



localizzazione

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA  
PROVINCIA DI PORDENONE  
COMUNE DI PORCIA

U.02

MATE S o c .  
C o o p . v a  
C.F./p.IVA 03419611201  
p e c  
mateng@legalmail.it  
mateng@mateng.it

Via S.Felice 21  
40122 Bologna (BO)  
t. +39 051 29 12 911

Via Treviso 18 31020  
Vendemiano (TV)  
t. +39 0438 41 24 33

Via Carlo Botta,19  
20135 Milano (MI)  
t. +39.338.6719698

committente

AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PORCIA  
Via A. De Pellegrini, 4 - 33080 PORCIA (PN)

lavoro

REALIZZAZIONE TRATTI DI PISTA CICLABILE IN VIA ALLA FERROVIA (LOTTO 1) -  
(CUP: H41B20000300005 - CIG: 900482048A).  
REALIZZAZIONE NUOVO TRATTO CICLABILE VIA SAN ROCCO, VIA VILLA SCURA,  
VIA A. DE PELLEGRINI E VIA DELLA SENTA (LOTTO 5) - (CUP: H41B21000000007 -  
CIG: 900482048A).  
PROGETTO DEFINITIVO

oggetto

RELAZIONE TECNICA VARIANTE N.40 AL PRGC



COOPROGETTI

AZIENDA CON SISTEMA QUALITA' CERTIFICATO  
NORMA UNI-EN-ISO 9001:2008  
CERT. SGS ITALIA s.r.l. N°TTC9/0043

responsabile di progetto

PROGETTAZIONE GENERALE  
E COORDINAMENTO

ing. Lino Pollastri  
ing. Giuseppe Ligammari

gruppo di progettazione

VIABILITA' E CICLABILITA'  
ing. Giuseppe Ligammari  
arch. Maria Elisa Pedicini

OPERE STRUTTURALI  
ing. Matteo Bordugo  
ing. Tiberio Altinier

INFRASTRUTTURE E RETI  
ing. Giuseppe Ligammari

SICUREZZA  
arch. Pier Nicola Carnier

URBANISTICA E AMBIENTE  
dot. urb. Lisa De Gasper  
arch. Massimo Fadel

ambito progettuale

URBANISTICA E AMBIENTE  
ing. Lino Pollastri

Cooprogetti S.c.r.l.

- ingegneria  
- urbanistica  
- ambiente  
- architettura  
- ricerca

Sede

Via Montereale n.10/C  
33170 Pordenone

Telefono 0434-21085

Telefax 0434-520336

E-mail info@cooprogetti.it

C.C.I.A. PN 19501  
P.IVA 00170010938



collaborazione e aspetti specialistici

data progetto	rev.	data	motivo	riferimenti
Aprile 2022	1	08/07/2022	nuove indicazioni	redatto -
	2	27/07/2022	adeguamento prezzi	control. FLC
				archivio -



## 1. INTRODUZIONE

La presente relazione ha ad oggetto la **Variante n° 40** al PRGC del Comune di Porcia (PN) in accompagnamento agli elaborati grafici.

La proposta in oggetto scaturisce dalla verifica di compatibilità urbanistica (v. elaborato U.01 – Compatibilità urbanistica) annessa al Progetto Definitivo per la realizzazione dei tratti di pista ciclabile in Via alla Ferrovia (lotto n° 1) e del nuovo tratto ciclabile in via San Rocco, via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta (lotto n° 5) all'interno del comune di Porcia (PN), progetto con cui l'Amministrazione intende materializzare il collegamento tra i percorsi presenti, nonché mettere in sicurezza l'utenza debole della strada.

Il progetto prevede, in sostanza, la realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile bidirezionale ricavata ai margini della sede stradale, prevista, ai sensi del D.M. 557 del 30/11/1999, a doppio senso di marcia su sede propria separata dalla carreggiata stradale mediante delle cordone.

Il percorso ciclabile sviluppato a livello definitivo segue il tracciato già previsto nel PGTU vigente che individua, all'interno del Comune di Porcia, cinque collegamenti ciclabili principali a livello locale e per la connessione con i Comuni limitrofi. Nello specifico i tratti ciclabili oggetto di intervento rientrano negli itinerari:

- n°2 - Est-Ovest centrale, che si sviluppa lungo l'asse via Cartiera-via Correr, per continuare verso Ovest lungo l'asse via Marconi-via de Pellegrini, ecc., fino a raggiungere la frazione di Pieve;
- n°5 – Nord-Sud occidentale, che collega la zona di Ronche alle zone centrali del territorio comunale.

Il progetto si sviluppa prevalentemente su sedime stradale ad eccezione:

1. del tratto compresa tra via della Senta e via Antonio De Pellegrini, in prossimità del pattinodromo comunale;
2. lungo via San Rocco e in prossimità tra quest'ultima e l'incrocio con via Villa Scura, dove più che un'incompatibilità funzionale si individuano interferenze con i limiti di alcune aree ad uso residenziale;
3. all'interno dell'area designata dal PRGC vigente come Zona E4, interessata anche dalla presenza di vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c del Codice Urbani e relativo al Rio San Rocco;

La necessità di variante allo strumento urbanistico emerge ai fini dell'approvazione del progetto definitivo, ovvero al fine realizzare le opere nel rispetto della normativa tecnica vigente in materia di infrastrutture ciclabili.

L'Amministrazione Comunale, ai sensi del testo Unico D.P.R. n. 327/2001 e successive modifiche ed integrazioni, art. 11 comma 1) lettera a), dovrà inviare l'avviso dell'avvio del procedimento espropriativi ai proprietari almeno 20 (venti) giorni prima dell'adozione della Variante al PRGC.

Il parere geologico di cui alla L.R. 27/1988 e successive modifiche ed integrazioni non è richiesto, poiché il Servizio geologico regionale ha già espresso parere favorevole sulle previsioni relative alla Variante Generale al PRGC nell'ambito delle quali rientrano i temi oggetto della presente modifica allo strumento urbanistico.

## 2. LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE VIGENTE

Il Comune di Porcia è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale approvato con D.C.C. n. 65 del 12.05.2008, la cui conferma di esecutività è stata pronunciata con D.P.Reg. n. 0309/Pres dell'11.11.2008 – denominato Variante 14.

In seguito sono state redatte varianti che hanno comportato modifica di tipo puntuale allo strumento urbanistico, tra cui la Variante n°26 definitivamente approvata con Delibera del Consiglio Comunale n° 22 del 4 aprile 2013, che costituisce negli elaborati grafici e normativi lo strumento urbanistico attualmente vigente.

La verifica di compatibilità urbanistica, riportata nell'elaborato U.01 – Compatibilità urbanistica, ha messo in evidenza:

- la compatibilità del progetto con prescrizioni, obiettivi e strategie promossi dalla pianificazione sovraordinata;
- la compatibilità del progetto con il tracciato riportato nel PUGT, nonché delle scelte progettuali con quanto riportato nel PGTU;
- la compatibilità del progetto con le disposizioni vigenti in materia di paesaggio, fatto salvo l'obbligo di richiedere autorizzazione paesaggistica;
- la compatibilità generale del progetto esistente con le destinazioni d'uso delle aree limitrofe;
- l'incompatibilità per alcuni tratti con le destinazioni previste dal PRGC vigente e l'interferenza, sebbene limitata, con i limiti fisici di alcune proprietà private corrispondenti ad aree ad uso residenziale;
- il vigente strumento urbanistico non riporta i tracciati ciclabili sviluppati;

secondo cui si ritiene necessaria una Variante allo strumento urbanistico (PRGC) che indichi l'allargamento del sedime stradale, ovvero un apposito vincolo urbanistico preordinato all'esproprio e che si introduca il percorso ciclabile oggetto del Progetto Definitivo con il necessario aggiustamento cartografico allo strumento urbanistico comunale.

