



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE
E TERRITORIO

Servizio infrastrutture di trasporto,
digitali e della mobilità sostenibile

territorio@certregione.fvg.it
infrastrutture@regione.fvg.it
tel + 39 040 377 4514
fax + 39 040 377 4732
I - 34133 Trieste, via Carducci 6

Relazione illustrativa del Biciplan “in Quota” e cronoprogramma

ACCORDO DI PROGRAMMA

per lo sviluppo della pianificazione
intercomunale finalizzata alla promozione
dei percorsi ciclistici dei territori montani
dell’Alta Carnia, nell’ambito che comprende
i Comuni di Forni Avoltri, Prato Carnico,
Sappada e Sauris, attraverso il progetto
denominato “in Quota”

Ottobre 2022

SOMMARIO

1. Introduzione.....	3
2. Azioni e interventi previsti.....	3
3. Cronoprogramma	4
4. Documenti allegati.....	4

1. Introduzione

Ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale n. 8/2018, la Regione persegue l'obiettivo di potenziare 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.

L'incentivazione della mobilità ciclistica è attuata sia attraverso azioni di sensibilizzazione 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. 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, effettuando l'integrazione delle reti ciclabili locali con la Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR) e connettendo tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo.

La programmazione e la pianificazione degli interventi a favore della mobilità ciclistica non può prescindere dalle caratteristiche del territorio e dalle differenze che ne derivano in termini di utenza e tipo di spostamenti. In tale quadro, i territori montani rappresentano un contesto molto particolare, ove l'orografia, la scarsa urbanizzazione e la dislocazione dei poli attrattori (generalmente pochi e distribuiti su ambiti intercomunali) rappresentano un ostacolo alla diffusione della mobilità ciclistica diffusa e quotidiana. Per contro, vanno considerate la vocazione turistica delle aree montane e le opportunità di incrementare i servizi del trasporto pubblico, anche in combinazione con gli impianti di risalita ove presenti, in vista di una mobilità ciclistica con carattere prevalentemente turistico/escursionistico, sia di breve raggio che di livello intercomunale.

Il progetto pilota denominato "in Quota", quindi, si configura come una iniziativa sperimentale e replicabile ove applicare i principi di pianificazione della mobilità ciclistica in ambito montano e a scala intercomunale, in un territorio con forti specificità ove prevalgono le esigenze di sviluppo del cicloturismo e del cicloescursionismo rispetto alla mobilità urbana, anche attraverso il potenziamento dell'intermodalità attiva e passiva e dell'integrazione tra ciclabilità e trasporto pubblico.

Il progetto "in Quota" coinvolge i Comuni di Forni Avoltri, Prato Carnico, Sappada e Sauris, in un'azione pianificatoria integrata e coordinata finalizzata a mettere a sistema le iniziative locali, non dimenticando il potenziale ruolo di cerniera del territorio in questione rispetto alle regioni contermini, ossia l'Austria, il Comelico, il Cadore, il resto della Carnia e l'Alto Friuli.

L'obiettivo dell'Accordo di programma è quello di agevolare la pianificazione della mobilità ciclistica a livello comunale, di ottimizzare le strategie di sviluppo della ciclabilità attraverso la predisposizione di un Biciplan di scala intercomunale per avviare infine la realizzazione delle azioni e degli interventi prioritari per l'attuazione del piano.

2. Azioni e interventi previsti

Sono previste le seguenti attività:

1. la predisposizione dei Biciplan comunali in tutti i Comuni firmatari dell'Accordo di programma;
2. la predisposizione del Biciplan intercomunale denominato "in Quota" finalizzato allo sviluppo comprensoriale del territorio di riferimento, ove le azioni e gli interventi di promozione della mobilità ciclistica sono trattati in maniera condivisa, integrata e coordinata; il Biciplan "in Quota" svilupperà i contenuti previsti per i piani sovracomunali dalla legge regionale n. 8/2018 e, in particolare, definirà:
 - a) l'analisi della domanda (individuazione dei poli attrattori, stima dei flussi e delle tipologie di utenza);
 - b) le azioni e le strategie per lo sviluppo della mobilità ciclistica dell'area, anche in combinazione con il trasporto pubblico;
 - c) gli itinerari ciclabili di livello intercomunale;
 - d) gli interventi prioritari per l'attuazione del piano e per la messa a sistema delle iniziative locali;
 - e) i metodi di monitoraggio degli spostamenti in bicicletta e di restituzione dei risultati, necessari per valutare lo stato di attuazione e le ricadute del piano;
3. la progettazione e la realizzazione delle azioni e degli interventi prioritari individuati nel Biciplan intercomunale, anche per stralci funzionali, comprendenti non solo le opere infrastrutturali ma anche i servizi a supporto della ciclabilità;
4. il monitoraggio di cui al punto 2 lett. e).

3. Cronoprogramma

ATTIVITÀ	2023			2024			2025			2026			2027		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1. Redazione Biciplan comunali															
2. Redazione Biciplan "in Quota"															
3. Realizzazione interventi prioritari															
4. Monitoraggio															

Legenda:

- Pianificazione
- Progetto di fattibilità tecnica ed economica
- Progetto definitivo/esecutivo
- Esecuzione dei lavori
- Monitoraggio

4. Documenti allegati

1. Presentazione del progetto "in Quota"

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

Sappada - Forni Avoltri - Prato Carnico - Sauris

BICIPLAN inQuota...

*PROGRAMMA COMPrensORIALE PER LA MOBILITA' LENTA SU
VIABILITA' CICLO PEDONALE NELL'ALTA CARNIA*

Relazione tecnico-descrittiva

COMMITTENTE:

Comune di: **Sappada** (capofila)
Forni Avoltri
Prato Carnico
Sauris

PROGETTISTI:

STUDIO TECNICO ASSOCIATO FMP (capofila)
p.ind.ed. PAIS BIANCO Marco
p.ind.ed. FESTINI PURLAN Michele

S.Stefano di Cadore, 1 ottobre 2022

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	4
IL PIANO: INFRASTRUTTURA E SVILUPPO	5
GLI OBIETTIVI DEL PIANO	6
LE “DIRETTRICI CARNICHE” E L’ANELLO CARNICO	9
IL BICIPLAN “INQUOTA”	10
CONNESSIONI CON GLI ALTRI PIANI DI SETTORE	13
ANALISI DELLO STATO DI FATTO	15
TIPOLOGIA DELLA RETE CICLOPEDONALE ESISTENTE	15
METODO DI ANALISI	16
PROGETTO: UN PROGETTO “IN QUOTA”	19
PROGETTO: INFRASTRUTTURA DI FONDOVALLE	19
EREDITA' DEL PASSATO: IN CHIAVE CONTEMPORANEA	21
PROGETTO: COLLEGAMENTI INTERVALLIVI	23
DEFINIZIONE DELLA STRATEGIA	26
ANELLO “INQUOTA” BICIPLAN ALTA CARNIA	30
SERVIZI ACCESSORI	32

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

- Legge 2/2018 del 11/01/2018 – Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.
- *DGR 2297 del 29/9/2006 – Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (Re.C.I.R.) s.m.i. (2016).*
- Legge regionale 23 febbraio 2018, n.8. *Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa.*
- Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999. Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.
- Ministero Infrastrutture e Trasporti, 2014 – Istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili.
- Decreto Legislativo n. 285/1992, Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni ed integrazioni.
- D.P.R 16/12/1992 n. 495 e s.m.i. - Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade del Ministero dei lavori pubblici, approvate con D.M. n. 5 del 5/11/2001.
- Bozza linee guida per la Redazione dei Biciplan – Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

IL PIANO: INFRASTRUTTURA E SVILUPPO

Il Biciplan in Quota si configura come un Piano di analisi e previsione di tutta la rete ciclistica del Territorio dell'ALTA CARNIA ed in particolare di quello appartenente ai Comuni di Sappada, Forni Avoltri, Prato Carnico e Sauris, tale da considerarsi a carattere Sovracomunale .

L'articolo 8 della L.R. n.8 del 23/02/2018 descrive l'approccio e le tematiche affrontate all'interno del Piano, cosiddetto Biciplan, tali da allinearsi al Piano Regionale della mobilità ciclistica PREMOCI.

Si propone inoltre la connessione e interazione alle altre realtà di Piano, e che vede la predisposizione di cinque piani di settore per lo sviluppo socio-economico del territorio, sui temi del turismo e dell'energia, e nel dettaglio:

- Programma comprensoriale di interventi su viabilità ciclabile e sentieri;
- Progetto Acque della Carnia;
- Piano comprensoriale per i Musei;
- Piano per l'efficientamento degli edifici pubblici e dell'illuminazione pubblica;
- Piano energetico della Carnia.

Oltre alla connessione con il BICIPLAN – UTI CARNIA di recente presentazione.

GLI OBIETTIVI del piano

L'idea generale del BICIPLAN Intercomunale, al pari di quello regionale, è quella di sviluppare una mobilità lenta data dal crescente interesse – anche sul territorio dell'Alta Carnia – per il comparto ciclistico e per le infrastrutture del cicloturismo.

La mobilità lenta, sia in ambito turistico che comprensoriale, vede un'impennata nell'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto vero e proprio, negli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, svago.

La base di partenza è il coinvolgimento dei 4 comuni interessati accomunati dalle medesime caratteristiche morfologiche e quindi dalle medesime problematiche infrastrutturali e di servizi, un po' come lavorare su un territorio omogeneo dal punto di vista delle necessità e non solo ciclistiche.

Lo scopo è quello di risolvere innanzitutto i nodi principali interni di ogni singolo comune collegando la rete esistente con i centri abitati di fondovalle – Sappada, Forni Avoltri, Collina Pesaris, Sostasio, Sauris di Sotto e Sauris di Sopra – e nel contempo prevedere i collegamenti “trans-comunali” oltre che quelli con i territori contermini, sia in ambito Regionale (Comeglians, Rigolato, Forni di Sotto, Ovaro) che transRegionale (Vigo di Cadore, S.Stefano di Cadore, San Pietro di Cadore) ma anche transNazionali (Comuni della valle del Gail)

Un'altra finalità fondamentale consiste nel favorire l'implementazione del flusso cicloturistico nel territorio Carnico grazie al collegamento con la Ciclovia Alpe-Adria, attraverso una parte delle infrastrutture pensate nel piano BICIPLAN UTI CARNIA, che ospita ogni anno un flusso turistico di oltre 150.000 persone.

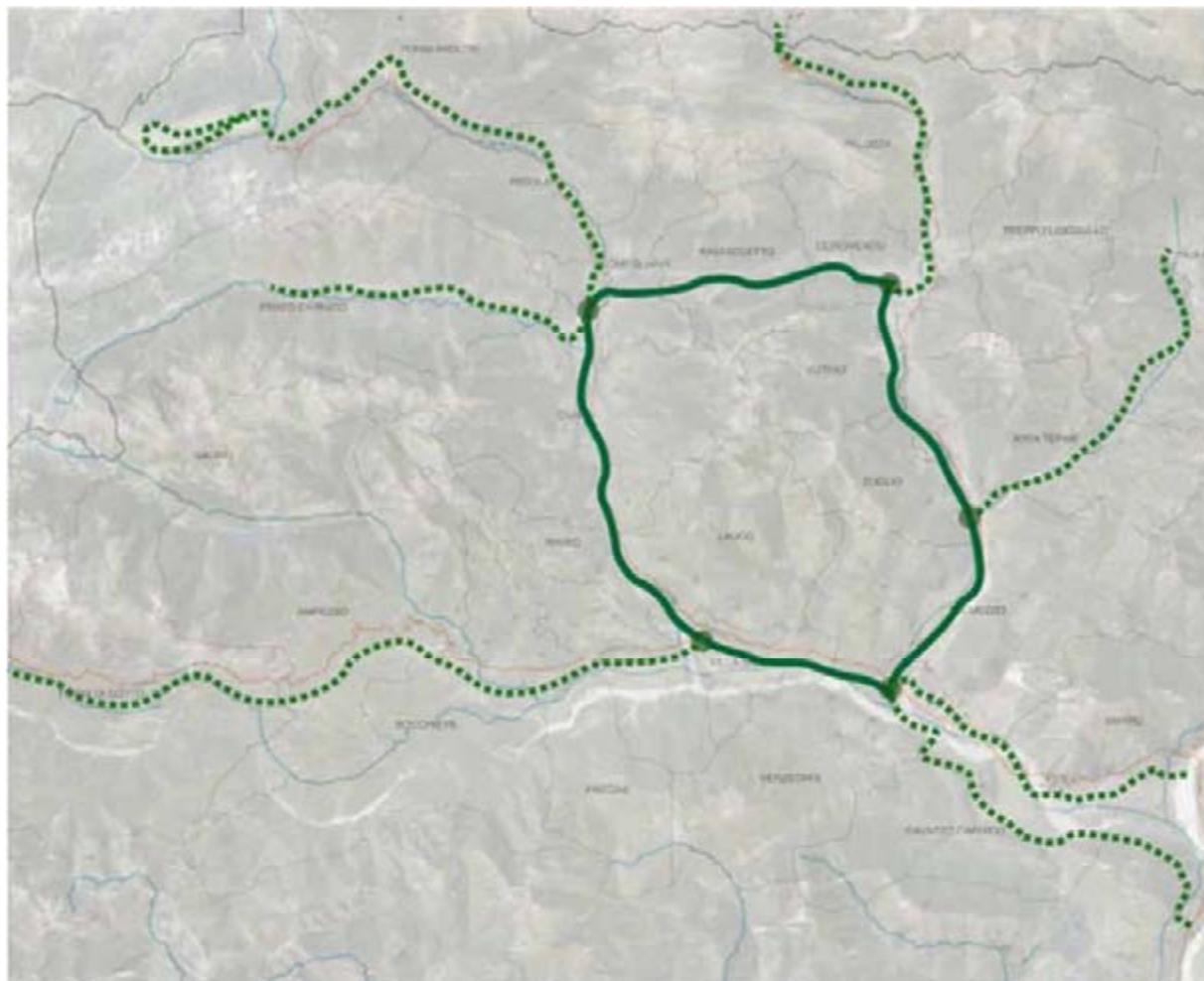
Per raggiungere gli obiettivi sopra evidenziati, è necessario creare un connubio tra mobilità lenta e mezzi di trasporto pubblico collettivo, strumenti necessari per garantire al cittadino mobilità e qualità ambientale, anche in un territorio montano le cui caratteristiche morfologiche spesso rendono queste connessioni difficoltose e limitate, ecco perché si intende abbracciare un'area vasta di “montagna” con caratteristiche e problematiche “comuni”.

Gli obiettivi del Piano sono principalmente:

- Sistemare e rendere sicure le tratte di infrastruttura esistenti andando a collegare tra esse quelle ancora isolate e/o non connesse con i centri urbani ed i borghi (RECIC – Rete ciclistica Comunale), il tutto cercando di porre particolare attenzione agli aspetti paesaggistici e naturali.
- Evidenziare gli interventi infrastrutturali atti migliorare o perfezionare la mobilità ciclistica di fondovalle, con una fruizione in sicurezza della rete.
- Favorire e incentivare gli spostamenti pendolari fra aree urbane e periurbane, tra i capoluoghi e le frazioni, incentivando gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.
- Attuare la messa in sicurezza dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato con la risoluzione dei punti critici della viabilità che vedono il coinvolgimento in incidenti di ciclisti.
- Implementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto incrementando i flussi cicloturistici ed intercettando quelli già consolidati in aree limitrofe a quelle oggetto di intervento (RSC – Rete sovracomunale ciclistica).

- Definire il collegamento con la rete delle Ciclovie di interesse Regionale, ed in particolare con la ciclovia Alpe-Adria, che collega l’Austria con Grado e la ciclovia extra regionale Monaco-Venezia (RECIR - Rete delle ciclovie di interesse regionale).
- Integrare e connettere la rete ciclistica locale, con quella dei territori contermini facenti parte del progetto e nel contempo con quella extra territoriale, come la direttrice secondaria denominata “Anello Carnico” (art. 7 comma 4 L.R. 8/2018) individuata dal Biciplan- UTI Carnia o quelle presenti in Veneto “Anello del Cadore” ed in Austria nella Valle del Gail.
- Individuare e implementare percorsi per e-bike, che utilizzando principalmente il sistema esistente di strade dismesse, a basso utilizzo e/o soprattutto strade agro-silvo-forestali, permettano un’ utilizzo più dinamico e intermodale del territorio oggetto d’intervento e verso le aree contermini, ancorché tranRegionali e transNazionali.
- Analizzare la possibilità di realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e l'incremento dei sistemi per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori; nonché la realizzazione di strutture adibite alla sosta delle biciclette lungo gli itinerari e in corrispondenza dei punti di destinazione e dei punti d'interscambio modale.

Le “direttrici Carniche” e l’Anello Carnico



IL BICIPLAN “inQuota”

Il Programma di interventi relativo alla viabilità ciclabile, che chiameremo Biciplan in Quota, si pone di l'obiettivo di analizzare in maniera oggettiva ciò che può considerarsi una infrastruttura sovracomunale.

Per questo motivo è fondamentale un'analisi dello stato di fatto, mediante l'acquisizione completa e organizzata dei dati in possesso dei comuni della Carnia interessati al progetto, oltre che alle programmazioni in tema di ciclabilità, che gli stessi hanno fatto.

Gli strumenti di programmazione forniti dall'UTI attraverso il sistema Qgis identificano il grafo della rete esistente, sia su sede propria che su strada.

La modalità di espletamento del lavoro si compone di varie fasi:

1. una prima fase di acquisizione dati e analisi dello stato di fatto;
2. una successiva, nella quale saranno organizzati degli incontri con le Amministrazioni Comunali e relativi uffici tecnici, al fine di analizzare le volontà e le programmazioni fatte in sede Comunale e quali sono le strategie pensate per l'ottenimento dei risultati;
3. una terza fase, tecnica, rivolta all'individuazione delle future previsioni di piano.

Nella terza fase il piano analizza anche lo sviluppo di spostamenti pendolari sistematici, con una rete adatta sia al cicloturismo (“slow tourism” – in linea con gli obiettivi del Piano turistico regionale), che alla mobilità urbana ed interurbana di fondovalle, con collegamenti tali da lambire anche le aree di sviluppo industriale e artigianale ove presenti. Inoltre considera anche gli eventuali punti critici della viabilità promiscua traffico veicolare/ciclista e tutte le infrastrutture necessarie per l’interscambio modale.

Se a seguito dei sopralluoghi puntuali, si riscontrassero pendenze eccessive e/o perifericità dai centri urbani, la previsione potrà anche considerare reti alternative che rispettino i requisiti rispondenti alle richieste di una più vasta categoria di ciclisti (famiglie, cicloturismo, pendolari ecc.).

Affiancata al processo sintetico di analisi si sviluppa una fase di raccolta dati e previsione, in intesa anche con le richieste regionali e volta al completamento e creazione di un collegamento con il già programmato “Anello Carnico”, tale da congiungere le diverse vallate e i poli di fondovalle, ivi comprese quelle aree ove le programmazioni UTI hanno già pianificato gli interventi.

