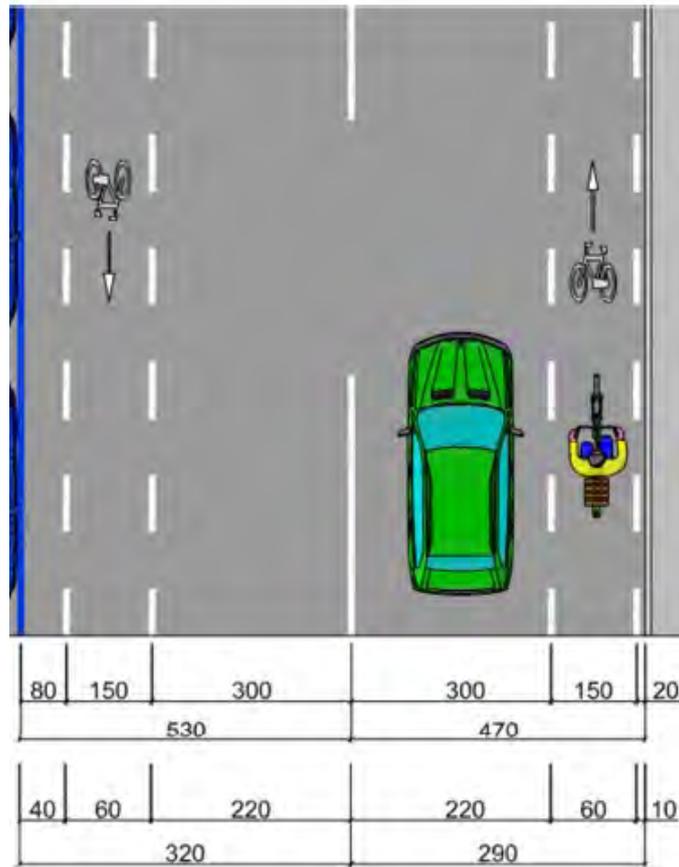
Questa soluzione permette di ottenere nell'immediato notevoli benefici in termini di ambientali, di moderazione della velocità e rispetto delle categorie deboli, di sviluppo delle attività balneari, ricreative e sportive, ma anche di recuperare i brevi percorsi ciclopedonali promiscui realizzati nei progetti di riqualificazione della costiera e di Acquario destinando questi ultimi alla sola viabilità pedonale e balneazione.



Stato di fatto costiera



Sperimentazione Costa in festa – A destra pista ciclopedonale promiscua realizzata nei lavori di riqualificazione del primo lotto del tratto Porto San Rocco – Punta Olmi



Soluzione di immediata realizzazione corsie ciclabili



Soluzione auspicata di sistemazione della Muggia - Lazzaretto. Qui siamo nel tratto tra Capodistria e Isola: pedoni sul marciapiede; biciclette in sede stradale lato mare; veicoli in sede stradale a senso unico, lato monte.

9 Realizzazione corsie ciclabili su ex SP 15 di Farnei (ora SR TS 15)



La strada è di competenza di Friuli Venezia Giulia Strade. Recentemente è stata adeguata a strada di tipo C2 - *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade* (approvate dal D.M. del 5/11/2001) ai sensi del Codice della Strada prevedono per la C2 corsie di marcia pari a 3,50 metri e banchina pavimentata delimitata da striscia bianca continua larga 1,25 metri e di fatto in base agli accordi Osimo con il Collegamento stradale Lacotisce - Rabuiese costituisce l'asse portante della viabilità d'ingresso a Muggia.

La strada, seppure abbia le caratteristiche geometriche della C2 ha in prevalenza il limite di 50 km/ora, solo un breve tratto in rettilineo ha il limite di 70 km/ora e sul un tratto finale verso l'area dei centri commerciali ha il limite di 30 km/ora. Sul tragitto sono presenti diverse intersezioni con accessi a case di civile abitazione, attività ludiche diportistiche e centri commerciali.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di estendere l'utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di trasformare la riga continua di delimitazione della banchina in riga tratteggiata, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

10 Realizzazione corsie ciclabili e Strada delle Saline – Via Caduti del Lavoro



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 1.770,00 m

L'arteria stradale è infrastruttura a servizio delle attività industriali e artigianali di Noghere ed è di competenza di COSELAG (Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'area Giuliana).

La strada è molto ampia probabilmente di tipo C1 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (approvate dal D.M. del 5/11/2001) ai sensi del Codice della Strada prevedono per la C1 corsie di marcia pari a 3,75 metri e banchina pavimentata delimitata da striscia bianca continua larga 1,50 metri.

