



Proposte per un

# PIANO PER LA MOBILITÀ URBANA POST-COVID Trieste







# Indice

Introduzione .....	5
Il piano per la mobilità urbana post-Covid .....	7
La fase di partecipazione .....	8
Questionario sulle scelte di mobilità pre e post-covid .....	9
Profilo demografico .....	9
Abitazione e lavoro .....	9
Le scelte di mobilità pre-covid .....	10
Le scelte di mobilità post-covid .....	14
Il giudizio sugli interventi per una mobilità più sostenibile nella fase 2 .....	17
Le proposte per il trasporto pubblico .....	21
Le proposte per la ciclabilità .....	29
Le proposte per la pedonalità .....	39
Le proposte per il mobility management .....	43
Approfondimenti .....	49



## Introduzione

Una Trieste sempre più bloccata dal traffico o una città che guarda al futuro e sperimenta soluzioni innovative per promuovere la mobilità attiva? Partendo da questa domanda le associazioni Tryeste, FIAB, UISP, Legambiente, Fridays for Future Trieste, Bora.La, Zeno, Link Trieste e SPIZ hanno lanciato il 23 aprile un appello al Sindaco Dipiazza chiedendo *“la convocazione di un Consiglio Comunale straordinario per discutere e affrontare la realizzazione di un Piano Emergenziale per la Mobilità Urbana post-covid”*.

Questa l'analisi che motivava questa richiesta:

«Nella fase 2 l'allentamento delle restrizioni per il contrasto della diffusione della Covid-19 porterà progressivamente alla riapertura delle attività produttive e commerciali. Per farlo però dovrà essere ancora mantenuto per lungo tempo un distanziamento sociale tra le persone.

In questa situazione è verosimile che **l'uso del trasporto pubblico**, che a Trieste copriva il 20% degli spostamenti urbani<sup>1</sup>, **sarà fortemente ridotto**, sia a causa del mantenimento delle restrizioni, sia a causa della sfiducia della popolazione nel prendere i mezzi pubblici.

In assenza di un **Piano Emergenziale per la Mobilità Urbana Post-Covid** è facile prevedere che chi abbandonerà il trasporto pubblico avrà come unica alternativa per raggiungere il posto di lavoro e muoversi in città l'automobile. Se questo dovesse avvenire ci troveremo di fronte a un **aumento rilevante del traffico**, con **danni per la sicurezza, la salute, l'ambiente**, nonché con una notevole **perdita di tempo e di competitività economica del territorio** dovuta alla congestione delle vie cittadine.

A confermare questa preoccupazione ci sono i dati della provincia del Wuhan, in Cina, dove nella fase post covid l'uso privato dell'auto è passato dal 34% al 66% degli spostamenti urbani mentre quello del trasporto pubblico è crollato dal 56% al 24%<sup>2</sup>. Questa situazione è già stata analizzata in altri paesi e per evitarla si stanno prendendo decisioni utili a gestire questa fase transitoria rafforzando la mobilità alternativa all'auto. Tra questi si rilevano già i casi di **Budapest, Bogotá, Philadelphia, Vancouver, Calgary, Vienna, Città del Messico, Berlino e Londra** e in Italia anche **Milano, Roma, Torino, Bologna e Genova** si stanno attivando in questa direzione.

Si pone dunque il problema di garantire anche a **Trieste** altre forme di **mobilità alternative all'auto attraverso la realizzazione di un Piano Emergenziale per la Mobilità Urbana Post-Covid** che preveda “una serie di contromisure per mitigare gli effetti dello sbilanciamento dell'offerta di mobilità sulle auto, intervenendo in modo rapido, economico ed emergenziale sulla forma dello spazio pubblico per garantire a tutti i cittadini il diritto alla mobilità e all'efficienza<sup>3</sup>.”

Possibili azioni di questo piano emergenziale sono ampliamento **degli spazi pedonali** per dirottare su questa forma di mobilità gli spostamenti urbani inferiori a 3 chilometri. Per gli spostamenti dai 3 ai 10 chilometri la realizzazione di una **rete ciclabile di emergenza (RME)** con corsie dedicate alle bici realizzate con semplice segnaletica orizzontale lungo le principali strade di scorrimento di Trieste e il **potenziamento del servizio di bikesharing**. La realizzazione di un **piano per promuovere gli spostamenti casa-scuola in autonomia a piedi** in vista della riapertura delle scuole prevista per settembre. Interventi di **moderazione della velocità per garantire maggiore sicurezza agli utenti deboli** (nel 2018 ci sono stati a Trieste 980 incidenti che hanno provocato 1196 feriti e 11 morti - ISTAT) anche attraverso azioni di riqualificazione sperimentale e temporanea dello spazio pubblico. **Incentivare fortemente il trasporto pubblico locale**, innanzitutto garantendo le necessarie misure di sicurezza e sanificazione e andando progressivamente verso la **gratuità**

<sup>1</sup> fonte osservatorio PUMS Euromobility

<sup>2</sup> Ricerca Ipsos

<sup>3</sup> [www.bikeitalia.it/piano-emergenziale-della-mobilita-urbana-post-covid-il-manuale-duso/](http://www.bikeitalia.it/piano-emergenziale-della-mobilita-urbana-post-covid-il-manuale-duso/)

del servizio, partendo quantomeno dal rimborso dei mesi non usufruiti, o prolungamento della validità, per i cittadini che hanno acquistato l'abbonamento prima dello scoppio della pandemia».

Nessuna risposta purtroppo è arrivata a questo appello e perciò le 9 associazioni che lo avevano lanciato hanno deciso di costruire dal basso e in modo partecipato **una proposta di Piano per la Mobilità Urbana post-covid**. La **fase partecipativa è durata dal 2 al 12 maggio**. È stata predisposta una pagina web (che ha registrato 4.000 accessi) chiedendo a tutte e tutti un contributo di idee per delineare azioni che possano promuovere, la mobilità a piedi, in bici e con il trasporto pubblico. Alla fine di questi **dieci giorni di raccolta dati**, un comitato tecnico composto da alcuni membri delle associazioni proponenti ha analizzato le quasi 700 risposte al questionario e i più di 300 contributi pervenuti predisposto questo **documento di sintesi con le proposte di veloce attuazione per un Piano per la Mobilità Urbana Post-Covid** che è stato spedito al Sindaco Dipiazza, al Presidente del Consiglio comunale Francesco Di Paola Panteca, all'Assessore alla Mobilità Luisa Polli e a tutti i consiglieri comunali.

Alcune anticipazioni sui risultati che troverete nel dettaglio nelle prossime pagine: purtroppo, come era prevedibile, uno dei dati che è emerso dal questionario è che **il 43% dei rispondenti dichiara che si muoverà meno con il trasporto pubblico locale** e questo vorrà dire, **in assenza di un piano, un forte aumento del traffico a Trieste nei prossimi mesi**, in particolare da settembre in poi, con tutte le ricadute negative che ciò comporterà: perdite di tempo, di competitività della città, più smog e relative patologie correlate, più rumore e stress.

Ma a questo dato molto preoccupante se ne aggiungono altri positivi: **33% dei rispondenti dichiara che si muoverà maggiormente a piedi** rispetto a quanto era solito fare prima dello scoppio della pandemia e **42% dei rispondenti dichiara che utilizzerà maggiormente la bicicletta** per recarsi al lavoro, nel luogo di studio o in generale per i propri spostamenti quotidiani. Dati che mostrano un **forte potenziale di mobilità attiva finora inespresso** e che potrebbero e dovrebbero colmare le perdite del trasporto pubblico. Per cogliere questa opportunità si dovrebbero dare quanto prima delle risposte in termini di scelte urbanistiche rendendo il muoversi a piedi ed in bicicletta più comodo, piacevole e sicuro attraverso la realizzazione di infrastrutture dedicate. Ed è questo che leggerete nella seconda parte di questo documento dove troverete le proposte **per Piano per la Mobilità Urbana post-covid** formato dal documento base elaborato dalle 9 associazioni proponenti integrato dalle 300 proposte arrivate nella fase di partecipazione. Le risposte e le proposte sono state sia dal punto di vista quantitativo e qualitativo positivamente sorprendenti. Ve ne anticipiamo alcune:

### Trasporto pubblico

- **riorganizzazione del servizio bus** sull'asse Trieste-Muggia e verso Opicina rendendolo più veloce e comodo per i pendolari
- **porta bici** sui bus per le aree impervie
- **minibus a chiamata** per persone e merci

### Ciclabilità

- **zona30** in tutta la città ad eccezione degli assi di scorrimento veloci
- **riqualificazione della ciclabile Trieste-Barcola** e sua estensione con un percorso per le bici lungo tutta la strada Costiera
- **stalli bici** nei quartieri, presso i luoghi di lavoro e una **ciclostazione** coperta e custodita nei pressi di piazza Libertà

### Pedonalità

- **rimozione dei parcheggi** dalle Rive e Porto Vecchio *car free*
- **nuovi servizi pedibus**
- **corridoi verdi** che colleghino i diversi quartieri della città con particolare attenzione alle periferie
- **accessibilità dei tanti spazi aperti** di proprietà pubblica oggi chiusi

### Mobility management

- **istituzione delle domeniche ecologiche** senz'auto
- **incentivo all'istituzione dei servizi di car sharing**

**C'è voglia di mobilità nuova a Trieste! C'è voglia di una città a misura di persona, da vivere e non solo da attraversare!** Buona lettura!

# Il piano per la mobilità urbana post-Covid

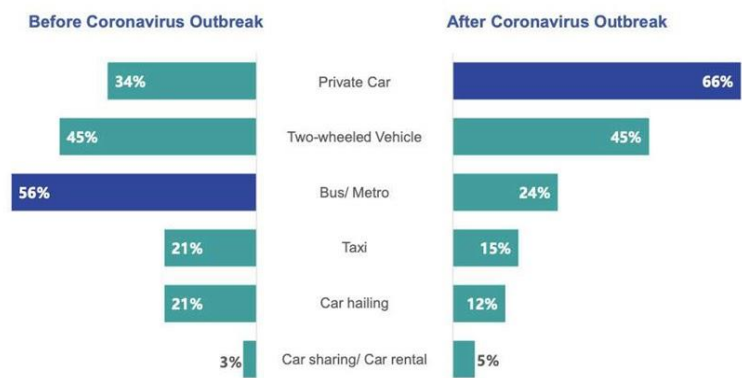
Alcuni tra i migliori esperti di ciclabilità italiani hanno scritto un Piano Emergenziale per la Mobilità Urbana Post-Covid (documento di 40 pagine, [scaricabile qui](#)) che contiene le **istruzioni strategiche e tecniche per evitare il collasso totale della mobilità urbana alla riapertura delle attività**. Nel documento vengono illustrate «una serie di contromisure per mitigare gli effetti dello sbilanciamento dell'offerta di mobilità sulle auto, intervenendo in modo rapido, economico ed emergenziale sulla forma dello spazio pubblico per garantire a tutti i cittadini il diritto alla mobilità e all'efficienza».

Il piano prevede questo tipo di azioni:

- Una gestione mirata del trasporto pubblico (limitato dal distanziamento sociale);
- La creazione di una Rete di Mobilità di Emergenza per stimolare l'utilizzo di mezzi di trasporto veloci, leggeri e non congestionanti;
- L'allargamento degli spazi per la pedonalità allo scopo di garantire il distanziamento sociale;
- La gestione delle Zone a Traffico Limitato e politiche della sosta.

Questo per evitare che, come successo a Wuhan, [nella fase post Covid l'uso privato dell'auto cresca ancora a discapito di forme di mobilità sostenibile e attive](#).