In particolare le principali direttrici previste dal PREMOCI per il collegamento con i Comuni oggetto di studio sono denominate:

FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento con caposaldo ad Ampezzo

FVG 8 – Ciclovia della Carnia, diramazione FVG 8/a con caposaldo a Comeglians.

La **FVG 6** si estende da Ampezzo a Lignano Sabbiadoro per una lunghezza di 160 km, seguendo il corso del fiume Tagliamento e prevede il collegamento intermodale tra il caposaldo Ampezzo con il centro storico di Sauris, con predisposizione dei servizi minimi per il ciclista in posizione comoda e ben visibile in prossimità della fermata di Ampezzo delle altre località individuate come fermate bicibus.

La diramazione **FVG 8/a**, viene inquadrata all'interno della Ciclovia **FVG 8** – Ciclovia della Carnia sviluppandosi dal centro di Tolmezzo al centro di Villa Santina in parallelo alla FVG 6 – Ciclovia del Tagliamento, per poi indirizzarsi nella valle del torrente Degano fino a raggiungere il caposaldo di Comeglians.

Da qui il piano prevede il collegamento sia con Prato Carnico, sia con Forni Avoltri e Sappada.

Le indicazioni del PREMOCI prevedono anche in questo caso il collegamento intermodale per il raggiungimento del polo di primo livello di Sappada e del polo minore di Ravascletto, con predisposizione dei servizi minimi al ciclista in posizioni comode e visibili in prossimità delle fermate di Sutrio e Comeglians.

Tali indicazioni individuate a livello di pianificazione sovraordinata è stata poi oggetto di un primo approfondimento di progettazione con il Biciplan UTI della Carnia.

CONNESSIONI CON GLI ALTRI PIANI DI SETTORE

La capacità di lambire i centri urbani si congiunge con la richiesta di interazione con gli altri Piani di sviluppo, laddove vi sia un accesso al percorso a partire dal fondovalle, l'infrastruttura ciclabile si connette alla sentieristica.

Allo stesso modo gli ambiti museali presenti negli ambiti urbani risultano facilmente raggiungibili attraverso l'infrastruttura esistente e di previsione.

Per quanto riguarda “gli elementi naturali” identificati dal Piano di valorizzazione delle Acque, si connettono alla rete ciclabile che spesso sfrutta gli alvei fluviali per la pendenza contenuta.

Altresì “gli elementi dell'uomo” ad esclusione di alcuni laghi artificiali fanno parte del tessuto urbano di fondovalle servito dall'infrastruttura.



Successivamente attraverso l'analisi delle aree di sosta già esistenti e alla connessione di essi con i punti di fermata dei mezzi di trasporto pubblico sono stati individuati dei poli intermodali di interscambio.

Attraverso una collaborazione d'intesa con la ditta gestrice dei servizi di trasporto locale FVG sarà quindi possibile creare dei punti intermodali di scambio tra trasporto pubblico appunto e Bicicletta.

Il posizionamento di tali punti risulta nodale se collocato all'imbocco dei principali ingressi alle direttrici delle vallate interessate dalla RECIU – Rete ciclabile dell'Unione territoriale intercomunale di cui all'art. 5 della L.R. n.8 del 23/02/2018.

Grazie poi ai rapporti tra Amministrazioni contermini, sarà possibile creare uno scambio anche con i territori della regione Veneto, sia dal punto di vista del trasporto pubblico attraverso i punti di contatto “viabili” – F.Ila Lavardet – Casera Razzo – Sappada e sia attraverso quelli ciclabili – Val Frison – Val Visdende – Sorgenti del Piave fino a oltre confine ItaloAustriaco con i valichi di P.so Oregone – P.sso Volaja

ANALISI DELLO STATO DI FATTO

Il Piano deriva dall'acquisizione e organizzazione integrata del grafo della Rete ciclabile dell'UTI Carnia, di cui all'art. 4 della L.R. n. 8 del 23/02/2018. La fase di analisi rappresenta il recepimento di tale grafo come base cartografica attraverso cui attuare specifici e accurati sopralluoghi per la verifica delle infrastrutture realmente esistenti.

Tipologia della rete ciclopedonale esistente

A tal proposito risulta indispensabile fare una precisazione alla base del processo analitico, poiché nella casistica riscontrata sull'intero bacino in oggetto **l'infrastruttura è sempre di tipo promiscuo ciclo-pedonale.**

Non vi è dunque distinzione tra una sede propria riservata al biciclo ed una al pedone, così come risulta dalle analisi e dal materiale di studio in dotazione ai comuni della Carnia. Ciò che in fase di analisi codificheremo come tracciato ciclabile non potrà prescindere dunque da tale considerazione, così come non potrà prescindere dal fatto che tutte le strade agro-silvo-forestali, utilizzate o potenzialmente utilizzabili, sono per loro natura, ad uso promiscuo anche da parte di veicoli a motore.

Metodo di analisi

La prima fase riguarda l'individuazione e analisi delle caratteristiche e delle criticità presenti sulle infrastrutture esistenti, così da identificare gli interventi prioritari sia di completamento che di manutenzione dell'esistente.

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

Nel contempo saranno analizzati i punti critici della viabilità veicolare e dove questi, intersecando o lambendo/costeggiando percorsi ciclabili causano o potrebbero causare delle problematiche sotto l'aspetto della sicurezza stradale e incolumità dei velocipedi.

Si individueranno inoltre i punti strategici di ogni paese/capoluogo così come scuole, edifici pubblici, aree a parco giochi, aree lavorative (artigianali/commerciali/industriali) e si censiranno i percorsi da/per dette zone rispetto all'abitato, alle ciclovie e le altre aree sensibili del territorio.

I caratteri oggetto di analisi per la viabilità si baseranno su:

- caratteristiche/tipologia del fondo, asfaltato, erboso, sterrato o cementato;
- pendenza del tratto e segnalazione dei tratti con pendenza compresa tra il 10% e 20%;
- promiscuità/interferenze col traffico locale (<500 veicoli/gg., >500 veicoli/gg.);
- itinerario su sede propria o su corsia veicolare;

- presenza di collegamenti – anche in quota – attraverso strade esistenti che creino connessione tra i comuni limitrofi e con le altre aree della montagna Carnica;
- tracciati alternativi possibili, atti a superare eventuali criticità riscontrate.

A supporto dello strumento cartografico, per ogni singolo tratto, sarà raccolta una documentazione fotografica puntuale, indispensabile vista la vastità del territorio, oltre alle tracce GPX di tutta la rete.

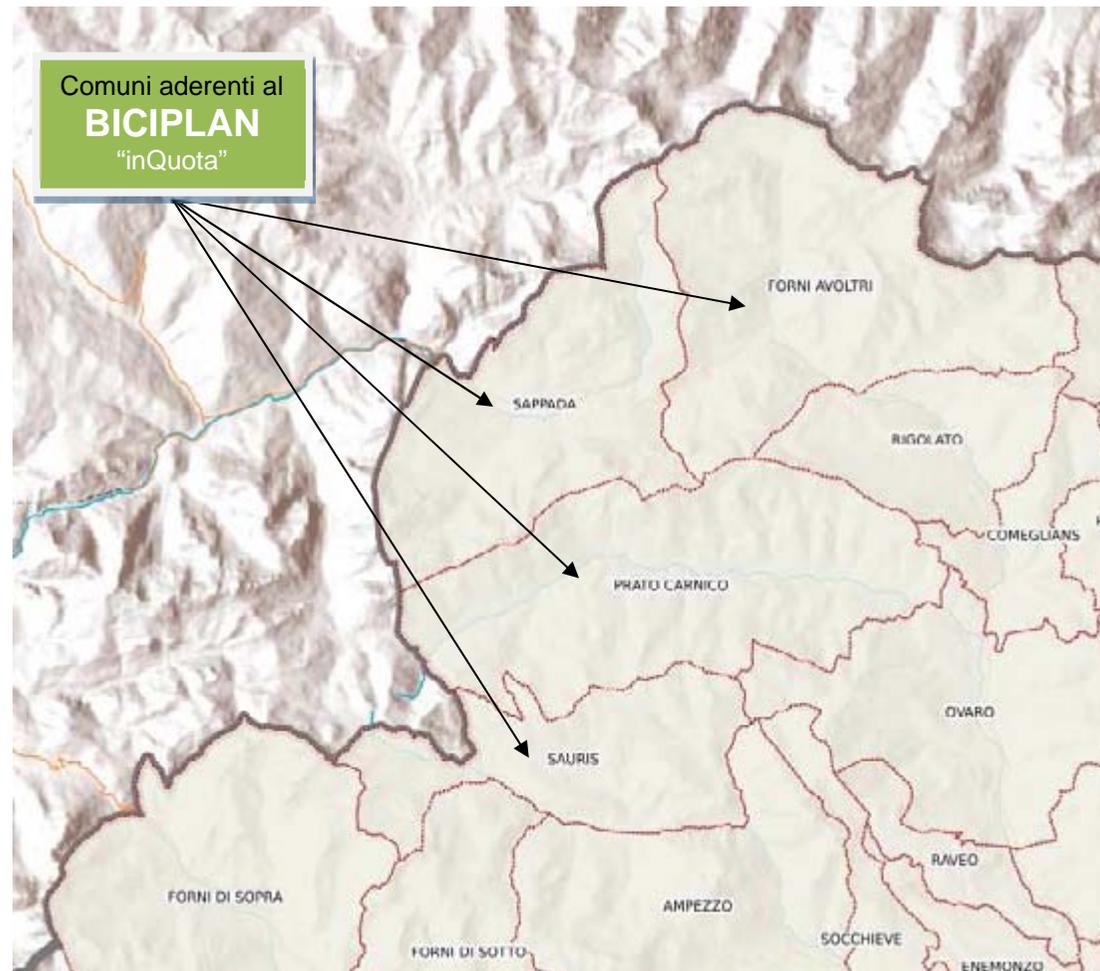
I caratteri evidenziati quali la tipologia del fondo, la pendenza, la promiscuità e la presenza su sede propria o su strada creeranno un metodo di raccolta dei dati dei diversi tratti, ognuno con le proprie peculiarità.

Le carenze che maggiormente si riscontreranno, grazie anche ai primi dati acquisiti, riguarderanno la mancanza di continuità tra le varie tratte della rete, la scarsità di collegamenti “intervallivi” tra i comuni aderenti al progetto e la mancanza di collegamenti “strategici” infrastrutturati trans-regionali/nazionali.

Tutte le criticità che possono riguardare i territori oggetto del presente BICIPLAN Sovracomunale, sono da considerarsi “problema comune” proprio per il fatto che tutti e 4 i territori aderenti, sono comuni montani, caratterizzati da un fondovalle pressoché inesistente o comunque impervio, versanti molto scoscesi serviti da una viabilità spesso “agro-forestale” dalle pendenze accentuate e fondo sconnesso. La viabilità ordinaria, anch’essa realizzata lungo i costoni delle montagne, quasi sempre non permettono l’abbinamento con una rete ciclabile e quindi è necessario individuare alternative in sede propria o

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

sfruttando appunto la viabilità secondaria, anche se a volte significa venir meno al tema “in senso stretto” della sicurezza o alla esclusività del percorso



PROGETTO: un progetto “in Quota”

L'idea progettuale del Piano, che accomuna territori aventi simil caratteristiche sia morfologiche, ambientali, paesaggistiche, infrastrutturali ed economiche, prende in considerazione i seguenti tipi di tracciati di previsione:

1. completamento e implementazione dell'infrastruttura di fondovalle esistente.
2. collegamento tra i comuni aderenti al progetto BICIPLAN dell'Alta carnia
3. implementazione dei collegamenti con i territori comunali contermini della Regione FVG
4. interconnessione con la rete esistente trans-regionale (Veneto) e trans-nazionale (AUT)
5. risoluzione di alcuni punti nodali delle rete viabile all'interno dei centri urbani.



BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

Il progetto “diffuso” sovracomunale, dovrà tener conto di quanto già previsto e attuato dai piani precedenti ed in particolare dal PREMOCI della REGIONE ma soprattutto dal BICIPLAN UTI Carnia che nello specifico, in funzione della vicinanza all’area in progetto prevede tra le altre:

la prosecuzione della rete ciclopedonale, sempre del tipo promiscuo, lungo le vallate della Degano, e della Val Pesarina e sono stati individuati alcuni tracciati di previsione che partendo dalle infrastrutture esistenti permettono di collegare:

- ✓ nella val Degano: Ovaro con Comeglians (Km. 4,00)
- ✓ nella Val Pesarina: Comeglians con Pesariis (Km. 11,80)

In particolare per quanto riguarda il tratto che collega Ovaro con Comeglians, analogamente a quanto già realizzato nella tratta Villa Santina-Ovaro e Carnia-Tolmezzo, si prevede di recuperare il vecchio sedime del tracciato ferroviario che, fino al bivio di Comeglians, risulta ancora leggibile.

Gli altri tracciati insistono su strade esistenti a basso traffico, strade interpoderali o argini dei fiumi, permettendo quindi una facile realizzazione dei tratti oltre che pendenze limitate e un contenimento dei costi di realizzazione.

EREDITA' DEL PASSATO: in chiave contemporanea

“Documento estrapolato dal BICIPLAN UTI – Carnia”

Il territorio carnico e le reti ferroviarie vantano un legame antico, consolidatosi grazie al contributo dell'esercito durante le due guerre mondiali e fondato sulla volontà di connettere la Carnia alle regioni e nazioni limitrofe anche nel passato; così come si legge nel seguente documento che risale al 1917 circa.

“Il prolungamento della Tranvia Val Degano che collegherà i Comuni del Canale di Gorto con quello di Sappada della Provincia di Belluno, alle fonti del sacro Piave, e diretto a valorizzare le ricchezze naturali ed a favorire l'attivazione delle locali industrie fra cui primeggia quella turistica che dev'essere seriamente incoraggiata, sia per i benefici economici ritraibili, sia per il miglioramento che nella zona, potrà essere raggiunto nelle abitudini e nel tenore di vita della popolazione, rimasta quasi totalmente fuori del vivo contatto con l'odierno progresso.

(...)” ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 709, Fascicolo 2.2 da “Fervore Ferroviario negli anni Venti tra Carnia e Cadore: la Villa Santina - Dobbiaco e la Comeglians - Sappada”, Romano Vecchiet.

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

Al momento, i progetto BICIPLAN – UTI CARNIA e quello presentato da Carnia Industrial Park intendono sviluppare le basi di questi tracciati adattandoli alla mobilità lenta, come nella tratta già esistente che collega Villa Santina ad Ovaro, e quella in fase di realizzazione per la tratta Carnia-Amaro-Tolmezzo.

Analogamente il tracciato della tratta ciclabile di previsione per il collegamento di Ovaro con Comeglians potrà ripercorrere il tracciato ferroviario originario.

È ovvio ipotizzare dunque, che una volta raggiunta la zona di OVARO – COMEGLIANS – RIGOLATO, sarà logica conseguenza proseguire sui territori oggetto del presente Studio, che dovrà dunque già analizzare le possibili soluzioni per risolvere i punti nodali di questa rete all'interno dei territori Comunali interessati andando a considerare il *tracciato di un possibile collegamento di Comeglians con Sigiletto – Rigolato – Forni e Sappada interessante è stata la sovrapposizione del tracciato di progetto della tratta ferroviaria degli anni '20 per superare i grandi dislivelli e la morfologia del territorio.*

Corografia del progetto della ferrovia Comeglians-Sappada, prolungamento della Villa Santina-Comeglians, nella tratta Forni Avoltri-Sappada. Da notare il percorso tortuoso e acclive con due tornanti in galleria prima di impegnare il tunnel del passo di Cima Sappada, di 727 metri di lunghezza. Progetto degli ingegneri Fausto De Zolt e Paolo Masieri (ASU, Deputazione Provinciale di Udine, busta 706, fascicolo 2.2).



PROGETTO: collegamenti intervallivi

Fin dalla sua origine, per ferma volontà delle Amministrazioni aderenti, il presente Piano ha come obiettivo quello di collegare i territori montani dell'Alta Carnia con un progetto che date le caratteristiche morfologiche che li accomuna, prende il nomignolo: **“inQuota”**.

Tutto lo Studio quindi sarà focalizzato oltre che sulla risoluzione delle “problematiche” interne ad ogni comune, soprattutto alla connessione tra i territori limitrofi, quindi la rete di strade, piste forestali ed eventuali vecchi tracciati (acquedotti, ferrovie, o piste) che mettano in comunicazione ed interscambio i ciclo-pedoni da una valle all'altra in maniera agile, guidata e soprattutto logica e intuitiva. Rimane sottinteso, il collegamento con la rete esistente FVG ed in particolare con il più prossimo “anello Carnico” studiato ed ideato all'interno del BICIPLAN – UTI CARNIA

Con il medesimo principio, saranno poi da sviluppare i collegamenti extra-regione andando ad analizzare lo stato di fatto delle reti che stanno al di là del confine, ed in particolare ad Ovest verso la Regione Veneto e a nord verso l'Austria, ove esistono già dei valichi ciclabili da potenziare, migliorare e interconnettere con la rete del PREMOCI FVG. Tutti questi percorsi ciclopedonali per loro natura sono su tracciati con pendenze importanti (mediamente maggiori al 10%) e deputati a uno sviluppo maggiormente turistico-naturalistico e destinati ad una vasta sfera di fruitori, per la maggior parte E-Biker ovvero ciclisti dotati di biciclette a pedalata assistita, mezzi che permettono di superare grandi dislivelli e sviluppi, con un'impiego “limitato” di forza motrice muscolare, grazie al contributo della batteria e motore di assistenza elettrico.

