



## Provincia di Modena

Viale Martiri della Libertà, 34 – 41121 Modena  
Posta elettronica certificata [provinciaDIMODENA@cert.provincia.modena.it](mailto:provinciaDIMODENA@cert.provincia.modena.it)  
Tel. 059 209 111 – Codice Fiscale Partita Iva 01375710363

PROGETTO DI COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE  
MODENA – GAGGIO – VILLA SORRA – CASTELFRANCO EMILIA  
CUP: G11B18000150003 CIG: Z9B3220794

### I progettisti:

Paes. Giulia Mazzali  
Arch. Chiara Canali  
Geol. Saverio Ferri

### Il Responsabile Unico

del Procedimento:  
Ing. Daniele Gaudio



## PROGETTO DEFINITIVO

**GEN-2-1-C**  
Relazione tecnico illustrativa

Luglio 2022

### Mazzali Giulia, paesaggista

via Marzabotto, 10 - 40133 Bologna

mail: [mazzali.paesaggista@gmail.com](mailto:mazzali.paesaggista@gmail.com) PEC: [giulia.mazzali@archiworldpec.it](mailto:giulia.mazzali@archiworldpec.it)

tel. 3397225818 – P.Iva: 03181100367 - CF: MZZGLI81M62F240S

## SOMMARIO

SOMMARIO.....	1
PREMESSA.....	2
SINTESI DELLO STUDIO DI INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	3
RIFERIMENTI NORMATIVI.....	3
IL TRACCIATO.....	3
SEGNALETICA.....	7
SICUREZZA.....	7
IMPIANTI E SERVIZI.....	9
UTILIZZO E MANUTENZIONE DELL'OPERA.....	9
ESPROPRI.....	9
SERVITÙ.....	9
CONVENZIONI/CONCESSIONI DA ATTUARE.....	9
AUTORIZZAZIONE PERMESSI E VINCOLI.....	9

## PREMESSA

Il presente documento costituisce la relazione tecnica illustrativa del progetto definitivo per il completamento del collegamento ciclopedonale Modena – Gaggio – Villa Sorra – Castelfranco Emilia, redatta ai sensi dell'Art. 33 del D.P.R. n. 207 del 5 ottobre 2010 "Regolamento di esecuzione e attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture»".

La ciclabile di progetto inizia sul ponte ciclabile del Panaro, al confine tra i comuni di Modena e Castelfranco Emilia e termina in via Sebenico, in corrispondenza della ciclabile che da via Sebenico porta a Panzano e poi al capoluogo comunale. Essa viene identificata come il tronco 06 della Ciclovia del sole, quale tratto integrativo al tracciato principale. La ciclabile di progetto, può essere anche considerata come valida alternativa al tracciato della ciclovia regionale 8 della via Emilia, che in quel tratto risulta di complessa realizzazione. La pista ciclopedonale si atterra su un'altra importante infrastruttura ciclabile della Provincia di Modena: il Percorso Natura Panaro, ER 15, che termina proprio nel suo punto d'inizio. Si tratta di un percorso molto utilizzato sia come pista ciclabile sia per passeggiate extraurbane.

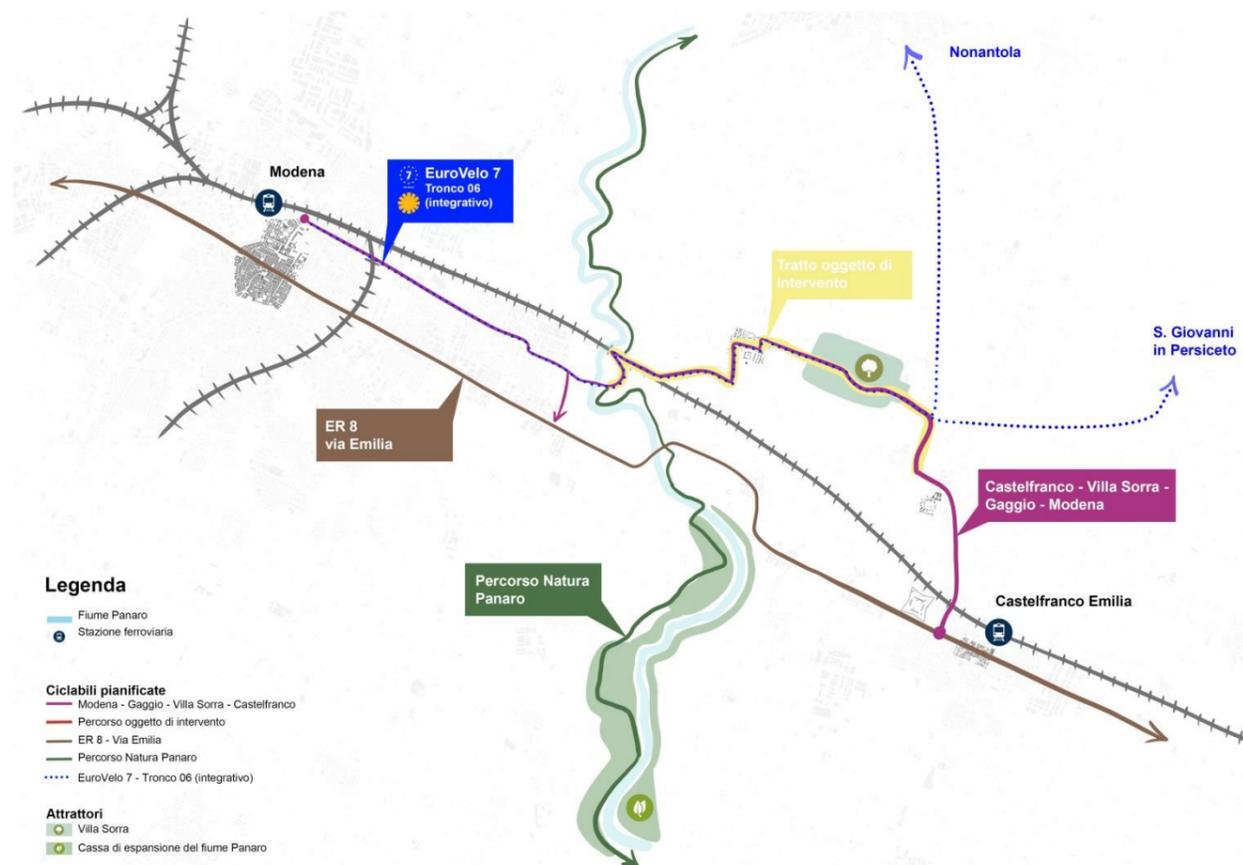


Figura 1 - Schema d'inquadramento del progetto nel contesto della Rete ciclabile

Si segnala inoltre che il tracciato della pista ciclopedonale si collega alla Via Romea Strata Longobarda Nonantolana e la ripercorre nel tratto in affiancamento a nord della linea ferroviaria fino a via Buonvino. Prendevano il nome di Via Romea Strata un sistema viario di antichi itinerari che collegavano l'Europa Centro Orientale con la penisola italiana attraverso i valichi dolomitici nord orientali si dirigevano verso Roma. Lungo il tracciato della pista ciclopedonale, nella segnaletica esistente, sono già presenti i riferimenti a questa via di pellegrinaggio.

