



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA EDR DI GORIZIA

REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO CICLABILE TRA **CORMONS** E **GRADISCA D'ISONZO**

CUP: G51B17000690002 CIG: 7931381EA4 Codice progetto 0 5 7 2

PROGETTO DEFINITIVO

Codice elaborato		
PD	R	01

Scala	--
-------	----

Emissione	
Data	19.03.2021
Redatto	StN
Controllato	A.N.
Approvato	A.N.

Titolo elaborato	
Relazione descrittiva	
Nome file	572-PD cartiglio relazioni rev00.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	20.10.2021	StN	StN	A.N.	recepimento osservazioni RUP
02					
03					
04					
05					



Studio Novarin s.a.s.

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



INDICE

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

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 Cormons e Gradisca d'Isonzo**, con interessamento del territorio comunale di Cormons, Mariano del Friuli e Gradisca d'Isonzo.

2 **TEMATICHE PRINCIPALI E METODOLOGIA DI APPROCCIO PROGETTUALE**

Cormons e Gradisca d'Isonzo sono due importanti località friulane appartenenti all'ex Provincia di Gorizia e sono caratterizzate da antiche origini e vari siti ed insediamenti di pregio sotto il profilo urbanistico-architettonico e paesaggistico.

Il nuovo tracciato ciclabile previsto coinvolge altresì il territorio di Mariano del Friuli, con attraversamento in senso Nord-Sud ed andamento planimetrico per lo più parallelo all'attuale direttrice stradale SR 305 variante. La definizione dell'itinerario più adatto alla connessione ciclabile Cormons-Gradisca, muovendo dalle ipotesi prospettate dal progetto di fattibilità posto a base della presente progettazione, considera **opzioni di tracciato** incentrate sul **parziale utilizzo del sedime ex ferroviario Cormons-Fogliano**; in sostanza, il tracciato del nuovo itinerario ciclabile si origina in Cormons diramandosi dalla ciclovia FVG3, utilizza la pista ciclabile già oggi parzialmente esistente lungo la SR 409 "di Plessiva" fino alla rotatoria con via Gorizia e si sviluppa - a partire da questo nodo - entro l'area un tempo occupata dalle caserme ed oggi in fase di riconversione a parco urbano, reti per la mobilità lenta e parcheggi (questo intervento è in corso di realizzazione direttamente dal Comune di Cormons ed è quindi escluso dal presente appalto); il nuovo itinerario ciclabile sottopassa quindi il rilevato della ferrovia RFI Udine-Gorizia in corrispondenza dell'incrocio "Saldarini" (confluenza della strada regionale SR 356 nella SR 56); a questo proposito si segnala che, in futuro, **per consentire un agevole superamento ciclabile in sicurezza del rilevato ferroviario, alla canna armata esistente è opportuno aggiungere un idoneo manufatto scatolare dedicato**, da collocare a Ovest di quello carrabile esistente; l'attraversamento della SR 56 "di Gorizia e Aidussina" viene effettuato in corrispondenza del rinnovato nodo Saldarini, la cui organizzazione a rotatoria riduce in misura sensibile le velocità di marcia dei veicoli, curvandone le traiettorie; il nodo si presta ad essere contornato da corona perimetrale ciclabile unidirezionale, atta a garantire altresì il sottopassaggio delle infrastrutture ferroviarie in disuso Cormons-Fogliano.

In base ad una variante elaborata rispetto allo studio di fattibilità iniziale ed appositamente concordata con l'Amm.ne Comunale di Cormons, **il nuovo tracciato ciclabile**, anziché affiancarsi alla ex Strada provinciale SP 16, per procedere quindi verso Sud lungo via Corona, **accede tramite una rampa di raccordo al rilevato ex ferroviario Cormons-Fogliano ed insiste alla sommità di esso**, per poi discendere sulla stessa via Corona, una strada locale a doppio senso di marcia caratterizzata, a valle della zona industriale, da scarso traffico motorizzato, da una larghezza pari a ca. 4,00 m e da sviluppo ai piedi delle colline di Angoris.