La priorità in questo momento deve quindi essere **riorientare le scelte di mobilità dei cittadini secondo criteri di desiderabilità sociale intervenendo sull'offerta di spazi dedicati** secondo il seguente schema:



SPOSTAMENTO	MODALITÀ	INTERVENTO NECESSARIO
Fino a 3 Km	Mobilità pedonale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restituzione dei marciapiedi ai pedoni</li> <li>- Allargamento sia di tutti i marciapiedi fuori norma, cioè larghi meno di un metro e mezzo, sia di quelli a norma ma inadeguati a garantire il distanziamento sociale</li> <li>- Messa in sicurezza dei tragitti casa-scuola (corridoi pedonali)</li> <li>- Strade locali di quartiere destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile</li> <li>- Interventi di moderazione della velocità del traffico (restringimento ai minimi di legge della sezione stradale, attraversamenti a raso, rotonde compatte, platee rialzate) anche tramite operazioni di urbanismo tattico</li> <li>- Sperimentazione di sospensione delle norme relative alla funzionalità del luogo strada (<i>shared space zone</i>)</li> <li>- Aumento dei servizi offerti in 15 minuti a piedi: sviluppo dell'economia di quartiere in modo da non dover muoversi con la macchina e quindi localizzazione dei servizi di prossimità</li> </ul>

<i>Fino a 10 Km</i>	Micromobilità (bici, e-bike, monopattini, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rete ciclabile di mobilità d'emergenza (RME)</li> <li>- Corsie ciclabili in sede stradale</li> <li>- Apertura alle bici delle corsie preferenziali</li> <li>- Raddoppio delle ciclostazioni del bike sharing</li> </ul>
<i>Oltre i 10 Km</i>	<p>Trasporto ferroviario + bici e micromobilità;</p> <p>Auto + bici e micromobilità</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Progressiva gratuità del tpl</li> <li>- Rete ferroviaria metropolitana</li> </ul>

*Tabella adattata al caso triestino a partire dal Piano Emergenziale per la Mobilità Urbana Post-Covid”, curato dal cicloattivista Paolo Pinzuti e dagli architetti ed esperti in ciclabilità Matteo Dondé, Valerio Montieri e Paolo Gandolfi*

## La fase di partecipazione

La fase di partecipazione, aperta dal 2 al 12 maggio, era volta a integrare le proposte di base elaborate dalle 9 associazioni proponenti con consigli, suggerimenti, proposte e feedback provenienti dalla cittadinanza. La partecipazione, organizzata tramite il portale [bit.ly/mobilitacovidts](https://bit.ly/mobilitacovidts), si è articolata in quattro modalità:

- Un **questionario** sulle scelte di mobilità pre e post-covid, compilato da 684 persone
- La possibilità di **commentare e integrare il documento di base**, modalità attraverso la quale sono pervenuti circa un centinaio di contributi
- La possibilità di caricare luoghi e percorsi legati a suggerimenti specifici su una **mappa collaborativa** online, che ha raccolto 196 contributi
- La possibilità di inviare proposte più articolate via **mail**, attraverso la quale sono pervenute una ventina di proposte

**Nel corso della fase di partecipazione la pagina dedicata ha registrato circa 4.000 accessi.**

Al termine della fase di partecipazione, un gruppo costituito da esponenti delle associazioni proponenti ha vagliato e selezionato le proposte pervenute adottando i seguenti criteri di valutazione:

- Coerenza con i principi complessivo del piano (favorire la mobilità pedonale e ciclabile e l'uso del trasporto pubblico in una visione di città a misura di persona, dove lo spazio deve essere condiviso, vissuto e non attraversato; dove la gerarchia della mobilità è 1) pedoni 2) bici 3) tpl 4) sharing 5) mezzi privati a motore
- Proposte realizzabili nell'ambito delle competenze comunali e regionali, stante l'attuale quadro normativo nazionale

Le proposte considerate coerenti con il piano sono poi state classificate a seconda dell'area di pertinenza (trasporto pubblico, ciclabilità, pedonalità, mobility management). Inoltre, tenendo in considerazione un'analisi indicativa sui costi e sulle tempistiche di realizzazione, le proposte sono state articolate come implementabili nel:

- brevissimo periodo (un mese)
- breve periodo (sei mesi)
- medio-lungo periodo (oltre sei mesi)



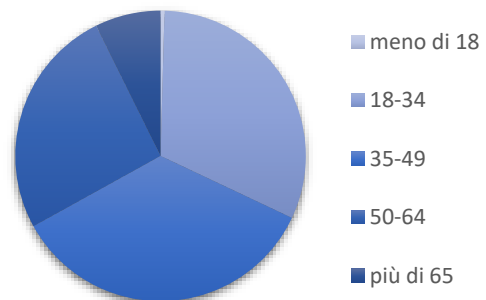
# Questionario sulle scelte di mobilità pre e post-covid

## Profilo demografico

Al questionario promosso nell'ambito della redazione partecipata di un Piano per la Mobilità Sostenibile nella fase 2 hanno partecipato 684 persone.

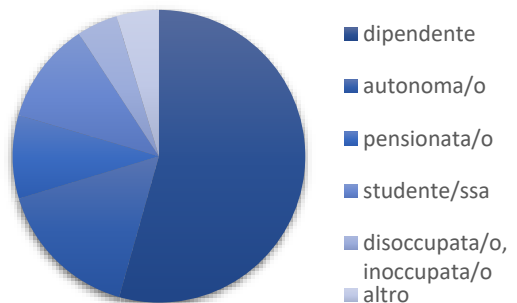
### Età

Il profilo anagrafico dei rispondenti è caratterizzato da un'età media relativamente bassa, con lo 0,4% dei rispondenti minore di 18 anni, il 31,6% tra 18 e 34 anni, il 34,9% tra i 35 e i 49 anni, il 25,7% tra i 50 e i 64 anni e il 7,3% sopra i 64 anni



### Professione

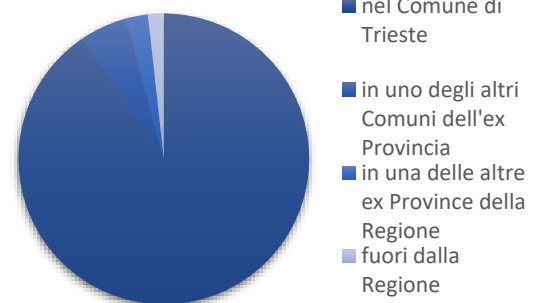
La maggioranza dei rispondenti (54,4%) è costituita da lavoratori dipendenti, seguiti dai lavoratori autonomi (15,9%), dagli studenti (11,3%). Il 9,2% dei rispondenti è in pensione, mentre il 4,5% è in condizione di disoccupazione/inoccupazione.



## Abitazione e lavoro

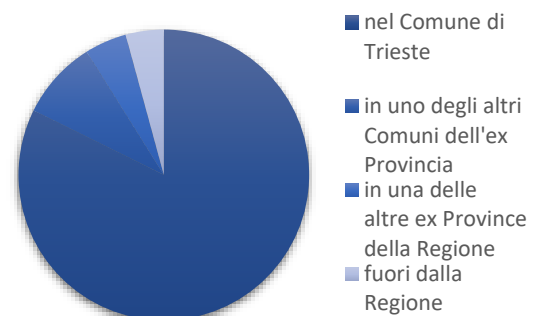
### Abitazione

Una larga maggioranza dei rispondenti (90,5%) abita nel Comune di Trieste. Il 5,3% abita in uno degli altri Comuni dell'ex Provincia di Trieste, il 2,5% nel resto della Regione e l'1,8% fuori dalla Regione.



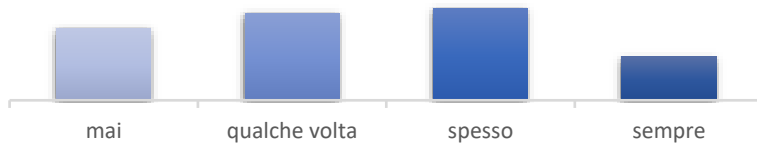
### Lavoro

L'82,3% dei rispondenti lavora, studia o svolge le proprie attività quotidiane nel territorio del Comune di Trieste. L'8,8% lo fa in un altro dei Comuni dell'ex Provincia di Trieste, il 4,7% nel resto della Regione e il 4,2% fuori dalla Regione.



## Le scelte di mobilità pre-covid

### Spostamenti a piedi



Il mio luogo di lavoro/studio/destinazione abituale è troppo lontano per andare a piedi **87**

Poi devo fare la spesa o altre commissioni **16**

Lungo il mio percorso ci sono strade ed attraversamenti pericolosi **15**

Il mio percorso è poco piacevole con marciapiedi e spazi urbani poco curati **14**

Mi muovo con altre persone con altri mezzi **05**

Non sono in buona salute, ho difficoltà a spostarmi a piedi **03**

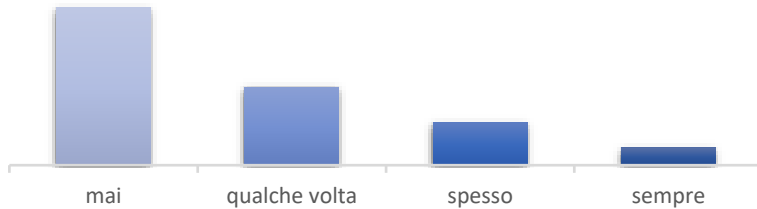
Non ci ho mai pensato **02**

Nella fase pre-covid, il 14,8% dei rispondenti si muoveva sempre a piedi, il 31,3% lo faceva spesso, il 29,5% qualche volta e il 24,4% non si muoveva mai a piedi.

La ragione prevalente che scoraggiava gli spostamenti a piedi era la lontananza dalla propria destinazione (87%), la necessità di svolgere altre commissioni nel corso della giornata (16%) e la presenza di strade e attraversamenti pericolosi lungo il proprio percorso (15%).

*Era possibile esprimere fino a tre preferenze.*

## Spostamenti in bici

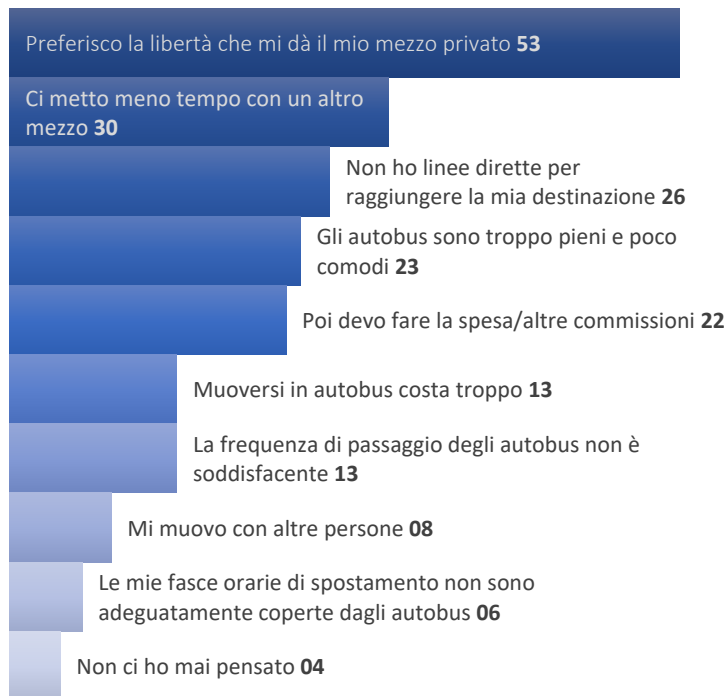
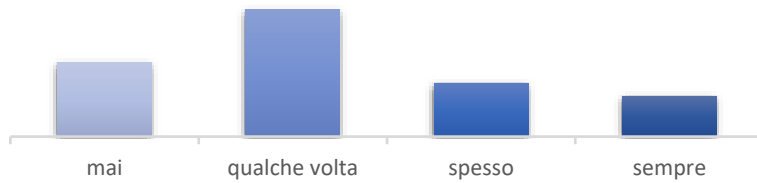


Prima dello scoppio della pandemia si muoveva sempre in bicicletta il 5,8% dei rispondenti, lo faceva spesso il 14,3%, qualche volta il 26,5% e non si muoveva mai in bicicletta il 53,4% dei rispondenti.

La ragione principale che scoraggia la mobilità ciclabile è la paura a pedalare nel traffico (56%), seguita dall'assenza di piste ciclabili (48%). La presenza di salite è un altro elemento scoraggiante (38%) seguito dall'assenza di posti sicuri dove lasciare la bicicletta una volta arrivati a destinazione (21%).

*Era possibile esprimere fino a tre preferenze.*

## Spostamenti con il trasporto pubblico

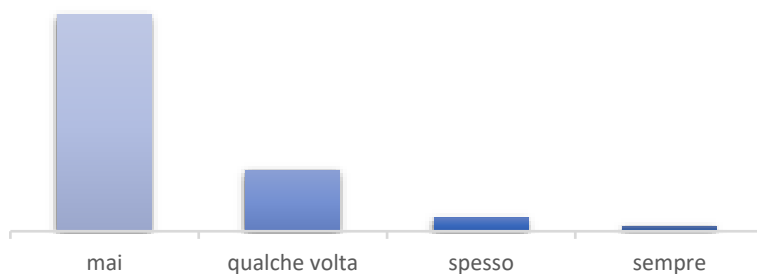


Nella fase pre-covid il 13,7% dei rispondenti utilizzava sempre il trasporto pubblico locale per i propri spostamenti; il 18% lo faceva spesso, il 43,1% qualche volta e il 25,1% mai.

Tra i motivi che dissuadono i rispondenti dall'uso del trasporto pubblico locale, il principale è la libertà maggiore che garantisce il mezzo privato (53%), seguito dai tempi di percorrenza poco competitivi (30%) e dall'assenza di collegamenti diretti tra origine e destinazione degli spostamenti (26%). Seguono l'affollamento e la scomodità dei mezzi (23%) e la necessità di fare altre commissioni nel corso della giornata (22%).

*Era possibile esprimere fino a tre preferenze.*

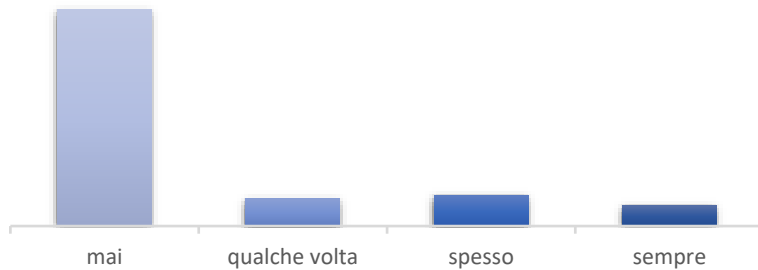
## Spostamenti in treno



Prima dello scoppio della pandemia si spostava sempre in treno l'1,6% dei rispondenti, lo faceva spesso il 4,5%, qualche volta il 20,5% e mai il 73,4% dei rispondenti.



