



COMUNE DI RIVE D'ARCANO



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

**LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD
5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO**
Studio di Fattibilità





Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Provincia di Udine



COMUNE DI RIVE D'ARCANO

Comune di Rive d'Arcano
Piazza I Maggio, 1
33030 Rive D'arcano
PEC: comune.rivedarcano@certgov.fvg.it

RUP: Geom. Nicola Burelli

Progettista:

SERIN S.r.l.

Via Duino 1/1 - 33100 UDINE - Italy
Tel 0432 228687 fax 0432 511592
info@serinsrl.com serin@pec.it
www.serinsrl.com



Direttore Tecnico: dott. Ing. Andrea Cocetta
dott. ing. Marco Cojutti

Collaboratori: dott. Ing. Eugenio Zito
Geom. Federico Ruggeri
Geom. Cristian Zampa
Dipl. Serena Mattei

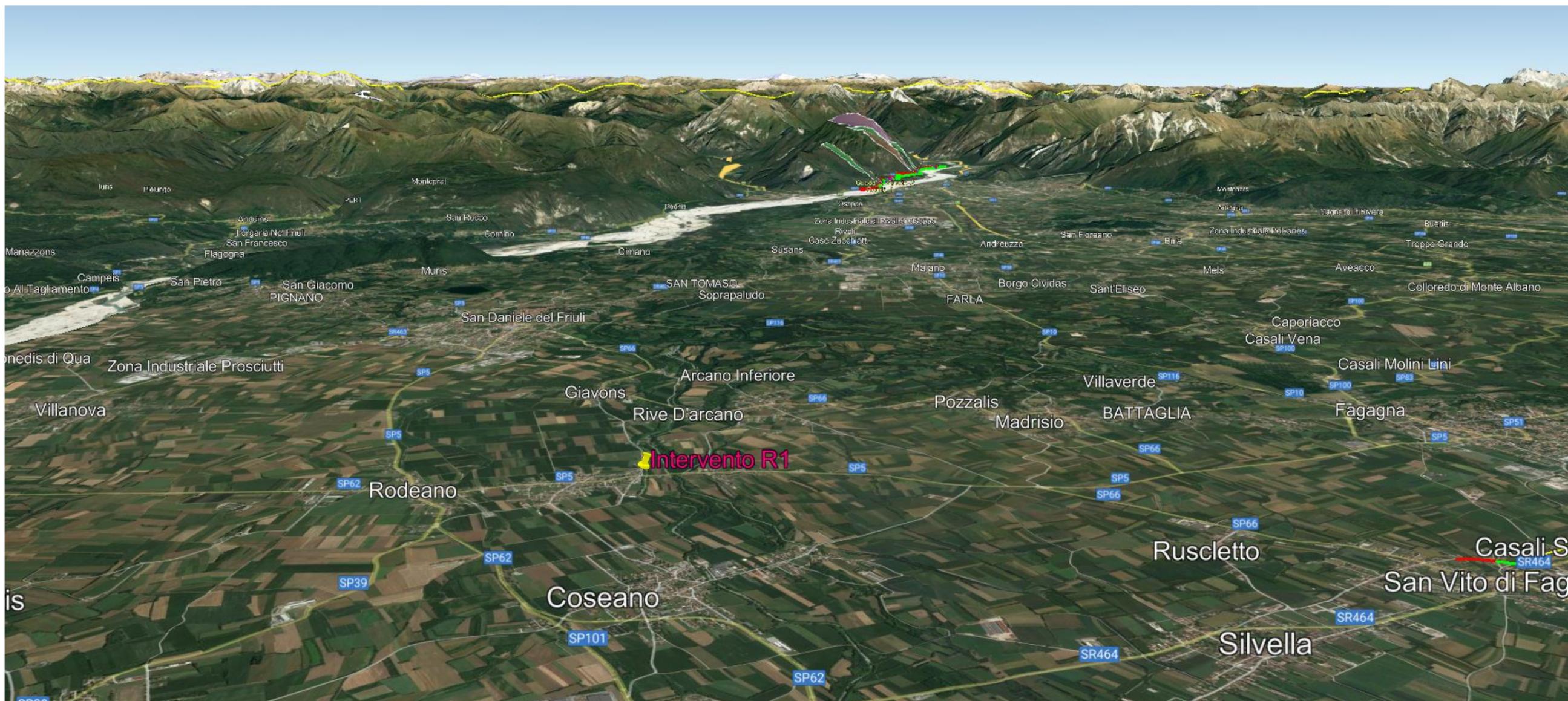
CUP:
CIG: ZDC349CCA3



INDICE

1	PREMESSA.....	5
1.1	Introduzione	5
1.2	Scopo dello studio	5
1.3	Normativa di Riferimento	5
2	ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....	6
2.1	Individuazione e Classificazione delle strade	6
2.2	Pianificazione Comunale - PRGC.....	8
2.3	Livello Regionale.....	8
2.4	Caratteristiche paesaggistiche e vincoli.....	10
2.5	Compatibilità con le Norme del PGRA.....	10
3	INTERVENTI DI PROGETTO.....	11
3.1	Generalità: le rotonde	11
3.2	Messa in sicurezza della ciclabilità	11
3.2.1	Le corsie ciclabili.....	11
3.2.2	Pittogrammi e segnaletica per corsie ciclabili	12
3.3	Intervento proposto: Rotatoria R1.....	12
4	ALTERNATIVE VALUTATE.....	12
4.1	Opzione Zero	12
5	PROPOSTE DI ULTERIORI INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA	13
5.1	Mini rotonda su via S. Martino (R2)	13
5.2	Mini rotonda su via Coseanetto (R3)	13
6	COSTI DELL'INTERVENTO R1.....	14
7	ESPROPRI	17
8	TAVOLE GRAFICHE.....	19





1 PREMESSA

1.1 Introduzione

Il territorio comunale di Rive d'Arcano è attraversato da diverse strade regionali soggette anche a traffico intenso. In particolare la SR.UD 5 - "Sandanielese", che attraversa le frazioni di Rivotta, Rodeano Basso e Alto, viene abitualmente percorsa a velocità sostenute, creando situazioni di pericolo sia per le utenze deboli lungo il tracciato, sia per le componenti motorizzate, soprattutto in alcune intersezioni.



Figura 1 – Fotopiano generale



Figura 2 – Intersezione fra la SR UD 5 – via Lungocorno

Problema particolarmente sentito è rappresentato dall'intersezione della SR.UD 5 con la strada comunale via Lungocorno, lungo la quale fra l'altro si sviluppa un itinerario ciclistico di interesse regionale.

Per programmare gli interventi di messa in sicurezza, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto di dover procedere preventivamente alla redazione di uno studio di fattibilità.

1.2 Scopo dello studio

Scopo dello studio è quello individuare una soluzione di sistemazione dell'intersezione che, nel rispetto delle normative vigenti, faciliti le manovre di immissione dalle strade comunali sulla SR UD 5, riducendo nel contempo la velocità e aumentando la sicurezza anche per pedoni e ciclisti.

1.3 Normativa di Riferimento

Per la progettazione delle opere sono state seguite le indicazioni fornite dalle normative di seguito riportate.

- D. Lgs. n°285 del 30/04/1992 e s.m.i. "Nuovo codice della strada"
- D.P.R. n°495 del 16/12/1992 e s.m.i. Regolamento del codice della strada
- D.M. delle Infrastrutture e dei Trasporti del 05/11/2001: "Norme funzionali geometriche per la costruzione delle strade"
- D.M. delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22/05/2004: modifica del decreto 05/11/2001, n. 6792, recante "Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade".
- D.M. delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19/04/2006: "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali".
- D.M. dei Lavori Pubblici 236/89 Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata ed agevolata ai fini del superamento delle barriere architettoniche
- DPR 503/1996 Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici
- Linee Guida per la Redazione dei piani di Sicurezza Stradale Urbana – Min LLPP
- D.M. 30 novembre 1999, n. 557 – "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"
- Legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa"
- D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 "Codice Appalti" e relative direttive ANAC e regolamento 207/2010 per quanto in vigore;
- Piano Generale Della Mobilità Ciclistica 2022-2024 / Progettare ciclabilità sicura – guida all'applicazione del d.l. 76/2020
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI) - 2022



2 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

2.1 Individuazione e Classificazione delle strade

Le strade interessate dallo studio sono le seguenti:

Strada	Località	Ente Proprietario	Limite di Vel.	Classificazione
SR.UD 5 - Via Friuli Via Fagagna	Rive d'Arcano	EDR.UD	50 km/h	E - urbana di quartiere
Via Lungocorno	Rive d'Arcano	Comune	50 km/h	F - Strada locale urbana

Figura 3 – Clasificazione delle strade

Le sezioni stradali sono di larghezza variabile, con corsie disuniformi che inducono a mantenere velocità elevate, anche in virtù di un tracciato regolare nella tratta oggetto dell'intervento. La sezione di riferimento per le strade ex provinciali in ambito urbano dovrebbe essere una tipo E, con corsie di 3.00 m, banchine di 50 cm e marciapiedi di 1,50 m

