

REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO CICLABILE PREVAL - MOSSA - FARRA D'ISONZO - GRADISCA D'ISONZO

CUP: G31B17000890002 CIG: 7931453A10 Codice progetto 0 5 7 3

PROGETTO DEFINITIVO

Codice elaborato

PD R 01

Scala

Emissione

Data 18.03.2022

Redatto StN

Controllato A.N.

Approvato A.N.

Titolo elaborato

Relazione descrittiva

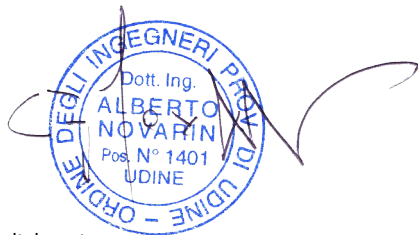
Nome file

573-PD cartiglio relazioni rev0.dwg

Firme

PROGETTISTA

dott. ing. Alberto Novarin



COMMITTENTE:

Ente di Decentramento Regionale di Gorizia

Documento sottoscritto digitalmente

Stampa conforme all'elaborato firmato digitalmente

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato	Oggetto revisione
01	13.04.2022	StN	A.N.	A.N.	nuova soluzione in corrispondenza del sottopasso della SRGO 4
02	09.05.2022	StN	A.N.	A.N.	recepimento osservazioni RUP
03					
04					
05					



Studio Novarin s.a.s.

via Daniele Manin, 10 - 33100 Udine - ☎ 0432 421013 - ✉ studio@novarin.net

INDICE

PAG.

1.	PREMESSA ED OGGETTO DELLA PROGETTAZIONE ----	2
2.	TEMATICHE PRINCIPALI E METODOLOGIA DI APPROCCIO PROGETTUALE -----	2
3.	SPECIFICAZIONI PROGETTUALI E MATERIALI IMPIEGATI -----	4
4.	ASPETTI URBANISTICI, VINCOLI TERRITORIALI, PARERI ED INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI	5
5.	ASPETTI GEOLOGICI-GEOTECNICI -----	6
6.	CRITERI UTILIZZATI PER LE SCELTE PROGETTUALI -----	7
7.	QUADRO NORMATIVO -----	8

ALLEGATO 1 - Specificazione delle varianti urbanistiche connesse all'attuazione del progetto

ALLEGATO 2 - Planimetria con indicazione delle tipologie di pavimentazioni esistenti e di progetto

1. PREMESSA ED OGGETTO DELLA PROGETTAZIONE

Il presente PROGETTO DEFINITIVO riguarda la **realizzazione del collegamento ciclabile tra Mossa e Gradisca d'Isonzo**, con interessamento del territorio comunale di Mossa, Farra e Gradisca d'Isonzo; il tracciato ha uno sviluppo complessivo pari a ca. 11,0 km.

2. TEMATICHE PRINCIPALI E METODOLOGIA DI APPROCCIO PROGETTUALE

Molti sono nella zona di intervento i punti di interesse storico, architettonico, naturalistico e paesaggistico, che il nuovo itinerario ciclabile concorre a valorizzare, incrementando tramite le nuove infrastrutture ed un adeguato sistema "a rete" il ruolo turistico dei Comuni attraversati.

La definizione dell'itinerario della connessione ciclabile Mossa-Farra d'Isonzo-Gradisca, muovendo dalle ipotesi prospettate dal progetto di fattibilità, ha considerato **varie possibili opzioni** in relazione alle sedi interessate ed al grado di protezione delle stesse rispetto al traffico motorizzato (pista ciclabile su sede propria o su corsia riservata, traffico ciclistico in promiscuo con i pedoni ed il traffico motorizzato od agricolo debitamente rallentato, ecc.).

Il tracciato del nuovo itinerario ciclabile si origina a **Mossa** diramandosi dalla **ciclovía regionale FVG3**; la soluzione planimetrica prescelta risolve diversamente da quanto inizialmente ipotizzato dal PFTE la parte settentrionale del nuovo itinerario in esame, a partire dal tratto ciclabile esistente di **via delle Fornaci** e con destinazione **via dei Campi**; in particolare, la modifica introdotta con l'ultima variante di tracciato concordata con l'Amm.ne Comunale evita la realizzazione di un nuovo sottopasso ciclabile della linea ferroviaria Udine-Gorizia lungo **via Codelli** e comporta invece lo sviluppo dell'itinerario sulla stessa **via Codelli** in direzione Est, impegnando successivamente le **vie Ciascilit, Dante e Stazione**, per confluire infine sul **sottopassaggio ciclo-pedonale esistente** che immette sulla **strada regionale SR 56**; il superamento di questa arteria avviene tramite **attraversamento segnalato ed illuminato** (sistema APL) e l'itinerario prosegue quindi utilizzando un **varco nel tessuto edificato** che porta in **via Ferraro** e successivamente in **via Isonzo**, la quale viene percorsa in direzione Sud fino a **via dello Sport**; si imbocca quindi questa arteria, la quale viene affiancata sul lato Nord della piattaforma dalla nuova infrastruttura ciclabile fino all'attraversamento pedonale esistente oltre la nuova rotatoria collocata lungo la **variante SR 56 di Mossa**; il nuovo tracciato ciclabile prosegue in promiscuo con pedoni e traffico motorizzato rallentato fino all'incrocio con **via dei Campi**.

Di seguito vengono riassunte le **caratteristiche tecniche dei tratti costitutivi della parte Nord del nuovo itinerario ciclabile**.

Nelle **vie Codelli, Ciascilit e Stazione** viene mantenuto il doppio senso di marcia per il traffico motorizzato e quello ciclistico su sede condivisa, debitamente rallentata dall'impiego di segnaletica stradale e dissuasori di velocità.