A Sud della località di Monticello la strada - costantemente asfaltata - cambia in Comune di Mariano del Friuli la sua denominazione in via Cormons e valica il torrente Versa tramite un ponte carrabile esistente; da qui è

possibile proseguire ancora lungo via Cormons, per deviare quindi a destra - internamente al centro abitato di Corona - imboccando una strada bianca che si dirige verso Ovest ed immette su una seconda strada bianca; quest'ultima riporta il ciclista a Nord verso l'argine della sponda sinistra del torrente Versa; il tracciato procede verso Ovest in sovrapposizione con il **percorso ciclopedonale del Versa e dello Iudrio**, riconvertendo all'uso ciclistico la viabilità agricola e di manutenzione esistente, fino ad intercettare la direttrice del tracciato ex ferroviario. Una ulteriore **variante progettuale** ha il fine di risolvere - diversamente da quanto inizialmente ipotizzato - il collegamento del rilevato ex ferroviario preesistente a Nord della rotatoria tra le strade regionali SR 305 e SRGO 5 con il tratto ciclabile previsto in affiancamento alla SR 305 con direzione Gradisca d'Isonzo; in particolare, la modifica introdotta evita l'attraversamento della SRGO 5 in prossimità della rotatoria sopra menzionata e comporta invece la prosecuzione dell'itinerario ciclabile verso Est sul lato Nord della SRGO 5 a partire dalla strada agricola esistente al piede del rilevato stradale; l'itinerario si sviluppa quindi su **sede propria** sullo stesso lato Nord della SRGO 5, per attraversare a raso l'arteria regionale in un sito posto in vicinanza della **tenuta agricola Luisa** e dotato di segnalatore a due luci lampeggianti con pannello fotovoltaico e di segnaletica orizzontale in colato plastico bicomponente. L'itinerario in variante impegna quindi il **nodo tra via Santa Trinità e la SRGO 5**, il quale viene debitamente riconfigurato adottando una diversa canalizzazione dei (limitati) flussi motorizzati in movimento sulla laterale al fine di ottenere spazi riservati alla circolazione ciclistica; la prosecuzione dell'itinerario avviene su **via Santa Trinità**, una strada asfaltata avente larghezza trasversale pari a 5,00 m e sviluppo pari a ca. 800 m fino in prossimità del sottopasso esistente sotto la SR 305; in questo tratto **la circolazione ciclistica avviene in promiscuità con quella dei mezzi agricoli autorizzati**, essendo l'accesso alle due estremità del tratto in esame regolato da appositi cancelli metallici che lasciano costantemente aperto un varco trasversale di almeno 1,50 m libero per il transito dei ciclisti. Si procede quindi - in promiscuo con il traffico agricolo - in affiancamento alla nuova strada regionale sul suo lato orientale impiegando uno sterrato già oggi esistente; lo sterrato prosegue su via Fermi, una strada locale pavimentata in bitume a servizio della zona artigianale-industriale di Mariano del Friuli; sul lato Est di questa strada esiste una banchina rialzata ed alberata, la quale può accogliere un tratto protetto del nuovo itinerario ciclabile, che confluisce quindi nel nodo sottostante il nuovo viadotto della variante SR 305, attraversando a raso via Manzoni ed il sedime originario della SR 305, per entrare nel territorio del Comune di Gradisca d'Isonzo; entro quest'ultimo l'itinerario ciclabile può quindi conseguire un **uso esclusivo del suddetto sedime ex ferroviario** e delle relative opere d'arte (ponti e sovrappassi), fatta eccezione di alcuni tratti in promiscuo con il traffico pedonale e motorizzato di tipo agricolo ed autorizzato generato dalle residenze presenti *in loco*, fino ad intersecare la ciclovía regionale FVG5 ed imboccare il ponte esistente sul fiume Isonzo.

Relativamente al tracciato sin qui descritto si osserva quanto segue:

- a) occorre organizzare a raso con segnalamento semaforizzato oppure tipo APL (Attraversamenti Pedonali Luminosi a chiamata) l'attraversamento di via Manzoni e della ex SR 305;
- b) occorre altresì organizzare nello stesso modo (semaforizzazione oppure APL a raso o sottopasso) l'intersezione con la nuova strada di raccordo tra la SR 305 e la località Zuccole;

-
- c) per il superamento delle arterie SR 252, autostrada A34 e SR 351 ci si avvale di opere d'arte esistenti (sottopasso della SR 352 e sovrappassi della A34 e della SR 351); le opere risultano adeguate sotto i profili statici, della durabilità e dell'adattabilità.