Soluzione base a 1+1 corsie di marcia

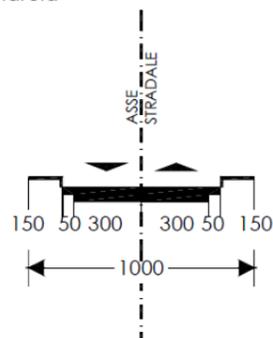


Figura 4 Sezione tipo

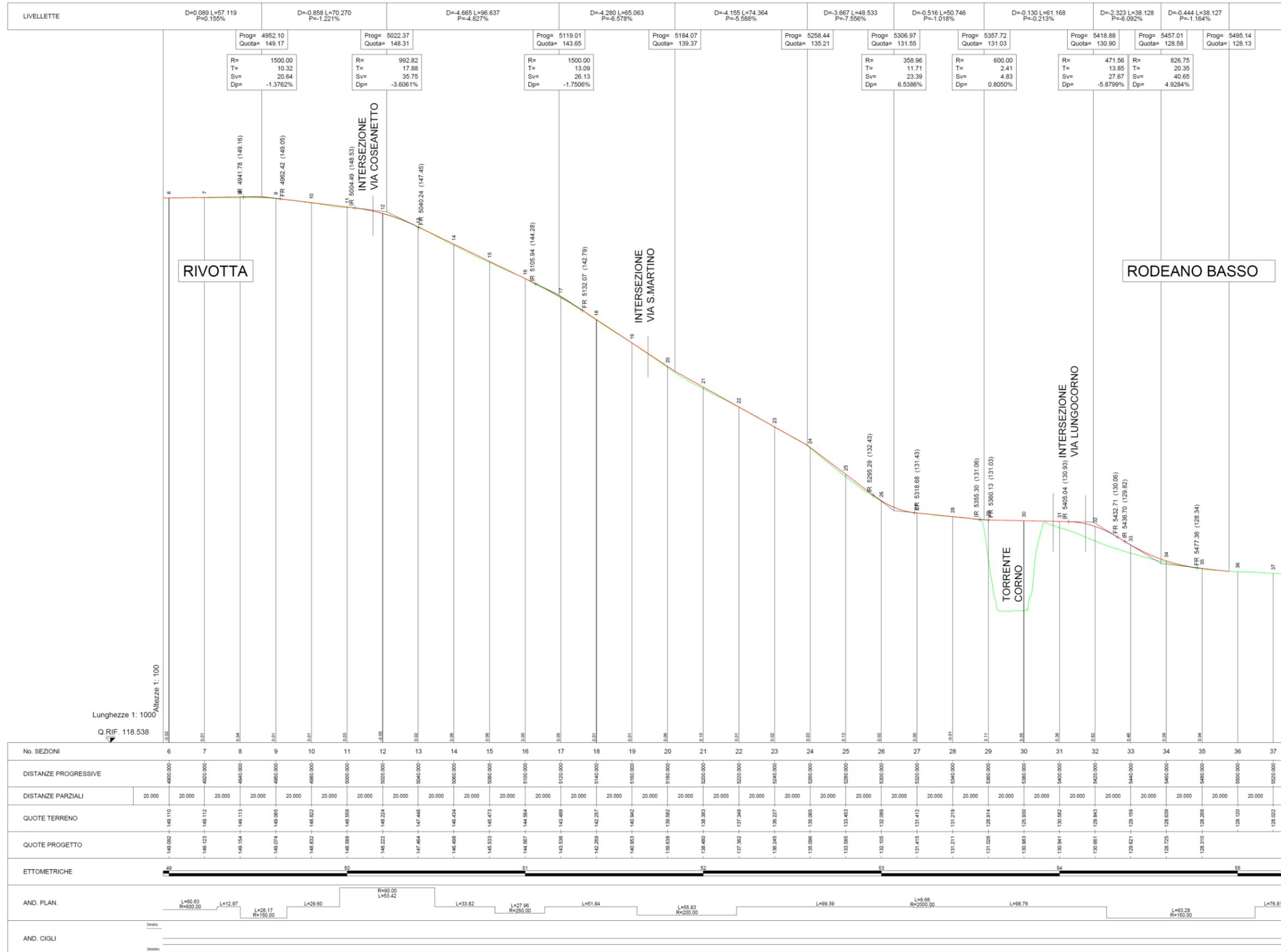
Le strade comunali hanno sezioni più ristrette.

Il Comune di Rive d'Arcano ha una popolazione inferiore ai 10.000 abitanti, e a norma del Codice della Strada non ha competenza in materia di caratteristiche strutturali e geometriche delle strade provinciali/regionali ricadenti in centro abitato, oggi in carico alla Regione FVG. Anche la segnaletica quindi è di competenza dell'Ente gestore della strada, EDR-UD.



Lo studio di fattibilità ha tenuto conto a grandi linee dell'altimetria del tracciato, che in alcuni punti presenta variazioni significative. Provenendo da Rivotta infatti, l'intersezione si trova in posizione più bassa rispetto al ponte sul Corno, e risulta di difficile percezione per gli automobilisti. Nella sistemazione dell'intersezione, sarà quindi necessario rivedere, per quanto compatibile con gli accessi esistenti, la livelletta del ponte, allungandola quanto più possibile.

Nel profilo che segue è indicata con la linea rossa una possibile sistemazione altimetrica dell'intersezione (in verde l'esistente).

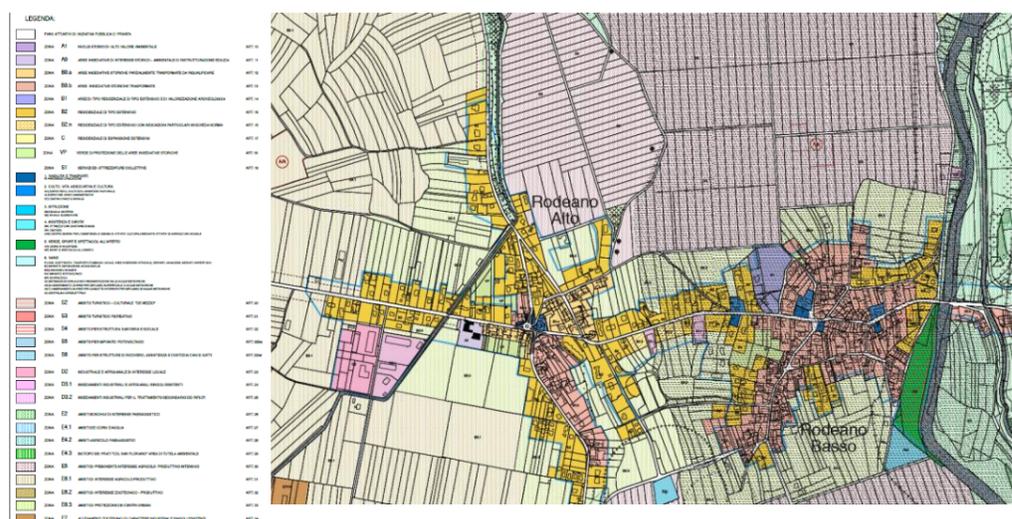


2.2 Pianificazione Comunale - PRGC

Il Comune di Rive d'Arcano è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale approvato con delibera consiliare n. 43 del 13 novembre 1998, reso esecutivo con decreto del Presidente della RAFVG n. 0132/Pres del 3 maggio 1999 pubblicato su BUR n. 21 del 26/05/99. Negli anni sono state approvate diverse varianti, tra cui l'ultima, la n.17 a carattere generale approvata con delibera di CC n. 48 del 29.09.2014, la cui esecutività è stata confermata con DGR. n.2422 del 12/12/2014.

Il PRGC in vigore è provvisto di parere geologico n. 67/2013 del 03/01/2014 espresso dal Servizio Geologico della Direzione Centrale Ambiente ed Energia (L.R. n. 27 del 9 maggio 1988). Il parere riguarda la compatibilità delle previsioni urbanistiche con le condizioni geologiche, idrauliche del territorio

L'ultima variante adottata è la Variante di livello comunale n.25, approvata con deliberazione del C.C del 03.09.2021.



Per realizzare l'intervento sarà necessario allargare l'ambito destinato alla viabilità, modificando la destinazione d'uso attuali:

- Zona B2 – RESIDENZIALE DI TIPO ESTENSIVO
- Zona Sp – SPORT E SPETTACOLI ALL'APERTO

Una variante urbanistica sarà necessaria per istituire il vincolo preordinato all'esproprio.

2.3 Livello Regionale

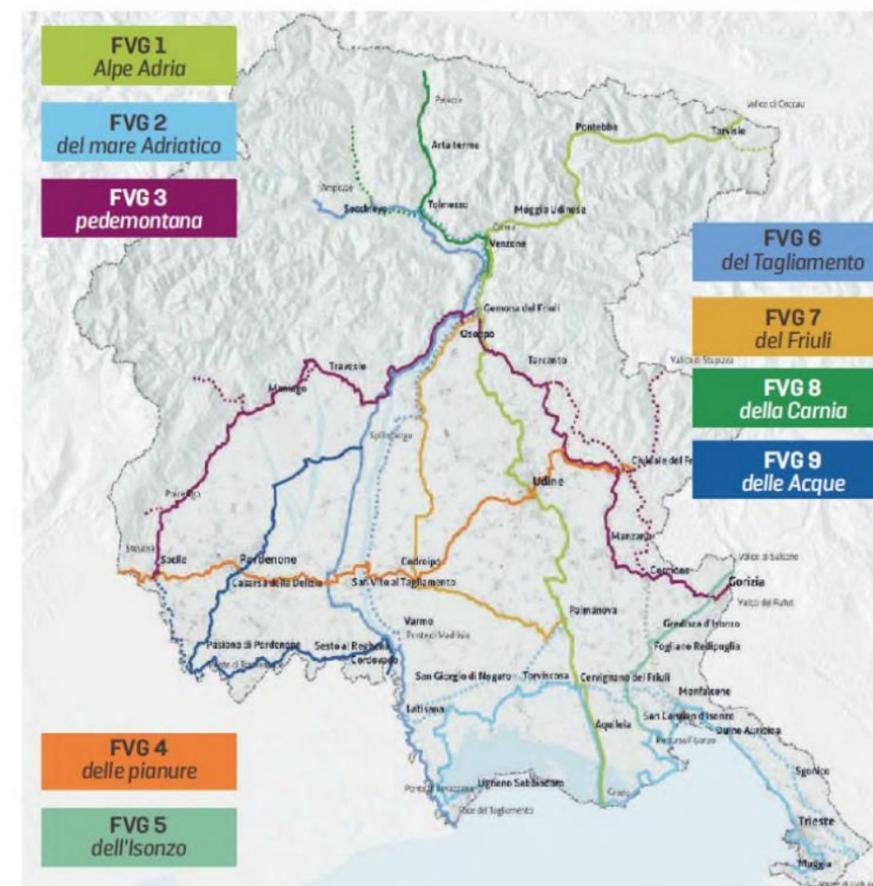
La Regione ha varato la legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa". Si tratta di una legge di sistema che promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del sistema della ciclabilità diffusa sul territorio, con l'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto.

La legge introduce il Sistema della ciclabilità diffusa (SICID) e in particolare definisce il SICID come parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone che concorre quindi al raggiungimento degli obiettivi di efficientamento dei sistemi di trasporto. La legge definisce il sistema dei piani della mobilità ciclistica composto dal Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) e dal Biciplan comunale.

PREMOCI

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI) è lo strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione intende realizzare sul proprio territorio un sistema diffuso a supporto della mobilità ciclistica.

Il PREMOCI è stato approvato con deliberazione della Giunta regionale del 26 agosto 2022, n. 1224, emanato con decreto del Presidente della Regione del 3 ottobre 2022, n. 120 e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 34 del 12 ottobre 2022 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 41 del 12 ottobre 2022. Il PREMOCI è in vigore dal 13 ottobre 2022.