L'attrattore più importante che si trova sul tracciato della ciclabile di progetto è Villa Sorra, complesso che comprende una delle più importanti ville storiche del territorio modenese, e nel cui parco troviamo quello che è considerato l'esempio più rappresentativo di giardino "romantico" dell'Ottocento estense ed è da molti ritenuto il più importante tra i giardini informali presenti in Emilia Romagna. Attualmente la villa e il parco sono di proprietà di un consorzio costituito dai comuni di Modena, Castelfranco Emilia, San Cesario sul Panaro e Nonantola ed è gestito da un'associazione di promozione sociale che cura eventi, mostre e visite guidate.



Figura 2 - Vista aerea di Villa Sorra

Il presente progetto si pone come obiettivo principale il completamento del collegamento ciclopedonale tra Modena e Castelfranco Emilia, rendendo possibile sia la modalità di spostamento su bici o a piedi per i percorsi brevi ovvero Modena-Villa Sorra (5,5 km) e Castelfranco-Villa Sorra (5,2 km), che medi, ovvero Modena-Castelfranco (10,7 km). La ciclabile di progetto si inserisce, inoltre, nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche, essendo un tratto integrativo del collegamento Modena-Bologna dell'Eurovelo 7.

Il progetto si sviluppa in linea principale su un tracciato già esistente e gli interventi riguarderanno il miglioramento o la realizzazione del fondo pavimentato, l'acquisizione in proprietà pubblica di aree oggi private, il completamento della segnaletica orizzontale e verticale, e lo studio delle intersezioni e degli attraversamenti.

Si prevedono interventi solo nei tratti in cui la ciclabile si sviluppa su terreni di proprietà pubblica. Saranno necessari alcuni espropri al fine di garantire la continuità del tracciato e le larghezze sufficienti alla realizzazione della ciclabile.

## SINTESI DELLO STUDIO DI INQUADRAMENTO URBANISTICO

L'analisi degli strumenti urbanistici comunali e sovraordinati ha rilevato che il progetto è conforme alla pianificazione ed è coerente con gli obiettivi di sviluppo della mobilità lenta e di fruizione lenta e valorizzazione del territorio, in particolare la ciclabile in progetto era già prevista prima nel PTCP della provincia di Modena e poi nel PSC del Comune di Castelfranco.

Si segnala la presenza di vincoli paesaggistici che comportano la condivisione del progetto con la competente Soprintendenza. Nello specifico le tutele che insistono sull'area di progetto sono:

- Beni tutelati (ai sensi degli artt. 2 e 10 del D.Lgs. 42/2004) di interesse culturale dichiarato: Villa Sorra, le pertinenze, gli annessi e il Parco.
- Aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs. 42/2004) – lett. C I fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua: iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. Nello specifico il progetto prevede interventi nella fascia di rispetto del fiume Panaro e del Torbido.



Figura 3 – Estratto della Carta dei beni culturali e paesaggistici del Comune di Castelfranco Emilia con sovrapposizione del tracciato in magenta

## RIFERIMENTI NORMATIVI

Il progetto è stato sviluppato coerentemente con le normative vigenti, in particolare:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - "Nuovo Codice della Strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione ed attuazione del N.C.S.";
- Decreto Ministeriale 30/11/1999 n°557 – “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 - "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Legge 11 gennaio 2018, n°2, “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”;
- Legge n. 120/2020 “Decreto Semplificazione”.

In tema di abbattimento delle barriere architettoniche, sono state prese in considerazione le seguenti normative:

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici."
- Legge Regionale 09 settembre 1991, n. 47 “Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche”.
- Regolamento in applicazione dell'articolo 37, comma 2, lettera g, della Legge Regionale 3 gennaio 2005, n. 1 recante norme per il governo del territorio, “Prescrizioni tecniche per l'eliminazione delle barriere architettoniche”.

## IL TRACCIATO

Per semplicità descrittiva si è diviso il tracciato in tratti omogenei di cui si trova corrispondenza negli elaborati grafici.