Per quanto riguarda i collegamenti INTERVALLIVI si evidenziano i seguenti più strategici:

SAURIS – VAL PESARINA

1. Strada delle malghe – F.Ila Festons e F.Ila Pieltinis

VAL PESARINA – FORNI AVOLTRI

2. Strada del rif. Talm, rif. Chiampizulon – F.Ila di Talm

VAL PESARINA – SAPPADA

3. Strada per Casera Siera – P.sso Siera (da risolvere il nodo sul versante Sappada)

SAPPADA – FORNI AVOLTRI

4. Strada di Rio Geu-Longrone – da rif. Chiampizulon a c.ra Tuglia per Cima Sappada
5. Vecchia strada della Cleva
6. Strada di Pierabech bosco di Avanza – p.sso Avanza

SAURIS – AMPEZZO

7. Strada del P.sso Pura

FORNI AVOLTRI – PALUZZA

8. Strada per il rif. Marinelli – F.Ila Moraret

Per quanto riguarda i collegamenti TRANSREGIONALI E TRANSNAZIONALI si evidenziano i seguenti più strategici:

SAURIS – VENETO

1. strada delle malghe – Sella di Rioda – Sella di Razzo – F.Ila Lavardet

VAL PESARINA – VENETO

2. Sella di Razzo – F.Ila Lavardet

SAPPADA - VENETO

3. Sorgenti del Piave – P.sso di Col di Caneva - Val Visdende

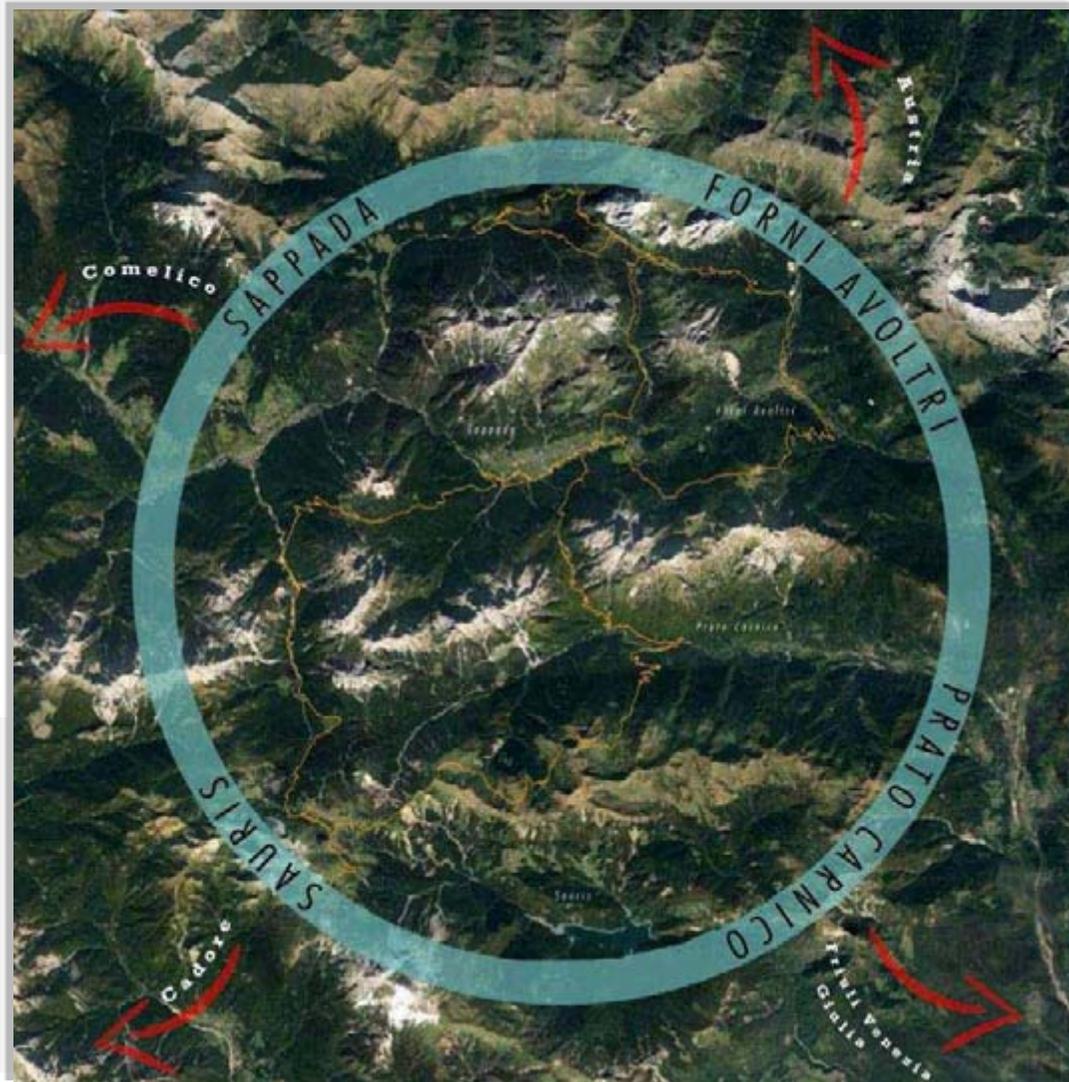
SAPPADA – AUSTRIA

4. Rif. Calvi – P.sso dell'Oregone (problematico)

FORNI AVOLTRI – AUSTRIA

5. Rif. Lambertenghi – P.sso di Volaja

DEFINIZIONE DELLA STRATEGIA



Il presente Piano “inQuota” si pone quale strumento di pianificazione degli interventi a medio-lungo termine (5/10 anni) da concertare con la Regione e con la stessa programmare, anche dal punto di vista economico-finanziario e definirne quindi le **priorità**, sia rispetto all’esistente e sia sulla base delle programmazioni future. Vien da se che l’oggetto del Biciplan dell’Alta Carnia sia quello di identificare quali siano gli interventi prioritari, innanzitutto per completare la rete principale esistente e successivamente quelli prioritari per rendere operativo il Piano stesso a carattere sovracomunale, e collegarlo con le reti esterne quali “Anello Carnico” e le aree transregionali/nazionali.

A tal proposito, s'intende prendere spunto rispetto a quanto già realizzato per il Biciplan UTI Carnia, in merito alla classificazione delle priorità, avendo appurato che lo schema seguito è piuttosto razionale, chiaro ed immediato, tutte caratteristiche indispensabili per rendere il lavoro fluido e allo stesso tempo facilmente comprensibile e catalogabile.

Sulla base di tale schedatura vi è la divisione, come in precedenza espresso, delle priorità sull'esistente e di quelle sulle previsioni future.

PRIORITA':

STATO DI FATTO

STATO DI PROGETTO

A margine della Priorità, vi è poi una numerazione qualitativa con un grado di valore diverso degli interventi da attuare, ovvero grado di priorità

Elevato (1) 

Medio (2) 

Basso (3) 

nello specifico si intende:

1. **S.F. ELEVATO** ■: intervento indispensabile al collegamento tra un tratto di ciclabile esistente e quello geograficamente seguente = interruzione fisica, totale mancanza di collegamento;
2. **S.F. MEDIO** ■: intervento di messa in sicurezza delle interruzioni su strade ad alto scorrimento o percorsi su strade prive di corsia a lato. In tale grado rientrano anche tutti gli attraversamenti e percorsi su strada veicolare non opportunamente segnalati, fermo restando che tali percorsi saranno ammissibili solo nel caso evidente d'impossibilità oggettiva di connessioni secondarie su sede propria ciclopedonale.
3. **S.F. BASSO** ■: intervento di manutenzione ordinaria del manto e delle protezioni a lato strada o su argine. Interventi tali da garantire un'efficiente percorribilità su bicycle con qualsiasi tipo di pneumatico. Intervento in sicurezza in caso di pendii scoscesi o argini di fiume.

La stessa razionalizzazione in gradi avviene anche per la parte progettuale e di previsione, in particolare:

1. **S.P. ELEVATO** ■: percorso alternativo rispetto a quello esistente indispensabile al superamento di pendenze che impediscono o limitano la percorrenza del tracciato ciclopedonale. Si prevede in tal caso laddove possibile opere idrauliche o di sistemazione/sbancamento del tratto interessato, oppure, nell'impossibilità di sistemazione, la creazione di un percorso di previsione secondario. Quest'ultimo con caratteristiche rispondenti a quelle previste da progetto.
2. **S.P. MEDIO** ■: completamento Anello intervallivo tra i 4 Comuni dell'Alta Carnia denominato “**Anello inQuota**”, (tale da connettere i Comuni di Sappada, Forni Avoltri, Sauris, Prato Carnico) e lo stesso con la direttrice dell'Anello Carnico e la parte bassa dell'Area Carnica (Ovaro, Comeglians, Villa Santina, Tolmezzo).
3. **S.P. BASSO** ■: espansione di nuovi percorsi verso vallate ancora non asservite o da potenziare come la Valle del Gail (Austria), il Comelico e il Cadore (Veneto)

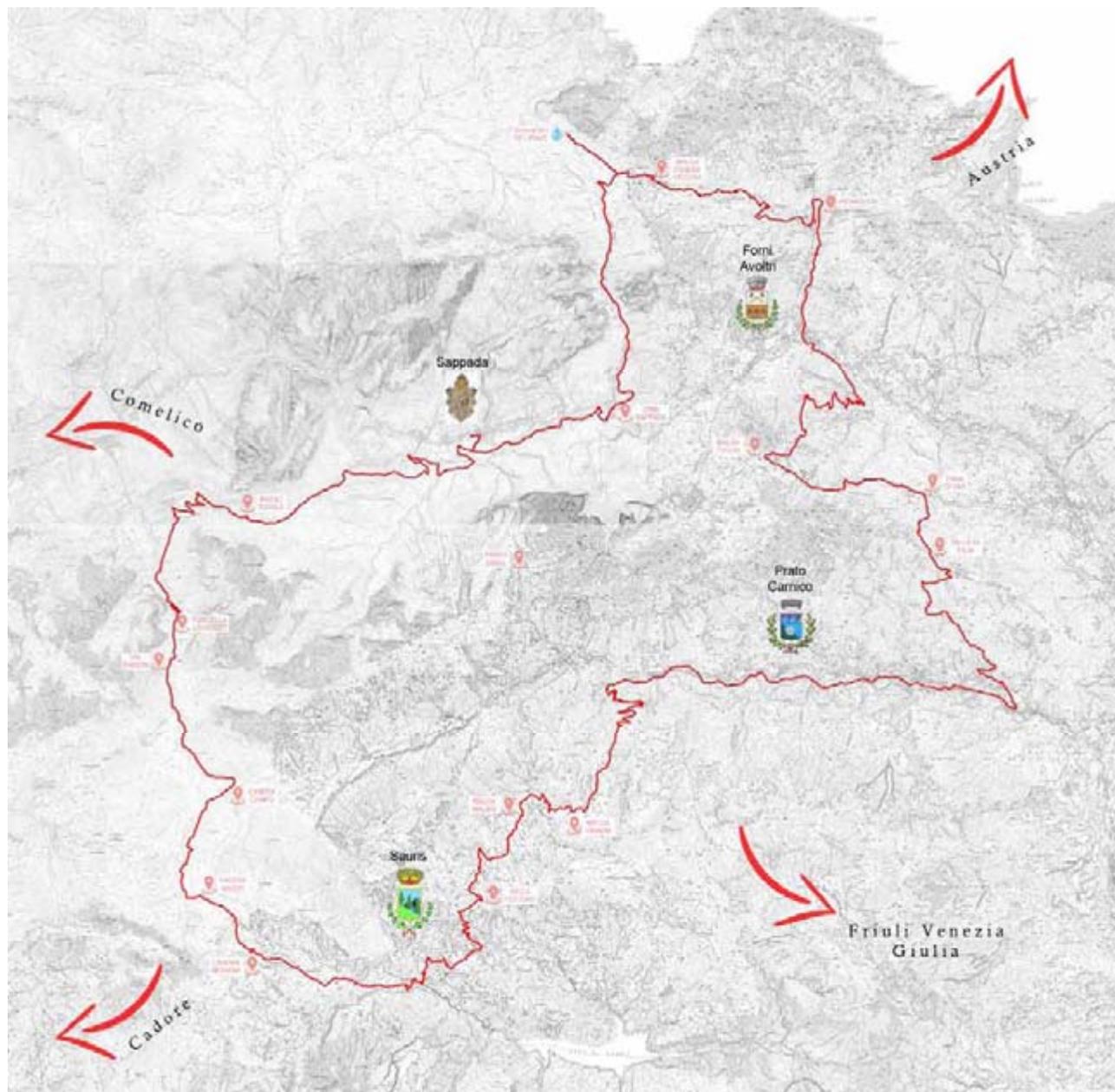
Anello “inQuota” BICIPLAN Alta Carnia

L'Anello di congiunzione, da considerarsi la “spina dorsale” del progetto “inQuota”, collegherà non più solo IDEALMENTE ma in maniera fisica, i territori aderenti al progetto BiciPlan Alta Carnia. Questo logico percorso, che abbraccerà anche il vicino Veneto, permetterà di avvicinarsi, se non addirittura in qualche tratto, attaccarsi alle principali direttrici ciclistiche della zona, metterà in connessione le aree del Friuli con la montagna autentica della Carnia e fungerà da anello di congiunzione tra i Comuni di Sappada, Forni Avoltri, Prato Carnico e Sauris i quali avranno modo di adeguare le proprie direttrici ciclabili interne mettendole poi in stretto e diretto contatto con quelle dei territori contermini attraverso l'Anello “inQuota”.

Un'operazione di cucitura che permetterà di creare una grande, unica e fitta maglia di percorsi dedicati al mondo delle due ruote, i cui fruitori potranno essere **STUDENTI** (percorsi casa-scuola), **BAMBINI** (percorsi a tema), **ATLETI** (percorsi di allenamento), **LAVORATORI E RESIDENTI** (percorsi casa-lavoro) e **TURISTI** (percorsi in quota, anelli ciclo-pedonali, tour di più giorni con ritorno al punto di partenza).

L'Anello “inQuota” con partenza da uno dei qualsiasi territori aderenti al presente progetto, avrà uno sviluppo di circa 100km ed un dislivello di oltre 3500m, avrà il passaggio alle **Sorgenti del Piave** – punto più alto del percorso 1850m s.l.m., casera Tuglia, f.la di Talm, tutta la Val Pesarina, giro delle Malghe di Sauris, Sauris, Casera Razzo (Veneto), Val Frison, Passo Digola e tutta la Valle di Sappada.

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia



SERVIZI ACCESSORI

Per servizi accessori s'intende l'insieme dei servizi attigui all'infrastruttura ciclabile o ciclopedonale, tali da incrementarne l'efficienza rispetto all'esigenze del fruitore. All'interno del Piano si pone l'attenzione sui servizi quali punti di interscambio modale tra trasporto pubblico e bicicletta, creazione di nuove aree di sosta e miglioramento di quelle esistenti.

Va sicuramente preso in considerazione il trasporto pubblico locale, la sua razionalizzazione, il numero di corse così da avere un quadro chiaro del servizio offerto e come questo, all'interno del concetto di economia circolare, può integrarsi con le esigenze del territorio anche in chiave Green.

Al pari andranno studiate le aree più appropriate per realizzare dei servizi specifici per il ciclista, anche a livello Junior, ovvero parchi a tema, BikePark strutturati con lo sfruttamento e ausilio degli impianti di risalita esistenti, percorsi di FreeRide, parchi chiusi e PumpTruck



BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia



Esempi di parchi a tema, sviluppati per l'insegnamento e la pratica della bicicletta, sia in un contesto socio/scolastico e apprendimento di base, sia a livello professionistico oltre che turistico

I COSTI Quadro sommario dei costi degli interventi prioritari Biciplan SovraComunale “inQuota”

	CRITICITÀ	GRADO DI INTERVENTO	note	COSTO
ANELLO “ inQuota”	Segnaletica	1	palo completo di tabella € 200 x 50 bacheca in acciaio completa € 1.500 x 10	25.000,00 €
	Manutenzione fondo	2	rappezi ghiaia e sistemazione generale	50.000,00 €
	Sistemazione e integrazione canalette	3	canalette in legno 150€ x 100	15.000,00 €
	Adeguamento anello “inQuota” nei 4 comuni	3		150.000,00 €
			SOMMANO	240.000,00 €

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

AREA SAPPADA	Adeguamento viabilità ciclopedonale di fondovalle lungo il f.Piave dalla zona sottoGranvilla a SaPPark sul rio Lech	1	€ 150 x 2200 m	330.000,00 €
	Ponte "tibetano" sul f.Piave in loc. sottoLerpa	1	€ 4.000 x 50m	200.000,00 €
	Rifacimento ponte "verde" sul f.Piave presso Rio Siera	1		500.000,00 €
	Sistemazione strada "vivaio trote" e guado sul f.Piave presso il Mulino Lanner	1		125.000,00 €
	Nuovo collegamento ciclo-pedonale con il punto di interesse "orrido dell'acquatona"	1	€ 250 x 1500m	375.000,00 €
			SOMMANO	1.530.000,00 €
AREA SAPPADA	Attraversamento Pista scialpino "Pian dei Nidi"	2	€ 6.500 x 45m	292.500,00 €
	Potenziamento area Sappada 2000/laghi d'Olbe	2		250.000,00 €
	Realizzazione Siera Bike Park	2	€ 10.000 x 2,2km x 4 linee	88.000,00 €
	Realizzazione n.2 punti intermodali in Bg. Cima e Lerpa	2		100.000,00 €
	Collegamento Sappada2000/Rododendro	3		50.000,00 €
	Sovrappasso/sottopasso SR 355 Val Degano al fine della messa in sicurezza dei collegamenti monte/valle/monte	3		450.000,00 €
			SOMMANO	1.230.500,00 €

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

AREA FORNI AVOLTRI	Sistemazione e miglioramento viabilità ciclabile Pierabech-malga Casera Vecchia-Sorgenti del Piave	1	20€ x 5800m	116.000,00 €
	Potenziamento del collegamento ciclabile tra il Centro Internazionale Biathlon "Carnia Area" – Piani di Luzza e Cima Sappada	1	90€ x 2900m	261.000,00 €
	Creazione nuovo collegamento di sicurezza dal centro di Collina al Rifugio Tolazzi	1	200€ x 1900m	380.000,00 €
	Completamento collegamento con p.sso Volaia (valico tranfrontaliero verso LesachTail - AUT)	1	300€ x 1500m	450.000,00 €
			SOMMANO	1.207.000,00 €
AREA FORNI AVOLTRI	Realizzazione Parco didattico Baby Bike a Collina Staipo Canobio	2		80.000,00 €
	Realizzazione n.3 punti intermodali in centro a Forni Avoltri, Biathlon Carnia Arena e Collina	2		150.000,00 €
	Nuovo tracciato Ciclopedaonale in quota direzione "Panoramica delle Vette"	3		200.000,00 €
	Stadio Arena XCarnia	3		300.000,00 €
			SOMMANO	730.000,00 €

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

AREA PRATO CARNICO	Potenziamento del percorso Cicolpedonale Sostasio-Prato	1	150€ x 1200m	180.000,00 €	
			200€ x 500m	100.000,00 €	
	Potenziamento del percorso Cicolpedonale Prato-Osais	1	100€ x 600m	60.000,00 €	
			150€ x 800m	120.000,00€	
			ponte tibetano € 4.000 x 50m	200.000,00 €	
				Nuovo tratto sotto Osais 250€ x 700m	175.000,00 €
	Adeguamento percorso Osais-Pesaris	1			20.000,00 €
Realizzazione tratti passerella ciclopedonale nell'abitato di Prato	1		400€ x 500m	200.000,00€	
			SOMMANO	1.055.000,00 €	
AREA PRATO CARNICO	Viabilità ciclabile di penetrazione in Val Pesarina "Entrampo-Sostasio"	2	390€ x 2200m	858.000,00 €	
	Realizzazione n.2 punti intermodali in centro a Prato e Centro Fondo Pra di Bosco	2		100.000,00 €	
	Realizzazione collegamento con Viabilità per il p.sso Siera	3	250€ x 400m	100.000,00 €	
				SOMMANO	1.058.000,00 €

BICI PLAN Sovracomunale dell'Alta Carnia

AREA SAURIS	Realizzazione percorso ciclopedonale in quota sulla panoramica del Morgenleit	1	80€ x 6500m	520.000,00 €
	Realizzazione di passerella ciclopedonale lungolago	1	1^ parte lato diga 450€ x 300m	135.000,00 €
			2^ parte fino bivo Lateis 250€ x 200m	50.000,00 €
			3^ parte fino a La Maina 400€ x 430m	172.000,00 €
	Potenziamento collegamento ciclopedonale lungolago-Sauris	1	450€ x 1700m	765.000,00 €
250€ x 1100m			275.000,00€	
			SOMMANO	1.917.000,00 €
AREA SAURIS	Nuovo percorso lungolago con ponte tibetano	2	4000€ x 150m	600.000,00 €
	Realizzazione n.2 punti intermodali in centro a Sauris e Sauris di Sopra	2		100.000,00 €
	Passerelle per completamento giro lungolago	3		500.000,00 €
	Realizzazione nuovo tratto in quota presso malga Pieltinis	3	150€ x 1900m	285.000,00 €
				SOMMANO

IL TECNICO:



 p.ed. Ed. Arch. Ing. Geom. N. 1432

INTRO E DATI PER STUDIO FATTIBILITÀ BICIPLAN ALTA CARNIA

*il mondo **bike***



*il mondo **bike***

1. CICLISMO URBANO

Si riferisce all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. Annovera diversi benefici, tra cui contribuisce a ridurre l'inquinamento, a mantenersi in salute, liberare lo spazio urbano da destinare alla socialità.