Tali aggiustamenti non incidono in alcun modo sulle direttive politico/amministrative dello strumento generale e/o sulle scelte operate dal piano per cui non sono necessarie le preventive direttive della Variante.

### 3. VARIANTE N. 40 AL PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

#### 3.1 L'AREA OGGETTO DI VARIANTE

L'area oggetto di variante urbanistica ha ad oggetto la realizzazione dei tratti di pista ciclabile compresi tra via alla Ferrovia (lotto n° 1) e via San Rocco, via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta (lotto n° 5), individuate nell'area urbana a carattere prevalentemente residenziale ubicata a nord ovest del centro urbano e a sud della linea ferroviaria e della Strada Statale SS13 "Pontebbana", più precisamente tra l'area industriale e il centro urbano/storico.



Figura 1 – Individuazione dell'area di progetto su ortofoto

#### 3.2 ESTRATTO CATASTALE DELL'AREA DI VARIANTE

L'area interessata dall'intervento è individuata catastalmente al foglio 6, particelle n. 185, 128 e al foglio 7 particella n. 1920 del Comune di Porcia.

Alcune porzioni di limitata estensione, non risultano in disponibilità dell'Amministrazione comunale.

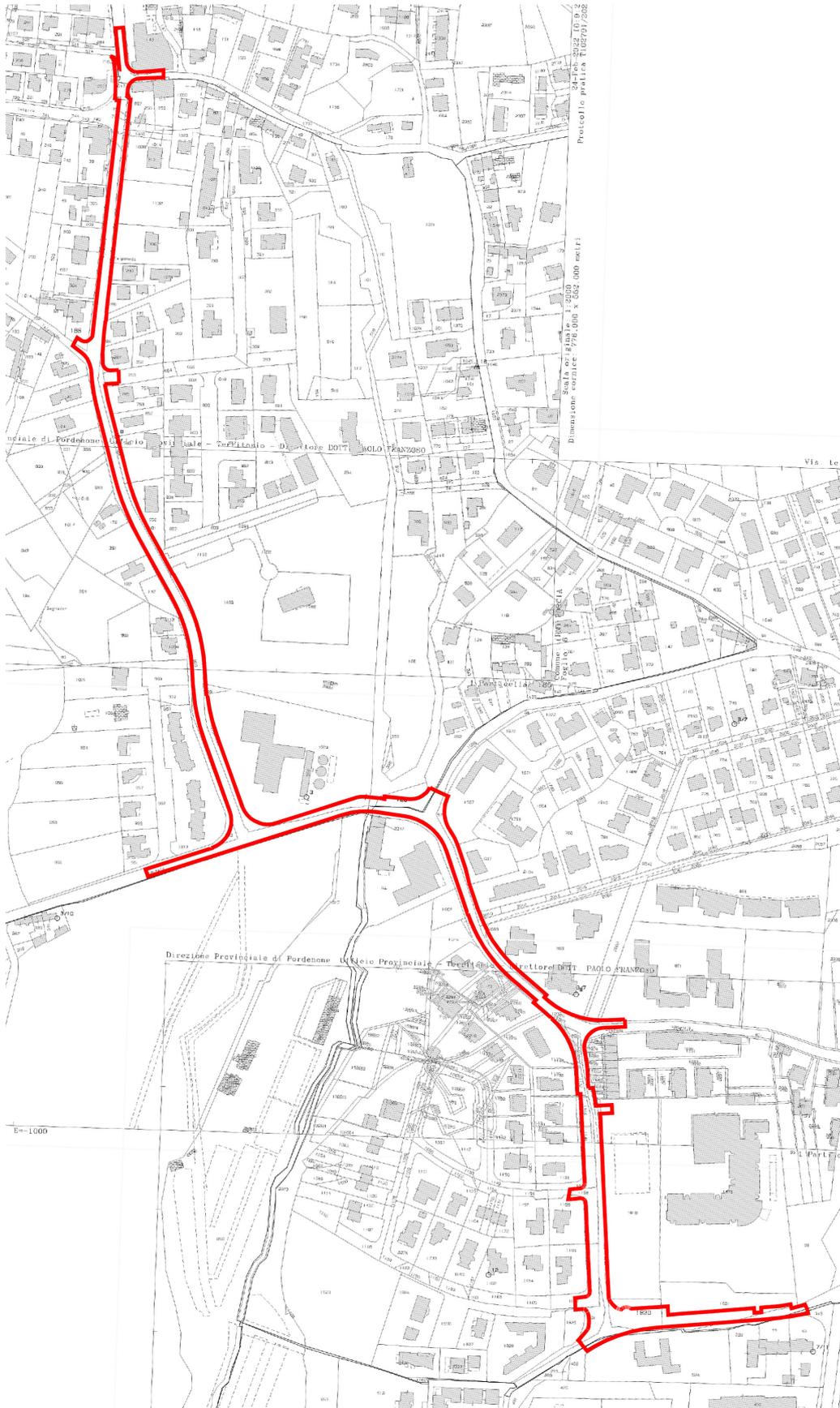


Figura 2 - Individuazione dell'area su catastale dei limiti di esproprio

### 3.3 LE PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE (PRGC)

Si riporta quanto rilevato in sede di verifica di compatibilità urbanistica del progetto rispetto al PRGC.

#### RELAZIONE CON LA ZONIZZAZIONE DI PIANO

Dall'analisi della documentazione di piano si evince che i tratti ciclabili oggetto di valutazione si sviluppano quasi in toto sul sedime stradale, ovvero su area già individuata dal PRGC vigente come "aree per attrezzature ferroviarie e viabilità" disciplinate al Titolo IV delle norme tecniche del PRGC, con riferimento particolare all'art. 66 "modalità di attuazione e prescrizioni relative alla viabilità" sottolineando, al punto 66.2, che la progettazione esecutiva potrà apportare aggiustamenti ai tracciati e ai calibri senza che ciò comporti variante al P.R.G.C.

Il progetto si inserisce, inoltre, in un contesto di aree prevalentemente classificate dal PRGC come "zone per insediamenti a prevalenza residenziale di completamento" di tipo "B1", "B2" e "B3" definite all'art. 35 delle Norme Tecniche (NT) del PRGC come zone che comprendono "aree già edificate o urbanizzate così come definite dall'art. 5 del D.P.G.R. 20 aprile 1995 n. 0126/Pres." e disciplinate al Capo 4° delle stesse NT<sup>1</sup>, che per tali zone non detta particolari prescrizioni in merito alle infrastrutture della mobilità, se non l'obbligo di garantire l'accessibilità diretta a lotti dalle strade pubbliche e in coerenza con quanto disposto all'art. 65 delle NT e le dotazioni di parcheggi minime previste dagli standard.

Si può pertanto sottolineare come l'intervento ad oggetto risulti in linea con le destinazioni d'uso ammesse nelle zone adiacenti e anche favorevole al miglioramento dei livelli di vivibilità e fruizione delle stesse. Tuttavia, in alcuni tratti, si nota un'interferenza tra l'area da destinare alla realizzazione dei tratti ciclabili e due zone di tipo B1 e B3, per le quali non è possibile affermare la compatibilità urbanistica.

Nessuna interferenza si rileva anche con l'area a destinazione commerciale H3 (su via Alla Ferrovia a inizio tratto) e quella "T – altri impianti tecnologici" su via Villa Scura.

Il contesto di inserimento è altresì caratterizzato dalla presenza di aree classificate nel PRGC come zone verdi e zone agricole, nonché dalla presenza del corso d'acqua del Rio San Rocco.