La strada è un'arteria molto importante per la previsione dei percorsi casa-lavoro previsti nelle leggi statali e regionali. La strada nonostante abbia limiti dai 50÷70 km/ora vista l'ampiezza delle corsie di marcia porta gli automobilisti a superare i limiti di velocità imposti e risulta pericolosa per le numerose intersezioni stradali a raso e l'impianto di illuminazione pubblica vetusto.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di estendere l'utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di trasformare la riga continua di delimitazione della banchina in riga tratteggiata della larghezza di 1,5 metri, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

La realizzazione di dette corsie ciclabili oltre a favorire l'utilizzo della bicicletta sui percorsi casa-lavoro, avrebbe un effetto immediato di moderazione della velocità.

11 Realizzazione corsie ciclabili su ex SS 15 via Flavia da Aquilinia al confine di stato di Rabuiese



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 3.145,00 m

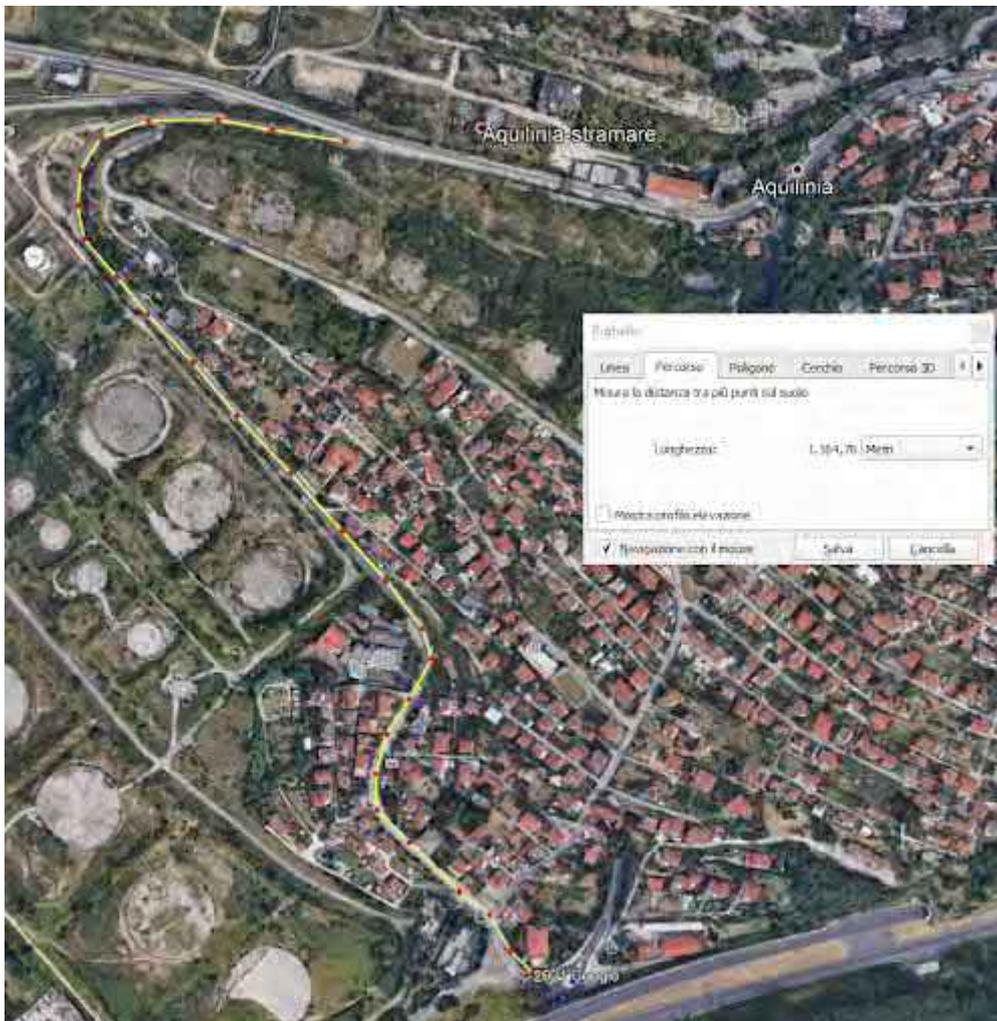
La strada, per lunghi tratti non ha le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (C1 e C2) ha il limite di 50 km/ora. Sul tragitto sono presenti diverse intersezioni con accessi a case di civile abitazione, attività artigianali e industriali, esercizi e centri commerciali.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL

76/2020) che consente di estendere l'utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata. Da migliorare la sicurezza per l'attraversamento nella galleria di Montedoro delimitando le corsie ciclabili con delineatori di margine sormontabili o catadiottri tipo "occhi di gatto".

