REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI REMANZACCO

BICIPLAN

Piano della Mobilità Ciclistica
del Comune di Remanzacco

redatto ai sensi della L.R. 8 / 2018

Premessa e Analisi

Ottobre 2022

Redatto da: Ing. Fabio Gon
Collaboratore: Arch. Margherita Caiffa
Consulenza per la parte urbanistica: Dott. Maurizio Ionico

STUDIO TANDEM
RICERCHE, PROGETTI, PERCORSI PER LO SPAZIO URBANO, L'AMBIENTE, LA QUALITÀ DELLA VITA

Indice

Premessa 3

Strumenti di pianificazione approvati.....7

Traffico e mobilità

Il Biciplan: Norme di riferimento 8

Legge 11 gennaio 2018, n.2

Legge regionale 23 febbraio 2018, n.8

Le ciclovie

Struttura del documento.....13

Analisi.....14

Inquadramento territoriale.....15

1. Infrastruttura 17

La rete viaria comunale

2. Ciclabilità.....19

La rete ciclabile esistente

3. Punti di attrazione e analisi della domanda potenziale 21

Servizi di interesse pubblico e attività commerciali

Cimiteri

Strutture per l'Educazione e Aree Scolastiche

Aree Verdi e Sportive

Contesti produttivi e luoghi di lavoro

Parco del Torre e Malina e le aree di pregio ambientale

Servizi e fermate del Trasporto pubblico locale su gomma

Servizi e fermate del Trasporto pubblico locale su ferro

Spostamenti per il Cicloturismo

4. Incidentalità.....28

Annualità 2010-2014

Annualità 2015-2019

STUDIO TANDEM

RICERCHE, PROGETTI, PERCORSI PER LO SPAZIO URBANO, L'AMBIENTE, LA QUALITÀ DELLA VITA

Premessa

STUDIO TANDEM
RICERCHE, PROGETTI, PERCORSI PER LO SPAZIO URBANO, L'AMBIENTE, LA QUALITÀ DELLA VITA

Il presente documento, redatto ai sensi della L.R. 8/2018, illustra il Piano della Mobilità Ciclistica del Comune di Remanzacco.

Remanzacco è un importante centro urbano conosciuto storicamente come *Remanzacum*, come citato nella bolla papale del 1192, e collocato lungo la direttrice Est-Ovest Udine – Cividale del Friuli che fu costruita nel 1875 e definita “Regia postale”.

Il Comune dispone di una superficie territoriale che si estende per 31 km² e ospita 6.162 abitanti, per una densità abitativa di poco sotto 200 abitanti/kmq (in Friuli Venezia Giulia 154 ab/kmq, in pianura 241 ab/kmq). La struttura urbana fondamentale è costituita dalle località di Remanzacco, Ziracco, Cerneglons, Orzano e Selvis; la popolazione si concentra in larga misura nel capoluogo, con 3.561 abitanti, a seguire Ziracco (772), Cerneglons (704) Orzano (611) e Selvis (514, compresi i Casali e la zona industriale).

Il territorio è inoltre caratterizzato da una pluralità di borghi, casali e ville che, nonostante ospitino una parte marginale della popolazione, arricchiscono il paesaggio agronaturale: si tratta di Battiferro, Case Bergum, Casali Milocco, Casale del Casone, Cascina Blasic, Case Magnis, Casa Venturini, Case della Malina, Casale di S. Martino, Casali Propetto, Casa Juri, Casa della Roggia, Case Moniassi Tedeschi, Villa Pasini Vianelli, Molino Cainero, Marsura Gugliola, Borgo di Mezzo e Molino di Sopra.

Il paese confina a Nord-Ovest con Povoletto e Faedis, a Est con Moimacco e Premariacco, a Sud con Pradamano, mentre a Ovest è separato da Udine dal torrente Torre.

È assai intensa la vita culturale, associativa e sportiva, sospinta da numerose associazioni e gruppi radicati nelle varie località che favoriscono la partecipazione attiva dei cittadini nei diversi ambiti di interesse. A supporto delle attività e dello sviluppo dei programmi e delle iniziative di associazioni e gruppi sono attivi Sportelli, Centri di Aggregazione, Laboratori e Corsi.
Sono assiduamente utilizzate le strutture fisiche, gli impianti sportivi e le attrezzature presenti nel capoluogo e nelle frazioni.

I servizi erogati dall’Amministrazione Pubblica da un lato e le attività ed eventi promossi da associazioni e gruppi dall’altro, affermano un modello partecipativo piuttosto solido: essi rendono disponibile un ventaglio di opportunità per i cittadini che intendono dedicarsi al volontariato, e, agli altri, offrono la possibilità di consolidamento delle proprie conoscenze, di miglioramento del proprio stato di salute, di sviluppo di passioni (artistiche, musicali, sportive) ed hobby.

Questo aspetto non solo concorre alla crescita complessiva della comunità ma favorisce un’ampia fruizione degli spazi pubblici ed alimenta la mobilità sostenibile.

Assai strutturati si presentano anche il sistema dell’accoglienza infantile e quello scolastico, con la presenza di strutture quali l’asilo nido, le scuole materne, le scuole elementari e le scuole medie. I compendi dell’educazione e dell’istruzione sono perlopiù concentrati nel quadrante urbano occidentale del capoluogo, ben integrati con i parchi e le attrezzature sportive.

Un elemento importante della struttura urbana, localizzato nella parte meridionale del capoluogo, polo attrattore e generatore di flussi, è la **caserma "Severino Lesa":** nel contesto del modello organizzativo della Difesa, il 3° Reggimento Artiglieria Terrestre (montagna) della Brigata alpina "Julia" assume un ruolo primario in termini di funzioni esercitate, personale impiegato e attività operative che vengono svolte in Italia e nel mondo.

Remanzacco nel corso degli ultimi decenni ha rafforzato la propria dimensione economica e produttiva in tutti gli ambiti di attività diventando nodo di attrattività di posti lavoro e di consumatori di un certo interesse.

Sul territorio sono localizzate, indipendentemente dalla composizione e struttura giuridica, complessivamente 470 imprese con un rapporto dell'8% sulla popolazione (superiore di 1 punto rispetto alla media del Friuli Venezia Giulia) e capaci di creare 2.860 posti di lavoro. Gli addetti provengono in larga misura dai Comuni limitrofi, e anche da località più distanti, a dimostrazione delle capacità attrattive che esprime il sistema produttivo locale.

La vitalità produttiva è confermata da una serie di parametri (2019) quali la numerosità delle imprese registrate annualmente, lo svolgimento di interventi nel settore delle costruzioni, l'apertura di attività commerciali e la concessione dei permessi a realizzare strutture nel settore agricolo e industriale.

Le imprese sono in larga parte localizzate nel centro storico del capoluogo, lungo gli assi viari, anzitutto lungo la S.S.54, nelle aree industriali e artigianali "dedicate" e nell'ambito del territorio agricolo.

Gli insediamenti industriali e artigianali di maggior peso sono localizzati nel quadrante Sud-Ovest del capoluogo, nella località di Selvis e lungo la viabilità Salt - Cerneglons. A queste si aggiungono una serie di singole piccole aree produttive sparse sul territorio.

In questo solido tessuto produttivo spiccano le imprese artigiane che sono circa 175 (oltre il 30% dell'universo delle imprese) e che operano in prevalenza nei settori delle costruzioni, della termoidraulica ed impiantistica elettrica, della lavorazione dei metalli e legno, del comparto dell'auto e delle telecomunicazioni, del benessere e servizi alla persona.
L'industria manifatturiera opera prevalentemente nel settore della metallurgia, del legno, degli impianti elettromeccanici e delle macchine agricole.

Anche le attività commerciali, dei servizi, del turismo e dell'ospitalità sono assai diffuse e radicate nel territorio: in ognuno dei centri urbani e, in prevalenza, nel capoluogo è presente un tessuto commerciale, della ricettività e dei servizi in grado di servire adeguatamente la popolazione residente e di assecondare i flussi di consumatori provenienti dall'esterno; inoltre sono presenti aggregati della grande distribuzione e dell'ingrosso che abbracciano tutte le categorie merceologiche.

Dal punto di vista delle risorse ambientali, il territorio comunale è coinvolto da un esteso bacino idrografico costituito dai torrenti **Torre** (affluente dell'Isonzo) e **Malina** (affluente del Torre), dall'**Ellero** (che fa parte dello specifico bacino idrografico del Malina) e dal **Grivò** (affluente del Malina), a cui si aggiungono la **roggia Cividina** ed il **Roiello**, corso d'acqua minore che dai Casali Propetto si immette nel torrente Malina.

L'acqua a Remanzacco è un elemento storicamente strategico, utilizzato per garantire il naturale approvvigionamento idrico e per sostenere la produzione manifatturiera e la trasformazione agricola alimentando i mulini ed i mantici dei battiferro (risalenti al 1300). Più di recente, ha concorso a fornire continuità tra le aste fluviali ed i tratti di rilevante interesse naturalistico e paesaggistico

L'attraversamento dei torrenti Torre e Malina è assicurato da due ponti stradali (sulla S.S.54) e uno ferroviario (sulla linea Udine - Cividale). Nel caso in cui non si volesse percorrere la S.S.54 in bicicletta, ad esempio durante le escursioni o l'attività cicloturistica, per utilizzare la ciclovia regionale FVG 4 o gli itinerari ciclabili degli "8 anelli" è possibile attraversare il Torre tramite alcuni guadi situati a monte e a valle della Strada Statale. Alcuni guadi sono presenti anche lungo il corso del torrente Malina, in particolare per raggiungere la località Casali Magnis e la frazione di Ziracco.

A Remanzacco è presente un paesaggio agro-naturale costituito da diversi habitat - magredi, prati stabili, boschi e filari arborei a gelso - in cui si trova una ricca vegetazione con essenze arboree anche di qualità, in particolare ontani, querce e carpini. Si tratta di aree destinate a colture specialistiche e pregiate, individuate dalla pianificazione regionale come "*ambiti di interesse agricolo*", che si affiancano ai valori ambientali e storico-culturali che richiedono un'azione di tutela paesaggistica.

Il variegato paesaggio agrario si estende su almeno 2.000 ha di suolo ed è intessuto da 10 km di strade vicinali. L'agricoltura rappresenta non solo una parte fondamentale del processo storico che ha permesso l'evoluzione di Remanzacco, ma, tuttora, costituisce una leva dell'economia locale. Questo sistema è composto da proficue attività agricole rivolte alla produzione, alla vendita e alla ricettività agrituristica.

La valorizzazione delle produzioni agricole, al pari delle risorse ambientali, e l'individuazione di modelli di integrazione economica della estesa porzione di territorio rurale che si distende tra il torrente Torre e il fiume Natisone, rappresentano concrete opportunità di esaltazione del territorio. Le iniziative non sono in capo esclusivamente alle imprese direttamente coinvolte nel settore ma anche alla stessa Amministrazione comunale che, assieme ai Comuni dell'area, si è occupata

della definizione di strategie ed ha perseguito progettazioni condivise, in particolare attraverso lo strumento del PSR (Piani di Sviluppo Rurale).

Gli strumenti di Piano disponibili hanno permesso all'Amministrazione comunale di precisare una serie di obiettivi volti al rafforzamento dello sviluppo locale, sia strutturando le aree per gli insediamenti produttivi (industriali e artigianali) sia migliorando la disponibilità di reti e l'efficacia del sistema viario.

Le infrastrutture di trasporto principali sono rappresentate dalla linea ferroviaria non elettrificata a binario unico Udine – Cividale, in funzione dal 1886, e dalla Strada Statale 54, che connette la città di Udine con Cividale del Friuli e il confine di Stato della Slovenia.

Le due infrastrutture lineari sono riconosciute dal Documento Territoriale Strategico Regionale e dal PRITMML (Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica) rispettivamente come "*viabilità di primo livello da ristrutturare*" e "*rete ferroviaria di secondo livello*" su cui si realizza un essenziale servizio di Trasporto Pubblico Locale. Si tratta di infrastrutture che attraversano ambiti posti sotto tutela giacché interferiscono con il Parco costituito dal sistema Torre - Malina e dall'area della roggia Cividina, il quale rappresenta un patrimonio considerato di notevole interesse pubblico.
Remanzacco è inoltre coinvolta dal nuovo progetto del servizio di TPL su gomma recentemente assegnato, il quale prevede, tra gli altri, una serie di investimenti a sostegno della mobilità ciclabile con l'allestimento di strutture a terra come ciclostazioni, rastrelliere e porta-bici.

La S.S.54 è una dorsale fondamentale del Friuli e dei centri urbani posti a ridosso di tale asse viario. Su questa strada si muove un intenso traffico automobilistico e pesante determinato dall'esigenza delle persone di accedere a servizi finanziari, amministrativi e culturali, a luoghi di consumo e di produzione collocati in un ampio contesto urbano policentrico.
La domanda di traffico è quindi sostenuta, e il traffico che si realizza sull'arteria principale è intenso in considerazione della funzione che svolge e delle connessioni assicurate ai centri urbani e alle aree produttive dislocate sul territorio.
Di una certa intensità è soprattutto il traffico pesante e di furgoni che interessa la S.S.54 e che attraversa il capoluogo. Questo fenomeno è determinato dalla struttura produttiva basata sull'artigianato e sulle esigenze di approvvigionamento delle materie prime e di trasferimento dei prodotti finiti o semilavorati delle industrie collocate nella zona industriale di Cividale del Friuli. Tali flussi sono aumentati soprattutto dopo la chiusura dei servizi di trasporto ferroviario cargo promossi dall'azienda Faber Industrie S.p.A. (2018).

Esiste poi un reticolo di assi viari che collegano le varie località dei comuni limitrofi e del territorio e favoriscono la mobilità delle persone per accedere ai luoghi dei servizi pubblici, commerciali e di lavoro.

La rete viaria principale e quella secondaria non presentano livelli di incidentalità superiori alle normali dinamiche regionali rispetto alle tipologie degli automobilisti, ciclisti e pedoni, e la S.S.54 non risulta tra le reti viarie "critiche", cioè tra le reti che presentano un rilevante numero di incidenti mortali o gravi entro i 20 km più incidentati.

I progetti di miglioramento del patrimonio viario locale sia attraverso il completamento e la sistemazione di singoli tratti, sia tramite il rafforzamento delle connessioni tra i contesti urbani e le aree produttive (commerciali e industriali), tenderà a ridurre ulteriormente il tasso di incidentalità.