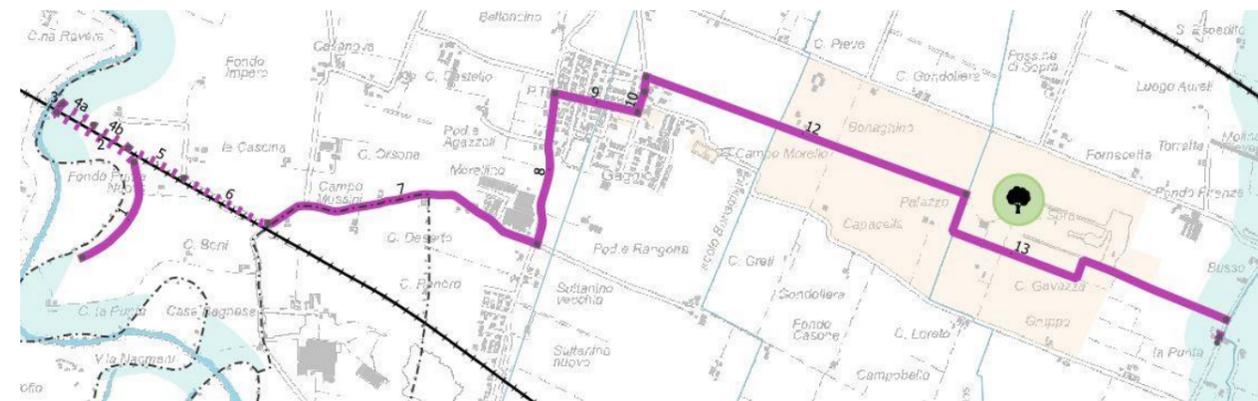


Figura 4 - Schema del tracciato di progetto con la suddivisione in tratti

### Tratto 1

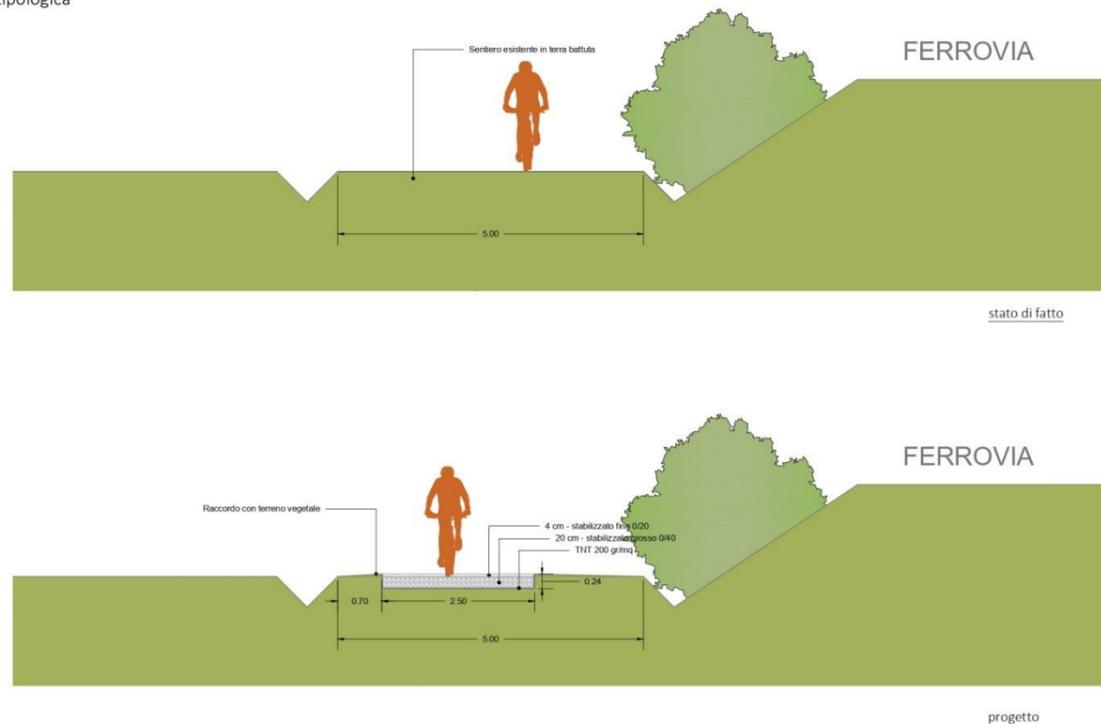
La ciclabile di progetto inizia alla fine della passerella sul ramo morto del fiume Panaro, da questo punto inizia anche il Percorso Natura Panaro in direzione sud. La pista ciclopedonale di progetto si porta verso nord seguendo la sommità dell'argine maestro del fiume, dove è già presente un sentiero realizzato con fondo in ghiaietto. **In questo tratto non sono previsti interventi.**

### Tratto 2

L'argine del fiume Panaro arriva contro la massicciata ferroviaria della linea Bologna-Milano, la pista devia a sinistra parallelamente ai binari fino a raggiungere il sottopasso ferroviario esistente. Attualmente il fondo è in terra battuta, il progetto prevede di realizzare la pista di larghezza 2,5 m in ghiaia stabilizzata per dare maggiore comfort e sicurezza al transito in ogni stagione e condizione meteorologica. All'inizio del tratto, per chi proviene da Modena, sarà inserito un segnale di Piena improvvisa e descrizione del pericolo in 4 lingue. Verrà inoltre posizionato un segnale di conferma di viabilità ciclopedonale riservata in entrambe le direzioni di marcia. Per dare maggiore continuità alla fascia vegetata già presente lungo la linea ferroviaria verranno messi a dimora nuovi esemplari di specie arbustive. Questo tratto è in parte proprietà di Rete Ferroviaria SPA, e in parte è già di proprietà pubblica.

#### TRATTO 2

sezione tipologica



### Tratto 3

Il passaggio sotto al ponte della ferrovia è stato realizzato nel 2012 dalla Provincia di Modena, previo accordo con RFI. Verso il fiume vi è un parapetto in ferro in buono stato di manutenzione. Una parte del sottopasso ha la pavimentazione in assi di legno, per le quali questo progetto prevede un intervento di manutenzione ordinaria con la posa di impregnante protettivo.

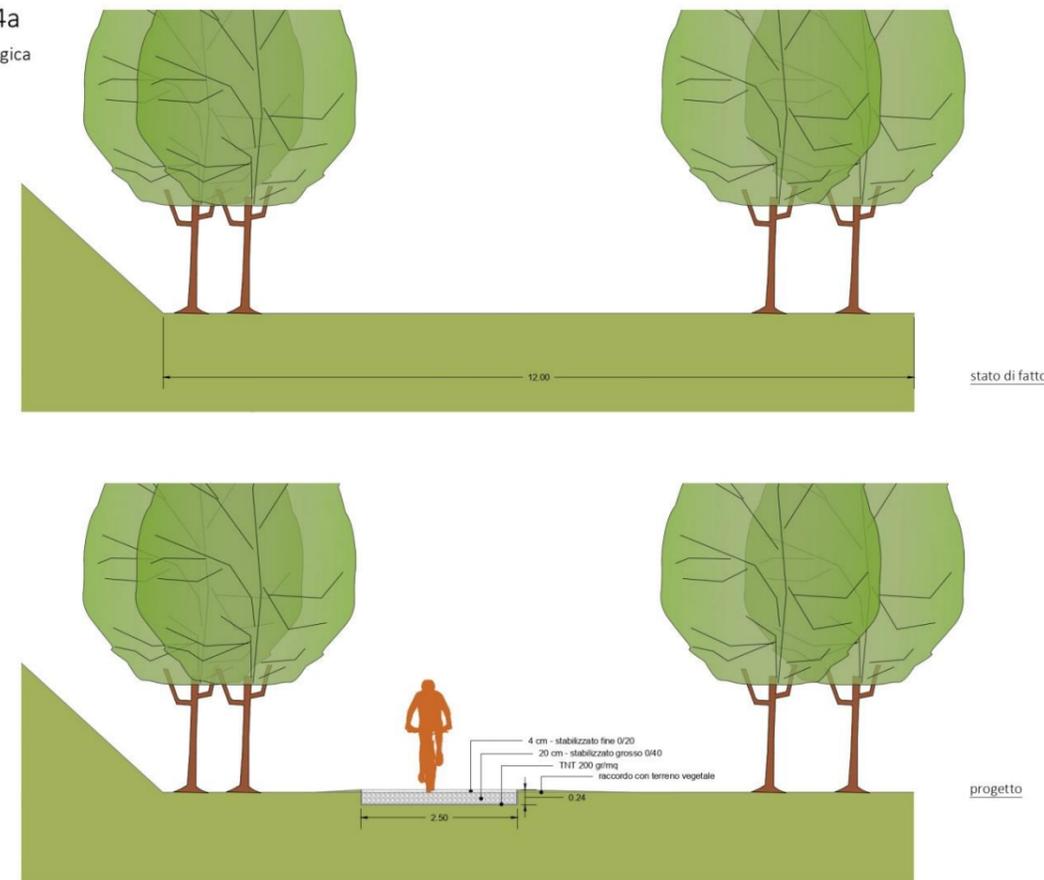
### Tratto 4

Oltrepassato il ponte, la pista ritorna verso est parallelamente alla linea ferroviaria. Invece di attestarsi sullo stradello in ghiaia di proprietà di Rete Ferroviaria SPA, che avrebbe previsto anche il passaggio su uno stretto e ripido tornante, si è optato per la realizzazione della pista in un terreno attiguo di

proprietà pubblica nel quale è possibile mantenere la stessa quota. La pista, di larghezza 2,5 m, verrà realizzata con fondo pavimentato in ghiaia stabilizzata (sezione tipologica 4a). Il tracciato poi prosegue sempre parallelamente alla linea ferroviaria su uno stradello esistente in ghiaia. In questo tratto si prevede di mantenere il fondo ben costipato dagli anni ed a questo aggiungere uno strato di stabilizzato fine così da chiudere le buche e rendere omogenea la pavimentazione. In prossimità del tratto 3 e tratti 4a e 4b verranno inseriti segnali di conferma di viabilità ciclopedonale riservata al fine di indicare il percorso corretto in entrambi i sensi di marcia.

