

STUDIO TECNICO

Giuseppe GARBIN

Dott. in Architettura

Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)

Via Mons.Faidutti n.4

Tel e fax 043 1/33971

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

PROVINCIA DI GORIZIA

COMUNE DI VILLESSE



INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA NUOVA MOBILITA' CICLISTICA SICURA E DIFFUSA L. R. n. 23 febbraio 2018 n. 8 e ss.mm.ii.)

Art.9-PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA COMUNALE “BICIPLAN”

Elab. A- RELAZIONE

PROGETTISTA

dott. arch. Giuseppe Garbin



Cervignano li, 05 maggio 2021
agg 07 giugno 2021

Collaboratore: geom Tiziana Zampar

PREMESSA:

Dall'inizio degli anni '80 ad oggi, sul territorio nazionale le iniziative per la progettazione ed attuazione di infrastrutture ciclabili sono state promosse spontaneamente dai Comuni.

Seppur in modo non coordinato tra loro da Piani sovracomunali le prime sporadiche iniziative tendevano a perseguire obiettivi di:

- a) tutela dei ciclisti abituali.
- b) favorire l'acquisizione di "nuove fasce d'utenza alla "MODALITA' "ciclistica .
- c) favorire la "riqualificazione ambientale" di aree urbane o naturali di pregio.

In queste prime spontanee iniziative le Amministrazioni Comunali hanno operato con risorse proprie, alcune secondo progetti di rete e molte altre per singoli tratti.

Tuttavia le realizzazioni non sono andate oltre la prima fase sperimentale risultando oltremodo oneroso per i Comuni operare senza un quadro di Leggi di finanziamento e direttive tecniche in un settore della viabilità e traffico in cui in Italia c'è scarsa esperienza.

La legislazione statale ha introdotto un primo elemento di novità con la Legge 28/06/1991 n.208 che prevedeva finanziamenti per itinerari ciclabili, specie nelle Città maggiori, puntando al decongestionamento del traffico ed allo scambio intermodale.

Anche lo Stato è intervenuto sul versante ciclistico ed ha emanato la Legge 19 ottobre 1998 n°366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" prevedendo finanziamenti alle Regioni in base a programmi e progetti che queste debbono presentare al Ministero dei Trasporti e della Navigazione e, con Decreto n°557 del 30/11/1999 (G.U. n°225 del 26/09/2000) ha definito (Regolamento) le caratteristiche tecniche delle Piste Ciclabili.

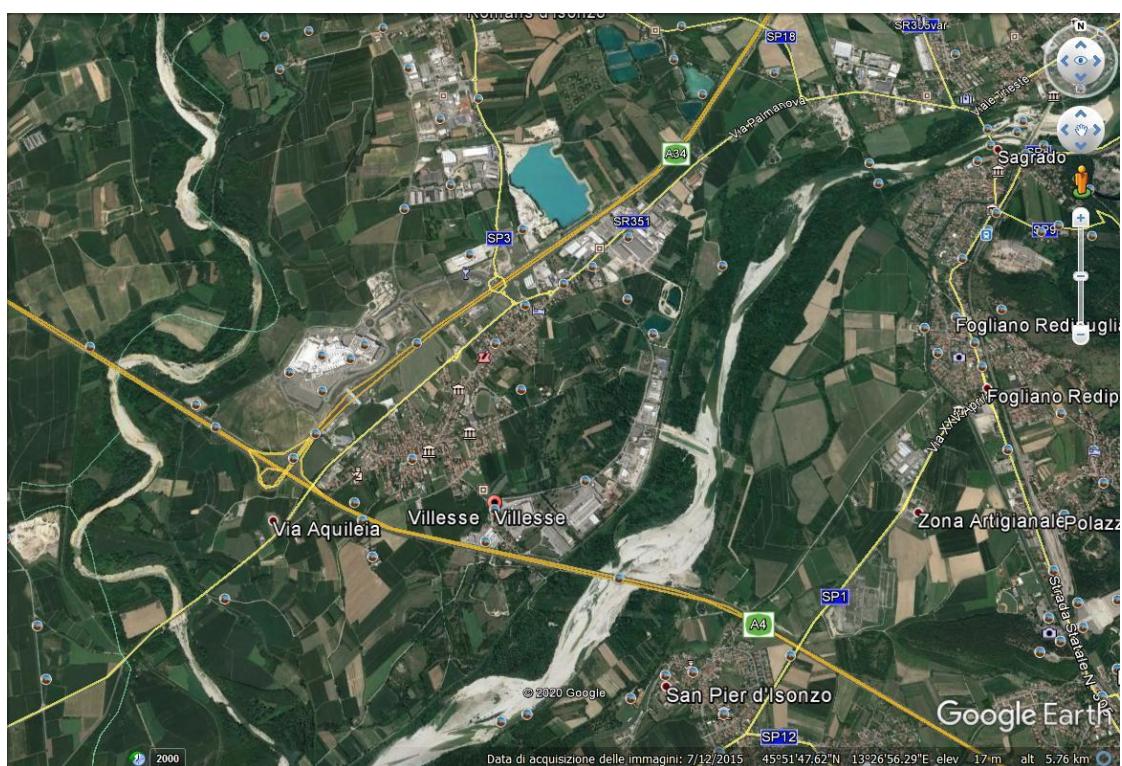
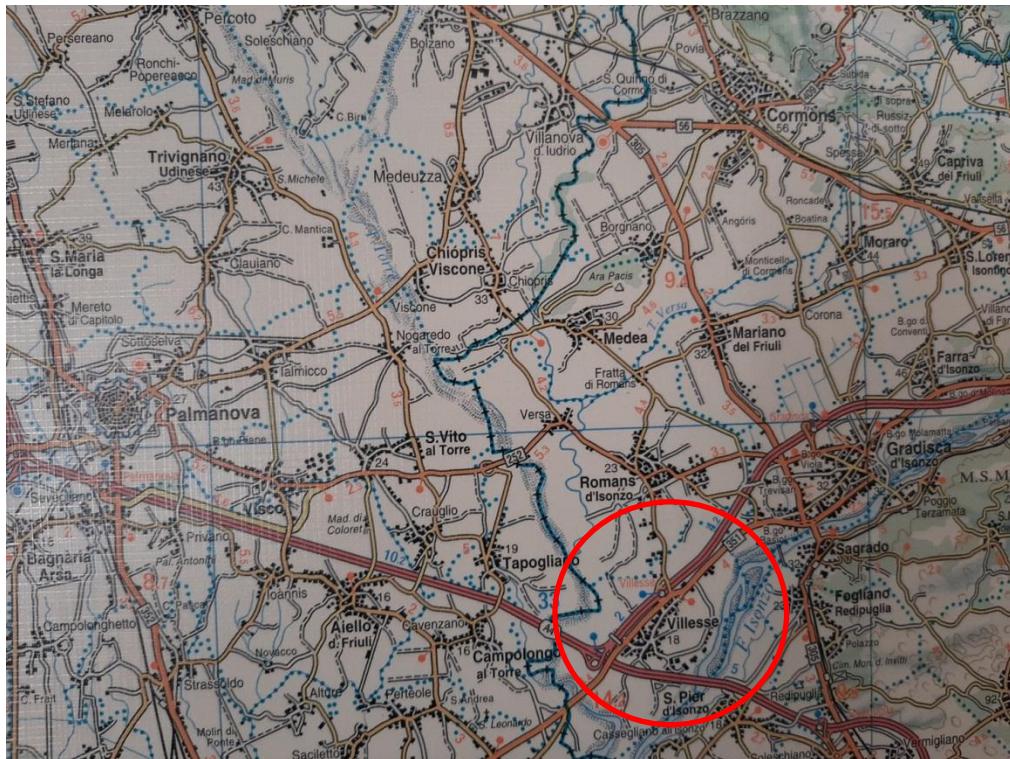
La Regione Autonoma Friuli V.Giulia, ha emesso la L.R. n. 8 del 23 febbraio 2018 "Interventi per la promozione della nuova mobilità sicura e diffusa" con la finalità di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

La Legge ha come obiettivi l'incremento dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto e quello dei flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari (particolarmente nelle aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni), con azioni volte a favorire spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro, contenendo, da un lato, l'impatto ambientale e promovendo, dall'altro, nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica delle prevenzione della salute, nonché di una miglior fruizione del territorio.

L'art. 9 della L.R. 08/2018 prevede la predisposizione del BICIPLAN quale piano di settore che, provvedere a riordinare e riqualificare le infrastrutture ed i servizi esistenti, con particolare

attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio collegando le tratte spezzate non solamente nel territorio comunale, ma integrandosi con le reti delle ciclovie di interesse regionale.

L'Amministrazione Comunale di VILLESSE con Determinazione del 07/09/2020 n. 318 del Responsabile dell'Area Tecnica dott. Lorenzo Rigonat ha affidato allo scrivente la redazione del BICIPLAN.



1: LA BICICLETTA ED IL TERRITORIO

Se da un lato la bicicletta può divenire un mezzo in grado di sostituire i veicoli a motore soprattutto nei percorsi a breve raggio, la pratica ciclistica ha registrato un grande interesse non solo dal punto di vista sportivo ma anche da quello di tipo turistico, per la riscoperta dei luoghi di pregio e di valore artistico - ambientale.

A fronte di una crescente domanda da parte della nostra Società , post-post-industriale, dovuta al desiderio non solo di trascorrere qualche ora all'area aperta, di fare dell'attività motoria ma anche, e soprattutto, di riappropriarsi di un rapporto con il territorio che la vita di ogni giorno non ci consente.

Ne discende, quindi, che la creazione di necessarie infrastrutture ciclistiche non debbano rispondere al solo requisito di una mobilità migliore, sicura e protetta, specie per le fasce di utenti più deboli (bambini, ragazzi ed anziani) ma anche come infrastruttura che favorisce il raggiungimento e la fruizione delle emergenze storiche, culturali, paesaggistiche ed ambientali del territorio divenendo, con la formazione una vera e propria rete di piste ciclabili, un vero e proprio “Connettivo Urbano”.



la bicicletta

“Un mezzo di trasporto per tutti”

La bicicletta è probabilmente il mezzo di trasporto personale più diffuso al mondo. Anche se oggi esistono motociclette, automobili e motorini, la bicicletta rimane molto popolare perché è economica, comoda e la può usare chiunque” (da” Enciclopedia dei ragazzi”)

3: LA COMPONENTE CICLISTICA NELLA MOBILITÀ URBANA E TERRITORIALE

La mobilità territoriale ha avuto, negli ultimi decenni, un aumento costante, sia in termini di numero di persone in movimento per studio e lavoro che come distanza media percorsa giornalmente.

La mobilità, normalmente assunta come indice positivo di sviluppo e benessere, assume connotati negativi in rapporto con l'assetto fisico ed organizzativo dei Centri Urbani e del Territorio.

Infatti, paradossalmente, con la crescita della mobilità attraverso lo sviluppo della motorizzazione è diminuita l'accessibilità ai Centri Urbani.

Assume, quindi, notevole importanza l'uso di mezzi non motorizzati al fine di favorire l'accessibilità alle aree centrali e, nel contempo, rendere fluida la circolazione.

La "modalità" ciclistica è divenuta, quindi, elemento importante nelle "politiche" della mobilità urbana ma anche, specie per i piccoli centri, quando spostamenti di limitata estensione possono essere eseguiti con l'uso della bicicletta.

A questa nuova importanza si deve aggiungere quella relativa ad un nuovo approccio con "l'intorno".

Infatti l'uso della bicicletta consente di poter apprezzare la Città, il paesaggio, la natura nelle loro espressioni più significative che, in genere, sfuggono a chi si muove con autoveicoli.

2: QUADRO TECNICO

Sotto il profilo normativo esistono varie norme, a livello nazionale, di carattere tecnico riguardo la natura ed il dimensionamento delle strutture ciclabili.

Una sintetica indicazione a riguardo emessa dal C.N.R. recita testualmente:

"Nei casi in cui si debbano prevedere piste ciclabili, esse debbono essere sempre ubicate oltre la banchina e separate da questa da un elemento divisorio di tipo non valicabile.

Se a senso unico esse debbono avere una larghezza di ml 1,50 ciascuna, se a doppio senso, la larghezza deve essere di ml 2,00".

(estratto dal Bollettino Ufficiale C.N.R.- anno XIV, pt.IV-28.07.1980).

Le leggi di riferimento per la realizzazione di percorsi ciclabili sono state sino ad ora la legge del 28giugno 1991 n. 208 "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane" e le norme CNR, nonché la legge del 19 ottobre 1998 n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica".

L'approvazione della legge del 11 gennaio 2018 n. 2 *"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"* , assegna, per la prima volta in Italia. allo Stato e al MIT, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il compito di sviluppare la mobilità in bicicletta con l'obiettivo principale di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale e ridurre gli effetti negativi

della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri ha emesso, poi, la Circolare 31 marzo 1993 n. 432 ove sono contenute altre indicazioni tecniche relative alle dimensioni, la segnaletica, le pendenze massime eccetera e con Decreto n°557 del 30/11/1999 (G.U. n°225 del 26/09/2000) sono state definite le caratteristiche tecniche delle piste Ciclabili.

Anche il Nuovo Codice della Strada, approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n°285 ed il Regolamento d'Esecuzione ed attuazione dello stesso, approvato con D.P.R. 16 dicembre 1992 n°495 contengono alcune indicazioni a riguardo.

La Regione Autonoma Friuli V. Giulia ha approvato la legge 23 febbraio 2018 n. 8 *"Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa"* che al fine di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio, nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile e di una Rete per la Mobilità Lenta (REMOL), promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della Ciclabilità Diffusa sul territorio regionale (SICID), che integra le infrastrutture ciclabili e i servizi per la mobilità ciclistica, in sicurezza e in continuità sull'intero territorio regionale.

La legge n. 2/2018 *"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"* sono quelle di *"promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche"* ha, anche definito in modo univoco gli elementi progettuali quali: La Legge n. 2/2018 ha, anche, definito 8 (art.2) gli elementi utili per la pianificazione degli itinerari ciclabili e precisamente:

Ciclovia :itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura (*Come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 39), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 140, comma 7, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495*)

Rete cicloviaria: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità

Via verde ciclabile o Greeway: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato

Sentiero ciclabile o percorso natura: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette

Strada senza traffico :Strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua

Strada a basso traffico: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora

Strada 30: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore (segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495); è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari (articolo 135 comma 14 a cui si fa riferimento per quanto riguarda le “Strade 30”:
Il segnale zona a traffico limitato (fig. II.322/a) indica l'inizio dell'area in cui l'accesso e la circolazione sono limitati nel tempo o a particolari categorie di veicoli. All'uscita viene posto il segnale fine zona a traffico limitato (fig. II.322/b). Con lo stesso segnale sono indicate le zone di particolare rilevanza urbanistica di cui all'art. 7, comma 8, del codice. Il segnale zona a velocità limitata (fig. II.323/a) indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello. All'uscita viene posto il segnale fine zona a velocità limitata (fig. II.323/b).

Le aree pedonali : definite dall'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Le Zone a Traffico Limitato: definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Le zone residenziali : definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

Ciclostrade (o strade 30 extraurbane)-Strade F-bis: (*istituite con la Legge Quadro sulla Ciclabilità* approvata nel Dicembre 2017): Itinerario ciclabile su strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

All'interno della rete dei percorsi ciclabili possono essere inserite, quindi, anche le strade moderate ed a basso traffico dove non sia possibile realizzare una vera e propria pista ciclabile.

4 : LA RETE DEI PERCORSI CICLABILI

Quanto si afferma che i percorsi ciclabili non debbono essere individuati in modo casuale ma che la “modalità” ciclistica deve essere organizzata in modo organico e funzionale non significa che si debba costruire una nuova rete di strade, non veicolari, ma riservate all’uso della bicicletta.

Infatti un sistema ciclabile deve essere definito ed organizzato con una filosofia diversa rispetto alla rete stradale per rispondere ad esigenze, specie quando questa rete si riferisce ad un sistema territoriale e non solo ad un nucleo urbano, legate non solo al problema “Sicurezza” degli spostamenti, ma anche per dare risposte alle esigenze di carattere ricreativo (tempo libero) e di fruizione di emergenze di carattere storico culturale e/o ambientale.

L’organizzazione dei percorsi, quindi, diventa importante in funzione degli obiettivi che si desidera raggiungere specie quando si persegue finalità di tipo turistico/ricreativo.

Il ***BICIPLAN*** deve contenere, quindi, l’individuazione dei percorsi ma anche le indicazioni, i suggerimenti e le prescrizioni relative alla circolazione ciclistica ed alle caratteristiche costruttive dei relativi tracciati, alla segnaletica e quant’altro consente di far sì che l’uso della bicicletta sia



meno casuale e più organico

5: UN PROGETTO A SCALA TERRITORIALE

Seppur il tema progettuale riguardi, dal punto di vista amministrativo, la sola area comunale di **VILLESSE** appare necessario uscire dai confini comunali in quanto tutta l'area della parte delimitata a Nord ed Est dall'asta del Torrente Torre, a sud dal Fiume Isonzo, è caratterizzata da notevoli emergenze di carattere storico/culturale e paesaggistico.