L'utilizzo della bicicletta appartiene alle tradizioni e alle consuetudini delle persone che abitano il territorio per muoversi e accedere ai servizi. Questo comportamento si sta ulteriormente diffondendo in ragione dell'esistenza della pista ciclabile che collega il capoluogo con il "parco commerciale" e della rete denominata "degli 8 anelli". Si tratta dell'esito concreto di una visione lungimirante che ha suggerito l'allestimento di una serie di percorsi ("anelli") ben attrezzati che connettono luoghi e patrimoni locali e, al tempo stesso, le principali dorsali e le reti ciclabili che attraversano il territorio.

Questo differenziato sistema di piste e itinerari ciclabili è in via di ulteriore potenziamento alla luce della programmazione comunale che prevede la costruzione e la riqualificazione di piste ciclabili di collegamento del territorio e di percorsi pedonali, nonché l'allestimento di "*percorsi sicuri*" per gli studenti che si recano a scuola.

All'interno di questa impostazione amministrativa si inseriscono il progetto «*bike park*» e la creazione di un'area attrezzata riservata alla sosta dei camper ed inserita nella progettazione degli interventi del Parco naturale del Torre e del Malina.

L'essere collocato lungo la direttrice che connette Udine con le Valli del Natisone e la Slovenia passando per Cividale del Friuli, quindi all'interno di una rete di poli e contesti industriali, storici e paesaggistici, garantisce a Remanzacco e alle sue frazioni un'ottima accessibilità ed assicura l'attrattività per consumatori, turisti, competenze tecniche verso le testimonianze culturali, la manifattura e i servizi commerciali che sono insediate nella località. La buona dotazione di infrastrutture pone la località in relazione diretta anche anche con altre parti del territorio come le Valli del Torre e Faedis, le aree produttive di Povoletto, Pradamano e quelle localizzate lungo la S.S.56 (Buttrio, Manzano, San Giovanni al Natisone).

Strumenti di pianificazione approvati

Il Piano Regolatore Comunale è stato adottato ed approvato il 3 maggio 1999, mentre le ultime varianti sono del 2014 e del 2018.

Non è presente una pianificazione specifica per gli “insediamenti produttivi” mentre è operativo il Piano di settore del Commercio (5 settembre 2008).

La pianificazione locale, anche attraverso la Valutazione Ambientale Strategica, si è soffermata su una serie di fattori che condizionano la qualità dell’ambiente e della vita delle persone, individuando per ognuno di essi le seguenti linee di lavoro:

- aria e cambiamenti climatici - migliorare la qualità dell’aria attraverso l’attuazione di politiche di contenimento delle emissioni da traffico veicolare adottando misure di prevenzione ed applicando le tecniche disponibili;
- beni culturali, materiali e paesaggio - promuovere l’integrazione paesaggistica, ambientale e naturalistica mediante la qualità progettuale e la mitigazione degli impatti ambientali garantendo altresì la qualità degli spazi aperti, come aree verdi, strade e parcheggi, ed il recupero del patrimonio architettonico e culturale esistente;
- biodiversità - conservare e ripristinare il funzionamento dei sistemi naturali e degli habitat allo scopo di arrestare la perdita di biodiversità nonché gestire il sistema delle aree naturali protette anche al fine di promuovere la valorizzazione del patrimonio naturale e riconoscere il valore dei servizi ecosistemici;
- rumore - ridurre gli effetti derivanti dall’esposizione al rumore ambientale mediante la riduzione dell’inquinamento acustico dovuto ai trasporti e al traffico stradale tramite misure che garantiscano alle persone livelli minimi di esposizione;
- salute - elevare il livello di qualità della vita e di benessere dei cittadini attraverso sia l’abbassamento dell’inquinamento in modo tale che non provochi effetti sulla salute sia lo sviluppo sostenibile e la vivibilità urbana;
- mobilità e trasporti - incrementare gli spazi destinati alla mobilità ciclopedonale garantendo contemporaneamente una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell’ambiente, ciò anche attraverso il coordinamento delle politiche di gestione del territorio con quelle dei trasporti; in particolare, mediante lo sviluppo di un sistema delle infrastrutture organico e completo sul territorio comunale valorizzando i percorsi storici esistenti per gli spostamenti ciclo – pedonali.

Sono numerose le iniziative di governance di scala vasta messe in atto per affrontare in modo coordinato ed integrato una serie di questioni territoriali: esse sono riconducibili, in modo particolare, alla officiosità idraulica del reticolo idrografico (coinvolti i Comuni di Remanzacco, Moimacco, Buttrio e Premariacco); al recupero ambientale del Roiello (coinvolti i Comuni di Pradamano e Remanzacco); all’integrazione dei contenuti delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico relativo alla roggia Cividina, nell’ambito del PPR (Piano Paesaggistico Regionale - coinvolta la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ed i Comuni di Buttrio, Povoletto, Premariacco e Remanzacco); alla valorizzazione delle tipicità e delle produzioni agricole, delle risorse turistico - ambientali e l’individuazione di nuovi modelli di integrazione socio - economica, nell’ambito del PSR (coinvolti i Comuni di Remanzacco, Moimacco, Buttrio, Premariacco, Povoletto e Pradamano).

Le attività di governance di area vasta hanno coinvolto anche alcuni termini connessi alla promozione della mobilità sostenibile attraverso, ad esempio: la campagna informativa sulla sicurezza stradale rivolta ai ragazzi delle scuole e agli adulti; la realizzazione degli interventi “keep calm e ocjo al limit” (coinvolti i Comuni di Remanzacco e Povoletto); l’istituzione di un “tavolo tecnico – programmatico” per affrontare i temi e le criticità poste dalla S.S.54 (coinvolti i Comuni di Udine, Remanzacco, Moimacco e Cividale del Friuli); la programmazione del Biciplan di area vasta previsto nel Piano dell’Intesa per lo Sviluppo nell’ambito dell’UTI del Natisone.

Traffico e mobilità

Relativamente alla pianificazione della mobilità, la gestione del traffico e l’organizzazione della rete viaria sono stati oggetto di studi con la relativa realizzazione di opere (lineari e puntuali), alla scala locale e vasta.

In particolare, i flussi di mobilità che coinvolgono Remanzacco sono stati esaminati da due importanti ricerche.

Secondo le rilevazioni condotte nell’ambito del “Piano Urbano della Mobilità per l’area Udinese” (Comune di Udine, 2011), il flusso automobilistico totale medio tra Cividale del Friuli e Moimacco è dell’ordine di 1.300 veicoli/ora mentre tra Moimacco e Udine è di circa 1.800 veicoli/ora. L’importanza di questo tragitto è ulteriormente confermata dal fatto che la principale porta di accesso a Udine risulta essere via Cividale, naturale continuità della S.S.54, la quale si configura come la direttrice più utilizzata per l’entrata/uscita dalla città con 1.200 veicoli/ora

Gli spostamenti feriali medi quotidiani in auto si concentrano nelle ore di punta della mattina (7.30 – 8.30) e del pomeriggio (17.15 – 18.15), che corrispondono al massimo carico dei flussi riferiti alla partenza e al ritorno di studenti e lavoratori, principalmente da/per Udine e in misura ridotta da/per Cividale del Friuli, Buttrio e altre località del sistema produttivo della sedia.

Per quanto riguarda Remanzacco, lo *Studio sulla viabilità* a supporto del **Piano comunale del commercio della media e grande distribuzione** (Comune di Remanzacco, 2006) rileva che il traffico veicolare massimo verso Cividale del Friuli è pari alle 700 unità (venerdì, 18 – 19) mentre verso Udine è di 760 automobili (venerdì, 8 - 9).

I mezzi pesanti che attraversano il capoluogo verso Cividale del Friuli sono nell’ordine di 33 camion (17 – 18) invece nella direzione opposta sono 37 i mezzi che attraversano il centro urbano (8 - 9, 11 – 12).

Alcune componenti urbane e i livelli di sicurezza sono piuttosto sollecitati dai flussi veicoli, per esempio: l'intersezione in piazza don Missio, dove è presente un impianto semaforico, l'attraversamento di Piazza Paolo Diacono; l'attraversamento della linea ferroviaria della S.S.54 e della SR-UD 48; le intersezioni della S.S.54 con la SR-UD 104 e SR-UD 48; l'intersezione tra SR-UD 96 e la SR-UD 48.

I valori di traffico, la velocità e le condizioni urbane hanno nell'insieme sollecitato l'individuazione di 4 obiettivi specifici (miglioramento della qualità dell'aria, riduzione del rumore, abbassamento dell'inquinamento, promozione della mobilità sicura e protetta) da raggiungere attraverso l'attivazione di una serie di **politiche settoriali integrate**. Lo stesso PRGC (Piano Regolatore Generale Comunale) prevede l'introduzione di soluzioni per temperare gli impatti, quali ad esempio la realizzazione di un collegamento tra la S.S.54 e la strada di Ronchis, in modo da rafforzare le relazioni tra Grions (Povoletto) e Ziracco (Remanzacco) e limitare gli spostamenti che gravitano sul capoluogo.

Il servizio ferroviario, che trasporta annualmente 450 mila passeggeri, dispone della importante stazione di fermata a Remanzacco da cui si originano flussi costituiti essenzialmente da studenti che accedono alle strutture scolastiche di Udine e, per una parte, di Cividale del Friuli, e da una quota di lavoratori che però utilizzano questa modalità in modo piuttosto marginale.

Un aspetto positivo collegato, nell'ambito delle politiche regionali e del servizio di trasporto pubblico locale, è che si rendono disponibili misure per la promozione della mobilità sostenibile, quali l'abbonamento integrato con *bike sharing*, il trasporto sperimentale gratuito bici al seguito e le agevolazioni per acquisto di bici a pedalata assistita.

La programmazione locale e gli strumenti di Piano (regionali, comunale) si sono proposti, inoltre, di cogliere le opportunità che derivano dalle risorse antropiche che risiedono sul territorio composte dalla diffusa ed intricata rete di strade campestri, che intersecano il paesaggio rurale, i patrimoni naturali e l'acqua, dall'esistenza di piste ciclabili di livello regionale, che attraversano ambiti e luoghi preziosi, e di itinerari ciclabili di livello comunale, di scenari panoramici e cammini religiosi ed esperienziali, come il percorso "Via delle Abbazie" (Santa Maria in Sylvis a Sesto al Reghena, Abbazia di Rosazzo, San Gallo a Moggio Udinese).

Il Biciplan: Norme di riferimento

Nel presente paragrafo si riporta una sintesi delle recenti normative inerenti lo sviluppo della mobilità ciclistica e il Biciplan.
Si prendono in esame:
- L. 2 - 11 gennaio 2018, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
- L.R. 8 - 23 febbraio 2018, Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa.

Legge 11 gennaio 2018, n.2

DISPOSIZIONI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' IN BICICLETTA E LA REALIZZAZIONE DELLA RETE NAZIONALE DI PERCORRIBILITÀ CICLISTICA - (PUBBLICATA SULLA GAZZETTA UFFICIALE DEL 31-1-2018, IN VIGORE DAL 15/02/2018).

La Legge contiene disposizioni volte a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative. Cambiano i principi e le finalità del Codice della Strada.

La 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;
- valorizzare il territorio e i beni culturali;
- accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

LA BICICLETTA DIVENTA UNA COMPONENTE FONDAMENTALE DELLA MOBILITÀ
Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati dovranno perseguire l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica (e delle necessarie infrastrutture di rete) una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale, e da pervenire a un sistema generale integrato della mobilità, sostenibile da un punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini.

LE REGIONI DEVONO PREDISPORRE IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA
Tra i diversi aspetti, all'art. 5 la Legge stabilisce che le Regioni dovranno predisporre il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, volto a individuare interventi finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

ARRIVA IL BICIPLAN
All'art.6 la Legge introduce il Biciplan, quale piano di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), che dovrà essere predisposto e adottato dai comuni non facenti parte di città metropolitane e dalle città metropolitane.
Il Biciplan è finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Il Biciplan dovrà definire:

a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;
c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
j) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
k) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
l) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
m) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
n) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
o) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso.

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DOVRÀ ESSERE COERENTE COL BICIPLAN
Il Biciplan costituisce atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti.
Inoltre gli enti dovranno assicurare la coerenza degli atti di pianificazione territoriale urbanistica con il Biciplan.

MODIFICHE AI REGOLAMENTI EDILIZI E AI REGOLAMENTI DI ATTUAZIONE DEGLI SPAZI URBANISTICI.
All'art. 8, comma 4, si stabilisce che i comuni prevedono, nei regolamenti edilizi, misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette, negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.
Inoltre all'art. 8, comma 5, si stabilisce che, in sede di attuazione degli strumenti urbanistici, i comuni stabiliscono i parametri di dotazione di stalli per le biciclette destinati ad uso pubblico e ad uso pertinenziale.

MODIFICHE AI PRINCIPI GENERALI DEL CODICE DELLA STRADA
Infine la Legge modifica l'articolo 1 del Codice della Strada, in materia di principi generali.
In particolare nel comma 2, dell'articolo 1 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: «al principio della sicurezza stradale» sono sostituite dalle seguenti: «*ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile*» e dopo le parole: «fluidità della circolazione» sono aggiunte le seguenti: «*di promuovere l'uso dei velocipedi*».

IL TESTO COMPLETO
Il testo completo della norma è disponibile al seguente link:
https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2018;2

Legge regionale 23 febbraio 2018, n.8

INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA NUOVA MOBILITÀ CICLISTICA SICURA E DIFFUSA - Pubblicata sul BUR NUMERO 10 – 7 MARZO 2018 - In vigore dal 08/03/2018. [Articolo 9 bis aggiunto con L.R. 16/2019, art. 5, comma 6, lettera a].

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, la Regione Friuli Venezia Giulia promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della ciclabilità diffusa sul territorio regionale.

LA BICICLETTA AL CENTRO

Per mobilità ciclistica si intende il tipo di mobilità che si serve, come mezzo di trasporto, dei velocipedi così come definiti dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) (rif. Art. 1, comma 2).

La mobilità ciclistica costituisce espresso elemento di riferimento della programmazione dei diversi settori di ambito regionale. A tali finalità concorrono gli enti locali, gli Enti di Decentramento Regionale (EDR), nonché le altre istituzioni con finalità pubbliche, ciascuna per quanto di propria competenza (rif. Art. 1, comma 3).

INCREMENTARE L'USO DELLA BICICLETTA

All' art. 2, vengono espressamente indicati gli obiettivi della legge:

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.