Questo è un intervento minimale di immediata realizzazione e di basso costo, ma non si può escludere la riqualificazione totale della strada, proprio per dare dignità al percorso Eurovelo 9 – Dal Baltico all'Adriatico, che in questo tratto coincide con la viabilità esistente e che potrebbe attirare finanziamenti europei e statali.

12 Realizzazione corsie ciclabili ex SP 14 da intersezione con ex SS 15



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 1.164,00 m

La strada, per lunghi tratti non ha le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (C1 e C2) ha il limite di 50 km/ora. Sul tragitto sono presenti diverse intersezioni con accessi a case di civile abitazione e di fatto attraversa il centro abitato.



La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di estendere l’utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata.

Questo è un intervento minimale di immediata realizzazione e di basso costo, ma non si può escludere la riqualificazione totale della strada, proprio per dare dignità al percorso proprio per dare dignità ai percorsi Eurovelo 8 – Strada del Mediterraneo e ciclovia Regionale FVG 2, che in questo tratto coincidono con la viabilità esistente e che potrebbe attirare finanziamenti europei e regionali.

13 Realizzazione ring della mobilità sostenibile plessi scolastici e impianti sportivi



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 1.670,00 m

Questo percorso pur essendo limitato come sviluppo abbraccia una zona della città densamente abitata con condomini pluripiano, 7 plessi scolastici, il teatro, la biblioteca comunale e la cittadella dello sport.

Il percorso si sviluppa tra via Signolo, parte di Via San Giovanni, Viale XXV Aprile, via Forti e via d'Annunzio, via Roma. Attualmente la corsia di marcia degli autoveicoli in Viale XXV Aprile ha dimensioni in alcuni punti anche inferiori ai 2,75 m, quando si dovrebbe garantire una corsia di 3,50 m per facilitare l'accessibilità al trasporto pubblico locale e ai mezzi d'emergenza dei Vigili del Fuoco.

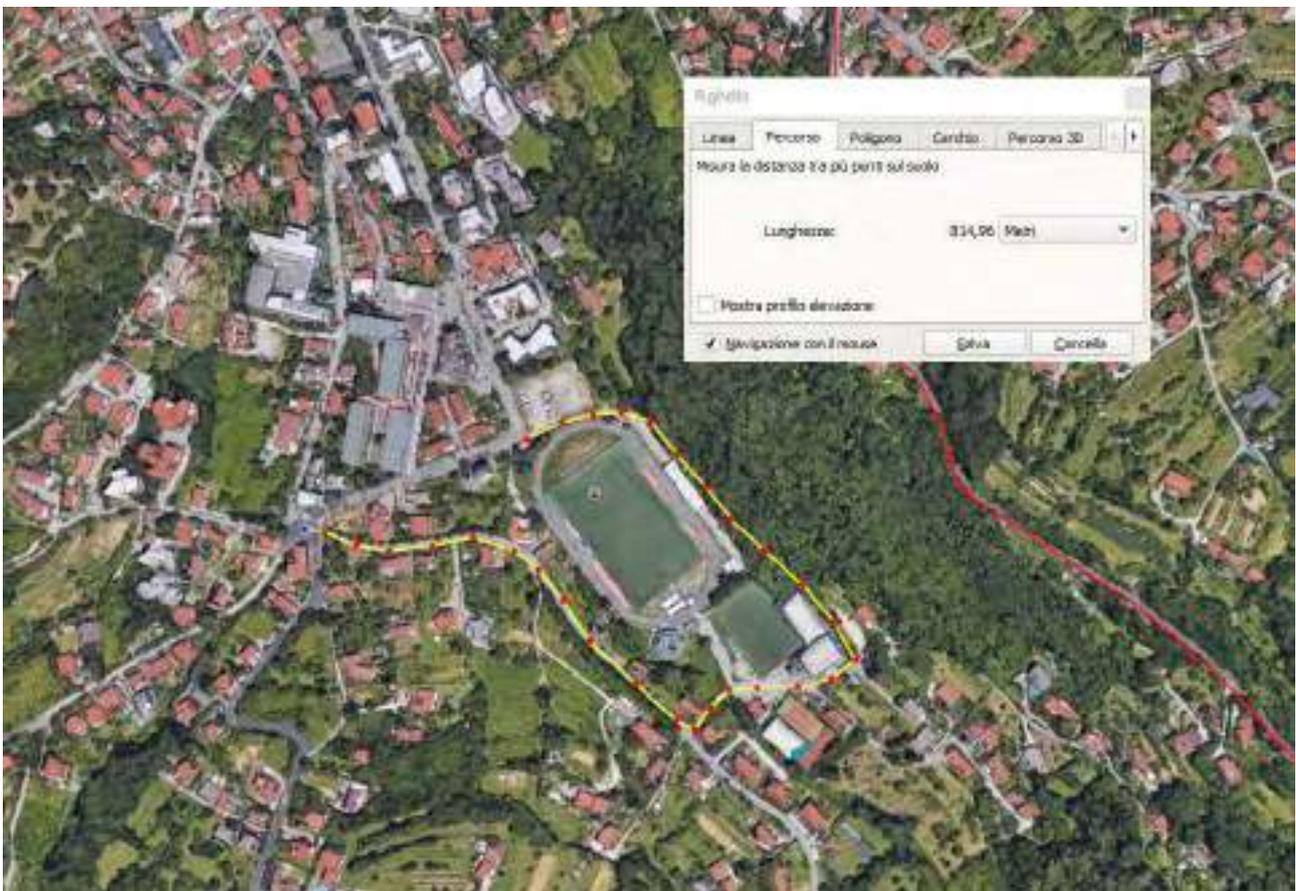
La soluzione proposta nell'immediato, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di realizzare le corsie ciclabili in carreggiata su tutte le strade urbane è di realizzare una corsia ciclabile delimitata da linea tratteggiata sul ring in senso orario, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata. Questo comporterebbe l'inversione di gerarchia d'utilizzo della strada a favore delle categorie deboli. La linea tratteggiata è valicabile ma si inverte l'utilizzo a favore delle categorie deboli.