Nello specifico si tratta di zone "VE – verde" incluse nella categoria delle "zone per servizi pubblici" destinate a "verde, sport e spettacoli all'aperto" nelle quali, per cui l'art. 61 delle NT stabilisce che è fatto divieto di taglio o sradicamento di alberi di alto fusto di arbusti e di siepi se non per motivi fitosanitari e, qualora non siano già sottoposte a vincoli più restrittivi, ogni intervento è subordinato al parere favorevole della Commissione Edilizia integrata. Sempre lo stesso articolo specifica che in tutte le zone pubbliche sia per urbanizzazione primaria che per servizi ed attrezzature pubbliche tutte le specie, di norma, dovranno essere comprese tra quelle indicate nell'elenco allegato alle presenti norme, salve le esigenze delle colture agrarie, ove consentite.

Dal raffronto tra gli elaborati di progetto e quelli di piano si riscontra la necessità di acquisire una porzione dell'area ricadente in zona "VE" situata lungo via A. De Pellegrini a sud del Pattinodromo comunale, a mezzo di Variante ai fini della conversione dell'area citata da "verde" ad "aree per attrezzature ferroviarie e viabilità".

---

<sup>1</sup> Norme Tecniche del PRGC.

Il tratto ciclabile si sviluppa ancora in adiacenza a zone classificate come “VP” verde privato “di interesse residenziale” senza alcuna interferenza.

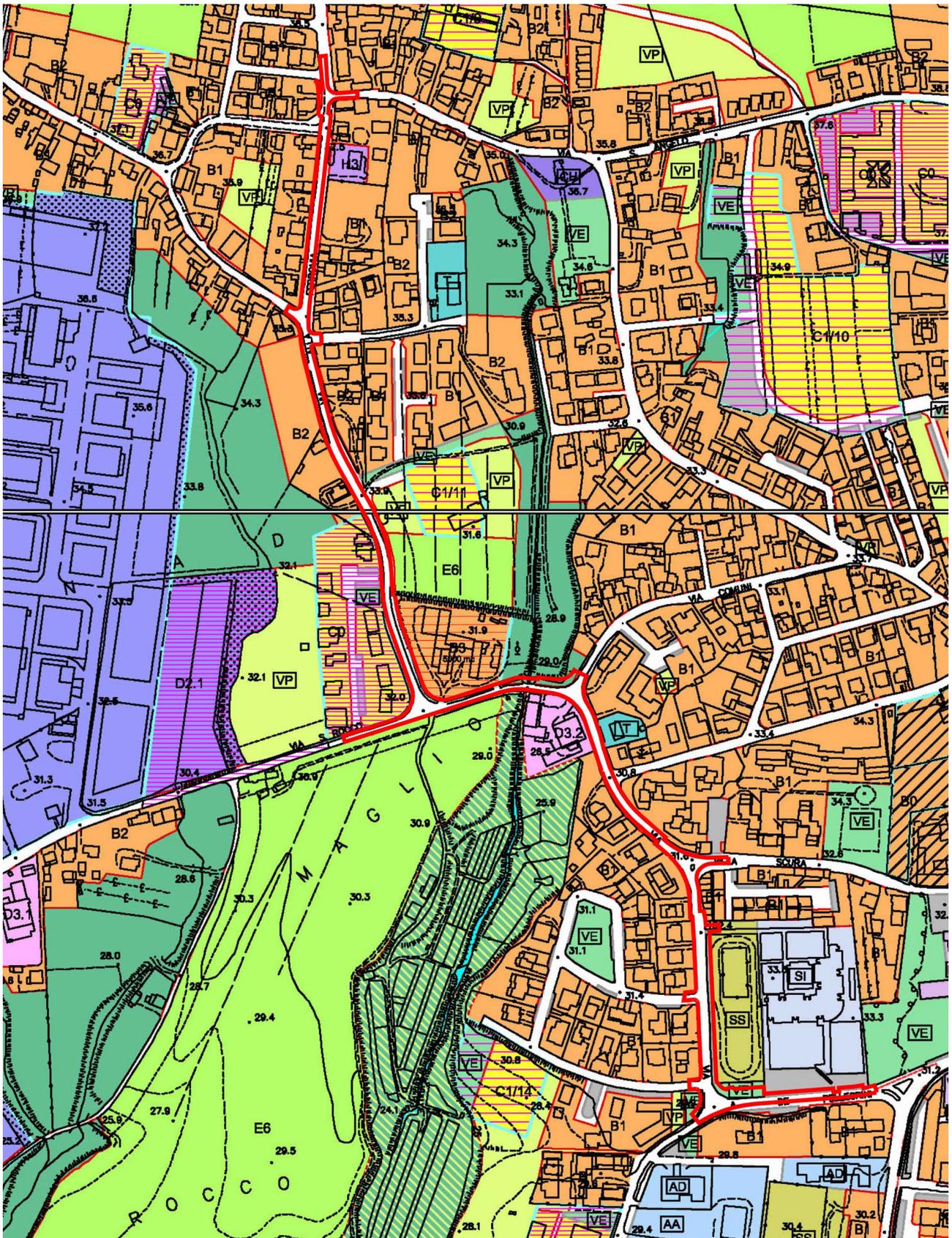
Per quanto attiene le zone agricole in adiacenza al tratto lungo via Alla Ferrovia si rileva presenza di una zona “E6 – di interesse agricolo”, disciplinata agli artt. 47 e 50 delle NT e per le quali non si rilevano interferenze e incompatibilità con l'intervento ad oggetto.

Diversamente, il tratto di pista ciclabile lungo via di Villa Scura risulta interferire con un'area classificata come zona “E4 – di interesse agricolo – paesaggistico” soprattutto per quanto attiene le opere necessarie alla realizzazione del ponte adiacente la viabilità esistente e le opere ingegneristiche relative al tombinamento del fosso ricadente in tale area.

Stando all'art. 47 delle NT del PRGC, le zone agricole sono costituite dalle parti di territorio caratterizzate dal prevalere delle aree agricole per cui si prevede la conservazione e la valorizzazione di tali aree, in base alle loro peculiarità produttive, paesaggistiche e ambientali e in cui risultano consentiti l'impianto e lo sviluppo delle aziende agricole e delle attività collaterali. In particolare per le zone “E4” l'art. 48 delle NT di piano stabilisce che all'interno di questa zona una fascia da ambo i lati dei fossi esistenti pari almeno alla rispettiva larghezza e in ogni caso non inferiore a ml. 3,00, rimandando all'art. 68 le prescrizioni relative ai corsi d'acqua. Viene consentito l'uso agricolo del suolo, ma sono vietati tutti gli interventi che possono turbare l'equilibrio idrogeologico e forestale, come pure tutte le modificazioni delle destinazioni d'uso del suolo, rendendo possibili solo eventuali interventi infrastrutturali o comunque consentiti esclusivamente nel rispetto dell'equilibrio idrogeologico e ambientale.

Fermo restando la valutazione di compatibilità idraulica e quella paesaggistica, autorizzazione inclusa, per le quali si rimanda agli elaborati specifici, dal punto di vista urbanistico si verifica la necessità di Variante ai fini dell'approvazione del progetto in oggetto.

La Variante viene altresì richiesta al fine di superare l'interferenza con la zona destinata a “parcheggi di relazione” situata in prossimità del pattinodromo comunale e le zone per insediamenti a prevalenza residenziale di tipo “B” per le quali si rivela interferenza.