#### TRATTO 4a

sezione tipologica



### Tratto 5

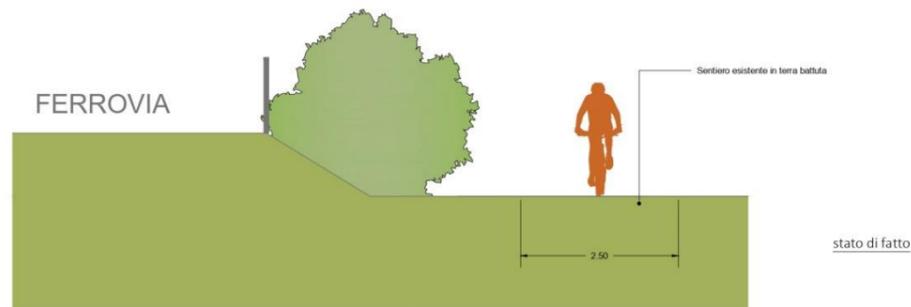
La pista continua a svilupparsi parallelamente alla linea ferroviaria sul limitare del terreno agricolo, dove è già presente il sedime di un sentiero in terra battuta. Il progetto prevede la realizzazione della pista di larghezza 2,5 m con fondo pavimentato in ghiaia stabilizzata. Tra i tratti 4b e 5 verrà inserito un segnale di conferma di viabilità ciclopedonale riservata al fine di indicare il percorso corretto in entrambe le direzioni. Per dare maggiore continuità alla fascia vegetata già presente lungo la linea ferroviaria verranno messi a dimora nuovi esemplari di specie arbustive. La proprietà in questo tratto è di Rete Ferroviaria SPA. Si segnala anche la presenza della particella 127 di proprietà del Demanio acque.

### Tratto 6

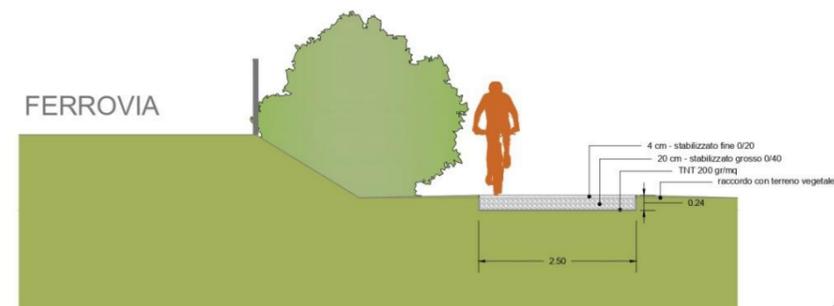
La pista si inserisce sul tratto di strada vicinale di servizio a due corti agricole. La strada è attualmente privata, si prevede l'esproprio delle particelle 108/110/112. La sezione stradale attualmente in ghiaia verrà pavimentata in asfalto per i 3 m centrali. Tra i tratti 5 e 6 verrà inserito un segnale di conferma di viabilità ciclopedonale riservata al fine di indicare il percorso corretto in entrambe le direzioni. Tra il tratto 6 e via Olmo verrà inserito un segnale bifacciale con indicazione di fine e inizio pista ciclopedonale e pannello integrativo "eccetto autorizzati", per chi proviene da via Olmo.

**TRATTO 5**

sezione tipologica



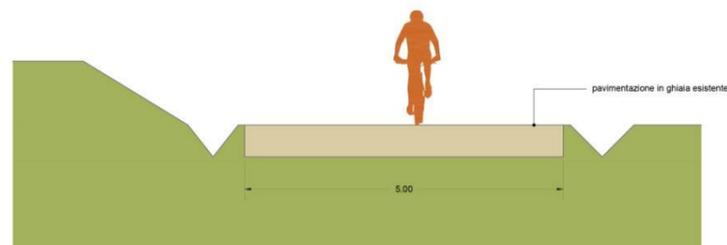
stato di fatto



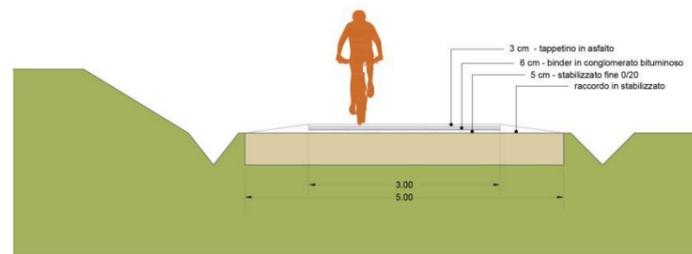
progetto

**TRATTO 6**

sezione tipologica



stato di fatto



progetto

**Tratto 7**

La ciclovia di progetto si immette su via Olmo nel punto in cui la strada comunale finisce contro la ferrovia, essendo stato chiuso il passaggio a livello. La strada è già oggetto di limitazione della velocità a 30 km/h, ed è a bassissimo traffico in quanto strada chiusa di accesso alle poche abitazioni presenti. In questo tratto il progetto prevede l'inserimento di segnaletica per le strade F-bis (strada prevalentemente destinata alla percorrenza ciclo-pedonale), verrà quindi potenziata la segnaletica di asse "30" e segnalata presenza di un percorso ciclabile con segnaletica verticale e orizzontale, sia all'intersezione con via Buonvino sia all'incrocio con via Mavora (si veda il Capitolo Sicurezza). Da Modena fino all'intersezione con via Buonvino, la ciclovia di progetto coincide con la via Romea Strata Longobarda Nonantolana. La via di pellegrinaggio arriva dal Monastero di Nonantola e si dirige verso Fanano, dove era presente un Ospitale per il ricovero dei viandanti e verso il Passo della Croce Arcana, dove scollinava verso la Toscana e la via Francigena. Su via Olmo, per chi proviene dalla via Buonvino, sarà inserito un pannello turistico con indicazione delle direzioni e distanze da percorsi e punti d'interesse (si veda il capitolo Segnaletica). Al fine di garantire maggiore sicurezza al percorso ciclabile, laddove via Olmo presenta buche importanti tra i tratti 6 e 7, verrà ripristinato l'asfalto per un tratto di circa 35 m.

**Tratto 8**

Via Olmo termina all'intersezione con via Mavora dove è presente una pista ciclabile asfaltata e illuminata in sede propria sul lato est della strada, oltre il filare alberato. Vi si accede in sicurezza in quanto è presente sull'intersezione stradale un impianto semaforico con rilevatore di presenza. In questo tratto il progetto prevede il ripasso e l'integrazione della segnaletica orizzontale e l'integrazione e la sostituzione della segnaletica verticale dedicata alla ciclabile al fine di rendere più chiaro e sicuro per gli utenti il percorso di attraversamento da intraprendere. Tra gli interventi previsti all'intersezione tra via Olmo e via Mavora rientra anche l'introduzione di "case avanzate", ovvero linee di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (si veda il capitolo Segnaletica).