L'altra soluzione più strutturata e sicura, ma sempre dal basso costo, sarebbe quella di vietare la sosta in destra sul viale XXV Aprile e via Forti, il che consisterebbe di realizzare una pista ciclabile riservata della larghezza non inferiore a 1,5 m. Via D'annunzio invece ha già una corsia della larghezza di 3,50 m, con tre passaggi pedonali rialzati davanti le principali scuole è qui la viabilità

potrebbe essere di tipo promiscuo con l'istituzione di una Zona 30 o l'istituzione di una "Zona Scolastica" come recentemente introdotte nel codice della strada dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020 - Art. 3 – comma 1 n. 58-bis) - Zona scolastica - zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine sarà il Comune ad individuare se istituire la nuova tipologia di struttura stradale con apposita ordinanza).

Il tutto poi si potrebbe completare sulle vie comprese all'interno del ring con l'istituzione delle zone residenziali previste dal codice della strada, come già fatto su via San Giovanni interessata dalla realizzazione di un percorso casa-scuola.

L'intervento si conclude con la chiusura ad anello del quadrilatero con la realizzazione di una zona 30 strutturata su via Roma – Via Mazzini.



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 815,00 m

Questo percorso è una variante al ring dei plessi scolastici ed è già pianificato nella tavola P6 Viabilità della Variante n.31 al P.R.G.C. e serve la cittadella dello sport. Parte dall'intersezione tra viale XXV Aprile e Via Forti, passa su strade esistenti, ha un nuovo percorso dietro le tribune dello stadio e si collega alla parte alta di Località Piasò dove sono presenti gli spogliatoi di tutti gli impianti sportivi (bocciofila, Tennis e calcio), per chiudersi su via dei Mulini alla rotatoria del Pilon.



La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di realizzare le corsie ciclabili in carreggiata su tutte le strade urbane è di realizzare una corsia ciclabile delimitata da linea tratteggiata sulla viabilità esistente e di realizzare un nuova pista ciclabile anche bidirezionale dietro le tribune che colleghi il parcheggio di Viale XXV Aprile agli spogliatoi di Località Piasò.



Tratto di Viale XXV Aprile – In prossimità della scuola materna e teatro Verdi



Tratto di Viale XXV Aprile – Persona con disabilità costretta a viaggiare in carreggiata a causa dell'inadeguatezza dei marciapiedi e gli autoveicoli parcheggiati su entrambi i lati



Tratto di D'Annunzio – Passaggi pedonali rialzati davanti alle scuole



Via San Giovanni – Percorso Casa Scuola da Stazione Bus – Teatro – Biblioteca – Zona residenziale larghezza corsia autoveicoli 3,50 m percorso pedonale 1,5 m



Corsia ciclabile in fase di realizzazione - Padova (limite valicabile)



Pista ciclabile riservata monodirezionale - Milano



Zona Residenziale collegamenti interi tra assi principali – Palmanova

14 Realizzazione delle corsie ciclabili sulle ex strade provinciali dei “Monti di Muggia”



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 1.429,00 m

La strada parte dall'intersezione con la ex SP 14 a San Bartolomeo e arriva all'intersezione con la ex S.P. 17 a San Floriano. Per lunghi tratti non ha le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (C1 e C2), non sono evidenti limiti di velocità. Sul tragitto sono presenti diverse intersezioni a strade vicinali e accessi a case di civile abitazione. In alcuni tratti il tragitto rientra nella pianificazione delle zone 30 e nella pianificazione di una ciclabile su tutto il suo sviluppo, prevista nella tavola P6 Viabilità della Variante n.31 al P.R.G.C..