LEGENDA

ZONE PER INSEDIAMENTI A PREVALENZA RESIDENZIALE

di interesse storico artistico e/o ambientale

- A1 di conservazione
- A2 di salvaguardia
- A3.1 ad attuazione diretta
- B0 di ricostruzione

di completamento

- B1 intensiva
- B2 estensiva
- B3 trasformazione

di espansione

- C0 con P.R.P.C. approvato/attuato
- C1.in di nuovo impianto
- C2.in di nuovo impianto programmato

AREE PER LA VIABILITÀ E LA FERROVIA

- aree per attrezzature ferroviarie o viabilità
- SP viabilità privata

ZONE PER SERVIZI PUBBLICI

viabilità e trasporti

- ESISTENTI
- DI PROGETTO
- Parcheggi di relazione

culto, vita associativa e cultura

- ESISTENTI
- DI PROGETTO
- Edifici per il culto
- Attrezzature parrocchiali
- Centro civico e sociale
- Biblioteca
- Uffici amministrativi locali
- Ente poste
- Villa Correr

istruzione

- ESISTENTI
- DI PROGETTO
- Asilo nido
- Scuola materna
- Scuola elementare
- Scuola media inferiore
- Polo scolastico

assistenza e sanità

- ESISTENTI
- DI PROGETTO
- Assistenza, maternità, infanzia ed età evolutiva
- Assistenza anziani
- Assistenza disabili
- Cimitero

verde, sport e spettacoli all'aperto

- ESISTENTI
- DI PROGETTO
- Verde
- Sport e spettacoli all'aperto

servizi tecnologici

- ESISTENTI
- DI PROGETTO
- Discarica
- Depurazione acque
- Altri impianti tecnologici

ZONE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

a destinazione industriale e artigianale

- D1 di interesse regionale
- D2 di nuovo impianto
- D2.1 di nuovo impianto a basso impatto
- D3.0 singoli esistenti di notevoli dimensioni
- D3.1 singoli esistenti compresi in zona agricola
- D3.2 singoli esistenti compresi in zona residenziale
- D4 per attività estrattive esistenti
- D5 per discarica inerti, Il cat., tipo A

a destinazione commerciale

- H3 commerciali esistenti

a destinazione mista

- mista
- mista per servizi
- mista per servizi

ZONE A VERDE PRIVATO

- Z05 di interesse residenziale
- Z06 a protezione di infrastrutture o insediamenti
- di rispetto in zona industriale D1
- Prati stabili

ZONE AGRICOLE

- E4 di interesse agricolo-paesaggistico
- E4 ITT allevamento ittico
- E5 di preminente interesse agricolo
- E6 di interesse agricolo

CORSI D'ACQUA

- corsi d'acqua di interesse ambientale

ALTRE INFORMAZIONI

- Ambito P.R.P.C. del Centro storico
- Piano di Recupero "Cortivesse"
- P.R.P.C. SS. 13
- Limite P.R.P.C. e comparto
- Ambito di vincolo archeologico (D.L. 42/2004)
- Ambito di tutela archeologica comunale
- Pista ciclabile su sede propria
- Pista ciclabile su sede promiscua
- Fascia di rispetto stradale
- Metanodotto
- Elettrodotta
- Territorio comunale (mq 29.411.152)

prescrizioni particolari relative al rumore

- ★ In tale aree debbono essere rispettati i limiti di rumore previsti dal D.P.R. n. 459 del 18/11/1998. Tali limiti dovranno essere verificati puntualmente come previsto al comma 2 dell'art.5 del D.P.R. 459/1998 e dall'allegato C al D.M. 16/03/1998.

- ★ In tale aree debbono essere rispettati i limiti di rumore previsti dal D.P.R. n. 142 del 30/3/2004 che dovrà essere verificato puntualmente come previsto dall'allegato C al D.M. 16/03/1998.

Figura 3 - Stralcio e legenda Variante 26 e PRGC attualmente vigente (il limite di progetto appare evidenziato in rosso scuro)

## Zone a vincolo speciale

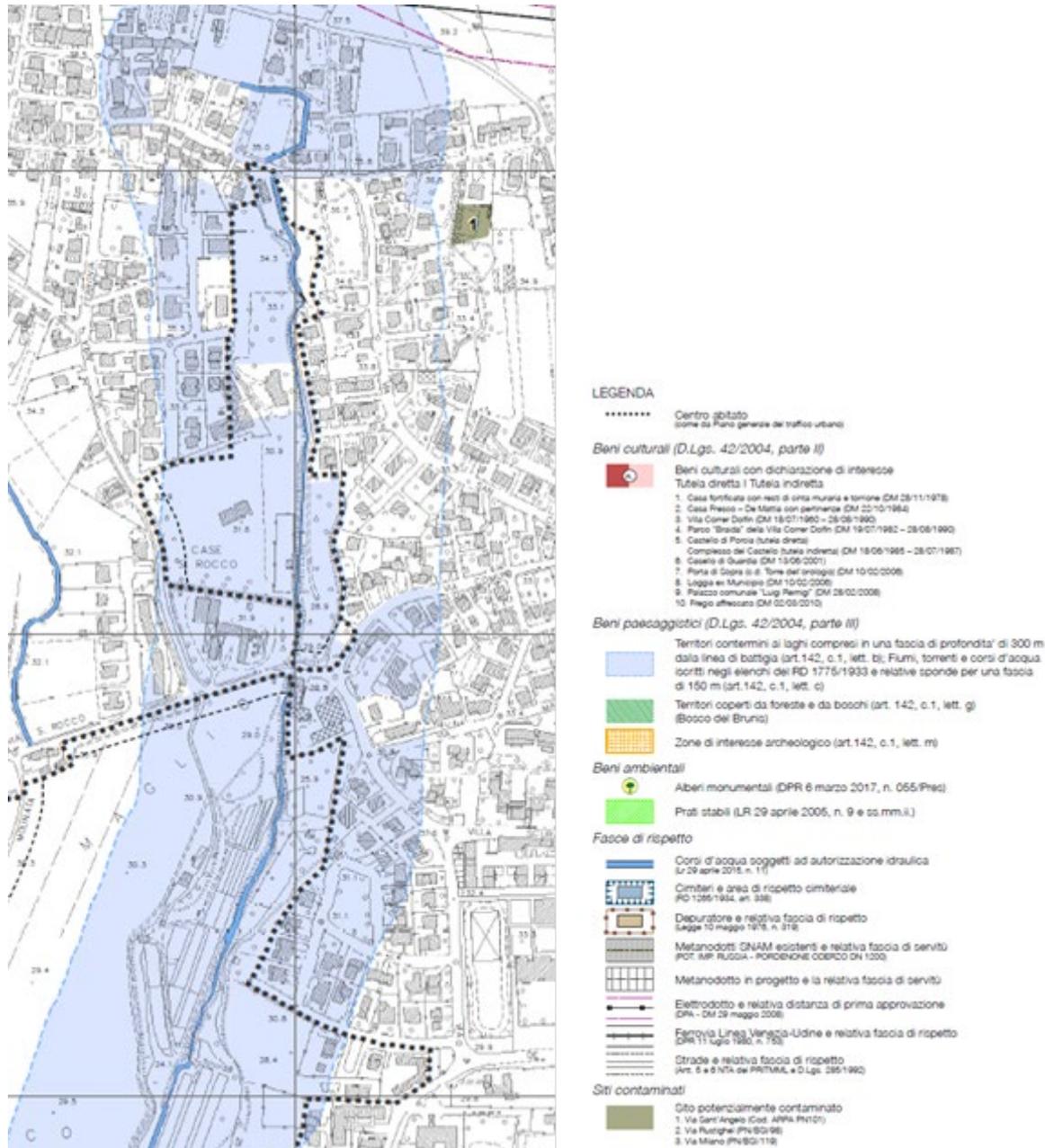


Figura 4 - Estratto della Tavola F3-2 del PRGC di Porcia "Vincoli e fasce di rispetto e di tutela in attuazione del D.Lgs 42/2004 e di altri provvedimenti amministrativi"

Come mostrato nell'estratto di cui sopra, il PRGC del comune di Porcia individua vari tipi di vincolo, disciplinati al Titolo V delle NT.