Comma 2: L'incentivazione della mobilità ciclistica è attuata sia attraverso azioni di sensibilizzazione atte a far crescere la domanda, da attivarsi presso le istituzioni scolastiche, nonché presso ogni altra associazione o Ente possa ritenersi utile per la diffusione di una nuova cultura della mobilità, sia attraverso interventi infrastrutturali, quali a esempio quelli di nuova realizzazione, di recupero e riqualificazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni, atti a migliorare e incrementare l'offerta a favore della mobilità ciclistica con una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti.

Comma 3: L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare e riqualificare le infrastrutture e i servizi esistenti, collegando le tratte spezzate, i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane, le destinazioni turistiche regionali, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio, effettuando l'integrazione delle reti ciclabili locali con la Rete delle ciclovie di interesse regionale, di cui all'articolo 4, e connettendo tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo;

Comma 4: La Giunta regionale può definire criteri e modalità per valorizzare e orientare, in considerazione di particolari tematiche evidenziate dal Tavolo tecnico regionale per la mobilità ciclistica di cui all'articolo 11, comma 3, i diversi settori regionali interessati alla realizzazione del SICID prevedendo anche una programmazione coordinata degli interventi e delle azioni di cui all'articolo 10 per una più efficace sinergia dei diversi strumenti settoriali.

IL BICIPLAN COMUNALE

L'articolo 9 affronta il Piano della mobilità ciclistica comunale – Biciplan.

1. I Comuni predispongono il Piano della mobilità ciclistica comunale (Biciplan) in coerenza con la legge 2/2018, con gli obiettivi del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, di cui all'articolo 3 ter della legge regionale 23/2007, e del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI). Il Biciplan è un Piano comunale di settore, assoggettato al parere del Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali. Il Biciplan diventa parte integrante del Piano Urbano del Traffico (PUT) e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), se tali Piani sono predisposti dal Comune.
2. Il Biciplan, in funzione del territorio comunale, contiene in particolare quanto previsto dai Biciplan sovracomunali.
3. In conformità all' articolo 8, comma 4, della legge 2/2018, i Comuni prevedono nei regolamenti edilizi misure finalizzate alla realizzazione di spazi comuni e attrezzati per il deposito di biciclette negli edifici adibiti a residenza e ad attività terziarie o produttive e nelle strutture pubbliche.

IL BICIPLAN SOVRACOMUNALE (ART. 8)

La norma specifica anche le caratteristiche del Piano della mobilità ciclistica sovracomunale – Biciplan SC:

1. I piani sovracomunali (Biciplan - SC) sono costituiti dai piani elaborati dalle già sciolte Unioni Territoriali Intercomunali e sono approvati dalla Giunta regionale e vengono recepiti, per gli aspetti sovracomunali, dai Biciplan di cui all'articolo 9 dei Comuni territorialmente interessati.
2. In mancanza dei piani elaborati dalle già sciolte Unioni territoriali intercomunali, la Regione provvede, con le modalità di cui al comma 1, all'elaborazione dei Biciplan - SC.
3. Il Biciplan - SC acquisisce, organizza e integra, in un'ottica intercomunale, le previsioni degli strumenti di programmazione comunale e intercomunale già disponibili e finalizzati allo

sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio già di competenza delle UTI.

4. Il Biciplan SC contiene in particolare:
   a) l'analisi della domanda potenziale;
   b) l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;
   c) una parte infrastrutturale che individua:
      1) il grafo della Rete sovracomunale (RSC) di cui all'articolo 5 e le sue caratteristiche, i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
      2) i poli intermodali e i punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e bicicletta;
      3) le aree per la sosta attrezzata delle biciclette;
      4) i punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;
      5) gli itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;
   d) una parte programmatica che individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:
      1) i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
      2) i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
      3) i tempi previsti per la realizzazione;
      4) gli interventi di manutenzione da garantire.

ITINERARI CICLABILI

All'Art. 3, Comma 4 vengono definiti gli itinerari ciclabili:

4. Ai sensi dell'articolo 1 del decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata, pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata, sia in sede a uso promiscuo con pedoni, percorso pedonale e ciclabile, o con veicoli a motore, su carreggiata stradale, questi ultimi con le caratteristiche e limitazioni di cui all'articolo 4, comma 6, del decreto ministeriale 557/1999.

LE RETI CICLABILI

Art. 3 (Le reti ciclabili)

1. Il Sistema della ciclabilità diffusa (SICID) è costituito dall'insieme degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, extraurbani e urbani come identificati e classificati dal Sistema informativo stradale regionale sulla base delle loro caratteristiche funzionali.
2. Il SICID è costituito dalla Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (RECIR), dalle Reti Ciclabili Sovracomunali e dalle Reti ciclabili dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali. Il SICID è coerente con la Rete ciclabile nazionale Bicitalia e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo.
3. Le reti di cui al comma 2 sono parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone ai sensi dell'articolo 3 quater della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 (Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), come modificato dall'articolo 16, e concorrono al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento dei sistemi di trasporto, della diminuzione dei tempi di spostamento, dell'abbattimento dei livelli d'inquinamento, della riqualificazione del territorio e della valorizzazione del paesaggio.

LINK

La Legge completa è disponibile al seguente indirizzo:

Legge regionale 23 febbraio 2018, n.8

Le ciclovie

Il Piano della Ciclabilità (Biciplan) individua la rete di ciclovie, ovvero itinerari ciclabili percorribili in entrambe le direzioni.

Le ciclovie si sviluppano sia lungo gli assi viari esistenti, sia attraverso itinerari ciclopedonali, lungo aree pedonali, strade bianche.
La norma nazionale (art. 2, comma 2, L.2/2018), con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza, qualifica come ciclovie gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

a) le piste o corsie ciclabili, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 39), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 140, comma 7, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;
b) gli itinerari ciclopedonali, come definiti dall'articolo 2, comma 3, lettera F-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
c) le vie verdi ciclabili;
d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
e) le strade senza traffico e a basso traffico;
f) le strade 30;
g) le aree pedonali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
h) le zone a traffico limitato, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
i) le zone residenziali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 58), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Nel presente documento, nel presentare i vari itinerari della rete ciclabile comunale definiti dal Biciplan, si evidenzia la compatibilità di tali assi con la ciclabilità in promiscuo col traffico motorizzato. A partire dalle condizioni di compatibilità vengono riportate le modalità proposte per realizzare la ciclabilità lungo i viari itinerari (ai sensi della L 2/2018, art. 2, comma 2).

I criteri per l'individuazione delle modalità di implementazione della ciclabilità sono riportati nella tabella alla pagina successiva:

Tipologia di asse viario interessato dall'itinerario ciclabile	**Compatibilità per la ciclabilità in promiscuo col traffico motorizzato**	**Modalità di implementazione della ciclabilità** (ai sensi della L2/2018, art. 2, comma 2)	**Note**
Assi viari			
• **strada extraurbana principale;** • **strada extraurbana secondaria;** • **strada urbana interquartiere;** [in presenza di: - eccesso di traffico; - velocità eccessiva dei mezzi motorizzati]	ciclabilità in promiscuo **impossibile**	a) piste ciclabili	
• **strada extraurbana principale;** • **strada extraurbana secondaria;** • **strada urbana interquartiere;** [in presenza di - velocità elevate e/o - elevati flussi di traffico]	ciclabilità in promiscuo **difficile**	a) corsie ciclabili	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
strade senza traffico e a basso traffico [(tipo e) art. 2, comma 2 L. 2/2018] con **velocità di percorrenza elevata**	ciclabilità in promiscuo **difficile**	a) corsie ciclabili	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
strada a velocità moderata (50 km/h)	compatibile con la ciclabilità in promiscuo	in promiscuo col traffico motorizzato;	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
strade 30 (art. 2,comma 2, L2/2018: f) strade 30)	compatibile con la ciclabilità in promiscuo	in promiscuo col traffico motorizzato;	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
ZTL e strade a carattere residenziale: (art. 2,comma 2, L2/2018: h) le zone a traffico limitato i) le zone residenziali)	compatibile	in promiscuo col traffico motorizzato;	in promiscuo col traffico motorizzato; percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore; Art. 4, comma 6, Dpr 557/1999;
b) gli itinerari ciclopedonali c) le vie verdi ciclabili d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura g) le aree pedonali	itinerari su strade a prevalenza ciclabile	b) gli itinerari ciclopedonali c) le vie verdi ciclabili d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura g) le aree pedonali	

Struttura del documento

Il presente documento è così articolato:

- **Analisi**: il primo capitolo illustra gli approfondimenti che hanno portato alla definizione della rete di percorsi ciclabili sul territorio comunale e in particolare:

    a) l'analisi della domanda potenziale ovvero i bisogni di spostamento legati agli esigenze quotidiane: spostamenti casa-scuola, casa-lavoro, casa-acquisti e legati al tempo libero;

    b) l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica, a partire dai dati messi a disposizione dall'amministrazione comunale.

- **Obiettivi, Criteri, Strategie**: il secondo capitolo è dedicato ad illustrare gli obiettivi del Piano della Mobilità Ciclistica, i criteri da considerare nella individuazione degli itinerari ciclabili e le strategie alla base del Biciplan di Remanzacco;

- **Parte Infrastrutturale**: il terzo capitolo affronta le questioni infrastrutturali ovvero individua:

    - il grafo della Rete ciclabile comunale e le sue caratteristiche, in relazione ai centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
    - analizza i singoli tratti della rete ed individua gli interventi necessari al fine di permettere la ciclabilità;

- **Programmazione**: l'ultimo capitolo, infine individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:

    1) i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;

    2) i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;

    3) i tempi previsti per la realizzazione;

    4) gli interventi di manutenzione da garantire.

Capitolo 1

Analisi

STUDIO TANDEM
RICERCHE, PROGETTI, PERCORSI PER LO SPAZIO URBANO, L'AMBIENTE, LA QUALITÀ DELLA VITA

Inquadramento territoriale

Remanzacco è collocato lungo la direttrice Udine – Cividale del Friuli – confine di Stato e confina con Povoletto, Faedis, Udine, Moimacco, Premariacco e Pradamano.

Il territorio è contraddistinto da una lunga storia che ha inciso sulla formazione urbana dei luoghi e sulla costituzione dei patrimoni che, a partire dal neolitico, si sono progressivamente generati e, per una parte, sono tuttora riconoscibili e percepibili.

La storia delle comunità si è costantemente incrociata con la storia religiosa. Sono riconoscibili, tra le altre, la Parrocchiale cinquecentesca a Remanzacco e la Chiesa di Santo Stefano in Cimitero (sec. XVI), mentre a Ziracco si trova la Chiesa del ‘500 di San Rocco e, nel contesto della seicentesca villa Della Torre Valsassina, è collocata la chiesetta di San Ludovico re di Francia (sec. XVIII). A Selvis vi è la Chiesa della Beata Vergine della Neve mentre a Cerneglons è presente la Chiesa dedicata a San Lorenzo.

All’interno di questi edifici sono conservate preziose opere d'arte tra cui si annoverano l'antico polittico del 1567 creato dal pittore Bernardino Blaceo e costituito da quattro tavole con i Santi Stefano, Martino, Sebastiano e Rocco, e l'altare ligneo del 1515 di Giovanni Martini costituito da sedici statue che rappresenta un momento importante dell'arte lignea friulana.

Altre opere d’arte sono diffusamente presenti nei vari edifici storici e ville presenti nel territorio, come a Casa Forte Bergum, al cui interno vi sono gli affreschi di Francesco Barazzutti di Gemona. Inoltre sono dotate di pregio architettonico le ville padronali che connaturano la storia del paesaggio agrario come la seicentesca Villa Laura (Cerneglons) e Villa Zoccolari (Cerneglons, sec. XVII), Casa Rigo (Selvis, sec. XV) in origine convento dei frati camaldolesi successivamente trasformato in edificio padronale.

L’economia agricola ha accompagnato per un lungo periodo il processo storico ed ha ispirato anche la costituzione del Museo “Gino Tonutti”, nel cui edificio, un tempo battiferro, sono contenute una serie di macchine agricole che hanno contrassegnato il lavoro nei campi dall’800 ad oggi.

La fornace Juri (Cerneglons, 1911) testimonia l’importanza della manifattura nella produzione di laterizi ed oggi è un patrimonio di "archeologia industriale" e sono ancora presenti le tracce e strutture di manufatti quali farie e mulini. Dei vari mulini un tempo funzionanti ne rimane la struttura di uno soltanto situata in località Casali Propetto (sec XVII).

Per quanto riguarda l’aspetto ambientale, l’ampio bacino idrografico costituito dal Torre, Malina, Ellero, Grivò, Cividina e dal Roiello rappresenta un patrimonio che è contemporaneamente da salvaguardare e da essere vissuto dalle persone per ragioni ambientali, culturali, del tempo libero e sportive.

Nel contesto dei torrenti Torre e Malina, sono stati costituiti due Parchi naturali con a poca distanza il Parco fluviale transfrontaliero del Natisone, tutti caratterizzati dalla presenza di una varietà di insetti e di anfibi e da diverse tipologie di uccelli e mammiferi la cui protezione, in primo luogo per le specie rare, richiede l’individuazione di aree protette e la predisposizione di “corridoi

ambientali". I due Parchi sono costantemente oggetto di interventi e lavori accompagnati dallo svolgimento di attività mirate alla divulgazione delle loro peculiarità anche attraverso visite guidate.

La varietà dei patrimoni e della biodiversità di Remanzacco è ulteriormente irrobustita dalla prossimità con Faedis, le Valli del Torre e le Valli del Natisone. Si tratta di contesti territoriali che dispongono di una ricca produzione agricola e sono connaturati dall'autenticità e dall'aderenza alle peculiarità dei luoghi: si passa dalla preziosa produzione vinicola alla presenza di notevoli compendi paesaggistici, geologici, storici, religiosi e artisti.

Inoltre, sono state formalizzate iniziative istituzionali volte a integrare i contenuti delle dichiarazioni di notevole interesse pubblico riguardo taluni beni naturali, secondo il D.lgs 42/2004 "Codice del Paesaggio", al fine di assicurare compiutamente la conservazione dei valori espressi e dei caratteri peculiari di tali risorse, facendo prevalere gli indirizzi della pianificazione regionale sugli strumenti urbanistici comunali. È il caso della roggia Cividina che attraversa i Comuni di Buttrio, Povoletto, Premariacco e Remanzacco per la quale si prevede una normativa specifica per regolare la disciplina d'uso e si individuano gli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio.

Sul piano sociale ed economico il ruolo centrale assunto progressivamente da Remanzacco è stato raggiunto in virtù della tipologia di servizi e imprese localizzate sul territorio e per l'essere collocato sulle direttrici di traffico che si sviluppano principalmente in direzione Nord – Sud. Questi assi presentano flussi che attraversano anche le direttrici viarie secondarie: questo intreccio genera anche un'intensa attrattività in termini di disponibilità di posti di lavoro e di consumatori.