### Spostamenti in moto/scooter



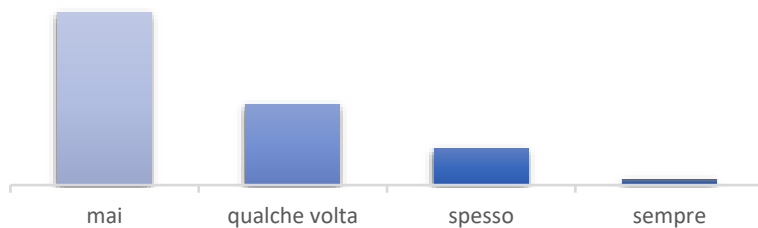
Nella fase pre-covid il 7% dei rispondenti si muoveva sempre in moto/scooter, il 10,4% lo faceva spesso, il 9,2% qualche volta e il 73,4% mai.

### Spostamenti in automobile



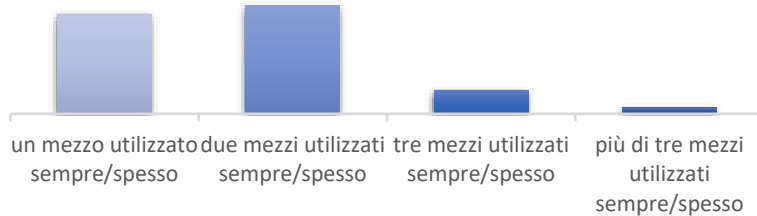
Prima dello scoppio della pandemia si muoveva sempre con l'automobile il 15,6% dei rispondenti, lo faceva spesso il 22,2%, qualche volta il 34,9% e mai il 27,2% dei rispondenti.

### Lavoro/studio da casa



Nella fase pre-covid lavorava o studiava sempre da casa, senza compiere spostamenti, l'1,8% dei rispondenti, il 12,4% lo faceva spesso, il 27,3% qualche volta e il 58,5% mai.

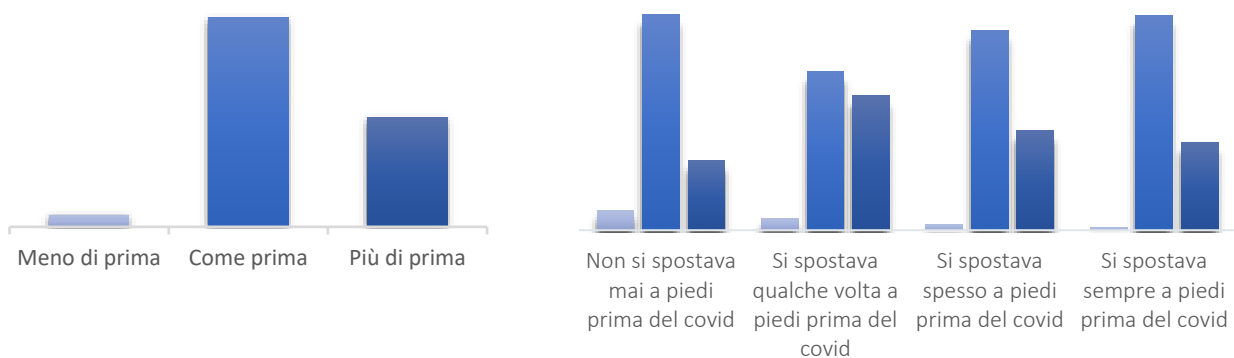
## Intermodalità



Combinando i dati relativi alle scelte di spostamento sopra descritte, risulta che il 41,8% dei rispondenti è solito utilizzare una sola tipologia di trasporto per i propri spostamenti quotidiani, il 45,9% optava per due mezzi, il 9,9% per tre mezzi e il 2,5% per una combinazione di più di tre mezzi.

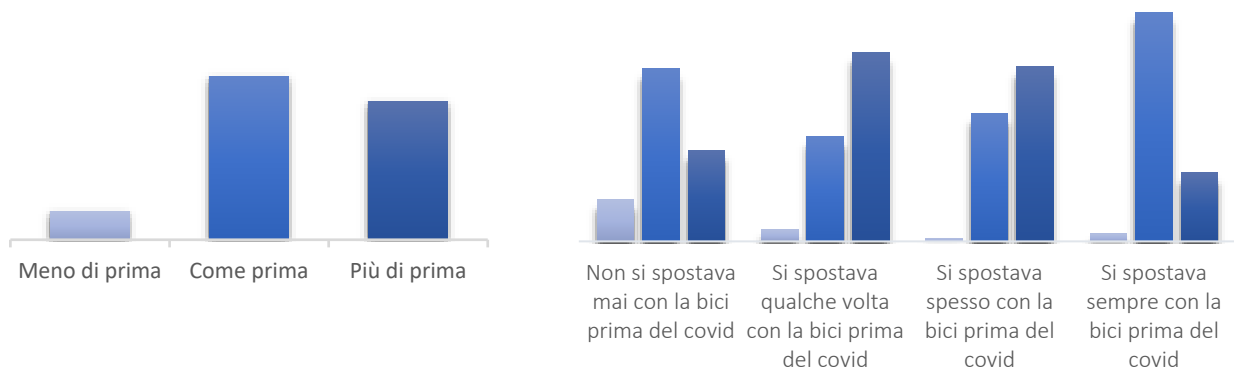
## Le scelte di mobilità post-covid

### Spostamenti a piedi



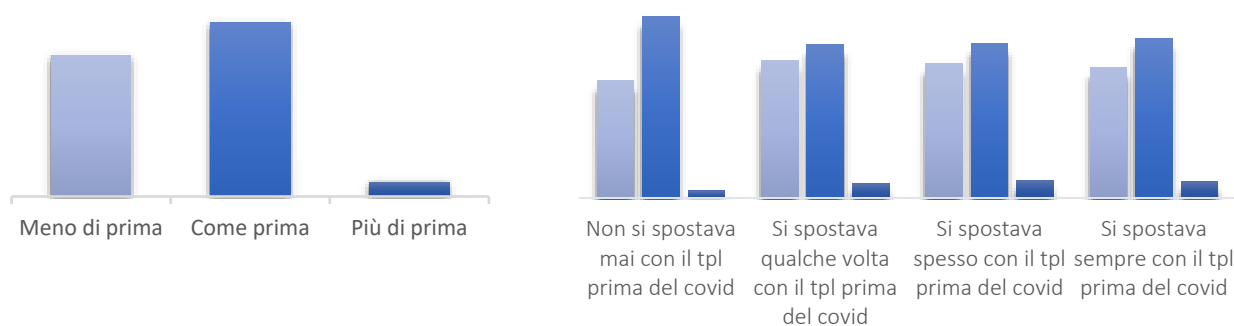
Nella fase 2 il 33% dei rispondenti si muoverà maggiormente a piedi rispetto a quanto era solito fare prima dello scoppio della pandemia. Mentre il 63,5% conserverà le stesse abitudini, solo il 3,5% camminerà meno di prima. L'aumento degli spostamenti a piedi sembra particolarmente sensibile tra chi, prima della pandemia, si spostava poco a piedi (tra questi il 44,1% dichiara che camminerà di più).

## Spostamenti in bici



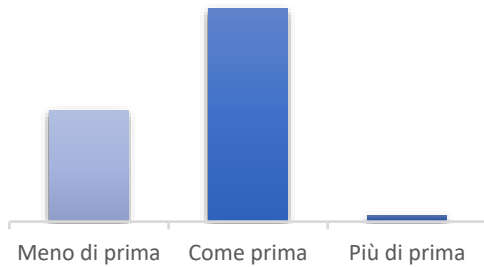
Il 41,8% dei rispondenti dichiara che utilizzerà maggiormente la bicicletta per recarsi al lavoro, nel luogo di studio o in generale per i propri spostamenti quotidiani rispetto a quanto era solito fare prima della diffusione del covid. Il 49,6% dei rispondenti non cambierà abitudini mentre l'8,6% diminuirà i propri spostamenti in bici. L'analisi delle risposte incrociate con le scelte di mobilità pre-covid rivela un sensibile incremento degli spostamenti in bicicletta tra chi era solito spostarsi poco in bici prima della pandemia (61,9%) e tra chi si spostava spesso in bici (57,1%). Chi già si muoveva sempre in bici conserverà le proprie abitudini nel 75% dei casi.

## Spostamenti con il trasporto pubblico



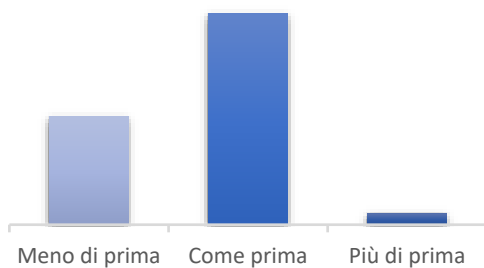
A seguito della pandemia il 42,8% dei rispondenti dichiara che si muoverà meno con il trasporto pubblico locale, mentre il 52,8% non modificherà le proprie abitudini e il 4,4% utilizzerà maggiormente i mezzi. Il calo più significativo nell'utilizzo del tpl si riscontra tra chi si spostava già qualche volta (45,1%) o spesso (43,3%) con i mezzi pubblici.

## Spostamenti in treno



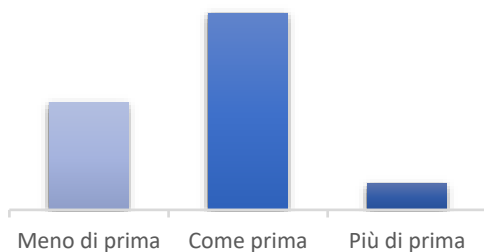
Nella fase 2 gli spostamenti in treno caleranno sensibilmente, con il 33,6% dei rispondenti che dichiara che utilizzerà meno questo mezzo di trasporto, contro una previsione di aumento dell'uso per solo l'1,9% dei rispondenti.

## Spostamenti in moto/scooter



A seguito della pandemia calerà anche l'uso di moto/scooter (per il 32,7% dei rispondenti, a fronte di una previsione di aumento dell'uso per solo il 3,4% dei rispondenti).

## Spostamenti in automobile

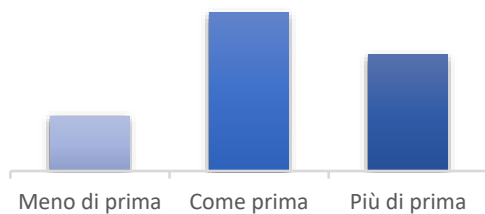


Nella fase 2 il 32,5% dei rispondenti ha dichiarato che utilizzerà meno l'auto, mentre il 59,6% conserverà le proprie abitudini e il 7,9% adopererà l'auto più frequentemente di prima.



## Nessuno spostamento

Infine, opererà per non spostarsi da casa più frequentemente di quanto già non avvenisse prima della pandemia il 35,4% dei rispondenti, contro un 16,7% che sarà costretto invece a muoversi più di prima.



## Il giudizio sugli interventi per una mobilità più sostenibile nella fase 2

Gli interventi sono stati valutati dai rispondenti esprimendo un giudizio da 1 a 5, dove 1=l'iniziativa non modificherebbe le mie scelte di spostamento e 5=l'iniziativa mi spingerebbe a muovermi maggiormente con il trasporto pubblico/in bici/a piedi

### Interventi per favorire il trasporto pubblico locale

**E se domani... L'utilizzo del trasporto pubblico locale venisse incentivato (seguendo le necessarie norme di sicurezza) rendendo gratuite alcune tratte/fasce orarie?**



L'intervento è stato valutato mediamente con 3.5/5. L'analisi di dettaglio evidenzia che la proposta ottiene un riscontro più positivo (4.3/5) tra gli utenti assidui del trasporto pubblico locale – coloro i quali hanno dichiarato di utilizzarlo sempre per i propri spostamenti quotidiani. Tale valore decresce progressivamente fino al giudizio di 3.0/5 tra chi non utilizza mai il trasporto pubblico locale per i propri spostamenti.

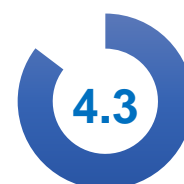
*Risultato disaggregato in base alla scelta di spostamento in bicicletta*

Mai

Qualche volta

Spesso

Sempre



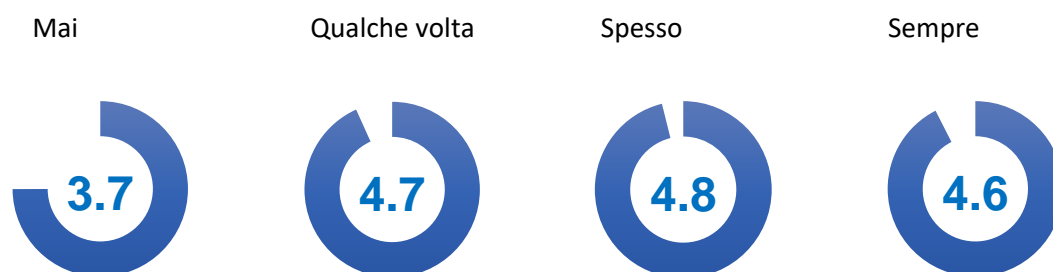
## Interventi per favorire la ciclabilità

**E se domani... Venisse istituita una rete ciclabile d'emergenza, con spazi riservati lungo le Rive, l'asse Battisti-Giulia e quello Carducci-D'Annunzio-via dell'Istria-Flavia fino a Muggia, e aprendo alle bici le corsie preferenziali dei bus?**



L'intervento è stato valutato mediamente con 4.2/5. Al variare delle abitudini di utilizzo della bicicletta il giudizio dei rispondenti varia in maniera significativa: è più basso della media complessiva tra chi non è solito utilizzare la bici (3.7/5), aumenta tra gli utilizzatori saltuari e frequenti (4.7/5, 4.8/5) e diminuisce, anche se di poco, tra chi utilizza sempre la bici (4.6/5).