Nel **sottopassaggio ferroviario** le rampe di adduzione vengono modificate adottando pendenze longitudinali dell'ordine di 8-9% e separando la sede ciclabile da quella pedonale; la sede ciclabile, in uscita dal sottopasso in direzione SR 56, piega a sinistra, impegnando l'attuale ampio marciapiede e realizzando un **attraversamento pedonale aggiuntivo della SR 56** assistito da dispositivo luminoso tipo APL e segnaletica orizzontale in colato plastico bicomponente (L attraversamento = 4,00 m). Relativamente al tratto di sottopassaggio ferroviario, si precisa che l'opera di miglioramento della struttura esistente implica una estensione verso il basso di un limitato settore del muro di sostegno del quadrante S-E, in prossimità dell'incrocio con la SR 56, applicando la tecnica della sottofondazione.

Il **passaggio esistente tra SR 56 (via Olivers) e via Ferraro** viene allestito con sede ciclo-pedonale bidirezionale L = 2,50 m in cls.

Nelle **vie Ferraro, Isonzo e dello Sport** la circolazione ciclabile avviene in promiscuo con i mezzi motorizzati rallentati, utilizzando nel caso di via dello Sport le carreggiate di servizio esistenti rispettivamente sul lato Nord della strada (settore Est) ed in adiacenza della Palestra Comunale.

La continuazione dell'itinerario verso Sud avviene invece su **sede promiscua** con il traffico a motore autorizzato, pavimentata fino all'altezza dell'Agriturismo Zorzenon e successivamente sterrata con trattamento legante/stabilizzante. Il nuovo tracciato ciclabile - su sede promiscua - si dirige quindi verso Ovest lungo la direttrice di **Strada della Colombara** (entrando in Comune di Farra d'Isonzo); la strada - come si è detto - si presenta bianca, con fondo adeguatamente stabilizzato e regolarizzato, tramite impiego di basse concentrazioni di legante. Il successivo tratto asfaltato della strada in questione sbocca nel nodo a rotatoria con via Contessa Beretta e percorre quest'ultima arteria, impegnando la banchina Sud, che - sopraelevata rispetto al piano viabile - diventa ad uso condiviso di pedoni e ciclisti. L'itinerario si addentra quindi nell'**area urbana di Farra** lungo la direttrice - promiscua con il traffico motorizzato - costituita da via Verdi-via dei Conventi, imboccando quindi l'asse via Medeot-via dei Campi (strade asfaltate), per proseguire su via Colombo (bianca con piano viabile da regolarizzare, stabilizzare e condividere con il solo traffico agricolo), fino ad intercettare la **strada ex provinciale SP4** (oggi SRGO 4), le cui già esistenti sedi riservate alle biciclette nel tratto di sottopassaggio dell'autostrada A34 verranno rialzate di circa cm.7 e protette mediante collocazione di cordolo spartitraffico (sede propria); l'itinerario si sviluppa quindi lungo la SRGO 4, in sede propria sul lato Ovest, per dirigersi - sempre su sede propria - verso **via Cividale** ed entrare tramite questa arteria nel sistema di itinerari ciclabili e percorsi pedonali realizzati nell'ambito del **progetto Zone 30**. L'itinerario confluisce su via Bidischini, le cui ridotte dimensioni trasversali costringono ad applicare la soluzione promiscua con effettivo rallentamento della velocità dei mezzi motorizzati, ed utilizza il nodo del Mercaduzzo, nel quale è stata prevista la **percorribilità ciclabile anulare unidirezionale in promiscuità con i pedoni**, con attraversamento in sicurezza della SR 351 avvalendosi delle isole centrali rompitratte. Di qui il nuovo itinerario procede su sede riservata in **viale Donatori di Sangue** e - tramite Porta Nuova (transito in

promiscuo con i pedoni) - nel perimetro fortificato di Gradisca, ove per le biciclette è prevista una circuitazione antioraria in promiscuo con il traffico a motore rallentato lungo l'**anello via della Campagnola-calle Maccari-via Dante-via Battisti**, senza impatti sui marciapiedi esistenti e sulla consistenza e disposizione della sosta veicolare; da **via Battisti** attraverso calle dei Macellai (con accesso riservato a ciclisti e pedoni) l'itinerario di progetto confluisce infine nella **ciclovia regionale FVG5**.

Il progetto comprende altresì una **diramazione in Comune di Farra**, la quale è organizzata interamente su **sedi in promiscuo con il traffico a motore rallentato** (con adozione di regolamentazioni tipo **Fbis** - vedi sotto); tramite **via Contessa Beretta**, la diramazione in esame aggira a Nord il **Monte Fortino** e continua su **via Riva della Grotta**, intercettando infine la **ciclovia regionale FVG5**, la quale costeggia il corso del **fiume Isonzo**.

3. SPECIFICAZIONI PROGETTUALI E MATERIALI IMPIEGATI

Gli **standard progettuali** sono desunti direttamente dal **DM 557/99**; la larghezza minima delle piste ciclabili bidirezionali viene assunta pari a 2,50 m, mentre la larghezza minima dello spartitraffico di separazione verso il traffico motorizzato è assunta pari a 50 cm, ampliabile a 1,00 m nei casi in cui lo spartitraffico debba accogliere la segnaletica stradale verticale.