L'area di progetto è interessata dal vincolo paesaggistico del Rio San Rocco, come già menzionato nell'analisi del PPR e istituito ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. C del Codice Urbani. Il PRGC recepisce il vincolo sovraordinato e disciplina la tutela delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua all'art. 68 delle NT, definendole come "aree occupate da corsi d'acqua ivi

*comprese le aree laterali demaniali o private... prevalentemente destinate ad opere di sistemazione idrogeologica e di conservazione dell'ambiente naturale."*

In tali aree sono consentite operazioni di manutenzione e miglioramento dell'alveo, delle sponde e della vegetazione e l'esecuzione di manufatti a servizio del corso d'acqua. Eventuali interventi sui manufatti (edifici, recinzioni, ecc.) esistenti entro tale fascia devono tener conto delle valenze ambientali e paesaggistiche del contesto. Tutti gli interventi di iniziativa privata nelle zone di rispetto dei corsi d'acqua dovranno essere approvati dalla commissione edilizia integrata. Sempre l'art.68 detta disposizioni specifiche sulle tipologie di intervento e le eventuali modalità ammesse e vietate.

### **Aree soggette a vincolo paesaggistico**

Il PRGC disciplina le aree soggette a vincolo paesaggistico all'art. 74 delle NT specificando che le procedure per l'ottenimento del titolo abilitativo all'esecuzione di opere edilizie e/o trasformazioni del territorio sono strettamente interconnesse con quelle relative all'autorizzazione paesaggistica e sono soggette alla normativa in materia, ad eccezione di quelle che non alterino considerevolmente lo stato dei luoghi.

Si specifica inoltre che l'esecuzione delle opere ricadenti in ambito di tutela paesaggistica non può comunque avere inizio senza che la relativa autorizzazione sia stata acquisita ed abbia ottenuto efficacia.

Tra le opere soggette ad autorizzazione paesaggistica si menzionano:

*3. le opere stradali e ferroviarie che prevedano nuove infrastrutture ovvero il rinnovamento delle sovrastrutture e delle pavimentazioni con cambiamento del tipo di materiale in essere, il nuovo impianto di barriere di sicurezza e parapetti su opere d'arte, il consolidamento ed adeguamento in sede del corpo stradale (movimenti franosi, scoscendimenti) o la costruzione di muri di controripa;*

*4. tutte le opere idrauliche che interessino l'alveo e le sponde dei corsi d'acqua come individuati nelle tavole A5.1/3 "Vincoli ambientali ed idrogeologici" del P.R.G.C.*

Ai fini dell'approvazione dell'intervento la normativa locale ribadisce obbligo di autorizzazione paesaggistica.

#### 4. ASPETTI PROGETTUALI<sup>2</sup>

Con la realizzazione dei tratti di piste ciclabili in oggetto, l'Amministrazione intende materializzare il collegamento tra i percorsi presenti, nonché mettere in sicurezza l'utenza debole della strada. Il progetto è stato dunque diretto al fine di ottenere una maggior transitabilità e lo sviluppo, in sicurezza, di forme di mobilità alternative, sia per gli utenti ordinari (cittadini) sia per i turisti.

La realizzazione dei tratti di pista ciclabile in oggetto interessa le seguenti strade: via alla Ferrovia, via San Rocco, via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta, individuate nell'area urbana a carattere prevalentemente residenziale ubicata a nord ovest del centro urbano e a sud della linea ferroviaria e della Strada Statale SS13 "Pontebbana" e più precisamente tra l'area industriale e il centro urbano, in stretta prossimità del centro storico.

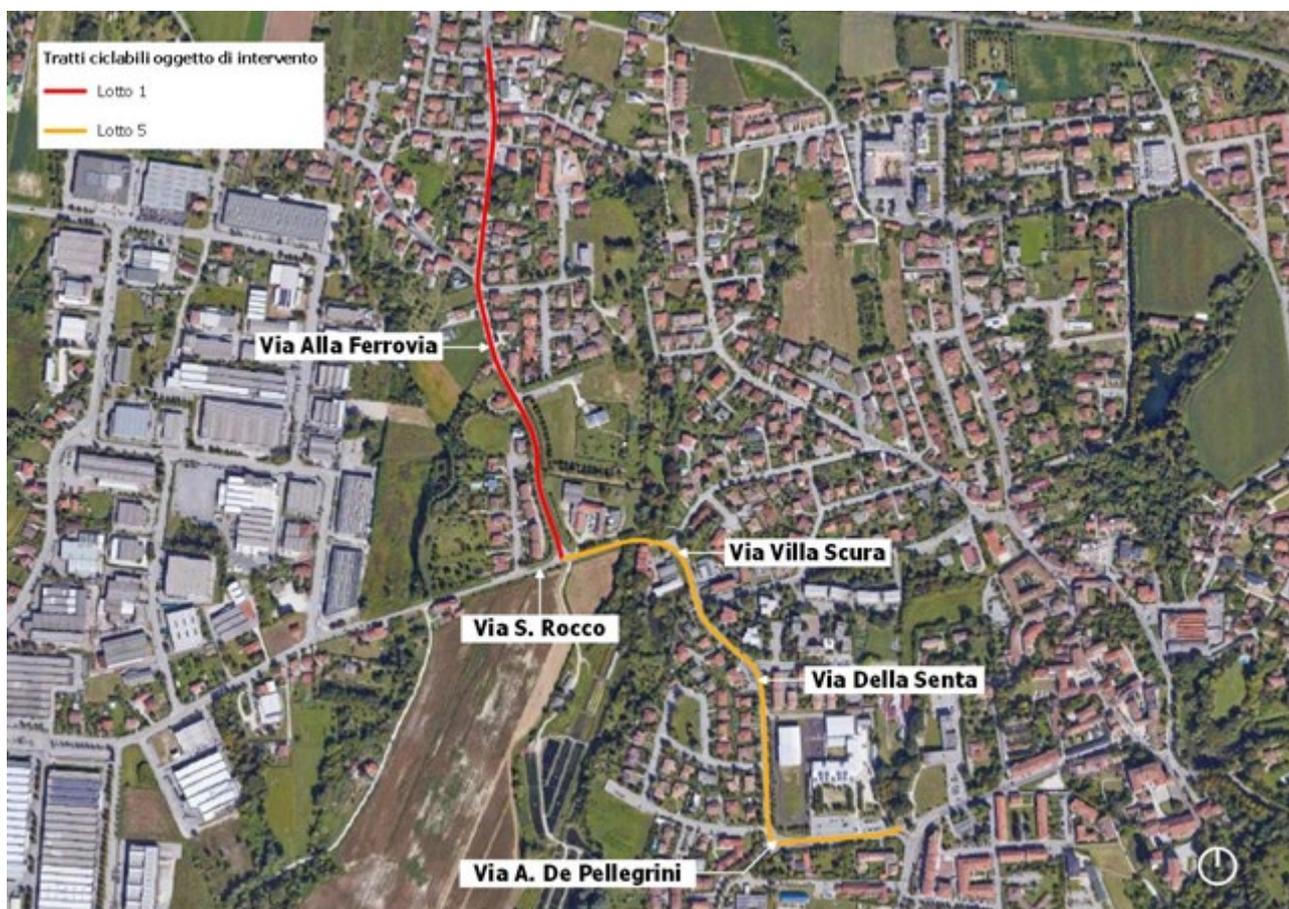


Figura 5 – Inquadramento su ortofoto con individuazione dei due lotti

L'asse stradale complessivamente interessato dal progetto ha una lunghezza totale di circa 1.300 m e riguarda strade con nastro asfaltato di larghezza variabile tra i 9.80 m di Via A. De Pellegrini e gli 11.00 m della parte finale di Via San Rocco.