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. Si segnala peraltro che si è cercato - ovunque possibile e rispettando i limiti di spesa prefissati - di **incrementare le larghezze trasversali delle piste ciclabili bidirezionali fino a 3,0-3,5 m**, per migliorare la sicurezza e favorire l'affiancamento delle bici.

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. Tutto l'itinerario viene realizzato su sede propria destinata al traffico ciclistico, ad eccezione di alcuni tratti particolarmente vincolanti non diversamente risolvibili (es. sottopassaggio Saldarini) ed altri ove il traffico ciclistico può coesistere in sicurezza con il traffico motorizzato opportunamente rallentato 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 (quale ad esempio via Corona e la sua prosecuzione via Cormons) in un **percorso ciclopedonale 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 ciclopedonale: 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 ciclopedonali.

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.

- B. **Ulteriori specificazioni** riguardano, come in parte già precedentemente argomentato, i nodi in Comune di Mariano del Friuli con la SR 305 preesistente e via Manzoni, da risolvere con attraversamenti a raso in sicurezza; analogo trattamento va rivolto all'interferenza con la nuova strada di raccordo tra la SR 305 e la località Zuccole.
- C. Nell'intendimento del nostro 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 C) 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** (es. lungo il rilevato ex ferroviario, laddove necessari), 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. Le pavimentazioni in bitume vengono invece preferite nella parte settentrionale del tracciato in Comune di Cormons, nei tratti di completamento/allargamento di infrastrutture già oggi esistenti.

Relativamente ai **materiali impiegati**, si evidenzia che normalmente le pavimentazioni sono in stabilizzato naturale; fa eccezione il nuovo sedime ciclabile adiacente alla tenuta Luisa e con sviluppo lungo la SRGO 5, per il quale si adotta il conglomerato bituminoso, in analogia alla finitura superficiale già esistente su via Santa Trinità.

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.

Dalle verifiche catastali effettuate e riportate negli specifici elaborati allegati, risulta che **l'intervento interessa sedimi privati e comporta quindi la necessità di effettuare procedure espropriative.**

Relativamente ai **vincoli territoriali**, non si evidenziano presenze specifiche, se non in prossimità della confluenza dell'itinerario **sull'argine del Fiume Isonzo**, per il quale vige il limite di salvaguardia di 150 m stabilito dalla ex Legge Galasso (DLGS 42/04, art.142, comma 1, lettera c); 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 muri verdi e terre rinforzate per il sostegno delle rampe di accesso ciclabile al rilevato ferroviario**, con adozione di pendenze longitudinali nei limiti del 5% per non penalizzare gli utenti.

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 409, SR 356, SR 56 e SR 305 ed alle strade regionali locali SRGO 3, SRGO 5 e SRGO 16). 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 interraste.

5 ASPETTI GEOLOGICI-GEOTECNICI

Nella sua parte settentrionale l'intervento insiste su terreni noti già oggi e da tempo destinati a viabilità e sollecitati da intensi carichi veicolari; **non sono peraltro visibili situazioni significative di dissesto del piano viabile.**

Per quanto riguarda il tratto su rilevato ex ferroviario, si segnala che il piano di posa di quest'ultimo è stato concepito per sostenere carichi di ordini di grandezza molte volte superiori rispetto a quelli di un itinerario ciclabile e deve quindi ritenersi senz'altro **idoneo.**

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 cordonate stradali 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

EDR di Gorizia

Realizzazione del collegamento ciclabile Cormons - Gradisca d'Isonzo
Progetto definitivo - **Relazione descrittiva**