Ai fini dell'effettuazione della presente prestazione professionale, si è esaminato in dettaglio il tracciato derivante dal progetto preliminare posto a base di offerta; alcune strategie generali, già sopra indicate, vengono di seguito riassunte ed ulteriormente specificate. **A)** L'itinerario viene realizzato nei punti più esposti su sedi proprie, mentre in altri casi si ricorre a sedi promiscue con il traffico motorizzato opportunamente rallentato, con il traffico agricolo o con i pedoni. A questo proposito, una efficace strategia è costituita dall'**introduzione diffusa delle strade di tipo F-bis**: in sostanza, si tratta di trasformare una strada secondaria a basso flusso veicolare a motore in un **percorso ciclopeditonale sicuro**, in applicazione dell'Articolo 2 comma 3 del Titolo 1 Codice della Strada. La strada F-bis è definita da quest'ultimo quale ... "Itinerario ciclopeditonale: strada locale, urbana, extra-urbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una *sicurezza intrinseca* a tutela dell'utenza debole della strada." La recente Legge Quadro sulla Ciclabilità (L. 11-01.18 n.2) si riferisce alle strade F-bis con il termine di "ciclostrade" o di "strade 30 extraurbane" e ne chiarisce le caratteristiche: percorso dedicato a veicoli non a motore, *eccetto autorizzati*, sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri, velocità massima consentita di 30 km/h. Le strade locali e vicinali della zona di intervento già oggi rappresentano percorsi alternativi alla rete viaria principale per chi decide di fare *jogging* o un'uscita in bici. Si tratta quindi di dare un nuovo ruolo a strade secondarie utilizzate prevalentemente da agricoltori o dai residenti, trasformandole in itinerari ciclopeditonali. Gli interventi di progetto si limitano in questi casi all'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale dedicata, all'eventuale ampliamento delle sedi per ottenere il facile e sicuro transito affiancato di due o più ciclisti (es. L = 4 m) ed al posizionamento (se necessario) di idonei **elementi di dissuasione della velocità** (es.

sopraelevazioni del piano viabile, restringimenti di carreggiata, disassamenti delle traiettorie veicolari, ecc.). Questi interventi sono necessariamente accompagnati da una riqualificazione degli spazi limitrofi, con valorizzazione del reticolo idrico e/o delle aree verdi attraversate, riconvertite in punti di sosta o spazi gioco. Nell'intendimento del ns. gruppo di lavoro, l'infrastruttura ciclabile in progetto non è semplicemente un manufatto tecnico, ma rappresenta invece una **componente importante del paesaggio** ed uno **strumento di conoscenza** dello stesso; essa stabilisce una serie di relazioni tra società, popolazioni, culture e luoghi e favorisce la comunicazione (intesa nel suo concetto più ampio), influenzando lo scambio, l'incontro, il viaggio, la scoperta e la conoscenza, ed essendo in grado di costruire, organizzare ed influenzare le trasformazioni del paesaggio, in quanto dotata di grande potere sociale (su di essa si muove la collettività), nonché estetico (derivante dalla "bellezza" intrinseca degli itinerari e dei paesaggi che da essi possono essere osservati). La progettazione dello spazio infrastrutturale viene quindi basata sulla riqualificazione e sull'integrazione ecologica, paesaggistica e percettiva, soddisfacendo le esigenze delle **Unità di Paesaggio** (UdP) attraversate e quelle proprie dell'infrastruttura e delle sue pertinenze (es. efficienza stradale, sicurezza degli utenti, riduzione dell'inquinamento).

I propositi enunciati al punto precedente trovano concretezza nei criteri di **scelta dei materiali** di seguito descritti. In generale, in base alle esigenze di inserimento ambientale e di rispetto del principio dell'invarianza idraulica, si privilegiano **pavimentazioni drenanti in ghiaio legato**, con **differenziazioni cromatiche** già contenute negli impasti, e si adottano in possibilmente **parapetti in legno**, segnaletica **verticale** di indicazione, di pericolo e di divieto di **facile comprensione e non intrusiva**, né **sovrabbondante**, **arredi verdi** con aree per la sosta ed il gioco appositamente progettate e definite, filari alberati di specie diverse (es. ciliegi, gelsi, ecc.), evitando l'impiego di cls. a vista in elevazione, sostituiti con strutture rivestite in pietrame, ecc.

Per quanto riguarda specificatamente il **Comune di Mossa**, si evidenzia che le nuove sedi ciclabili ad uso promiscuo con il traffico motorizzato sono pavimentate in conglomerato bituminoso e dotate di appositi sistemi di smaltimento delle acque meteoriche stradali. Le cordone di delimitazione sono realizzate in conglomerato cementizio liscio o bocciardato.

Le sedi stradali sterrate esistenti utilizzate in promiscuo con il traffico motorizzato e quello dei mezzi agricoli sono consolidate tramite scarifica, sistemazione dei cigli erbosi e riporto di materiale arido con adeguata rullatura finale ed aggiunta di legante.

4. ASPETTI URBANISTICI, VINCOLI TERRITORIALI, PARERI ED INTERFERENZE CON I SOTTOSERVIZI

L'intervento è solo in parte urbanisticamente conforme, in quanto le aree di occupazione dell'itinerario ciclabile non sono sempre ricomprese nell'azonamento "viabilità" del vigente PRGC. Per i dettagli si rimanda agli specifici **elaborati di variante urbanistica**.

Dalle verifiche catastali effettuate, risulta che **l'intervento interessa sedimi privati e comporta quindi la necessità di effettuare procedure espropriative**, debitamente evidenziate nei **piani particellari di esproprio**.

Relativamente ai **vincoli territoriali**, non si evidenziano presenze specifiche; in ogni caso, per effetto del presente progetto, l'ambiente naturale ed antropizzato non subisce alcuna manomissione negativa, né pregiudizi sotto il profilo paesaggistico.

Ai fini ambientali assume particolare importanza **l'impiego di pavimentazioni stabilizzate drenanti**, che rispettano il principio dell'invarianza idraulica.