2. CICLOTURISMO

Si tratta di una forma di turismo lento, svolto in bicicletta. Il cicloturismo è rispettoso verso il territorio e l'ambiente e può rivelarsi una chiave strategica di rilancio per le piccole economie locali.



1. CICLISMO URBANO

PERCHE' IN BICICLETTA.

Quali sono le motivazioni del ciclista urbano?

- Riduce i tempi di percorrenza in contesti di traffico (si arriva prima e si parcheggia prima)
- Abbatte i costi
- È alla portata di tutti - bambini, ragazzi, adulti e anziani e, più in generale, chi non ha la patente o l'auto
- Ha un impatto ambientale zero
- Stimola uno stile di vita più sano.





Di cosa ha bisogno il ciclista urbano?

- Una diffusa cultura della bicicletta,
- piste ciclabili,
- provvedimenti di moderazione del traffico,
- parcheggi per le biciclette,
- servizi di assistenza e manutenzione,
- sistemi intermodali.

1.1 FOCUS CICLISMO URBANO IN ALTA CARNIA

FOCUS D'INDAGINE E METODOLOGIA

Il focus di indagine si concentra nell'area friulana dell'Alta Carnia e, più precisamente, all'interno dei quattro comuni di **Sauris, Forni Avoltri, Prato Carnico, Sappada**.

Nelle slide a seguire vengono **analizzati i dati** relativi a:

- 1. Numero residenti e fasce d'età***
- 2. Pendolarismo***
- 3. Incidentalità ciclistica***

Segue una sezione di **analisi qualitativa legata all'intermodalità**, ambito di studio interessante tanto sotto il profilo urbano locale quanto sotto quello turistico.

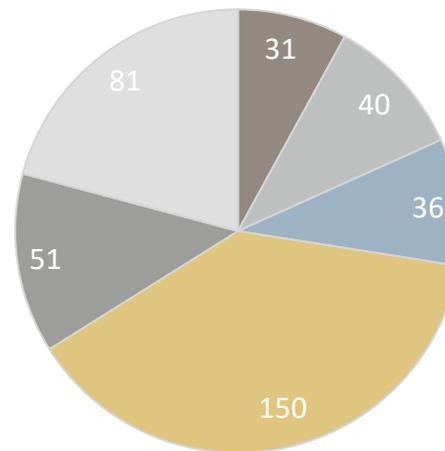
1. Residenti e fasce d'età

Comune di SAURIS

RESIDENTI AL 1° GENNAIO 2022 – COMUNE DI SAURIS

COMUNE DI SAURIS

Fasce di Età	Residenti
Da 0 a 10 anni	31
Da 11 a 20 anni	40
Da 21 a 35 anni	36
Da 36 a 60 anni	150
Da 61 a 70 anni	51
71+ anni	81
TOTALE	389



- Da 0 a 10 anni
- Da 11 a 20 anni
- Da 21 a 35 anni
- Da 36 a 60 anni
- Da 61 a 70 anni
- 70+ anni

Fonte: ISTAT – Popolazione residenti al 1° gennaio 2022 – Tutti i Comuni

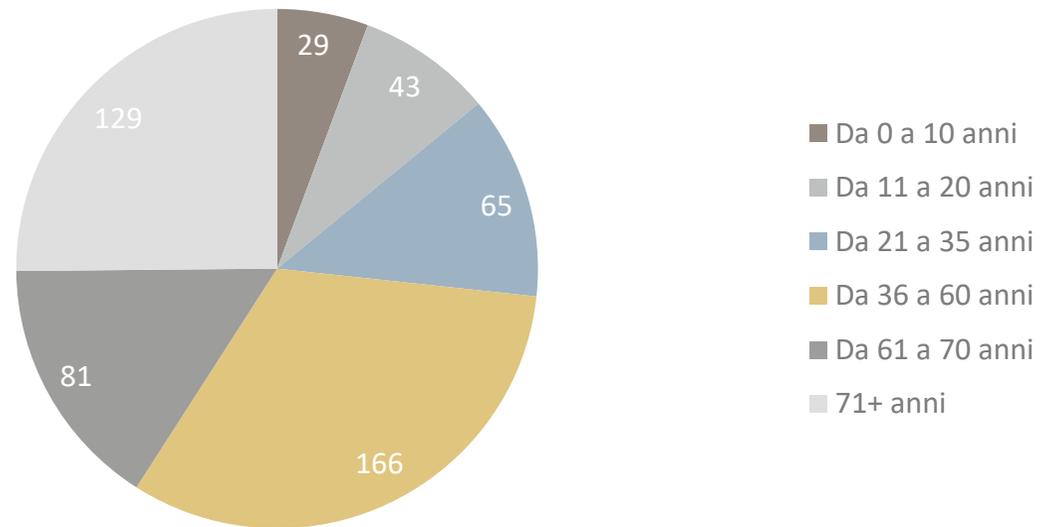
1. Residenti e fasce d'età

Comune di **FORNI AVOLTRI**

RESIDENTI AL 1° GENNAIO 2022 – COMUNE DI FORNI AVOLTRI

COMUNE DI FORNI AVOLTRI

Fasce di Età	Residenti
Da 0 a 10 anni	29
Da 11 a 20 anni	43
Da 21 a 35 anni	65
Da 36 a 60 anni	166
Da 61 a 70 anni	81
71+ anni	129
TOTALE	513



Fonte: ISTAT – Popolazione residenti al 1° gennaio 2022 – Tutti i Comuni

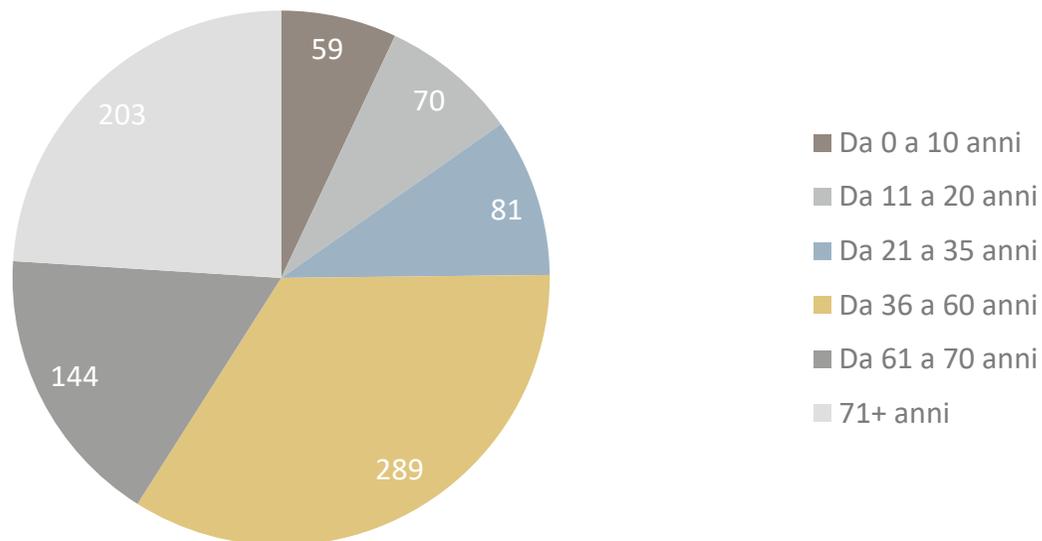
1. Residenti e fasce d'età

Comune di PRATO CARNICO

RESIDENTI AL 1° GENNAIO 2022 – COMUNE DI PRATO CARNICO

COMUNE DI PRATO CARNICO

Fasce di Età	Residenti
Da 0 a 10 anni	59
Da 11 a 20 anni	70
Da 21 a 35 anni	81
Da 36 a 60 anni	289
Da 61 a 70 anni	144
71+ anni	203
TOTALE	846



Fonte: ISTAT – Popolazione residenti al 1° gennaio 2022 – Tutti i Comuni

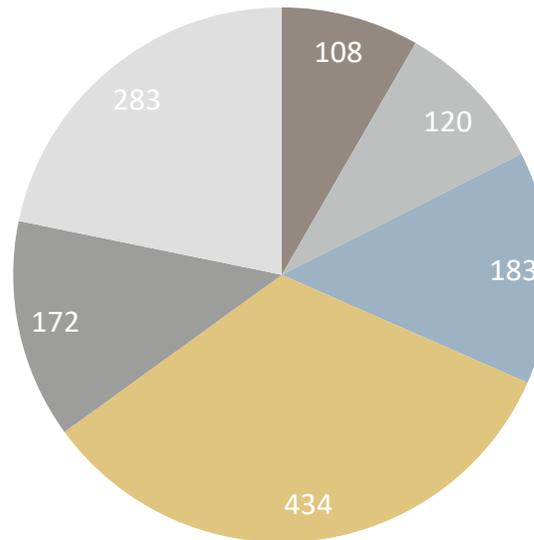
1. Residenti e fasce d'età

Comune di SAPPADA

RESIDENTI AL 1° GENNAIO 2022 – COMUNE DI SAPPADA

COMUNE DI SAPPADA

Fasce di Età	Residenti
Da 0 a 10 anni	108
Da 11 a 20 anni	120
Da 21 a 35 anni	183
Da 36 a 60 anni	434
Da 61 a 70 anni	172
71+ anni	283
TOTALE	1300



- Da 0 a 10 anni
- Da 11 a 20 anni
- Da 21 a 35 anni
- Da 36 a 60 anni
- Da 61 a 70 anni
- 71+ anni

Fonte: ISTAT – Popolazione residenti al 1° gennaio 2022 – Tutti i Comuni

1. Residenti e fasce d'età

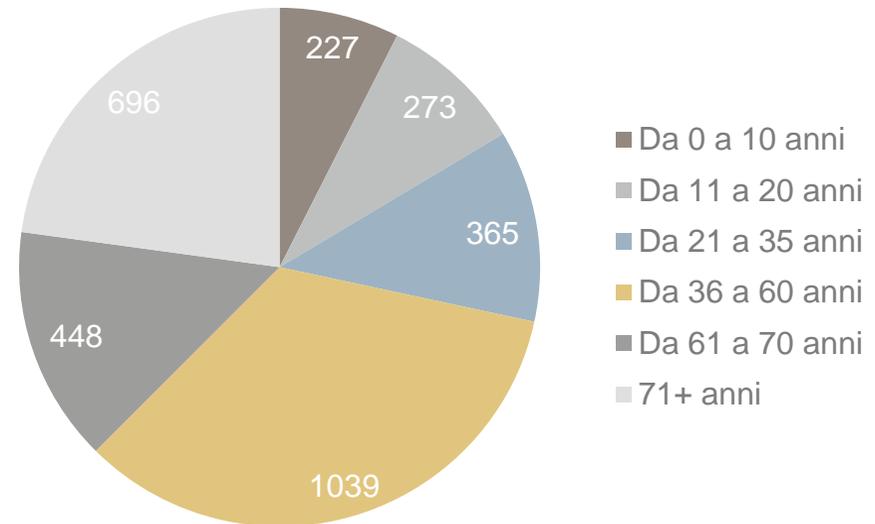
Prospetto complessivo dell'ALTA CARNIA

TOTALE RESIDENTI 4 COMUNI

Fasce di Età	Residenti	% sul totale
Da 0 a 10 anni	227	7,5%
Da 11 a 20 anni	273	8,9%
Da 21 a 35 anni	365	11,9%
Da 36 a 60 anni	1.039	34,1%
Da 61 a 70 anni	448	14,7%
71+ anni	696	22,8%
TOTALE	3.048	

INDICATORE	Numero di residenti e fasce di età
FONTE	ISTAT
ANNO DI RIFERIMENTO	2022
WHY	Comprendere quante persone potenzialmente utilizzano la bicicletta nei 4 comuni e definire la fascia d'età più ampia.

RESIDENTI AL 1 GENNAIO 2022 - TOTALE



CONSIDERAZIONI:

Analizzando i dati sui residenti presso i 4 comuni, ne risulta che il 34% ricada all'interno della fascia d'età dai 36 ai 60 anni. Ciò dimostra che l'area presenta un discreto bacino di potenziali fruitori della bicicletta.

Fonte: ISTAT – Popolazione residenti al 1° gennaio 2022 – Tutti i Comuni

2. Pendolarismo

Viene di seguito riportato il numero di persone che utilizzano la bicicletta come mezzo privilegiato per lo spostamento casa/scuola e casa/lavoro, per la serie storica 2016 – 2021, a livello regionale.

INDICATORE	Spostamento Casa/Scuola – Spostamento Casa/Lavoro - Pendolarismo
FONTE	ISTAT
ANNO DI RIFERIMENTO	2016- 2021
WHY	Comprendere quante persone utilizzano la bicicletta per gli spostamenti principali della quotidianità
NOTE	I valori sono approssimati per migliaia

ANNO	N.PERSONE Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare a lavoro per mezzo di trasporto utilizzato – Regione Friuli-Venezia Giulia
	MEZZO UTILIZZATO - BICICLETTA
2016	29000
2017	32000
2018	34000
2019	29000
2020	20000
2021	24000

ANNO	N.PERSONE Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università, per mezzo di trasporto utilizzato – Regione Friuli-Venezia Giulia
	MEZZO UTILIZZATO - BICICLETTA
2016	6000
2017	9000
2018	16000
2019	9000
2020	4000
2021	5000

2. Pendolarismo (2)

Viene preso a riferimento l'utilizzo della bicicletta per motivi di lavoro/studio deducibile dal Pendolarismo Istat 2011, confrontando il dato di ripartizione modale percentuale sul totale delle utenze deboli negli spostamenti intercomunali per i comuni della regione Friuli-Venezia Giulia in raffronto ai valori medi italiani, classificati per popolazione.

RIPARTIZIONE MODALE MEDIA PERCENTUALE DI UTENTI VULNERABILI PER RUOLO IN ITALIA E IN FRIULI-VENEZIA GIULIA DA PENDOLARISMO ISTAT 2011

Popolazione comunale al 31/12/2017	ITALIA				FRIULI-VENEZIA GIULIA				
	Conteggio comuni	Moto	Bicicletta	Piedi	Conteggio comuni	Moto	Bicicletta	Piedi	
1. Fino a 10.000	6.688	1,3%	5,1%	31,1%	192	1,3%	9,3%	22,7%	
2. 10-30.000	926	2,1%	5,5%	26,6%	19	1,5%	11,9%	19,3%	
3. 30-100.000	Totale	261	3,4%	4,7%	25,9%	3	2,1%	15,7%	19,6%
	Gorizia					1	2,7%	9,5%	21,9%
	Pordenone					1	1,6%	20,1%	21,0%
	Udine					1	2,1%	15,7%	18,1%
4. Oltre 100.000 (solo città non metropolitane)	Trieste	31	5,7%	8,9%	18,8%	1	14,7%	0,6%	21,3%
5. Città metropolitane		14	8,9%	2,4%	21,8%				
TOTALE COMPLESSIVO	7.920	4,1%	4,9%	25,5%	215	5,3%	8,7%	21,0%	

2. Considerazioni sul Pendolarismo



- ❖ I **dati** sono deducibili **SOLO** a livello regionale;
- ❖ «*Tutti i Comuni del Friuli-Venezia Giulia fino a 30.000 abitanti sono caratterizzati da un uso della bicicletta mediamente doppio rispetto ai valori medi italiani*» (Fonte: PREMOCI) – da questo dato statistico si evince un **utilizzo potenzialmente considerevole della bicicletta** all'interno dei Comuni dell'Alta Carnia, in quanto nessuno di questi supera i 30.000 abitanti.
- ❖ L'apprezzabile maggior uso della bicicletta in Regione Friuli-Venezia Giulia è tutto a discapito della mobilità pedonale e non di quella motorizzata.
- ❖ Resta **da verificare** quanto il pendolarismo insista anche **nei comuni montani**. Tale informazione non risulta attualmente deducibile o estrapolabile dalle principali banche dati di riferimento – **ad eccezione che i singoli Comuni non siano in possesso di tali dati.**

3. Incidentalità ciclistica

Nelle seguenti slide vengono riportati i dati principali legati all'incidentalità ciclistica presso la provincia di Udine. In primis viene analizzato l'indicatore per la serie storica 2016-2020, nella seconda slide viene preso come anno di riferimento il 2020 e vengono suddivisi gli incidenti che coinvolgono velocipedi per mese.

INDICATORE	Veicoli coinvolti in incidenti stradali - velocipedi
FONTE	ISTAT
ANNO DI RIFERIMENTO	2016- 2020
WHY	Comprendere gli incidenti stradali che hanno coinvolto le biciclette nella provincia di Udine, annualmente e mensilmente per l'anno 2020.
NOTE	Dall'anno di rilevazione 2020, all'interno della categoria velocipedi sono inclusi anche i monopattini elettrici

ANNO	N.VEICOLI
	Veicoli coinvolti in incidenti stradali nella provincia di Udine
	VELOCIPEDI
2016	191
2017	159
2018	166
2019	175
2020	161

3. Incidentalità ciclistica (2)

MESE	N.VEICOLI
	Veicoli coinvolti in incidenti stradali nella provincia di Udine – Anno 2020
	VELOCIPEDI
Gennaio	6
Febbraio	8
Marzo	5
Aprile	3
Maggio	17
Giugno	17
Luglio	28
Agosto	20
Settembre	24
Ottobre	10
Novembre	12
Dicembre	11

CONSIDERAZIONI:

- L'anno che presenta il valore massimo di incidenti che coinvolgono velocipedi è il 2016 (191)
- L'anno che presenta il valore minimo di incidenti che coinvolgono velocipedi è il 2017 (159)
- Per il 2020, nei mesi della stagione estiva risultano il maggior numero di incidenti che coinvolgono velocipedi, con un massimo di 28 incidenti registrati nel mese di luglio

INTERMODALITA'. Trasporti pubblici + bici

In questo contesto facciamo riferimento alla parola «intermodalità» come organizzazione dei trasporti che possano accogliere le persone e le loro biciclette. Di seguito i principali due binomi d'interesse per l'area di riferimento:

1. Bicicletta+autobus

- Bici all'interno dell'autobus
- Bici caricata sul retro dell'autobus
- Bici caricata su apposito porta-bici anteriore

2. Bicicletta+treno

Trenitalia ha implementato negli ultimi anni l'integrazione fra treno e bici sia sui regionali che sugli Intercity. Alcuni dati (rif. anno 2021):

- circa 4.800 posti bici sui treni di Trenitalia ogni giorno,
- sono più di 230mila i posti bici venduti da Trenitalia in 1 anno

Perché puntare all'intermodalità?