Gli insediamenti commerciali della grande distribuzione e dell'ingrosso svolgono una robusta funzione attrattiva di consumatori provenienti dall'esterno del Comune. Essi si concentrano nel "parco commerciale" localizzato nella parte Sud - Ovest del capoluogo, ricompreso tra la viabilità regionale e locale e parzialmente dotato di piste ciclo-pedonali per favorire la mobilità sostenibile e l'accessibilità alle strutture in sicurezza.

Si formano, contemporaneamente, flussi in uscita generalmente orientati verso Udine e, per una parte, verso Povoletto, Pradamano, Buttrio e Cividale del Friuli.

La diffusa e radicata presenza di imprese artigianali, la presenza di aziende più strutturate insediate nelle 3 principali aree per insediamenti produttivi del Comune, la produzione collocata nelle aree industriali di Cividale del F., Povoletto, Buttrio e di Udine, determinano fitte relazioni (di scambio, per raggiungere i posti di lavoro e a supporto delle operazioni aziendali, di approvvigionamento di materie e di spostamento di beni fini e/o semilavorati) basate prevalentemente sull'utilizzo del mezzo privato per gli spostamenti delle persone e delle merci.

La tipologia insediativa policentrica e il modello dei servizi e della produzione comportano l'affermarsi di un modello di mobilità *transport intensive*.

Tale configurazione del modello di mobilità ha riflessi diretti sui luoghi, sull'ambiente e sulle persone. In particolare, sugli ambiti:

- aria - con effetti derivanti dalle emissioni dovute al traffico veicolare;
- rumore - con l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti e al traffico stradale che si produce all'interno delle aree urbane e lungo la S.S.54 (in due punti - secondo i rilievi - presenta un "*impatto alto*" ed "*altissimo*" con 70 dB diurni e 60 dB notturni);
- salute - con l'inquinamento dell'aria, rischi per i pedoni e i ciclisti di attraversamento delle arterie stradali, condizionamenti della vivibilità urbana;
- mobilità - con il condizionamento dei flussi pedonali e ciclabili causa percorsi e infrastrutture mancanti, frammentati o poco sicuri.

Gli intensi flussi che coinvolgono il territorio, specie in alcuni giorni della settimana, hanno suggerito la promozione di una serie di attività culturali e di intervento sulle infrastrutture ai fini della prevenzione e sicurezza:

- Sono stati implementati i percorsi educativi nelle scuole sulla circolazione stradale, tramite progetti di educazione stradale come "*strada facendo: sicuro io, sicuro tu*", che prevede il coinvolgimento dei bimbi (5 - 14 anni) con il relativo conseguimento della "patente di pedone" e della "la patente di ciclista" (8-10 anni).
- Sono stati potenziati i dispositivi di controllo velocità come il "velo ok".
- È stata realizzata la campagna informativa sulla sicurezza stradale, rivolta non solo ai ragazzi ma anche agli adulti.
- Sono stati promossi gli interventi chiamati "*keep calm e ocjo al limit*" condivisi con il comune limitrofo di Povoletto.

1. Infrastruttura

La rete viaria comunale

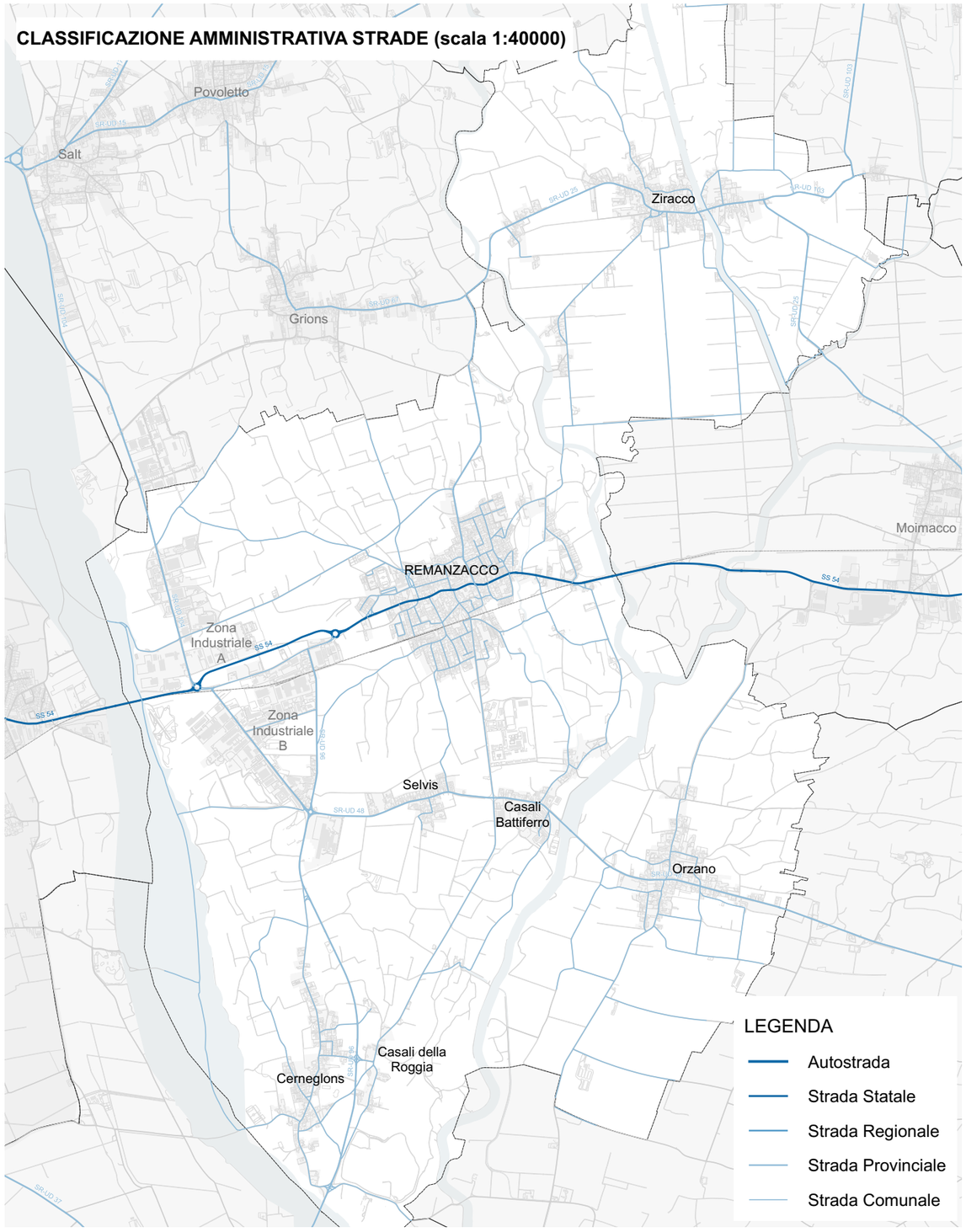
Remanzacco dispone di un patrimonio viario pari a circa 90 km di infrastrutture, suddiviso per le diverse tipologie di arterie (statali 4 km., provinciali 17 km., comunali 65 km.).

Alla scala vasta il territorio è attraversato dalla S.S.54, che unisce lungo una direttrice Est - Ovest i centri urbani collocati tra Udine e Cividale del Friuli, dotati di manifattura e servizi. A questo si aggiunge la funzione della strada di connessione tra i due confini di Stato (Italia/Slovenia), collegamento che genera, nelle due direzioni, una quota di traffico automobilistico e, seppur in dimensioni ancora limitate ma in continua crescita, anche una di tipo cicloturistico.
La S.S.54 separa il capoluogo in due parti urbane entrambe dotate di servizi ed attrezzature che alimentano continui spostamenti e attraversamenti pedonali e ciclabili, anche in situazioni di criticità e/o di non ottimali *standard* di sicurezza.

Alla scala sovracomunale sono di interesse la SR-UD 104 “di Salt”, la SR-UD 25 “di Moimacco” (Moimacco – Ziracco – Marsura Gugliola), la S.P.67 “di Grions” (Remanzacco – Grions del Torre), la SR-UD 48 “di Prepotto” (Premariacco - zona artigianale di Orzano – Selvis) e, sulla direttrice Est – Ovest, la SR-UD 96 “di Cerneglons” (Pradamano - Cerneglons – Strada Statale del Friuli).

Alla scala locale sono ben utilizzate via di Salt, che congiunge il capoluogo alla “zona industriale A” e alla località di Povoletto, la strada Oselin, che si collega alla SR-UD 96 – “zona industriale B” di Remanzacco, e il viale del Sole, che collega Remanzacco alla SR-UD 48 – Casali Battiferro.
Attraverso questa rete si sviluppa un intenso traffico automobilistico per il trasporto di persone e merci da/per Remanzacco, verso i servizi commerciali e i luoghi della produzione e i posti di lavoro insediati sul territorio, verso la manifattura ed i servizi amministrativi, finanziari, culturali ed ospedalieri presenti a Udine e negli altri centri (Cividale del Friuli, Povoletto, Pradamano e Buttrio).
In particolare, tra la S.S.54 e la SR-UD 104 “di Salt” è situata l’area per insediamenti produttivi denominata “zona industriale A”, mentre lungo le arterie S.S.54, SR-UD 48 “di Prepotto” e SR-UD 96 “di Cerneglons” si collocano la seconda zona industriale di Remanzacco (denominata “zona industriale B”) e il “parco commerciale”, i quali rappresentano compendi produttivi piuttosto strutturati capaci di alimentare una sostenuta attrattività in termini di posti di lavoro e consumatori. Infine, tra S.P.48 e via Cavalier Gino Tonutti si trova una terza area per insediamenti produttivi, perlopiù costituita da strutture di tipo artigianale.

Il capoluogo si collega alla frazione di Cerneglons tramite via dei Gelsi e la SR-UD 96, alla frazione di Selvis tramite via Bovolars, ai Casali Battiferro tramite viale del Sole (e, in alternativa, Strada per Orzano), alla frazione di Orzano tramite viale del Sole e poi la SR-UD 48 (o, in alternativa, la Strada per Orzano), ai Casali Molino Cainero tramite la Strada per Orzano, ai Casali Magnins tramite via Molino di Sotto e località Case del Malin, e, infine, alla più distante frazione di Ziracco tramite via Molino di Sotto, località Case del Malin e Case in Magnis.



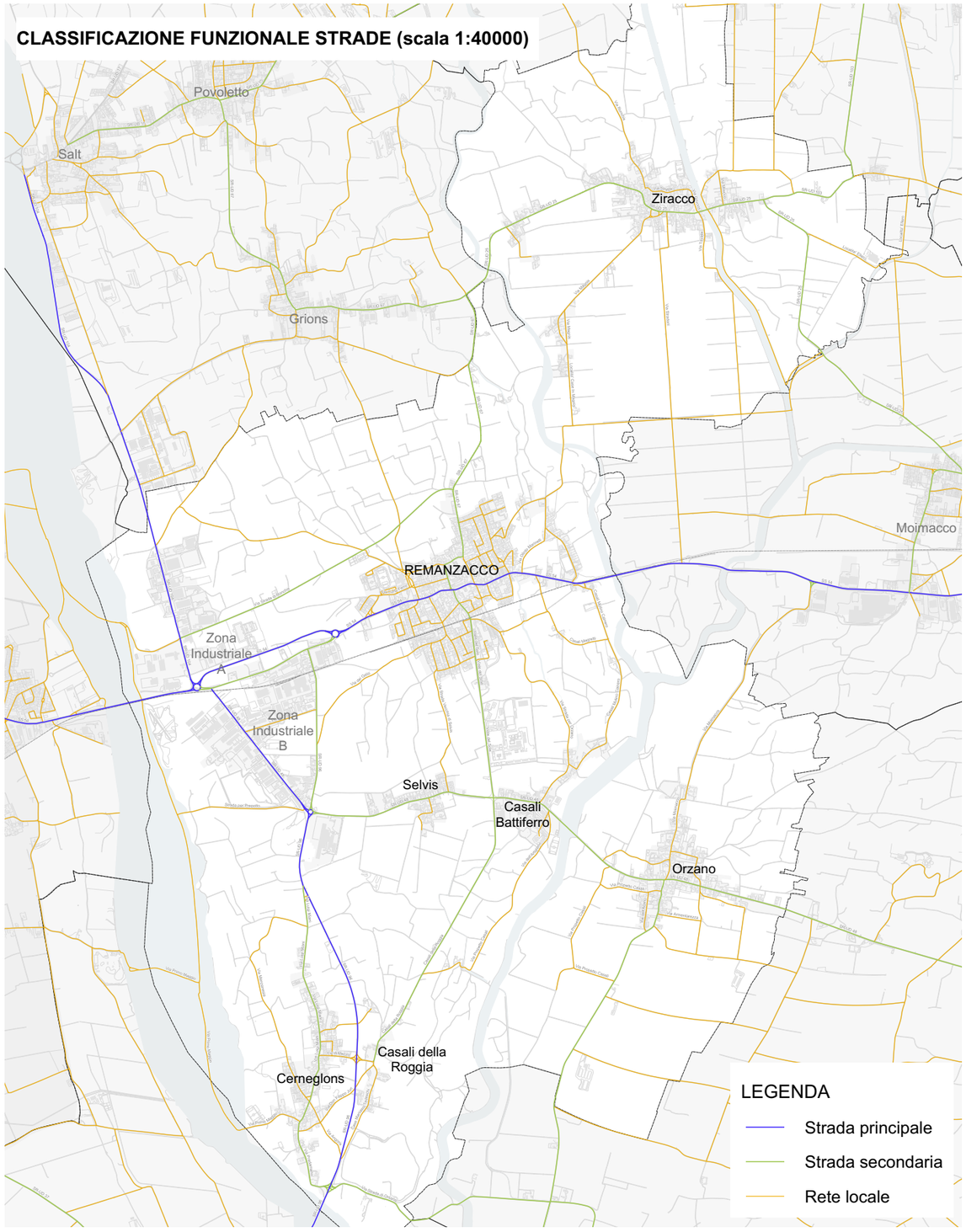
STUDIO TANDEM
RICERCHE, PROGETTI, PERCORSI PER LO SPAZIO URBANO, L'AMBIENTE, LA QUALITÀ DELLA VITA

La strategica caserma “Severino Lesa” del 3° Reggimento Artiglieria Terrestre si connette al capoluogo attraverso viale del Sole o, in alternativa, tramite la Strada per Orzano.