L'individuazione di un area più vasta, se da un lato pone alcuni problemi di "non definibilità" amministrativa, cioè non racchiusa nello ambito amministrativo del Comune interessato, dall'altro consente una serie di valutazioni non delimitate da rigidi confini Comunali in quanto il territorio in esame è "aperto all'intorno territoriale" uscendo, quindi, dagli schematismi tradizionali che in genere portano a definire politiche urbanistiche in una determinata area "chiusa", isolando la stessa dai fenomeni territoriali a scala più vasta.

6: ANALISI TERRITORIALE

E` indubbio che dopo la definizione dell'**OBIETTIVO** del progetto (formazione di una rete di percorsi ciclabili di un area vasta non solamente dal punto di vista "della mobilità", ma anche atto a consentire una miglior fruizione del territorio dal punto di vista ricreativo e turistico , è necessario procedere ad una approfondito **STUDIO** dell'area.

L'**ANALISI** consente di identificare alcuni **PUNTI FORTI ED EMERGENTI** sia dal punto di vista fisico - insediativo che dal punto di vista ambientale e culturale.

Per chiarezza espositiva tali **EMERGENZE** verranno suddivise per gruppi omogenei funzionali quali:

- a) Sistema della Mobilità;**
- b) Sistema Economico.**
- c) Sistema Culturale;**
- d) Sistema Ambientale;**

Tali Sistemi, comunque, non insistono nel territorio in modo autonomo ma interagiscono funzionalmente l'uno con l'altro in rapporti complessi e spesso sinergici.

6.1 : Luoghi Emergenti e Punti di Forza dell'area:

a) Sistema della mobilità:

L'area in esame è caratterizzata dalla presenza, della Strada Regionale n° 351 “ di Cervignano” che attraversa il territorio da sud/ovest verso est , dall'Autostrada A/4 Trieste/Torino (con la presenza del Casello) che da nord/ovest si porta verso sud/est e dal raccordo autostradale che dal casello porta verso est (Gorizia) e dalla S.P. n. 3 “Mariano-Villesse” che provenendo da Romans d'Isonzo si congiunge con la S.R. n° 351 “ di Cervignano”

L'area è caratterizzata, inoltre, da una serie di strade minori dal punto di vista dell'importanza viabilistica ma spesso di antico impianto, meritevoli, quindi, di considerazione nell' individuazione dei percorsi ciclabili.

b) Sistema Economico e della Vita Collettiva:

Considerato che i percorsi hanno una valenza sovracomunale, sono stati individuati i " Luoghi Importanti" sotto il punto di vista ***economico*** e per la ***vita collettiva*** relativamente al centro urbano di **VILLESSE**.

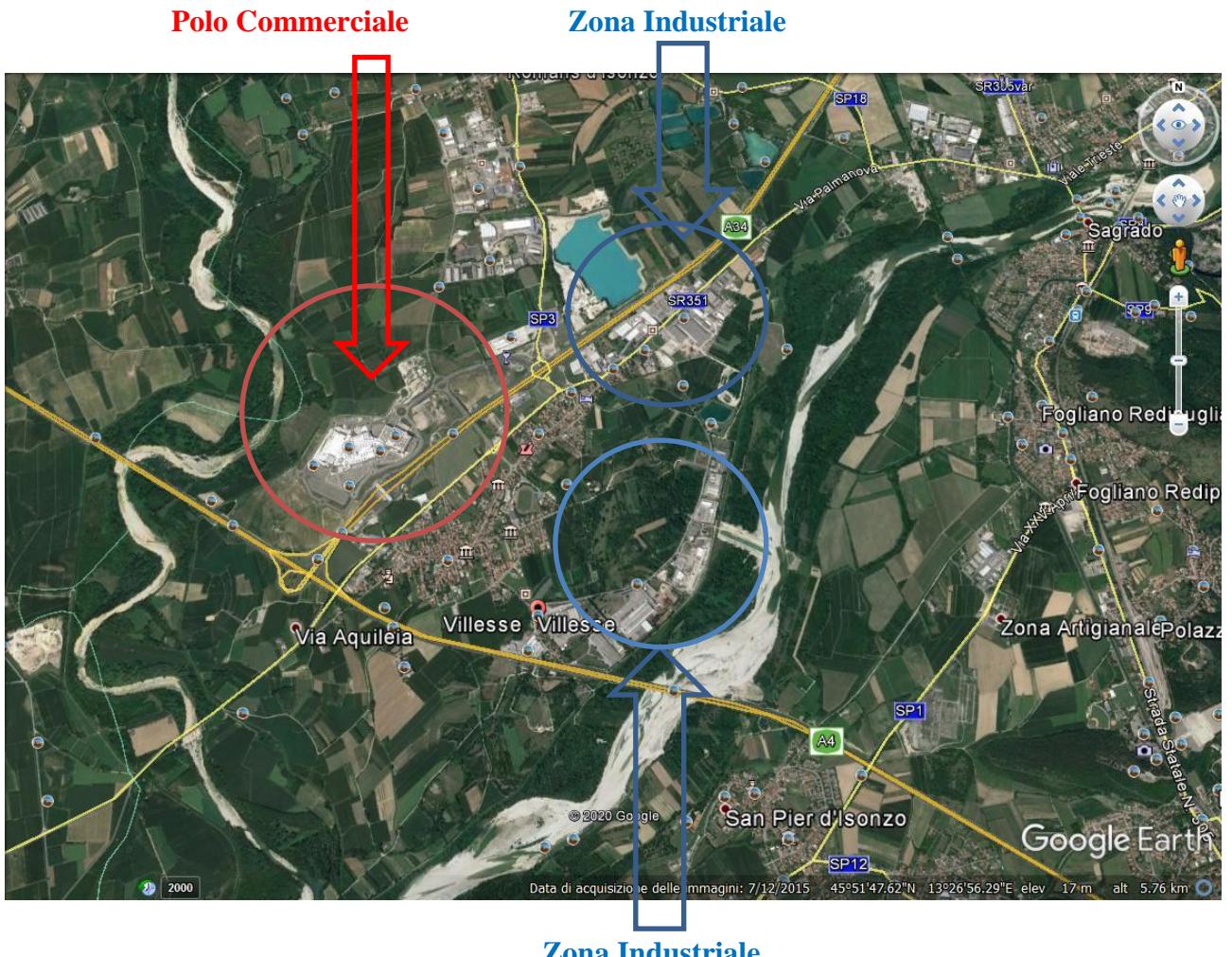
La **“TAV. n.3 : ANALISI. PERCORSI CICLABILI ESISTENTI E DEI PRINCIPALI ATTRATTORI DI TRAFFICO”** identifica i Servizi a scala Urbana quali Scuola Materna, Ufficio Postale, Municipio, Cimitero, aree verdi, le aree di parcheggio, gli impianti sportivi eccetera, posti all'interno dell'area urbana (luoghi di residenza e di attività economiche) quali poli di attrazione per l'utenza al fine, quindi, di individuare i percorsi ciclabili di nuova realizzazione (ad integrazione degli esistenti) che possano favorirne l'accessibilità.



Municipio



Impianti sportivi



Zona Industriale



Complesso commerciale

Zona Industriale



Su via Trieste



Sulla S.R. n. 351(Via Aquileia)

c) Sistema Culturale:

L'area comunale è caratterizzata dalla presenza di una serie di **“emergenze”** storico culturali quali:

Chiesa di S. Rocco: ottocentesca, costruita ex novo sul sito di fronte a quello della precedente chiesa, demolita sia per motivi statico-strutturali sia perché divenuta insufficiente ad accogliere l'aumentata popolazione. Già all'inizio dell'Ottocento era stata avviata la costruzione del nuovo campanile, originariamente di fronte alla vecchia chiesa: il progetto fu redatto dall'ingegnere Clementic, e l'opera, sospesa per mancanza di fondi, fu portata a conclusione solo a metà secolo, modificandone rispetto al progetto la sommità. La nuova chiesa, sempre su progetto dell'ingegnere Clementic - un primo progetto risale al 1826, quello definitivo al 1828 -, fu eretta di fianco al campanile, ad una distanza di circa un metro dal corpo del campanile.



Chiesa di S. Rocco



Chiesa di S. Michele

Chiesa di S. Michele : La cui origine si può far risalire alla seconda metà del VII secolo. L'area della chiesa posta all'interno del cimitero di Villesse, ha restituito, negli anni, molti reperti riferibili all'epoca romana (il primo nucleo abitato di Villesse si trovava in questo sito lungo la strada romana “Gemina” che da Aquileia portava a Lubiana (Emona). Sono stati rinvenuti, resti di murature e lacerti musivi di pregio, attribuiti al II sec. d.C. Ricognizioni di superficie eseguite a più riprese hanno consentito di recuperare altri materiali da costruzione e monete (del II e del III sec. d.C.)

Una caratteristica di Villesse, comune a molti paesi dell'Isontino, sono le icone votive, immagini devozionali tipiche del Friuli orientale, realizzate tra il XV e il XX secolo; in molti casi tali immagini abbelliscono le facciate di case private, come la cinquecentesca Madonna con Bambino, San Rocco e San Sebastiano di Casa Portelli.

Palazzo Coronini :Palazzo settecentesco in origine di proprietà della nobile famiglia goriziana ora sede della biblioteca comunale.



Palazzo Coronini



un altro interessante palazzo



In prossimità dell'antica strada (non più esistente) che portava al guado sul Torrente Torre sorge una Cappella (ricostruita a distanza dalla sua posizione originale) che ricorda “ lo scampato pericolo dell' Imperatore Carlo I°”



Interessanti sono i resti delle trincee che costituivano il sistema difensivo della Guerra 1915/18



Cappella della Madonna Addolorata

Anche nei Comuni limitrofi e vicine al territorio comunale di **Villesse** si trovano “ emergenze” storico- culturali quali:

Comune di Romans d'Isonzo:

La Chiesa Parrocchiale di Santa Maria Annunziata , Palazzo Candussi Pasiani , Villa del Torre , Palazzo Lang , Casa Bolzan , La vecchia Fornace, La Necropoli Longobarda. A Versa: La Chiesa di Sant'Andrea , La Chiesa della Beata Vergine Lauretana. A Fratta: La Chiesa di Santo Stefano e i suoi affreschi

Gradisca d'Isonzo:

borgo fortificato concepito nel '400 dalla Repubblica di Venezia come baluardo contro le incursioni turche, che in Friuli erano furiose e frequenti. La cittadella fu edificata dagli architetti della Serenissima, coadiuvati da Leonardo Da Vinci, con Il Castello, il Parco della Spianata, Palazzo Torriani, Il Duomo, il Monumento alla Redenzione, la Loggia dei Mercanti

Comune di Ruda:

Castello (Palazzo D'Angeri - Pilo di Boyl) a Saciletto. Palazzo Antonini Belgrado a Saciletto
Villa Susanna Gutmann a Perteole, la Chiesa di S. Stefano a Ruda, la Chiesa di San Nicolò
la Chiesa di S. Tommaso Apostolo a Perteole, Chiesa di S. Andrea e S. Anna a Perteole
la Chiesa di San Biagio ad Alture

Comune di Campolongo Tapogliano:

dove sono presenti diverse Ville (Campolongo al Torre - Villa Marcotti-Chiozza, Cavenzano - Villa Antonini-Brunner-Krcivoy, Cavenzano - Villa e rustici Concina - già Villa Squarcial, Tapogliano - Villa Pace.

d) Sistema Ambientale:

L'area è caratterizzata dalla presenza di due corsi d'acqua quali :

- Il Fiume Isonzo:
- Il Torrente Torre

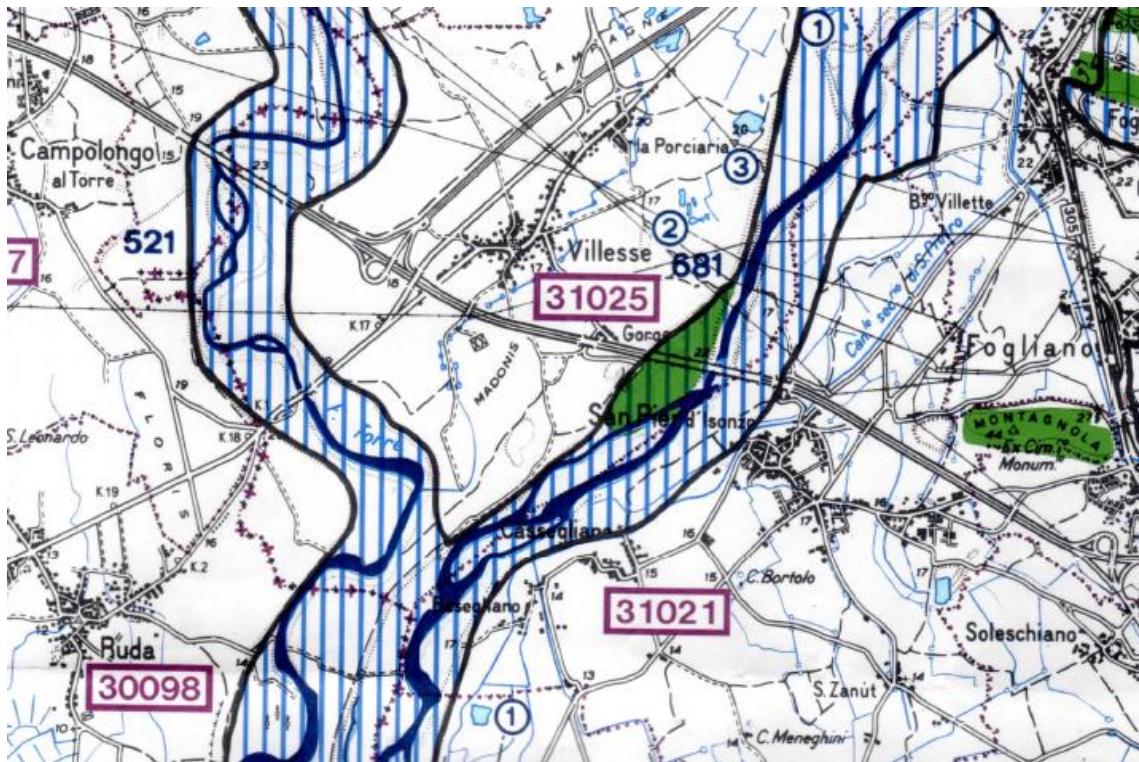


Argine ed area goleale del Fiume Isonzo



Torrente Torre

- La Carta regionale delle “Zone sottoposte a vincolo paesaggistico” (L.1497/39 - L. 431/85 - L.R. 52/91) evidenzia presenza di importanti ambiti naturalistici di notevole pregio per la varietà di essenze autoctone presenti, quali l’ambito del Fiume Isonzo e del Torrente Torre.



7: SISTEMA DEI TRASPORTI

Il Nuovo codice della strada", Decreto Legisl. 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni. classifica le varie strade nel seguente modo:

- A- Autostrade;
- B- Strade extraurbane principali;
- C- Strade extraurbane secondarie
- D- Strade urbane di scorrimento;
- E- Strade urbane di quartiere;
- F- Strade locali;
- F-bis. Itinerari ciclopedonali.

Per quanto l'area territoriale di VILLESSE relativamente al Sistema dei trasporti (meglio chiamarlo "sistema della mobilità") dal punto di funzionale la TAV. n. 1 identifica e classifica le varie strade secondo quanto sopra indicato e precisamente:

- A- Autostrade: è identificata l'Autostrada A/4- Trieste/Torino (con la presenza del Casello) che da nord/ovest si porta verso sud/est e dal raccordo autostradale che dal Casello porta verso est (Gorizia)
- B- Strade extraurbane principali: è identificata la Strada Regionale n° 351 “ di Cervignano” che attraversa il territorio da sud/ovest verso est ,



L'autostrada A/4



La S.R. n. 351

- C- Strade extraurbane secondarie : la S.P. n. 3 “Mariano-Villesse” che provenendo da Romans d'Isonzo si congiunge con la S.R. n° 351 “ di Cervignano”

Queste strade sono caratterizzate da flussi di traffico Elevato e dalla presenza di traffico Pesante.

- D- Strade Urbane di Scorrimento: sono identificate in tale categoria la strada le Via Diaz e Via Montesanto che attraversano il centro urbano e Via Cossuttis.

Queste strade sono caratterizzate da flussi di traffico Medio e, per quanto riguarda Via Cossuttis, dalla presenza di traffico Pesante dovuto al fatto che porta alla zona produttiva.

E- Strade Urbane di Quartiere: sono identificate in tale categoria alcune strade che collegano, specie nell'area del Capoluogo, varie parti dell' abitato e/o consentono collegamenti tra le Strade Urbane di scorrimento. Queste strade con caratterizzate da *flussi di traffico Medio*.

F-Strada Locale: in tale categoria possono essere classificate le strade che compongono la parte rimanente della rete viabilistica dove i flussi di traffico sono scarsi e legati, solamente, ai movimenti urbani.

Dal punto di vista dell'**incidentabilità** l'analisi dei dati relativi agli incidenti avvenuti nel territorio comunale negli anni 2010-2018 che hanno coinvolto i ciclisti riguardano la S.R. n. 351 e le intersezioni tra questa e la viabilità secondaria in ambito urbano (Via Torre, Via Cividale, Via Zorutti).Anche la S.P. n.3 “ Mariano-Villesse” presenta dei problemi nell'intersezione con la S.R. n. 351 (rotatoria) e legata ai flussi di traffico da/per il polo commerciale.