- disincentiva l'utilizzo dell'automobile, con conseguenti benefici in termini di costi e di inquinamento atmosferico
- amplia il target ciclistico, permettendo a persone meno sportive o con poco tempo di percorrere distanze più lunghe



Fonte dati: <https://www.bikeitalia.it>, <https://www.fsnews.it>

***INTERMODALITA'.* Trasporti pubblici + bici**

Lo scenario attuale mette in evidenza diverse criticità per il raggiungimento delle località montane attraverso i mezzi di trasporto pubblico.

Perché questo sistema possa supportare gli spostamenti in bicicletta in una logica di intermodalità, diventa fondamentale sviluppare l'infrastruttura in questo senso, sia in un'ottica di **sviluppo strategico** per incentivare l'utilizzo della bicicletta stessa, sia in termini di **fruizione turistica e immagine sostenibile** delle destinazioni.

Nelle slide a seguire vengono riportati, per ciascuno dei 4 Comuni oggetto del focus d'indagine, i principali collegamenti e metodi per il raggiungimento della località senza l'utilizzo dell'automobile. Sono stati inseriti i collegamenti con le stazioni ferroviarie più vicine e dal capoluogo di provincia più vicino (Udine). Per ciascuna delle tratte, si è verificata la possibilità di trasporto della propria bicicletta.

Comune di SAURIS

Stazioni ferroviarie più vicine:

Carnia, Friuli-Venezia Giulia
Calalzo di Cadore, Veneto

Linee Autobus:

Da Carnia:

Linea 150, TPL FVG: Carnia (UD) – Tolmezzo (UD)

Durata: 17 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

Linea 110, TPL FVG : Tolmezzo (UD) - Ampezzo (UD)

Durata: 34 minuti circa

Prezzo: 3,50 euro

Linea 112, TPL FVG : Ampezzo (UD) – Sauris di Sotto (UD)

Durata: 44 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

Da Calalzo di Cadore:

Linea 110, TPL FVG: Calalzo di Cadore (BL) – Ampezzo (UD)

Durata: 1h 22 minuti circa

Prezzo: 6,05 euro

Linea 112, TPL FVG: Ampezzo (UD) – Sauris di Sotto (UD)

Durata: 44 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

Da Udine:

Linea 100, TPL FVG: Udine (UD) – Tolmezzo (UD)

Durata: 50 min circa

Prezzo: 5 euro

Linea 110, TPL FVG: Tolmezzo (UD) - Ampezzo (UD)

Durata: 34 minuti circa

Prezzo: 3,50 euro

Linea 112, TPL FVG: Ampezzo (UD) – Sauris di Sotto (UD)

Durata: 44 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

> In nessuna di queste tratte (autobus) vi è la possibilità di portare la bici a bordo



Comune di **FORNI AVOLTRI**

Stazioni ferroviarie più vicine:

Carnia, Friuli-Venezia Giulia
Calalzo di Cadore, Veneto

Linee Autobus:

Da Carnia:

**Linea 150, TPL FVG : Carnia (UD) –
Tolmezzo (UD)**

Durata: 17 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

**Linea 120, TPL FVG : Tolmezzo (UD) –
Forni Avoltri (UD)**

Durata: 52 minuti circa

Prezzo: 4,25 euro

Da Calalzo di Cadore:

**Linea 033, TPL FVG : Calalzo di Cadore (BL) –
Sappada (UD)**

Durata: 50 minuti circa

Prezzo: 3,80 euro

Linea 120: Sappada (UD) – Forni Avoltri (UD)

Durata: 21 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

Da Udine:

**Linea 100, TPL FVG : Udine (UD) – Tolmezzo
(UD)**

Durata: 50 minuti circa

Prezzo: 5 euro

**Linea 120, TPL FVG : Tolmezzo (UD) – Forni
Avoltri (UD)**

Durata: 52 minuti circa

Prezzo: 4,25 euro

> In **nessuna** di queste tratte (autobus) vi
è la possibilità di portare la bici a bordo



Comune di PRATO CARNICO

Stazioni ferroviarie più vicine:

Carnia, Friuli-Venezia Giulia
Calalzo di Cadore, Veneto

Linee Autobus:

Da Carnia:

Linea 150, TPL FVG : Carnia (UD) – Tolmezzo (UD)

Durata: 17 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

Linea 120, TPL FVG : Tolmezzo (UD) - Comeglians (UD)

Durata: 31 minuti circa

Prezzo: 3,50 euro

Linea 124, TPL FVG : Comeglians (UD) – Prato Carnico (UD)

Durata: 8 minuti circa

Prezzo: 1,65 euro

> In nessuna di queste tratte (autobus) vi è la possibilità di portare la bici a bordo



Da Calalzo di Cadore:

Linea 033, TPL FVG : Calalzo di Cadore (BL) – Sappada (UD)

Durata: 50 minuti circa

Prezzo: 3,80 euro

Linea 120, TPL FVG : Sappada (UD) – Comeglians (UD)

Durata: 41 minuti circa

Prezzo: 3,50 euro

Linea 124, TPL FVG : Comeglians (UD) – Prato Carnico (UD)

Durata: 8 minuti circa

Prezzo: 1,65 euro

Da Udine:

Linea 100, TPL FVG : Udine (UD) – Tolmezzo (UD)

Durata: 50 min circa

Prezzo: 5 euro

Linea 120, TPL FVG : Tolmezzo (UD) - Comeglians (UD)

Durata: 31 minuti circa

Prezzo: 3,50 euro

Linea 124, TPL FVG : Comeglians (UD) – Prato Carnico (UD)

Durata: 8 minuti circa

Prezzo: 1,65 euro

Comune di **SAPPADA**

Stazioni ferroviarie più vicine:

Carnia, Friuli-Venezia Giulia
Calalzo di Cadore, Veneto

Linee Autobus:

Da Carnia:

Linea 150, TPL FVG : Carnia (UD) – Tolmezzo (UD)

Durata: 17 minuti circa

Prezzo: 2,25 euro

Linea 120, TPL FVG : Tolmezzo (UD) – Sappada (UD)

Durata: 1h 22 minuti circa

Prezzo: 5 euro

Da Calalzo di Cadore:

Linea 033, TPL FVG : Calalzo di Cadore (BL) – Sappada (UD)

Durata: 50 minuti circa

Prezzo: 3,80 euro

Da Udine:

Linea 100, TPL FVG : Udine (UD) – Tolmezzo (UD)

Durata: 50 minuti circa

Prezzo: 5 euro

Linea 120, TPL FVG : Tolmezzo (UD) – Sappada (UD)

Durata: 1h 22 minuti circa

Prezzo: 5 euro

> In **nessuna** di queste tratte (autobus) vi è la possibilità di portare la bici a bordo



2. CICLOTURISMO

IL CICLOTURISMO

Il **cicloturismo**, come dice la parola stessa, è una forma di turismo praticata in bicicletta. Questa definizione, però, appare molto riduttiva per esprimere totalmente questa tipologia di attività.

«Attività di visita ed esplorazione dei luoghi a scopo ricreativo, di uno o più giorni, incentrata in modo prevalente e significativo sull'uso della bicicletta per finalità di svago». Definizione della European Cyclists Federation

I **cicloturisti** sono accomunati solitamente da:

- una spiccata sensibilità ambientale,
- una grande passione per la bicicletta come mezzo di trasporto e come stile di vita,
- una vivace curiosità per i luoghi sconosciuti al grande pubblico e
- una grande adattabilità alle situazioni impreviste.

Il cicloturismo, nelle sue molteplici forme, è una delle **espressioni più innovative ed interessanti** del cambiamento in atto nell'industria del turismo e rappresenta **un'opportunità** concreta per molte destinazioni di **rigenerare la propria offerta turistica**, in quanto, negli ultimi anni, si sta trasformando sempre più da nicchia turistica a una forma di turismo consolidata, tanto da costituire motivazione di spostamento per sempre più persone.

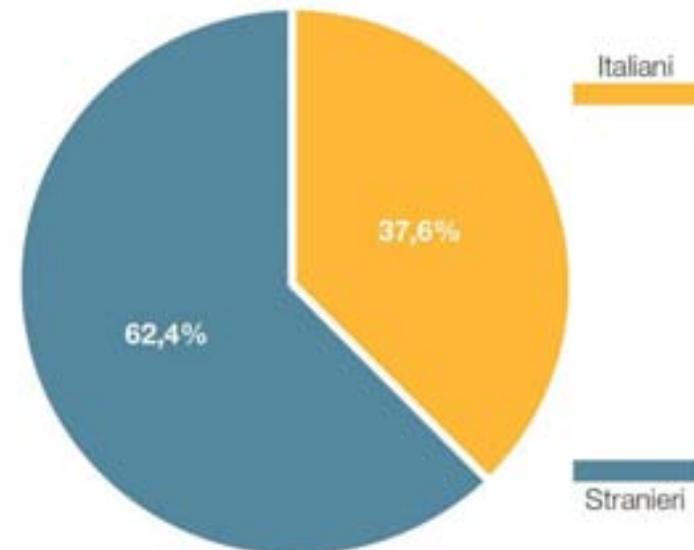
IMPATTO ECONOMICO DEL CICLOTURISMO

Nel 2019 il **cicloturismo ha generato circa 55 milioni di pernottamenti**, pari al 6,1% del totale di pernottamenti registrati in Italia.

Come si evince dall'infografica riportata, il 37,6% del totale delle presenze deriva da turisti italiani, invece il 62,4% deriva da turisti stranieri, che costruiscono la fetta di mercato principale per questa tipologia di turismo.

Fonte: *Bike Summit 2020 - Report ISNART*

Presenza dei cicloturisti in Italia 2019 (%)



CICLOTURISTI ITALIANI PER REGIONE DI DESTINAZIONE

L'infografica riporta la percentuale di arrivi di cicloturisti italiani, suddivisa per regione di destinazione.

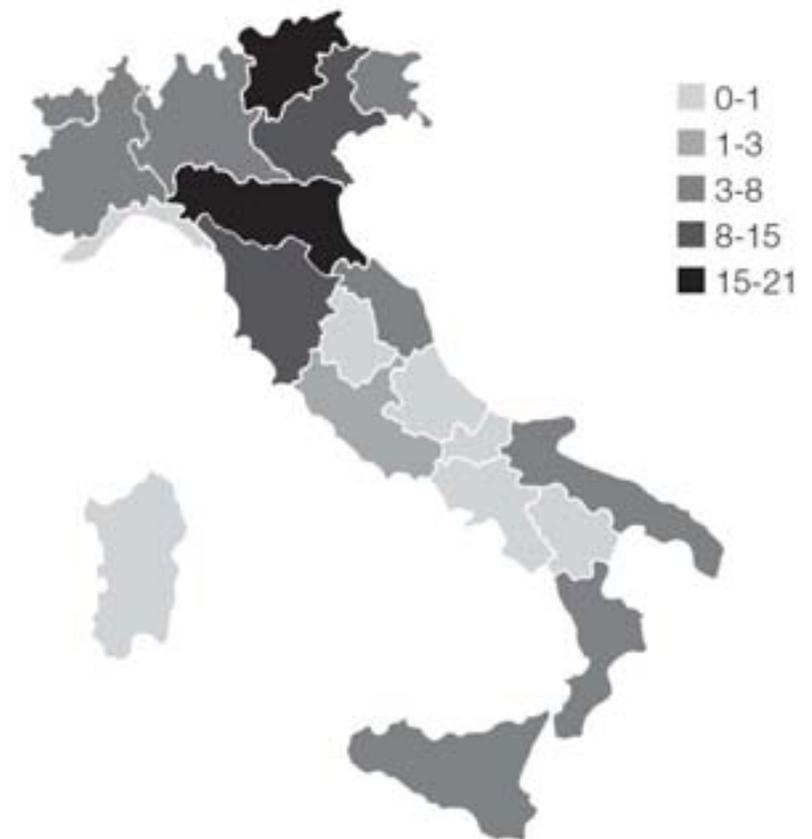
Le regioni più gettonate dai cicloturisti italiani sono il Trentino Alto Adige e l'Emilia Romagna, le quali accolgono ognuna dal 15 al 21 % del totale dei cicloturisti italiani;

seguono le regioni del Veneto e della Toscana, dove in ognuna regione giungono dall' 8 al 15% del totale di cicloturisti italiani.

Nel Mezzogiorno, le regioni che attraggono più cicloturisti italiani sono Puglia, Calabria e Sicilia, dove in ognuna giungono dal 3 all' 8% del totale di cicloturisti italiani.

Fonte: Bike Summit 2020 - Report ISNART

Cicloturisti italiani per regione di destinazione (% sul totale)



CICLOTURISTI STRANIERI PER REGIONE DI DESTINAZIONE

Cicloturisti stranieri
per regione di destinazione
(% sul totale)

L'infografica riporta la percentuale di arrivi di cicloturisti stranieri, suddivisa per regione di destinazione. Come si nota, la maggior parte di cicloturisti stranieri predilige le regioni del nord Italia, dove **la regione Trentino Alto Adige richiama dal 15 al 21 %** del totale di cicloturisti stranieri che giungono nel nostro paese. Seguono le regioni del Veneto e della Lombardia (da 8 a 15% per ciascuna regione) e le regioni Friuli-Venezia Giulia, Emilia Romagna e Toscana con una percentuale che va dal 3 all'8 % del totale per ogni regione.

Fonte: *Bike Summit 2020 - Report ISNART*



SOTTO CATEGORIE DEL CICLOTURISMO

- **Cicloturismo slow – leisure.** I turisti che svolgono questa tipologia di turismo in chiave slow sono i più variegati in termini di età e di genere, non essendo necessariamente sportivi. All'interno di questa tipologia di turisti sono inserite, ad esempio, le famiglie con bambini: in questo senso sono il segmento che più necessita di un'organizzazione e servizi dedicati.
- **Cicloturismo road.** Il cicloturismo su strada, la maggior parte delle volte, utilizza come mezzo privilegiato la bici da corsa. Si tratta di un segmento specialistico, in cui rientrano persone che coprono lunghe distanze pedalando su percorsi che fanno parte delle più famose competizioni ciclistiche.
- **Cicloturismo MTB.** Il Cicloturismo in Mountain Bike è sicuramente il metodo migliore per percorsi e spostamenti nella natura. In questo segmento si riscontra un'età media inferiore rispetto alle altre tipologie di cicloturismo, in quanto è l'opzione privilegiata da turisti più giovani che cercano viaggi non organizzati da gestire autonomamente.
- **Cicloturismo Gravel.** Caratterizzato dall'utilizzo di biciclette «Gravel». Le Gravel Bike sono un ibrido fra una Mountain Bike e una bici da corsa, sono biciclette destinate a percorrere strade ghiaiose, sterrate.

Fonte: Report Cicloturismo 2020 - Federconsumatori e EBNT

2.1 FOCUS CICLOTURISMO IN ALTA CARNIA

PROFILO TURISTICO dell'area d'indagine

I 4 Comuni oggetto di indagine – Sauris, Forni Avoltri, Prato Carnico e Sappada - si trovano nella parte nord-orientale della Regione Friuli Venezia Giulia, all'interno di un ambito particolare chiamato «Alta Carnia».

Nel contesto paesaggistico di rinomata bellezza delle Alpi Carniche, i quattro Comuni si inseriscono nell'offerta turistica delle destinazioni montane.

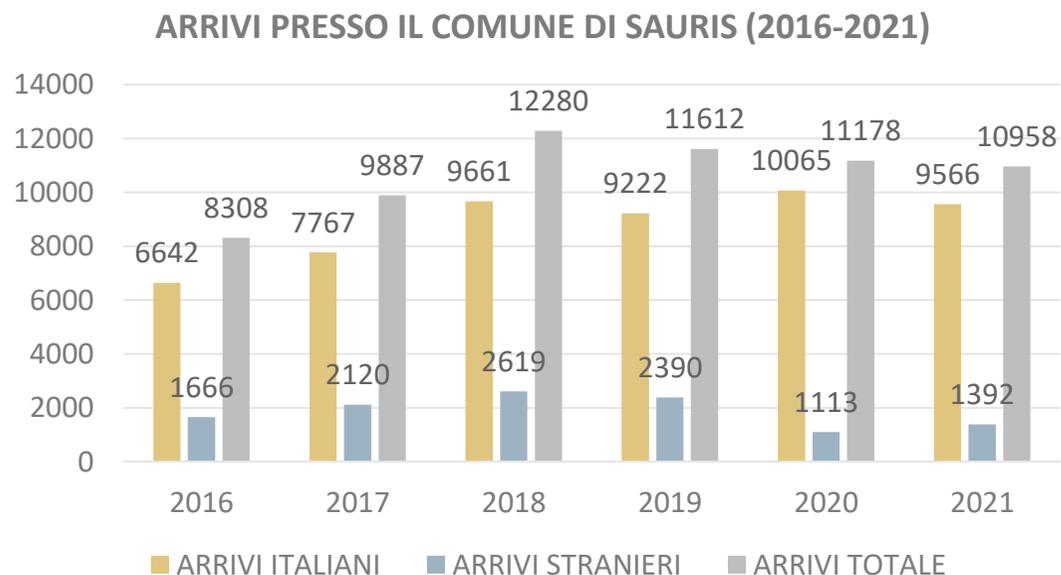
Principali attrazioni turistiche:

- Sauris, meta di interesse enogastronomico per la produzione del Prosciutto di Sauris IGP
- Sappadaski
- Monte Coglians
- Comprensorio sciistico Ravascletto-Zoncolan
- Paluzza, meta di interesse naturalistico per passeggiate, trekking e sci di fondo

Nelle slide a seguire si riportano i dati dei **flussi turistici** per singolo Comune (arrivi, presenze e permanenza media), in riferimento alla serie storica 2016-2021. Si conclude l'analisi statistica con una restituzione del dato aggregato.