Per quanto riguarda **l'acquisizione dei pareri**, occorre menzionare innanzitutto quelli di competenza delle tre **Amm.ni Comunali** coinvolte e di **Friuli Venezia Giulia Strade spa** (relativi ad attraversamenti e ad affiancamenti rispetto alle strade regionali SR 56, SR 252 e SR 351 ed alle strade regionali locali SRGO 4 e SRGO 10). Ulteriori pareri devono essere acquisiti dagli **Enti gestori di sottoservizi** (incluse le fibre ottiche), onde verificare l'effettiva compatibilità dell'intervento con l'assetto delle reti tecnologiche interrate.

5. ASPETTI GEOLOGICI-GEOTECNICI

L'intervento insiste in gran parte su terreni noti già oggi e da tempo destinati a viabilità; nei tratti asfaltati non sono peraltro visibili situazioni significative di dissesto del piano viabile, mentre quelli sterrati sono occorrenti di stabilizzazione e regolarizzazione del fondo a volte sconnesso.

Relativamente al **sottopasso ferroviario**, è stata reperita la relazione **geologico-geotecnica** redatta nel 1983 dall'Ing. Meriggi e dal Dott. Menchini di Tecnogeo per la costruzione di n.3 sottopassi ferroviari in Comune di Mossa. Dalla relazione suddetta si traggono le informazioni sotto specificate.

"I terreni presentano morfologia piatta e sono il risultato dell'azione di deposito del fiume Isonzo. Sono **sedimenti di origine alluvionale** caratterizzati in generale da continuità stratigrafica in orizzontale ed appartenenti ad una serie di **materiali detritici ghiaioso sabbiosi**. In verticale la serie presenta localmente **concrezioni calcaree** per precipitazione di carbonati che danno luogo a livelli a buon grado di cementazione. **Il livello della prima falda freatica viene individuato a notevole profondità** in considerazione dell'alto grado di permeabilità che caratterizza i depositi alluvionali e della funzione di abbattimento della piezometrica esercitata dal fiume Isonzo; va quindi osservato che la posizione della falda è del tutto influente nei riguardi dei manufatti, anche nell'eventualità di escursioni freatiche.

Per desumere le caratteristiche meccaniche e lito-stratigrafiche del terreno di fondazione si è fatto riferimento sia all'esame visivo di fronti di scavo attualmente aperti sia a notizie desunte in loco. Durante un sopralluogo avvenuto in data 29/11/83 si è potuto esaminare uno scavo ubicato in prossimità al km 28+568 e spinto fino alla profondità di 3,5 m dal piano campagna. Al di sotto di uno strato vegetale spesso 0,40-0,50 m si è rilevata la presenza di un banco incoerente grossolano costituito prevalentemente da ghiaie e sabbie,

variamente gradate, miste ad una frazione limo-argillosa di percentuale più o meno abbondante, ma mai prevalente. Le caratteristiche meccaniche del terreno possono essere valutate considerando la stabilità dello scavo esaminato che, anche dopo condizioni meteorologiche sfavorevoli, ha mantenuto la verticalità originaria senza presenza di segni di scoscendimento. Questo comportamento è indice di un elevato grado di addensamento del terreno incoerente e stimabile attribuendo ad esso un angolo d'attrito pari a $\phi = 45^\circ$ ed un certo valore della coesione dovuta alla matrice argillosa. Tuttavia, considerando che non sono state effettuate misure dirette delle caratteristiche meccaniche e che la percentuale della frazione fine è variabile, si ammette, in via cautelativa, una riduzione delle caratteristiche meccaniche in condizioni drenate a breve termine attribuendo un valore $C = 0 \text{ kg/cmq}$ alla coesione ed un valore $\phi = 40^\circ$ all'angolo di attrito del terreno. Il peso di volume del terreno può essere assunto pari a $\gamma = 1,9 \text{ t/mc.}$ "

La relazione in argomento, applicando la formula di Terzaghi, stima una **capacità portante pari a 13,8 kg/cmq**, mentre il carico indotto dal manufatto è pari a **$q_{\text{eser}} = 0,6 \text{ kg/cmq}$** ; il coefficiente di sicurezza ottenuto è quindi pari a ca. 23. Poiché la pressione litostatica alla profondità di posa del sottopasso è molto superiore al valore della pressione esercitata dal sottopasso stesso, **"è da escludersi il manifestarsi di cedimenti nel terreno di fondazione"**, e, per la sua natura prevalentemente incoerente, è da escludersi anche la possibilità di un rigonfiamento che spinga il manufatto verso l'alto."

6. CRITERI UTILIZZATI PER LE SCELTE PROGETTUALI

Le scelte progettuali operate seguono precisi **criteri di funzionalità, sicurezza stradale, durabilità degli elementi costruttivi e riduzione degli oneri di gestione e manutenzione**; i requisiti di **funzionalità e sicurezza stradale** sono confermati dai raggi di curvatura altimetrici e planimetrici adottati che garantiscono le distanze minime di visibilità per i ciclisti, dal segnalamento potenziato degli attraversamenti ciclabili delle sedi carrabili, dall'impiego di pendenze trasversali e longitudinali idonee al transito ciclistico in condizioni di fluidità e sicurezza, ecc. La **durabilità degli elementi costruttivi** (connessa alla riduzione degli oneri di gestione e di manutenzione) deriva dalla congruità dello spessore del pacchetto adottato, nonché dall'impiego di illuminazione a Led, la quale consente altresì un notevole risparmio energetico. Per quanto riguarda i componenti prefabbricati, si fa riferimento essenzialmente alle cordone stradal ed alle tubazioni in cls. del sistema di smaltimento delle acque meteoriche, le cui specifiche (es. resistenza cls., ecc.) saranno debitamente illustrate nel capitolato speciale d'appalto.

Al fine di **ridurre in corso di esecuzione la possibilità di imprevisti**, si sottolinea che il progetto è basato su rilievi topografici e molteplici sopralluoghi nell'area di intervento, estesi a tutto l'ambito interessato ed a tutti gli elementi fisici che caratterizzano il territorio.