*Risultato disaggregato in base alla scelta di spostamento in bicicletta*

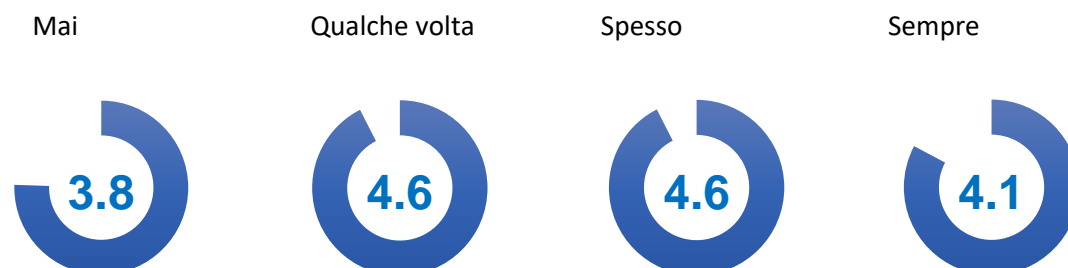


**E se domani... Venissero raddoppiati gli stalli e le stazioni del bike sharing e venissero realizzati nuovi stalli per parcheggiare le biciclette private?**



L'intervento è stato valutato mediamente con 4.1/5, dunque sostanzialmente in linea con quello precedente. In questo caso, tuttavia, la variazione dei giudizi in relazione alle abitudini di utilizzo della bici è più evidente: tra i non utilizzatori l'intervento è valutato 3.8/5, mentre viene valutato molto positivamente (4.6/5) sia tra gli utilizzatori saltuari che quelli frequenti di questo mezzo. Il giudizio cala a 4.1/5 tra chi si muove sempre in bicicletta, risultato legato al fatto che tali utenti possiedono un mezzo privato e sono già attrezzati per quanto riguarda il deposito dello stesso nelle proprie destinazioni.

*Risultato disaggregato in base alla scelta di spostamento in bicicletta*



## Interventi per favorire la pedonalità

**E se domani... I marciapiedi cittadini venissero allargati garantendo lo spazio per il distanziamento e venissero realizzati corridoi pedonali per le scuole e i principali luoghi di lavoro?**



L'intervento è stato valutato mediamente con 3.6/5. Il giudizio migliora sensibilmente all'aumentare della quota di mobilità che i rispondenti effettuano a piedi. Si passa da 3.0/5 per chi non si muove mai a piedi a 4.1/5 per chi si muove sempre a piedi.

*Risultato disaggregato in base alla scelta di spostamento a piedi*

Mai



Qualche volta



Spesso



Sempre



**E se domani... Alcune strade secondarie venissero riservate prevalentemente a pedoni e bici, con dissuasori e altri interventi per aumentare la sicurezza stradale?**



L'intervento è stato valutato mediamente con 4.1/5 e risulta dunque più significativo del precedente, a giudizio dei rispondenti. Anche in questo caso la valutazione cresce all'aumentare della quota di mobilità che i rispondenti effettuano a piedi. Si passa da 3.7/5 per chi non si muove mai a piedi a 4.4/5 per chi si muove sempre a piedi.

*Risultato disaggregato in base alla scelta di spostamento a piedi*

Mai



Qualche volta



Spesso



Sempre







## Le proposte per il trasporto pubblico

Senza delle misure forti, coraggiose e incisive, rischiamo di ripercorrere gli stessi passi della Cina, dove dopo la fine del lockdown [l'uso dell'auto privata è raddoppiato, a scapito del trasporto pubblico locale che si è invece addirittura dimezzato](#). Anche in Italia, una parziale diminuzione dell'utilizzo sarà da prevedersi, a causa delle norme sul distanziamento sociale che dureranno ben oltre la fase di lockdown, probabilmente fino alla messa a punto di un efficace vaccino. A Trieste in particolare, dove già l'uso dell'auto privata è esageratamente diffuso, questo scenario porterebbe a una congestione del centro senza precedenti. Basterebbe poco a dimenticare tutti i vantaggi che si sono palesati in questo periodo di ridotto traffico veicolare: secondo i dati forniti da Arpa e [commentati recentemente da Il Piccolo](#), la centralina di Piazza Volontari Giuliani ha registrato infatti valori di ossidi di azoto del 40-45% inferiori rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. **Trieste, come il resto del mondo, non può permettersi un ulteriore aumento dell'inquinamento e di congestione degli spazi pubblici dovuta al traffico veicolare privato**, e la diffusione del Covid-19, con tutti i suoi [legami con l'inquinamento atmosferico](#) e [il cambiamento climatico](#), ce lo sta rendendo palese. Proponiamo dunque:

### Rimborso dei mesi di abbonamento non fruiti o estensione della validità dell'abbonamento

Il Decreto del Consiglio dei Ministri del 9 marzo ha vietato gli spostamenti da casa se non per inevitabili necessità, fermando di fatto gli spostamenti e gran parte dell'uso dei trasporti pubblici. In molti si stanno muovendo per rimborsare o compensare le assicurazioni auto, e persino i parcheggi a pagamento sono stati resi gratuiti, incentivando ulteriormente l'uso dell'auto privata. Nessuno ha invece parlato, finora, di eventuali compensazioni del costo del trasporto pubblico. Studenti, lavoratori e anziani che avevano già comprato l'abbonamento mensile di marzo o in possesso di un abbonamento annuale, si trovano di fatto a non potere usare i servizi pagati. Il costo dei trasporti pubblici rappresenta già in condizioni non emergenziali una spesa non indifferente, soprattutto per le famiglie con più figli a carico.

### Attivazione di una app per la prenotazione del trasporto pubblico

### Elettrificazione e decarbonizzazione del trasporto pubblico locale

Dare il via all'elettrificazione e decarbonizzazione del TPL, ad esempio iniziando in piccolo dalle necessità di mobilità degli anziani, con piccoli mezzi elettrici a chiamata, su distanze brevi.

### Avvio di un percorso che renda gratuiti i mezzi pubblici per tutti i cittadini e cittadine

In questo momento di difficoltà economica di tutte e tutti, è necessario che siano rimborsati gli abbonamenti di marzo e aprile e l'ammontare corrispondente a questo periodo di emergenza negli abbonamenti annuali, garantendo poi, fino al cessare di questo momento critico, la gratuità del servizio di trasporto pubblico. Perché non usare dunque questo periodo come la prova generale per un futuro di trasporto pubblico gratuito? La proposta era già stata avanzata da [Tryeste](#) in tempi non sospetti e potrebbe trovare nuova forza e possibilità proprio cogliendo le opportunità che questa drammatica situazione ci sta offrendo, pur se affiancata dalle necessarie misure a tutela della salute di lavoratori e utenti, che potrebbero richiedere anche

un potenziamento della frequenza di servizio considerata l'inevitabile riduzione della portata massima dei mezzi stessi.

### Utilizzo delle linee ferroviarie per il traffico passeggeri (metropolitana leggera)

Proprio in tal senso andrebbe colta l'occasione della [riattivazione di un'importante linea ferroviaria](#) per il territorio triestino, quella che connette la stazione di Campo Marzio con il nodo di Villa Opicina, recentemente riaperta al traffico merci grazie all'impegno dell'Autorità Portuale, di Rete Ferroviaria Italiana e della sua società in house che gestisce la movimentazione ferroviaria, Adriafer. La rivitalizzazione del sistema su ferro di Trieste sta avvenendo anche [grazie alle risorse della Banca Europea degli Investimenti](#). Trieste ha uno straordinario patrimonio in termini di connessioni ferroviarie che dovrebbe essere valorizzato per rendere più rapido, efficiente e sostenibile il trasporto delle persone, oltre che quello delle merci; è infatti evidente che, anche da un punto di vista della ripartenza economica dopo la crisi sanitaria, i territori più competitivi saranno anche quelli più accessibili e dove è più facile muoversi, al netto di restrizioni e misure di sicurezza. Pensare a un sistema ferroviario metropolitano per Trieste e per i suoi dintorni, dall'Aeroporto di Ronchi alle aree transfrontaliere attorno alla città, non è dunque un sogno megalomane ma un'ipotesi concreta. Anche dal punto di vista dei costi di realizzazione: da diversi anni, infatti, il Ministero dei Trasporti sta finanziando numerosi investimenti in diverse città italiane per stimolare la cosiddetta cura del ferro ([questo articolo di Cityrailways](#) riassume lo stato dell'arte a fine 2019). Quest'anno, per esempio, [sono stati messi a disposizione 2,5 mld di €](#) erogati tramite un bando aperto alle Amministrazioni locali che scade il 1° giugno. Si tratta di una scadenza ravvicinata, ma per il futuro basterebbe recuperare e aggiornare il [progetto Adria-A](#) che aveva già delineato lo sviluppo di un sistema di metropolitana leggera per l'area giuliana per accedere a queste preziose risorse.

## Proposte specifiche raccolte nella fase di partecipazione

	Di carattere generale	Localizzate
<i>Di immediata realizzazione</i>	<p>Aumento della frequenza delle corse rispetto alla pre-pandemia</p> <p>Estensione dell'orario notturno per linee più frequentate e che coprono distanze più grandi (almeno fino all'una)</p> <p>Istituzione di corse autobus riservate con prenotazione negli orari di punta casa-lavoro e casa-luogo di studio e prenotazione dei mezzi pubblici con priorità ai lavoratori</p> <p>Trasporto delle bici sugli autobus, approfittando del fatto che comunque non possono essere pieni</p> <p>Ammissibilità del trasporto gratuito di biciclette pieghevoli con ruote fino a 20" di diametro all'interno dei bus urbani</p>	

	Distribuzione dei kit per l'accesso sicuro ai mezzi agli abbonati del tpl	
	Estensione della validità del biglietto a 4 ore come nei giorni festivi	
<i>Nel breve periodo (&lt;6 mesi)</i>	Sperimentazione di servizi di trasporto a chiamata e/o su percorsi brevi/circolari con piccoli mezzi elettrici, in particolare per gli utenti anziani	Promozione dell'intermodalità, attrezzando gli autobus per il trasporto esterno di bici in particolare verso l'Altipiano e le aree più impervie della città (es. Cattinara, Università)
	Sperimentazione dell'uso di minibus anche per il trasporto di merci, entro un volume da definire, da parte di privati cittadini	Istituzione del trasporto pubblico a chiamata di persone e merci con minibus elettrici nell'area di Città Vecchia, San Vito, San Giusto
	Estensione e formalizzazione dei percorsi delle linee serali di rientro al deposito fruibili agli utenti	Razionalizzazione del servizio di tpl lungo gli assi di maggiore traffico, ad esempio sull'asse Carducci-D'Annunzio-Flavia. È inutile avere 6 linee che servono quasi lo stesso percorso dalla Stazione di Trieste a Valmaura per poi diramarsi (19, 20, 21, 23, 40, 41 ed in parte anche la 34), meglio avere una sola linea frequente con poche fermate e 3 o 4 linee che partono a raggiera da Valmaura e da Aquilinia per servire la zona est di Trieste, Dolina, la zona industriale e quella commerciale, senza deviare la linea principale (la 20) che dovrebbe raggiungere Muggia per la via più breve
	Ottimizzazione degli orari bus per favorire le coincidenze	Potenziamento del trasporto pubblico da Muggia a Trieste anche nell'ottica del pendolarismo scolastico
	Ottimizzazione dei percorsi dei bus: una linea extracomunale dovrebbe essere veloce, frequente e capiente. Da punti strategici lungo la linea dovrebbero diramarsi linee minori che collegano capillarmente le zone limitrofe	Rafforzamento dei collegamenti tra la città e Opicina con prolungamento della linea 38 dalla Sissa
	Richiesta alla Regione per l'attivazione di una <i>tessera di mobilità</i> per il trasporto integrato, a cui collegare offerte delle aziende di trasporto pubblico e dei servizi privati esistenti sul territorio	Maggiore coordinamento degli orari del tpl sull'asse di Via Commerciale (linee 28 e 2/) e prolungamento delle corse a Opicina
<i>Nel lungo periodo (&gt;6 mesi)</i>		Riorganizzazione del nodo di Via Ghega con il trasferimento degli autobus sull'asse di Via della Geppa
	Miglioramento del servizio TPL nelle periferie con linee con meno fermate e veloci che garantiscono tempi di percorrenza minore e servizi a chiamata che garantiscano maggiore capillarità	Riattivazione quanto prima del tram di Opicina
		Potenziamento del nodo ferroviario di Villa Opicina in connessione con la città e con la Slovenia
		Rimessa in funzione per il traffico passeggeri del nodo ferroviario di Campo Marzio
		Collegamento tranviario da Campo Marzio attraverso le Rive e Porto Vecchio fino a Barcola