Dalle principali località e dalla caserma si alimenta anche un flusso di mobilità interno e da/per il capoluogo, dove sono insediate le più importanti attività istituzionali, culturali, finanziarie e commerciali, che si realizza generalmente mediante l’utilizzo dell’auto private (anche di mezzi pesanti nel caso di trasporto delle merci) e solo in piccola parte attraverso l’impiego della bicicletta, ciò anche in ragione delle distanze non brevi che intercorrono tra i vari contesti urbani.

L’assetto e la struttura della viabilità comunale e, per la parte di interesse, della viabilità provinciale (ora in toto regionale) è in linea generale nelle condizioni di sostenere il flusso di traffico anche se si registrano interferenze con le funzioni residenziali che incidono sui livelli e standard di sicurezza della mobilità.

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE STRADE (scala 1:40000)



2. Ciclabilità

La rete ciclabile esistente

Il territorio è attraversato dal sistema di ciclovie della Rete di itinerari di interesse regionale, anche di valenza internazionale e transfrontaliera. Gli elementi che transitano per Remanzacco sono:

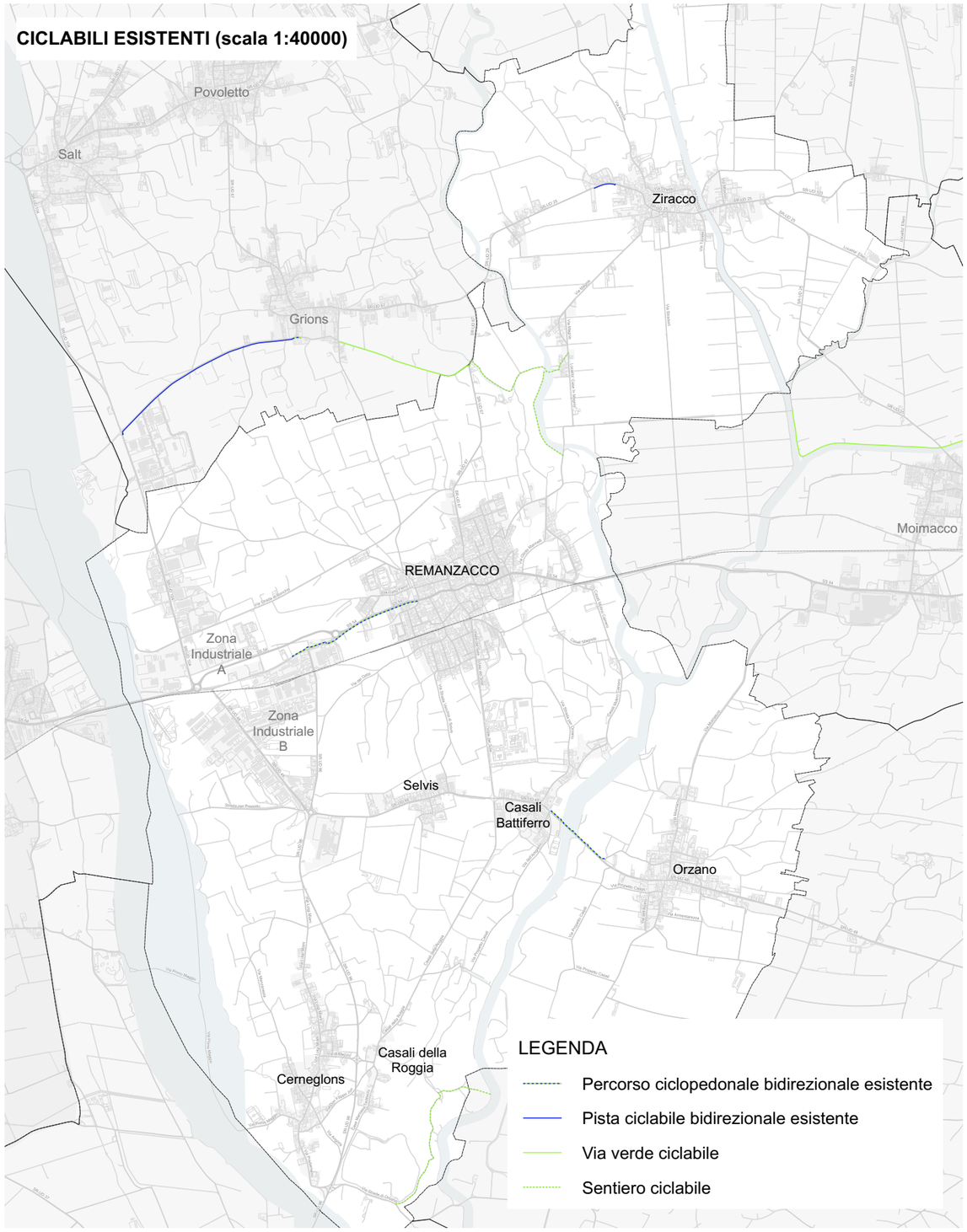
- FVG 1 - lungo la direttrice Nord- Sud, la ciclovia Alpe Adria-Radweg [si sviluppa per 404 km. tra Salisburgo, Grado e il Mare Adriatico];
- FVG 3 - lungo la direttrice pedemontana Est – Ovest, la Ciclovia Pedemontana e del Collio [si sviluppa lungo un tracciato Polcenigo – Pinzano al Tagliamento – Gemona del Friuli – Cividale del Friuli -Gorizia Straccis];
- FVG 4 - lungo il fiume Natisone, di valenza internazionale e avente carattere transfrontaliero, la Ciclovia della pianura e del Natisone.

All'interno di questa struttura portante di ciclovie si innesta una diffusa rete di piste ciclabili e itinerari secondari.

La rete coinvolge il territorio di Remanzacco sia lungo una direttrice Est - Ovest di connessione dello spazio collocato tra Udine e Cividale del Friuli e le Valli del Natisone, sia lungo un versante Nord - Sud che coinvolge il Parco del Torre, i torrenti Torre e Malina, sia a Nord - Ovest, nel territorio collinare di Faedis e delle Valli del Torre.

Gli elementi principali che costituiscono la rete di piste ciclabili sono i percorsi:

- A 13 del Natisone; Udine – Cividale del Friuli – Stupizza,
- Udine - Tarcento - Caporetto - Cividale del Friuli,
- Udine - Godia- Beivars- Povoletto - Buttrio – Cividale del Friuli,
- Grions del Torre - Savorgnano – Beivars,
- Cividale del F. - Valli del Natisone- Tribil- Castelmonte,
- Cividale del Friuli - Slovenia- Prossenicco,
- Cividale del Friuli - nord Natisone,
- Laipacco – Orsaria,
- Orzano – Moimacco,
- Rogge e castelli tra Faedis e Povoletto,
- Buttrio - Cividale del Friuli,
- Udine-Parco del Torre,



- Udine - Povoletto - Faedis - Attimis – Nimis;
- Udine - Corno di Rosazzo – Faedis.

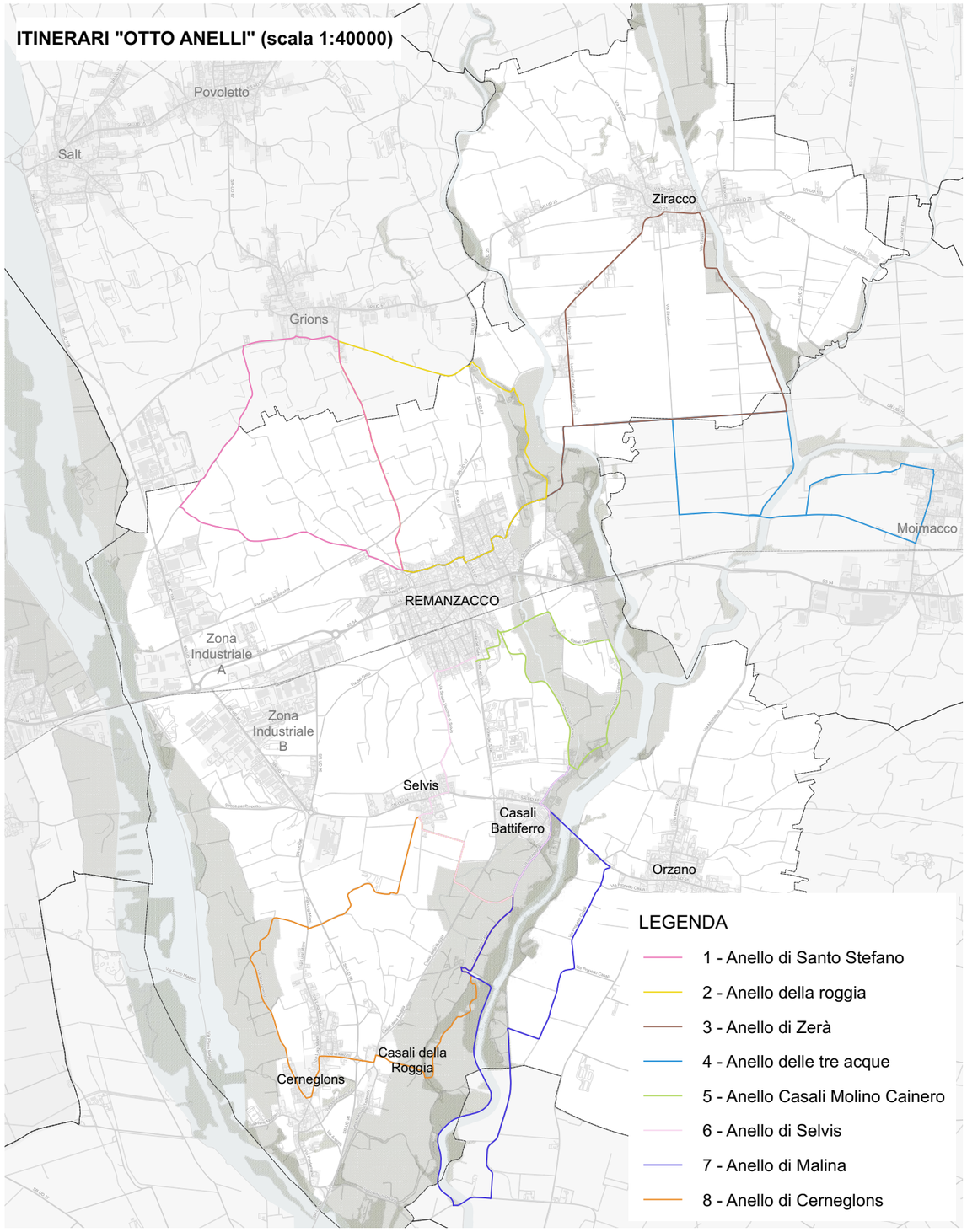
Le attività in corso e di progetto non sono vincolate ai limiti del confine amministrativo, e, al contrario, si propongono di assicurare l'integrazione di reti e piste ciclabili alla scala vasta.
In questo senso, sono in corso confronti tra gli enti territoriali (Udine, Moimacco, Cividale del Friuli) nell'ambito dell'esistente "tavolo tecnico–programmatico" ed è programmato il Biciplan di area vasta (già UTI) previsto nel Piano dell'Intesa per lo Sviluppo, che si propone di organizzare il sistema delle reti a supporto del cicloturismo e dello sviluppo del settore turistico.

L'ispirazione che sostiene l'insieme dell'impostazione e i progetti ipotizzati è legata alla considerazione che i territori e le economie locali per poter attrarre e, quindi, essere competitivi, hanno bisogno di racconti, patrimoni, prodotti e relazioni e, al tempo stesso, hanno la necessità di disporre di reti in assenza delle quali viene meno l'accessibilità sostenibile ai contesti e alle produzioni.

All'interno del territorio è stata allestita infatti, in una visione lungimirante, una rete di 8 percorsi ("anelli") ben attrezzati che connettono luoghi e patrimoni locali e, al tempo stesso, si collegano alle principali dorsali e reti ciclabili. Sono così contraddistinti:

- anello dei 4 pioppi, di 9,4 km a nord est di Remanzacco con guado sul torrente Malina,
- anello delle 3 acque, di 10,9 km a est di Remanzacco, con un tratto nel Comune di Moimacco e con due guadi sui torrenti Malina e Ellero,
- anello della Roggia, di 5,8 km a nord di Remanzacco,
- anello di Rosa di Santo Stefano, di 5,7 km a nord di Remanzacco,
- anello dal Sud 'Mulino Cainero', di 4,1 km a est e sud est di Remanzacco,
- anello del Malina, di 12 km a sud di Remanzacco con guado sul torrente Malina,
- anello di Cerneglons - Casali Propetto, do 11,5 km a sud ovest di Remanzacco,
- anello di Selvis, di 5,9 km a sud di Remanzacco.

L'attuale configurazione dei ponti stradale (Anas) e ferroviario (Fuc Srl) sui torrenti Torre e Malina non permettono la continuità delle dorsali principali [FVG 1, FVG 3 e FVG 4] e della rete ciclabile di area vasta e viene impedita anche la valorizzazione delle relazioni ciclabili casa – lavoro. Per questi motivi l'attraversamento delle biciclette si realizza mediante i guadi dei torrenti.