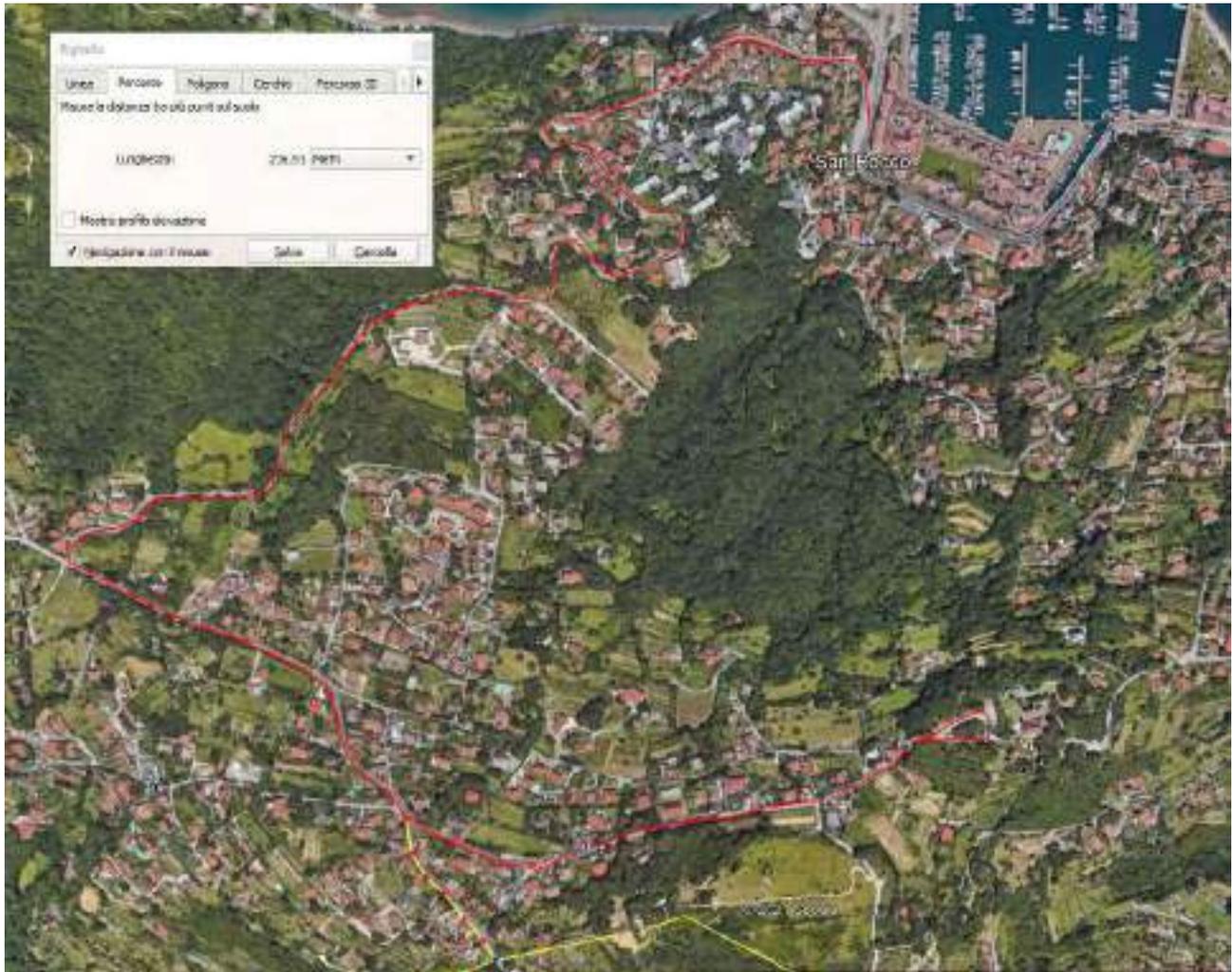
La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di estendere l'utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata e la realizzazione di una zona 30 su tutto il tracciato.