Riorganizzazione complessiva delle linee sull'Altipiano, con rafforzamento dei collegamenti diretti per i maggiori centri e organizzazione di linee circolari/a chiamata attorno ai nodi principali del trasporto pubblico e della futura metropolitana leggera (es. Opicina stazione, Prosecco, Aurisina, Visogliano)

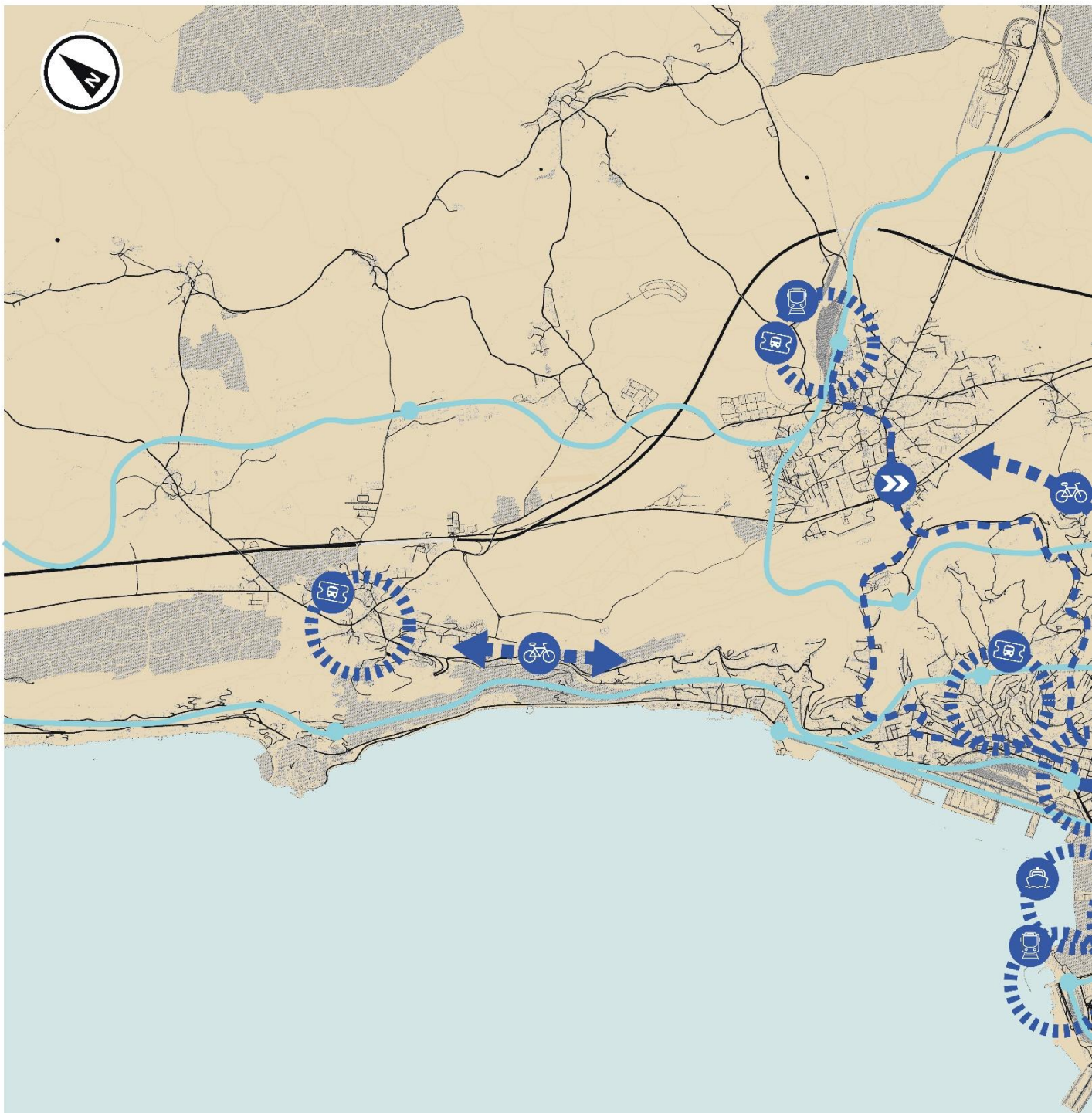
Utilizzo di infrastrutture esistenti come le ex gallerie antiaeree per costruire nuovi collegamenti pedonali/ciclabili o con l'ausilio di tapis roulant o mezzi su rotaia (es. Galleria Roiano-Via Tibullo)

Istituzione di un mini bus circolare Roiano capolinea 5/8-Via Udine-Stazione Centrale-Via Commerciale-Via Cordaroli-Roiano

Ascensore Roiano-Gretta in Via Valmartinaga







## TRASPORTO PUBBLICO



Intermodalità  
bici-bus e  
bici-traghetto



Ottimizzazione  
del tpl e bus a  
chiamata



Metropolitana  
leggera  
fermate

### > brevissimo termine

Trasporto pubblico a chiamata per persone e merci

Intermodalità bici-bus e bici-traghetto

### >> breve termine

Riorganizzazione e ottimizzazione del tpl in particolare sull'asse Trieste-Muggia e verso Opicina

Riorganizzazione del nodo di Via Ghega





## >>> medio termine

Riattivazione del tram  
Riutilizzo delle infrastrutture esistenti con l'attivazione della metropolitana leggera  
Tram Campo Marzio-Porto Vecchio  
Potenziamento dei nodi ferroviari di Opicina e Campo Marzio





## Le proposte per la ciclabilità

Mentre a Trieste il servizio di bike sharing viene sospeso fino a data da destinarsi ed è tuttora inattivo, **vi sono molti esempi di città che fanno della ciclabilità la chiave di svolta per la mobilità del mondo post pandemia**. Ormai è evidente che le bici elettriche hanno eliminato ogni problema legato all'orografia della città e il risultato è stato un aumento esplosivo delle bici in circolazione negli ultimi anni e della voglia di pedalare dei triestini, dimostrato anche dal dato positivo dell'utilizzo del nuovissimo – ma purtroppo già sospeso – servizio di bike sharing. In quest'ottica, Trieste potrebbe e dovrebbe rispondere all'appello in merito alla necessità di dotarsi di una Rete di [Mobilità di emergenza](#). Rete di mobilità che, anche in questo caso, potrebbe essere **la prova generale per ripensare la mobilità della città tutta in una chiave più sostenibile**, sotto ogni aspetto. Per questo proponiamo:

### Realizzazione immediata di una Rete CICLABILE di Mobilità di Emergenza (RME)

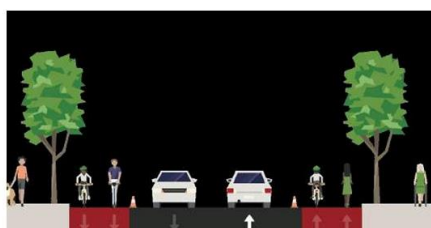
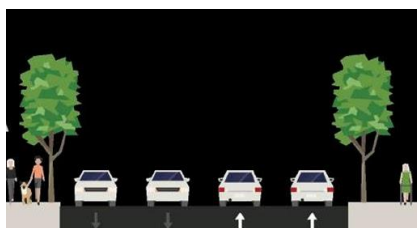
Sarebbe opportuno realizzare immediatamente una Rete CICLABILE di Mobilità d'Emergenza (RME), come già effettuato in altre realtà europee come Parigi, Berlino, Budapest, Dublino, Montpellier. Questa sarebbe l'unica possibilità per evitare gli effetti di congestione che deriverebbero dal trasferimento del 30% degli spostamenti dal trasporto pubblico all'automobile. Sulla Rete di Mobilità di Emergenza bisognerà intervenire per ridurre la congestione trasferendo quote di mobilità automobilistica su altri mezzi meno ingombranti e più sostenibili, sia recuperando lo spazio necessario sugli stessi assi stradali principali, sia individuando possibili alternative da dedicare unicamente alla mobilità non inquinante.

### Corsie ciclabili in sede stradale con segnaletica orizzontale

Il primo passo, di realizzazione veloce ed economica, sarebbe dunque quello di realizzare una serie di corsie ciclabili in sede stradale, da realizzarsi con semplice segnaletica orizzontale, eventualmente con cordolo di gomma per evitare la sosta irregolare. Questa pista dovrebbe essere predisposta sugli assi principali della città, troppo spesso purtroppo, dominati dalla doppia fila di auto parcheggiate in modo irregolare: Viale D'Annunzio/via Cumano, via Carducci, via Battisti/Giulia. Tale strategia sarebbe in linea con il "PI Greco" Previsto dal [Piano Generale del Traffico Urbano di Trieste](#) approvato nel 2013, e già più volte al centro di accorate e sentite richieste da parte di FIAB Trieste Ulisse.



*Il Pi-greco lungo il quale si richiede l'introduzione di corsie in sede stradale e un esempio di pista in sede stradale da poco introdotta di fronte alla stazione centrale di Trieste*



*Via Battisti oggi (sinistra) vs via Battisti per quella che potrebbe essere la Rete Mobilità di Emergenza*

## Realizzazione immediata della ciclabile Trieste-Muggia su via Flavia

Ciclabili in sede stradale potrebbero essere realizzate anche per collegamenti più lunghi, come su via Flavia da dopo la galleria di piazza Foraggi al confine con il comune di Muggia, [proposta che FIAB aveva già avanzato nel 2017](#). Essendo l'asse Trieste-Muggia la fonte di maggior pendolarismo lavorativo (collegando le zone lavorative di Trieste con le zone residenziali di Muggia e la zona industriale con le zone residenziali di Muggia e Trieste), una tale manovra consentirebbe di alleggerire l'uso dell'auto privata per gli spostamenti lavorativi quotidiani.



La ciclabile sull'asse Muggia Trieste come da proposta FIAB 2017

## Apertura alle bici di tutte le corsie dedicate agli autobus



Una possibilità veloce ed economica per migliorare la ciclabilità potrebbe essere quella di aprire alle bici tutte le corsie dedicate agli autobus - al momento possibilità concessa solamente su via Mazzini e via Imbriani.

## Riattivazione immediata del servizio di bike sharing e suo potenziamento



Oltre all'immediata riattivazione del servizio di bike sharing, la cui utilità è illustrata nel dettaglio in [questo articolo](#), il prossimo bilancio comunale dovrebbe prevedere uno stanziamento per il raddoppio delle ciclostazioni e delle biciclette pubbliche del bike sharing. Richieste in tal senso sono già pervenute ad esempio dai rioni di [San Giacomo](#) e di [Roiano](#), in occasione dei percorsi di progettazione partecipata promossi da [TS4 trieste secolo quarto](#).

## Proposte specifiche raccolte nella fase di partecipazione

	Di carattere generale	Localizzate
<i>Di immediata realizzazione</i>	<p>Istituzione di un limite di 30km/h in tutte le strade urbane ad eccezione di quelle a scorrimento veloce</p> <p>Incremento di rastrelliere per biciclette e realizzazione di “stazioni di deposito (antifurto)” nei luoghi più frequentati della città.</p> <p>Promozione delle domeniche ecologiche senza auto</p> <p>Aggiornamento dell’app del bike sharing in modo che mostri la disponibilità specifica di ebike</p>	<p>Messa in cantiere di primi interventi urgenti di messa in sicurezza della ciclabile di Viale Miramare</p> <p>Ciclabile sulle Rive: superamento dell’attuale assetto ciclopedonale, con percorsi dedicati in area parcheggi/spazio centrale di Riva III Novembre o dedicando una corsia della rive a bus/bici</p> <p>Definizione di un percorso ciclabile fino a San Luigi-Cattinara</p> <p>Definizione di un percorso ciclabile Via Fabio Severo-San Cilino</p> <p>Definizione di un percorso ciclabile che colleghi il centro città con la zona periferica di Rozzol attraverso le strade con maggior larghezza e minor pendenza quindi passando per Barriera Vecchia, Viale D’Annunzio, Via Cumano, Via Revoltella, Via San Pasquale arrivando al futuro punto di bike sharing di Ferdinando</p> <p>Interventi di completamento della rete ciclabile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di una ciclabile nella strada parallela a Corso Cavour (dietro al Miela) cosicché dalle Rive si possa arrivare alla stazione e Porto Vecchio</li> <li>- Riorganizzazione della segnaletica orizzontale di via Battisti e realizzazione di una pista ciclabile, ricavando una fila di parcheggi a nastro per biciclette, motorini e moto</li> <li>- Pista ciclabile in salita da Via San Michele a Via Navali</li> <li>- Pista ciclabile Via Besenghi-Veronese</li> <li>- Pista ciclabile in Via Madonnina e doppio senso ciclabile in Via Foscolo</li> <li>- Sostituzione della corsia riservata ai bus perennemente occupata dalle auto in Via Carducci in corsia ciclabile</li> <li>- Pista ciclabile Via Stock-Barbariga</li> <li>- Sistemazione della fine del percorso ciclabile in Via D’Alviano</li> <li>- Rimozione delle catene in cima a Salita Madonna di Gretta per uso ciclabile alternativo a Salita di Gretta,</li> </ul>