3. Punti di attrazione e analisi della domanda potenziale

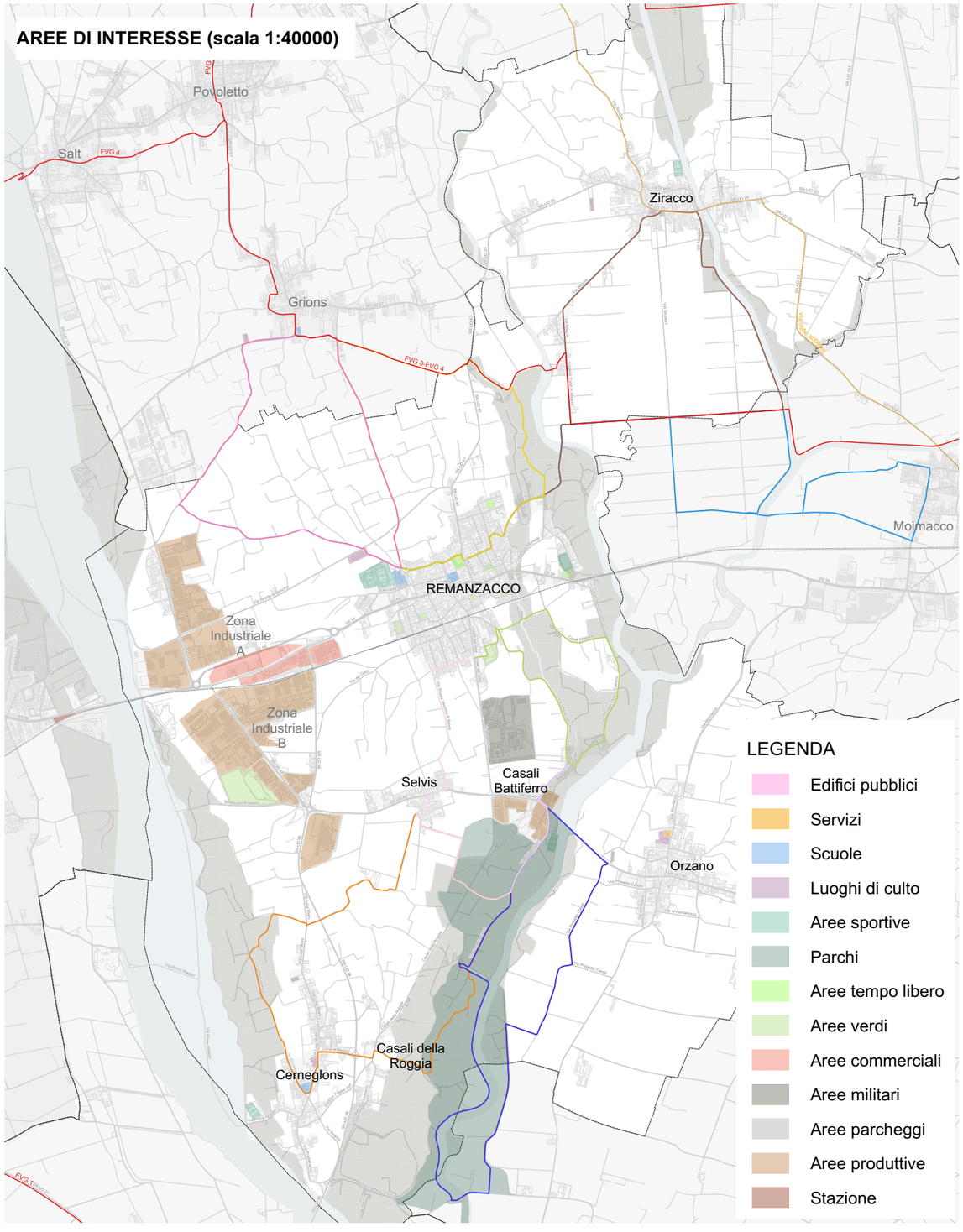
L'attrattività in termini di consumatori, turisti, imprese e competenze è determinata dalla numerosità e qualità dei servizi, dalle strutture commerciali, dalla presenza della manifattura e dalla capillarità del tessuto artigianale in termini di produzione e posti di lavoro, dalla presenza di strutture educative e formative, dalla consistenza e valore dei luoghi e dei patrimoni naturali e storico-artistici. Questi elementi generano flussi di mobilità in entrata e un traffico su gomma che si presentano intensi e con una rilevante frequenza degli spostamenti non solo nelle ore di punta (7.30 – 8.30; 17.15 – 18.15) ma anche distribuiti nell'arco della giornata, con punte nelle giornate di venerdì e sabato.

Il modello transport intensive è determinato, nello specifico, dalla presenza delle due principali aree per gli insediamenti produttivi, dalla diffusione dell'artigianato, dalle strutture della grande distribuzione, dai negozi e dai ristoranti insediati nel "parco commerciale", dalla concentrazione nel capoluogo di taluni servizi amministrativi, commerciali e della ricettività. La stessa presenza dei parchi naturali (Torre e Malina) e di patrimoni culturali e architettonici di un certo interesse sostiene la dinamica dei flussi.

Se si registrano flussi consistenti in entrata, si determina allo stesso modo una mobilità in uscita (consumatori, studenti delle scuole superiori e dell'Università, lavoratori, artigiani, professionisti). Il policentrismo urbano, che si è affermato nel corso del tempo e che è costituito da una serie di città e località diffuse sul territorio dotate di funzioni di base e servizi rari, attrezzature e produzioni, rappresenta una forza in grado di generare flussi piuttosto notevoli in uscita da Remanzacco.

In primo luogo è la città di Udine, che dista mediamente 10 km. da Remanzacco e che può essere raggiunta in 16' in auto e in 10' in treno, la più importante destinazione dei flussi in uscita. Poi vi sono Cividale del Friuli, patrimonio Unesco, dotata tra l'altro di una importante zona industriale e di istituti scolastici (Paolo Diacono, Centro di Formazione Professionale) e professionali; Buttrio, Manzano e Povoletto, contraddistinti da numerose imprese manifatturiere e artigianali, ed infine Pradamano con gli aggregati commerciali.

Larga parte degli spostamenti avviene mediante l'uso dell'automobile, mentre assai limitato è l'utilizzo dei servizi del trasporto pubblico su gomma e su ferro. Del tutto residuale è invece la mobilità da Remanzacco verso questi centri, e viceversa, che si realizza tramite la bicicletta, se non per gli spostamenti di tipo cicloturistico e/o cicloamatoriale.



Servizi di interesse pubblico e attività commerciali

Il capoluogo è dotato di numerose attività commerciali e servizi, di natura istituzionale, sociale, finanziaria, culturale, religiosa. Un buon numero di attività e di erogatori di servizi sono collocate in prossimità del centro storico e lungo la S.S.54 (via Alcide De Gasperi), come il Municipio, la Chiesa, la farmacia, l'Ufficio postale le Banche, alcune strutture ricettive e bar, il panificio e altre tipologie di negozi (alimentare, ortofrutta, parrucchiere).

Nelle aree più interne, a Ovest della S.S.54, si trovano inoltre la Caserma dei Carabinieri e una serie di negozi (discount, alimentari ed enogastronomia, panificio, gelateria, fioreria, fotografo). A Sud della statale operano il fornaio, una trattoria e alcune strutture ricettive.

Ad esclusione dei servizi di ristorazione e della ricettività, le attività sono generalmente frequentate dai residenti che, in alcuni casi, vi accedono a piedi o in bicicletta.

Nel quadrante Sud - Ovest del capoluogo è collocato il "parco commerciale" con i servizi come l'ACI e il veterinario, le strutture della grande distribuzione e le vendite all'ingrosso, le rivendite di auto e le autofficine, le pizzerie e ristoranti, caffetterie ed altre tipologie di negozi.

Si tratta di un robusto contesto commerciale che genera una domanda di traffico e un'attrattività di consumatori provenienti dalle frazioni e dalle località limitrofe che, specie in alcuni giorni della settimana (come il venerdì e il sabato), presentano valori rilevanti.

A Ziracco sono insediate due Chiese, il bar, due trattorie, una struttura ricettiva (B&B), un paio di autofficine ed una fattoria aperta al pubblico.

A Casali Magnis è presente un'osteria, mentre a Orzano la Chiesa e l'Istituto religioso, l'Ufficio postale, un bar, una trattoria e due strutture ricettive, un negozio di ortofrutta.

A Cerneglons si trovano la Chiesa e l'asilo nido (cooperative sociale), il bar, due trattorie e una struttura ricettiva (B&B).

A Selvis e ai Casali Battiferro sono collocate la Chiesa, il bar e trattoria, due agriturismo, una rivendita di prodotti ortofrutticoli e un servizio di fisioterapia, un gommista ed una autofficina.

A Casali Mulino Cainero, infine, è presente un'azienda agricola biologica.

I consumatori e fruitori dei servizi presenti in queste località sono, in linea generale, distribuiti tra i residenti, che utilizzano spesso la bicicletta per accedere ai servizi e spostarsi, e le persone provenienti da fuori i confini amministrativi (in particolare quanti lavorano nei contesti produttivi) ed in attraversamento.

Cimiteri

Il capoluogo e quasi tutte le frazioni dispongono di un cimitero: quello di Remanzacco è collocato all'estremità dell'ambito tra via Santo Stefano e Strada di Ronchis; a Ziracco il cimitero si trova in prossimità di via Marsura Gugliola; a Orzano esso si trova in via Stangaferro mentre a Cerneglons è presente in via L. Miani.

Strutture per l'Educazione e Aree Scolastiche

La presenza di numerose associazioni e gruppi rende la comunità vivace ed impegnata. Sono attivi, tra gli altri, il Punto di incontro 0-3 anni, lo Sportello "Fenice", il Centro di Aggregazione e il Laboratorio territoriale, gestito dall'Assessorato all'Ambiente e Politiche Giovanili. Inoltre vengono promossi con una certa continuità Corsi relativi all'alfabetizzazione informatica, all'educazione sportiva e alla cultura.

Questo tessuto associativo utilizza con una certa assiduità le strutture fisiche come il Nido d'Infanzia, la Biblioteca, il Centro di Aggregazione giovanile, l'Auditorium "G. De Cesare", gli impianti come la palestra della Scuola della media e lo spazio verde Broilo Perosa, i campi sportivi di Orzano, Cerneglons, Ziracco e il Cibert, il polisportivo del capoluogo, il campo di tennis, le sale pubbliche presenti in quasi tutte le località come l'ex latteria e l'ex scuola elementare a Orzano, l'ex scuola elementare a Ziracco, l'edificio Polifunzionale e l'ex latteria a Cerneglons.

La dimensione partecipativa così organizzata favorisce, per un verso, l'intensa fruizione degli spazi pubblici, quali piazze, parchi, edifici, attrezzature ed impianti e, per l'altro, alimenta una mobilità per accedere ai luoghi che spesso è di tipo pedonale e ciclabile.

Il Sistema dell'accoglienza infantile e scolastico del Comune è caratterizzato dalla presenza delle seguenti strutture:

- asilo nido, dotato di 48 posti,
- scuole materne, con complessivi 150 posti,
- scuole elementari, con complessivi 243 posti,
- scuole medie, con complessivi 189 posti.

L'asilo nido, le scuole materne e l'Istituto Comprensivo "E. De Amicis" sono collocati in via Giacomo Matteotti. Va detto che il plesso di Remanzacco è frequentato anche da alcuni alunni che provengono da Moimacco tramite il servizio scuolabus.

A supporto delle strutture e attività educative e scolastiche, sono in atto alcune tipologie di servizio: la pre-accoglienza (7.30 - 8.00) rivolta agli utenti delle scuole del territorio, residenti e non residenti; la post-accoglienza (16.00 - 17.30) rivolto agli studenti delle scuole del territorio che

hanno lezione nel pomeriggio, residenti e non residenti; la mensa assistita (12.30 – 14) rivolto ai bambini e ai ragazzi che frequentano la scuola primaria e secondaria di primo grado.

Per accedere, nelle diverse modalità (piedi, bicicletta, auto) al compendio educativo e scolastico da Sud e nel caso di attraversamento della S.S. 54, gli utenti utilizzano via della Cooperativa o in alternativa via Giacomo Matteotti o via Ziracco; nel caso dell'accessibilità da Nord, vengono utilizzate via Adelaide Ristori e via Santo Stefano. La bicicletta è utilizzata principalmente dai ragazzi.

È presente il servizio di trasporto scolastico (scuolabus) per gli alunni della scuola dell'Infanzia, primaria e secondaria di I° grado. Esso raggiunge le varie frazioni e località del territorio comunale e le fermate sono spesso dotate di pensiline protette e coperte per l'attesa del mezzo.

I compendi dell'educazione e dell'istruzione sono in larga parte concentrati nel quadrante urbano occidentale del capoluogo, sono ben integrati e facilmente raggiungibili rispetto al parco Broilo Perosa, al campo da tennis, al polisportivo e all'Auditorium "G. De Cesare".

Nelle frazione di Cerneglons è presente un Asilo nido/Scuola dell'infanzia, situata in via Manzanesia.

Aree Verdi e Sportive

Remanzacco dispone di 24 aree verdi (parchi, giardini, spazi verdi) distribuite sul territorio per complessivi 2,6 haq a cui si aggiungono varie attrezzature e spazi sportivi.

Nelle altre località comunali sono presenti: a Ziracco i nuclei elementari verdi situati in via Monte Nero e sulla Sp 25 in centro storico, comprensiva di una attrezzatura per lo svolgimento di attività all'aperto; a Orzano esiste un'area verde di quartiere collocata in via Moimacco; a Cerneglons un nucleo elementare verde lungo via Miani; a Selvis sono presenti un'area verde di quartiere in prossimità di via della Chiesa e un nucleo verde collocato ai margini della SR-UD 48.

Il polisportivo del capoluogo è collocato nel quadrante urbano Ovest; la palestra e le attrezzature per il tennis, denominate "Polisportiva San Marco", si trovano all'estremità Nord del paese e sono raggiungibili da via Marinelli; a Ziracco e Cerneglons esistono campi sportivi accessibili rispettivamente da via Stretta e da via I° Maggio; a Selvis il campo sportivo è situato in prossimità della S.P.48 verso la località di Orzano.

Le attrezzature e gli impianti sportivi più rilevanti dell'area territoriale di riferimento sono localizzati a Udine (Stadio, palasport, palestra e campo di atletica, palestre private) e a Cividale del Friuli (palasport). Tali strutture non sono facilmente raggiungibili in bicicletta considerate le distanze che intercorrono tra il luogo di origine e destinazione e l'assenza di una continuità di rete che garantisca gli spostamenti in sicurezza.

Contesti produttivi e luoghi di lavoro

Le principali destinazioni per gli spostamenti casa – lavoro sono riconducibili alla presenza di importanti aree per gli insediamenti produttivi: la "zona industriale A" che si raggiunge dalla S.S.54 e SR-UD 104 "di Salt", la "zona industriale B" che si raggiunge dalla S.S.54, SR-UD 48 "di Prepotto" e dalla SR-UD 96 "di Cerneglons", e l'area di Selvis che si raggiunge dalla SR-UD 48 e da via G. Tonutti.
Si tratta di contesti produttivi che producono una parte rilevante dei 2.800 posti di lavoro, in misura significativa occupati da persone provenienti dall'esterno del comune e tramite l'uso del mezzo privato.

Nell'ambito del tessuto produttivo locale, spiccano le imprese artigiane che sono circa 175 (oltre il 30% dell'universo delle imprese) con un numero medio di addetti per azienda pari a 2,8 (mentre le imprese artigiane mono-addetto rappresentano una quota superiore al 50% e quelle con 2+ addetti raggiungono un numero medio pari a 5).
Tale articolazione produttiva e del lavoro alimenta intensi flussi di traffico e consolida la mobilità che si realizza mediante l'utilizzo dell'auto, spesso con uno o due passeggeri a bordo; mentre appare assai limitato l'impiego della bicicletta per accedere ai luoghi di lavoro .
I limitati spostamenti in bicicletta per accedere ai luoghi di lavoro avvengono sulle brevissime distanze (cioè meno di 5 km. sulla relazione casa - lavoro) e perlopiù utilizzando la rete viaria esistente, quindi in commistione con il traffico e con gli attraversamenti a raso. Una simile situazione comporta alcuni rischi che si determinano come conseguenza dell'intensità dei flussi, della velocità e dell'attraversamento delle interferenze.