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 3.383,00 m

La strada è classificata ex S.P. 17 e poi ex S.P. 15, parte dall'intersezione con la ex SP 14 a Porto San Rocco e arriva alla Basilica di Santa Maria Assunta di Muggia Vecchia - Chiampore. Per lunghi tratti non ha le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (C1 e C2), non sono evidenti limiti di velocità. Sul tragitto sono presenti diverse intersezioni a strade vicinali e accessi a case di civile abitazione. Per tutto lo sviluppo l'itinerario rientra nella pianificazione delle zone 30 e nella pianificazione del Biciplan dell'U.T.I come tracciato Ciclabile Distributrice di 2° livello.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal "Decreto Semplificazioni" (DL 76/2020) che consente di estendere l'utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata e la realizzazione di una zona 30 su tutto il tracciato.



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 216,00 m

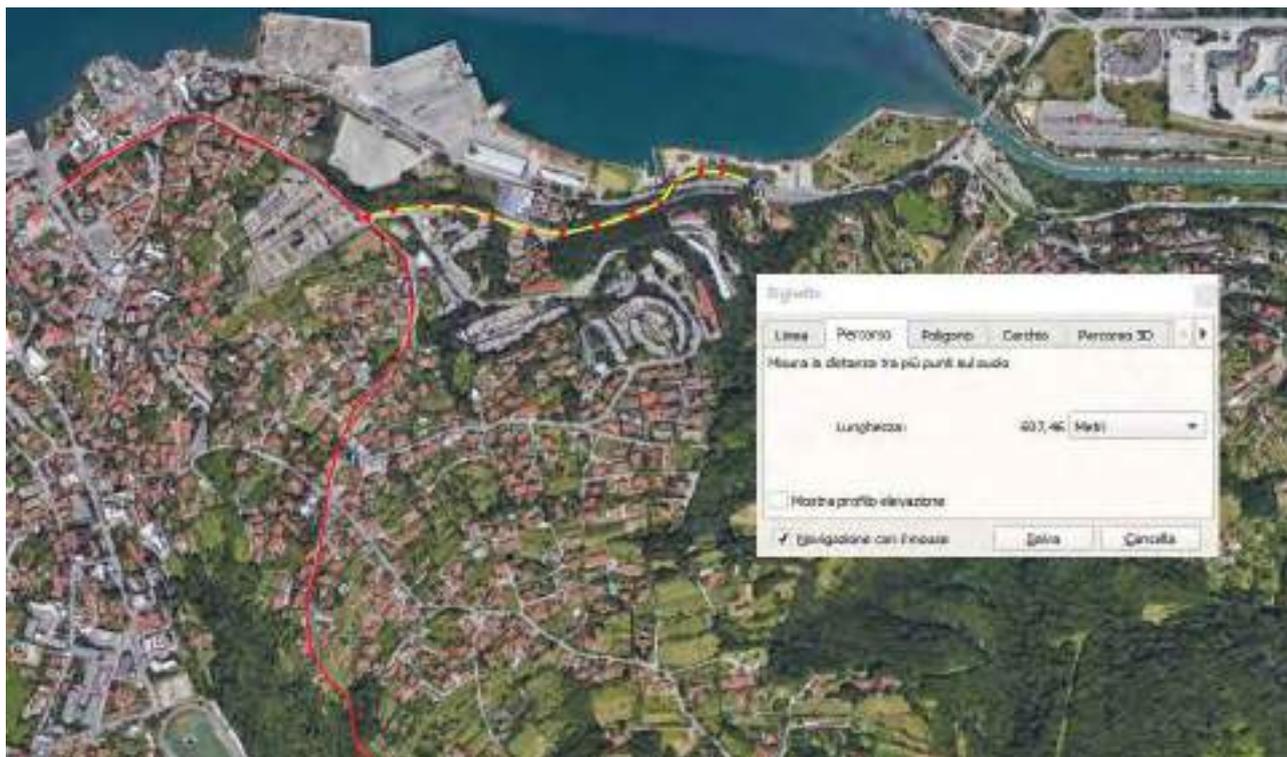
Questa è una piccola variante per collegare la ex S.P. 15 di Chiampore all'ex valico di seconda categoria di Chiampore e quindi con la rete ciclabile dei Monti di Muggia che si sviluppano in Slovenia.



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 2.884,00 m

La strada è classificata ex S.P. 16 di Santa Barbara, parte da via Frausin nel centro di Muggia e dopo aver attraversato il popoloso rione di Fonderia arriva al Castelliere di Elleri. Per lunghi tratti non ha le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane (C1 e C2), non sono evidenti limiti di velocità. Sul tragitto sono presenti diverse intersezioni con altre strade comunali e accessi a case di civile abitazione. Per quasi tutto lo sviluppo rientra nella pianificazione delle zone 30.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di estendere l’utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata e la realizzazione di una zona 30 su tutto il tracciato.