<sup>2</sup> Per maggiori dettagli fare riferimento agli elaborati di progetto e alla Relazione tecnica.

In alcuni tratti, lateralmente alla carreggiata, sono presenti fossi ad altezza variabile parzialmente tombinati per garantire l'accessibilità alle abitazioni prospicienti la strada.

La carreggiata, intesa come spazio tra le murature di confine delle abitazioni prospicienti sulla viabilità, presenta una larghezza variabile. Gli incroci a raso interessati dagli interventi sono realizzati con sistemazioni a T secondo le configurazioni riportate nelle tavole di rilievo.

Il progetto è articolato in due lotti:

- lotto n° 1, sviluppato lungo Via alla Ferrovia, congiungente la stazione ferroviaria e via San Rocco;
- lotto n° 5, interessato dall'introduzione di una nuova pista ciclabile che dall'incrocio tra Via alla Ferrovia e via San Rocco, procede in direzione sud-est lungo via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta.

### **SOLUZIONE PROGETTUALE**

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile bidirezionale ricavata ai margini della sede stradale, separata dalla carreggiata stradale mediante spartitraffico, ottenuti come allargamenti della sede stradale su fasce tra il nastro asfaltato e recinzioni private, e/o tramite tombamenti di alcuni fossi di guardia posti a lato della sede stradale.

La sezione trasversale di progetto prevede quindi di assimilare il nastro bitumato ad una Categoria E – Urbane di quartiere ai sensi del D.M. 05/11/2001 con corsie pari a 3.00m e banchina ridotta a 0.25m; su un lato del nastro asfaltato è realizzato il percorso ciclabile bidirezionale.

Per la maggior parte dell'intervento il percorso è su sede propria con larghezza pari a 2.60 m e separato dalla sede stradale mediante una doppia cordonata di larghezza totale pari a 0.50 m. La pavimentazione prevista è in conglomerato bituminoso semiaperto "Binder" con finitura in asfalto di colore nero. Localmente, e per un tratto di breve estensione, il percorso ha una larghezza ridotta a 2.00 m sempre su sede propria.

**Via Alla Ferrovia (LOTTO 1):** per la maggior parte di questo tratto, la pista ciclabile è ricavata sul lato sinistro della carreggiata in direzione sud in adiacenza al confine delle proprietà private. La pista ciclabile ha una larghezza pari a 2.60 m, separata dalla sede stradale mediante una doppia cordonata di larghezza totale pari a 0.50 m. Le corsie hanno una larghezza di 3.00 m ciascuna con relativa banchina da 0.25 m.

In corrispondenza dell'incrocio tra Via S. Angelo e Via Alla Ferrovia, la pista ciclabile riprende il suo percorso ricollegandosi a nord con quella esistente. È previsto un primo attraversamento ciclabile in corrispondenza di Via Cavour ed un secondo attraversamento ciclo-pedonale all'intersezione tra Via Alla Ferrovia e Via Silvio Pellico, e in Via alla Ferrovia. Dal primo attraversamento descritto e per un breve tratto, la pista ciclabile ha una larghezza ridotta pari a 2.00 m, sempre su sede propria, ed è realizzata in corrispondenza del marciapiede esistente.

A sud di Via Alla Ferrovia in prossimità dell'incrocio con Via San Rocco, è previsto il tombamento di due fossi tramite collettori in c.a. delle dimensioni adeguate e in continuità con quelli esistenti.



con luce pari a 15m, che poggerà su due spalle e relativa fondazione in cls da realizzarsi mediante micropali. Il nuovo manufatto sarà costruito in distacco dal ponte stradale esistente di almeno 50 cm.

Dopo l'incrocio tra Via San Rocco e Via Comuni, la pista ciclabile prosegue a sud sul lato sinistro della carreggiata con una larghezza pari a 2.00 m fino all'incrocio con Via De Pellegrini. In prossimità di quest'ultimo incrocio è previsto un attraversamento ciclabile e il proseguimento della pista con larghezza sempre pari a 2.00 m, su sede propria e la riorganizzazione dell'incrocio mediante la realizzazione di aiuole spartitraffico.

Infine, in questo tratto sono previsti la demolizione dei marciapiedi esistenti, lo spostamento di lampioni e di alcuni segnali stradali ed il riporto per la formazione di una nuova scarpata nel breve tratto di pista ciclabile compreso tra il nuovo ponte e l'incrocio con Via Comuni, così come indicato nelle tavole grafiche allegate.

**Tratto Via A. De Pellegrini – Via della Senta:** a circa 45.00 m dall'incrocio con Via Villa Scura è previsto un attraversamento ciclabile. Da questo punto in poi la pista ciclabile ha sede propria sul lato destro della carreggiata in direzione sud. Sul tratto fronte pattinodromo, la pista ciclabile ha una larghezza pari a 2.35 m, separata dalla sede stradale mediante doppia striscia continua di larghezza totale pari a 0.50 m e da una fila di parcheggi. Le corsie hanno una larghezza di 3.00 m ciascuna con relativa banchina da almeno 0.25 m. I parcheggi esistenti presenti a lato della carreggiata, attualmente realizzati a spina di pesce, sono ridistribuiti con un orientamento verticale per permettere la realizzazione della nuova pista ciclabile a confine con l'aiuola verde esistente. Tale tratto di pista in progetto prosegue, oltre la rotonda di Via A. De Pellegrini fino alla fine dell'aiuola esistente, con una larghezza pari a 2.60 m.