		<p>collegato con ciclabile di Viale Miramare</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apertura alle biciclette del passaggio di Salita di Contovello, permettendo la pedonabilità e la ciclabilità su tutta la via da Barcola a Contovello</li> <li>- Senso unico eccetto bici in via del Veltro. Si favorirebbe il passaggio delle bici direttamente in discesa per via del Veltro, evitando ai ciclisti provenienti dalla Cottur e diretti verso piazza Foraggi di dover fare tutto il giro per via Molino a Vento (a rischio di portiere aperte)</li> <li>- Via dei Porta: Permettere la discesa in bici anche del tratto alto di via dei Porta, per evitare di dover scendere per via Marussig, molto più ripida.</li> <li>- Via di Chiadino: ripristinare il doppio senso per le bici. Si crea una direttrice verso i sentieri del Bosco Farneto.</li> <li>- Via del Pucino. Questa bellissima strada panoramica è molto frequentata dai ciclisti, ma anche a piedi. Salendo dalla strada Costiera, all'altezza di Grignano, si arriva fino a Santa Croce e quindi sul Carso triestino, ma la segnaletica stradale impone una salita molto ripida. È possibile valorizzare questo percorso ciclabile togliendo il divieto di transito presente circa a metà della via del Pucino, consentendo di arrivare in quota con pendenze più accessibili</li> </ul>
<p><i>Nel breve periodo (&lt;6 mesi)</i></p>	<p>Aumento del numero di ebike nel servizio di bikesharing</p> <p>Aggiunta di stalli bici presso istituzioni pubbliche, scuole e piazze principali</p> <p>Stalli nei condomini e nei luoghi di lavoro pubblici e privati, nonché nei parcheggi di interscambio</p> <p>Installazione di telecamere nei luoghi adibiti al parcheggio biciclette</p>	<p>Realizzazione di una pista ciclabile dal centro a Wartsila e Bagnoli/Val Rosandra</p> <p>Installazione di rastrelliere per bici in Via Giustiniano, Stazione, Via Tor Bandena, Piazza Hortis, Piazza Vittorio Veneto, Giardino Pubblico, Roiano, Piazza Goldoni</p> <p>Definizione di percorsi ciclabili dalle aree camper al centro città</p> <p>Interventi per la sicurezza stradale dei ciclisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Messa in sicurezza dell'incrocio anche per ciclisti tra Via Brigata Casale e Via Flavia</li> <li>- Rotonda EZIT-Dazio: aggiunta di una corsia riservata al transito di biciclette per favorire lo spostamento con questo mezzo dei lavoratori verso la zona industriale</li> </ul>

Ulteriori interventi di completamento della rete ciclabile:

- Rendere ciclabile (e sistemare magari con misto cementato) il sentiero sterrato che ora congiunge via dei Modiano (Chiesa)-via delle Campanelle
- Migliorare le connessioni della Ciclabile Cottur con i dintorni: Migliorare il sentiero di collegamento, togliere il gradino del marciapiedi e creare un percorso di sicurezza sulla via Alpi Giulie, per migliorare l'accesso in ciclabile; asfaltare il tratto di strada che collega la ciclabile con via Rio Storto, per migliorare la fruibilità e permettere un collegamento diretto con San Giuseppe e Borgo San Sergio; sistemare il sentiero che connette la ciclabile con via Rio Storto. Accesso diretto senza dislivello a San Giuseppe; sistemare il collegamento tra la ciclabile e via Monte Mangart. Sono 20 metri di sentiero, ma attualmente in condizioni di degrado. Accessibilità ciclabile da Altura
- Cattinara-San Dorligo: Collegare la SC1 con il vicolo di strada di Fiume che serve i civici 525 e 547. Si tratta di una area verde posta tra le canne della galleria della GVT e la recinzione di una proprietà privata (civico 537)
- Confluenza Rio San Cilino-Rio Marchesetti: creare un tornante ciclo-pedonale che passa a nord della proprietà al centro della foto, collegando quindi il Giulia con il polo universitario con pendenze ragionevoli e traffico minimo. In pratica un tornante a valle della confluenza tra Rio San Cilino e Rio Marchesetti, che viene raccordato con la fine di via Verga in basso e con l'ultimo civico sulla parte pedonale di via dello Scoglio in alto

*Nel lungo periodo (>6 mesi)*

Creazione di una rete ciclabile stile “rete metropolitana”, ovvero con linee interconnesse a ragnatela, sia lineari che circolari

Ampliamento della possibilità di portare le bici sui traghetti che collegano Trieste con Muggia, Grado e l'Istria

Avvio di un servizio di monopattini condivisi e un bikesharing *free floating*

Realizzazione di una ciclostazione coperta e custodita nei pressi della stazione dei treni

Completa riprogettazione e riqualificazione del percorso Trieste-Barcola in modo che sia continuo, sicuro, diretto, riconoscibile e bidirezionale. Nel tratto del lungomare togliere una fila di parcheggi e realizzare 2 corsi ciclabili monodirezionali nei rispettivi sensi di marcia

Creazione di un Trails Center del Carso Litoraneo dedicato alle mountain bike come ormai avviene in numerose località turistiche

Riorganizzazione dell'accesso a Piazza della Libertà e della strettoia del ponte ferroviario di Viale Miramare

Realizzazione di un percorso ciclabile in Costiera con riduzione carreggiata e velocità ed eventualmente con declassificazione a strada turistica

Ampliamento del numero di stazioni del bike sharing: stazioni proposte a San Giovanni, San Giacomo, Cattinara, Piscina Bianchi, Piazzale Valmaura, Torri d'Europa, Il Giulia, Largo Barriera, Università, Foro Ulpiano, Campo Marzio, Barcola, Terrapieno, Piazza Sant'Antonio, Bivio Miramare, Cedas, Piazza Cavana, Villa Hengemann, Ospedale Maggiore, Ferdinando, Piazza Goldoni, Napoleonica, Borgo San Nazario, Piazzale De Gasperi, Piazzale dell'Autostrada, Campanelle, Stazione di Miramare, Raute, Palatrieste, Caserma Via Rossetti, Monte Grisa

Realizzazione di un collegamento ciclabile sicuro da Cattinara a Basovizza e da Cattinara a Borgo San Sergio con rimozione della doppia corsia di Via Brigata Casale

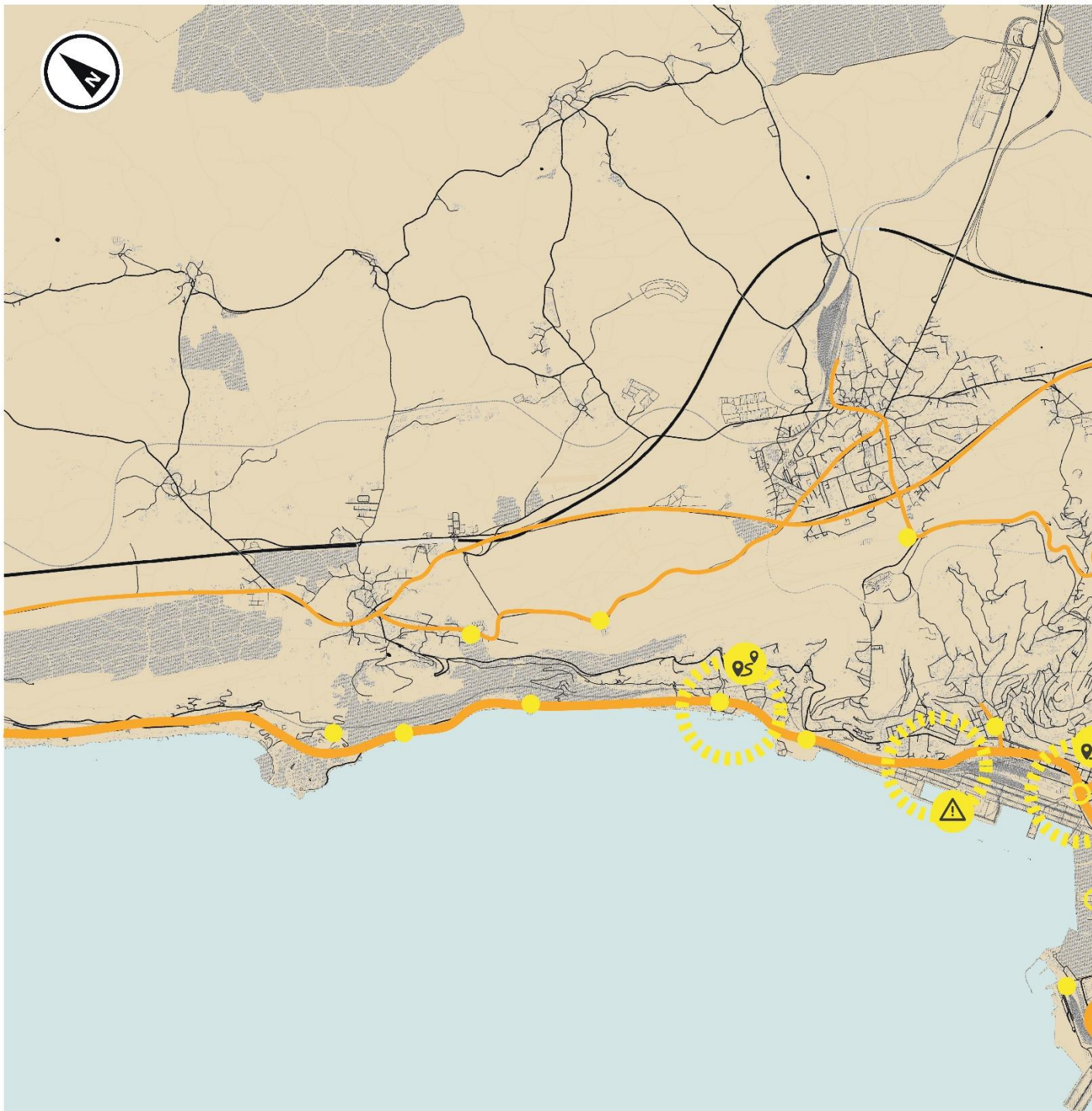
Realizzazione di un percorso ciclabile da Trieste a Opicina

Realizzazione di un percorso ciclabile Opicina-Borgo Grotta Gigante-Carso: Via Baden Powell / Sentiero Cobolli è il naturale collegamento tra Opicina e Prosecco. Nell'ottica di implementare un mezzo pubblico con trasporto biciclette tra il centro di Trieste e Opicina, sarebbe poi naturale e necessario chiudere l'anello di trasporto, con un percorso ciclabile lungo Via Carsia + Via dei Papaveri + Via dei Fiordalisi + Via degli Alpini a collegare la stazione dei treni, la stazione dei tram e via Baden Powell. Essendo l'elevazione da Opicina a Prosecco negativa, il trasporto su gomma o rotaia delle biciclette servirebbe anche gli abitanti di Prosecco, Borgo San Nazario, Campo Sacro, Gabrovizza e Borgo Grotta Gigante, che poi da Opicina potrebbero raggiungere i loro paesi agevolmente

Riqualificazione delle casette all'inizio della ciclopedonale Cottur (Via Orlandini) per offrire un punto di riparazione self service con la messa a disposizione di tutti gli attrezzi necessari a rimettere in sesto la propria bicicletta in caso di imprevisti

Soluzione alternativa per il bypass della Sopraelevata nella ciclabile di Viale Campi Elisi

Ciclabile che colleghi Draga S. Elia (incrocio con la ciclabile Cottur) passando per Basovizza - Padriciano - Trebiciano - Opicina - Santa Croce - Aurisina - Sistiana in maniera da sviluppare il cicloturismo nel Carso Litoraneo