Estratto aerofotogrammetria – Lunghezza tracciato 607,00 m

Questa è una piccola variante, al precedente percorso, per collegare ex S.P. 16 di Santa Barbara alla ex S.P. 14 fino al cavalcavia del molo Balota.

La soluzione proposta, grazie alle recenti modifiche introdotte dal “Decreto Semplificazioni” (DL 76/2020) che consente di estendere l’utilizzo delle corsie ciclabili anche alle strade extraurbane, è di realizzare due righe tratteggiate nei due sensi di marcia, al fine di favorire la mobilità ciclistica, potenziando la segnaletica verticale di avviso agli automobilisti circa la presenza di ciclisti in carreggiata e la realizzazione di una zona 30 su tutto il tracciato.

Tutte le corsie ciclabili proposte per il collegamento dei “Monti di Muggia” risultano funzionali ai collegamenti della mobilità lenta transfrontaliera per i quali la Slovenia grazie a fondi europei ha già completato due lotti di pista ciclabile bidirezionale da Premanzano a Crevatini e da Crevatini e Santa Brigida.

La pianificazione di corsie ciclabili su dette strade potrebbe favorire il reperimento di risorse europee per la realizzazione anche nel territorio muggesano di piste ciclabili strutturate.

L’incremento della mobilità sostenibile su dette direttrici favorirebbe inoltre il turismo slow per la visita a una patrimonio archeologico, artistico e storico di eccellenza e dall’alta valenza naturalistica, rilanciando anche le numerose attività agrituristiche e di ristorazione della zona.



Primo lotto Sloveno – Pista ciclabile e Zona 30 - Progetto Tradomo da Premanzano a Crevatini



Progetto Tradomo



Secondo lotto Sloveno – Pista ciclabile e nuova rotatoria – Progetto Inter Bike II da Santa Brigida a Crevatini



Progetto Inter Bike II – Percorso Adriabike da Kranjska Gora a Ravenna

Planimetria d'insieme corsie ciclabili e piste ciclabili zona centro-est



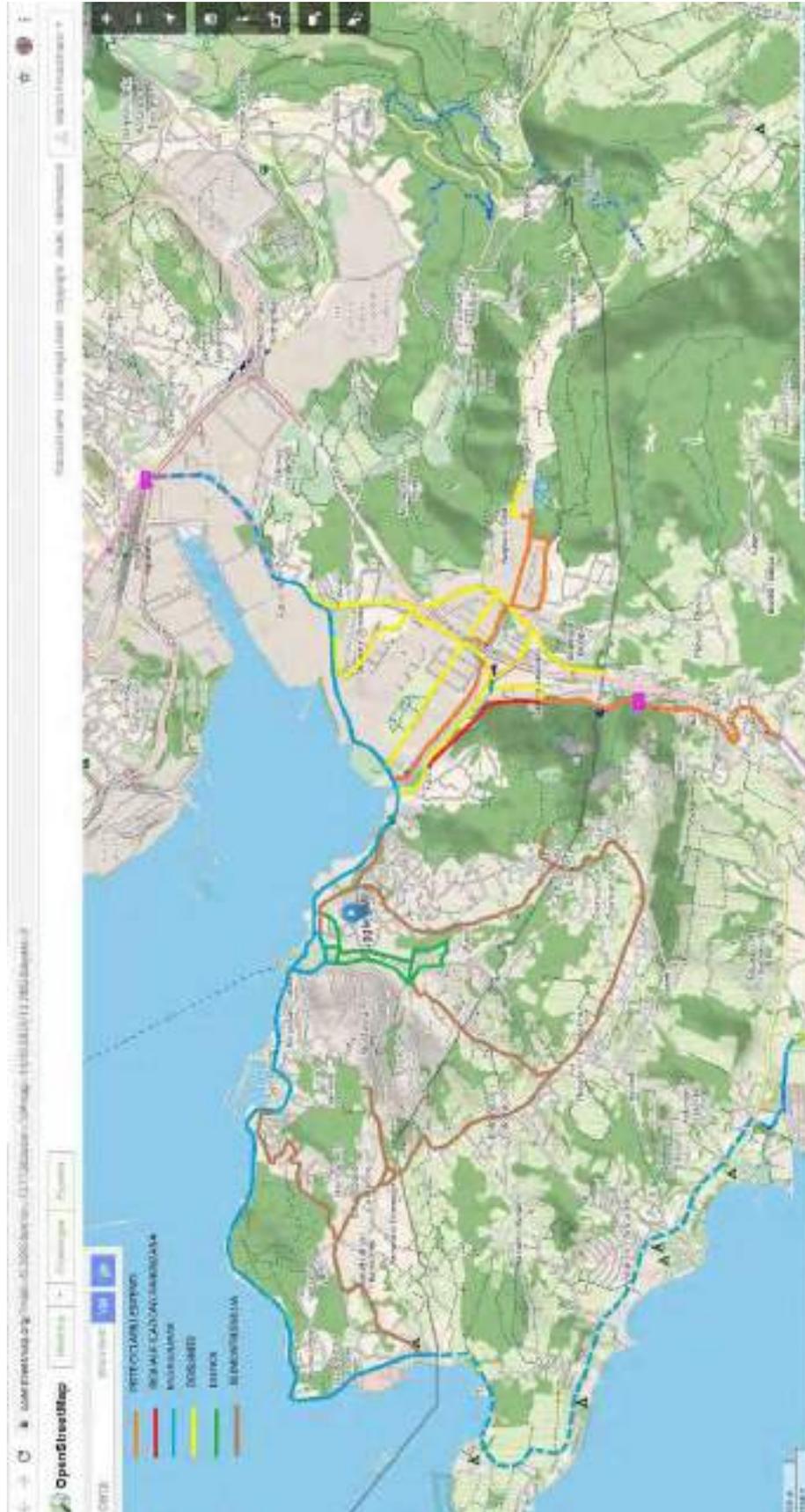
Linee rosse corsie o piste ciclabili di progetto – Linee blu piste ciclabili esistenti