Rete ciclovie regionali (RECIR_FVG) PREMOCI Approvazione(agosto2022)

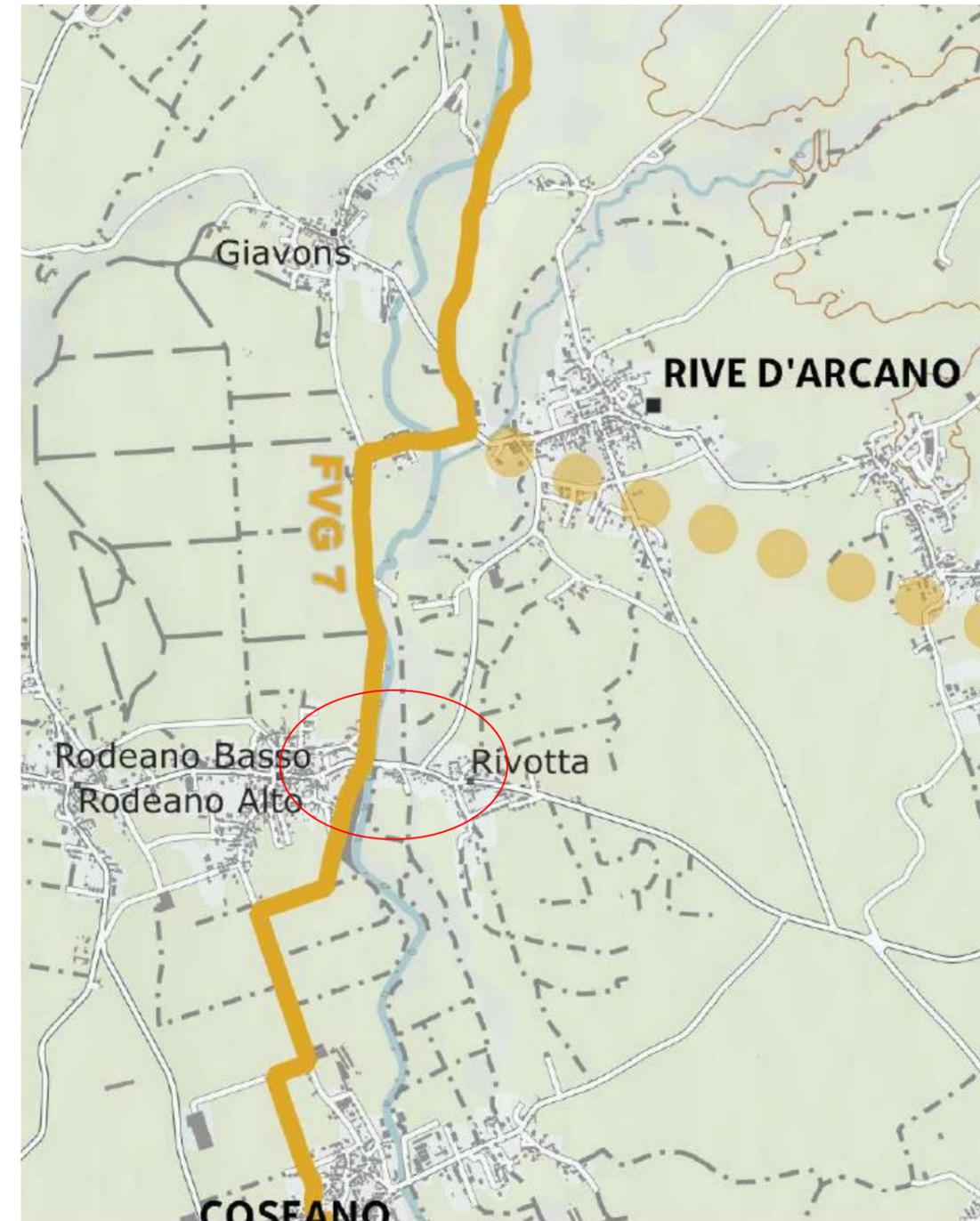
Il PREMOCI ridefinisce i contenuti delle delibere di Giunta regionale che dal 2006 al 2015 hanno progressivamente identificato i nomi e i tracciati delle ciclovie. Alcune denominazioni già consolidate sono state sostituite con altre nuove, più brevi ed evocative. Di conseguenza, le nove ciclovie che compongono la RECIR sono:

SIGLA	NOME	ITINERARI	DENOMINAZIONE	TIPO DI ITINERARI	ORIGINE	DESTINAZIONE
FVG 1	Ciclovia Alpe Adria	FVG 1	Ciclovia Alpe Adria	principale	Tarvisio	Grado
		FVG 1/a	Diramazione Valico di Fusine	diramazione	Tarvisio	Valico di Fusine
FVG 2	Ciclovia del mare Adriatico	FVG 2	Ciclovia del mare Adriatico	principale	Muggia	Lignano Sabbiadoro
		FVG 2/a	Diramazione Valico di Rabuiese	diramazione	Muggia	Valico di Rabuiese
		FVG 2/b	Variante del Carso	variante	Trieste	Sistiana
		FVG 2/c	Diramazione Valico di Draga S. Elia	diramazione	Draga S. Elia	Valico di Draga S. Elia
		FVG 2/d	Variante dell'aeroporto	variante	Monfalcone	Cervignano del Friuli
		FVG 2/e	Variante della ferrovia	variante	Torviscosa	Latisana
		FVG 2/f	Diramazione Palmanova	diramazione	San Giorgio di Nogaro	Palmanova
		FVG 2/g	Diramazione Marano Lagunare	diramazione	Maranutto	Marano Lagunare
		FVG 2/h	Diramazione Ponte di Bevazzana	diramazione	Lignano Sabbiadoro	Ponte di Bevazzana
		FVG 2/i	Diramazione Latisana	diramazione	Preccenico	Latisana
FVG 3	Ciclovia pedemontana	FVG 3	Ciclovia pedemontana	principale	Sacile	Gorizia
		FVG 3/a	Diramazione Sorgente del Gorgazzo	diramazione	Fontane	Sorgente del Gorgazzo
		FVG 3/b	Diramazione Barcis	diramazione	Montereale Valcellina	Barcis
		FVG 3/c	Variante del Meduna	variante	Cavasso Nuovo	Sottomonte
		FVG 3/d	Variante pedemontana orientale	variante	Nimis	Cormons
		FVG 3/e	Diramazione Valico di Stupizza	diramazione	Cividale del Friuli	Valico di Stupizza
FVG 4	Ciclovia delle Pianure	FVG 4	Ciclovia delle Pianure	principale	Sacile	Cividale del Friuli
FVG 5	Ciclovia dell'Isonzo	FVG 5	Ciclovia dell'Isonzo	principale	Gorizia	Foce dell'Isonzo
		FVG 5/a	Diramazione Cormons	diramazione	Gradisca d'Isonzo	Cormons
FVG 6	Ciclovia del Tagliamento	FVG 6	Ciclovia del Tagliamento	principale	Ampezzo	Foce del Tagliamento
		FVG 6/a	Variante della Sinistra Tagliamento	variante	Tolmezzo	Madrisio
		FVG 6/b	Collegamento Ciclovia Alpe Adria	collegamento	Pioverno	Venzona
		FVG 6/c	Collegamento Ciclovia del Friuli	collegamento	Cornino	Cimano
FVG 7	Ciclovia del Friuli	FVG 7	Ciclovia del Friuli	principale	Gemona del Friuli	Palmanova
FVG 8	Ciclovia della Carnia	FVG 8	Ciclovia della Carnia	principale	Venzona	Timau
		FVG 8/a	Diramazione Comeglians	diramazione	Tolmezzo	Comeglians
FVG 9	Ciclovia delle Acque	FVG 9	Ciclovia delle Acque	principale	Spilimbergo	Morsano al Tagliamento
		FVG 9/a	Diramazione Livenza	diramazione	Ponte di Tremeacque	Sorgenti del Livenza
		FVG 9/b	Diramazione Traffe	diramazione	Ponte di Tremeacque	Traffe

La FVG 7 così come definita dalle citate delibere di Giunta regionale (FVG 7 Ciclovia del Livenza) viene suddivisa e ricompresa nelle ciclovie FVG 3 e FVG 9, mentre la numerazione viene recuperata per rafforzare, valorizzare e dare autonomia ai due lunghi collegamenti precedentemente indicati come FVG 4/a e FVG 4/b che attraversano i territori centrali della Regione: il Piano ne prevede l'accorpamento in un nuovo itinerario denominato FVG 7 Ciclovia del Friuli.

Il percorso della FVG 7 passa su via Lungocorno, attraversando la SR.UD 5 proprio nell'intersezione oggetto dello studio.

La presenza dell'interferenza con la ciclovia regionale impone una ancor maggiore attenzione alla sicurezza delle utenze deboli.



2.4 Caratteristiche paesaggistiche e vincoli

Il Piano Paesaggistico Regionale definisce la zona nella quale ricade l'intervento, come: AP 5 - Anfiteatro morenico.



Figura 5 – Vincoli PPR

Il PPR individua il vincolo paesaggistico generato dal Torrente Corno (art 142 c, Dlgs 42/2004). Fra gli obiettivi del PPR vi è la promozione della mobilità lenta, e riconosce le ciclovie di interesse regionale.

2.5 Compatibilità con le Norme del PGRA

Nella porzione più occidentale della zona di interesse nell'abitato di Rodeano (oltre via Friuli) è presente un'area a pericolosità idraulica moderata P1 e rischio idraulico R2 (per il centro abitato), legata alla depressione valliva in cui scorre il torrente Corno. Si determina una situazione di rischio esondazione individuata anche dagli strumenti di pianificazione comunale.

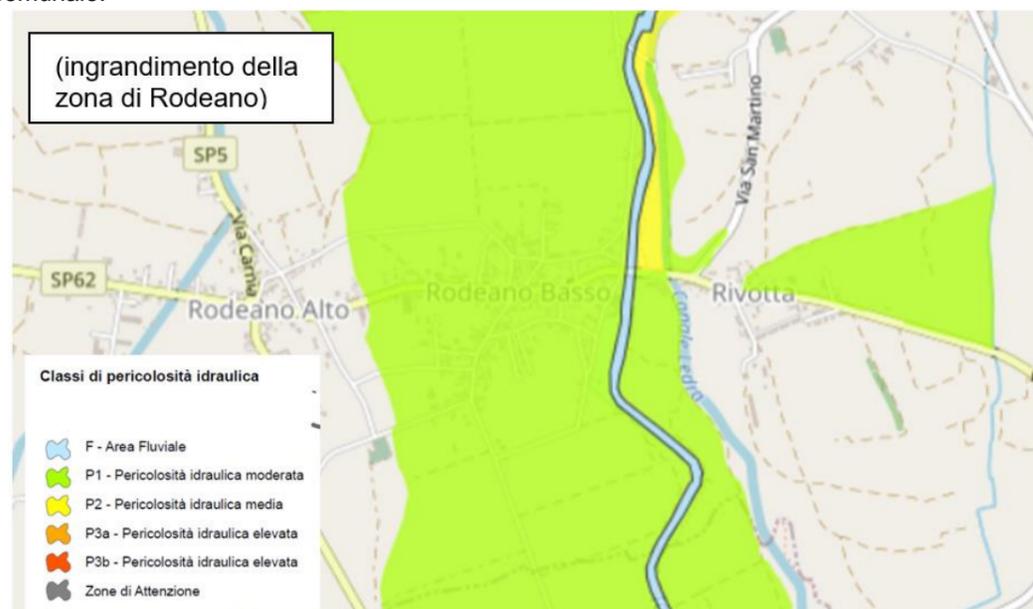


Figura 6 Pericolosità idraulica dal PGRA 2021-27 per l'area di studio di Rodeano (Estratto da webgis dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali)