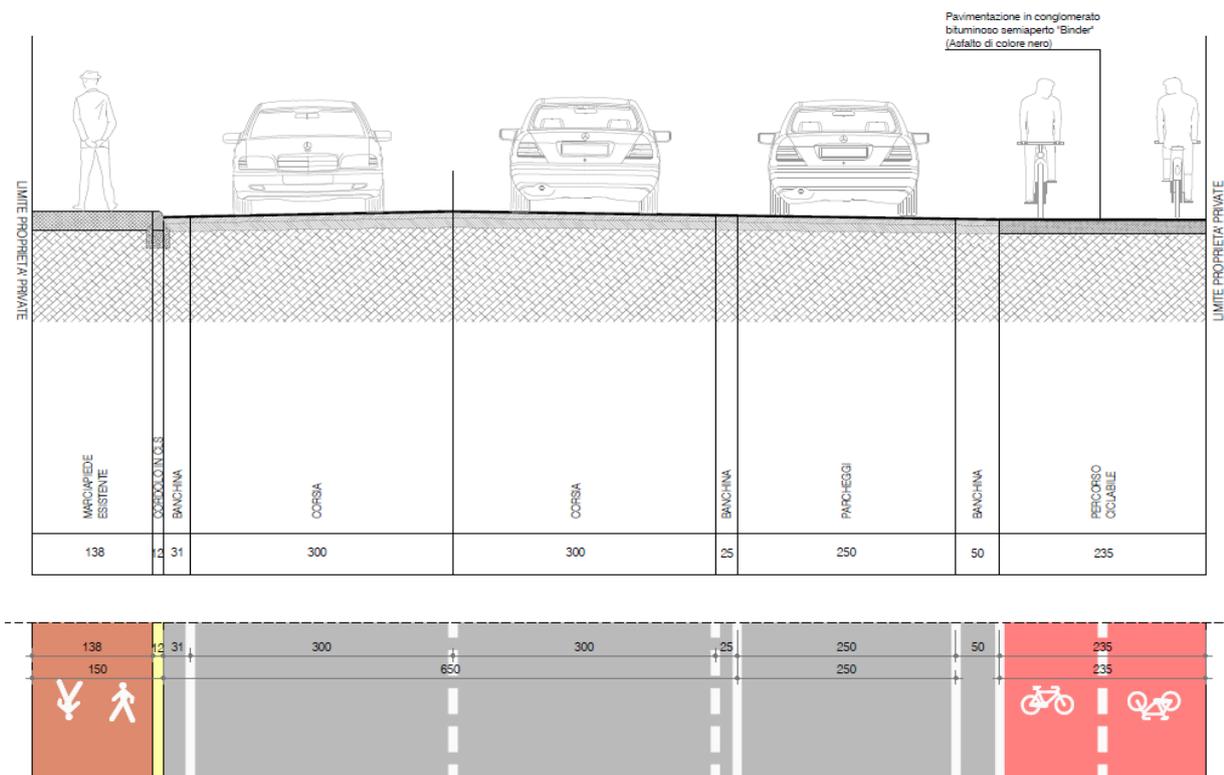
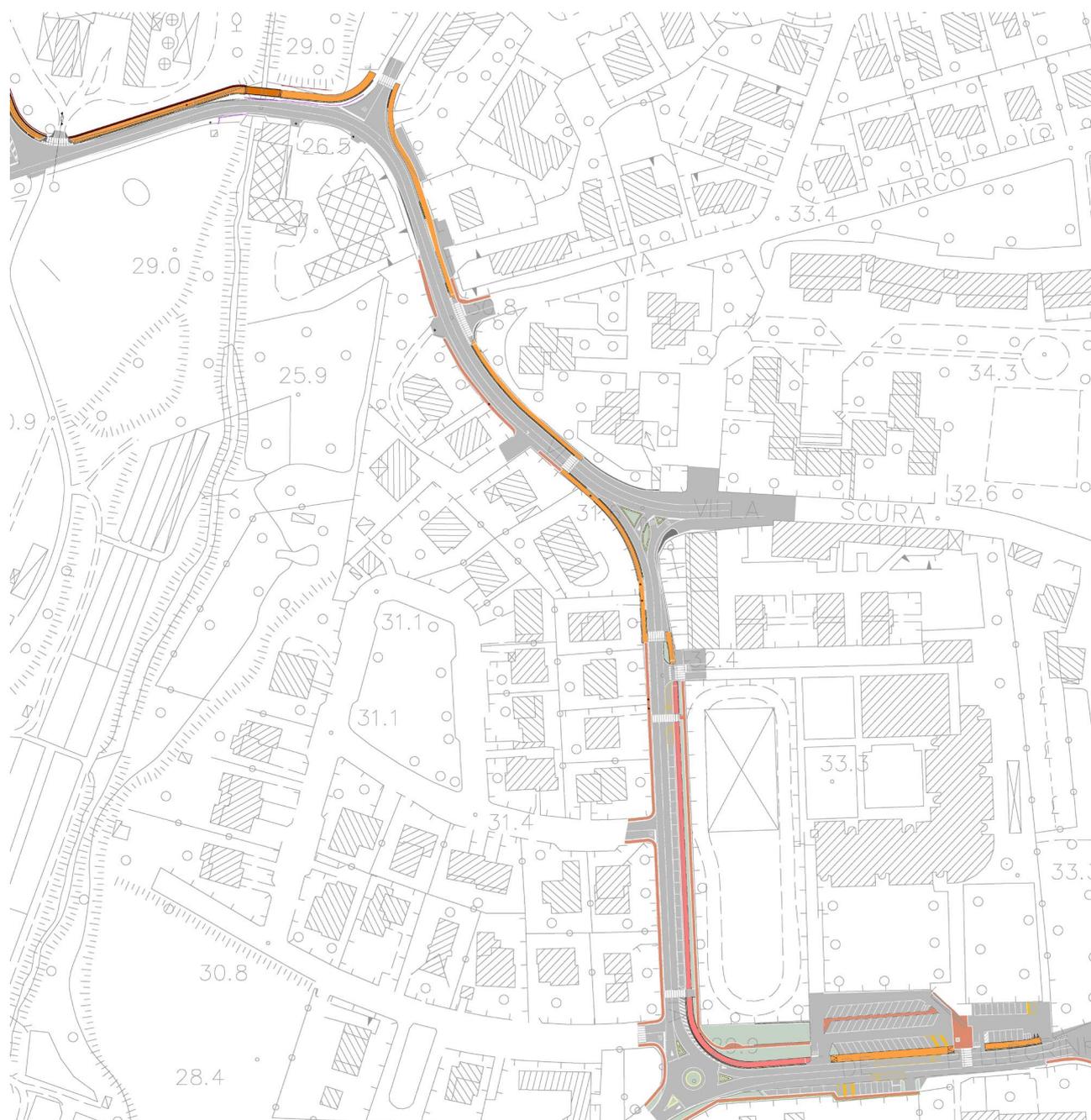


Figura 7 - Sezione tipologica 4, Via A. De Pellegrini



**Figura 8 – Planimetria progetto Lotto 1**



**Figura 9 – Planimetria di progetto Lotto 5**

**Previsione pista ciclabile fronte scuole:** la pista potrà proseguire lungo Via A. De Pellegrini, di fronte al parcheggio dedicato alle scuole, al fine di ricongiungersi con il tratto di pista ciclabile esistente che conduce attualmente al Municipio. La pista ciclabile avrà una larghezza pari a 2.60 m, separata dalla sede stradale mediante una doppia cordona di larghezza totale pari a 0.50 m, previa demolizione del marciapiede esistente.

#### **CONSIDERAZIONI IDRAULICHE**

Per la realizzazione del percorso ciclabile è necessario procedere al tombamento di alcuni fossi a servizio della sede stradale. Si prevede quindi la fornitura e posa in opera di tubazioni in c.a. o di elementi scatolari in c.a. dimensionati a seguito delle verifiche idrauliche che verranno sviluppate nelle successive fasi progettuali.

Le acque di piattaforma (sia per la sede stradale che per il nuovo percorso ciclabile) verranno recapitate nei collettori di cui sopra mediante un sistema di caditoie e pozzetti.

Il tombinamento interessa alcuni fossi esistenti per le seguenti lunghezze:

- Tratto di Via Alla Ferrovia (LOTTO 1): lunghezza totale pari a 110 circa. m e lunghezza totale pari a 94 c.a. m
- Tratto di Via San Rocco (LOTTO 5): lunghezza totale pari a 50 circa. m e lunghezza totale pari a 20 c.a. m.

Si rimanda agli allegati grafici per l'individuazione planimetrica dei tratti tombati.

## 5. LA PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA

L'area di sviluppo progettuale insiste prevalentemente su "aree per attrezzature ferroviarie o viabilità".

Tuttavia, in sede di valutazione della compatibilità urbanistica del progetto, sono state rilevate alcune interferenze con aree che stando alla zonizzazione del PRGC risultano ricadere in zone diverse da quelle riservate alla realizzazione delle piste ciclabili, richiedendo la riclassificazione di tali porzioni in zone territoriali omogenee idonee allo sviluppo delle infrastrutture.