Relativamente ai **movimenti di materia**, in applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM), si intende perseguire al massimo grado il **criterio del riuso del materiale proveniente dagli scavi di sbancamento e fondazione**, impiegandolo quasi totalmente nei riporti e nella formazione delle aree verdi.

7. IL QUADRO NORMATIVO

Si riporta di seguito l'elenco delle normative e delle direttive su cui si basa la presente progettazione:

- D.M. 17.10.2018 Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni»;
- D.M. 6792 del 05.11.2001 «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade»;
- D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 e successive modificazioni «Nuovo Codice della Strada»;
- D.P.R. 16.12.1992 n. 495 e s.m.i. «Regolamento di attuazione del Nuovo Codice della Strada»;
- D.M. 163 del 19.04.06 «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali», e successive modifiche;
- D.M. 557/1999 «Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili»;
- D.Lgs. 09.04.2008, n. 81 e s.m.i. «Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro»

ALLEGATO 1 - Specificazione delle varianti urbanistiche connesse all'attuazione del progetto

A. COMUNE DI MOSSA

La presente variante urbanistica riguarda l'inserimento del progetto definitivo del **percorso ciclabile Preval-Mossa-Farra d'Isonzo-Gradisca d'Isonzo** negli strumenti urbanistici del **Comune di Mossa**.

Il tracciato evita la realizzazione di un nuovo sottopasso ciclabile della linea ferroviaria Udine-Gorizia lungo **via Codelli** e comporta invece lo sviluppo dell'itinerario sulla stessa **via Codelli** in direzione Est, impegnando successivamente le **vie Ciascilot, Dante e Stazione**, per confluire infine sul **sottopassaggio ciclo-pedonale esistente** che immette sulla **strada regionale SR 56**; il superamento di questa arteria avviene tramite **attraversamento segnalato ed illuminato** (sistema APL) e l'itinerario prosegue quindi utilizzando un **varco nel tessuto edificato** che porta in **via Ferraro** e successivamente in **via Isonzo**, la quale viene percorsa in direzione Sud fino a **via dello Sport**; si imbocca quindi questa arteria che viene affiancata sul lato Nord della piattaforma dalla nuova infrastruttura ciclabile fino all'attraversamento pedonale esistente oltre la nuova rotatoria lungo la **variante SR 56 di Mossa**; il nuovo tracciato ciclabile prosegue in promiscuo con pedoni e traffico motorizzato rallentato fino all'incrocio con **via dei Campi**. Il tracciato ciclabile proposto comporta - con l'eccezione del sottopassaggio ferroviario sopra menzionato - il movimento delle biciclette in condizioni di promiscuità con il traffico a motore rallentato senza individuazione di sedi proprie dedicate.

Si riporta di seguito una **descrizione delle tavole grafiche di azzonamento del PRGC vigente e del PRGC variante**.

Nello stato di fatto l'azzonamento della **variante n. 21 del PRGC di Mossa** contiene una linea tratteggiata che corrisponde all'indicazione della "viabilità ciclabile di progetto". Il suddetto tematismo viene riportato nella **tavola di variante PRGC** relativamente al nuovo collegamento introdotto, applicando la definizione indistintamente per i tratti su sede propria e promiscua.

Poiché occorre procedere all'inserimento della variante normativa sopra menzionata e l'intervento comporta vincoli espropriativi, l'approvazione del progetto costituisce variante puntuale al PRGC ai sensi del combinato disposto dell'art. 24 della L.R. 05/2007, dell'art. 11 del D.P.Reg. 086/2008 (Regolamento di Attuazione della Parte I Urbanistica della L.R. 05/2007) e dell'art. 19 del DPR 327/01).

B. COMUNE DI FARRA D'ISONZO

La presente variante urbanistica riguarda l'inserimento del progetto definitivo del **percorso ciclabile Preval-Mossa-Farra d'Isonzo-Gradisca d'Isonzo** negli strumenti urbanistici del **Comune di Farra d'Isonzo**.

L'itinerario (proveniente dal Comune di Mossa) si dirige verso Ovest lungo la direttrice di **Strada della Colombara**; la strada si presenta inizialmente bianca, ma il fondo può essere adeguatamente stabilizzato e regolarizzato, con impiego di basse concentrazioni di legante. Il successivo tratto asfaltato della strada in questione sbocca nel nodo a rotatoria con via Contessa Beretta e percorre quest'ultima arteria, impegnando la banchina Sud, che - sopraelevata rispetto al piano viabile - diventa ad uso condiviso di pedoni e ciclisti. L'itinerario si addentra quindi nell'**area urbana di Farra** lungo la direttrice - promiscua con il traffico motorizzato - costituita da via Verdi-via dei Conventi, imboccando quindi l'asse via Medeot-via dei Campi (strade asfaltate), per proseguire su via Colombo (bianca con piano viabile da regolarizzare e condividere con il solo traffico agricolo),

Si riporta di seguito una **descrizione delle tavole grafiche di azionamento del PRGC vigente e del PRGC variante**.

Nello stato di fatto la **variante n.16 del PRGC di Farra d'Isonzo** non contiene previsioni grafiche di nuovi itinerari o piste ciclabili. Nella **tavola di variante PRGC** il tematismo rappresentativo di questa categoria viaria viene specificatamente indicato per il nuovo collegamento introdotto, applicando la dicitura indistintamente per i tratti su sede propria e promiscua.

Poiché occorre procedere all'inserimento della variante normativa sopra menzionata e l'intervento comporta vincoli espropriativi, l'approvazione del progetto costituisce variante puntuale al PRGC ai sensi del combinato disposto dell'art. 24 della L.R. 05/2007, dell'art. 11 del D.P.Reg. 086/2008 (Regolamento di Attuazione della Parte I Urbanistica della L.R. 05/2007) e dell'art. 19 del DPR 327/01).