La S.R. 351 “ di Cervignano” presenta “ pericolosità” in genere causata dalla velocità Contestualmente sono stati analizzati anche i dati relativi alla mobilità meccanica al fine di individuare quale possa essere il rapporto tra le diverse componenti del sistema per definire, poi, quali possano essere i percorsi ciclabili (e/o ciclo pedonali) più sicuri e si è constatato che molti degli incidenti riguardano luoghi che hanno visto il coinvolgimento anche dei ciclisti, per cui il problema riguarda la pericolosità complessiva delle intersezioni.

Le informazioni assunte presso la Polizia Locale di VILLESSE confermano le problematiche di sicurezza soprattutto lungo la S.R. n. 351 “Cervignano-Gradisca d’Isonzo” e le intersezioni tra la stessa a la viabilità principale che porta al Parco Commerciale ed a Romans ‘Isonzo.

INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE A TRAFFICO MODERATO ESISTENTI (strade e zone 30, ZTL, Aree pedonali).

Non vi sono , attualmente, in ambito urbano, “Strade e Zone 30”, e gli interventi di moderazione del traffico sono stati previsti sulla viabilità di attraversamento dell’abitato (Via Roma e Via Diaz) con la realizzazione di una serie di sopralzi stradali atti a limitare la velocità, nonché di alcune mini rotatorie.



Piazza San Rocco



Piazza Dante Alighieri

8- I PERCORSI CICLABILI ESISTENTI

(La Tav. n. 2 identifica i percorsi ed itinerari ciclabili esistenti e di progetto a scala sovracomunale)

La rete ciclabile esistente può essere divisa in n.2 parti:

- In sede propria laterali alla viabilità esistente:
- Su viabilità esistente.

Tale suddivisione potrà, poi, essere elemento di ripartizione nella parte progettuale, in relazione alla loro funzione.

8/a: Percorsi ciclabili in sede propria laterali alla viabilità esistente.

Lungo la S.R. n. 351:

E' stato realizzato un breve tratto di pista ciclabile sul lato sud della S.R. 351 "di Cervignano" (dove manca la separazione (aiuola di protezione) con la viabilità meccanica) che, poi, si collega con la viabilità interna dell'abitato.



Tratto lungo la S.R. n. 351



Collegamento con l'abitato



Via Tomadini



Via Trieste

Via Tomadini: Un breve tratto di pista ciclabile (ancora da completare) si trova sul lato est e congiunge la Rotatoria di Via Diaz con quella sulla S.R. 351 “di Cervignano”

Via Trieste: è stata realizzata una pista ciclabile a servizi della Zona Produttiva

8/b: Percorsi ciclabili in sede riservata utilizzando viabilità esistente.

Non sono stati individuati percorsi di tale tipologia se non quello che porta verso il Polo Commerciale (attraverso un sottopasso autostradale) ma *non segnalato*.



8/c: Itinerari ciclabili in sede propria su viabilità esistente.

Nel territorio comunale sono già stati individuati e progettati, da parte dell'UTI “Collio Alto Isonzo”, alcuni itinerari ciclabili legati a progetti sovraffamunalni e con finalità turistiche quali:

- Ciclabile Villesse-Romans d'Isonzo: sviluppandosi su strade campestri, percorre il perimetro del Parco Commerciale e si porta verso Villesse utilizzando un sottopasso autostradale, attraversando la S.R. n. 351 “di Cervignano”

- Ciclabile Gradiška d'Isonzo – Villesse: utilizzando gli argini del Fiume Isonzo, si porta verso l'abitato di Villesse lambendo il Campo di Calcio.

Il percorso, nel Comune di Gradiška d'Isonzo, consentirà un collegamento con la “Ciclovia FVG 5 “dell’Isonzo”.

- Ciclabile Ruda- Villesse: provenendo da Ruda, si sviluppa su strade campestri fino a raggiungere la S.R. n. 351, superare il ponte sul Torrente Torre e proseguire lungo l’argine del Fiume Isonzo raggiungendo la Zona Industriale con una divagazione sulla strada che porta al Cimitero di Villesse.

9: POLI INTERMODALI E DI INTERSCAMBIO

La Tavola n. 3 identifica i percorsi delle linee di Trasporto Pubblico Locale (TPL), le “fermate”, la presenza di aree di Parcheggio, le aree attrezzate per la sosta delle biciclette ecc. al fine di verificare la possibilità dell’integrazione tra le varie componenti della “mobilità” al fine della loro integrazione (intermodalità).

Le linee di TPL transitano sulla direttrice W/E (e viceversa) sulla interna all’abitato

Le fermate sono, in genere, distanti dalle aree di parcheggio legate, quindi, più al sistema di mobilità pedonale (dalla proprie abitazione) che a quello di interscambio TPL-bicicletta.

Relativamente ai flussi di traffico ciclistico non vi sono dati quantitativi ma, dal punto di vista tipologico i flussi interessano maggiormente la S.R. 351 “di Cervignano” nelle due direttrici.

Le aree di parcheggio, dislocate nell’area urbana, possono, invece, fruire in modo migliore per l’interscambio vettura/bici nel sistema di valorizzazione turistica dell’area.

10: PREVISIONI URBANISTICHE

Il Vigente PRGC prevede una serie di percorsi ciclo/pedonali sul perimetro dell’area del Polo Commerciale, su viabilità esistente, un tratto lateralmente (lato sud) la S.R. n. 351, su strade campestri e/o sull’argine del Torrente Torre e Fiume Isonzo e su viabilità esistente demandano, evidentemente, alla progettazione definitiva/ esecutiva le scelte di dettaglio.

11. IL PROGETTO DI PIANO

Il Biciplan ha l’obiettivo di incentivare l’uso della bicicletta da parte della popolazione locale come mezzo per gli spostamenti quotidiani mediante l’incremento e/o miglioramento della rete ciclabile esistente, la riduzione dei rischi legati all’incidentalità pianificando gli interventi volti all’aumento della sicurezza per i ciclisti (e pedoni) e mediante azioni di sensibilizzazione della popolazione all’uso del mezzo bicicletta.

Un altro importante obiettivo è quello di creare una rete di percorsi finalizzati alla valorizzazione del territorio al fine della sua fruizione turistica da parte dei visitatori da fuori.

11/a: LE TIPOLOGIE DEI PERCORSI CICLABILI

Premessa:

Nell'individuazione delle reti, suddivise per tipologie, necessita tener conto che l'UTI "Collio Alto Isonzo" ha già progettato alcuni itinerari ciclabili sovracomunali e con finalità turistiche quali:

- Ciclabile Villesse-Romans d'Isonzo:
- Ciclabile Gradisca d'Isonzo – Villesse
- Ciclabile Ruda- Villesse:

Considerate le necessità riscontrate e le peculiarità dell'area in esame, sono state definite n.3 Tipologie di percorsi ciclabili:

a) In sede propria laterali alla viabilità esistente:

Tali percorsi sono stati individuati per rispondere alle necessità relative ad una migliore **accessibilità** ai "luoghi della vita collettiva" ed alle aree urbane nonché per il collegamento tra i Centri Abitati, al fine di ridurre il volume di traffico ma garantendo, nello stesso tempo, la sicurezza dell'utenza più debole (ciclista e/o pedone).

b) Su viabilità esistente:

La fitta rete di strade comunali, interpoderali, vicinali consente di definire alcuni percorsi senza la necessità di costruzione di nuove sedi ciclabili .

Infatti tali preesistenze, spesso di antico impianto e, quindi, meritevoli di essere "riscoperte", possono essere oggetto di una miglior fruizione solo intervenendo nella "organizzazione" dei percorsi (posa di una adeguata segnaletica).

Opportune indicazioni consentirebbero, inoltre spostamenti tra "luoghi importanti" di vario tipo evitando strade ove il traffico è più intenso e, quindi, con maggior sicurezza per l'utente.

c) Percorsi di tipo ambientale:

La presenza del Fiume Isonzo e del Torrente Torre nonché la presenza di altri luoghi di interesse naturalistico suggerisce la possibilità di individuare percorsi di tipo paesaggistico/ambientale in prossimità dei corsi d'acqua.

L'utilizzo di tali percorsi, su argini esistenti, su capezzagne o strade private, è condizionato, evidentemente, dalla autorizzazione dei proprietari e/o degli Enti gestori ed a ciò si rimanda nel capitolo relativo alle "Convenzioni".

12: DESCRIZIONE DEI TRACCIATI

(Riferimento Tavola n-7 “ PROGETTO ITINERARI CICLABILI”)

L’individuazione dei vari tracciati tiene conto dei progetti dell’UTI “Collio Alto Isonzo” e, scendendo nel dettaglio e/o aggiungendo altri percorsi secondo una serie di obiettivi, per quanto riguarda la *rete funzionale destinata all’uso da parte della popolazione residente*, quali:

- Connessione dei poli generatori di traffico (*luoghi della vita collettiva*) intesi come servizi alla residenza che luoghi del lavoro.
- Stimolare l’intermodalità (auto/bici, TPL/bici).
- Individuazione di percorsi brevi, lineari e sicuri.

Per quanto riguarda, invece, la *Valorizzazione del Territorio*, l’obiettivo è quello della connessione organizzata delle emergenze storico culturali ed ambientali dove avrà assoluta importanza la segnaletica d’itinerario.

I percorsi, quindi, si integrano con quelli già individuati nei progetti dell’UTI “Collio Alto Isonzo”

Sono stati previsti, quindi

a) Su sede propria laterale alla viabilità principale:

Il progetto prevede la realizzazione di percorsi ciclabili laterali Strade Provinciali e Regionali a completamento di quelli esistenti e precisamente:

- Strada Regionale n. 351 “di Cervignano”:

realizzazione di una pista ciclabile (*in sede riservata e protetta*) sul lato sud della strada.

Nel primo Tratto (Rif. Z-Z/1) è la realizzare ex novo fino all’intersezione con la dismessa strada che portava al Villesse (Via Aquileia), per circa 550,00 ml e “ metterebbe in sicurezza” il traffico ciclabile da/per Cervignano del F. e Ruda.

Viene previsto il proseguimento verso/da il cavalcavia in quanto una pista ciclabile in sede *riservata e protetta* potrebbe essere ricavata in fase di realizzazione del Cavalcavia nel corso dei lavori di costruzione della Terza Corvia dell’Autostrada A/4 (favorendo la comunicazione intercomunale *diretta* lungo la SS. 351 “di Cervignano”)

Proseguendo sulla dismessa strada che portava a Villesse (Via Aquileia) potrebbe essere creato (con la realizzazione di un sottopasso autostradale) un nuovo collegamento con l’abitato evitando il pericoloso cavalcavia.

Tale possibilità è descritta nella parte relativa agli interventi sulla viabilità esistente.

Nel successivo tratto più ad est , dopo il cavalcavia sull'autostrada, (Rif.A-B-C) è da realizzare ex novo e vi è lo spazio fisico tra la carreggiata ed i recinti laterali mentre nel tratto più ad est) si prevede il completamento della stessa con la realizzazione dell'aiuola di protezione ,l'asfaltatura ecc. per circa, complessivi, ml 1.500,00.



Tratto da realizzare ex novo



Tratto da completare

Per evitare la rotatoria all'ingresso est di Villesse la pista ciclabile entrerebbe verso l'abitato utilizzando un tratto di pista ((Rif. C-D per circa ml 130) realizzato ma non completato (si eseguirà la pavimentazione) per, poi, percorrendo via Monte Santo, riportarsi sulla S.R. n. 351.



Tratto Rif. C-D



Tratto Rif. E-F

Nell'ultimo tratto ad est (Rif. E-F). per circa ml 300 la pista è da realizzare ex novo.

La realizzazione di questo lungo tratto di pista ciclabile consentirebbe il passaggio, “ in sicurezza” dei flussi ciclabili che da Ovest (Ruda-Cervignano del Friuli) si dirigono ad Est (Sagrado-Gradisca d'Isonzo) e viceversa.

Ponte sul Torrente Torre:

Si prevede un intervento di adeguamento del ponte per ricavare lo spazio per il transito delle biciclette ed il ricavo di una pista ciclabile sulle rampe di accesso al fine di “mettere in sicurezza” il collegamento con Ruda (intersezione con la S.P. 8) a miglioramento del tratto di ciclovia Ruda Villesse



- Via Trieste- Zona Industriale:

prevede il completamento della pista ciclabile esistente (laterale la Zona Industriale) dalla S.R. n. 351 “di Cervignano” (Rif. F) fino al laghetto ed alla intersezione (Rif. G,) per circa ml 700. con la viabilità prevista dal Progetto “Uti “Collio Alto Isonzo”.



Laghetto



Argine del Fiume Isonzo

Ciò consentirà, da un lato, il completamento del tratto “ciclabile” della Zona Industriale e, dall’altro, quello del percorso da Villesse a Sagrado e Gradisca d’Isonzo lungo/ sull’argine del Fiume Isonzo (Rif. G-G/1-G/2).

Via Tomadini :

prevede la realizzazione del tratto nord per circa ml 150, fino (rif. H-H/1) ai parcheggi antistanti il Campo di Calcio (e proseguire all'interno dell'area sportiva -vedi interventi su viabilità esistente - descritto in seguito).

Strada Provinciale n. 3:

prevede la realizzazione di del tratto lungo la strada provinciale (Rif. C-O-P) di collegamento alla Zona Industriale di Romans d'Isonzo fino al laghetto (circa ml 700) creato con l'escavazione di inerti al fine di un futuro intervento di recupero ambientale.

Sarà necessario risolvere il problema relativo alla realizzazione del tratto sul cavalcavia sulla Villesse-Gorizia.

b) Percorsi su viabilità esistente :

Per quanto riguarda il territorio comunale di **VILLESSE** e del suo “intorno”, i tracciati vengono previsti utilizzando alcune strade esistenti al fine di consentire l'accessibilità (comoda e sicura) a luoghi caratterizzati dalla presenza di elementi “forti” dal punto di vista della “vita collettiva” e/o importanti dal punto di vista turistico per la presenza di emergenze di tipo culturale e/o economico per la presenza di aziende enologiche e, nello stesso tempo ridare funzioni di collegamento alle strade che, negli anni, hanno perso importanza viabilistica.

I percorsi sono individuati anche di tipo sovracomunale al fine di collegare tra loro “emergenze” che, dal punto di vista amministrativo, non sono nello stesso territorio comunale ma che per la loro valenza sono meritevoli di valorizzazione.

Le Tavole grafiche definiscono l'organizzazione dei percorsi che possono, così, essere descritti:

Via Torrente Torre e Via Androna Veneta:

Si prevede, istituendo un senso unico obbligatorio di marcia degli autoveicoli, il ricavo dei percorsi ciclabili riservati sul lato destro (la limitata sezione stradale non consente il doppio senso ciclabile).

Vengono, quindi, “organizzare” in modo migliore le manovre di Entrata/Uscita sulla S.R. 351 “di Cervignano”

L'intervento favorirebbe il collegamento tra la pista ciclabile lungo la S.R. n. 351 “ di Cervignano” con l'abitato e “organizzerebbe” in modo migliore i flussi di traffico da/per il Centro Urbano e la Strada Regionale.

Via Monte Santo:

l'utilizzo di un tratto della Via Montesanto (Rif. D-E) consentirebbe di unire i due tratti di pista ciclabile sulla S.R. n. 351 e favorire l'accessibilità alla Zona Industriale.

Via Fermi – Via Zorutti:

Si prevede l'utilizzo delle strade esistenti (Rif. H--A/7-A/8) al fine del collegamento tra la pista ciclabile lungo la S.R. n. 351 “ di Cervignano” con la zona della “Boschetta” oggetto di un intervento di riqualificazione ambientale.

Campo Sportivo- Palestre- Via Cossuttis:

Si prevede l'uso della viabilità interna al fine di collegare il parcheggio antistante in campo Sportivo e la pista su Via Tomadini (rif. H/1) gli altri impianti sportivi, ed il parcheggio antistante al fine di “incentivare” l'intermodalità automobile/bicicletta e, favorire il “Percorso casa/scuola”..



Via Aquileia – Via Gemina:

Percorrendo il tratto dismesso della S.R. 351 (lato sud del Cavalcavia), per circa 350,00 ml, ad ovest dell'autostrada , la realizzazione di un sottopasso ciclo/pedonale nell'ambito della realizzazione della Terza corsia dell'Autostrada A/4 e percorrendo Via Gemina per circa 400,00 si accede direttamente al centro abitato di Villesse..

Percorso della” Porciaria”:

Utilizzando la stradina campestre (rif. D/1-D/2), sterrata e lunga circa 700,00 ml si ottiene un collegamento alternativo tra il centro abitato e la zona industriale e, nello stesso tempo, un interessante percorso nella campagna anche in funzione dell'intervento di valorizzazione ambientale “Boschetti” in fase di implementazione.