**Tratto 9**

Una volta raggiunto il centro di Gaggio il tracciato devia a destra in via Chiesa, dove si collocano le principali attività commerciali. Si tratta di una strada ampia con marciapiede e filare alberato su entrambi i lati. In questo tratto verrà modificata la segnaletica al fine di trasformare il pedonale posto a sud in pista ciclopedonale. A questo scopo verrà rimosso il cartello di fine pista ciclabile posto su via Chiesa in prossimità dell'incrocio con Via Mavora. Verranno inoltre inseriti segnali di conferma di direzione ad indicare la svolta a destra per chi proviene da via Mavora e a sinistra per chi proviene da via Chiesa. Si prevede inoltre la realizzazione di 3 nuovi attraversamenti ciclo-pedonali, in corrispondenza delle intersezioni con le laterali di via Chiesa, lato sud.

**Tratti 10 e 11**

Alla fine di via Chiesa, verrà realizzato uno scivolo di immissione della ciclabile in promiscuo nella doppia rotatoria. Verrà contestualmente inserita segnaletica verticale di indicazione della pista ciclopedonale e di moderazione della velocità con il limite dei 30 Km/h. A questa segnaletica verticale si prevede di aggiungere due dossi uno in via Prati ed uno in via della Villa.

**Tratto 12**

La pista ciclopedonale si immette sulla provana storica di Villa Sorra, attualmente di proprietà della Fondazione Coniugi Cavazza, su cui si prevede di redigere una convenzione per l'utilizzo pubblico. Il rettilineo, lungo 1.300 m, è costituito da una carraia in ghiaietto stabilizzato larga 3 m. Su questo tratto vi sarà un uso promiscuo con i mezzi agricoli che servono alla coltivazione dei terreni adiacenti. Dopo la provana, la ciclovia arriva al Cancellone centrale di ingresso al parco della Villa. In questo tratto non sono previsti interventi.

**Tratto 13**

In questo tratto esiste già la pista ciclopedonale in sede propria costruita alcuni anni or sono dal Comune di Castelfranco Emilia, che segue parallelamente il parco retrostante la villa sul lato sud. La

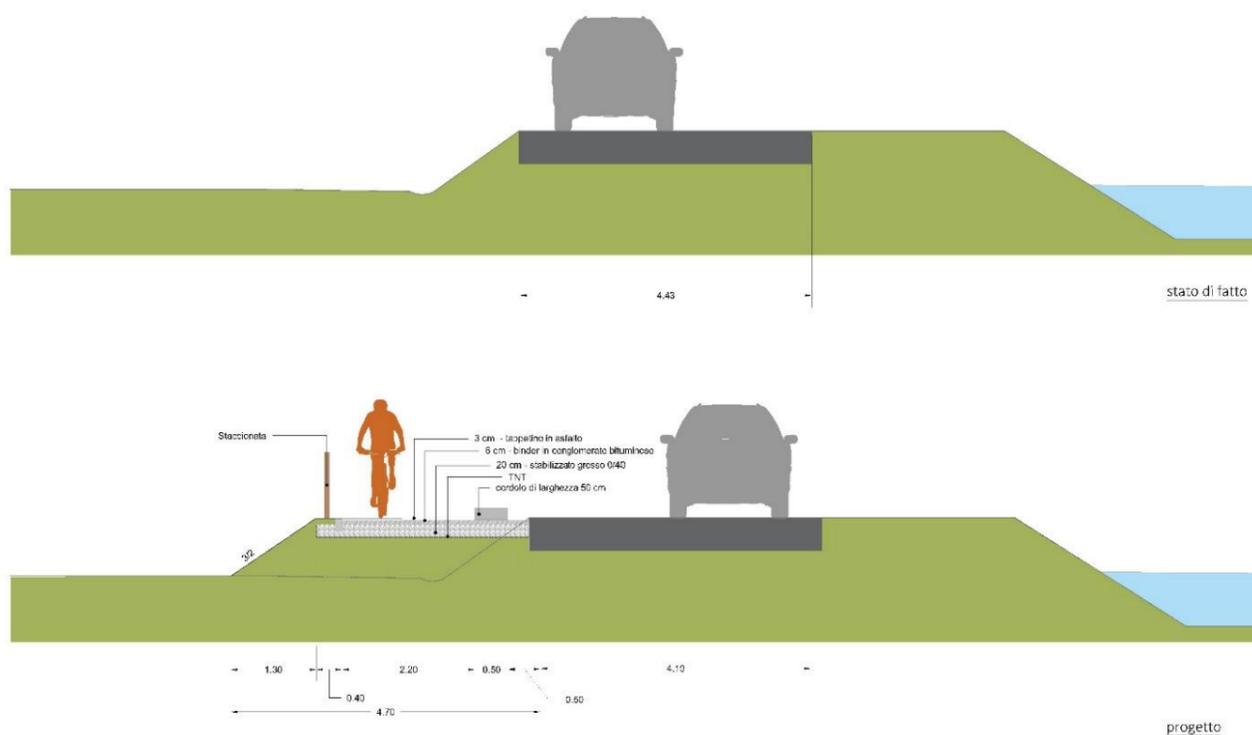
pista è realizzata in ghiaietto. In questo tratto, coperto da vincolo, l'unico intervento riguarderà l'inserimento di segnaletica verticale relativa agli itinerari turistici ciclopedonali.

#### Tratto 14

La ciclabile di Villa Sorra si interrompe attualmente su via Sebenico, una strada comunale a basso traffico, che però, dato il rettilineo, è percorsa a velocità sostenuta dai veicoli. La ciclabile che porta a Panzano e Castelfranco inizia 150 m più a sud. Verrà previsto il collegamento delle due ciclabili mediante una lieve deviazione della strada a formare una chicane e l'esproprio di una fascia di terreno nelle aree cortilive private poste a ovest di via Sebenico. Il progetto prevede l'allargamento del rilevato stradale e la realizzazione della pista ciclopedonale pavimentata in asfalto, separata dalla strada tramite una cordatura in cls di larghezza 50 cm e protetta verso le aree cortilive private da una staccionata in legno, in continuità con quanto già realizzato nel tratto precedente. Questo intervento comporterà l'abbattimento di due Alberi, i cui impianti compensativi saranno da concordare con l'Amministrazione. Il primo tratto (14a), dalla ciclabile esistente proveniente da Villa Sorra fino all'accesso carraio privato, avrà una larghezza 2,2 m, e prevede un raccordo con l'area cortiliva privata tramite la realizzazione di una scarpata inerbita. Il tratto successivo (14b), dall'accesso carraio privato fino alla ciclabile esistente sul lato opposto di via Sebenico, avrà una larghezza di 2 m e l'allargamento del rilevato stradale sarà realizzato con un muro di contenimento in c.a. prefabbricato. Il disassamento della strada sarà messo in evidenza tramite l'inserimento di marker "occhi di gatto" a led. Per una maggiore sicurezza l'attraversamento ciclopedonale sarà illuminato con due dispositivi dedicati.