Non esiste una maglia di piste ciclabili e di percorsi protetti, né alla scala vasta né comunale, ad eccezione di alcuni tratti privi tuttavia di continuità come quello presente in via Alcide De Gasperi, in parallelo alla S.S.54.

Le persone che si spostano per lavorare nei Comuni limitrofi (Premariacco, Moimacco, Faedis, Povoletto, Udine, Pradamano, Buttrio) e nei luoghi della produzione e dei servizi localizzati in quei centri lo fanno utilizzando nella quasi totalità l'auto e in alcuni casi tramite i servizi TPL ferro e gomma specie sulla direttrice Udine - Cividale del Friuli, poiché si tratta di percorrere distanze generalmente superiori ai 7 km. (distanza considerata ideale per gli spostamenti in bicicletta).

Parco del Torre e Malina e le aree di pregio ambientale

Il patrimonio idraulico e le aree naturalistiche rappresentano elementi che contraddistinguono Remanzacco e si configurano come punto di attrattività sia per i cittadini del luogo sia per studiosi, appassionati e cicloamatori che frequentano ed attraversano il territorio.

I torrenti Torre e Malina, entrambi soggetti a vincolo paesaggistico in base al D.Lgs 42/2004 e riconosciuti come Parchi naturali, con i loro affluenti, e la Roggia Cividina, dichiarata di notevole interesse pubblico con DGR 2/1992, coinvolgono una parte piuttosto estesa del territorio

comunale e sono caratterizzati da valenze naturalistiche ed ambientali di pregio soggette a tutela dal punto di vista urbanistico e paesaggistico.

Il Piano Paesaggistico Regionale, nell'Allegato D – Beni dichiarati di notevole interesse pubblico e individuazione di ulteriori contesti, si è focalizzato sulla Roggia Cividina ed ha messo in evidenza le peculiarità del paesaggio del contesto costituito dai Comuni di Povoletto, Remanzacco, Premariacco e di Buttrio, inseriti nell'Ambito paesaggistico 6 "*Valli orientali e Collio*" e nell'Ambito paesaggistico 8 "*Alta pianura friulana e isontina*".

Dall'altra parte, la pianificazione locale con la variante n. 34 ha specificato le caratteristiche e le condizioni di trasformazione del paesaggio agrario e delle aree naturalistiche individuate, tra l'altro, nella zona E 4.1 "zona agricola di protezione dell'A.R.I.A.", zona E 4.2 "zona agricola di valorizzazione paesaggistica", zona E 4.3 "ambito fluviale e aree di valore ambientale".

Oltre alle iniziative di valorizzazione delle risorse ambientali previste nella programmazione comunale , occorre considerare il rischio di pericolosità idraulica che si riscontra a diversi livelli e in vari punti del territorio, in particolare nei pressi del Molino Cainero e nella parte meridionale del Comune. In questo senso, sono previsti progetti di difesa con il contestuale monitoraggio della officiosità idraulica del reticolo idrografico principale dei comuni di Remanzacco, Moimacco, Buttrio e Premariacco e di recupero ambientale delle aree coinvolte, come nel caso del Roiello a Cerneglons.

Questi patrimoni ambientali sono meta di cicloamatori e cicloturisti del luogo e provenienti da ogni parte del Friuli (e della Regione),i quali, specie nei fine settimana e nei giorni festivi, frequentano e sostano oppure attraversano gli ambiti paesaggistici costituiti da Parchi e aree di pregio agricolo ed ambientale.

L'accessibilità territoriale ciclabile è assicurata dagli "8 anelli", cioè dal sistema di piste e itinerari ciclabili di area vasta, come l'A 13 del Natisone, la Orzano – Moimacco e la Udine - Parco del Torre, e dalla Fvg 4. Esistono, poi, strade bianche e carrarecce, con tratti a volte faticosi e argillosi, nonché i guadi sul Torre e sul Malina che completano le possibilità di accedere e/o attraversare i torrenti, i Parchi e il paesaggio agro-naturale.

Da Remanzacco, infine, è possibile accedere al Parco naturale del Torre attraverso la Strada Comunale Argine del Torre (da via Cividale), la Strada di Ronchis, nella cui prossimità è possibile peraltro guadare il torrente, e via Premariacco; il Parco può essere inoltre costeggiato lungo una direttrice Nord - Sud (Remanzacco - Cerneglons) percorrendo via I° Maggio.

Ai fini di assicurare una compiuta accessibilità a contesti e patrimoni è prevista, dalla programmazione e pianificazione locale, la realizzazione di ulteriori percorsi ciclopedonali e aree per la sosta nonché la sistemazione della rete viaria rurale ed interpoderale esistente.

Servizi e fermate del Trasporto pubblico locale su gomma

Il Capoluogo non è direttamente collegato dai servizi di TPL su gomma, con Udine e con Cividale del Friuli, però sono presenti connessioni di tipo ferroviario.

I servizi di trasporto pubblico su gomma sono gestiti dalla Società Scarl Fvg (costituita da Saf Autoservizi Fvg del Gruppo Arriva e da altre società regionali del trasporto pubblico) risultata assegnataria del nuovo contratto decennale del servizio TPL su gomma.

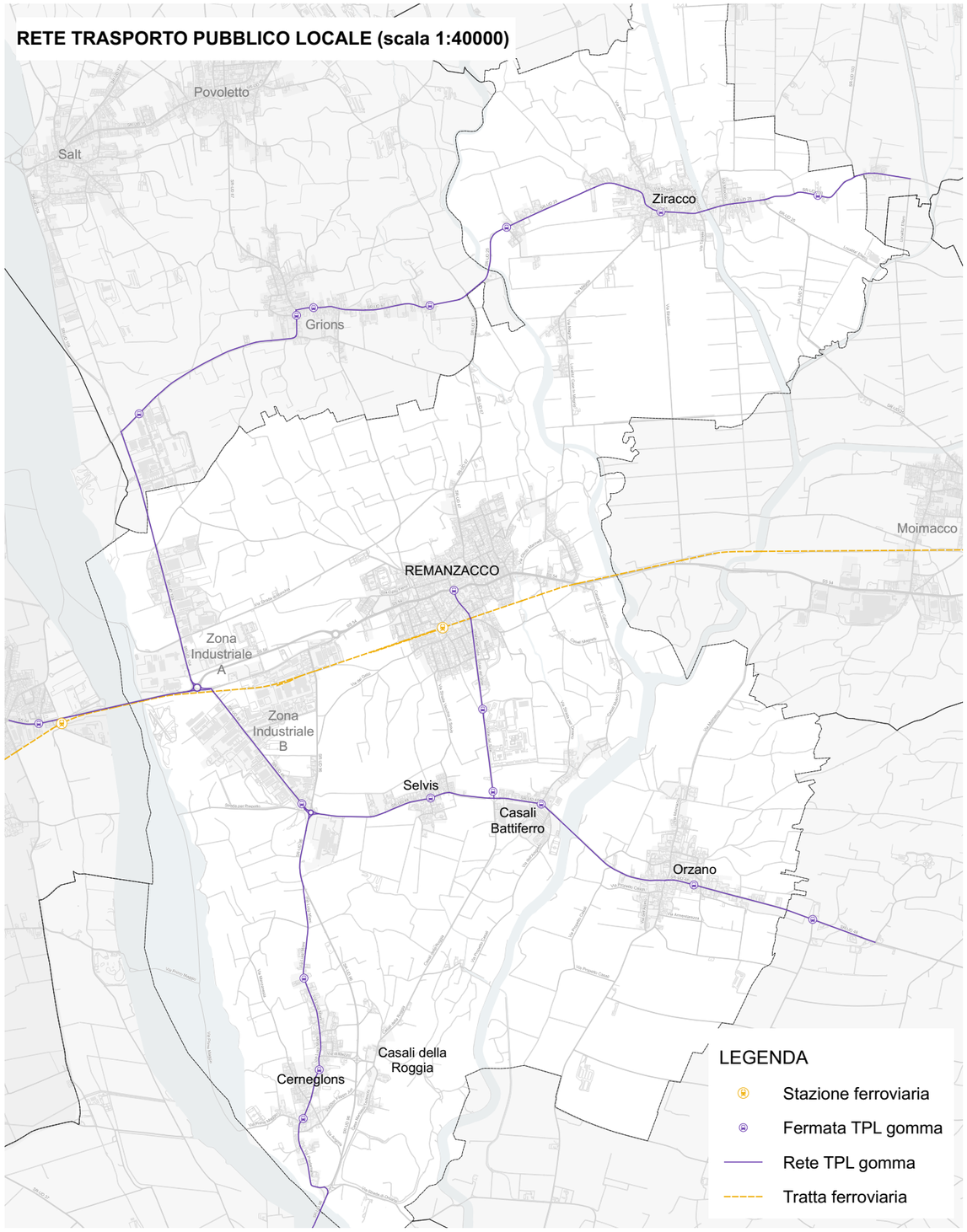
Le località di Ziracco, Orzano, Selvis e Cerneglons sono raggiunte dai servizi della Società con 3 tipologie di corse che si sviluppano nell'arco della giornata: la Stupizza – Cividale – Udine, la Cividale – Udine e la Udine – Cividale – Castelmonte.

I servizi di TPL prevedono le fermate a Ziracco in via IV Novembre, a Orzano in via Premariacco, ai Casali Battiferro in Bivio Battiferro, a Selvis in via Orzano, ai Casali Oselin in prossimità del bivio-fornaci Fornasilla, ed infine a Cerneglons via L. Miani (in prossimità della Chiesa e del cimitero).

Sono presenti fermate dotate di pensiline protette e coperte per l'attesa di mezzi del TPL e dei servizi di scuolabus a Remanzacco, a Orzano, a Cerneglons e a Ziracco. In corrispondenza delle fermate non sono collocate rastrelliere per permettere il deposito in sicurezza delle bici.

Servizi e fermate del Trasporto pubblico locale su ferro

Remanzacco è servita dal Trasporto pubblico locale su ferro, costituito da 48 corse giornaliere, generalmente una ogni 30', gestito dalla Società Fuc srl lungo la linea non elettrificata a binario unico Udine – Cividale del Friuli.



La stazione ferroviaria di Remanzacco, attrezzata con tettoia e biglietterie automatiche per l'emissione e il pagamento dei titoli di viaggio, è un'infrastruttura che permette l'"incrocio" dei treni provenienti da Udine e/o da Cividale del Friuli (così 24 volte al giorno).

Gli utenti che normalmente utilizzano questo servizio sono gli studenti provenienti in generale da Remanzacco (solo qualche unità proviene da altre località del Comune), in larga parte provvisti di abbonamento. I lavoratori e altre tipologie di passeggeri, come le persone che abitualmente si recano a Udine o a Cividale del Friuli, rappresentano una quota residuale dell'utenza ferroviaria.

Sul materiale rotabile impiegato per l'esercizio ferroviario (2 automotrici Stadler GTW/DMU, 3 automotrici ALN 633 e 2 rimorchiate BP) è possibile caricare un numero assai limitato di biciclette in ragione dell'allestimento e delle caratteristiche dei mezzi e del rispetto delle norme che regolano il trasporto.

Allo stato attuale è in corso il completamento dei lavori di implemento tecnologico della linea (Sistema di Controllo Marcia Treno - SCMT), aspetto che ha comportato il dimezzamento delle corse giornaliere, sostituite provvisoriamente da autocorse che compiono il medesimo tragitto agli stessi orari dei treni.

Remanzacco si trova al centro tra due fermate importanti che permettono la promozione di programmi di sviluppo della mobilità sostenibile e dell'intermodalità.
Nel comune di Moimacco sono presenti le fermate di Moimacco e Bottenicco, quest'ultima a servizio della zona industriale e del compendio architettonico e agro-naturale di Villa de Claricini Dornpacher.

Nel comune di Udine, in prossimità del Torre e lungo via Cividale alle porte della città, è presente la stazione ferroviaria di San Gottardo. Si tratta di una fermata videosorvegliata dotata di un'ampia copertura ed emettitrici automatiche di emissione e pagamento dei titoli di viaggio. Attualmente la stazione è ben frequentata dagli utenti pendolari che da Udine devono raggiungere Cividale del Friuli o la caserma "Lesa" a Remanzacco", oppure da Cividale e da Remanzacco devono raggiungere il Centro studi o i servizi (finanziari, amministrativi, culturali, socio-sanitari) localizzati nella città. L'area funge da polo scambiatore (auto-treno, autobus-treno, bici-treno) ed è destinata a diventare un vero e proprio "centro intermodale", in virtù di uno specifico progetto predisposto congiuntamente dal Comune di Udine e da Fuc Srl nell'ambito del "Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate" (cosiddetto "bando periferie", 2017). In particolare, l'ipotesi di lavoro prevede la riorganizzazione dello spazio al fine di ricollocare la fermata dell'autobus (spostandola dall'attuale postazione) e la dotazione di adeguati parcheggi per le auto e le biciclette, anche in sharing e a pedalata assistita.
La struttura è riconosciuta come radice del sistema ciclabile da/per il Parco naturale del Torre, il paesaggio e il contesto agro-naturale, la città longobarda di Cividale del Friuli fino ai patrimoni storici e architettonici diffusi territorialmente.

Ai fini dello sviluppo delle relazioni casa - lavoro e del supporto al cicloturismo, la direttrice ferroviaria e stradale Udine – Remanzacco che incrocia il Torre è penalizzata dalla mancata continuità ciclabile. Infatti, la naturale evoluzione dei percorsi ciclabili subisce una cesura proprio sul torrente che può essere attraversato tramite i guadi o, diversamente, utilizzando il sedime stradale della S.S.54 in commistione con il traffico veicolare.