C. COMUNE DI GRADISCA D'ISONZO

La presente variante urbanistica riguarda l'inserimento del progetto definitivo del **percorso ciclabile Preval-Mossa-Farra d'Isonzo-Gradisca d'Isonzo** negli strumenti urbanistici del **Comune di Gradisca d'Isonzo**.

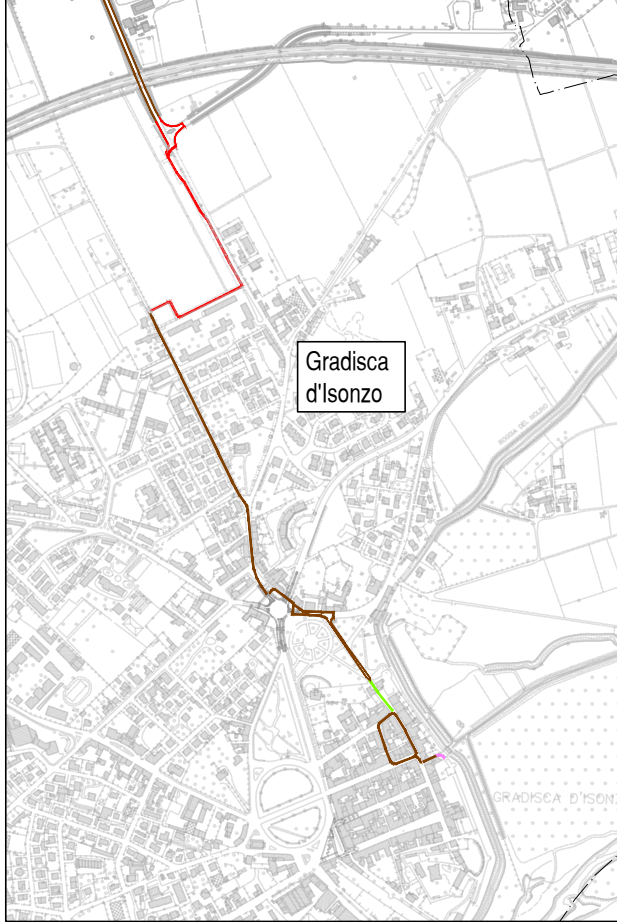
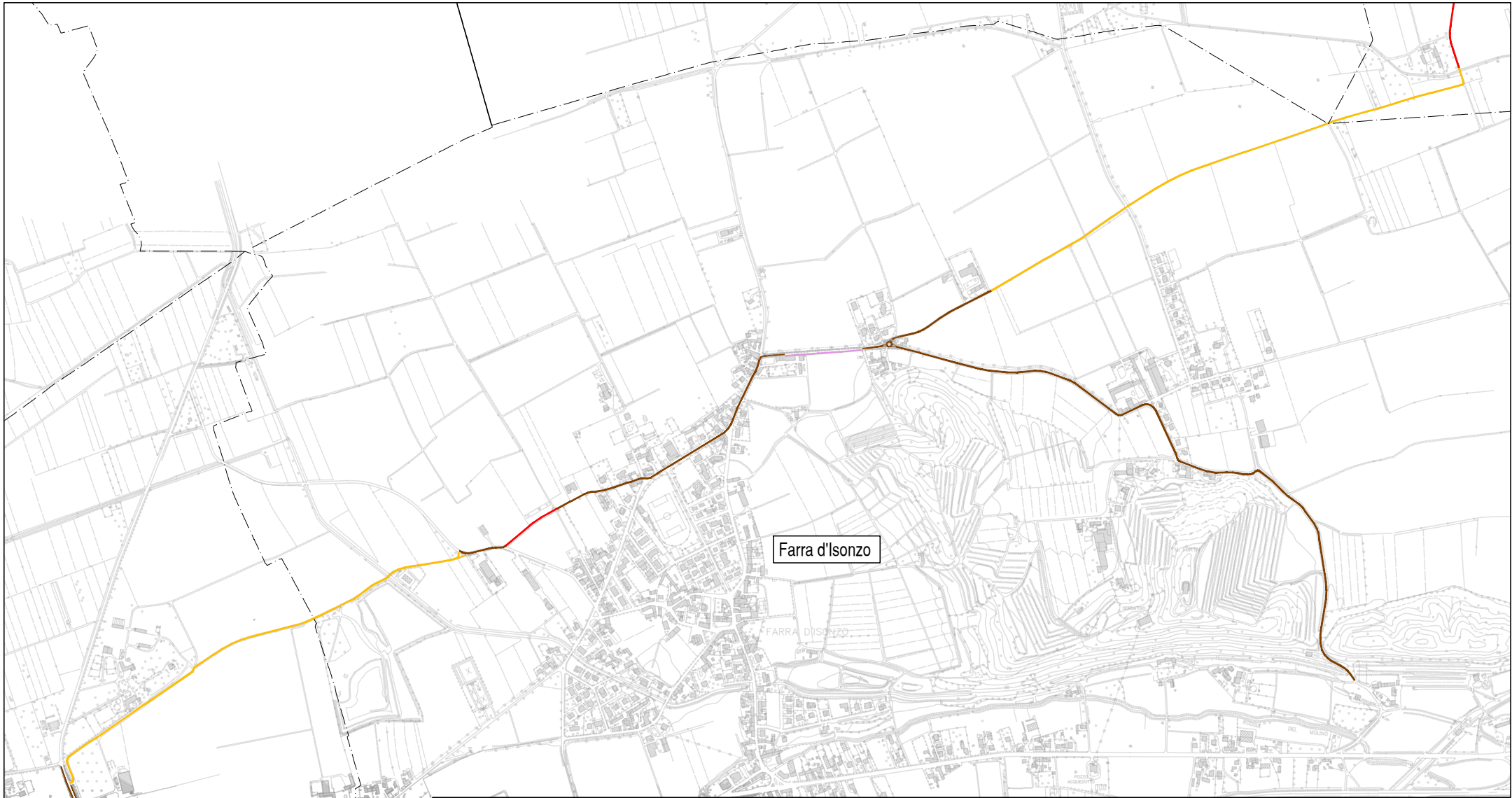
La **strada ex provinciale SP4** (oggi SRGO 4) è già dotata di corsie riservate alle biciclette nel tratto di sottopassaggio dell'autostrada A34 le quali verranno rialzate di circa cm.7 e protette mediante collocazione di cordolo spartitraffico (sede propria); l'itinerario si sviluppa quindi, in sede propria sul lato Ovest della stessa arteria, per dirigersi - sempre su sede propria - verso **via Cividale** ed entrare tramite questa arteria nel sistema di itinerari ciclabili e percorsi pedonali in fase di realizzazione nell'ambito del **progetto Zone 30**. L'itinerario confluisce su via Bidischini, le cui ridotte dimensioni costringono ad applicare la soluzione promiscua con effettivo rallentamento della velocità dei mezzi motorizzati ed utilizza il nodo del Mercaduzzo, nel quale è stata prevista la **percorribilità ciclabile anulare unidirezionale in promiscuità con i pedoni**, con attraversamento in sicurezza della SR 351 avvalendosi delle isole centrali rompitratte. Di qui il nuovo itinerario procede su sede riservata in **viale Donatori di Sangue** e - tramite Porta Nuova (transito in promiscuo con i pedoni) - nel perimetro fortificato di Gradisca, ove per le biciclette è prevista una circuitazione antioraria in promiscuo con il traffico a motore rallentato lungo l'anello via della Campagnola-calle Maccari-via Dante-via Battisti, senza impatti su marciapiedi e consistenza e disposizione della sosta veicolare; da via Battisti attraverso calle dei Macellai (con accesso riservato a ciclisti e pedoni) l'itinerario di progetto confluisce infine nella ciclovia regionale FVG5.