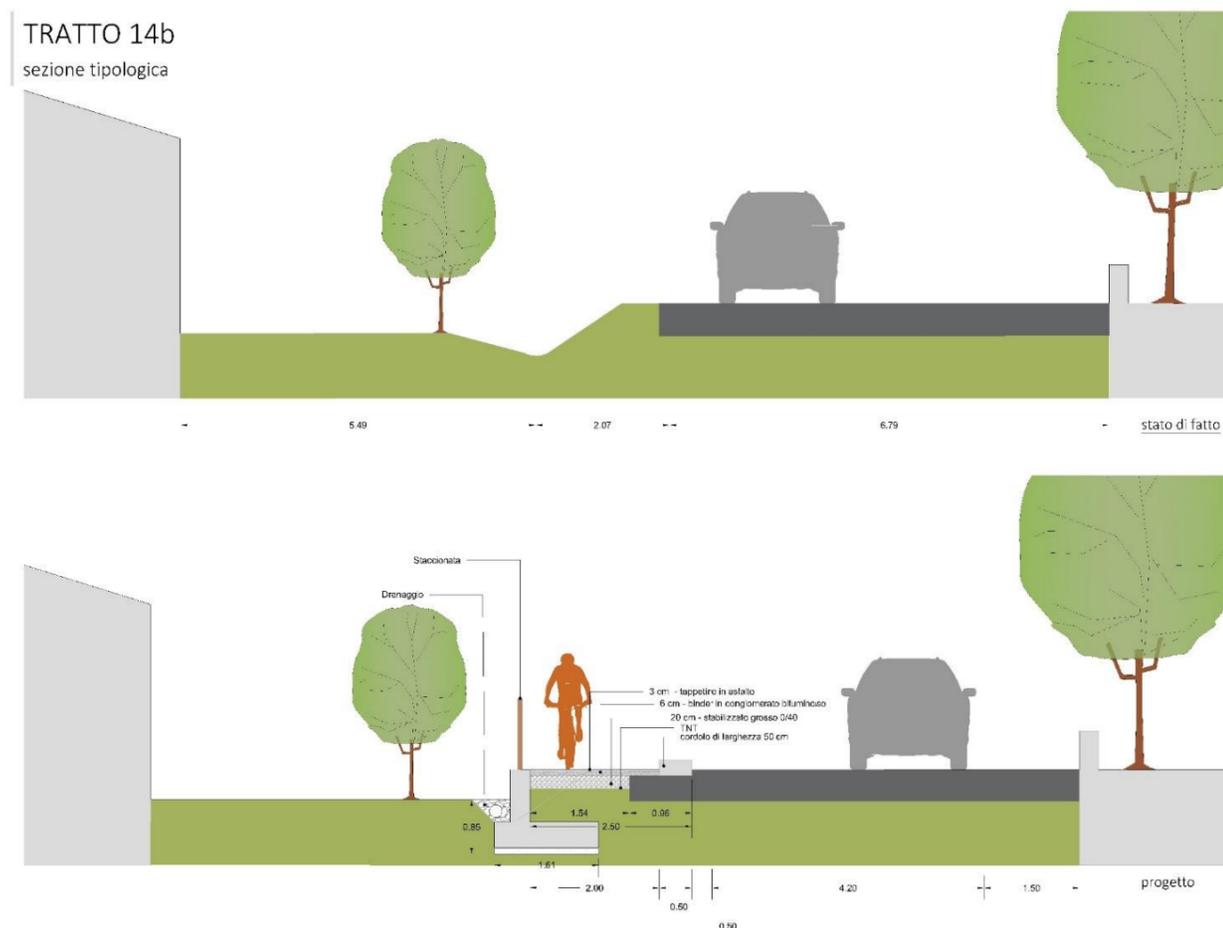
#### TRATTO 14a

sezione tipologica



#### TRATTO 14b

sezione tipologica



#### Attraversamento illuminato

Si prevede nel punto di attraversamento l'installazione di un sistema di segnalazione ed illuminazione a Led in grado di garantire i massimi livelli di sicurezza. Grazie a corpi illuminanti e alle ottiche dedicate il sistema è in grado di realizzare un perfetto contrasto tra persone e ambiente circostante, rendendo i pedoni visibili già dall'area di attesa, fondamentale per la prevenzione degli incidenti sugli attraversamenti, a favore di un elevato illuminamento verticale. Inoltre, il sistema è dotato di cartelli catarifrangenti (Fig. II.303 Art. 135 - Fig. II.324 Art. 135) illuminati dall'alto che aiutano gli utenti della strada ad individuare agevolmente la presenza dell'attraversamento nelle ore notturne. I lampeggianti arancioni a led richiamano l'attenzione anche nelle ore diurne. Le ottiche sono dedicate esclusivamente all'illuminazione degli attraversamenti pedonali sia sul piano verticale che orizzontale. Per garantire la massima efficienza del sistema, l'altezza di montaggio deve essere fissata a 6,0 m, il posizionamento delle lampade effettuato anticipando di 2,5 m l'attraversamento rispetto al suo asse, per senso di marcia e la distanza frontale fra le lampade deve essere massima di 15 m e ottimale di 10 m. I lampioni tipo LED, saranno alimentati in corrente monofase a 230Vac, ciascuno del consumo specifico di 105W, a luce bianca. L'alimentazione avverrà da linea elettrica dedicata con cavo FG16OR16, con sezione adeguata alle caratteristiche dei carichi. Sarà inoltre predisposto specifico quadro di controllo e alimentazione.

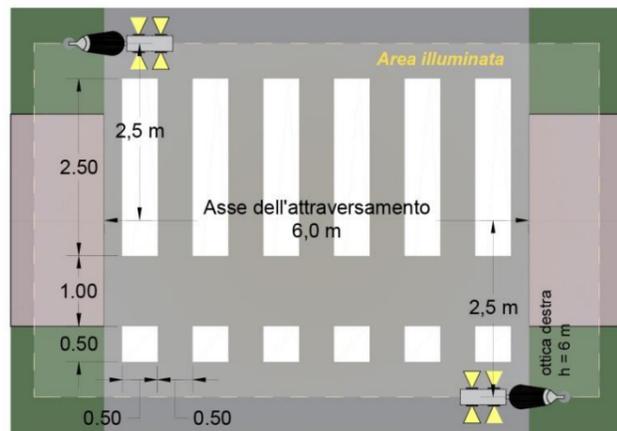
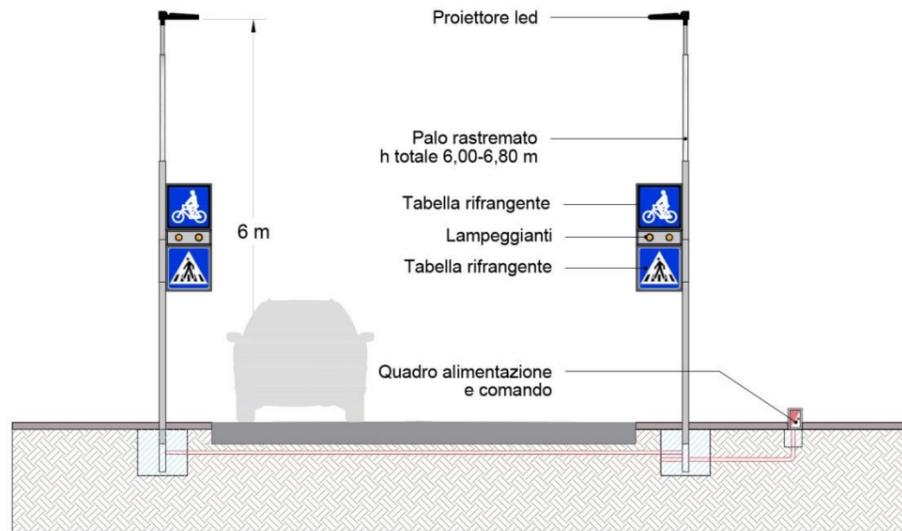


Figura 5- Planimetria e sezione del sistema di segnalazione e illuminazione degli attraversamenti

## SEGNALETICA

Il Codice della Strada, nonché in particolare il D.P.R. n° 495 del 16/12/92 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”, prevedono una segnaletica specifica per gli itinerari ciclabili.