A. COMUNE DI CORMONS

L'inserimento del progetto definitivo del collegamento ciclabile Cormons-Mariano del Friuli-Gradisca d'Isonzo negli strumenti urbanistici del Comune di Cormons comporta la redazione di un variante urbanistica. Il suddetto collegamento si sviluppa lungo la SR 409 di Plessiva (v.le Roma), assumendo organizzazione bidirezionale su un lato oppure unidirezionale su ciascuno dei due lati stradali (vedi progetto allegato); viene quindi attraversata l'area della ex caserma (in fase di riconversione di uso a parco urbano), per impegnare poi il sottopasso carrabile ed il perimetro dell'adiacente rotatoria Saldarini; si prosegue imboccando via Vino della Pace (strada regionale locale SRGO16) e disponendo l'infrastruttura in parallelo con il rilevato ex ferroviario, la cui sommità viene raggiunta tramite una nuova rampa di raccordo. Il tracciato si sviluppa in seguito sullo stesso rilevato ex ferroviario, per scendere a livello campagna prima del sottopasso di via Corona, che viene utilizzata in promiscuità con il traffico motorizzato fino al confine comunale.

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

Nello stato di fatto l'azionamento della **variante n.38 del PRGC di Cormons** contiene una campitura a righe relativa alle "strade di progetto"; nella proposta di variante essa viene utilizzata per indicare le parti in cui l'itinerario di progetto fuoriesce dalle zone dedicate dal PRGC alla viabilità, ovvero in coincidenza : a) delle zone E5 (di interesse agricolo) e P5d (scuola media inferiore) adiacenti alla nuova rotatoria posta all'incrocio tra via Roma e via Nievo; b) delle zone E5 ai piedi della rampa di accesso al rilevato ex-ferroviario. Il tematismo sopra specificato viene inoltre sovrapposto a quello di "greenway di interesse comprensoriale applicato sul rilevato ex-ferroviario.

Poiché occorre procedere all'inserimento del tematismo sopra menzionato 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 MARIANO DEL FRIULI

L'inserimento del progetto definitivo del collegamento ciclabile Cormons-Mariano del Friuli-Gradisca d'Isonzo negli strumenti urbanistici del Comune di Mariano del Friuli comporta la redazione di una variante urbanistica. Il suddetto collegamento si sviluppa lungo via Cormons in promiscuità con il traffico veicolare motorizzato e comprende l'impegno del ponte di superamento del torrente Versa; si prosegue entro l'abitato di Corona, svoltando a sinistra all'interno di quest'ultimo su una strada agricola che conduce al tratto viario esistente a fianco del torrente Versa (sponda sinistra); si giunge così al sedime del rilevato ex ferroviario, il quale viene percorso in direzione Sud su sede riservata fino alla rotatoria tra le strade regionali SR305 var e SRGO5; giunti in prossimità di questo nodo, il tracciato si dirige verso Est fiancheggiando la SRGO5 ed attraversandola in prossimità dell'Azienda Agricola Luisa; l'itinerario prosegue verso Ovest lungo la Strade de Sante Trinitat, per confluire quindi sulla complanare alla SR 305 var e svilupparsi in direzione Sud lungo questa arteria, che viene sottopassata per attraversare a raso la SR 305 ed innestarsi sul sedime ex ferroviario.

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.12 del PRGC di Mariano del Friuli** 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 del tematismo sopra menzionato 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

L'inserimento del progetto definitivo del collegamento ciclabile Cormons-Mariano del Friuli-Gradisca d'Isonzo negli strumenti urbanistici del Comune di Gradisca d'Isonzo non comporta la redazione di una variante urbanistica. Il suddetto collegamento si sviluppa infatti principalmente su sede propria lungo il rilevato ex ferroviario, del quale vengono utilizzati il sovrappasso autostradale e quello della strada regionale SR351.