Percorso del "Frenaut":

Con l'utilizzo iniziale di Via Frenaut, realizzando il sedime di una pista ciclabile all'interno di un area verde (per circa 100,00 ml) accanto alla torre dell'acquedotto e l'utilizzo di una strada campestre (per circa ml 150,00 si ottiene il collegamento tra la S.R. n. 351 (rif. F/1) ed il percorso di tipo ambientale (rif. M-N/1) e la ciclovia Villesse- Gradisca D'Isonzo (rif. N).



b) Percorsi di tipo Paesaggistico/Ambientale:

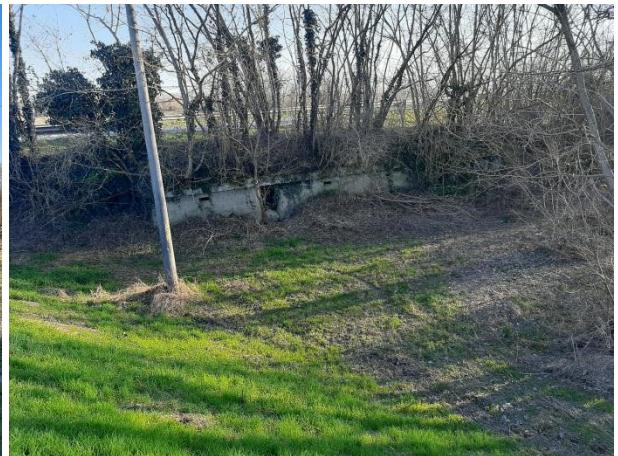
Ricavati su strade, su capezzagne, lungo gli argini dei corsi d'acqua senza grossi interventi costruttivi, facilmente identificabili nella cartografia "Rete piste ciclabili" (Tav. 7), consentono un approccio ad aree di particolare pregio naturalistico quali ad esempio:

- Percorso del "Torrente Torre":

Utilizzando la parte superiore dell'argine (larga ml 3,00) est del Torrente Torre (Rif. Z-I/1) per circa 1200,00 si arriva ad un passaggio sotto l'autostrada A/4 per congiungersi, utilizzando una strada campestre (Rif. I-I), a congiungersi con la Ciclovia Villesse Romans d'Isonzo.



Argine del Torrente Torre



Resti di trincea della Prima Guerra Mond.

- Percorso di collegamento con la ciclovia Villesse -Romans d'Isonzo (Rif I-L):
consentirebbe, utilizzando una strada campestre (per circa 500,00 ml) , di entrare nell'area goleale del Torrente Torre.
- Percorso alternativo di collegamento con Sagrado- Gradisca d'Isonzo (Rif.M-N):
Parallelo alla prevista ciclovia Villesse – Gradisca consentirebbe una interessante alternativa ad esso utilizzando una strada sterrata esistente.



- Percorso del “Torre” e dell’Isonzo” (Rif. H/4-H/5-H/6-H/7-H/8):
Transitando il sottopasso autostradale e con l'utilizzo di due strade campestri è possibile accedere alle aree arginali goleali del Torrente Torre e del Fiume Isonzo (in prossimità del rif. H/7 verrà posto in opera un cippo che ricorda una battaglia tra le truppe Napoleoniche e quelle dell’Impero Austro Ungarico.



Sottopasso esistente



Strada campestre

Definizione dei costi:

La quantificazione dei costi di realizzazione dei vari itinerari ciclabili e/o tratti di piste ciclo/pedonali di seguito riportati sono di ***larga massima*** non intendono sostituirsi ai preventivi, più o meno dettagliati, dei Progetti di Fattibilità Tecnica ed Economica previsti per la realizzazione delle opere pubbliche ma consentire all'Amministrazione Comunale le scelte successive di implementazione del Biciplan.

Relativamente ai costi unitari, gli stessi sono individuati dal Preziario Regionale in vigore e/o da esperienze precedenti a riguardo

Ai costi preventivati **vanno aggiunti** gli oneri fiscali, progettuali, per espropri, sicurezza ecc. che, in genere, ammontano al 35-40% del costo delle opere

ELENCO DEI PREZZI UNITARI PIU' FREQUENTI PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSI CICLABILI E/O OPERE STRADALI IN GENERE

a) Preziario Regionale

- Esecuzione di scavo di sbancamento a sezione aperta per profondità fino a 5 m, in terreno di qualsiasi natura e consistenza, ...omissis
PREZZIARIO REGIONALE:A.1.11.6.CP1.01 Al mc € 7,60
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285)omissis
PREZZIARIO REGIONALE:71.1.MH2.01.B cadauno € 142,81
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangenteomissis
PREZZIARIO REGIONALE 71.1.MH2.03.B cadauno € 54,49
- Esecuzione di strisce segnaletiche mediante applicazione di vernice rifrangente contenente microsfere di vetro su superficie stradale.....omissis
PREZZIARIO REGIONALE:71.2.VV4.02 al mq € 5,97
- Esecuzione di strisce longitudinali rifrangenti mediante applicazione di vernice rifrangenteonmissis
PREZZIARIO REGIONALE:71.2.VV4.01 al ml € 0,54
- Fornitura e posa in opera di barriera stradale di sicurezza in legno(pino silvestre) - acciaio DEL TIPO OMOLOGATO H1(livello di contenimento normale) , infissa nel terreno, indicativamente costituita da fascia orizzontale realizzata mediante assemblaggio di n. 2 pali in legno con trattamento idoneo alla lunga conservazione, dim. mm 2000x14.....omissis al ml € 195,19
- Esecuzione di fresatura a freddo di pavimentazioni in conglomerato bituminoso eseguiti ad unica passata, anche su impalcati di opere d'arte, compreso il carico, l'allontanamento e lo scarico dei materiali di risulta in pubbliche discariche con relativa indennità al mq € 3,58

b) Prezzi unitari già utilizzati e/o desunti da Analisi dei Prezzi

- Formazione di rilevati o riempimento di fossati eseguito con ghiaia in natura Scevra di terra o spaccato di cava (categoria A/2 e/o A/3), compreso l'onere per la sistemazione dei materialiomissis al mc € 24,00

- Formazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso per strato di base (BYNDER CHIUSO)omissis dello SPESSORE MEDIO FINITO DI CMT 8al mq € 12,00
- Fornitura e posa in opera di cordonata prefabbricata (scelta della DDLL), a sezione trapezoidale del tipo per collegamento " maschio/femmina", C12/15omissis al ml € 26,00
- Formazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso (BINDER CHIUSO)omissis . ESEGUITO A SEZIONE RISTRETTA (marciapiedi, pista ciclabile ecc) DI SPESSORE FINITO CMT 6 al mq € 13,00
- Esecuzione di intervento di preparazione del fondo mediante la fornitura e posa in opera di spaccato di cava(sottovaglio) dello spessore medio di cmt 5omissis al mq € 3,00
- Fornitura e posa in opera di targa per inquadramento dei percorsi ciclabili comprendente:
 - n.1 targa in alluminio spessore mm 25/10 di mm, scatolato e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica adesiva calandrata riportante intestazione con stemma comunale a colori, planimetria del territorio con evidenziati i percorsi ciclabili e didascalia, dimensioni cmt 120x120.
 - n. 2 pali tubolari diametro mm 60, spessore mm 25/10 in acciaio zincato a caldo , altezza cmt 300, completo di tappi in pvc nella parte superiore, spinotti antirottazione in quella inferiore, staffe, bullonerie, in opera su plinti in cls rck 250, 50/50/50.
 cadauno € 800,00
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica riportante la dicitura del Comune, logo a colori e nominativo del percorso ciclabileomissis cadauno € 180,00
- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,omissis
 - scavo cassonetto : 1,00x 2,50x0,40x € 7,60€ 7,60
 - cassonetto: 1,00x 2,50 x 0,40 x € 24,00.....€ 24,00
 - preparazione fondo: 1,00x2,50 x 3,00.....€ 7,50
 - bynder cmt 6: 1,00x 2,50x13,00.....€ 32,50
 - cordonate 2x1,00 x € 26,00.....€ 52,00
 - caditoie: 1/20 ml€ 12,50
 - segnaletica linee.....€ 1,50
 - varie di dettaglio.....€ 27,40 al ml € 160,00
- Fornitura e posa in opera di parapetto/ringhiera di protezione composto da elementi metallici zincati a caldo, pannelli in grigliato stampato altezza complessiva fuori terra cmt 100, maglia 60x232, piatto 24x2, anti caduta montanti scatolari 60x60 x 5 compreso ogni onere per la verniciatura a caldo del colore a scelta della DDLL, ed ogni altro onere . Al ml € 100,00
- Esecuzione di impianto semaforico lampeggiante costituito da:
 - 1) QUADRO ELETTRICO GENERALE COMPLETO DI CENTRALINO ELETTRONICO: N. 1Composto:
 - n.1 orologio elettronico al quarzo con riserva di carica.
 - n. 1 stabilizzatore di tensione per compensare le variazioni della tensione di rete
 - n. 1 interruttore magnetotermico differenziale da 2x25A t.i0,003 A-3A-t.s. ls/18 s.
 - n. 1 dispositivo di protezione dalle sovratensioni completo di segnalatore di guasti.
 - n. 1 dispositivo lampeggiante elettronico a due canali.

- n. 1 morsettiera componibile con porta fusibili di protezione delle singole utenze.
- n. 1 presa di corrente di servizio.
- n. 1 pulsante di comando manuale.

2) ARMADIO IN VETRORESINA PER CENTRALINO ELETTRONICO E DEL QUADRO ELETTRICO: N. 1:Caratteristiche costruttive.

- Armadio con struttura modulare componibile costruito in vetroresina, fibra di vetro autoestinguente, grado di protezione IP 65, porta con serratura a chiave, cerniere interne in lega di alluminio, ripiano interno, telaio d'ancoraggio zincato a caldo con bulloneria in acciaio inox, dimensioni cmt 52x38x125 OH.

3) LANTERNE SEMAFORICHE: N. 2: Caratteristiche costruttive:

- Moduli componibili di lanterna costruiti in policarbonato giallo, grado di protezione IP 55, sportello in policarbonato nero con lenti colorate in makrolon, paraluci neri antiriflesso, parabole interne riflettenti in alluminio brillantato, porta lampade in porcellana E 27, cablaggio elettrico predisposto per lampade semaforiche da 70 e 100 W.
- Lanterna lampeggiante a due luci gialle da 300 mm.
- Supporto di sostegno lanterna semaforica su palo da mm 102 realizzato in policarbonato giallo completo di morsettiera di derivazione e cappellotto testapalo.

4) PALI DI SOSTEGNO SEMAFORI: N. 2 Caratteristiche costruttive:

- pali tubolari a colonna in acciaio zincato a caldo secondo le norme CEI, H totale cmt 360, diametro mm 102 x 3, completa di asola, lavorazioni, bulloni di messa a terra ed ogni altro onere per dare l'opera finita.

5) IMPIANTO DI MESSA A TERRA; n. 1 Realizzato secondo le norme CEI 64-8 e prescrizioni antinfortunistiche comprese le misurazioni del valore di terra, la redazione della apposita scheda di verifica da consegnare al Delegato degli Uffici ISPELS. Caratteristiche costruttive:

- collettore principale in corda di rame nudo elettrolitivo da mm 35, a 7 fili, entro lo scavo.
- connessioni alle strutture metalliche in cavo unipolare di rame rivestito in PVC antifiamma tipo NO7V-K di sezione 16 mmq.
- dispersori a croce in acciaio zincato di lunghezza ml 1,50 completi di morsettiera terminale zincata.

6) LINE CAVI CONDUTTORI DI ELETTRICITA' ED IMPULSI MAGNETICI:

Cavo elettrico di alimentazione flessibile tipo FG7OR conforme alla norme CEI 20-13 e tab. UNIEL 35355-75 e doppio isolamento antifiamma, realizzato con le seguenti sezioni:

- 2 x 6 mmq : ml 50,00
- 3 x 2,5 mmq : ml 200,00

7) BASAMENTO DI SOSTEGNO DEI PALI E DELLE STRUTTURE SEMAFORICHE:

Blocchi di sostegno su banchina ed aiuole realizzate anche in elevazione con la formazione di eventuali casseri, confezionati con calcestruzzo RCK 300, (oppure prefabbricato) compresa la formazione del foro centrale realizzato mediante tubo di cemento o in acciaio zincato di adeguata sezione, la posa della tubazione in PVC di sezione mm 63 per il collegamento al pozzetto di derivazione, la posa della tubazione c.s. per lo scarico delle acque piovane, lo scavo in sezione chiusa in terreno di qualsiasi natura eseguito a mano o con mezzo meccanico, comprese le eventuali rotture e successivo ripristino della pavimentazione esistente, il trasporto a rifiuto del materiale di esubero.

- n. 2 blocchi di fondazione per pali tubolari a colonna, dim. 60x60x60 con tubo centrale di sez. cmt 20., completi di pozzetto con chiusino in ghisa classe 250.
- n. 1 blocco di fondazione per ermadi semaforici, dimensioni cmt 70x50x70 H, zoccolo esterno rettangolare di altezza fuori terra cmt 20, completo di pozzetto di arrivo 40x40 con chiusino in ghisa classe 250.

A corpo € 5.500,00

8) Fornitura e posa in opera di trattamento superficiale (tappeto d'usura) su zone già pavimentate o sopra sottofondo già predisposto, eseguito con impasto a caldo di conglomerato bituminoso formato da mc 0,800 di pietrischetto con granulometria varia da mm 2,5 a 20, mc 0,200 di sabbia silicea, kg 0,800 di Filler e Kg. 80 di bitume puro, così a ottenere una massa perfettamente chiusa dello spessore reso finito di cmt 3 (dopo il costipamento), compreso ogni onere per la preliminare pulizia e soffiatura meccanica del sottofondo, la spruzzatura di bitume a 180 °C sui bordi e sul fondo, lo spargimento del conglomerato con Vibrofinitrice, la rullatura con rullo adatto, fino ad ottenere una superficie perfettamente compatta compreso ogni onere per la profilatura dei bordi, lo sgombero di eventuali materiali di risulta, eventuali ricariche compreso strato di finitura in resina colorata e stampatura ed ogni altro onere

Al mq € 30,00

INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 1	<ul style="list-style-type: none">- <u>Strada Regionale n. 351 “ di Cervignano”:</u> <u>S.P. n. 8 -Ponte sul Torrente Torre (rif. W-Z)</u> Si prevede la realizzazione di un tratto di pista ciclabile sulla rampa di accesso al ponte e di una passerella ciclabile “staccata” dallo stesso al fine di “mettere in sicurezza” il collegamento con Ruda (ciclovia Ruda Villesse)

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di passerella metallica composta da :
 - a) struttura metallica portante dell'impalcato composta da travi principali posate sui pali di fondazione.....omissis
ml 150,00 x € 2.500,00.....€ 375.000,00
- Pista ciclabile in sede propria: ml 260,00+140,00= ml 400,00 x 300,00.....€ 120.000,00
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00.....€ 1.080,00
- Varie di dettaglio.....€ 3.920,00

Sommario € 500.000,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 1/a	<ul style="list-style-type: none">- <u>Strada Regionale n. 351 "di Cervignano"</u>:Tratto (Rif. Z-Z/1) : realizzazione di una pista ciclabile sul lato sud della strada fino all'intersezione con la dismessa strada che portava al Villesse (Via Aquileia), per circa 550,00 ml e " metterebbe in sicurezza" il traffico ciclabile da/per Cervignano del F. e Ruda.

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis	ml 550,00 x € 260,00	€ 143.000,00
- Adeguamento fognario : a corpo.....,€ 20.000,00	
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00.....	€ 1.080,00	
- Varie di dettaglio.....	€ 5.920,00	

	Sommano	€ 170.000,00

ANNOTAZIONI: Proseguendo sulla dismessa strada che portava a Villesse (Via Aquileia) potrebbe essere creato(con la realizzazione di un sottopasso autostradale) un nuovo collegamento con l'abitato evitando il pericoloso cavalcavia.

Tale possibilità è descritta nella parte relativa agli interventi sulla viabilità esistente.

La realizzazione di questo lungo tratto di pista ciclabile consentirebbe il passaggio, " in sicurezza" dei flussi ciclabili che da Ovest (Ruda-Cervignano del Friuli) si dirigono ad Est (Sagrado-Gradisca d'Isonzo) e viceversa.

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 1/b	<p>- <u>Strada Regionale n. 351 “ di Cervignano”:</u> Tratto Rif.A-A/3-A/4-A/6 : realizzazione di una pista ciclabile sul lato sud della strada. Nel successivo tratto più ad est , dopo il cavalcavia sull’autostrada,) è da realizzare ex novo e vi è lo spazio fisico tra la carreggiata ed i recinti laterali mentre nel tratto più ad est</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis
ml 700,00 x € 160,00 € 112.000,00
- Adeguamento fognario : a corpo.....,€ 20.000,00
- Adeguamento segnaletica: n. 10 x € 142,81.....€ 1.428,10
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l’itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00..... € 1.080,00
- Varie di dettaglio.....€ 5.491,90

Sommano € 140.000,00

ANNOTAZIONI: La realizzazione di questo lungo tratto di pista ciclabile consentirebbe il passaggio, “ in sicurezza” dei flussi ciclabili che da Ovest (Ruda-Cervignano del Friuli) si dirigono ad Est (Sagrado-Gradisca d’Isonzo) e viceversa.