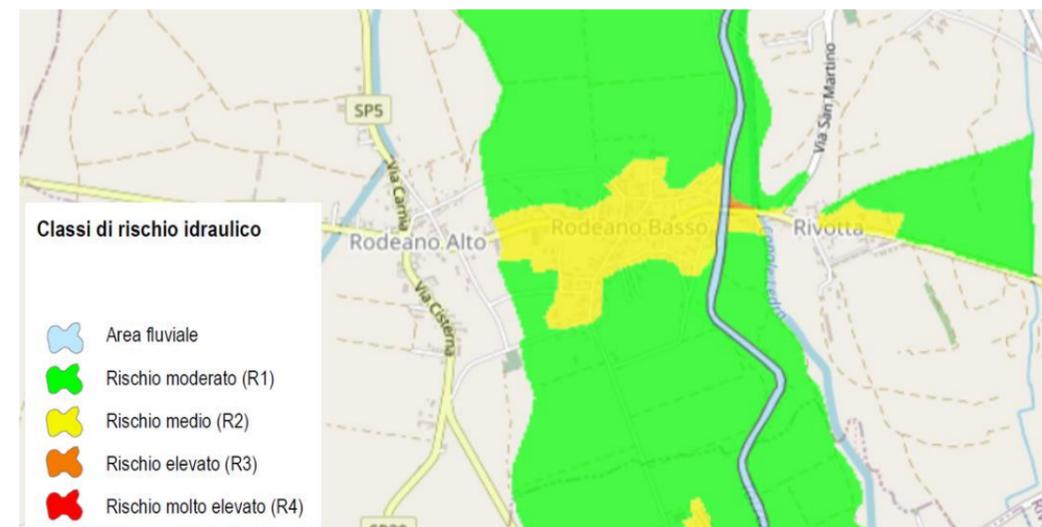


Figura 7 Rischio idraulico dal PGRA 2021-27 per l'area di Rodeano (Estratto da webgis dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali)

Gli interventi in progetto possono essere inquadrati come manutenzione straordinaria. In base all'articolo 7 delle Norme di Attuazione del PGRA riguardanti le disposizioni comuni, tutti gli interventi e le trasformazioni di natura urbanistica ed edilizia devono essere tali da:

- migliorare o mantenere le condizioni esistenti di funzionalità idraulica, agevolare e comunque non impedire il normale deflusso delle acque;
- non aumentare le condizioni di pericolo dell'area interessata, nonché a valle o a monte della stessa;
- non ridurre complessivamente i volumi invasabili delle aree interessate tenendo conto dei principi dell'invarianza idraulica e favorire, laddove possibile, la creazione di nuove aree di libera esondazione;
- non pregiudicare la realizzazione o il completamento degli interventi di cui all'Allegato III del Piano.

Come anticipato, poiché l'intervento in zona a pericolosità idraulica P1 può inquadrarsi come manutentivo **è ammesso dalle norme di attuazione del PGRA** ai sensi degli art 13 e 14, punto 1, che consente nelle zone P1 e P2, tutti gli interventi ammessi nelle zone P3A, P3B e tra i quali la manutenzione **ordinaria e straordinaria di opere pubbliche o di interesse pubblico**.

3 INTERVENTI DI PROGETTO

3.1 Generalità: le rotonde

La rotonda è un tipo di sistemazione delle intersezioni a raso fra più strade, costituita da un anello stradale nel quale confluiscono i bracci della intersezione. Caratteristica distintiva delle rotonde rispetto ad altri tipi di intersezioni a raso è quella di non attribuire priorità ad alcuna delle strade che si intersecano: essa è pertanto particolarmente idonea in quelle situazioni in cui tali strade sono dello stesso livello gerarchico, anche se risulta comunque una buona soluzione anche nel caso di flussi disomogenei.

Possiamo schematicamente individuare 3 tipologie di rotonde:

- rotonde convenzionali: con diametro esterno superiore a 40 m;
- rotonde compatte: con diametro esterno compreso tra 25 e 40 m;
- mini rotonde: con diametro esterno compreso tra 14 e 25 m.

Le mini rotonde e quelle compatte risultano idonee a moderare la velocità di attraversamento dei centri abitati, imponendo un rallentamento e un dare precedenza a tutti i flussi in transito. Le rotonde convenzionali uniscono caratteristiche di sicurezza a fluidificazione del traffico in sostituzione a intersezioni a raso, semaforizzate o meno.

L'indirizzo progettuale dato dal Comune per lo studio di fattibilità risulta condivisibile: una mini rotonda può contribuire alla sicurezza, evitando nel contempo un impatto eccessivo sulle proprietà private limitrofe. La particolare morfologia del sito rischia però di rendere poco percettibile la rotonda provenendo da Rivotta. L'intersezione si trova infatti in posizione ribassata, dopo il ponte sul Corno, e sia le isole spartitraffico che l'isola centrale rischiano di non risultare visibili al guidatore distratto, che non notando la presenza della rotonda non assumerà un comportamento consono alla situazione, creando un maggior rischio per le altre manovre e componenti di traffico.

Per ovviare all'inconveniente sarà necessario agire per quanto possibile sull'altimetria, costruendo l'anello a quote più vicine possibile a quelle del ponte (si veda anche il profilo riportato in precedenza).

Nello studio si propone anche di intervenire nelle intersezioni precedenti, quella con via Coseanetto e via S. Martino, realizzando altre due mini rotonde, altrettanto utili ma più percettibili. Il sistema a tre rotonde favorirà la percezione e l'adattamento dello stile di guida alla situazione urbana. Il guidatore proveniente da Rivotta sarà rallentato e allertato da due mini rotonde ben visibili, prima di raggiungere quella di via Lungocorno, meno visibile per la perdita di tracciato.

Le rotonde in genere non rappresentano una soluzione ottimale per i flussi ciclistici, salvo non adottare una serie di accorgimenti atti a ridurre il differenziale di velocità ed aumentare il grado di attenzione dei guidatori, come descritto nei punti seguenti

3.2 Messa in sicurezza della ciclabilità

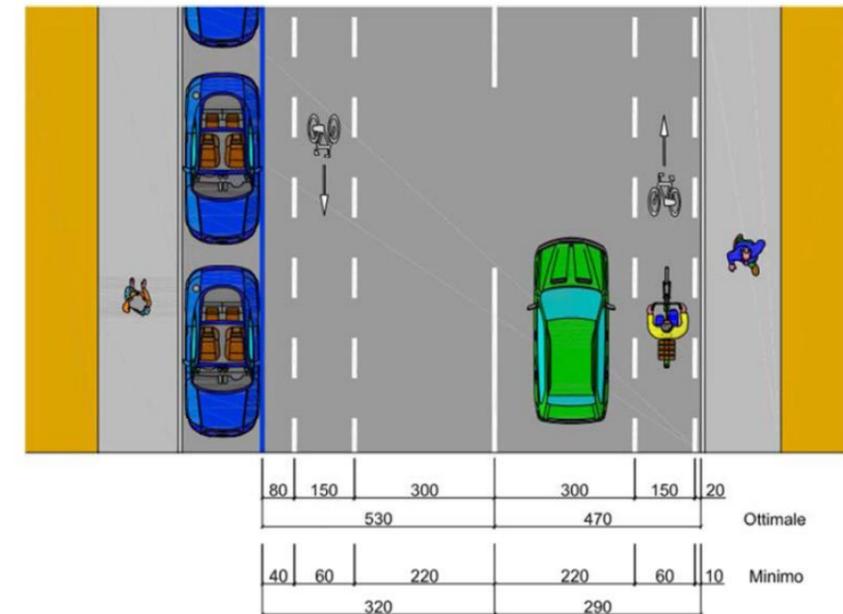
3.2.1 Le corsie ciclabili

La larghezza delle sezioni stradali non consente di differenziare corsie specializzate, per cui si è preferito optare per un intervento di riduzione generalizzata dei differenziali di velocità e di condivisione dello spazio stradale. La condivisione dello spazio sostituisce il principio della segregazione. Si tratta di migliorare la sicurezza degli utenti più vulnerabili attraverso l'aumento del livello di attenzione da parte di quelli potenzialmente più pericolosi, considerando anche che questo potenziale pericolo non è sotteso solo a comportamenti errati o estremi, ma anche alla normale conduzione e alle sempre possibili distrazioni.

In sostanza si propone, ove compatibile con la larghezza della sede stradale, di evidenziare corsie ciclabili come reinterpretate dalle recenti modifiche del Codice della Strada:

Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata [...]. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.



Agendo **solo sulla segnaletica orizzontale ed eventualmente sulla differenziazione cromatica** non si creano ostacoli fisici che possono compromettere le manovre dei mezzi motorizzati, ma si punta a indurre riduzioni di velocità e ad evidenziare spazi destinati prevalentemente o esclusivamente alle biciclette.

Al di sotto delle dimensioni minime non è opportuno inserire la linea di demarcazione tratteggiata sul lato sinistro della corsia ciclabile, dato che si verrebbe in tal modo a delimitare uno spazio non 'plausibile' agli occhi dell'automobilista e del ciclista. In questo caso la soluzione alternativa può essere la semplice ripetizione dei simboli della bicicletta.

I criteri suggeriti per il disegno delle corsie in questi contesti sono:

- caso di strada con banchine pavimentate di almeno 50 cm e corsie a modulo standard: si inserisce una corsia ciclabile di dimensioni ridotte, variabile tra 100 e 50 cm a seconda che la larghezza della corsia autoveicolare sia 375 (modulo C1) o 325 cm (modulo F); il criterio cioè è quello di lasciare uno spazio tra la corsia ciclabile e la mezzera di 275 cm;
- caso di strada senza banchine o banchine non pavimentate; la corsia ciclabile può avere una dimensione minima di 80 cm dalla striscia di margine della carreggiata se con bordi a raso e di 120 cm se con bordi verticali mentre lo spazio autoveicolare non deve essere inferiore a 220 cm. **La strada cioè deve avere una dimensione minima di 600 cm;**
- caso di **strada di larghezza inferiore a 600 cm: si utilizzano unicamente pittogrammi a terra**, rafforzando gli altri elementi segnaletici e di controllo delle velocità. In alternativa, nel caso di strade a scarsissimo traffico da destinare a prevalente uso ciclabile, si può ricorrere allo schema che, previo abbassamento dei limiti di velocità, individua un'unica fascia carrabile centrale bidirezionale a 2.5/3 m compresa tra le due corsie ciclabili laterali delimitate da strisce discontinue, con eventuale evidenziazione delle fasce laterali con pigmenti

La soluzione proposta nel caso b) è utilizzabile lungo SR UD 5, mentre nelle strade comunali si dovranno valutare le larghezze disponibili caso per caso, ricorrendo in caso alla soluzione c).

3.2.2 Pittogrammi e segnaletica per corsie ciclabili

Le strisce di margine sono definite nel Regolamento di Attuazione del CdS con il tipo f), formato da tratti di un metro intervallati di eguale misura, e a tale fattispecie può essere ricondotta la striscia di destra che delimita la corsia ciclabile.

Il pittogramma della bicicletta ha misure l x h max 90x150, min 60x100. Va comunque adattato alla dimensione della corsia. Rappresenta normativamente l'unico elemento atto a comunicare le modalità di utilizzo della corsia (non è prevista segnaletica verticale!) e va pertanto utilizzato con frequenza rafforzata circa ogni 25. Il pittogramma va poi apposto in corrispondenza delle immissioni laterali e lungo gli attraversamenti, orientato in senso trasversale alla traiettoria dei veicoli incrociati.