ARRIVI – COMUNE DI SAURIS

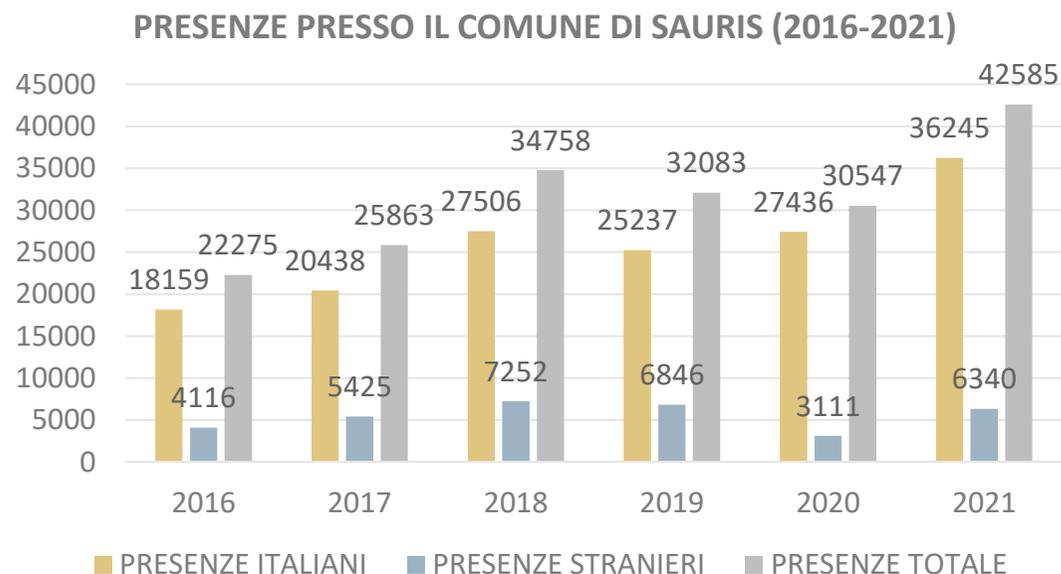
ANNO	ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI SAURIS		
	ARRIVI ITALIANI	ARRIVI STRANIERI	ARRIVI TOTALE
2016	6642	1666	8308
2017	7767	2120	9887
2018	9661	2619	12280
2019	9222	2390	11612
2020	10065	1113	11178
2021	9566	1392	10958



Il grafico mostra gli arrivi, suddivisi per provenienza, presso il comune di Sauris per la serie storica 2016 – 2021. Gli arrivi di turisti italiani mostrano un andamento crescente con l'unica diminuzione significativa registrata nel 2021. Il valore più alto si ritrova nell'anno 2020 con 10.065 arrivi di turisti italiani; il valore più basso si registra nel 2016, con 6.642 arrivi presso destinazione. Gli arrivi di turisti stranieri invece mostrano un andamento altalenante, con una forte diminuzione nel 2020 (1.113 arrivi totali) a causa delle restrizioni di viaggio dovute all'avvento del Covid 19. Il dato più alto si ritrova nel 2018, con 2.390 arrivi presso il comune. Fa ben sperare la ripartenza registrata nel 2021 con 1.392 arrivi. Nella totalità degli arrivi il valore più alto per il comune di Sauris si registra nel 2018 con 12.280 arrivi totali presso destinazione, il valore più basso invece nel 2016 con 8.308 arrivi totali.

PRESENZE – COMUNE DI SAURIS

ANNO	PRESENZE PRESSO IL COMUNE DI SAURIS		
	PRESENZE ITALIANI	PRESENZE STRANIERI	PRESENZE TOTALE
2016	18159	4116	22275
2017	20438	5425	25863
2018	27506	7252	34758
2019	25237	6846	32083
2020	27436	3111	30547
2021	36245	6340	42585



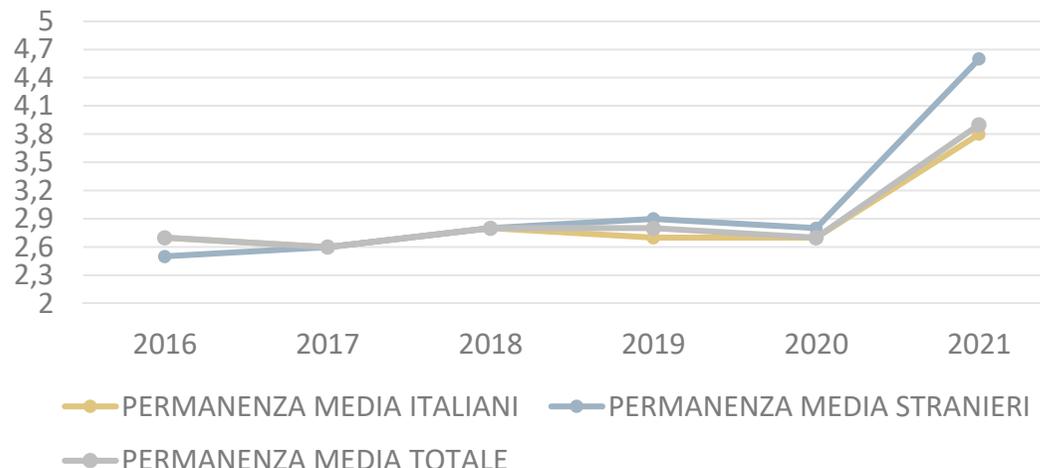
Il grafico mostra le presenze, suddivisi per provenienza, presso il comune di Sauris per la serie storica 2016 – 2021. Le presenze di turisti italiani mostrano un andamento crescente, spezzato solo nel 2019, le quali scendono a 25.237 rispetto alle 27.506 registrate nel 2018. Nel 2020 e 2021 le presenze di turisti italiani tornano ad aumentare esponenzialmente, registrando 27.436 presenze nel 2020 e ben 36.245 nel 2021. Anche le presenze di turisti stranieri mostrano un andamento positivo pressoché costante nella serie storica presa in analisi. Le uniche defezioni si registrano nel 2019 (6.846 presenze rispetto alle 7.252 registrate l'anno precedente) e nel 2020 (3.111 presenze). Nel 2021 le presenze di turisti stranieri si stabilizzano sui livelli pre-pandemia, raggiungendo le 6.340 presenze. La totalità delle presenze mostra un notevole incremento dal 2016 al 2018, raggiungendo il valore di 34.758 presenze totali nel 2018. Nei due anni successivi le presenze diminuiscono fino alle 30.504 del 2020. Nel 2021 le presenze totali schizzano a livelli mai registrati fino a 42.585 presenze totali registrate.

PERMANENZA MEDIA – COMUNE DI SAURIS

ANNO | PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI SAURIS

ANNO	P. MEDIA ITALIANI	P. MEDIA STRANIERI	P. MEDIA TOTALE
2016	2,7	2,5	2,7
2017	2,6	2,6	2,6
2018	2,8	2,8	2,8
2019	2,7	2,9	2,8
2020	2,7	2,8	2,7
2021	3,8	4,6	3,9

PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI SAURIS (2016-2021)

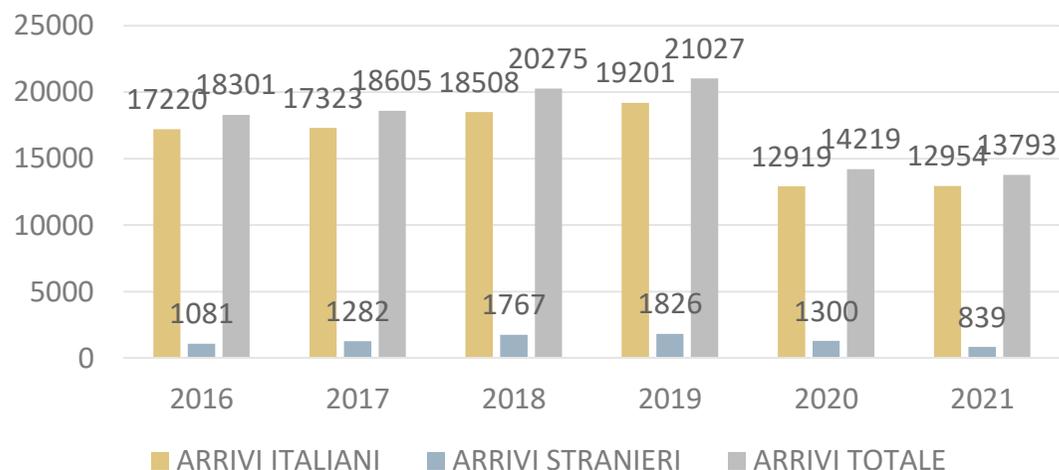


Il grafico mostra la permanenza media, suddivisa per provenienza, presso il comune di Sauris, per la serie storica 2016-2021. La permanenza media di turisti italiani presso la destinazione rimane pressoché invariata dal 2016 al 2020, attestandosi su valori compresi fra le 2,6 e le 2,8 notti per turista italiano. Il 2021 mostra un aumento significativo della permanenza media, che si attesta sulle 3,8 notti per turista italiano. Per quanto riguarda la permanenza media di turisti stranieri, anch'essa mostra lo stesso andamento: dal 2016 al 2020 la permanenza media è compresa fra le 2,5 e le 2,9 notti per turista straniero, salendo poi vertiginosamente a 4,6 notti per turista straniero nel 2021. Analizzando il dato a prescindere dalla provenienza dei turisti, l'andamento è lo stesso: dal 2016 al 2020 la permanenza media è compresa fra le 2,6 e le 2,8 notti per turista. Nel 2021 l'indicatore sale fino a 3,9 notti per turista.

ARRIVI – COMUNE DI FORNI AVOLTRI

ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI FORNI AVOLTRI (2016-2021)

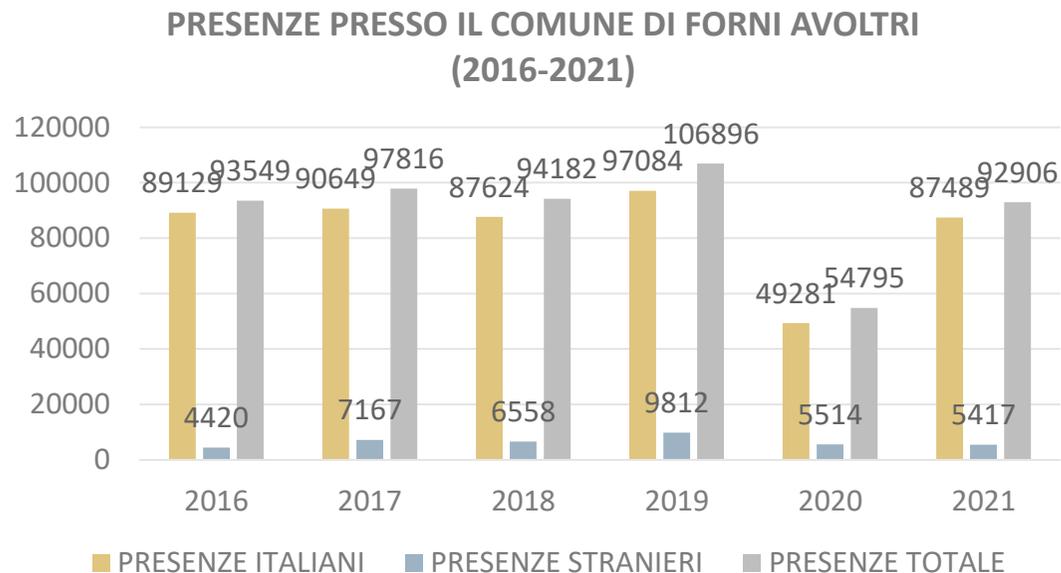
ANNO	ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI FORNI AVOLTRI		
	ARRIVI ITALIANI	ARRIVI STRANIERI	ARRIVI TOTALE
2016	17220	1081	18301
2017	17323	1282	18605
2018	18508	1767	20275
2019	19201	1826	21027
2020	12919	1300	14219
2021	12954	839	13793



Il grafico mostra gli arrivi, suddivisi per provenienza, presso il comune di Forni Avoltri per la serie storica 2016 – 2021. Gli arrivi di turisti italiani mostrano un leggero aumento costante dal 2016 (17.220 arrivi totali) al 2019 (19.201 arrivi totali). Nei due anni successivi gli arrivi diminuiscono vertiginosamente, registrando nel 2020 circa 12.919 arrivi di turisti italiani e nel 2021 12.954 arrivi. Gli arrivi di turisti stranieri, i quali però, come si nota dal grafico, costituiscono una parte esigua della totalità di arrivi a destinazione, segue lo stesso andamento degli arrivi di turisti italiani. Dal 2016 (1.081 arrivi stranieri) al 2019 (1.826 arrivi stranieri) si registra un costante aumento. Negli ultimi due anni gli arrivi diminuiscono passando dai 1.300 registrati nel 2020 ai soli 839 nel 2021. Nella totalità degli arrivi l'andamento segue quello delle due fette di mercato analizzate precedentemente: un costante aumento dal 2016 al 2019 (21.027 arrivi totale, valore più alto mai registrato), per poi diminuire negli ultimi due anni di rilevamento, fino al valore minimo registrato nel 2021 (13.793 arrivi totali).

PRESENZE – COMUNE DI FORNI AVOLTRI

ANNO	PRESENZE PRESSO IL COMUNE DI FORNI AVOLTRI		
	PRESENZE ITALIANI	PRESENZE STRANIERI	PRESENZE TOTALE
2016	89129	4420	93549
2017	90649	7167	97816
2018	87624	6558	94182
2019	97084	9812	106896
2020	49281	5514	54795
2021	87489	5417	92906



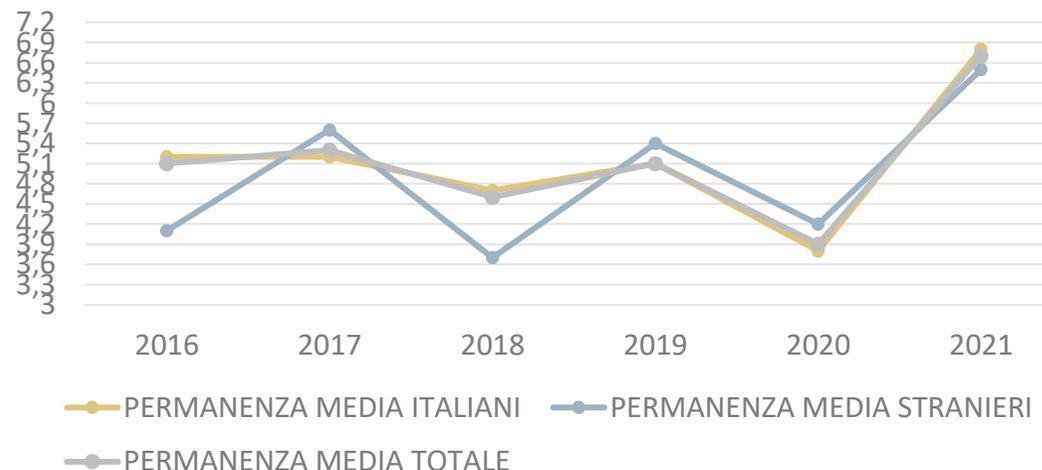
Il grafico mostra le presenze, suddivisi per provenienza, presso il comune di Forni Avoltri per la serie storica 2016 – 2021. Per quanto riguarda le presenze di turisti italiani, l'andamento risulta altalenante, con una forte diminuzione solamente nel 2020. Il valore più alto si registra nel 2019 con 97.084 presenze totali di turisti italiani, il valore minimo appunto nel 2020 (49.281 presenze totali). Un dato che fa ben sperare è quello del 2021, che mostra appunto come le presenze si siano ristabilizzate sugli anni pre-pandemia (87.489 presenze totali di turisti italiani). Le presenze di turisti stranieri mostrano lo stesso andamento di quelle italiane: il valore più alto si registra nel 2019 con 9.812 presenze, quello più basso nel 2016, con 4.420 presenze. Nell'anno colpito dalla pandemia sono 5.514 le presenze di turisti stranieri, dato comunque più alto rispetto al 2016. Nota dolente il fatto che, a differenza delle presenze italiane, nel 2021 non risulta un aumento ma un'ulteriore leggera defezione, con 5.417 presenze totali di turisti stranieri. Guardando il dato nella totalità, notiamo come l'andamento è speculare a quello delle presenze italiane: nel 2019 si registra il dato più alto con ben 106.866 presenze totali, l'anno successivo il dato più basso con 54.795 presenze totali. Nel 2021 si registra un forte aumento delle presenze totali rispetto all'anno precedente, le quali raggiungono quota 92.906. C'è da sottolineare che gli italiani costituiscono il bacino d'utenza principale per il comune di Forni Avoltri e che quindi le presenze totali, come per gli arrivi totali, sono fortemente influenzate dal turismo domestico.

PERMANENZA MEDIA – COMUNE DI FORNI AVOLTRI

ANNO | PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI FORNI AVOLTRI

	P. MEDIA ITALIANI	P. MEDIA STRANIERI	P. MEDIA TOTALE
2016	5,2	4,1	5,1
2017	5,2	5,6	5,3
2018	4,7	3,7	4,6
2019	5,1	5,4	5,1
2020	3,8	4,2	3,9
2021	6,8	6,5	6,7

PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI FORNI AVOLTRI (2016-2021)



Il grafico mostra la permanenza media, suddivisa per provenienza, presso il comune di Forni Avoltri, per la serie storica 2016-2021. La permanenza media di turisti italiani presso la destinazione risulta molto alta nei primi due anni posti in analisi, attestandosi sulle 5,2 notti per turista italiano. Essa scende nel 2018 a 4,7 notti per turista italiano, per poi risalire nell'anno successivo. Nel 2020 si registra il dato più basso con 3,8 notti per turista italiano. Infine, nel 2021, si nota il dato più alto della serie storica in analisi con 6,8 notti per turista italiano. La permanenza media di turisti stranieri, mostra un andamento altalenante di aumento e diminuzione: il dato più alto viene registrato, anche in questo caso, nel 2021 con 6,5 notti per turista straniero; quello più basso, invece, si attesta nel 2018, con 3,7 notti per turista straniero. Analizzando l'indicatore nella sua totalità, come facilmente prevedibile, il valore più alto si attesta nel 2021 con 6,7 notti per turista, quello più basso, invece, caratterizza l'anno colpito dalla pandemia dovuta al Covid 19, con 3,9 notti per turista.