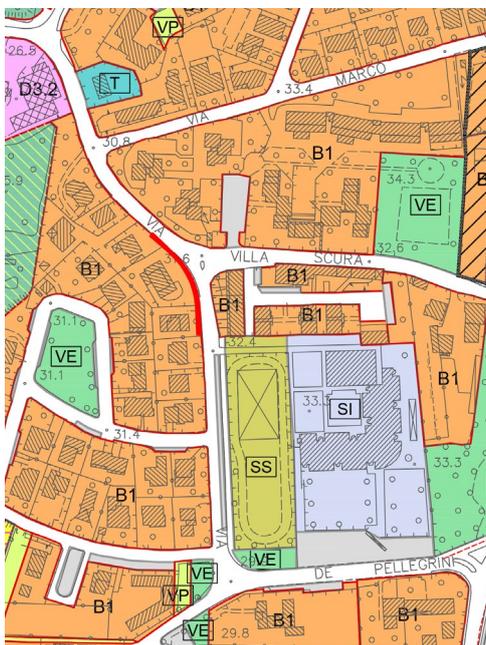
Si precisa sin da ora che le aree interessate dall'interferenza risultano poco rilevanti a livello quantitativo e soprattutto che la Variante ad oggetto non determina modifiche sostanziali allo stato dei luoghi. Tuttavia risulta necessaria ai fini dell'approvazione del progetto definitivo e per la realizzazione dei tratti ciclabili nel rispetto delle dimensioni e delle caratteristiche tecniche contemplate dalla normativa vigente in materia.

Nello specifico, i tratti interessati dalla Variante sono i seguenti:

1. Ambito 1 - Tratto su via Antonio De Pellegrini e via della Senta, dov'è prevista la realizzazione di un parcheggio, compatibilmente alla destinazione di piano, e la pista ciclabile si sviluppa lungo il lato destro della carreggiata (direzione nord) insistendo per un tratto su area classificata come zona "VE – verde" di circa 70 mq da convertire in "aree per attrezzature ferroviarie o viabilità". Lungo via della Senta, dove la ciclabile continua il percorso lungo il lato destro della carreggiata occupa, assieme al marciapiede, l'area attualmente desinata a "parcheggi di relazione" da convertire in "aree per attrezzature ferroviarie o viabilità". Parte dell'area destinata a parcheggio viene comunque recuperata a margine della carreggiata, come già proposto nel progetto definitivo.



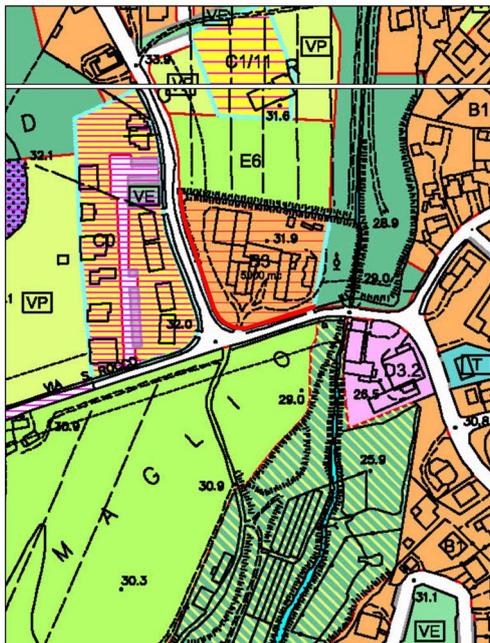
2. Ambito 2 – Tratto lungo via della Senta in corrispondenza del cambio di lato della pista ciclabile. In questo caso lo sviluppo della pista risulta al margine e, talvolta, al di là di recinzioni private in aree classificate come zone “B1” nel PRG, per cui si prevede una conversione delle stesse in “aree per attrezzature ferroviarie o viabilità”.



3. Ambito 3 – Tratto lungo via San Rocco, all'interno dell'area designata dal PRGC vigente come Zona E4 e interessata anche da vincolo paesaggistico. In questo caso la riclassificazione dell'area riguarda circa 200 mq di zone agricole da convertire in “aree per attrezzature ferroviarie o viabilità” al fine della realizzazione delle opere infrastrutturali riguardanti il ponte ciclabile e il tombamento dei fossi, avendo accertato la fattibilità idraulica e la non alterazione dello stato dei luoghi a livello paesaggistico.



4. Ambito 4 – Tratto lungo via San Rocco, all'interno di un'area attualmente classificata zona "B3" di circa 1000 mq interessata dalle opere per la realizzazione del tombamento del fosso;



Si ritiene inoltre più esaustivo prevedere, nella proposta di Variante in oggetto, l'introduzione del tratto ciclabile di riferimento sia perché ci comprovata coerenza con le previsioni del PUGT sia perché necessario al miglioramento dei flussi ciclabili in quanto strettamente connesso alla pista ciclabile riportata nella cartografia del PRGC su via A. De Pellegrini.

## 6. LA PROCEDURA AMMINISTRATIVA

La Variante segue le procedure di approvazione della L.R. n. 21/2015.

Si rammenta che le aree oggetto di Variante sono le seguenti:

- Ambito 1 - Tratto su via Antonio De Pellegrini e via della Senta, zona a servizi pubblici per verde, sport e spettacoli all'aperto tipo "VE – verde" e "parcheggi di relazione";
- Ambito 2 – Tratto lungo via della Senta, zona per insediamenti a prevalenza residenziale di completamento "B1 - intensivo";
- Ambito 3 – Tratto lungo via San Rocco, zona agricola "E4 di interesse agricolo – paesaggistico";
- Ambito 4 – Tratto lungo via San Rocco, zona per insediamenti a prevalenza residenziale di completamento "B3 – di trasformazione";

La variazione urbanistica prevede la trasformazione delle aree sopra descritte in "aree per attrezzature ferroviarie o viabilità" e l'introduzione, in cartografia, del tracciato della pista ciclabile come da progetto definitivo da individuarsi come "pista ciclabile su sede propria".

La Variante non comporta alcuna modifica alla situazione vincolistica e alle Norme tecniche di attuazione del P.R.G.C.

La Variante non comporta modifiche sostanziali degli standards urbanistici per servizi ed attrezzature e, pertanto, si prescinde da qualsiasi verifica in argomento.

L'intervento è fattibile per le caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni interessati, come già disposto dagli studi tecnici specifici.

La Variante non necessita di parere geologico ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 comma 5 della L.R. 16/2009.

La variante interessa zone sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. n.42/2004, per le quali si fa riferimento a procedura autorizzativa come da normativa vigente e già predisposta.

Visto l'art. 8, comma 9, lettera b), della legge regionale n. 21/2015 e s.m.i.;

Visti l'art. 3 (*Condizioni per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici dotati di rappresentazione schematica delle strategie di piano ovvero di piano struttura*), l'art. 4 (*Limiti di soglia per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici dotati di rappresentazione schematica delle strategie di piano, ovvero di piano struttura*) e l'art. 5 (*Modalità operative per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici dotati di rappresentazione schematica delle strategie di piano, ovvero di piano struttura*) della legge regionale n. 21/2015 e s.m.i.;

Avendo verificato che tutti i punti di modifica previsti rispettano le condizioni di cui all'articolo 3, i limiti di soglia di cui all'articolo 4 e le modalità operative di cui all'articolo 5 della legge regionale n. 21/2015, si può dichiarare che la presente Variante al PRGC n. 40 costituisce "variante di livello comunale" ai sensi del Capo II della legge regionale n. 21/2015

*“Disposizioni in materia di varianti urbanistiche di livello comunale e contenimento del consumo di suolo” e che rispetta i limiti di cui al comma 9, lettera b), dell’art. 8 della L.R. n. 21/2015 e s.m.i..*

La presente Variante è da considerarsi di tipo “NON SOSTANZIALE” ai sensi dell’art. 63 sexies *“Disposizioni per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici”* della L. R. n. 05/2007 essendo operata su strumento urbanistico comunale vigente e ascrivibile agli interventi indicati alla lettera f) dello stesso articolo, ovvero *“l’individuazione di nuove aree ovvero l’ampliamento o adeguamento di quelle esistenti per la realizzazione di viabilità, servizi e attrezzature collettive o altre opere pubbliche o per servizi pubblici o di pubblica utilità”*.