Planimetria d'insieme corsie ciclabili e piste ciclabili zona centro-ovest



Linee rosse corsie o piste ciclabili di progetto – **Linee blu piste ciclabili esistenti**

Planimetria d'insieme corsie ciclabili e piste ciclabili distinte per nome



Riepilogo corsie ciclabili e piste ciclabili distinte per nome e lunghezza

MUJAINBICI						
Nome itinerario	tratti	mt. totale	mt. tratte	tipologia	alternativa	
1 patruzana	recupero tracciato storico	895		pista ciclabile bidirezionale		
	via flavia-attraversamento aquilina		466	2 corsie monodirezionali	pista ciclabile bidirezionale interno area ex Aquila	
2 mujainbici	salita monte san giovanni	958	418	2 corsie monodirezionali	pista ciclabile bidirezionale interno area ex Aquila	
	monte san giovanni- via delle saline		904	pista ciclabile bidirezionale		
	via delle saline - califema		1 750	2 corsie monodirezionali		
	Califema - inizio viale venezia		400	2 corsie monodirezionali		
	inizio viale venezia- porto san rocco		1 425	2 corsie monodirezionali		
	porto san rocco - lazzaretto		4 235	bidirezionale		
3 deisalineri	lunghezza totale	7 893				
	rotatoria ospo mare - rotatoria del ricordo		1 814	2 corsie monodirezionali		
	strada delle saline e caduti del lavoro		1 710	2 corsie monodirezionali		
	via flavia da aquilina a confine rabuiese		3 145	2 corsie monodirezionali		
4 dell'idi	via flavia di stromare	2 484	1 164	2 corsie monodirezionali		
	lunghezza totale					
5 dei monti	XXX/Agnoli/Forti D'annunzio	8 520	1 669	1 corsia monodirezionale		
	Ping impianti sportivi - via dei mulini		815	2 corsie monodirezionali	Pista ciclabile dietro tribune calcio	
	lunghezza totale					
	San Bartolomeo - San Floriano		1 429	2 corsie monodirezionali		
	San Rocco - Chiampore		3 383	2 corsie monodirezionali		
6 dei monti	Variante Chiampore - confine SLO	21 350	217	2 corsie monodirezionali		
	Via Frausin-Santa Barbara - Ellen - SLO		2 894	2 corsie monodirezionali		
	Variante Fondena - Molo Balota		607	2 corsie monodirezionali		
lunghezza totale		8 520				
Totale generale		21 350				



Documento redatto da:

Jacopo Rothenaisler
Referente Sezione FIAB Muggia Ulisse
+39 333 933 8237 - rothenaisler@gmail.com

Marco Finocchiaro
Socio FIAB Muggia Ulisse
+39 344 164 6120 - marchiario62@gmail.com

Fiab Trieste Ulisse - via del Sale 4/b - 34121 Trieste
Sede aperta: tutti i giovedì (esclusi festivi) 18.30-20.00
@UlisseFIAB
facebook.com/UlisseFIAB
info@ulisse-fiab.org
www.ulisse-fiab.org