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

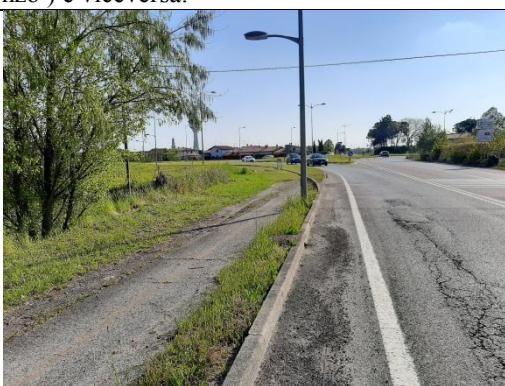
INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 1/c	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Strada Regionale n. 351 " di Cervignano":</u> Tratto Rif. H-B-C : si prevede il completamento della stessa con la realizzazione dell'aiuola di protezione , l'asfaltatura ecc

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis	
- rif. H ml 150 x € 160,00	€ 24.000,00
- Completamento pista ciclabile: rif H-B-C: ml 600 x 100,00.....	€ 60.000,00
- Adeguamento fognario : a corpo.....,€ 20.000,00	
- Adeguamento segnaletica: n. 10 x € 142,81..... .€ 1.428,10	
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio ...omissis n. 6 x € 180,00... € 1.080,00	
- Varie di dettaglio.....	€ 3.491,90

	Sommano € 110.000,0

ANNOTAZIONI: Il completamento di questo lungo tratto di pista ciclabile consentirebbe il passaggio, " in sicurezza" dei flussi ciclabili che da Ovest (Ruda-Cervignano del Friuli) si dirigono ad Est (Sagrado-Gradisca d'Isonzo) e viceversa.



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 1/d	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Strada Regionale n. 351 “di Cervignano”:</u> Nell’ultimo tratto ad est (Rif. E-F). per circa ml 290 la pista è da realizzare ex novo.

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis	ml 290,00 x € 160,00	€ 46.400,00
- Adeguamento fognario : a corpo.....,€ 20.000,00	
- Adeguamento segnaletica: n. 10 x € 142,81.....,€ 1.428,10	
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l’itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00.....	€ 1.080,00	
- Varie di dettaglio.....,€ 2.091,90	

Sommano		€ 71.000,00

ANNOTAZIONI: La realizzazione di questo lungo tratto di pista ciclabile consentirebbe il passaggio, “ in sicurezza” dei flussi ciclabili che da Ovest (Ruda-Cervignano del Friuli) si dirigono ad Est (Sagrado-Gradisca d’Isonzo) e viceversa.

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 1/e	<ul style="list-style-type: none">- <u>Strada Regionale n. 351 “di Cervignano”:</u> Nell’ultimo tratto ad est (Rif. F-F/1). per circa ml 450 (lato sud) e tratto E-F-F/1 ml 650 (lato nord) la pista è da realizzare ex novo.

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis	
Rif. F-F/21 lato sud ml 450,00 x € 160,00	€ 72.000,00
Rif. E-F-F/21 lato nord ml 650,00 x € 160,00	€ 104.000,00
- Adeguamento fognario : a corpo.....,€	20.000,00
- Adeguamento segnaletica: n. 10 x € 142,81.....,€	1.428,10
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l’itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00.....,€	1.080,00
- Varie di dettaglio.....,€	1.419,90

	Sommano € 200.000,00

ANNOTAZIONI: La realizzazione di questo lungo tratto di pista ciclabile consentirebbe il passaggio, “ in sicurezza” dei flussi ciclabili che da Ovest (Ruda-Cervignano del Friuli) si dirigono ad Est (Sagrado-Gradisca d’Isonzo) e viceversa..

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 2	<p>- <u>Via Trieste- Zona Industriale:</u></p> <p>prevede il completamento della pista ciclabile esistente (laterale la Zona Industriale) dalla S.R. n. 351 “di Cervignano” (Rif. F) fino al laghetto ed alla intersezione (Rif. G,) per circa ml 650. con la viabilità prevista dal Progetto “Uti “Collio Alto Isonzo”.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis Rif. E-F-F/21 lato nord ml 650,00 x € 160,00 € 104.000,00
 - Sovraprezzo parte laghetto: ml 100,00 x€ 500,00 € 50.000,00
 - Adeguamento fognario : a corpo.....,€ 20.000,00
 - Adeguamento segnaletica: n. 10 x € 142,81.....€ 1.428,10
 - Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00..... € 1.080,00
 - Varie di dettaglio.....€ 1.419,90

Sommano € 178.000,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su sede propria laterale alla viabilità principale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 3	<p><u>Strada Provinciale n. 3:</u></p> <p>prevede la realizzazione di del tratto lungo la strada provinciale (Rif. C-O-P) di collegamento alla Zona Industriale di Romans d'Isonzo fino al laghetto (circa ml 700) creato con l'escavazione di inerti al fine di un futuro intervento di recupero ambientale.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria laterale alla strada e separata da aiuola eseguita con cordonate,.....omissis	€ 18.000,00
tratto sud : ml 150,00 x € 120,00	€ 18.000,00
tratto nord ml 400,00 x € 160,00	€ 64.000,00
tratto rotatoria : 250,00 x € 160.000.....	€ 40.000,00
- Adeguamento fognario tratto sud : a corpo.....	€ 20.000,00
- Adeguamento segnaletica: n. 10 x € 142,81.....	€ 1.428,10
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10.....omissis n. 6 x € 180,00.....	€ 1.080,00
- Varie di dettaglio.....	€ 5.491,90

	Sommano
	€ 150.000,00

ANNOTAZIONI: Si prevede anche la realizzazione di un tratto di pista sul perimetro della rotatoria. Potrà essere eseguito ,in futuro, il tratto in Comune di Romans d'Is. per collegarsi con la pista ciclabile esistente.

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su viabilità esistente

INTERVENTO	DESCRIZIONE:		
N. 4	<p><u>Via Torrente Torre (rif- A/2-A/3) e Via Androna Veneto (rif. A/4-A/5)a:</u> Si prevede il ricavo dei percorsi ciclabili (in entrambi i sensi di marcia) intervenendo sulle intersezioni con la S.R. 351 “di Cervignano” L’intervento favorirebbe il collegamento tra la pista ciclabile lungo la S.R. n. 351 “ di Cervignano” con l’abitato e “ organizzerebbe” in modo migliore i flussi di traffico da/per il Centro Urbano e la Strada Regionale.</p>		
QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:			
<ul style="list-style-type: none"> - Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l’itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica , omissis n. 10 x € 180,00 € 1.800,00 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285)omissis n. 8 x € 142,81 € 1.142,48 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangenteomissis n. 8 x € 54,49 . € 435,92 - Esecuzione di strisce segnaletiche mediante applicazione di vernice rifrangenteomissis..... mq 50x € 5,97..... € 298,50 - Varie di dettaglio.....a corpo..... € 823,10 <p style="text-align: right;">-----</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: right; width: 60%;">Sommano</td> <td style="text-align: right; width: 40%;">€ 4.500,00</td> </tr> </table>		Sommano	€ 4.500,00
Sommano	€ 4.500,00		

ANNOTAZIONI: L’intervento si “lega” con quello di messa in sicurezza delle intersezioni con la S.R. 351

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su **viabilità esistente**

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 5	<p><u>Via Monte Santo:</u> (Rif. D-E)</p> <p>Si prevede l'utilizzo di un tratto della Via Montesanto che consente di unire i due tratti di pista ciclabile sulla S.R. n. 351 e favorire l'accessibilità alla Zona Industriale.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure	omissis n. 8	x € 142,81 € 1.142,48
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente	omissis n. 8	x € 54,49	€ 435,92
- Esecuzione di strisce segnaletiche mediante applicazione di vernice rifrangente contenente microsfere di vetro	omissis mq 50	x € 5,97 € 298,50
- Esecuzione di strisce longitudinali rifrangenti mediante applicazione di vernice rifrangente	omissis 2x(220,00+320,00) : ml 1.280,00	x € 0,54 € 681,20
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica riportante la dicitura del Comune, logo a colori e nominativo del percorso c.....	omissis n. 6	x € 180,00	€ 1.080,00
- 1 targa in alluminio spessore mm 25710 di mm, scatolato e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica adesiva calandrata riportante intestazione con stemma comunale a colori, planimetria del territorio	omissis n. 1	x € 800,00	€ 800,00
- Area di sosta attrezzata (n. panchine, n. 2 portabici, n. 2 cestini . n. 1	x € 2.000,00	€ 2.000,00	
- Varie di dettaglio.....a corpo.....			€ 561,90
Sommano			€ 7.000,00

ANNOTAZIONI: L'intervento si "lega" con quello di messa in sicurezza dell'area urbana

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su **viabilità esistente**

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 6	<p><u>Via Fermi – Via Zorutti:</u> (Rif. A/6-H-A/7-A/8-A/9)</p> <p>Si prevede l'utilizzo delle strade esistenti al fine del collegamento tra la pista ciclabile lungo la S.R. n. 351 " di Cervignano" con la zona della "Boschetta" oggetto di un intervento di riqualificazione ambientale ed l'itinerario previsto dall'UTI (l'intervento di "lega" con quello della "messa in sicurezza" dell'area urbana- Via Monte Santo)</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica , omissis n. 10 x € 180,00 € 1.800,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285)omissis n. 8 x € 142,81 € 1.142,48
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangenteomissis n. 8 x € 54,49 € 435,92
- Varie di dettaglio.....a corpo € 621,60

Sommano € 4.000,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su **viabilità esistente**

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 7	<p><u>Campo Sportivo- Palestra- Via Cossuttis:</u></p> <p>Si prevede la realizzazione di una pista ciclabile sull'aiuola tra la stradina ed il retro della sede della Protezione Civile. al fine di collegare il parcheggio antistante in campo Sportivo e la pista su Via Tomadini (rif. H/1) gli altri impianti sportivi, ed il parcheggio antistante al fine di "incentivare" l'intermodalità automobile/bicicletta.</p> <p>La pista ciclabile sarà separata dall'area sportiva con una recinzione.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Pista ciclabile interna; ml 120 x € 160,00.....	€ 19.200,00
- Recinzione : ml 120 x € 60,00.....	€ 7.200,00
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica, omissis n. 6 x € 180,00	€ 1.080,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285),omissis n. 8 x € 142,81.....	€ 1.142,48
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente,omissis n. 8 x € 54,49	€ 435,92
- 1 targa in alluminio spessore mm 25/10 di mm, scatolato e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica adesiva calandrata riportante intestazione con stemma comunale a colori, planimetria del territorio,omissis n. 1 x € 800,00	€ 800,00
- Varie di dettaglio.....a corpo.....	€ 1.641,60
Sommano	€ 31.500,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su viabilità esistente

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 8	<p><u>Via Aquileia – Via Gemina:</u></p> <p>L'utilizzo del tratto dismesso della S.R. 351 (Via Aquileia), per circa 350,00 ml, ad ovest dell'autostrada , la realizzazione di un sottopasso ciclo/pedonale nell'ambito della realizzazione della Terza corsia dell'Autostrada A/4 consentirebbe, percorrendo Via Gemina per circa 400,00 di accedere al centro abitato di Villesse.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica , omissis n. 10 x € 180,00 € 1.800,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285)omissis n. 8 x € 142,81 € 1.142,48
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangenteomissis n. 8 x € 54,49 € 435,92
- Varie di dettaglio.....a corpo..... € 621,60

Sommano € 4.000,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su viabilità esistente

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 9	<p><u>Percorso della "Porciaria":</u></p> <p>Utilizzando la stradina campestre (rif. D/1-D/2), sterrata e lunga circa 700,00 ml si ottiene un collegamento alternativo tra il centro abitato e la zona industriale e, nello stesso tempo, un interessante percorso nella campagna anche in funzione dell'intervento di valorizzazione ambientale "Boschetti" in fase di implementazione.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Esecuzione di intervento di preparazione del fondo mediante la fornitura e posa in opera di spaccato di cava(sottovaglio) dello spessore medio di cmt 5.....
omissis ml 700 x 4 = mq 2.800 x 2 x € 3,00..... € 16.800,00
 - Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica, omissis n. 10 x € 180,00 € 1.800,00
 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285)omissis n. 8 x € 142,81..... € 1.142,48
 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangenteomissis n. 8 x € 54,49 .€ 435,92
 - Varie di dettaglio.....a corpo..... € 1.321,60
-
- Sommano € 21.500,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su viabilità esistente

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 10	<p><u>Percorso del " Frenaut":</u></p> <p>Con l'utilizzo iniziale di Via Frenaut, realizzando il sedime di una pista ciclabile all'interno di un area verde (per circa 100,00 ml) accanto alla torre dell'acquedotto e l'utilizzo di una strada campestre (per circa ml 150,00 si ottiene il collegamento tra la S.R. n. 351 (rif. F/1) ed il percorso di tipo ambientale (rif. M-N/1) e la ciclovia Villesse- Gradisca D'Isonzo (rif. N).</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Realizzazione di pista ciclabile in sede propria con cassonetto, bynder Segnaletica orizzontale ecc.....omissis	€	12.000,00
tratto sud : ml 100,00 x € 120,00	€	12.000,00
- Esecuzione di intervento di preparazione del fondo mediante la fornitura e posa in opera di spaccato di cava(sottovaglio) dello spessore medio di cmt 5.....omissis ml 100 x 4 = mq 400 x2 x € 3,00.....	€	2.400,00
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica, omissis n. 10 x € 180,00	€	1.800,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285),omissis n. 8 x € 142,81.....	€	1.142,48
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente,omissis n. 8 x € 54,49 .	€	435,92
- Varie di dettaglio.....a corpo.....	€	921,60

	Sommano	€ 18.700,00

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : su viabilità esistente

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 11	<p><u>Cavalcavia sul raccordo autostradale Villesse -Gorizia:</u></p> <p>Si prevede l'individuazione della corsia ciclabile "W riservata" ai lati della strada</p>

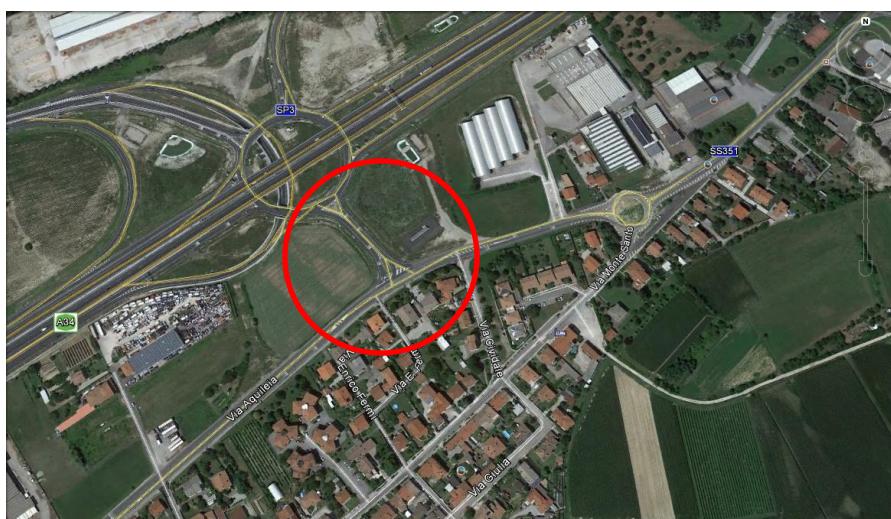
QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica, omissis n. 6 x € 180,00	€ 1.080,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo, rivestito con pellicola rifrangente con dimensioni figure e caratteristiche tecniche conformi al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30/04/92 n. 285),omissis n. 6 x € 142,81.....	€ 856,86
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente,omissis n. 6 x € 54,49 .€	326,94
- Esecuzione di strisce segnaletiche mediante applicazione di vernice rifrangente contenente microsfere di vetro su superficie stradale.....omissis mq 200,00 € 5,97.....	€ 1.194,00
- Varie di dettaglio.....a corpo.....	€ 542,20

	Sommano € 4.000,00

ANNOTAZIONI: L'intervento si "raccorda" la pista ciclabile di nuova realizzazione prevista verso Romans d'Isonzo

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : paesaggistico/ambientale

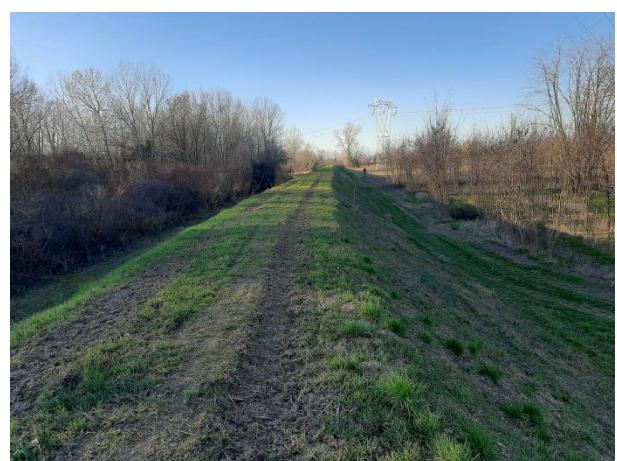
INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 12	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Percorso del “Torrente Torre”:</u> (Rif. Z-I/1) <p>Utilizzando la parte superiore dell’argine (larga ml 3,00) est del Torrente Torre si arriva ad un passaggio sotto l’autostrada A/4 per congiungersi, utilizzando una strada campestre (Rif. I-I), a congiungersi con la Ciclovia Villesse Romans d’Isonzo.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- | | | | |
|---|---|--|--------------------|
| - | Esecuzione di scavo di sbancamento a sezione aperta per profondità fino a 5 m, in terreno di qualsiasi natura e consistenza, ...omissis | 1.200,00 x 2,50 x 0,10 = mc 300,00 x € 7,60..... | € 2.280,00 |
| - | Esecuzione di intervento di preparazione del fondo mediante la fornitura e posa in opera di spaccato di cava (sottovaglio) dello spessore medio di cmt 5,omissis | 1.200,00 x 2,50 = mq 3000,00 x2 x € 3,00..... | € 18.000,00 |
| - | Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica con logo del Comune, omissis.....omissis n. 10 x € 180,00 € 1.800,00 | | |
| - | 1 targa in alluminio spessore mm 25710 di mm, scatolato e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica adesiva calandrata riportante intestazione con stemma comunale a colori, planimetria del territorio con percorsi ciclabili e didascalia, ...omissis n. 2 x € 800,00 € 1.600,00 | | |
| - | Area di sosta attrezzata (n. panchine, n. 2 portabici, n. 2 cestini . n. 1 x € 2.000,00 | € 2.000,00 | |
| | Varie di dettaglio..... | | € 1.320,00 |
| | | | ----- |
| | | Sommanno | € 27.000,00 |

ANNOTAZIONI: Si realizza un percorso di larghezza ml 2,00-2,50 con segnaletica “pericolo di caduta”. In alternativa il percorso potrà essere realizzato alla base dell’argine (con acquisizione sedime)

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : paesaggistico/ambientale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 13	<p><u>Percorso di collegamento con la ciclovia Villesse -Romans d'Isonzo (Rif. I-L):</u> consente,, utilizzando una strada campestre, di entrare nell'area golenale del Torrente Torre.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : paesaggistico/ambientale

INTERVENTO DESCRIZIONE:

N. **14** Percorso alternativo di collegamento con Sagrado- Gradisca d'Isonzo (Rif.M-N):
Parallelo alla prevista ciclovia Villesse – Gradisca consentirebbe una interessante alternativa ad esso utilizzando una strada sterrata esistente.