Si riporta di seguito una **descrizione delle tavole grafiche di azzonamento del PRGC vigente e del PRGC variante**.

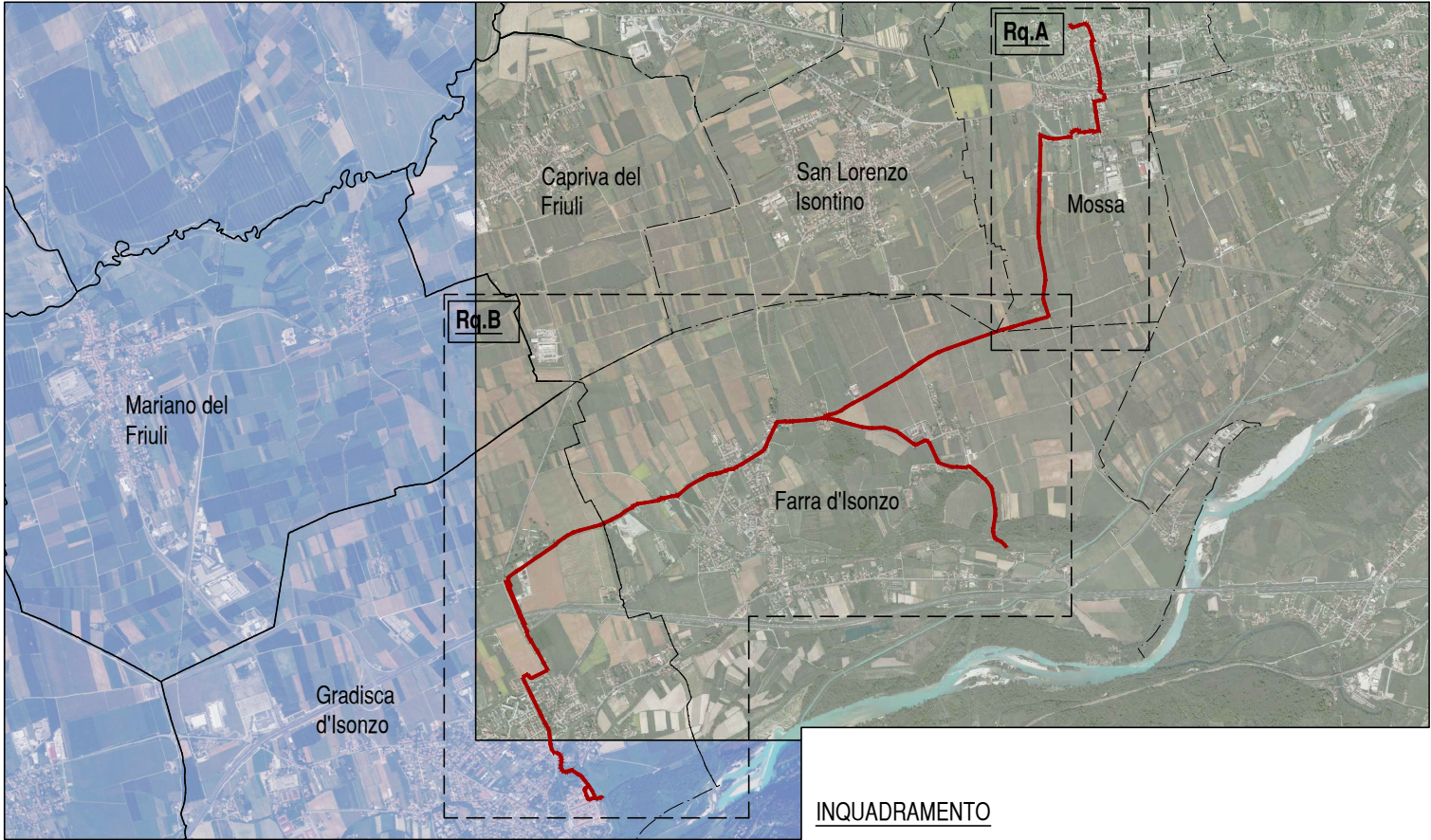
Nello stato di fatto l'azzonamento la **variante n.26 del PRGC di Gradisca d'Isonzo** non contiene previsioni grafiche di nuovi itinerari o piste ciclabili. Nella **tavola di variante PRGC** il tematismo rappresentativo di questa categoria viaria viene specificatamente indicato per il nuovo collegamento introdotto, applicando la dicitura indistintamente per i tratti su sede propria e promiscua.