## CICLABILITÀ



Completamento delle connessioni ciclabili



Aumento della sicurezza stradale



Stazioni del bike sharing esistenti proposte

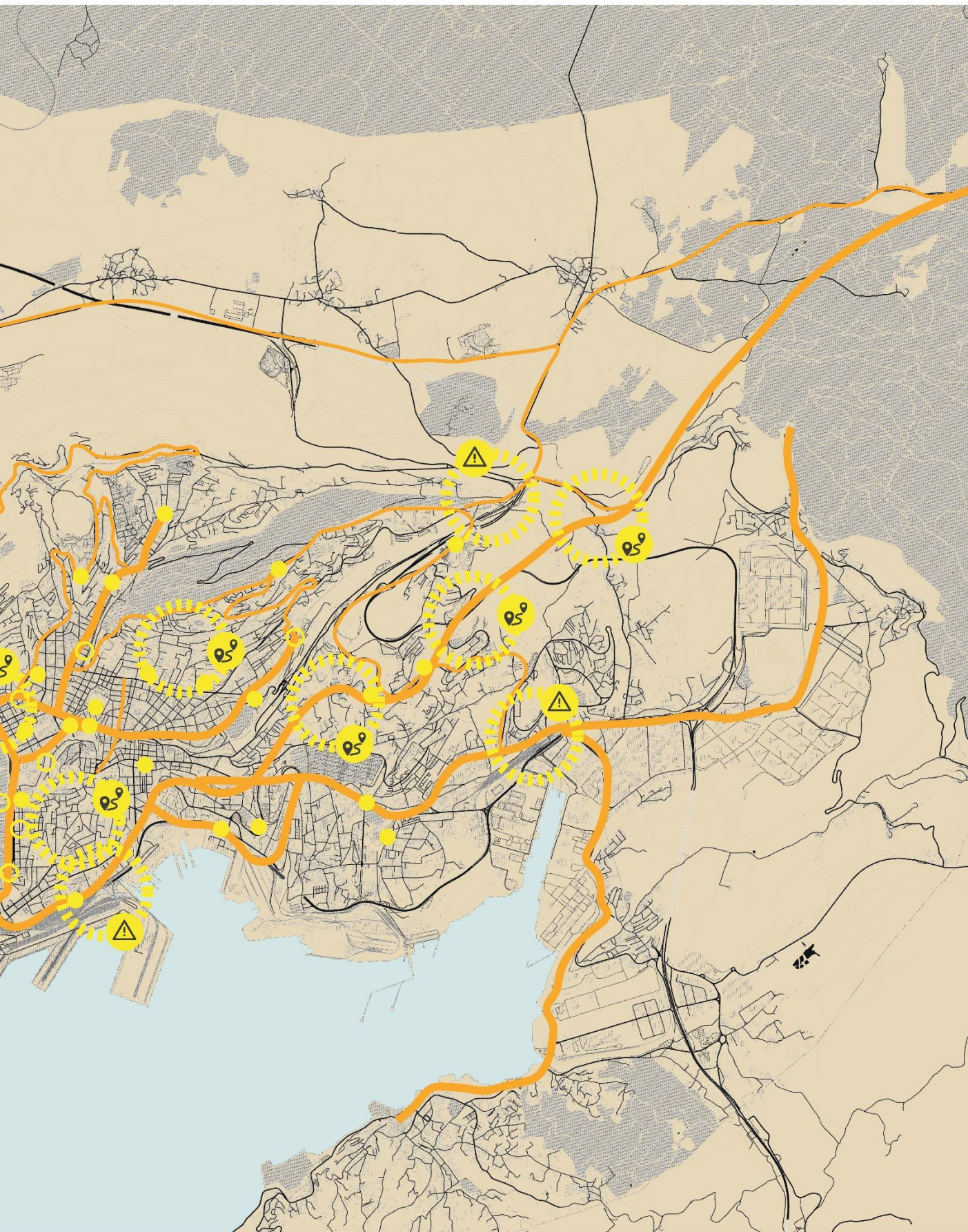
### > brevissimo termine

Realizzazione di una Rete Ciclabile di Emergenza sugli assi del "pi greco" e su Via Flavia-Muggia  
Apertura alle bici delle corsie preferenziali

### >> breve termine

Messa in sicurezza e miglioramento della pista ciclabile Stazione-Miramare  
Connessioni dai rioni alla rete ciclabile  
Ciclabile dal centro alla Wartsila





## >>> medio termine

Collegamento ciclabile sicuro  
Cattinara-Basovizza e Cattinara-Borgo San  
Sergio  
Ciclabile del Carso  
Ampliamento del numero delle stazioni del  
bike sharing





## Le proposte per la pedonalità

Già durante la fase del lockdown, si è assistito a un aumento sostanziale degli spostamenti a piedi. Spostamenti molto più brevi e solo per necessità, assieme alla difficoltà a trovare parcheggio perché tutte le auto sono ferme e non vi è rotazione negli stalli, la riduzione degli orari degli autobus e la paura del contagio a bordo degli stessi, hanno fatto preferire di molto gli spostamenti a piedi rispetto all'uso dell'auto privata e trasporto pubblico.

**Questo ha messo in evidenza quanto poco adeguati, ad eccezione di parte del centro storico, siano gli spazi pedonali della città**, dove è impossibile mantenere una distanza di un metro e mezzo nel caso si incontri un altro pedone sul medesimo marciapiede. Per queste ragioni proponiamo:

### Rimozione graduale dei posti auto sui marciapiedi

I marciapiedi sono molto spesso occupati dalle auto parcheggiate, talvolta in modo irregolare ma molto spesso anche in modo consentito. Infatti, negli ultimi anni l'Amministrazione Comunale di Trieste ha "legalizzato" la sosta sui marciapiedi in varie aree della città, dipingendo le strisce bianche perfino nei pressi delle scuole. Se ne possono vedere esempi un po' ovunque: via Battisti, viale D'Annunzio, strada di Fiume, Via Veronese (nel mezzo di un polo scolastico con ricreatorio, asili, scuole elementari e superiori), via Colautti, ma la lista sarebbe davvero lunga. Questa decisione ha aumentato i parcheggi per i residenti a fronte di un'enorme riduzione dello spazio disponibile per i pedoni, spazio che ora, con le norme sul distanziamento, è più che mai indispensabile.

### Tragitti casa-scuola pedonali sicuri entro settembre

Sarebbe dunque l'occasione per chiedere che quei marciapiedi tornino ad essere ad esclusivo uso dei pedoni per garantire il distanziamento e promuovere la mobilità attiva a piedi. Sarà necessario trovare una soluzione in fretta, sicuramente prima di settembre quando è prevista la ripartenza delle scuole, per far sì che i bambini e ragazzi possano percorrere il tragitto casa-scuola in completa sicurezza e piedi andando a realizzare dei "corridoi pedonali" ampi e comodi e desiderabili per i percorsi casa scuola. Si tratta di un'esigenza molto sentita dalle famiglie, e che peraltro era stata identificata come prioritaria dalle/dai partecipanti di [Il futuro di Roiano è un lavoro di squadra](#), il modulo di progettazione partecipata promosso da TS4 nell'omonimo rione.

### Realizzazione strade F-Bis (con precedenza a ciclisti e pedoni)

Spingendoci ancora di più nella possibilità di creare, tutti assieme, un mondo nuovo perché questa crisi non sia stata vana, potremmo pensare anche alla realizzazione di strade F-Bis. Si tratta di strade locali di quartiere (tipo F) che possono essere tramutate in percorsi destinati prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile garantendone la sicurezza con interventi di moderazione della velocità del traffico residenziale grazie ad interventi "leggeri" quali chicanes, rotonde compatte e cuscini berlinesi.

### Sicurezza degli utenti deboli tramite urbanismo tattico

Tutto questo ragionamento ci porta a toccare anche l'argomento della necessità di protezione degli utenti deboli della strada. In questo periodo, dove i controlli sul rispetto del limite di velocità di sono allentati (poiché le forze di polizia sono impegnate nel controllo degli spostamenti) e la città è meno trafficata, è facile vedere auto, moto e scooter correre in modo smodato, senza rispettare pedoni, semafori e addirittura sensi unici. Una delle motivazioni che spingevano a vietare l'attività motoria era stata inizialmente attribuita al fatto che se una persona si fosse infortunata avrebbe finito col gravare sulle strutture ospedaliere, già così in



crisi. Ebbene, anche gli incidenti stradali andrebbero evitati (in generale, ma ancora di più in questo periodo), specialmente se a farne le spese sono gli utenti deboli, andando anche in questo caso a gravare sul sistema sanitario. Gli ultimi dati ISTAT evidenziano a Trieste un gravissimo problema di sicurezza stradale: nel 2018 ci sono stati 980 incidenti che hanno provocato 1196 feriti e 11 morti. Numeri da bollettino di guerra che generano costi umani, sociali e sanitari enormi.

Questa drammatica situazione andrebbe affrontata con un piano straordinario di interventi di moderazione del traffico e della velocità da attuarsi in tempi rapidi anche grazie ad interventi di [urbanismo tattico](#) con soluzioni a basso costo e temporanee che però siano un trampolino per un cambiamento più strutturale nel medio periodo. Molte sono le soluzioni tecniche per moderare la velocità utilizzate in altre città italiane e della Friuli Venezia Giulia ma purtroppo ancora assenti a Trieste: attraversamenti a raso, platee rialzate, chicanes (da realizzare anche semplicemente con la sosta), rotonde compatte, cuscini berlinesi (recentemente [autorizzati dal MIT a Torino](#)) restringimento ai minimi di legge della sezione stradale. Tutte soluzioni che porterebbero una diminuzione della velocità e conseguentemente del numero e della gravità degli incidenti. Ciò garantirebbe maggior sicurezza e desiderabilità agli spostamenti a piedi ed in bicicletta e quindi un incremento di queste forme di mobilità attiva.

## Proposte specifiche raccolte nella fase di partecipazione

	Di carattere generale	Localizzate
<i>Di immediata realizzazione</i>	Allargamento nella sede stradale dei marciapiedi con larghezza inferiore a 1,5 m	Rimozione immediata dei parcheggi sulle Rive ed estensione degli spazi pedonali
	Estensione delle zone pedonali nelle zone ad alta densità di traffico pedonale	Incremento della pedonalizzazione dell'area Città Vecchia - San Vito - San Giusto, a partire dalle strade di dimensioni minori, con restringimenti, marciapiedi stretti, pericolose per i pedoni
	Promozione delle domeniche ecologiche senza auto	
	Indicazione, tramite segnaletica orizzontale, di tutti i posti dove è consentita la sosta (così diventa subito chiaro dove non è consentita, ovvero per esempio dove ci sarà la linea continua ed entro i 5 metri dalle intersezioni). Questa di fatto è un'operazione che sulla carta 'moltiplica' gli stalli disponibili, rendendo la sosta vietata dove per legge di fatto già lo è	Trasformazione di Via Valdirivo e via Imbriani in ZTL, con allargamento delle zone pedonali, creazione di viabilità ciclabile, parcheggi disabili, aree carico-scarico. Da abbinarsi alla modifica della viabilità in Via Ghega per evitare colli di bottiglia in zona Piazza Dalmazia-Via Martiri della Libertà
	Ripristino dei controlli sulla velocità e la guida pericolosa, garantendo la certezza della pena	Messa in sicurezza per l'accessibilità immediata di molte aree all'aperto di proprietà pubblica oggi non accessibili: spazi attorno ai magazzini in Porto Vecchio, piazza d'armi dell'ex Caserma Vittorio Emanuele, area dell'ex Cinema di Servola, piazza Hortis di notte
		Interventi per migliorare la sicurezza dei pedoni: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraversamento pedonale Via Commerciale/Piazza Casali. Pericoloso per le macchine provenienti da via Martiri della Libertà, a causa del parcheggio sul centro della piazza, che</li> </ul>

impedisce la vista completa dell'attraversamento pedonale. Necessaria idonea segnaletica di pericolo e limitazione velocità 30 km/h

- Via Madonna del Mare e Via Venezian. Pedonalizzare almeno la parte più bassa di entrambe le strade, la cui sezione si restringe in prossimità dell'incrocio con la via Cavana. I marciapiedi sono stretti, insufficienti per proteggere i pedoni
- Rendere a senso unico in discesa la parte alta di Via San Michele come richiesto dal comitato "La qualità della via", con conseguente allargamento dei marciapiedi

Liberare i marciapiedi di via Battisti dalla sosta e destinarli esclusivamente alla pedonalità

Allargamento dei percorsi pedonali nella zona delle vie Coroneo/Battisti - ad esempio in Via Xydias - anche con la rimozione di parcheggi

Rimozione delle catene (non dei paletti) in accesso alla pista ciclopedonale in via del Veltro

Realizzazione di un percorso pedonale in Via Carsia, via principale di collegamento tra Opicina e il rione di Villa Carsia. Si potrebbe scaricare una parte del traffico sulla ex-SS202 e sulla via dei Salici (già parzialmente a senso unico) rendendo via Carsia a senso unico in salita, ufficializzando alcuni stalli auto e costruendo un marciapiedi e magari permettendo il transito contromano delle bici

Istituzione di una zona 30 a Roiano (complesso scolastico)

Disincentivazione dell'utilizzo di Via Cordaroli come scorciatoia per Commerciale/Opicina con zona 30, accesso esclusivo ai residenti o senso unico, ricavando spazio per marciapiedi

*Nel breve periodo (<6 mesi)*

Rivitalizzazione della vita sociale dei rioni, sul versante delle piccole imprese commerciali e artigianali di quartiere, mediante bonus o forme di detassazione e, sul versante della vendita, incentivando gli acquisti nel rione di residenza.