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Esecuzione di intervento di preparazione del fondo mediante la fornitura e posa in opera di spaccato di cava (sottovaglio) dello spessore medio di cmt 5omissis 1100,00 x 4,00 = mq 4.400 x € 3,00 € 13.200,00
 - Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l'itinerario ciclabile con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10, scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica con logo del Comune, omissis.....omissis n. 6 x € 180,00 € 1.080,00
 - 1 targa in alluminio spessore mm 25/10 di mm, scatolato e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica adesiva calandrata riportante intestazione con stemma comunale a colori, planimetria del territorio con percorsi ciclabili e didascalia, ...omissis n. 1 x € 800,00 € 800,00
 - Area di sosta attrezzata (n. panchine, n. 2 portabici, n. 2 cestini .
n. 1 x € 2.000,00 € 2.000,00
Varie di dettaglio..... € 1.920,00
- Sommano € 19.000,00**

ANNOTAZIONI:

FOTO:



INTERVENTI CICLABILI DI NUOVA REALIZZAZIONE

TIPOLOGIA DEL PERCORSO : paesaggistico/ambientale

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 15	<p>- <u>Percorso del “Torre” e dell’”Isonzo” (Rif. H/4-H/5-H/6-H/7-H/8):</u></p> <p>Transitando il sottopasso autostradale e con l’utilizzo di due strade campestri è possibile accedere alle aree arginali goleinali del Torrente Torre e del Fiume Isonzo</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Esecuzione di intervento di preparazione del fondo con a fornitura e posa in opera	
- di spaccato di cava (sottovaglio) dello spessore medio di cmt	omissis
tratto H/4-H/6-H/8: 1.600,00 x 4,00 = mq 6.400 x 2 € 3,00.....	€ 38.400,00
tratto H(6-H/7: 500,00 x 4,00 = mq 2.000 x 2 € 3,00.....	€ 12.000,00
- Fornitura e posa in opera di segnali indicanti l’itinerario ciclabile	
con pannelli dimensioni cmt 50x50,in alluminio dello spessore di mm 25/10,	
scatolato, e verniciato con la faccia anteriore in pellicola vinilica	
con logo del Comune, omissis.....omissis n. 10 x € 180,00	€ 1.800,00
- 1 targa in alluminio spessore mm 25710 di mm, scatolato e verniciato	
con la faccia anteriore in pellicola vinilica adesiva calandrata	
riportante intestazione con stemma comunale a colori, planimetria	
del territorio con percorsi ciclabili e didascalia, ...omissis n. 2 x € 800,00	€ 1.600,00
- Area di sosta attrezzata (n. panchine, n. 2 portabici, n. 2 cestini .	
n. 2 x € 2.000,00	€ 4.000,00
Varie di dettaglio.....	€ 1.400,00

	Sommano
	€ 59.200,00

ANNOTAZIONI: (in prossimità del rif. H/7 verrà posto in opera un cippo che ricorda una battaglia tra le truppe Napoletane e quelle dell’Impero Austro Ungarico)

FOTO:



13: INDIVIDUAZIONE DELLE ZONE A TRAFFICO MODERATO

(strade e zone 30, ZTL, Aree pedonali:

La presenza di una viabilità principale che attraversa l'abitato (Via De Iacomini, Via Roma, Via Armando Diaz e Via Montesanto) dove sono già stati realizzati numerosi dossi “rallentatori” ed “attraversamenti pedonali rialzati”, interessata, non solo dalla viabilità meccanica ma anche da una dorsale ciclabile (con diramazioni laterali) suggerisce la previsione di una zona a “traffico moderato” (“Zona 30”) con interventi, non solo di segnaletica per il completamento ed adeguamento ma, anche, di “arredo urbano” al fine di segnalare in modo migliore gli interventi di moderazione della viabilità (asfalti colorati stampati, pavimentazioni in betonelle ecc.) meglio descritti nella sezione MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ CICLO/PEDONALE (Tav. 8)

13/A: INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI CASA/SCUOLA E CASA/LAVORO:

Nella Tavola 8 sono definiti tali tracciati che sono individuati utilizzando, per la maggior parte, piste ciclabili esistenti e/o di progetto ed, in parte, viabilità secondaria.

Per quanto riguarda i percorsi *Casa/Scuola*, sono individuati solamente specificatamente dall'area scolastica alle aree residenziali utilizzando viabilità a scarso traffico nell'area centrale oppure accedendo all'area scolastica nel retro utilizzando la nuova viabilità ciclabile prevista nell'area sportiva.

L'individuazione dei percorsi è stata eseguita anche se, in genere, il trasporto degli alunni avviene attraverso il servizio Scuola Bus al fine, quindi, di stimolare l'uso della bicicletta.

Relativamente ai percorsi *Casa/Lavoro* si prevede il completamento della pista ciclabile su Via Trieste fino all'intersezione con la S.R. n. 351 e la realizzazione di alcuni tratti laterali a questa strada su entrambi i lati (visto lo spazio a disposizione tra il bordo asfalto ed i recinti).

Nel rispetto delle Norme dell'art. 26 del Regolamento del Codice della Strada potranno essere messe a dimora essenze arboree atte a migliorare l'aspetto paesaggistico-

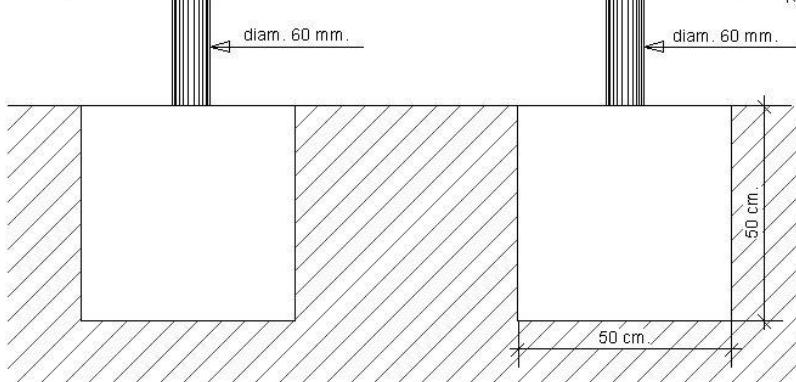
14 : MODALITA` DI ATTUAZIONE

L'attuazione del presente programma - progetto per la realizzazione della rete di Piste Ciclabili potrà avvenire:

- a) Intervento diretto da parte della Amministrazione Comunale : previo l'approvazione di regolare progetto e costruzione delle infrastrutture ciclabili. La costruzione di una struttura ciclabile nuova, lateralmente a strade di proprietà non comunale potrà avvenire con l'acquisizione dell'area oppure dopo la stipula di una apposita convenzione
- b) Il transito su strade o fondi di proprietà privata interpoderale : potrà svolgersi dopo la stipula di una apposita convenzione tra l'Amministrazione Comunale ed i proprietari dei fondi interessati (vedi allegato "A").
- c) Il transito sugli argini o lateralmente i corsi d'acqua : potrà svolgersi dopo la stipula di una apposita convenzione tra Amministrazione Comunale, il Consorzio di Bonifica (od altro Ente proprietario) ed eventuali privati proprietari interessati .
(vedi allegato "B").
- d) L'organizzazione dei percorsi su strade esistenti : potrà avvenire mediante la posa in opera di apposita cartellonistica

Bozza della cartellonistica (da svilupparsi in coerenza alle indicazioni del P.RE.MO.CI.

CARTELLONE DI INQUADRAMENTO DEI PERCORSI



SEGNALETICA LUNGO GLI ITINERARI



Schema di atto da stipulare fra Comune e privati proprietari di fondi interessati da una strada privata interpoderale

Fra il Comune di ed i sottoscritti proprietari di fondi interessati dal tracciato della strada privata interpoderale denominata , meglio identificata nella allegata planimetria catastale, si concorda quanto segue:

Art. 1 – I sottoscritti proprietari dei terreni indicati nell’elenco allegato, acconsentono a che sia stabilita sulla strada sopracitata una servitù di pubblico transito, limitata alle biciclette, ai mezzi agricoli ed ai frontisti.

Art. 2 – Il Comune provvederà, entro il termine del alla sistemazione e successive manutenzioni della strada, secondo le modalità descritte nello schema di convenzione allegato.

Art. 3 – Il Comune provvederà ad includere la strada di cui trattasi nell’elenco delle strade vicinali.

N.B.: L’elenco di proprietari da allegare al presente atto dovrà indicare, per ciascun proprietario:

- cognome, nome, luogo e data di nascita;
- foglio, numero di mappa e qualità del terreno.

Le firme dei proprietari dovranno essere autenticate.

Allegato B

**Schema di Convenzione tra il Comune e Consorzio di bonifica
per l'utilizzazione di un tronco di argine
ai fini della realizzazione di un itinerario ciclistico**

Fra il Comune di _____ e il Consorzio di bonifica
si concorda quanto segue:

Art. 1 – Il tratto di argine destro/sinistro del fiume/torrente/canale , della lunghezza di circa KM....., come rappresentato nella corografia allegata, verrà utilizzato per la realizzazione dell'itinerario ciclistico , pure rappresentato nella corografia allegata.

Art. 2 – Il Consorzio concede il libero transito sul tratto indicato, limitatamente ai pedoni e alle biciclette, salvo quanto stabilito dall'art.4.

Art. 3 – Il Comune si impegna ad eseguire sul tratto di argine considerato, entro il termine del , i seguenti interventi:

- sistemazione del piano viabile con stendimento di materiale arido di pezzatura adeguata, per una pavimentazione a macadam;
- costruzione dei seguenti manufatti:
 - ponticelli – parapetti – rampe -.....;
 - posa della segnaletica di pista ciclabile ed eventualmente di pericolo.

Art. 4 – Il Comune si impegna ad interrompere il passaggio di ogni mezzo durante i periodi che verranno indicati dal Consorzio per la pulizia del corso d'acqua, lo sfalcio degli argini, ecc..

Art. 5 – Il Comune si impegna a curare la manutenzione del piano viabile, della segnaletica e degli eventuali manufatti elencati all'art.3.

Art. 7 – La presente Convenzione dura dieci anni dalla data della sottoscrizione; alla scadenza di tale termine si intenderà tacitamente rinnovata per eguale periodo, salvo disdetta da comunicare con lettera raccomandata almeno sei mesi prima della scadenza.

15 : NORME TECNICHE

10.1: Sezioni delle carreggiate:

a) Piste ciclabili in bordo strada, (sede propria) ad un solo senso di marcia:

La sezione normale comprese le strisce di margine, dovrà essere di ml 1,50 riducibile fino a ml 1,00 in caso di particolari problemi di realizzazione e per una limitata lunghezza.

b) Piste ciclabili in bordo strada a due sensi di marcia: è sconsigliata tale realizzazione.

c) Pista su sede propria posta lateralmente alla strada:

La sezione per le piste a due sensi di marcia dovrà essere di almeno ml 2,50 riducibile, per particolari problemi di ordine tecnico ed economico a ml 2,00, ma opportunamente segnalata.

10.2: Protezioni laterali:

In caso di pista ciclabile posta lateralmente alla carreggiata stradale, deve essere prevista una fascia di protezione larga almeno ml 0,50 composta da materiali atti a garantire la sicurezza del ciclista in caso di invasione della carreggiata ciclabile.

Qualora particolari condizioni tecniche od economiche non lo consentano è ammessa la separazione tra il traffico meccanico e quello ciclabile con idonei spartitraffico fisicamente invalicabili di dimensioni adeguate.

10.3: Caratteristiche delle pavimentazioni:

Le pavimentazioni dovranno presentare caratteristiche di :

a) **IMPERMEABILITÀ** atta a scongiurare l'infiltrazione delle acque meteoriche nel sottofondo;

b) **QUALITÀ DEL PROFILO** atta ad evitare la formazione di pozze d'acqua, di bordi irregolari e quant'altro possa creare situazione di pericolo al ciclista;

c) **SCORREVOLEZZA** atta acconsentire al ciclista sensazione di "comfort".

10.4: Tipi di pavimentazioni:

Sono ammesse le seguenti tipologie:

- rivestimento in materiale bituminoso posto in opera a caldo;

- manto fine (binder con finitura in " tappeto d'usura ");

- calcestruzzo di cemento;

- asfalto;

- materiali trattati e non trattati con leganti idraulici.

10.5: Pendenza laterale:

La pendenza trasversale della piattaforma dovrà essere almeno del 2 % (due per cento).

10.6: Riferimento a Norme e/o indicazioni tecniche:

Per quanto non riportato precedentemente e relativo alle Norme Tecniche a riguardo le dimensioni delle sezioni, il tipo di sottofondo e/o pavimentazione, la segnaletica orizzontale, le velocità di progetto, l'organizzazione delle intersezioni e quant'altro riferito alla progettazione/realizzazione delle infrastrutture o della rete dovrà essere fatto riferimento a quanto previsto dal Decreto Ministero dei LL.PP. n° 557 del 30/11/1999 (G.U. n° 225 del 26/09/2000) "Regolamento recante norme per la Definizione delle caratteristiche Tecniche delle Piste Ciclabili"

16- INDIVIDUAZIONE DEGLI INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA CICLO/PEDONALE

(Rif. Tavole n. 8 e n. 8/a)

N.B. LE SOLUZIONI INDICATE NELLE TAVOLE SONO DA CONSIDERARSI PURAMENTE "INDICATIVE" E "NON PRESCRITTIVE" E MODIFICABILI IN SEDE DI PROGETTAZIONE EDILIZIA

INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE	
INTERVENTO N. 1	DESCRIZIONE: <u>Intersezione tra la S.R. n. 351 "di Cervignano" e Via De Iacomini-Rif.A</u> Riorganizzazione dell'intersezione con l'inserimento di aiuole finalizzate alla sicurezza la svolta a sinistra per chi entra da Est in Via De Iacomini , rallentare la velocità e creare un area "protetta" rendendo più sicuro l'attraversamento ciclopeditonale della S.R. n. 351, la posa di impianto semaforico lampeggiante e cartello di limite della velocità a 70 Km/h
QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:	
- Fresatura tappeto: mq 500,00 x € 4,00	€ 2.000,00
- Tappeto d'usura: mq 500,00 x € 5,50	€ 2.750,00
- Formazione di aiuole spartitraffico : a corpo	€ 4.000,00
- Pista ciclabile in sede propria: ml 30,00 x € 160,00.....	€ 4.800,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericoloomissis n. 5 x € 142,81.....	€ 714,05
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 5 x 54,49.....	€ 272,45
- Installazione di impianto semaforico semaforica lampeggiante n.1 x € 5.500,00	€ 5.500,00
- Esecuzione di strisce longitudinali (220,00+320,00) : ml 1.280,00 x € 0,54...	€ 681,20
- Varie di dettaglio	€ 1.318,80
Sommano € 24.000,00	
ANNOTAZIONI : In alternativa potrà essere realizzata una "rotatoria"	
FOTO:	
	
	

INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 2	<p><u>Intersezione tra la S.R. n. 351 "di Cervignano" e Via Torrente Torre (Rif.A/3)</u></p> <p>Riorganizzazione dell'intersezione e della viabilità con ."senso unico" (Nord/Sud) verso Via Torrente Torre</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo.....omissis n. 2 x € 142,81.....€	285,62
- Esecuzione di strisce segnaletiche mediante applicazione di vernice rifrangente contenente microsfere di vetroomissis mq 250 x € 5,97.....€	1.492,50
- Esecuzione di strisce longitudinali rifrangenti mediante applicazione di vernice rifrangenteomissis 120,00 x € 0,54.....€	64,80
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 5 x 54,49.....€	272,45
- Varie di dettaglio	€ 884,63
	<hr/>
Sommano	€ 3.000,00