L'apposizione di frecce direzionali che indichino il senso di percorrenza della corsia a prevenzione dei comportamenti non corretti è opportuna in presenza di corsia su entrambi i lati. È invece essenziale in presenza di una sola corsia, come la normativa di altri paesi prescrive.

Per quanto riguarda la colorazione del fondo, questa deve essere realizzata utilizzando vernici che rispettino le norme UNI-EN 1436 per quanto riguarda le caratteristiche di resistenza allo slittamento, mentre il colore da utilizzarsi per omogeneità con la più diffusa pratica italiana oltre che dei paesi confinanti per è il rosso rubino (RAL 2003).

La colorazione andrebbe limitata ai punti di conflitto importanti (attraversamenti, fasce di



Figura 8 – Esempio di corsie ciclabili su rotonde e rami.

rispetto dalla sosta ridotte, strade a traffico particolarmente intenso o veloce ...) o per facilitare l'individuazione del percorso in punti di scarsa leggibilità, al fine di non ridurre la forza del messaggio visivo.

Nella proposta si utilizzerà la colorazione solo per la corsia lungo l'anello della rotonda, con la tecnica dell'asfalto stampato, tecnica che potrà essere usata anche per le isole

La mini rotonda (denominata R1) avrà diametro esterno di 18 m ed un anello di larghezza pari a 6,00 m con banchine di 0,50 m. Viste le dimensioni dell'anello, le immissioni in rotonda saranno a singolo attestamento da 3,50 m, mentre le uscite saranno di 4.0 m. Sono previste corsie ciclabili di larghezza minima 0.80 m lungo i rami, che andranno a confluire sull'anello ciclabile, dove la larghezza sarà di 1.00 m.

È previsto un attraversamento pedonale della SR UD 5 per dare continuità ai percorsi pedonali.



Figura 9 – Planimetria di progetto R1

3.3 Intervento proposto: Rotatoria R1

Nel presente studio viene proposta una mini rotonda a 4 rami con funzione di messa in sicurezza dell'intersezione.

Sarà necessario eseguire espropri sia a nord che a sud, demolendo recinzione private.

Il piano viabile andrà rialzato prolungando quanto più possibile la livelletta del ponte sul Corno. Sarà necessario realizzare nuovi tratti di marciapiede e spostare eventuali sottoservizi esistenti.

Per incrementare la sicurezza dei ciclisti, non essendoci spazi per realizzare ciclabili in sede propria, si propone l'istituzione di corsie ciclabili, sia lungo la strada regionale che sull'anello.

Le corsie ciclabili, come attualmente definite dal Codice della Strada potranno costituire una tipologia di intervento da estendere a tutta la SR.UD 5 in centro abitato, iniziando da Rivotta fino a Rodeano Alto.

4 ALTERNATIVE VALUTATE

4.1 Opzione Zero

Non intervenire sul tratto manterrebbe lo stato attuale, in cui l'intersezione risulta pericolosa e poco visibile. Inoltre, i ciclisti dovrebbero continuare a circolare sulla piattaforma stradale senza alcuna misura che ne tuteli la sicurezza.

5 PROPOSTE DI ULTERIORI INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA

Considerata anche la non felice posizione altimetrica dell'intersezione con via Lungocorno, l'attenzione è stata estesa alla tratta della SR.UD 5 fra Rivotta e Rodeano Basso, maturando una proposta progettuale con un orizzonte più ampio.

È stata studiata l'estensione delle corsie ciclabile e l'inserimento di 2 ulteriori mini rotonde, al fine di migliorare la percezione dell'intervento nella sua interezza, favorendo un rallentamento generale dei veicoli e più facile adattamento alle misure di mitigazione adottate.

5.1 Mini rotonda su via S. Martino (R2)

Si tratta dell'inserimento di una ulteriore mini rotonda a 3 bracci (R2) con diametro esterno di 18 m e un anello di larghezza pari a 6,00 m con banchine di 0,50 m. posizionata su via S. Martino, in modo da migliorare la percezione della mini rotonda su via Lungocorno e ridurre le velocità lungo la strada regionale.



Figura 10 – Planimetria di progetto R2

L'intervento potrà mantenersi sul sedime dell'attuale intersezione, salvo un leggero sconfinamento a sud. L'altimetria dovrà essere rimodellata.



Figura 11 – Intersezione con via S.Martino

5.2 Mini rotonda su via Coseanetto (R3)

Si tratta dell'inserimento di una ulteriore mini rotonda a 3 bracci (R3) con diametro esterno di 16 m e un anello di larghezza pari a 6,00 m con banchine di 0,50 m. posizionata all'intersezione con via Coseanetto. In tale intervento è previsto un esproprio verso nord.

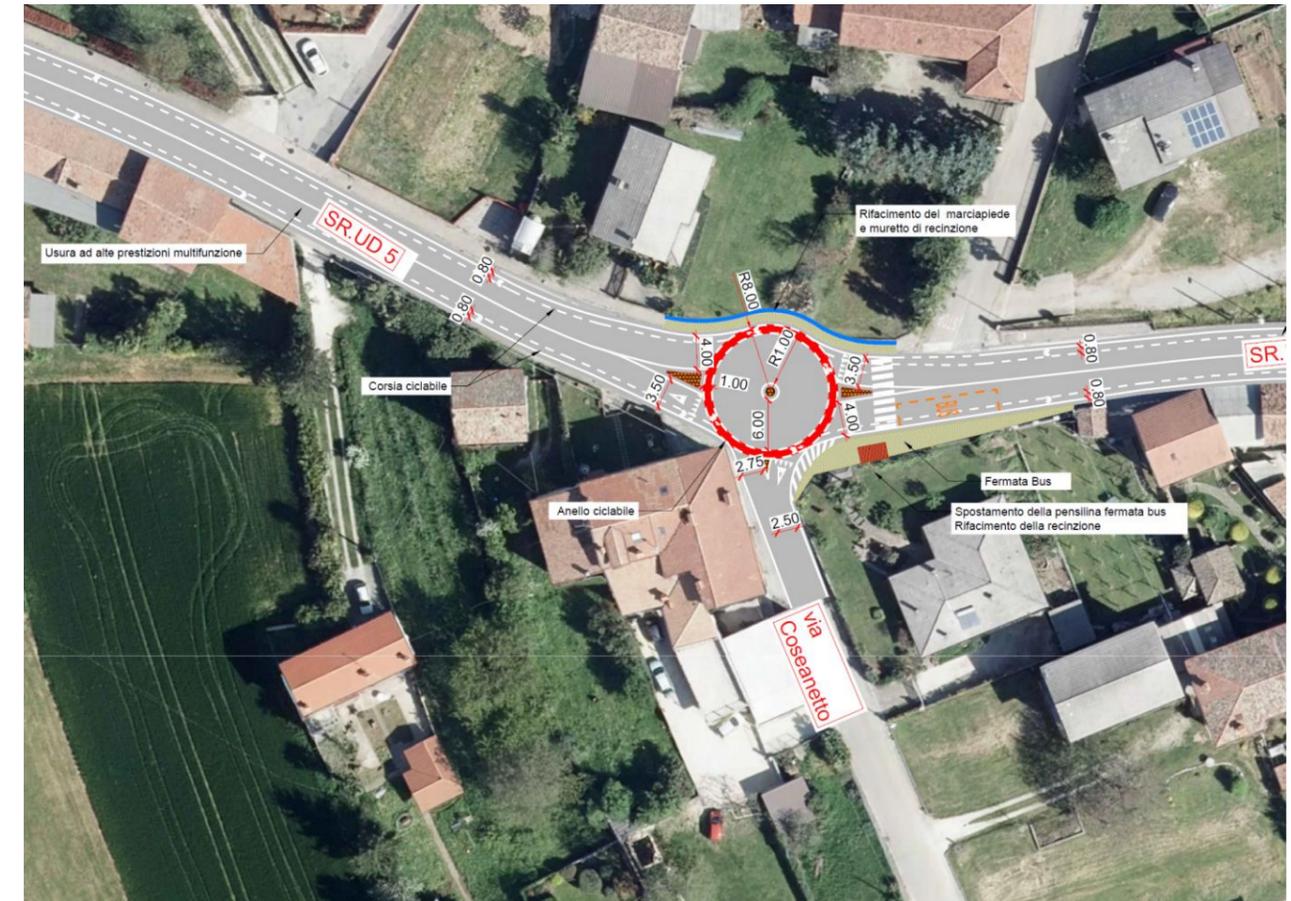


Figura 12 – Planimetria di progetto R3



Figura 13 – Intersezione con via S.Coseanetto

6 COSTI DEGLI INTERVENTI

È stata eseguita una valutazione del costo della rotatoria R1 su via Lungocorno, e delle ulteriori 2 rotatorie, R2 ed R3. La stima si basa su valutazioni di larga massima, con prezzi parametrici ricavati da lavori simili. Si tenuto conto di possibili futuri aumenti prezzi del 20% circa I quadri economici sono riassunti nelle tabelle seguenti:

	Lavoro:	Oggetto:
	Comune di Rive d'Arcano	Quadro Economico
	LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO	
STUDIO DI FATTIBILITA' - ROTATORIA R1		

A) IMPORTO LAVORI

		importo per l'esecuzione delle lavorazioni	importo per l'attuazione dei piani di sicurezza	totale
A1)	Importo Lavori - Sistemazione intersezione via Lungocorno	€ 225'000.00		
	Adeguamento prezzi per inflazione	€ 50'000.00	C=	€ 275'000.00
A2)	Oneri per la sicurezza "specifici" non compresi nei prezzi unitari		€ 15'000.00	€ 15'000.00
		S= € 275'000.00	Scs= € 15'000.00	€ 290'000.00
	incidenza media della sicurezza:		Is=Scs/C=	5.45%
			A=	€ 290'000.00

B) SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE

		totale
B1)	Spese tecniche compresi oneri previdenziali obbligatori (comprensive di IVA) 15%	43'500.00
B2)	Incentivo art.11 LR 14/2002 comprensivo oneri riflessi	2'900.00
B3)	Espropri - Accordi bonari	10'000.00
B4)	Spese per spostamento sottoservizi	3'000.00
B5)	Imprevisti	19'875.00
B6)	Accertamenti di laboratorio	1'500.00
B7)	Contributo autorità di vigilanza	225.00
B8)	IVA su A 10%	29'000.00

B= € 110'000.00

COSTO TOTALE A)+B)= € 400'000.00

	Lavoro:	Oggetto:
	Comune di Rive d'Arcano	Quadro Economico
	LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO	
STUDIO DI FATTIBILITA' - ROTATORIA R2- via S.Martino		

A) IMPORTO LAVORI

		importo per l'esecuzione delle lavorazioni	importo per l'attuazione dei piani di sicurezza		totale
A1)	Importo Lavori - Sistemazione intersezione via Lungocorno	€ 150'000.00			
	Adeguamento prezzi per inflazione	€ 30'000.00		C=	€ 180'000.00
A2)	Oneri per la sicurezza "specifici" non compresi nei prezzi unitari		€ 10'000.00		€ 10'000.00
		S= € 180'000.00	Scs= € 10'000.00		€ 190'000.00
	incidenza media della sicurezza:			Is=Scs/C=	5.56%