Si riportano le tabelle a norma del codice che verranno impiegate nella segnalazione della pista ciclopedonale anche in continuità con la segnaletica esistente sul tracciato e sulle altre ciclabili modenesi.

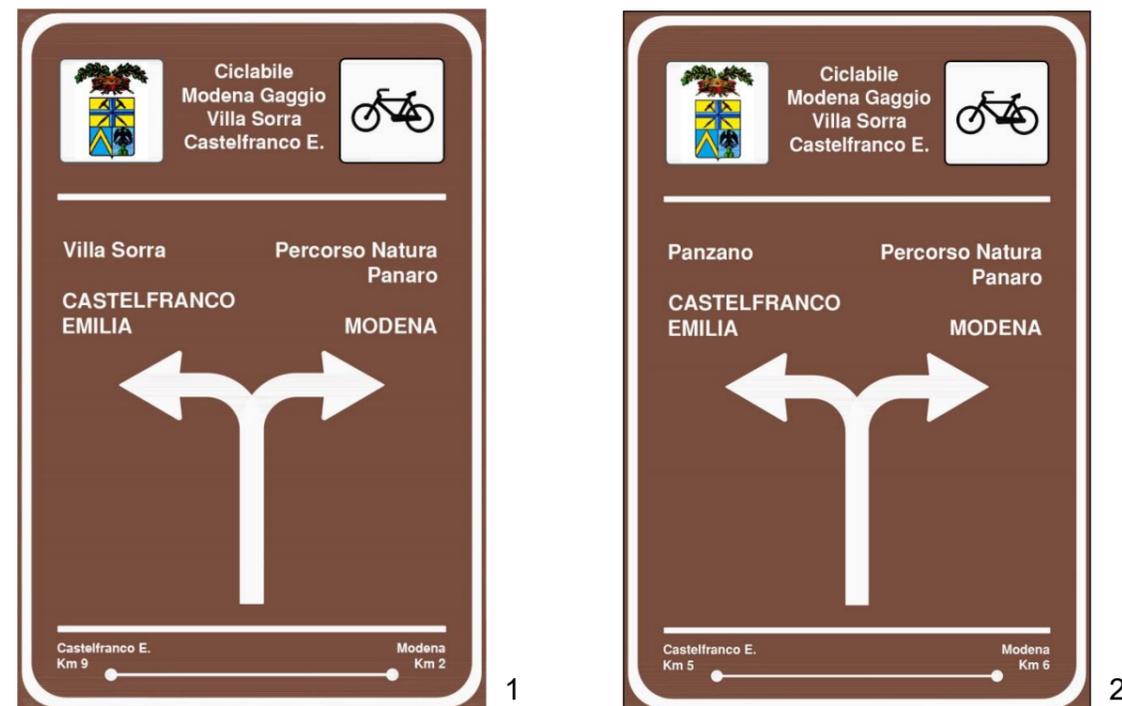
Le tabelle informative turistiche andranno poste:

- la prima su via Olmo, tratto 7, per chi proviene dalla via Buonvino, anche Via Romea Strata Longobarda Nonantolana;
- la seconda sulla ciclabile esistente a sud del parco di Villa Sorra, tratto 13, per chi proviene dalla Villa.

## Segnale di conferma di direzione per viabilità riservata. 15 x 35



## Tabella informativa turistica con itinerari 40 x 60 cm



## SICUREZZA

### Sicurezza Idraulica

Gli interventi di progetto non prevedono l'innalzamento della quota di pavimentazione stradale e non modificano la trasparenza idraulica. Nei tratti in cui la pista è all'interno delle aree esondabili in caso di piena, la Protezione Civile assumerà nel proprio protocollo la chiusura della pista ciclopedonale in occasione di emergenze. Un'apposita segnaletica riporta già il pericolo di allagamento in corrispondenza del passaggio sotto il ponte ferroviario in entrambe le direzioni, e di onde di piena improvvise a nord della ciclabile per chi proviene da Gaggio. Essa verrà integrata a sud della ferrovia con l'inserimento di un segnale di Piena improvvisa e descrizione del pericolo di piena improvvisa in 4 lingue, posizionati all'inizio del tratto 2 per chi proviene da Modena.