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

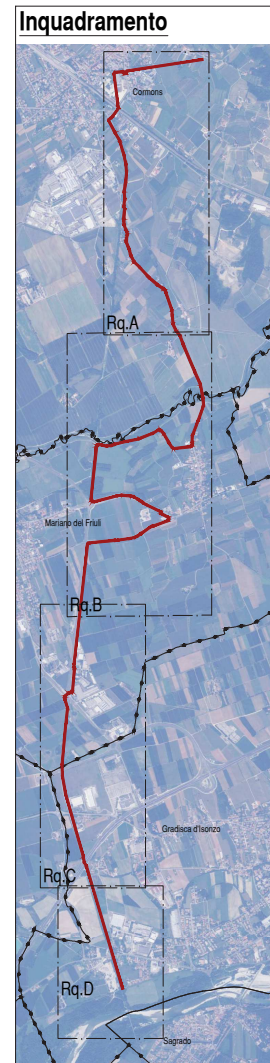
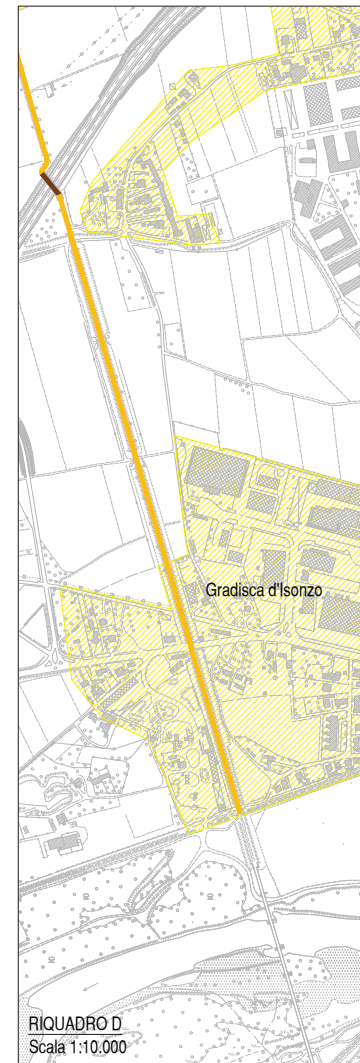
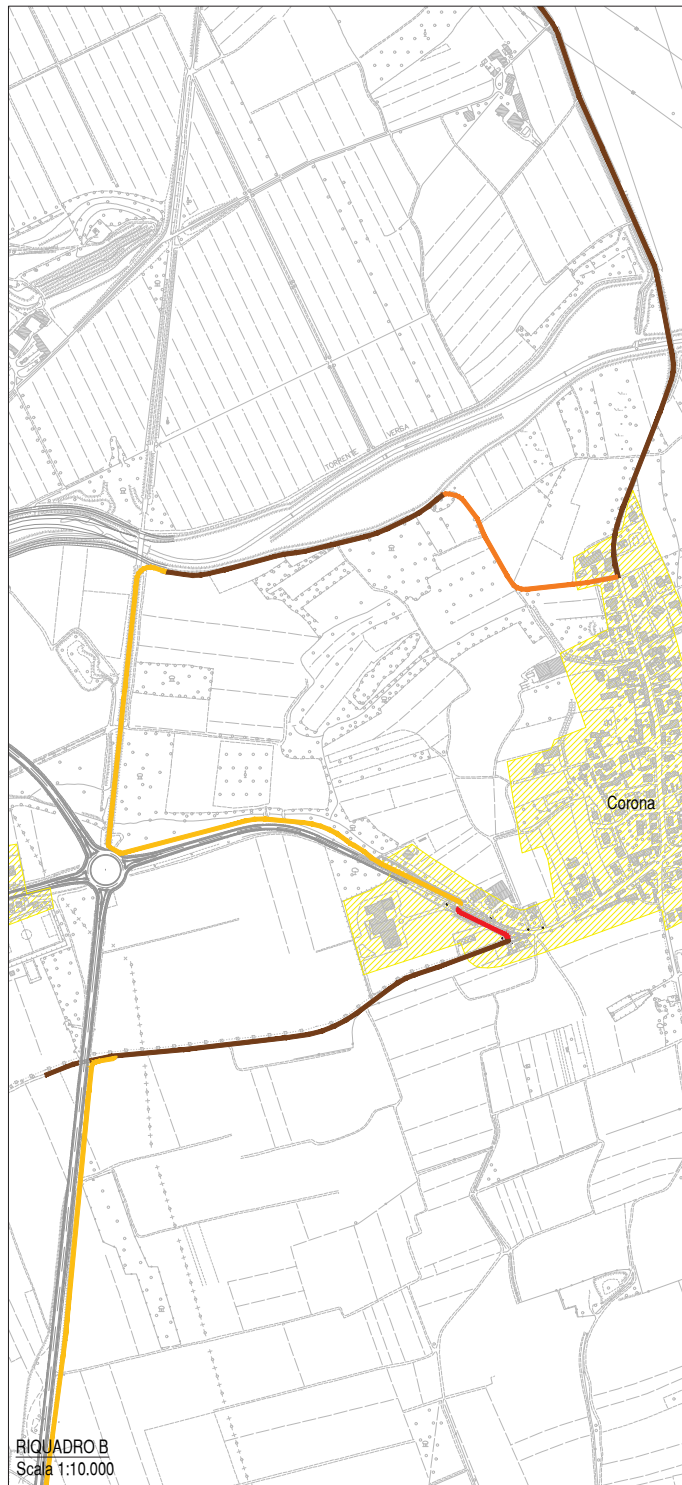
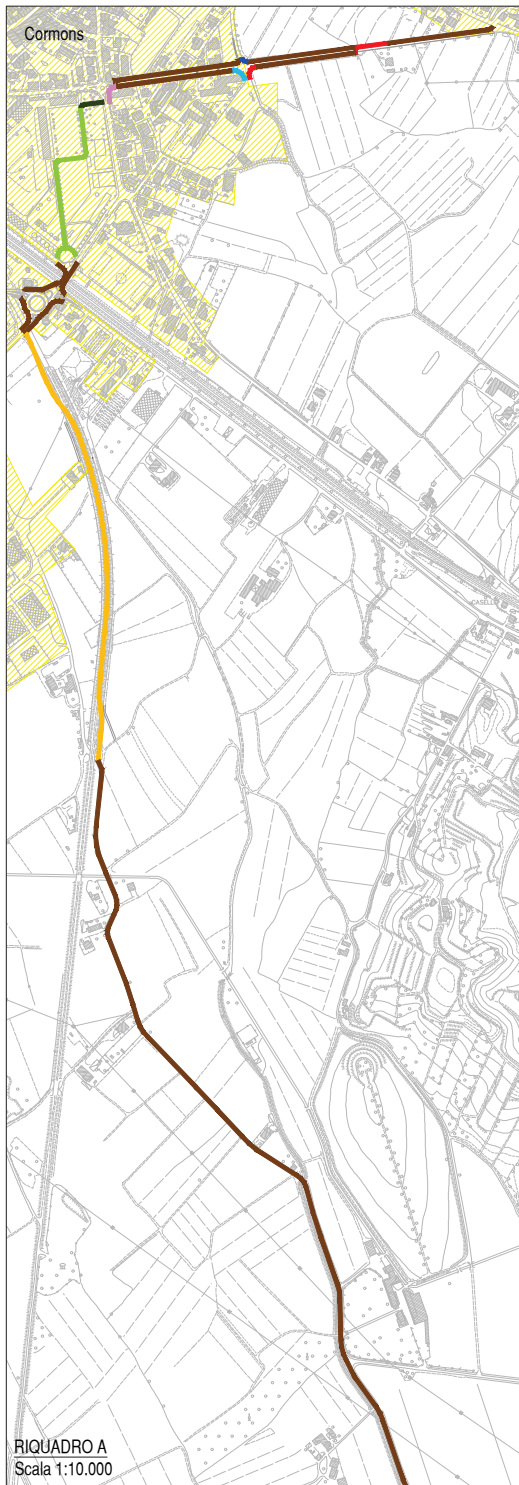
Nello stato di fatto l'azionamento della **variante n.26 del PRGC di Gradisca d'Isonzo** contiene una zona specifica denominata "sede ferroviaria abbandonata in corso di costruzione". Questo azionamento risulta idoneo alla costruzione dell'itinerario ciclabile in esame, che è quindi conforme alle indicazioni del PRGC vigente.

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

EDR di Gorizia

Realizzazione del collegamento ciclabile Cormons - Gradisca d'Isonzo

Progetto definitivo - **Relazione descrittiva**



Itinerario ciclabile Cormons - Mariano del Friuli - Gradisca d'isonzo
Tipologia delle pavimentazioni di progetto ed esistenti

Legenda

Pavimentazioni esistenti	Pavimentazioni di progetto
Asfalto	Asfalto
Calcestruzzo	Calcestruzzo
Ghiaia	Stabilizzato naturale a calce
Porfido	Calcestruzzo drenante
Calcestruzzo drenante (in fase di realizzazione)	