A= € 190'000.00**B) SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE**

		totale
B1)	Spese tecniche compresi oneri previdenziali obbligatori (comprensive di IVA) 15%	28'500.00
B2)	Incentivo art.11 LR 14/2002 comprensivo oneri riflessi	1'900.00
B3)	Espropri - Accordi bonari	6'000.00
B4)	Spese per spostamento sottoservizi	1'500.00
B5)	Imprevisti	11'350.00
B6)	Accertamenti di laboratorio	1'500.00
B7)	Contributo autorità di vigilanza	250.00
B8)	IVA su A 10%	19'000.00

B= € 70'000.00**COSTO TOTALE A)+B)= € 260'000.00**

	Lavoro:	Oggetto:
	Comune di Rive d'Arcano	Quadro Economico
	LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO	
STUDIO DI FATTIBILITA' - ROTATORIA R3 - via Coseanetto		

A) IMPORTO LAVORI

	importo per l'esecuzione delle lavorazioni	importo per l'attuazione dei piani di sicurezza	totale
A1) Importo Lavori - Sistemazione intersezione via Lungocorno	€ 160'000.00		
Adegumento prezzi per inflazione	€ 32'000.00	C=	€ 192'000.00
A2) Oneri per la sicurezza "specifici" non compresi nei prezzi unitari		€ 10'000.00	€ 10'000.00
	S= € 192'000.00	Scs= € 10'000.00	€ 202'000.00
incidenza media della sicurezza:		Is=Scs/C=	5.21%

A= € 202'000.00**B) SOMME A DISPOSIZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE**

	totale
B1) Spese tecniche compresi oneri previdenziali obbligatori (comprensive di IVA) 15%	30'300.00
B2) Incentivo art.11 LR 14/2002 comprensivo oneri riflessi	2'020.00
B3) Espropri - Accordi bonari	10'000.00
B4) Spese per spostamento sottoservizi	1'500.00
B5) Imprevisti	12'230.00
B6) Accertamenti di laboratorio	1'500.00
B7) Contributo autorità di vigilanza	250.00
B8) IVA su A 10%	20'200.00

B= € 78'000.00**COSTO TOTALE A)+B)= € 280'000.00**

7 ESPROPRI

Nelle tabelle che seguono è riportato il piano preliminare di esproprio per la realizzazione delle tre rotatorie.
Sarà necessaria una variante urbanistica per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

N. E.D.	DITTA CATASTALE	N. P.P.	IDENTIFICAZIONE CATASTALE PARTICELLA						VISURA	QUALITA' EFFETTIVA / DESTINAZ. URBANIST.	ZONA DA OCCUPARSI				TITOLO DELLA OCCUPAZ.
			MAPPA			SUPERFICIE					SUPERFICIE PRESUNTA (mq)	INDENNITA' UNITARIA (€/mq)	INDENNITA' DI BASE	INDENNITA' PER OCCUPAZIONE TEMPORANEA	
			Fo.	Mapp.	PT	HA	A	CA							
	Nessuna corrispondenza		14	889		0	1	32		AREA	57				
	CECCHINI IVAN nato a SVIZZERA (EE) il 17/07/1961 CF: CCCVNI61L17Z133E MODESTI FLAVIA nata a SAN DANIELE DEL FRIULI (UD) il 12/10/1964 CF: MDSFLV64R52H816M		14	416		0	22	88		ENTE URBANO	21				
	DI BERNARDO LIANA nata a SAN DANIELE DEL FRIULI (UD) il 26/05/1946 CF: DBRLNI46E66H816M		14	730		0	13	25		PRATO Classe 3	16				
	CECCONI CARMELA nata a SAN DANIELE DEL FRIULI (UD) il 19/10/1954 CF: CCCCM54R59H816G CUCCHIARO GIANCARLO nato a RIVE D'ARCANO (UD) il 02/01/1951 CF: CCCGCR51A02H347R		19	763		0	8	60		ENTE URBANO	131				
	CECCONI CARMELA nata a SAN DANIELE DEL FRIULI (UD) il 19/10/1954 CF: CCCCM54R59H816G CUCCHIARO GIANCARLO nato a RIVE D'ARCANO (UD) il 02/01/1951 CF: CCCGCR51A02H347R		19	959		0	8	14		ENTE URBANO	83				
										TOTALE	307				

Lavoro: LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO															
 STUDIO DI FATTIBILITA' R2		Piano particellare delle aree													
		Comune censuario: Rive d'Arcano													
N. E.D.	DITTA CATASTALE	N. P.P.	IDENTIFICAZIONE CATASTALE PARTICELLA						VISURA	QUALITA' EFFETTIVA / DESTINAZ. URBANIST.	ZONA DA OCCUPARSI				TITOLO DELLA OCCUPAZ.
			MAPPA			SUPERFICIE					SUPERFICIE PRESUNTA (mq)	INDENNITA' UNITARIA (€/mq)	INDENNITA' DI BASE	INDENNITA' PER OCCUPAZIONE TEMPORANEA	
			Fo.	Mapp.	PT	HA	A	CA							
	FLORISSI IRENE nata a MILANO (MI) il 15/11/1934 FLRRNI34S55F205L FLORISSI VERA nata a MILANO (MI) il 08/06/1939 FLRVRE39H48F205O		15	429		0	0	50		PRATO	37.0706				
	VIA FAGAGNA n. 2 Piano S1-T - 1-2 VIA FAGAGNA n. 2 Piano T VIA FAGAGNA n. 2 Piano T (BENE COMUNE NON CENSIBILE)		20	235		0	3	0		ENTE URBANO	13.2564				
TOTALE										50.327		€ 0.00			

Lavoro: LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO															
 STUDIO DI FATTIBILITA' R3		Piano particellare delle aree													
		Comune censuario: Rive d'Arcano													
N. E.D.	DITTA CATASTALE	N. P.P.	IDENTIFICAZIONE CATASTALE PARTICELLA						VISURA	QUALITA' EFFETTIVA / DESTINAZ. URBANIST.	ZONA DA OCCUPARSI				TITOLO DELLA OCCUPAZ.
			MAPPA			SUPERFICIE					SUPERFICIE PRESUNTA (mq)	INDENNITA' UNITARIA (€/mq)	INDENNITA' DI BASE	INDENNITA' PER OCCUPAZIONE TEMPORANEA	
			Fo.	Mapp.	PT	HA	A	CA							
	DE ROSA GIUSEPPE nato a RIVE D'ARCANO (UD) il 02/07/1955 DRSGPP55L02H347S DE ROSA VIVIANO nato a RIVE D'ARCANO (UD) il 29/04/1957 DRSVVN57D29H347J		20	324		0	0	49		VIGNETO	38.6822				
	VIA RIVE Piano T-1 - 2 VIA RIVE Piano T-1		20	401		0	14	41		ENTE URBANO	7.47				
	DE ROSA GIUSEPPE nato a RIVE D'ARCANO (UD) il 02/07/1955 DRSGPP55L02H347S DE ROSA VIVIANO nato a RIVE D'ARCANO (UD) il 29/04/1957 DRSVVN57D29H347J		20	323		0	0	3		VIGNETO	7.0246				
	VIA FAGAGNA n. 5 Piano S1 - T-1		20	272		0	6	7		ENTE URBANO	4.3615				
TOTALE										57.5383		€ 0.00			

8 TAVOLE GRAFICHE

Allegato:	Codifica			Revisione (*)					Descrizione elaborato
				0	1	2	3	4	
0	21	CS	60	FAT					Elenco documenti
TAVOLE DI DETTAGLIO									
T01a	21	CS	60	FAT	x				Planimetria Generale
T01b	21	CS	60	FAT	x				Planimetria Generale su CTRN
T02a	21	CS	60	FAT	x				Planimetria di progetto - Rotatoria R1 - via Lungocorno
T02b	21	CS	60	FAT	x				Planimetria di progetto - Rotatoria R1 - via Lungocorno
T03	21	CS	60	FAT	x				Planimetria di progetto - Rotatoria R2 - via S.Martino
T04	21	CS	60	FAT	x				Planimetria di progetto - Rotatoria R3 - via Coseanetto
T05	21	CS	60	FAT	x				Planimetria catastale R1
T06a	21	CS	60	FAT	x				Planimetria inserimento PRGC R1
T06b	21	CS	60	FAT	x				Planimetria inserimento PRGC R1 R2 R3





Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO



RUP: geom Nicola Burelli

Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR UD 5-
 SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

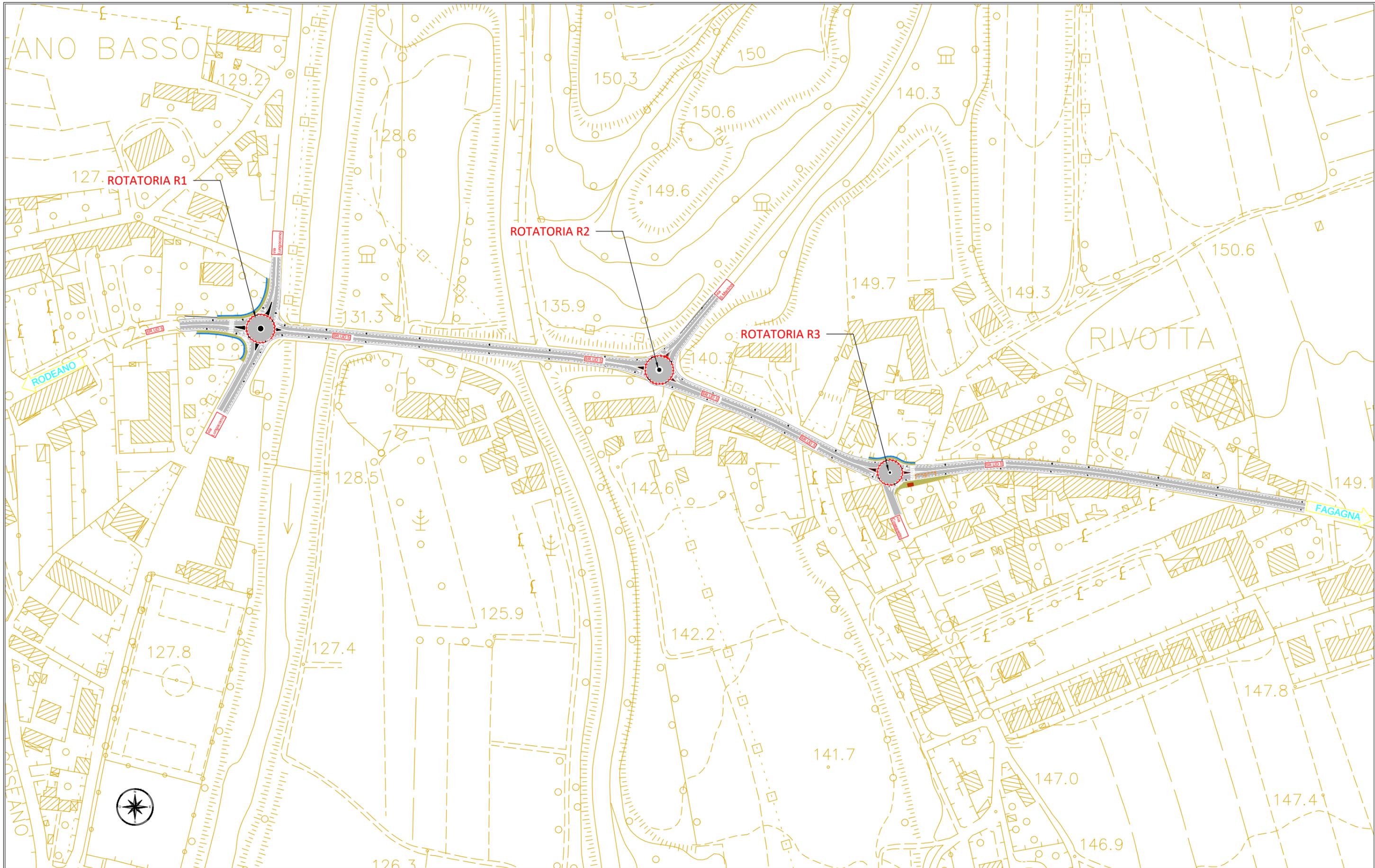
dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito



T01a **Planimetria generale**

Rev 00 maggio 2023

Scala 1:2000



Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5-
 SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito



Scala 1:2000
T01b Planimetria generale
 su CTRN
 Rev 00 maggio 2023



Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

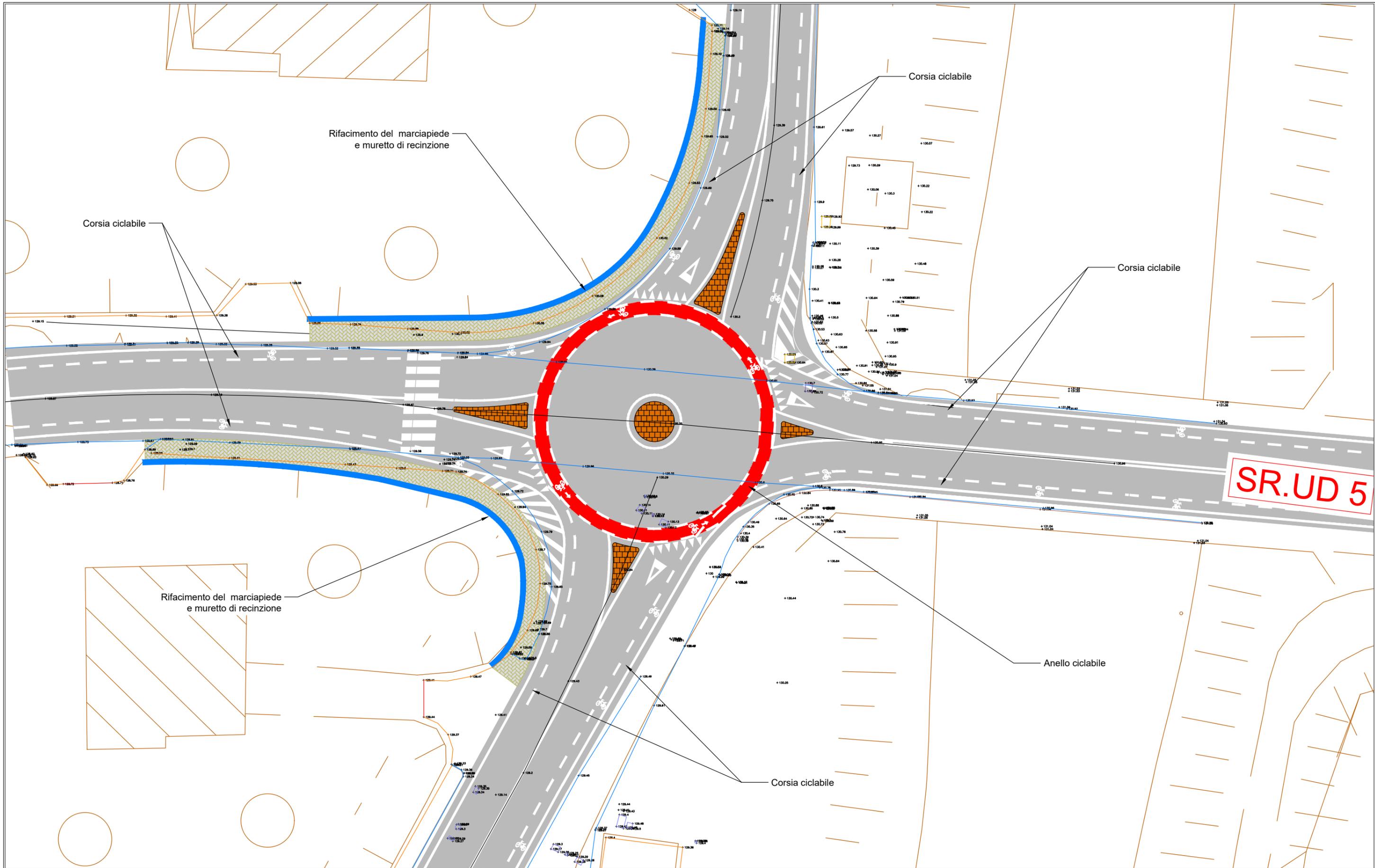
Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5- SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito



Scala 1:500
T02 **Planimetria di Progetto**
Rotatoria R1 - via Lungocorno
 Rev 00 maggio 2023



Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5-
 SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com
 dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito



Scala 1:250
T02b **Planimetria di Progetto**
Rotatoria R1 - via Lungocorno
 Rev 00 maggio 2023



Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5-
 SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
 dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

Ordine degli Ingegneri Provinciali di Udine
 Dott. Ing. **ANDREA COCETTA**
 Laurea Specialistica
 Sezione 1
 Settore: a - b - c
 N° 1465

Ordine degli Ingegneri Provinciali di Siracusa
 Dott. Ing. **EUGENIO ZITO**
 Laurea Specialistica
 Sezione 1
 Settore: a - b - c
 N.2053

Scala 1:500
T03
Planimetria di Progetto
 Rotatoria R2 - via S.Martino
 Rev 00 maggio 2023



Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5-
 SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

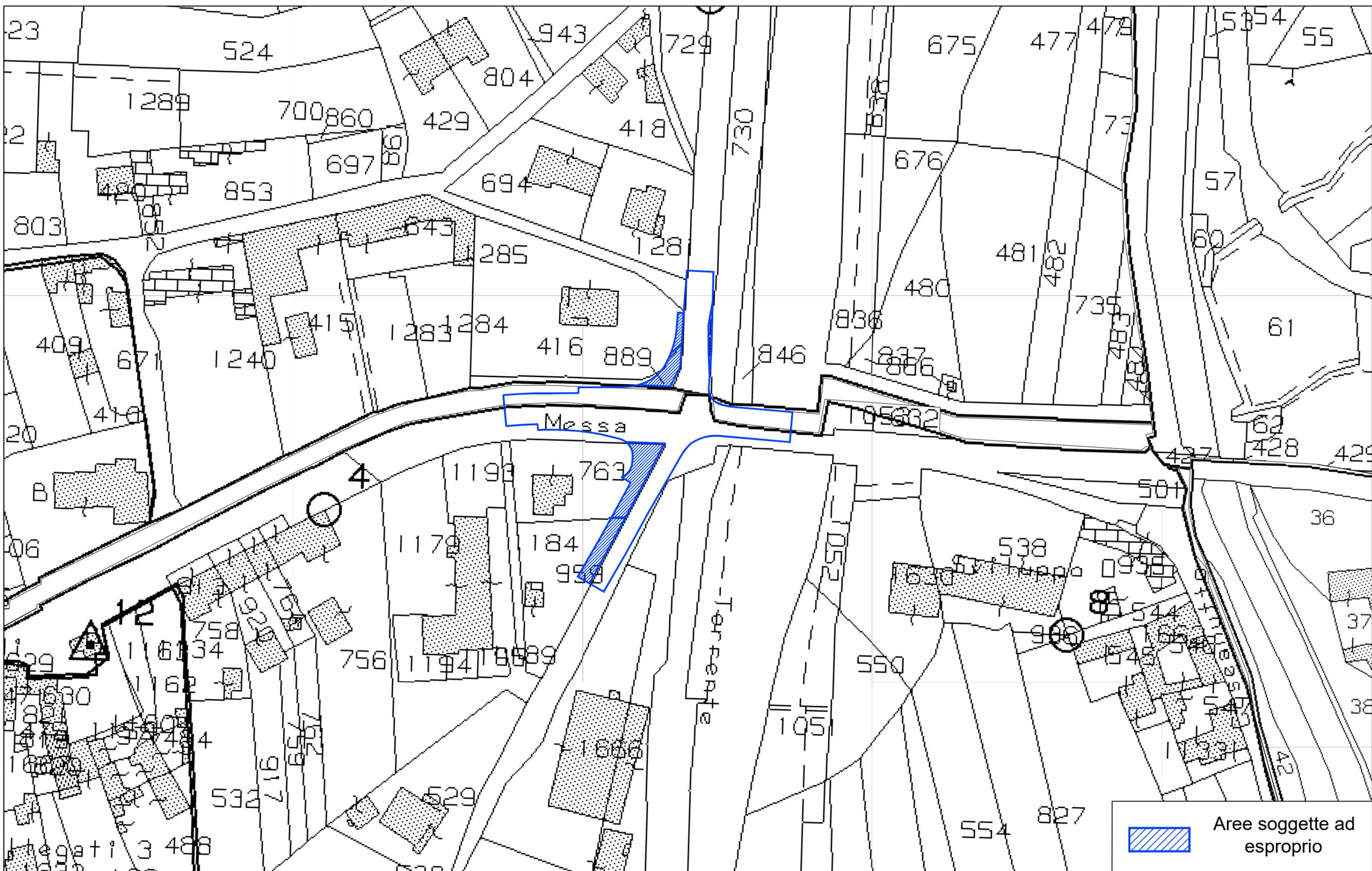
Progettisti:
SERIN S.r.l.
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito

Dott. Ing.
ANDREA COCETTA
 Laurea Specialistica
 Sezione A
 Settore: a - b - c
 N° 1465

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA
 PROVINCIA DI
 SIRACUSA
 DOTT. ING.
EUGENIO ZITO
 N.2053

Scala 1:500
T04 **Planimetria di Progetto**
Rotatoria R3 - via Coseanetto
 Rev 00 maggio 2023



Committente:

 COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

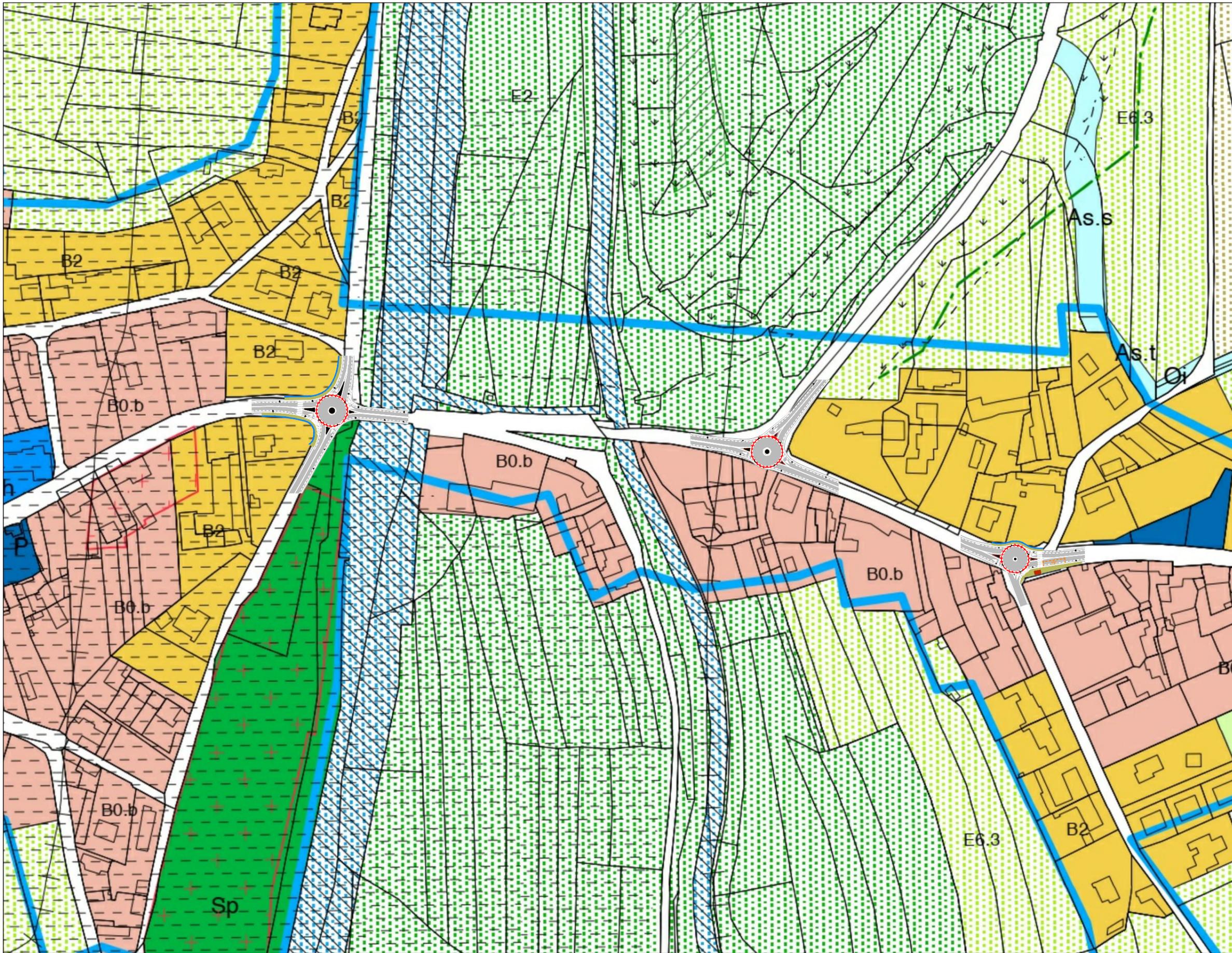
Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5-
 SANDANOLESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito



Scala 1:1000
T05 **Planimetria Catastale**
 Rotatoria R1 - via Lungocorno
 Rev 00 maggio 2023



LEGGENDA:

[Symbol]	PIANI ATTUATIVI DI INDIATTA PUBBLICA O PRIVATA	
[Symbol]	ZONA A1 NUCLEI STORICI DI ALTO VALORE AMBIENTALE	ART. 10
[Symbol]	ZONA A0 AREE INSEDIATIVE DI INTERESSE STORICO - AMBIENTALE DI RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA	ART. 11
[Symbol]	ZONA B0.a AREE INSEDIATIVE STORICHE PARZIALMENTE TRASFORMATE DA RIQUALIFICARE	ART. 12
[Symbol]	ZONA B0.d AREE INSEDIATIVE STORICHE TRASFORMATE	ART. 13
[Symbol]	ZONA B1 AREE DI TIPO RESIDENZIALE DI TIPO ESTENSIVO E DI VALORIZZAZIONE ARCHEOLOGICA	ART. 14
[Symbol]	ZONA B2 RESIDENZIALE DI TIPO ESTENSIVO	ART. 15
[Symbol]	ZONA B2.n RESIDENZIALE DI TIPO ESTENSIVO CON INDICAZIONI PARTICOLARI IN SCHEDE NORMA	ART. 16
[Symbol]	ZONA C RESIDENZIALE DI ESPANSIONE ESTENSIVA	ART. 17
[Symbol]	ZONA VP VERDE DI PROTEZIONE DELLE AREE INSEDIATIVE STORICHE	ART. 18
[Symbol]	ZONA S1 SERVIZI ED ATTREZZATURE COLLETTIVE	ART. 19
[Symbol]	1. VIABILITÀ E TRASPORTI PIÙ INCLINATA A PARCO 2. CULTO, VITA ASSOCIATIVA E CULTURA 3. ISTRUZIONE 4. ASSISTENZA E SANITÀ 5. VERDE, SPORT E SPETTACOLI ALL'APERTO 6. VARIE	
[Symbol]	ZONA S2 AMBITO TURISTICO - CULTURALE "DE MEZZO"	ART. 20
[Symbol]	ZONA S3 AMBITO TURISTICO RICREATIVO	ART. 21
[Symbol]	ZONA S4 AMBITO PER STRUTTURA SANITARIA E SOCIALE	ART. 22
[Symbol]	ZONA S5 AMBITO PER IMPIANTO FOTOVOLTAICO	ART. 22bis
[Symbol]	ZONA S6 AMBITO PER STRUTTURE DI RICOVERO, ASSISTENZA E CUSTODIA CANI E GATTI	ART. 22ter
[Symbol]	ZONA D2 INDUSTRIALE E ARTIGIANALE DI INTERESSE LOCALE	ART. 23
[Symbol]	ZONA D3.1 INSEDIAMENTI INDUSTRIALI E ARTIGIANALI SINGOLI ESISTENTI	ART. 24
[Symbol]	ZONA D3.2 INSEDIAMENTI INDUSTRIALI PER IL TRATTAMENTO SECONDARIO DEI RIFIUTI	ART. 25
[Symbol]	ZONA E2 AMBITI BOSCHIVI DI INTERESSE PAESAGGISTICO	ART. 26
[Symbol]	ZONA E4.1 AMBITI DEI CORRI D'ACQUA	ART. 27
[Symbol]	ZONA E4.2 AMBITI AGRICOLI PAESAGGISTICI	ART. 28
[Symbol]	ZONA E4.3 BIORTOPO DEI PRATI "COL SAN FIORIANO" AREA DI TUTELA AMBIENTALE	ART. 29
[Symbol]	ZONA E5 AMBITI DI PRIMITIVO INTERESSE AGRICOLO - PRODUTTIVO INTENSIVO	ART. 30
[Symbol]	ZONA E6.1 AMBITI DI INTERESSE AGRICOLO PRODUTTIVO	ART. 31
[Symbol]	ZONA E6.2 AMBITI DI INTERESSE ZOOTECNICO - PRODUTTIVO	ART. 32
[Symbol]	ZONA E6.3 AMBITI DI PROTEZIONE DEI CENTRI URBANI	ART. 33
[Symbol]	ZONA E7 ALLEVAMENTI ZOOTECNICI DI CARATTERE INDUSTRIALE SINGOLI ESISTENTI	ART. 34
[Symbol]	LIMITI DI RISPETTO	
[Symbol]	FASCE DI RISPETTO STRADE PROVINCIALI, ELETTRODOTTO, METANODOTTO	ART. 35
[Symbol]	FASCE DI RISPETTO CIMITERIALE	ART. 36
[Symbol]	FASCE DI RISPETTO DEI DEPURATORI	ART. 37
[Symbol]	INFRASTRUTTURE	
[Symbol]	VIABILITÀ ESISTENTE	ART. 38
[Symbol]	VIABILITÀ DI PROGETTO	ART. 38
[Symbol]	VIABILITÀ PRIVATA	ART. 38
[Symbol]	PISTA CICLOPEDONALE SU SEDIME PRIVATO	ART. 38
[Symbol]	PISTA CICLOPEDONALE SU SEDIME PUBBLICO	ART. 38
[Symbol]	VINCOLO TERRITORIALE	
[Symbol]	AREE ARCHEOLOGICHE	ART. 45
[Symbol]	EDIFICI STORICI	
[Symbol]	PIANTE MONUMENTALI	ART. 39
[Symbol]	VINCOLO PAESAGGISTICO DI CUI AL D. LGS 42/2004 PARTE II TITOLO I, LIMITE DA CORSO D'ACQUA	
[Symbol]	VINCOLI GEOLOGICI ED IDROGEOLOGICI	
[Symbol]	AREE DI ALVEO E DI RISTAGNO D'ACQUA - LACUSTRI	ART. 42
[Symbol]	AREE DI SCARPATA	ART. 42
[Symbol]	AREE ALLAGABILI	ART. 42
[Symbol]	AREE CON SUBSTRATO COSTITUITO DA MATERIE DI RIPIRTO	ART. 42
[Symbol]	AREE CONTENUTE A TERRAZZI PRINCIPALI (I ORDINE)	ART. 42
[Symbol]	AREE DI PERTINENZA FLUVIALE	ART. 43
[Symbol]	CASSE DI ESPANSIONE	ART. 43
[Symbol]	ALTRE INFORMAZIONI	
[Symbol]	LIMITE CONFINE COMUNALE	
[Symbol]	AREE ESCLUSE DAL VINCOLO PAESAGGISTICO DI CUI AL D. LGS 42/2004 PARTE II TITOLO I, LIMITE DA CORSO D'ACQUA IN QUANTO ZONE A-B-SERVIZI ED ALTRE ZONE CMOGENE ASSIEME PRESENTI NEL PRGC DEL 1985	
[Symbol]	METANODOTTO	ART. 38
[Symbol]	ELETTRODOTTO	ART. 38
[Symbol]	PRATI STABILI	
[Symbol]	PERIMETRO DEI CENTRI ABITATI (DELIBERA DELLA GIUNTA COMUNALE N°95 DEL 19/04/2005)	

Committente:
COMUNE DI RIVE D'ARCANO
 RUP: geom Nicola Burelli

Progetto:
 LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA MICROROTATORIA IN
 CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA VIA NAZIONALE (SR.UD 5-
 SANDANIELESE) E VIA LUNGOCORNO A RODEANO BASSO

Progettisti:
SERIN S.r.l.
 Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -
 Tel. +39 0432 511556
 Fax +39 0432 511592
 e-mail: info@serinsrl.com

dott. ing. Andrea Cocetta
 dott. ing. Eugenio Zito



Scala 1:5000
T06b
Planimetria inserimento
PRGC
 Rotatorie R1 R2 R3
 Rev 00 maggio 2023