Mantenimento in efficienza di tutte le scalette che consentono di accorciare i percorsi a piedi (vedi zona San Luigi, ma anche Roiano e scaletta che collega la stazione di Opicina con la Polisportiva) . Provvedere dove possibili tali scale di scivoli per bici/passeggini

Installazione di attrezzatura urbana adeguata e zone riparate per l'area pedonale di Via delle Lodole

		<p>Istituzione di un'area a prevalenza pedonale a Gretta (Via Santi-Via Gradisca)</p> <p>Istituzione di un'area a prevalenza pedonale da individuare tra gli isolati compresi tra Viale D'Annunzio/Via Conti/Via Gambini, con nuove alberature, sedute, coperture, al fine di rendere più piacevole l'uso dello spazio pubblico all'aperto</p> <p>Realizzazione di un marciapiede su Via Brigata Casale così da connettere Altura e Borgo San Sergio</p> <p>Divieto di svolta a destra su Via Martiri della Libertà provenendo da Via Carducci, con conseguente spostamento del semaforo pedonale e allargamento dei marciapiedi</p> <p>Prolungamento della pedonalizzazione su Viale XX Settembre verso il Giulia con realizzazione di spazi per attività culturali all'aperto</p> <p>Semaforo pedonale a chiamata a Santa Croce (campi sportivi)</p> <p>Semaforo pedonale a chiamata in Piazzale dell'Autostrada</p> <p>Semaforo pedonale a chiamata in Viale Miramare-Salita Madonna di Gretta</p>
<p><i>Nel lungo periodo (&gt;6 mesi)</i></p>	<p>Attivazione di progetti pedibus</p> <p>Realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola per promuovere gli spostamenti autonomi dei bambini/ragazzi</p>	<p>Porto Vecchio area <i>car free</i>, dove la mobilità avviene esclusivamente via trasporto pubblico, ciclabilità e pedonalità</p> <p>Realizzazione di un collegamento pedonale sicuro da Cattinara a Basovizza</p> <p>Apertura di un corridoio verde da Cavana a San Giacomo, attraverso Giardino San Michele, Campagna Prandi e Giardino Basevi. Il corridoio verde risponde all'esigenza di collegare il rione di San Giacomo con il centro cittadino e di offrire alla popolazione un percorso pedonale alternativo all'utilizzo dell'auto</p>

## Le proposte per il mobility management

Il Mobility management è un approccio ai bisogni della mobilità fondamentale orientato alla gestione della domanda, che sviluppa ed implementa strategie volte ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. La gestione della mobilità è un concetto riguardante la promozione della mobilità sostenibile nonché la gestione della domanda di trasporto privato mediante il cambiamento degli atteggiamenti e del comportamento degli utenti.

Il Decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998 ha introdotto in Italia la figura professionale del responsabile della mobilità: il Mobility Manager. Gli enti pubblici con più di 300 dipendenti per "unità locale" - soglia ridotta a 100 a seguito della pandemia - e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti, devono individuare un responsabile della mobilità del personale. Nell'ambito del decreto si delineano due figure professionali:

- Mobility Manager di azienda
- Mobility Manager di area (in genere in capo al Comune)

Il Mobility Manager d'azienda ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata adottando, tra l'altro, strumenti come il Piano spostamenti casa-lavoro (PSCL), con cui si favoriscono soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale. Ogni azienda deve comunicare la nomina del Mobility Manager aziendale al Mobility Manager di area del Comune.

Purtroppo, a Trieste quanto previsto dal decreto è stato solo in minima parte sviluppato e valorizzato. Risulta ora urgente per ridurre il traffico privato e aumentare il distanziamento sociale che il Mobility manager d'area del Comune di Trieste riapra un tavolo di lavoro tra i mobility manager d'azienda per coordinare gli orari di apertura degli uffici pubblici, delle scuole e delle aziende e promuovere ed incentivare la mobilità a piedi, in bici e l'uso del trasporto pubblico.

## Proposte specifiche raccolte nella fase di partecipazione

	Di carattere generale	Localizzate
<i>Di immediata realizzazione</i>	<p>Promozione, ove possibile, dello <i>smart working</i> per i dipendenti pubblici</p> <p>Richiesta alla Regione di istituire un bonus mobilità</p> <p>Avvio di un'indagine approfondita sulle esigenze di mobilità per lavoro, studio e assistenza familiare</p>	<p>Riutilizzo dei parcheggi nei pressi dello Stadio (che verosimilmente non sarà utilizzato se non a porte chiuse per diverso tempo) come parcheggi di interscambio</p>
<i>Nel breve periodo (&lt;6 mesi)</i>	<p>Riattivazione dei servizi pubblici sul territorio (centri civici, uffici pubblici, poste, ambulatori, ecc.) per ridurre la distanza degli spostamenti e gli spostamenti motorizzati</p>	<p>Recupero di spazi di parcheggio gratuito di cintura, per esempio in zona passeggio sant'Andrea o in Fiera, da dove poter raggiungere il centro comodamente a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico</p>

Revisione della temporizzazione semaforica che avvantaggi, nell'ordine: pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, traffico privato

Regolamentazione delle consegne di carico e scarico di merce nelle varie zone della città, definendo modalità e orari

Organizzazione degli orari scaglionati di apertura e chiusura di -scuole, uffici, posti di lavoro e negozi, per alleggerire le punte di traffico e spalmare la domanda nel tempo, coordinando Trieste Trasporti, aziende, scuole e uffici pubblici

Incentivazione all'avvio di servizi car-sharing e, quando le condizioni sanitarie lo permetteranno, del car-pooling

Integrazione e approvazione del PUMS o attuazione anticipata di alcune delle misure previste (zone 30, strade scolastiche, strade riservare e pedoni e ciclisti)

Attivazione di una "centrale di mobilità" gestita dal Comune, Trieste Trasporti o da azienda specializzata, per offrire ai cittadini la scelta tra tutte le opportunità e offerte disponibili

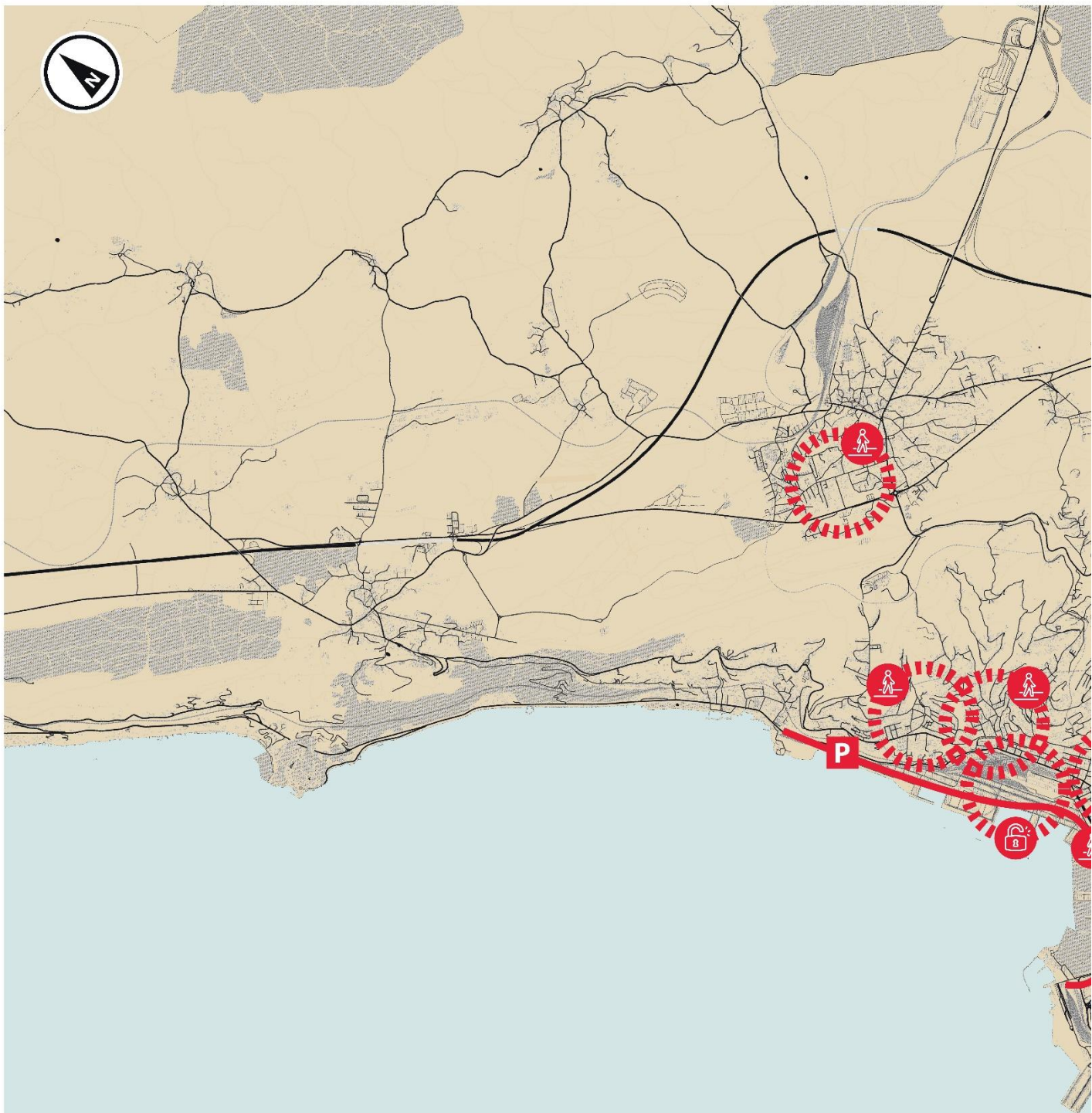
Avvio di una campagna di comunicazioni per fare presente le regole della strada e promuovere la sicurezza stradale tra tutti gli utenti

*Nel lungo periodo (>6 mesi)*

Scoraggiamento della sosta di automezzi nel centro storico e realizzazione di parcheggi di scambio esterni







## PEDONALITÀ MOBILITY MANAGEMENT

**P** Parcheggi  
scambiatori

 Estensione  
degli spazi  
pedonali

 Accessibilità  
degli spazi  
aperti

### > **brevissimo termine**

Allargamento degli spazi pedonali  
Rimozione dei parcheggi sulle Rive  
Messa in sicurezza per l'accessibilità di spazi  
aperti di proprietà pubblica

### >> **breve termine**

Nuove aree a prevalenza pedonale a Gretta e  
in Barriera Vecchia  
Connessione pedonale tra Altura e Borgo San  
Sergio  
Prolungamento della pedonalizzazione di Viale  
XX Settembre





## >>> medio termine

Collegamento pedonale sicuro tra Cattinara e Basovizza

Corridoio verde tra Cavana e San Giacomo

Porto Vecchio car free





## Approfondimenti

### Appello delle associazioni

<http://www.ulisse-fiab.org/?p=10150>

### Dati sulla bici a Trieste: Sondaggio dell'istituto di ricerca SWG

<http://www.ulisse-fiab.org/?p=7913>

### Statistiche sull'uso dell'auto privata a Wuhan

[https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2020/04/11/news/addio\\_al\\_trasporto\\_pubblico\\_dopo\\_il\\_coronavirus\\_tutti\\_in\\_auto-253727779/](https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2020/04/11/news/addio_al_trasporto_pubblico_dopo_il_coronavirus_tutti_in_auto-253727779/)

### Proposta di trasporto urbano gratuito

<https://tryeste.wordpress.com/2020/01/01/e-anche-el-tram-de-opcina-xe-nato-rincara/>

### Effetto del lockdown sull'inquinamento a Trieste

<https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2020/04/12/news/dimezzate-in-citta-le-emissioni-provocate-dal-traffico-veicolare-1.38711261>

### Riattivazione rete ferroviaria

<https://www.triesteallnews.it/2020/04/05/riparte-la-transalpina-treni-cargo-per-trieste-campo-marzio-villa-opicina/>

<https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2019/12/08/news/rete-ferroviaria-portuale-in-arrivo-39-milioni-dalla-bei-1.38165029>

<https://cityrailways.com/trm-2020/>

<https://cityrailways.com/trm-2/>

<https://www.cei.int/categories/adria-a>

### Piano generale traffico urbano di Trieste

<https://www.comune.trieste.it/nuovo-piano-del-traffico>

### Proposta FIAB ciclabile in via Flavia 2017

<http://www.ulisse-fiab.org/?p=8860>

**Il futuro di San Giacomo è un lavoro di squadra**

<http://www.triestesecoloquarto.eu/2019/12/17/il-futuro-di-san-giacomo-e-un-lavoro-di-squadra-3/>

**Il futuro di Roiano è un lavoro di squadra**

<http://www.triestesecoloquarto.eu/2020/03/17/il-futuro-di-roiano-e-un-lavoro-di-squadra-3/>

**Bike sharing e coronavirus**

<https://bora.la/2020/04/20/bike-sharing-come-risposta-coronavirus/>

**Cuscino berlinese amico dei ciclisti**

<https://www.bikeitalia.it/2019/03/25/torino-sperimenta-il-cuscino-berlinese-il-dosso-amico-dei-ciclisti/>

**Urbanismo tattico**

<https://www.bikeitalia.it/cosa-e-urbanismo-tattico/>

**Rete di Mobilità d’Emergenza**

<https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2020/04/RME-Piano-di-azione-mobilit%C3%A0-urbana-post-covid.pdf>

**Le nuove leggi regionali sulla ciclabilità in 10 punti**

<http://www.ulisse-fiab.org/?p=10115/>

**Linee guida Regione Friuli Venezia Giulia per la realizzazione dei Biciplan**

[https://www.regione.fvg.it/rafvfg/export/sites/default/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/infrastrutture-logistica-trasporti/ciclovie/allegati/2019\\_07\\_02\\_Numero\\_2950\\_decreto\\_biciplan\\_Linee\\_guida.pdf](https://www.regione.fvg.it/rafvfg/export/sites/default/RAFVG/infrastrutture-lavori-pubblici/infrastrutture-logistica-trasporti/ciclovie/allegati/2019_07_02_Numero_2950_decreto_biciplan_Linee_guida.pdf)

**Legge Regionale 23 febbraio 2018, n. 8 Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa**

<https://lexview-int.regione.fvg.it/FontiNormative/xml/xmllex.aspx?anno=2018&legge=8>