ARRIVI – COMUNE DI PRATO CARNICO

ANNO	ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI PRATO CARNICO		
	ARRIVI ITALIANI	ARRIVI STRANIERI	ARRIVI TOTALE
2016	1357	277	1634
2017	1457	323	1780
2018	1868	394	2262
2019	1575	363	1938
2020	988	109	1097
2021	1077	198	1275

ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI PRATO CARNICO (2016 – 2021)

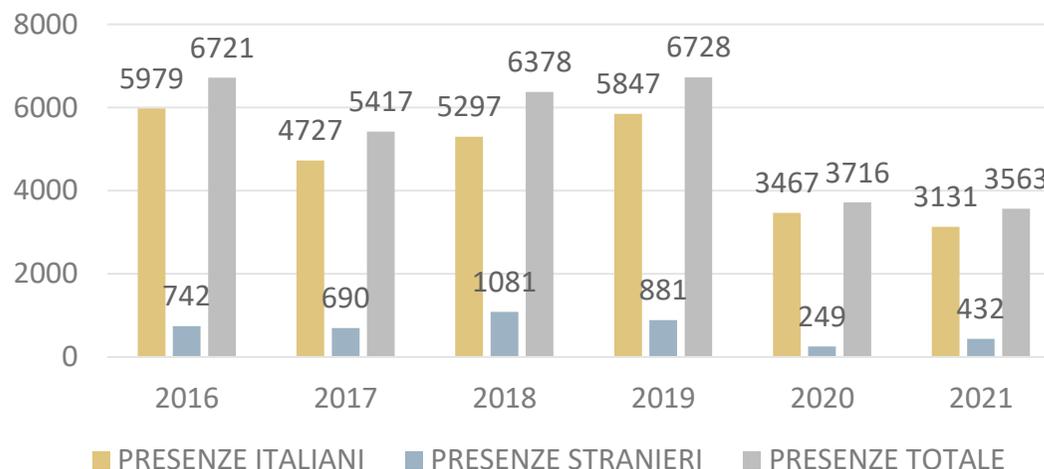


Il grafico mostra gli arrivi, suddivisi per provenienza, presso il comune di Prato Carnico, per la serie storica 2016-2021. Gli arrivi di turisti italiani mostrano un aumento negli anni dal 2016 al 2018, con il valore massimo registrato nel 2018 con 1.868 arrivi. Nei due anni successivi una forte diminuzione, con il valore più basso evidenziato nel 2020, dove gli arrivi di turisti italiani scendono a 988. Nel 2021 si registra una leggera ripresa con 1.077 arrivi, la quale fa sperare ad un ritorno ai dati registrati prima della pandemia. Gli arrivi di turisti stranieri seguono lo stesso andamento: fino al 2018 si nota un aumento costante, con il valore più alto di 394 arrivi nel 2018. Il 2020, anno colpito dalla pandemia mostra il valore più basso, con solamente 109 arrivi. Nel 2021 gli arrivi tornano ad aumentare fino a 198, dato non paragonabile ai valori pre pandemia ma che fa ben sperare. Nella totalità, gli arrivi seguono i due andamenti analizzati precedentemente: il valore più alto si registra nel 2018 con 2.262 arrivi, i quali chiudono l'andamento positivo presente dal 2016; il valore più basso è quello del 2020, con 1.097 arrivi, dovuto alle restrizioni della pandemia. Nel 2021 gli arrivi totali salgono fino a 1.275.

PRESENZE – COMUNE DI PRATO CARNICO

PRESENZE PRESSO IL COMUNE DI PRATO CARNICO
(2016-2021)

ANNO	PRESENZE PRESSO IL COMUNE DI PRATO CARNICO		
	PRESENZE ITALIANI	PRESENZE STRANIERI	PRESENZE TOTALE
2016	5979	742	6721
2017	4727	690	5417
2018	5297	1081	6378
2019	5847	881	6728
2020	3467	249	3716
2021	3131	432	3563



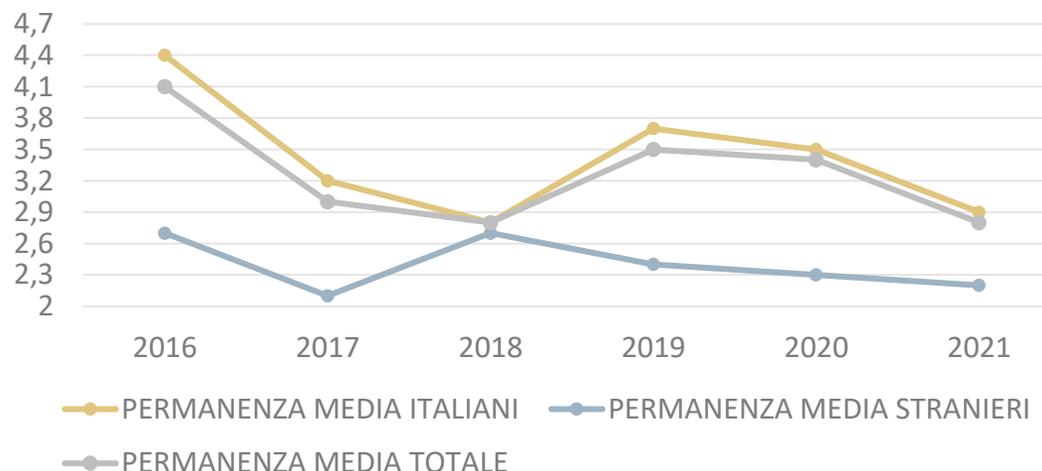
Il grafico mostra le presenze, suddivise per provenienza, presso il comune di Prato Carnico per la serie storica 2016 – 2021. Analizzando le presenze di turisti italiani notiamo un andamento altalenante: nel 2016 sono 5.979 le presenze registrate, le quali scendono a 4.727 nell' anno successivo. Nel 2018 (5.297 presenze) e 2019 (5.847 presenze) il dato ritorna in aumento, per poi scendere a 3.467 nel 2020, sintomo dell'avvento del Covid 19. Le presenze di turisti italiani diminuiscono anche nel 2021, anche di fronte alla ripresa del fenomeno turistico (3.131 presenze registrate). Le presenze di turisti stranieri mostrano lo stesso andamento: il valore più alto si registra nel 2018 (1.081 presenze totali) e quello più basso, come facilmente intuibile, nel 2020 con solo 249 presenze. Al contrario delle presenze italiane, nel 2021 si registra una ripresa con un aumento delle presenze di turisti stranieri fino a 432 totali. Analizzando il dato nella totalità, il 2017 (5.417 presenze totali) è l'unico anno che interrompe la serie positiva dal 2016 fino all'avvento della pandemia (il 2019 ha registrato il valore più alto con 6.728 presenze totali). Nel 2021 le presenze però diminuiscono rispetto al 2020, con solamente 3.563 presenze totali (valore più basso della serie storica posta in analisi).

PERMANENZA MEDIA – COMUNE DI PRATO CARNICO

ANNO | PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI PRATO CARNICO

	P. MEDIA ITALIANI	P. MEDIA STRANIERI	P. MEDIA TOTALE
2016	4,4	2,7	4,1
2017	3,2	2,1	3,0
2018	2,8	2,7	2,8
2019	3,7	2,4	3,5
2020	3,5	2,3	3,4
2021	2,9	2,2	2,8

PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI PRATO CARNICO (2016-2021)

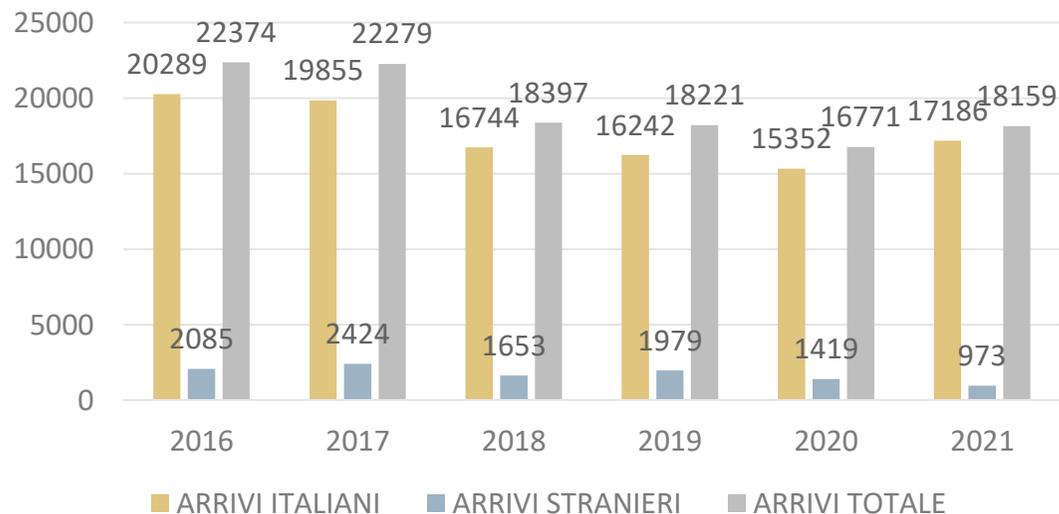


Il grafico mostra la permanenza media, suddivisa per provenienza, presso il comune di Prato Carnico, per la serie storica 2016-2021. La permanenza media di turisti italiani presso la destinazione registra il suo valore più alto nel primo anno preso in analisi, con 4,4 notti per turista italiano, il valore più basso, invece, si ritrova nel 2018, con 2,8 notti per turista italiano. Gli ultimi 3 anni di analisi mostrano prima un aumento nel 2019 (3,7 notti per turista italiano) rispetto all'anno precedente, e poi una continua diminuzione: 3,5 notti nel 2020, fino alle 2,9 notti per turista italiano nel 2021. La presenza media di turisti stranieri non presenta grosse variazioni: i dati sono sempre compresi fra le 2,7 notti per turista straniero (registrate rispettivamente nel 2016 e nel 2018) e le 2,1 notti per turista straniero, registrate nel 2017. Analizzando l'indicatore nella sua totalità, il dato più alto si ritrova nel primo anno di analisi con 4,1 notti per turista; il dato più basso nel 2018 e nel 2021, con 2,8 notti per turista. Da sottolineare come fra il 2019 e il 2021, come la permanenza media di turisti stranieri, l'indicatore è in costante diminuzione.

ARRIVI – COMUNE DI SAPPADA

ANNO	ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI SAPPADA		
	ARRIVI ITALIANI	ARRIVI STRANIERI	ARRIVI TOTALE
2016	20289	2085	22374
2017	19855	2424	22279
2018	16744	1653	18397
2019	16242	1979	18221
2020	15352	1419	16771
2021	17186	973	18159

ARRIVI PRESSO IL COMUNE DI SAPPADA (2016 – 2021)

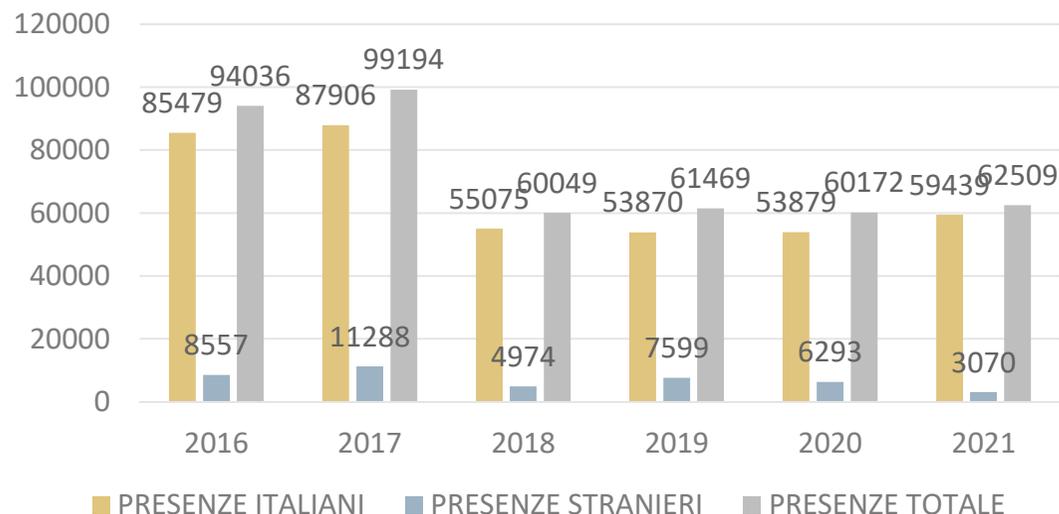


Il grafico mostra gli arrivi, suddivisi per provenienza, presso il comune di Sappada, per la serie storica 2016-2021. Notiamo dai dati come anche qui, il bacino d'utenza principale è quello del turismo domestico. Gli arrivi di turisti italiani registrano i dati maggiori nel 2016 (20.289 arrivi di turisti italiani). Dal 2017 al 2020, i dati mostrano una forte diminuzione costante (nel 2017 erano 19.855 gli arrivi, che scendono fino al 2020 con 15.352 arrivi). Il 2021 mostra invece una buona ripresa con 17.186 arrivi di turisti italiani, valore maggiore degli anni dal 2018 al 2020. Gli arrivi di turisti stranieri mostrano invece un costante aumento e diminuzione, di anno in anno. Il valore più alto registrato è quello del 2017, con 2.424 arrivi di turisti stranieri; il valore minimo invece, che risulta essere un campanello d'allarme, non è quello del 2020 (anno fortemente colpito dalla pandemia), ma quello del 2021, con solamente 973 arrivi di turisti stranieri. Analizzando gli arrivi a prescindere dal paese di provenienza, il valore più alto si registra nel 2016, con 22.374 presenze totali. Le presenze totali diminuiscono poi dal 2017 fino al 2020, con il valore più basso registrato in quest'ultimo anno (16.771 presenze totali). Il 2021 mostra una ripresa delle presenze, che si attestano sui valori registrati nel 2019, con 18.159 arrivi totali.

PRESENZE – COMUNE DI SAPPADA

PRESENZE PRESSO IL COMUNE DI SAPPADA (2016-2021)

ANNO	PRESENZE PRESSO IL COMUNE DI SAPPADA		
	PRESENZE ITALIANI	PRESENZE STRANIERI	PRESENZE TOTALE
2016	85479	8557	94036
2017	87906	11288	99194
2018	55075	4974	60049
2019	53870	7599	61469
2020	53879	6293	60172
2021	59439	3070	62509



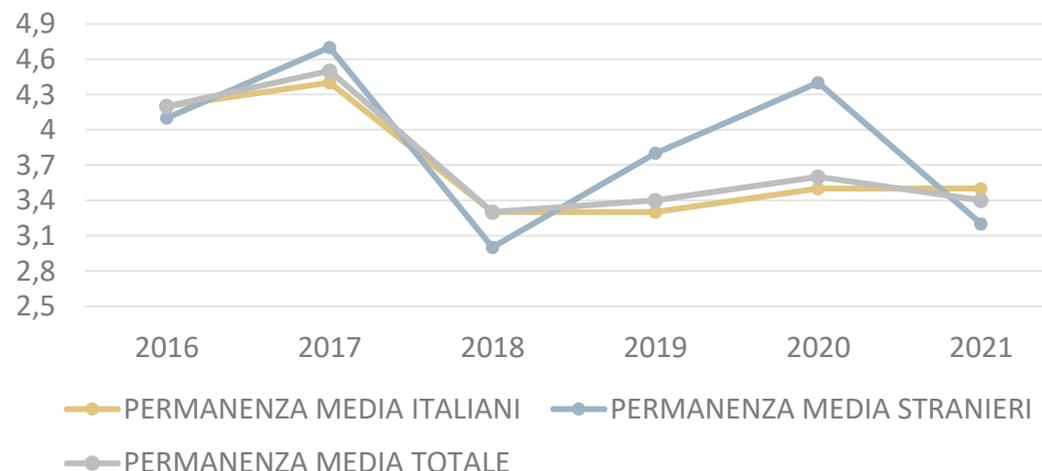
Il grafico mostra le presenze, suddivise per provenienza, presso il comune di Sappada per la serie storica 2016 – 2021. Analizzando le presenze del turismo domestico, si nota una forte discrepanza fra 2016 (85.479 presenze di turisti italiani) e 2017 (87.906 presenze di turisti italiani) e gli anni successivi. Dal 2018 al 2021 le presenze scendono vertiginosamente, con il dato più alto registrato nel 2021 (59.439 presenze), il quale risulta comunque molto più basso dei primi due anni posti in analisi. Le presenze di turisti stranieri mostrano un picco nel 2017 (11.288 presenze totali) il quale non si ripete negli anni successivi. Nel 2020, anno fortemente colpito dalle restrizioni, le presenze di turisti stranieri sono 6.293 (dato comunque più alto, ad esempio, del 2018). Nel 2021 si registra il dato più basso di questo indicatore, con 3.070 presenze totali di turisti stranieri. Guardando il dato nella totalità, fortemente influenzato dal turismo domestico, il quale rappresenta il bacino d'utenza principale, segue appunto l'andamento delle presenze di turisti italiani. Il 2016 (94.036 presenze) e il 2017 (99.194 presenze) non fanno testo rispetto ai dati registrati negli anni successivi: dal 2018 al 2021, infatti, le presenze sono molto più basse, con il valore più alto nel 2021 (62.509 presenze totali, sinonimo di ripresa) e il valore più basso nel 2018 (60.049 presenze totali).

PERMANENZA MEDIA – COMUNE DI SAPPADA

ANNO | PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI SAPPADA

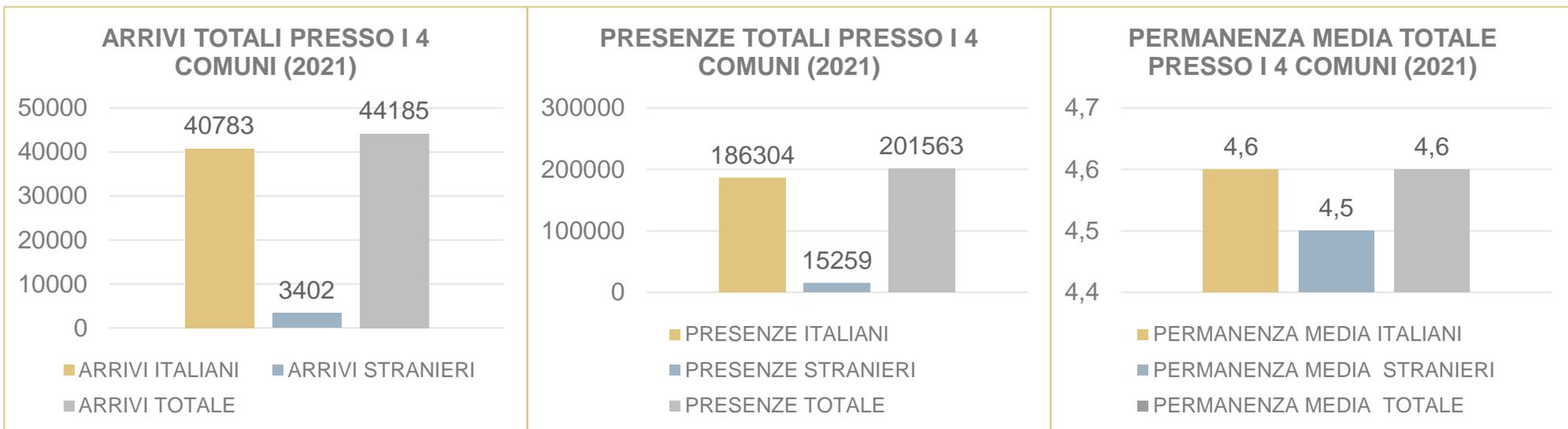
	P. MEDIA ITALIANI	P. MEDIA STRANIERI	P. MEDIA TOTALE
2016	4,2	4,1	4,2
2017	4,4	4,7	4,5
2018	3,3	3,0	3,3
2019	3,3	3,8	3,4
2020	3,5	4,4	3,6
2021	3,5	3,2	3,4

PERMANENZA MEDIA PRESSO IL COMUNE DI SAPPADA (2016-2021)



Il grafico mostra la permanenza media, suddivisa per provenienza, presso il comune di Sappada, per la serie storica 2016-2021. Come per gli arrivi e le presenze, la permanenza media dei primi due anni di analisi risulta molto più alta degli anni precedenti: nel 2016 sono 4,2 le notti di media per turista italiano e 4,4 nel 2017. Questo aspetto si ritrova anche per la permanenza media di turisti stranieri e nella totalità dell'indicatore. Negli anni successivi non si registrano grosse variazioni e la permanenza media di turisti italiani è sempre compresa tra le 3,3 notti (dato 2018 e 2019) e le 3,5 notti di media (dato 2020 e 2021). La permanenza media di turisti stranieri, come detto precedentemente, è molto alta nel 2016 (4,1) e nelle 2017 (4,7). A questi due anni si aggiunge il 2020, dove la permanenza media di turisti stranieri si attesta sulle 4,4 notti. Il valore più basso della serie storica viene registrato nel 2018, con 3,0 notti di media per turista straniero. Analizzando l'indicatore nella sua totalità, esso segue l'andamento della permanenza media di turisti italiani: nei primi due anni si attesta su valori molto alti (4,2 notti di media nel 2016 e 4,5 notti di media nel 2017). Negli anni successivi non ci sono grosse variazioni e la permanenza media di turisti è sempre compresa fra le 3,3 notti (dato 2018) e le 3,6 notti (dato 2020).