ANNOTAZIONI

FOTO:



INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 3	<p><u>Intersezione tra la S.R. n. 351 “di Cervignano” e Via Androna Veneta .(Rif. A/4)</u></p> <p>Riorganizzazione dell'intersezione e della viabilità con .”senso unico” in uscita (obbligo di svolta a destra) <u>sulla S.R. n. 351</u></p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo.....omissis n. 2 x € 142,81.....€ 285,62
- Esecuzione di strisce segnaletiche mediante applicazione di vernice rifrangente contenente microsfere di vetroomissis mq 400 x € 5,97.....€ 2.388,00
- Esecuzione di strisce longitudinali rifrangenti mediante applicazione di vernice rifrangenteomissis 120,00 x € 0,54.....€ 64,80
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 5 x 54,49.....€ 272,45
- Varie di dettaglio€ 589,13

Sommano € 4.000,00

ANNOTAZIONI

FOTO:



INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 4	<p><u>Intersezione tra la S.R. n. 351 “di Cervignano” e Via Trieste .(Rif. F)</u></p> <p>Riorganizzazione dell’intersezione con l’inserimento di aiuole finalizzata porre in sicurezza la svolta a sinistra per chi entra da Est in Via Via Trieste, rallentare la velocità e creare un area “protetta” rendendo più sicuro l’attraversamento ciclopipedonale della S.R. n. 351.</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fresatura tappeto: mq 500,00 x € 4,00 € 2.000,00
- Tappeto d’usura: mq 500,00 x € 5,50 € 2.750,00
- Formazione di aiuole spartitraffico : a corpo € 2.000,00
- Pista ciclabile in sede propria: ml 30,00 x € 160,00 € 4.800,00
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo.....omissis n. 5 x € 142,81.....€ 714,05
- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 5 x 54,49.....€ 272,45
- Installazione di impianto semaforico semaforica lampeggiante n.1 x € 5.500,00 € 5.500,00
- Esecuzione di strisce longitudinali (220,00+320,00) : ml 1.280,00 x € 0,54...€ 681,20
-
- Varie di dettaglio € 1.318,80

Sommano € 22.000,00

ANNOTAZIONI

FOTO:



INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 5	<p><u>Intersezione tra Via Isonzo e Via Trieste .(Rif. H/4)</u></p> <p>- miglioramento della segnaletica - prolungamento della pista ciclabile.</p>
QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:	
<ul style="list-style-type: none"> - Pista ciclabile in sede propria: ml 100,00 x € 160,00..... € 16.000,00 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo.....omissis n. 2 x € 142,81.....€ 285,62 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 2 x 54,49.....€ 108,98 - Varie di dettaglio€ 1.318,80 	
Sommano € 24.000,00	
ANNOTAZIONI : in alternativa potrà essere realizzata una rotatoria	
FOTO:	
	

INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 6	<p><u>Area urbana: Via De Iacomini, Via Roma, Via Armando Diaz e Via Montesanto - (Rif. A/2-A/5-H-D-D/1)</u></p> <p>Creazione di una zona a “traffico moderato” (“Zona 30”) con interventi di adeguamento e completamento della segnaletica e di “arredo urbano” (asfalti colorati e stampati)</p> <p>al fine di rendere riconoscibili (e meglio segnalati) gli interventi di moderazione del traffico. .</p>

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

- Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo.....omissis n. 24 x € 142,81.....€ 3.427,44
 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 8 x 54,49.....€ 435,92
 - Esecuzione di fresatura a freddo di pavimentazioni in conglomerato bituminoso eseguiti ad unica passata, anche su impalcati di opere d'arte, omissis : mq 2.600,00 x € 3,58€ 9.308,00
 - Fornitura e posa in opera di trattamento superficiale (tappeto d'usura) su zone già pavimentate o sopra sottofondo già predisposto, eseguito con impasto a caldo di conglomerato bituminoso formato da mc 0,800 di pietrischetto con granulometria varia da mm 2,5 a 20, mc 0,200 di sabbiaomissisomissis compreso strato di finitura in resina colorata e stampatura ed ogni altro onere mq 2.600 x...€ 30,00€ 78.000,00
 - Varie di dettaglio€ 1.828,64

Sommano € 93.000,00

ANNOTAZIONI

FOTO:



INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' CICLO/PEDONALE

INTERVENTO	DESCRIZIONE:
N. 7	<p><u>Intersezione tra la S.R. n. 351 "di Cervignano" con gli itinerari di tipo paesaggistico . di Via Madonna del Piano e argine nord (rif-Z)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - nuova segnaletica (di pericolo attraversamento ciclabile, di limite di velocità ecc.) - impianto semaforico lampeggiante.

QUANTIFICAZIONE DELLA SPESA:

<ul style="list-style-type: none"> - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale stradale di divieto, d'obbligo o di pericolo.....omissis n. 2 x € 142,81.....€ 285,62 - Fornitura e posa in opera di cartello in lamiera d'acciaio zincata con segnale integrativo rivestito con pellicola rifrangente.omissis n. 2 x 54,49.....€ 108,98 - Installazione di impianto semaforico semaforica lampeggiante n.1 x € 5.500,00 € 5.500,00 - Alimentazione impianto (pannelli fotovoltaici)€ 1.500,00 - Varie di dettaglio€ 1.105,40 	<hr style="width: 100px; margin-bottom: 5px;"/> Sommano € 8.000,00
---	--

ANNOTAZIONI

FOTO:



17- INDIVIDUAZIONE DELLE AREE PER LA SOSTA ATTREZZATA DELLE BICICLETTE

La presenza di diverse aree verdi e di parcheggio lungo i tracciati individuati (vedi Tav. 7/a e 7/b) consente di individuare una serie di aree di sosta per le biciclette che possono essere attrezzate con panchine e porta bici nonché con l'installazione di tabelloni indicanti peculiarità dell'area ed i percorsi "organizzati".

Analoghi spazi attrezzati possono essere individuati nelle vicinanze delle aree scolastiche.

18- INTERVENTI PER L'INTEGRAZIONE DELLA MOBILITA' CICLISTICA CON I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Vengono individuate aree di sosta e parcheggio vicino alle fermate del Trasporto Pubblico Locale al fine di favorire l'intermodalità tra i due sistemi di trasporto

La più importante è quella relativa agli impianti sportivi (campo di calcio e palestra)

19-INDIVIDUAZIONE DEI SISTEMI DI BIKE SHARING

La presenza dei grandi parcheggi degli impianti sportivi (campo di calcio e palestra) suggerisce la possibilità di organizzare un sistema di "bike sharing" quale servizio di valorizzazione del territorio.

20- PUNTI DI MONITORAGGIO FLUSSI

I punti di monitoraggio dei flussi possono essere individuati all'intersezione tra la S.R. n. 351 e le strade di accesso all'abitato consente di definirne l'origine/destinazione ed i risultati saranno considerati assieme alle politiche di promozione della mobilità ciclabile individuate nel capitolo "Promozione".

21-ADEGUAMENTO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DELL'ATTIVITA' EDILIZIA

Ai sensi dell'art. 8 comma 4 della L.R. n. 8/2018, nel Regolamento Edilizio e/o nelle NTA del vigente PRGC dovrà essere riportata l'indicazione che " contestualmente alla realizzazione di edifici condominiali e/o di edifici pubblici dovranno essere ricavati idonei spazi adatti alle biciclette "

22- COORDINAMENTO CON LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

In sede di attuazione del Biciplan, quanto realizzato dei percorsi previsti dovrà essere inviato online alla Regione al fine della costituzione di un database regionale aggiornato.

23-QUADRO ECONOMICO GENERALE :

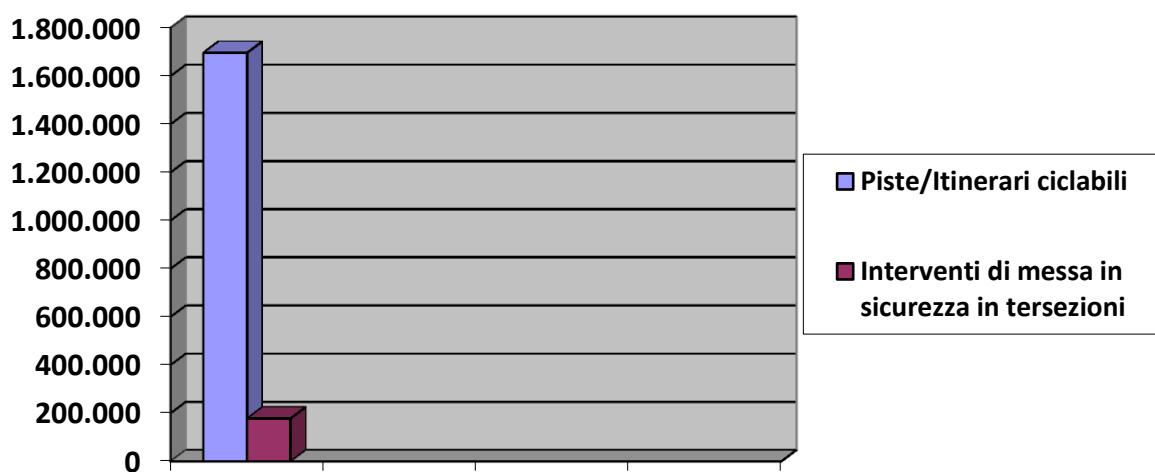
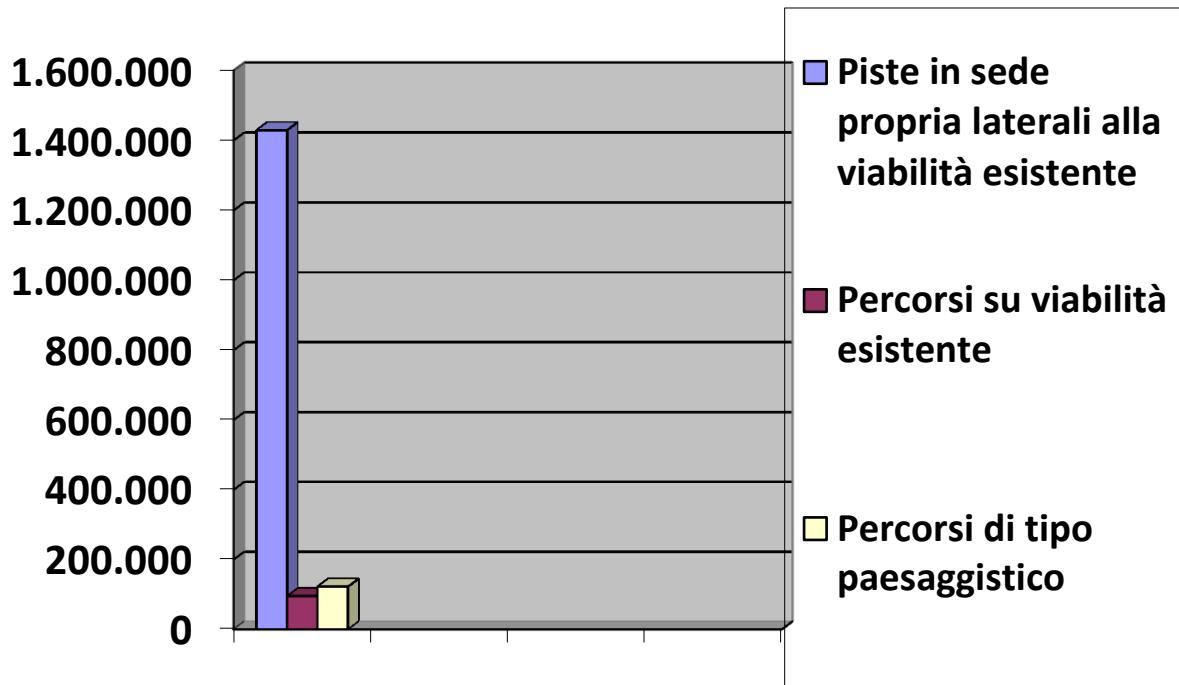
QUANTIFICAZIONE COMPLESSIVA DELLA SPESA							
TIPOLOGIA							
PISTE E/O ITINERARI CICLABILI						MESSA IN SICUREZZA INTERSEZIONI	
In sede propria		Su viabilità esistente		Paesaggistico ambientali			
scheda	importo euro	scheda	importo euro	scheda	importo euro	scheda	importo euro
1	500.000,00	4	4.500,00	12	27.000,00	1	24.000,00
1/a	170.000,00	5	7.000,00	13	17.000,00	2	3.000,00
1/b	140.000,00	6	4.000,00	14	19.000,00	3	4.000,00
1/c	110.000,00	7	31.500,00	15	59.200,00	4	22.000,00
1/d	71.000,00	8	4.000,00			5	24.000,00
1/e	200.000,00	9	21.500,00			6	93.000,00
2	178.000,00	10	18.700,00			7	8.000,00
3	150.000,00	11	4.000,00				
TOTALE	1.529.000,0	TOTALE	95.200,00	TOTALE	122.200,00		
TOTALE	€ 1.696.400				TOTALE	178.000,00	
TOTALE COMPLESSIVO € 1.874.400							

Intervento previsto con la realizzazione di una passerella staccata dal ponte stradale esistente.

Qualora il ponte fosse oggetto d'intervento di ristrutturazione e/o nuova costruzione da parte di Friuli V. Giulia

Strade SpA e la passerella realizzata contestualmente, il costo può essere eliminato

Ai costi preventivati vanno aggiunti gli oneri fiscali (IVA) , progettuali, per espropri, sicurezza ecc. che, in genere, ammontano al 35-40% del costo delle opere



24- PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI

- Priorità e crono programma:

Nella prima fase (12 mesi) si prevedono gli interventi di “ messa in sicurezza” degli attraversamenti stradali e l’apposizione della segnaletica e l’individuazione dei tratti di completamento della rete ciclabile con la predisposizione dei progetti.

Contestualmente verranno attivate le attività di promozione all’uso della bicicletta.

- Fonti di finanziamento

Verrà richiesto il contributo regionale integrato da fondi propri di bilancio.

CRONOPROGRAMMA DEL BICIPLAN						
INTERVENTI	ANNO DI ATTUAZIONE					
	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Approvazione						
Messa in sicurezza intersezioni						
Piste ciclabili in sede propria						
Itinerari ciclabili su viabilità esistente						
Itinerari ciclabili Paesaggistico ambientali						
Urbanistica e pianificazione						
Informazione e promozione						
Marketing						
Progetti pilota						
Analisi degli interventi						

25- PROMOZIONE:

- Individuazione e Programmazione (primo triennio) per incentivare l'uso della bicicletta (Popolazione, Scuole, fabbriche ecc)

Dopo l'approvazione del Biciplan potranno essere organizzate iniziative atte ad incentivare l'uso della bicicletta mediante :

- a) riunioni pubbliche finalizzate all'illustrazione del Biciplan e delle politiche relative nonché altre iniziative volte alla promozione dell'uso della bicicletta rivolte principalmente ai bambini e ai ragazzi in età scolare (nelle scuole) , nonché alla realizzazione di conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante e salutistico;
- b) la promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa - lavoro (anche dei dipendenti pubblici) con incentivi, anche del tipo economico.

Tali iniziative potranno essere programmate dopo una appropriata analisi della “ propensione” dell’utenza all’uso della bicicletta quale mezzo di trasporto mediante appositi questionari che tengano conto anche degli eventuali suggerimenti a riguardo.

Dopo un primo periodo di sperimentazione sarà possibile verificare (monitorando i flussi) i risultati delle politiche di incentivazione dell’uso della bicicletta.

Altre iniziative:

- coinvolgimento delle associazioni sportive sia quelle legate direttamente all’attività ciclistica (vedi Federazione Ciclistica Italiana, CSAI ecc) ma anche quelle relative ad altre discipline sportive al fine di incentivare l’uso della bicicletta per gli spostamenti Casa/ Palestre e/o Casa/Campi Sportivi.
- coinvolgimento degli esercenti della attività commerciali nello stimolo alla mobilità ciclistica mediante incentivi economici (vedi punti premio, sconti ecc.) e l’adesione alle iniziative potranno essere pubblicizzate in vari modi (a mezzo stampa, deplianti, vetrofanie “ negozio amico della bicicletta” sulle vetrine degli esercizi commerciali ecc.).
- organizzazione di visite guidate al territorio atte farlo conoscere e, nello stesso tempo “educare” il cittadino all’uso della bicicletta.
- incontri presso le Autoscuole del territorio atti a migliorare il rapporto tra l’automobilista e gli utenti deboli della strada (ciclisti e pedoni).