Poiché occorre procedere all'inserimento della variante normativa sopra menzionata e l'intervento comporta vincoli espropriativi, l'approvazione del progetto costituisce variante puntuale al PRGC ai sensi del combinato disposto dell'art. 24 della L.R. 05/2007, dell'art. 11 del D.P.Reg. 086/2008 (Regolamento di Attuazione della Parte I Urbanistica della L.R. 05/2007) e dell'art. 19 del DPR 327/01).

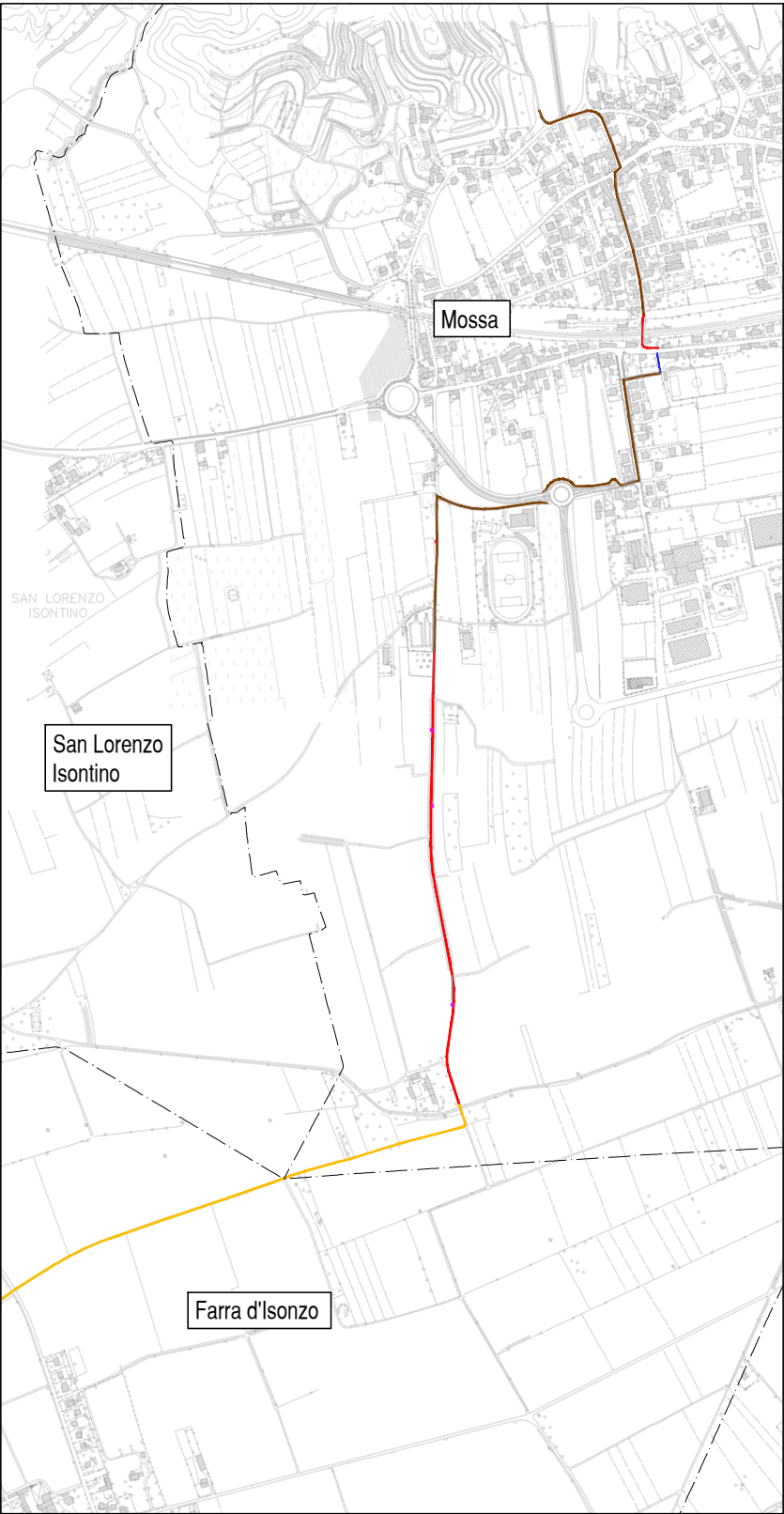
ALLEGATO 2 - Planimetria con indicazione delle tipologie di pavimentazioni esistenti e di progetto



RIQUADRO B



INQUADRAMENTO



RIQUADRO A

Itinerario ciclabile Mossa - Farra d'Isonzo - Gradisca d'Isonzo
Tipologia delle pavimentazioni di progetto ed esistenti

Legenda

Pavimentazioni esistenti	Pavimentazioni di progetto
 Asfalto	 Asfalto
 Porfido	 Calcestruzzo
 Pietra	 Stabilizzato naturale a calce/cemento