DATI AGGREGATI 2021



CONSIDERAZIONI:

Analizzando i dati relativi a arrivi e presenze si nota fortemente come il mercato di riferimento, nell'ultimo anno di rilevazione, per i 4 comuni presi in analisi risulti il **turismo nazionale**.

Esso costituisce infatti il 92% del totale per quanto riguarda sia gli arrivi che le presenze turistiche.

La permanenza media invece risulta quasi uguale a prescindere dal mercato di riferimento.

Le ciclovie in Friuli Venezia Giulia

A seguire, si riporta uno spaccato dell'infrastruttura cicloturistica presente presso il territorio regionale del Friuli Venezia Giulia, all'interno della quale sono state individuate le tratte di interesse rispetto all'area oggetto di indagine.

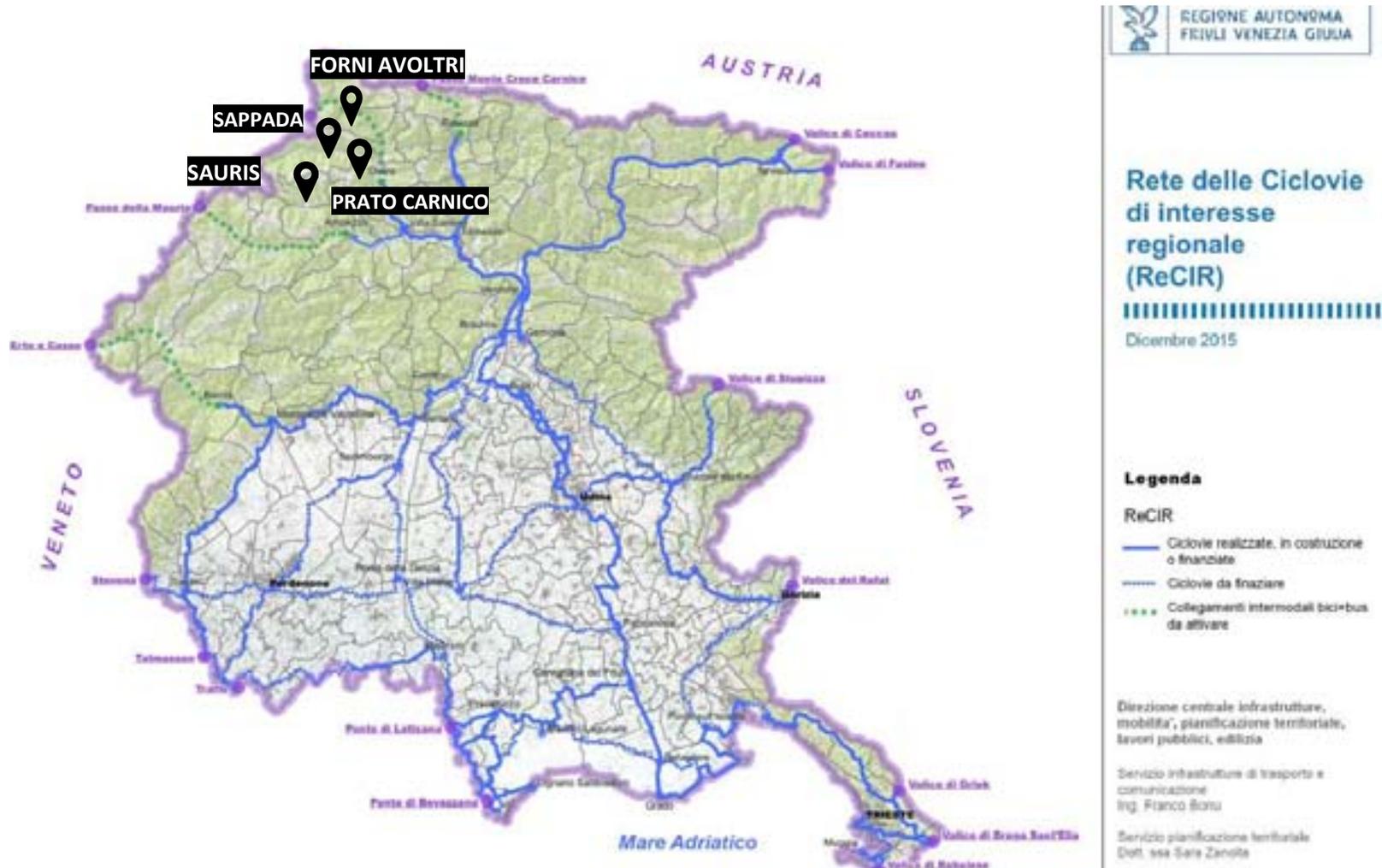


Le ciclovie presenti sono:

- **FVG 1 - Ciclovía Alpe Adria**
- **FVG 2 - Ciclovía del mare Adriatico**
- **FVG 3 - Ciclovía pedemontana e del Collio**
- **FVG 4 - Ciclovía della pianura e del Natisone**
- **FVG 5 - Ciclovía dell'Isonzo**
- **FVG 6 - Ciclovía del Tagliamento**
- **FVG 7 - Ciclovía del Livenza**
- **FVG 8 - Ciclovía della montagna carnica**
- **FVG 9 - Ciclovía della bassa pianura pordenonese**
- **FVG 10 Ciclovía Noncello-mare**



La rete delle ciclovie di interesse regionale (FVG)



Realizzata dalla Regione FVG, la mappa indica le ciclovie realizzate, finanziate e in costruzione, le ciclovie da finanziare e i collegamenti intermodali bici + bus da attivare.

La rete delle **ciclovie** di interesse per i 4 Comuni

Entrando nello specifico del prodotto cicloturistico, le **ciclovie regionali** più interessanti per l'area in oggetto sono:

- *La FVG 1 - Ciclovía Alpe Adria*
- *La FVG 3 - Ciclovía pedemontana e del Collio*
- *La FVG 4 - Ciclovía della pianura e del Natisone*
- *La FVG 6 - Ciclovía del Tagliamento*
- *La FVG 8 - Ciclovía della montagna carnica (o Ciclovía della Carnia)*

Rispetto al territorio dell'Alta Carnia friulana, sono due invece le principali **ciclovie di interesse internazionale** che si sviluppano nei dintorni:

- *La Ciclovía Monaco Venezia*
- *La Ciclovía Alpeadria*

FVG 1 – CICLOVIA ALPE ADRIA

La FVG 1 - Ciclovia Alpe Adria si estende sul territorio regionale da Tarvisio a Grado per una lunghezza complessiva di 225 chilometri, di cui circa 190 chilometri di itinerario principale. Essa Attraversa i Comuni di Tarvisio, Malborghetto Valbruna, Pontebba, Dogna, Chiusaforte, Resiutta, Moggio Udinese, Venzone, Gemona del Friuli, Osoppo, Buja, Treppo Grande, Cassacco, Colloredo di Monte Albano, Tricesimo, Tavagnacco, Pagnacco, Udine, Pradamano, Pavia di Udine, Trivignano Udinese, Santa Maria la Longa, Palmanova, Bagnaria Arsa, Cervignano del Friuli, Terzo di Aquileia, Aquileia e Grado. La Ciclovia rappresenta il tratto italiano della Ciclovia Alpe Adria Radveg - CAAR, che si estende da Salisburgo a Grado.



FVG 3 - CICLOVIA PEDEMONTANA E DEL COLLIO

La FVG 3 - Ciclovia pedemontana e del Collio si estende sul territorio regionale da Polcenigo a Gorizia, per una lunghezza complessiva di circa 200 chilometri, di cui circa 180 chilometri di itinerario principale.

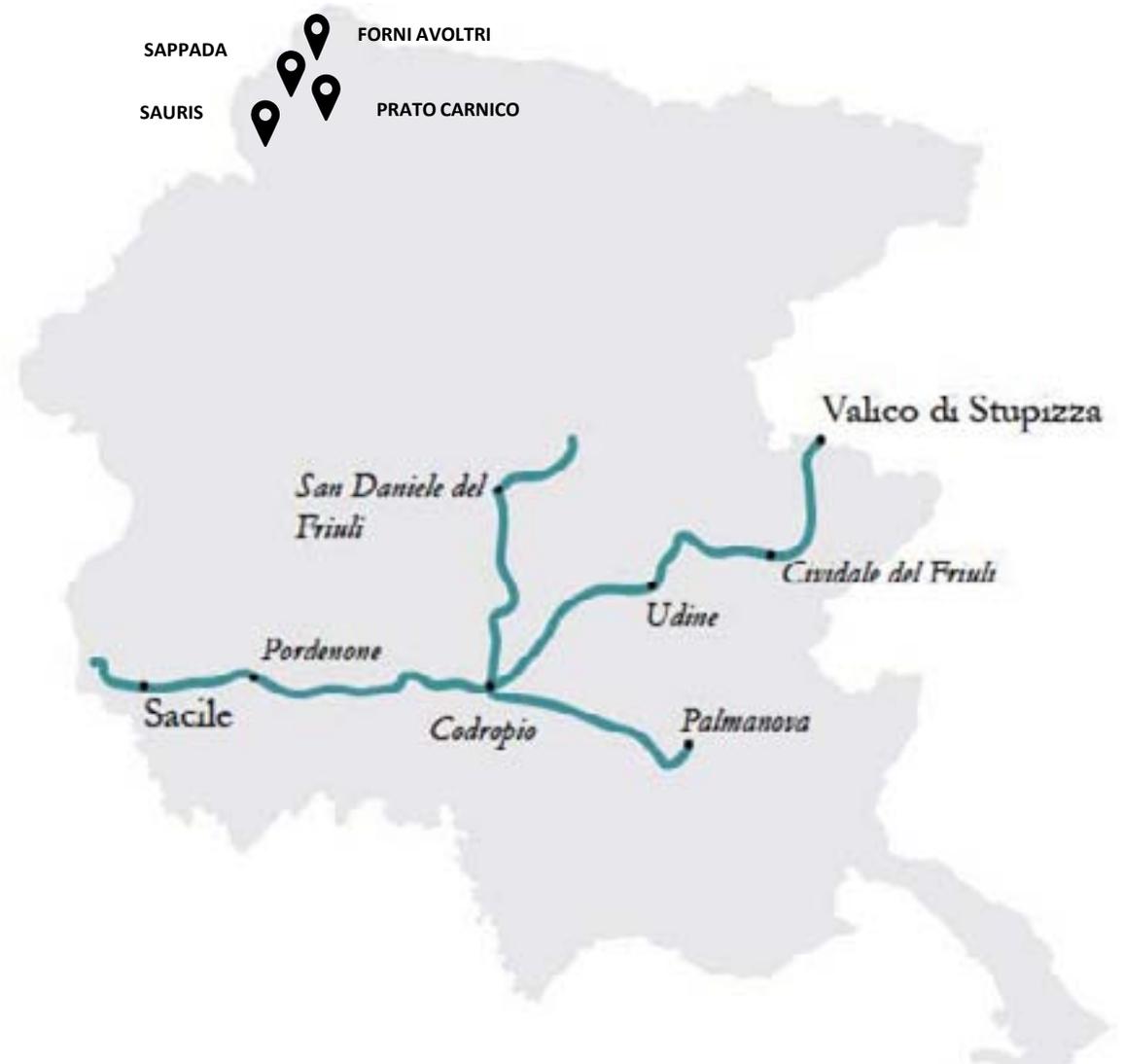
Attraversa i Comuni di Polcenigo, Budoia, Aviano, Montereale Valcellina, Barcis, Maniago, Fanna, Cavasso Nuovo, Meduno, Travesio, Castelnovo del Friuli, Pinzano al Tagliamento, Forgaria nel Friuli, Trasaghis, Osoppo, Gemona del Friuli, Arpegna, Majano in Riviera, Tarcento, Nimis, Povoletto, Faedis, Remanzacco, Torreano, Moimacco, Cividale del Friuli, Premariacco, Manzano, San Giovanni al Natisone, Corno di Rosazzo, Cormons, Capriva del Friuli, San Floriano del Collio, Mossa e Gorizia.



FVG 4 - CICLOVIA DELLA PIANURA E DEL NATISONE

La FVG 4 - Ciclovia della pianura e del Natisone si estende sul territorio regionale da Sacile al valico di Stupizza, in Comune di Puffero, per una lunghezza di circa 142 chilometri.

L'itinerario principale attraversa i Comuni di Caneva, Sacile, Fontanafredda, Brugnera, Porcia, Pordenone, Cordenons, Zoppola, Fiume Veneto, Casarsa della Delizia, San Vito al Tagliamento, Valvasone Arzene, Codroipo, Lestizza, Basilliano, Pasian di Prato, Udine, Povoletto, Remanzacco, Moimacco, Cividale del Friuli, San Pietro al Natisone e Puffero.



FVG 6 – CICLOVIA DEL TAGLIAMENTO

La FVG 6 - Ciclovia del Tagliamento si estende sul territorio regionale da Ampezzo alla foce del Tagliamento, per una lunghezza complessiva di oltre 160 chilometri.

L'itinerario principale attraversa i Comuni di Ampezzo, Socchieve, Enemonzo, Villa Santina, Tolmezzo, Verzegnis, Cavazzo Carnico, Venzone, Bordano, Trasaghis, Forgaria nel Friuli, Pinzano al Tagliamento, Spilimbergo, S. Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, Valvasone Arzene, Codroipo, Camino al Tagliamento, Varmo, Ronchis, Latisana e Lignano Sabbiadoro.



FVG 8 – CICLOVIA DELLA MONTAGNA CARNICA

La FVG 8 - Ciclovia della montagna carnica (o Ciclovia della Carnia) ha un tracciato principale che si estende da Carnia a Paluzza per una lunghezza di circa 40 chilometri ed una diramazione che da Villa Santina porta ad Ovaro per ulteriori 10 chilometri. Il collegamento tra Tolmezzo e Villa Santina avviene percorrendo un tratto della FVG 6.

Il tracciato principale attraversa i Comuni di Venzone, Amaro, Tolmezzo, Zuglio, Arta Terme, Sutrio, Cercivento, Paluzza, Treppo e Ligosullo. La diramazione i comuni di Villa Santina, Lauco e Ovaro.



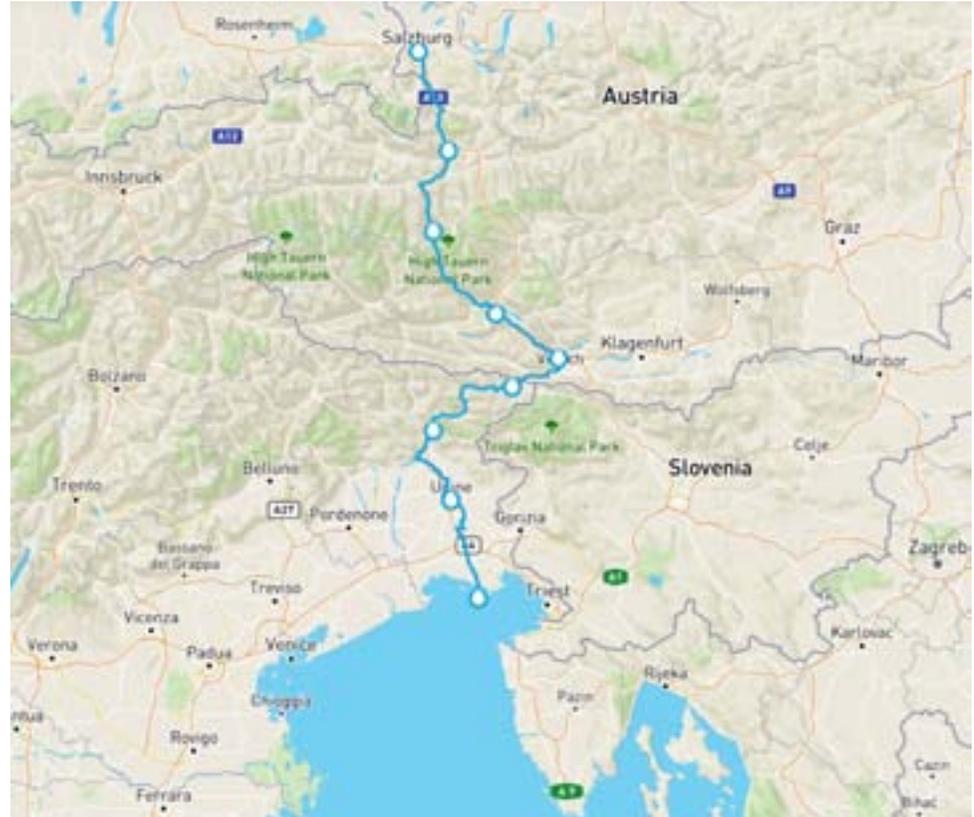
LA CICLOVIA MONACO VENEZIA

La nuova pista ciclabile a lunga distanza **Monaco - Venezia** chiude il divario degli attraversamenti alpini delle alpi dell'est e collega la metropoli tedesca più a sud con la perla della laguna sull'Adriatico. Si tratta di un percorso ciclabile che attraversa tre nazioni differenti (Germania, Austria, Italia), sviluppato su 570 chilometri (900 chilometri includendo le varianti) e ben 3.000 metri di dislivello. Percorrendo la ciclovia, si passa dall'esplorazione di grandi metropoli, fino al raggiungimento di piccoli centri abitati particolarmente caratteristici. I punti di interesse che si trovano lungo il percorso sono di diversa natura, abbracciando componenti sia storico-culturali che naturalistiche.



LA CICLOVIA ALPE ADRIA RADWEG – CAAR

La ciclovia, coincidente nel territorio regionale con tutto il tracciato denominato FVG1 Alpe Adria, si sviluppa in territorio austriaco da Salisburgo fino a Villach, per poi entrare a Tarvisio nel territorio italiano, fino al Mare Adriatico (Grado). Con il progetto denominato “Ciclovia Alpe Adria Radweg-CAAR” (Programma INTERREG IV Italia - Austria 2007 - 2013), la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, in collaborazione con i partner Land Salisburgo e Land Carinzia, ha individuato questo tracciato in modo continuo. Il progetto europeo ha inoltre consentito lo sviluppo di numerose azioni, tra cui il cofinanziamento per la realizzazione del tratto Muscoli di Cervignano - Grado.



MASSIMO MICHELE
FMP
RILIEVI SATELLITARI
PROGETTAZIONE
SICUREZZA CANTIERI
DIREZIONE LAVORI
PRATICHE CATASTRALI



Michele Purlan
p.ed. Festini Purlan Michele

In collaborazione con