AZIONI INDIRETTE

TIPOLOGIA	DESCRIZIONE	COSTO euro
URBANISTICA E PIANIFICAZIONE	Adeguamento dello strumento urbanistico e del Regolamento Edilizio agli obiettivi del BICIPLAN	5.000
INFORMAZIONE E FORMAZIONE	incontri nelle scuole formazione e con la popolazione finalizzate alla promozione dell'attività ciclistica (ed alla mobilità lenta in genere) nonché alle tematiche ambientali.	15.000
	Predisposizione di gadget e materiale divulgativo.	
MARKETING	Coinvolgimento attività economiche del territorio al fine di promuoverne lo sviluppo	15.000
	Realizzazione di materiale divulgativo (mappe)	
	Coinvolgimento degli esercenti della attività commerciali nello stimolo alla mobilità ciclistica mediante incentivi economici (vedi punti premio, sconti ecc.) e l'adesione alle iniziative potranno essere pubblicizzate in vari modi (a mezzo stampa, deplianti, vetrofanie " negozio amico della bicicletta" sulle vetrine degli esercizi commerciali ecc.	
	Organizzazione di visite guidate al territorio atte farlo conoscere e, nello stesso tempo "educare" il cittadino all'uso della bicicletta.	
PROGETTI PILOTA	Promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa – lavoro (anche dei dipendenti pubblici) con incentivi, anche del tipo economico.	15.000
	Incontri presso le Autoscuole del territorio atti a migliorare il rapporto tra l'automobilista e gli utenti deboli della strada (ciclisti e pedoni).	
	Coinvolgimento delle associazioni sportive sia quelle legate direttamente all'attività ciclistica (vedi FIAB ,Federazione Ciclistica Italiana, CSAI ecc) ma anche quelle relative ad altre discipline sportive al fine di incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti Casa/ Palestre e/o Casa/Campi Sportivi.	
ANALISI	Analisi della " propensione" dell'utenza all'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto mediante appositi questionari che tengano conto anche degli eventuali suggerimenti a riguardo. Dopo un primo periodo di sperimentazione sarà possibile verificare (monitorando i flussi) i risultati delle politiche di incentivazione dell'uso della bicicletta.	10.000

QUADRO SINOTTICO

RISORSE		ATTORI		PISTE CICLABILI IN SEDE PROPRIA												ITINERARI CICLABILI SUVIALITÀ ESISTENTE			ITINERARI CICLABILI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI			MESSA IN SICUREZZA INTERSEZIONI		AZIONI							
				Esecuzione opere			Segnaletica			parcheggi interscambio			Nuove Aree di sosta			Esecuzione opere			Segnaletica			parcheggi interscambio			Nuove Aree di sosta			Itinerari ciclabili		Segnaletica	
MEZZI		PUBBL. PRIVATE		REALI			ISTITUZIONI																								
		Comune	Privati	<i>Consorzio Bonifica</i>												X			X					X							
				<i>Friuli V. Giulia Strade</i>			X			X			X			X			X			X		X		X					
				<i>Comune</i>			X			X			X			X			X			X		X		X					
				<i>ANAS</i>																											
				<i>Regione</i>			X			X			X			X			X					X		X					
				<i>Privati</i>			X						X			X			X					X		X					
				<i>FF.SS.</i>																											
				<i>Ditte trasporti</i>			X			X														X		X					
				<i>Aziende agricole</i>			X			X			X											X		X					
				<i>Attività Commerciali</i>			X			X			X											X		X					
				<i>Associazioni varie</i>																				X		X					
MEZZI		Pubb.	Private	<i>Redazione progetti</i>			X			X			X			X			X			X		X		X					
				<i>Realizzazione</i>			X			X			X			X			X			X		X		X					
				<i>Gestione servizio</i>			X			X																					
				<i>Pubblicità.</i>																				X		X					
				<i>Incentivi</i>			X			X			X											X		X					
				<i>Sponsorizzazioni segnaletica</i>			X			X			X											X		X					
				<i>Piani urbanistici</i>			X			X			X			X			X			X									
				<i>Progetti</i>			X			X			X			X			X			X									
				<i>Accordi di programma</i>												X			X							X					
				<i>Concessioni in uso</i>												X			X												
				<i>Concess. di trasporti</i>			X			X			X													X					
				<i>Leggi e/o norme</i>																				X		X					
				<i>Marketing</i>																				X		X					

26- COERENZA TRA BICIPLAN E QUANTO INDICATO DALLE N.T.A. DEL P.RE.MO.CI. (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica) ADOTTATO IN VIA PRELIMINARE CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE N. 713 DEL 07 MAGGIO 2021

INDICAZIONI DEL P.RE.MO.CI. – N.T.A.

Art. 7 – INDIRIZZI E CRITERI PER LA PIANIFICAZIONE DI SCALA COMUNALE

a) individua una rete ciclabile continua e sicura per tutto il territorio di competenza, integrando ove possibile l'esistente con le nuove progettazioni, in coerenza con i contenuti del documento Biciplan – Linee Guida, approvato con decreto direttoriale del 02 luglio 2019, n. 2950/TERINF;

b) coordina lo sviluppo della rete ciclabile di cui alla lettera a) con le previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale relative alle zone territoriali omogenee a destinazione d'uso industriale, artigianale/commerciale e per servizi e attrezzature collettive, in particolare con le opere di urbanizzazione primaria ivi previste relative a:
– strade a servizio degli insediamenti, compresi gli allacciamenti alla viabilità principale dei lotti edificabili;
– gli spazi necessari per la sosta e il parcheggio degli autoveicoli, in relazione alle caratteristiche degli insediamenti;

c) integra le azioni di rigenerazione di grandi aree ex industriali e degradate da recuperare individuate dal Piano Regolatore Generale Comunale con la previsione di collegamenti continui e sicuri tra la rete ciclabile principale e le predette aree.

d) prevede l'ampliamento delle "zone 30", in coerenza con le destinazioni d'uso previste dal Piano Regolatore Generale Comunale per le

PREVISIONI BICIPLAN

Nel Biciplan è stata individuata la rete ciclabile per tutto il territorio comunale suddividendola in:

- a) In sede propria laterale alla viabilità esistente. (in tratti dove è necessario)
- b) Su viabilità esistente (utilizzando la rete stradale in tratti dove il carico viabilistico è minore oppure strade campestri)
- c) Percorsi di tipo ambientale (utilizzando strade campestri e finalizzato alla fruizione delle emergenze paesaggistiche)

Il Biciplan tiene conto delle previsioni del PRGC sia per quanto riguarda le aree a destinazione produttiva e/o commerciale esistente che di progetto in modo tale da consentire l'integrazione della rete esistente e/o di progetto con tali funzioni.

Le reti tengono conto delle aree di parcheggio esistenti al fine dell'integrazione tra queste e la viabilità ciclabile.

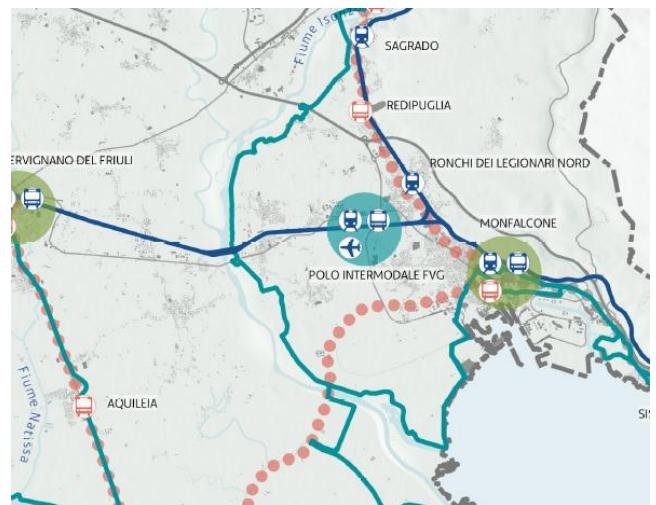
Il Biciplan individua percorsi atti al "raggiungimento" di aree degradate (vedi cava tra Villesse e Romansa d'Isonzo) al fine di un futuro recupero ambientale della stessa nonché un percorso che porti verso l'area della "Boschetti" dove è previsto un intervento di valorizzazione paesaggistica.

E' previsto un intervento di miglioramento della "Zona 30" dell'area centrale finalizzato, anche, ad ottenere un miglior inserimento nell'area (

differenti zone territoriali omogenee;

e) individua gli spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi dedicati alla ciclabilità;

arredo urbano).



Nell'area non vi sono CIMR ad il più vicino è quello di Ronchi dei Legionari e, di livello inferiore, la stazione ferroviaria di Sagrado. Il Biciplan si collega con la rete dell'UTI che porta verso l'abitato di Sagrado.

4. Il Biciplan comunale potenzia la rete ciclabile e i relativi servizi nell'ambito di interventi di compensazione e perequazione urbanistico/ambientale, integrando le Norme del Piano Regolatore Generale Comunale.

5. Nelle zone territoriali omogenee del Piano Regolatore Generale Comunale individuate dal Biciplan come idonee a trasferire quote di spostamenti dai mezzi motorizzati alla bicicletta, lo spazio destinato a standard urbanistici per la sosta e il parcheggio degli autoveicoli potrà essere ridotto all'effettiva domanda di questi ultimi e sostituito con spazi e servizi per la bicicletta, con una riduzione degli oneri di urbanizzazione, integrando le Norme del Piano Regolatore Generale Comunale.

Il Biciplan indica che le NTA del PRGC debbono essere integrate da disposizioni atte a “raccordare” le previsioni relative alla viabilità ciclabile con lo sviluppo urbanistico del territorio.

Il Biciplan indica che le NTA del PRGC debbono essere integrate da disposizioni atte a “raccordare” le previsioni relative alla viabilità ciclabile con lo sviluppo urbanistico del territorio e specificatamente al ricavo di aree di sosta e parcheggio, idonei servizi alla viabilità ciclabile ecc.

INDICAZIONI GENERALI

Art. 8 – PROGRAMMAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE AZIONI E DEGLI INTERVENTI REGIONALI

1. Sono criteri di priorità per le azioni:

- a) il trasferimento su bicicletta degli spostamenti casa – lavoro e casa – scuola - lavoro nelle zone industriali di interesse regionale;
- b) il trasferimento su bicicletta di tutti gli spostamenti di breve raggio nell'area individuata dallo schema strategico di Piano;
- c) l'incentivazione della mobilità turistico ricreativa sostenibile, focalizzata sulla valorizzazione del percorso oltre che sulla meta;
- d) l'integrazione e sviluppo dell'intermodalità tra il sistema di trasporto pubblico e la bicicletta;
- e) l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta, alla mobilità attiva e sostenibile, di concerto con gli Istituti scolastici di ogni ordine e grado.

Il Biciplan segue, in analogia, le indicazioni generali del P.RE.MO.CI. e precisamente sulle azioni

Sono stati individuati i percorsi casa/scuola e casa/lavoro per favorire gli spostamenti in bicicletta.

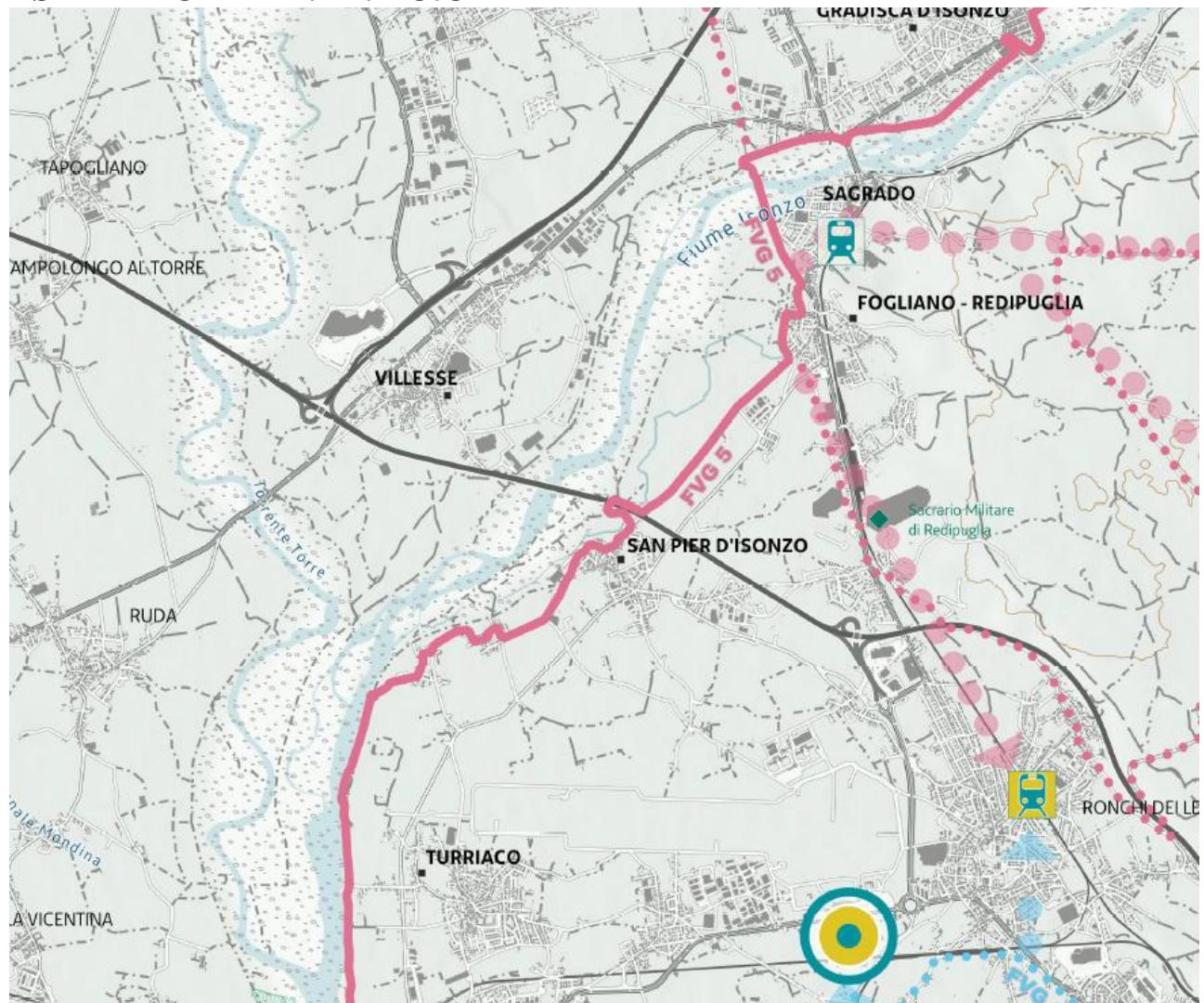
I percorsi individuati consentono spostamenti a breve raggio nell'area sia a scala comunale che sovra comunale (raccordandosi con le previsioni del Biciplan dell'UTI) che verso le aree a valenza naturalistica.

La rete ciclabile è stata concepita anche per stimolare una mobilità turistico ricreativa (verso luoghi di valenza storico culturale che ambientale) e di valorizzazione del territorio.

Sono stati individuati gli spazi d'integrazione tra il sistema di TPL e la bicicletta al fine di favorire l'intermodalità.

I Biciplan indica una serie di azioni atte ad educare i giovani all'uso della bicicletta (incontri nelle scuole) ma anche con la popolazione adulta (convegni, gite in bicicletta, agevolazioni varie a chi usa la bicicletta ecc.....)

ESTRATTO DEL P.RE.MO.CI



Cartellonistica della Ciclovia più vicina

Cervignano li, 05 maggio 2021

agg. 07 giugno 2021

IL PROGETTISTA
dott. arch. Giuseppe Garbin



INDICE

	PREMESSA	pag.	2
1	- LA BICICLETTA ED IL TERRITORIO	pag.	4
2	- LA COMPONENTE CICLISTICA NELLA MOBILITA`		
	URBANA E TERRITORIALE	pag.	5
3	- QUADRO TECNICO	pag.	5
4	- LA RETE DEI PERCORSI CICLABILI	pag.	9
5	- UN PROGETTO A SCALA TERRITORIALE	pag.	10
6	- ANALISI TERRITORIALE	pag.	10
6.1	- LUOGHI EMERGENTI E PUNTI DI FORZA DELL'AREA	pag.	10
7	- SISTEMA DEI TRASPORTI	pag.	18
8	- PERCORSI CICLABILI ESISTENTI - Descrizione	pag.	20
9-10	- POLI INTERMODALI e PREVISIONI URBANISTICHE	pag.	22
11	- PROGETTO DI PIANO	pag.	22
12	- DESCRIZIONE DEI TRACCIATI	pag.	24
13 -13/a	- INDIVIDUAZIONE ZONE A TRAFFICO LIMITATO INDIVIDUAZIONE DEI PERCORSI CASA SCUOLA E CASA LAVORO	pag.	54
14	- MODALITA` DI ATTUAZIONE	pag.	55
15	- NORME TECNICHE	pag.	59
16	- INDIVIDUAZIONE INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA` CICLO/PEDONALE	pag.	60
17	- INDIVIDUAZIONE DELLE AREE PER LA SOSTA ATTREZZATA DELLE BICICLETTE	pag.	67
18	- INTERVENTI PER L'INTEGRAZIONE DELLA MOBILITA` CICLABILE CON I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO	pag.	67
19	- INDIVIDUAZIONE DEI SISTEMI DI BIKE SHARING	pag.	67
20	- PUNTI DI MONITORAGGIO DEI FLUSSI	pag.	67
23	- QUADRO ECONOMICO GENERALE	pag.	68
24	- PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	pag.	70
25	- PROMOZIONE	pag.	71
26-	- COERENZA TRA P.RE.MO.CI E BICIPLAN	pa.	74