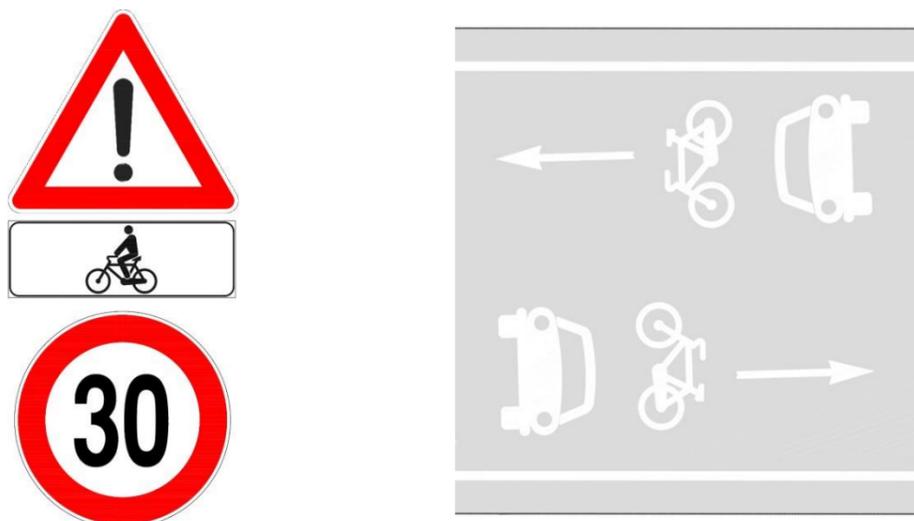


**Sicurezza Stradale**

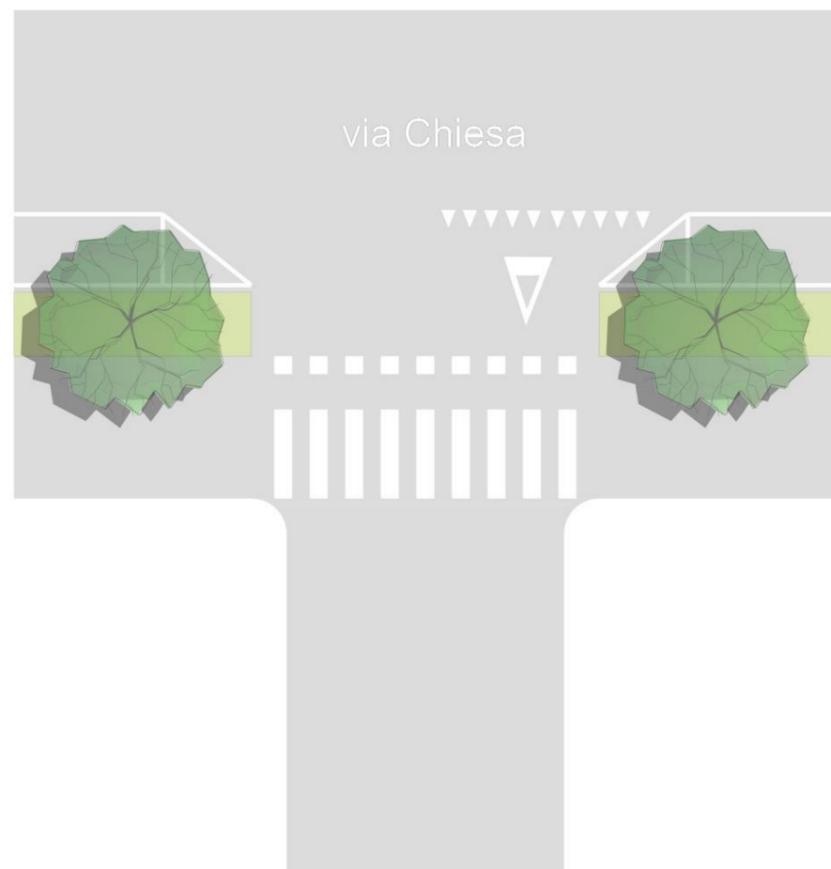
Nel tratto promiscuo, coincidente con via Olmo, questa diventerà strada F-bis, ovvero strada destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. Verrà potenziata la segnaletica di zona "30" e posta attenzione alla presenza dei ciclisti con segnaletica verticale e orizzontale, sia all'intersezione con via Buonvino in entrambi i sensi di marcia, sia all'incrocio con via Mavora. A seguire si riporta la segnaletica verticale e orizzontale di riferimento per la strada F-bis da inserire su via Olmo.



Gli attraversamenti ciclopedonali in corrispondenza delle laterali a sud di via Chiesa saranno evidenziati con la relativa segnaletica orizzontale e verticale che si riporta a seguire. Dovrà inoltre essere inserito il segnale di inizio pista ciclopedonale in entrata alla pista in entrambe le direzioni.



All'incrocio tra via Olmo e via Mavora per aumentare la sicurezza dei ciclisti saranno inoltre inserite le cosiddette "case avanzate". Introdotta dal decreto rilancio che ha modificato gli articoli 3 e 182 del Codice della Strada, la casa avanzata è definita come "una linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli". In corrispondenza di un semaforo i ciclisti hanno a disposizione un corridoio per superare le auto e disporsi davanti a loro in uno spazio riservato. In questo modo respirano meno smog e sono maggiormente visibili per gli automobilisti in coda a vantaggio della sicurezza.





In via Cavazzi in corrispondenza delle rotatorie e per chi proviene da nord in via Della Villa, verrà inserita segnaletica verticale di limitazione della velocità a 30 Km/h e di attenzione alla presenza dei ciclisti. Su via Cavazzi e via della Villa si prevede l'inserimento di due dossi di altezza 7 cm e larghezza 1,2 m, opportunamente presegnalati e identificati anche con segnaletica verticale.

In via Sebenico la realizzazione della chicane porterà a un abbassamento della velocità delle autovetture in transito su quel tratto. La deviazione sarà adeguatamente segnalata con marker stradali a LED ("occhi di gatto") e l'attraversamento sarà dotato di un sistema di segnalazione ed illuminazione a Led in grado di garantire i massimi livelli di sicurezza. I corpi illuminanti e le ottiche dedicate sono in grado di realizzare un perfetto contrasto tra persone e ambiente circostante, rendendo i pedoni visibili già dall'area di attesa, fondamentale per la prevenzione degli incidenti sugli attraversamenti.



#### **Coordinatore per la sicurezza**

In relazione agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008, si precisa che il progetto ricade nei casi di cui all'art. 90, comma 3 (nomina coordinatore per la sicurezza). Si faccia riferimento all'elaborato SIC 1-1 Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani della sicurezza.

## **IMPIANTI E SERVIZI**

Nel tratto su via Sebenico (tratto 14), in corrispondenza della proprietà Battistini, sono presenti i servizi gas e acqua. E' stato richiesto ad HERA di picchettare l'esatta posizione della tubatura che viene riportata nella planimetria dello stato di fatto e di progetto evidenziando che l'intervento non crea interferenze, poiché il rilevato non copre la tubatura.

Nel tratto in adiacenza alla ferrovia, subito ad ovest di via Olmo, si evidenzia la presenza di un elettrodotto ad alta tensione (132 KV) non interessato dagli interventi in progetto. Il tratto 6 infatti è ad oggi già una strada vicinale privata in ghiaia che verrà pavimentata in asfalto per i 3 m centrali, dunque l'intervento non cambia la configurazione attuale e non prevede procedure di scavo.

## **UTILIZZO E MANUTENZIONE DELL'OPERA**

Allo scopo di garantire la sicurezza della circolazione e la durabilità delle opere realizzate, dovranno essere periodicamente predisposti interventi di manutenzione e pulizia della pista ciclopedonale, nonché della segnaletica orizzontale, verticale e dei suoi impianti segnaletici e di servizio.

Per essere vissuta al meglio con senso di sicurezza e rispetto da parte degli utenti, l'opera deve essere curata e mantenuta.

## **ESPROPRI**

Per la realizzazione del progetto sono previsti espropri:

- tratto 6 – Comune di Castelfranco, foglio 20, particelle interessate 108,110,112
- tratto 14 – Comune di Castelfranco, foglio 23, particella interessata 93

Si faccia riferimento all'elaborato PAR1-1 Piano particellare di esproprio.

## **SERVITÙ**

Per la realizzazione del progetto è prevista l'istituzione di una servitù di passaggio con la Fondazione Coniugi Cavazza per l'attraversamento del Parco di Villa Sorra sulla capezzagna esistente sul mappale n.14, foglio n. 23.

## **CONVENZIONI/CONCESSIONI DA ATTUARE**

I lavori sono soggetti alle seguenti convenzioni/concessioni:

- RFI;
- Demanio Acque.

## **AUTORIZZAZIONE PERMESSI E VINCOLI**

I lavori sono soggetti all'autorizzazione di:

- Autorità di bacino del fiume Po – Fiume Panaro e Torbido;
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Bologna, Modena, Reggio Emilia e Ferrara – Autorizzazione paesaggistica;
- RFI;
- DEMANIO IDRICO;
- HERA - gestore dei servizi di acqua e gas.