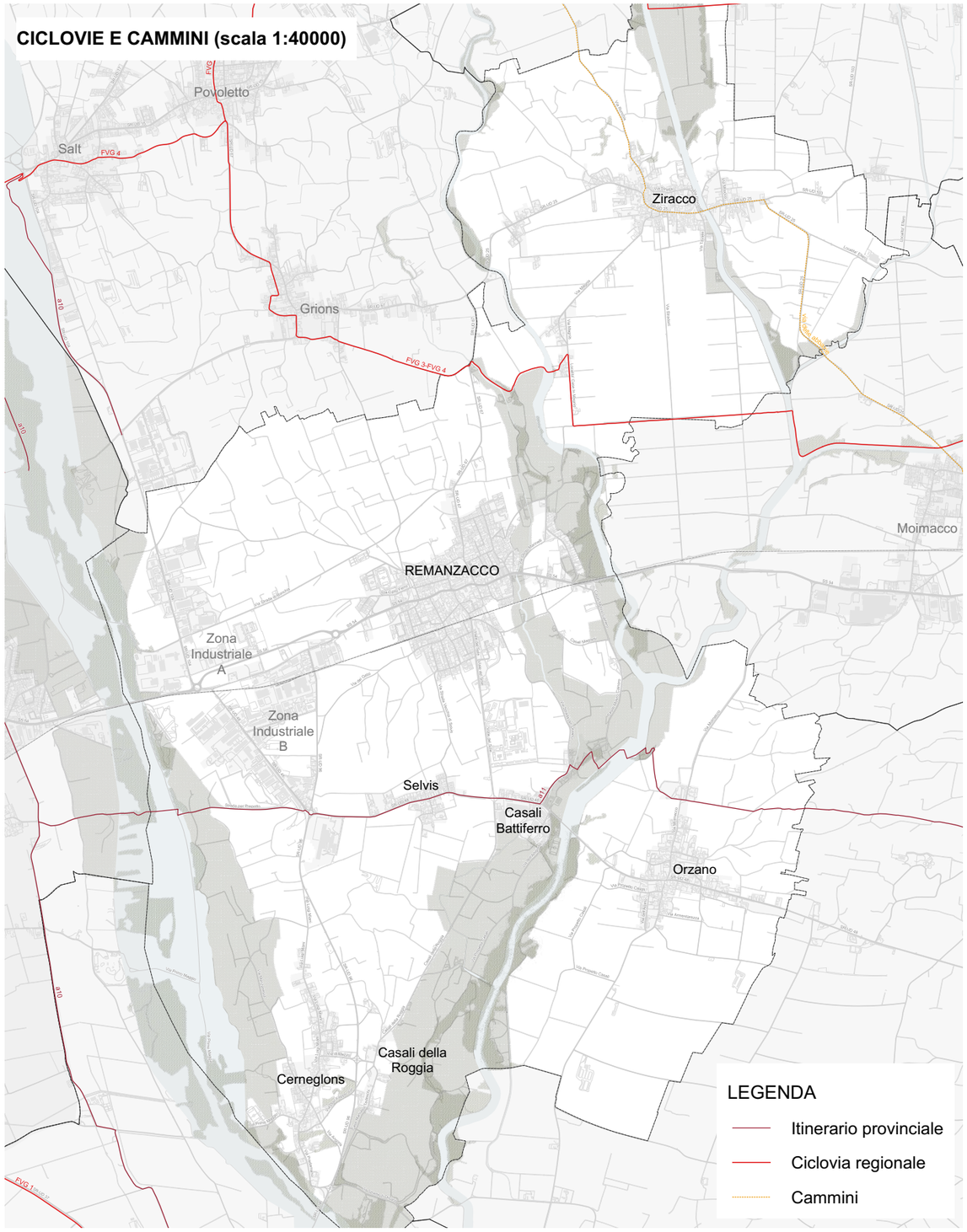
Spostamenti per il Cicloturismo

Il fenomeno del cicloturismo sta progressivamente diventando un elemento strutturale che riverbera effetti anche sull'economia locale. Il fatturato generato in Italia dagli spostamenti in bicicletta è di oltre i 6 mld, ed è dato dalla produzione di biciclette e di accessori alle rivendite, dalle attività dei tour operator ai servizi commerciali, turistici e culturali (questa parte genera 3,2 mld €/anno). Il rapporto fra costi e benefici per gli investimenti in infrastrutture ciclabili è vantaggioso, come fanno emergere le ricerche del settore, in termini di creazione di nuovi posti di lavoro e di indotto economico generato nel territorio (è possibile ottenere vantaggi di scala dai 100 ai 300 mila €/anno per ogni km di ciclovia).

La diffusione di comportamenti e pratiche individuali volte alla mobilità sostenibile, le iniziative promosse sul territorio, in termini di realizzazione di infrastrutture ciclabili e di modifica dell'approccio delle strutture ricettive, hanno permesso la crescita esponenziale di cicloamatori e cicloturisti. In Regione si è assistito ad un aumento del 50% nel corso degli ultimi due anni della presenza dei cicloturisti.
I territori e le aziende sono chiamate a cogliere questa robusta opportunità: la trasformazione delle abitudini delle persone e la crescita esponenziale di turisti che privilegiano la bici comportano necessariamente una modifica dei bisogni e delle aspettative che, di riflesso, possono venir soddisfatte dal ri-orientamento di parte delle attività d'impresa ad alto tasso di capitale umano. Si tratta di generare valore per le imprese e per l'economia del territorio.

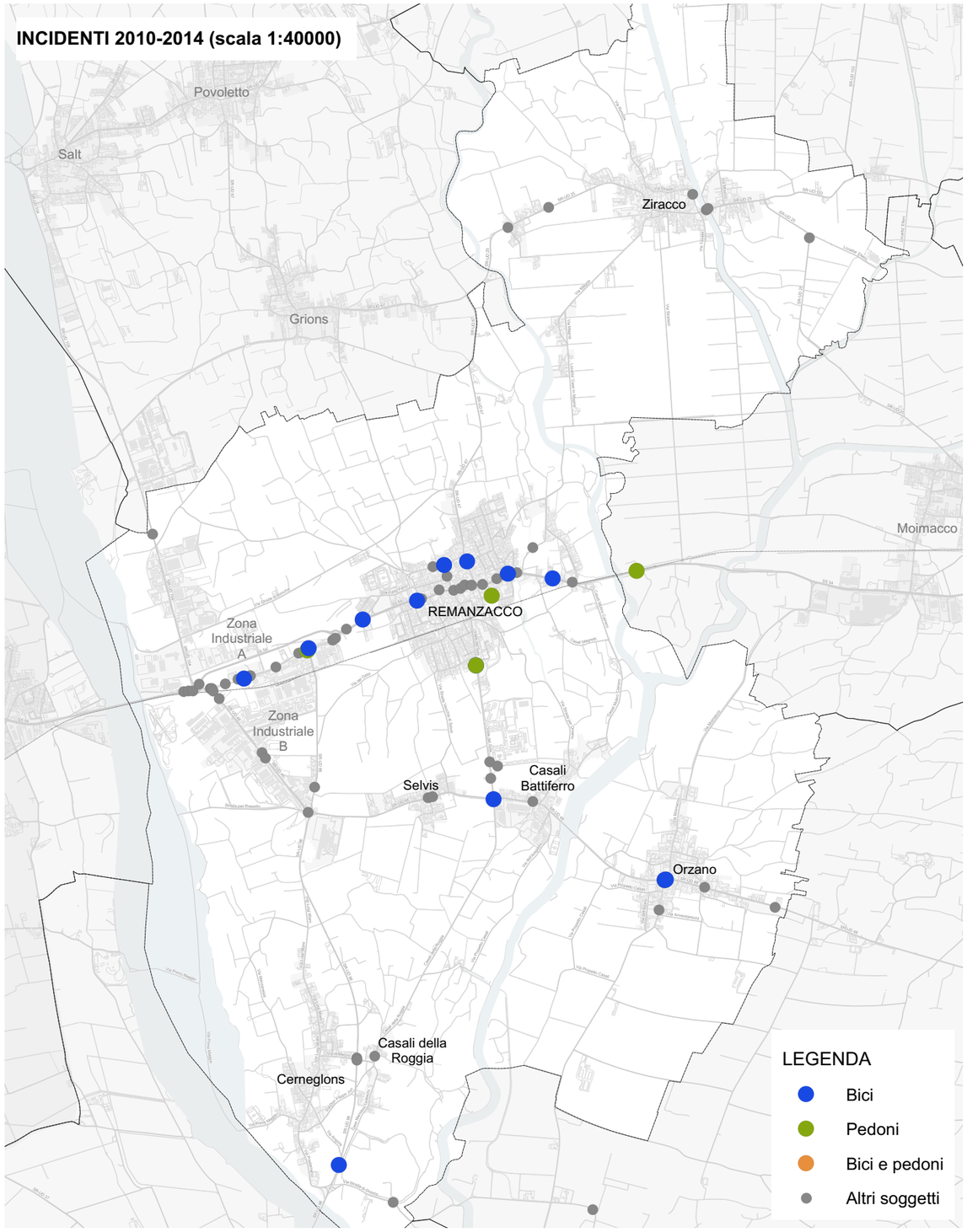
La Regione ed il Comune di Remanzacco hanno investito su ciclovie, reti ed itinerari cicloturistici consolidando direttrici storiche e promuovendo nuovi percorsi, sia di scala vasta (FVG 1, FVG 3, FVG 4) sia locale, ("8 anelli", Orzano - Moimacco). Anche i territori contermini hanno organizzato il sistema ciclabile, ciò vale per le Valli del Torre come per Cividale del Friuli, il Matajur e le Valli del Natisone, per il Comune di Buttrio come per Corno di Rosazzo e Cormons, per il Comune di Udine come per Povoletto e Faedis. A questi si aggiungono le recenti attività incentrate sulla promozione delle bici elettriche con la definizione dei percorsi e-bike Route dotati di punti di ricarica.
Questa struttura favorisce nel complesso lo sviluppo del cicloturismo e permette di ampliare l'arco temporale di utilizzo della bicicletta, che può arrivare a coprire il 70% dell'anno solare.

Remanzacco rappresenta anzitutto uno spazio in attraversamento, di passaggio o transito, del flusso cicloturistico che incrocia borghi, chiese, architetture, arte, corsi d'acqua, parchi, archeologie industriali e vigneti, sia utilizzando itinerari slow sia reti più performanti. Lo si registra in modo particolare in determinati periodi dell'anno e della settimana.
Il punto critico è rappresentato dalla ancora limitata presenza di cicloamatori e cicloturisti che si soffermano sui patrimoni che contraddistinguono il territorio per poterli vivere ed apprezzare e che si servono dei servizi commerciali esistenti. Si tratta di costruire un prodotto culturale e turistico che, nell'ambito di proposte territoriali più complesse predisposte da comunità dei Comuni e da Promoturismo Fvg, possa favorire il riconoscimento dei contenuti autentici che risiedono in questa realtà.

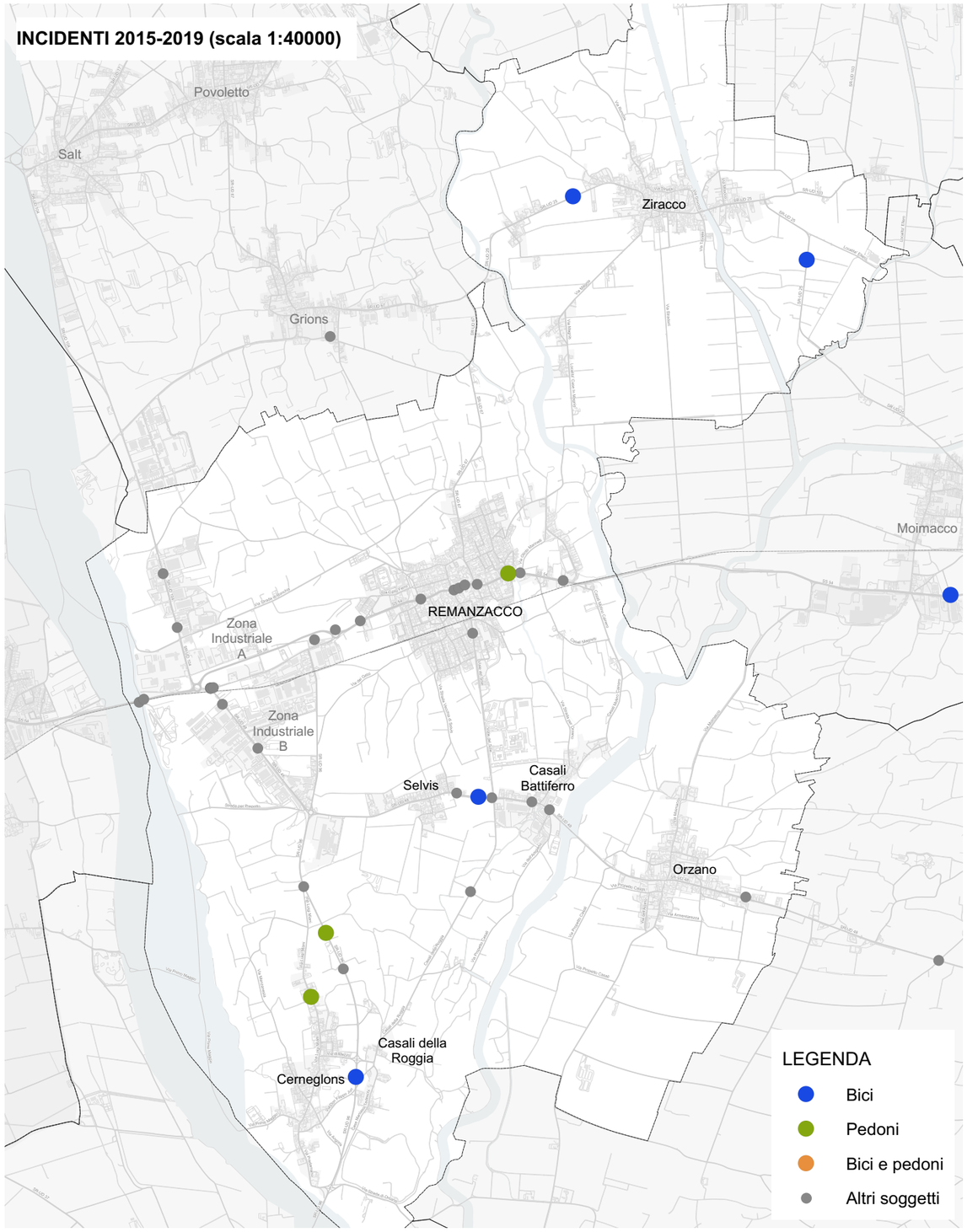


4. Incidentalità

Annualità 2010-2014



Annualità 2015-2019



STUDIOTANDEM
VIA PORDENONE, 28
34079 STARANZANO (GO)
TEL: +39 0481 375110
FAX: +39 178 2288921
CELL. +39 329 9724593
EMAIL: info@studiotandem.it
P.IVA 01061840318
C.F. GNOFBA69P14E098K
www.studiotandem.it