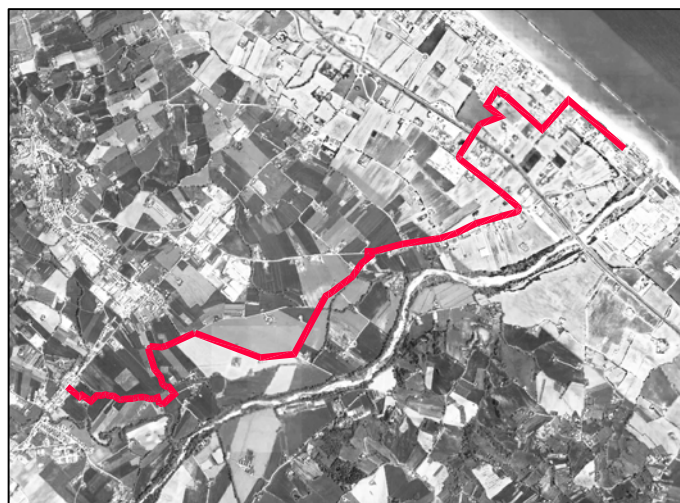


Fondi Regionali per l'intervento denominato:
"Spese per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale:
Fiumi Cesano, Musone, Potenza, Ete Vivo, Tesino"



"LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA TURISTICA DEL CESANO"
I° Stralcio Funzionale
CUP: H81B21000830002

DATA EMISSIONE: ERG2.01	<i>PROGETTO VIABILITA' - D.L.:</i> DOTT. ARCH. OMAR PASQUINELLI <i>GRUPPO DI LAVORO:</i> DOTT. GEOL. MIRCO MORESCHI; <i>RILIEVI TOPOGRAFICI:</i> GEOM. MATTEO CORINALDESI		<i>PER LA REGIONE MARCHE:</i> DOTT. ING. LUCA ARABI <i>PER IL COMUNE DI MONDOLFO:</i> <i>RESP. ESPROPRI:</i> DOTT. ING. LAURA CONSOLINI; <i>RESP. URBANISTICA:</i> DOTT. ARCH. FABIANO ZIGLIANI	
SPECIFICA: Generale	SCALA: /	DATA EMISSIONE: Maggio 2024	REV.1	<i>Progetto Fattibilità Tecnico Economica</i>
<div>KONZEPT architettura & ingegneria integrate Largo 17 Gennaio n.8 60033 Chiaravalle - AN progetto.konzept@gmail.com</div>	FORMATO: A4	CODICE FILE: K2103	REV.2	<i>Progetto Esecutivo</i>
OGGETTO: <div><u>RELAZIONE GENERALE:</u> <i>Relazione Tecnico-Illustrativa.</i></div>				

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVO

1. PREMESSA	pag.2
<i>1.1) Costi e benefici attesi;</i>	
2. INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI	pag.5
<i>2.1) Documentazione Cartografica;</i>	
3. DESCRIZIONE GENERALE DEL PROGETTO DEFINITIVO	pag.6
<i>3.1) Descrizione del progetto;</i>	
4. CONSIDERAZIONI FINALI	pag.20
<i>4.1) Tempi di realizzazione dell'opera;</i>	
<i>4.3) Segnaletica specifica;</i>	

1. PREMESSA

Il termine CICLABILITÀ si riferisce alla mobilità che si serve della bicicletta, in ambito urbano ed extraurbano, come mezzo di trasporto, come strumento di ricreazione e come turismo. Il concetto comprende anche il complesso di interventi materiali e immateriali volti a favorire l'uso della bicicletta.

L'INFRASTRUTTURA CICLABILE è un insieme di elementi infrastrutturali costituito da "infrastrutture ciclabili lineari", quali: piste ciclabili, percorsi ciclopeditoni. Sentieri ciclabili, reti ciclabili..., ma anche da "infrastrutture puntuali" quali: collegamenti per la messa in rete, aree di interscambio intermodale, cicloparcheggi, velostazioni, bike sharing, aree di sosta, aree di servizio, aree di ristoro...

L'*infrastruttura ciclabile* modifica il paesaggio, l'aspetto di città e panorami ed in alcuni casi possono caratterizzare fortemente tali ambiti.

Le *infrastrutture ciclabili* consentono di raggiungere luoghi diversi, attraverso la mobilità dolce, spostandosi a piedi o in bicicletta e di godere in modo diverso degli spazi che ci circondano; cambiano la percezione del paesaggio; cambiano il punto di vista da cui guardare il paesaggio, la campagna, la montagna, la città; cambiano la dinamica di come vivere lo spazio che ci circonda e le nostre abitudini.

Da molti anni, sia a livello europeo che nazionale vi è l'impegno per contribuire alla riduzione del traffico veicolare tradizionale, al fine di migliorare la qualità dell'aria e rendere più vivibili le nostre città, anche attraverso interventi che favoriscono la mobilità ciclistica e l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto sostenibile e di incentivazione turistica.

Il Programma di Governo Regionale ha, tra le sue priorità lo sviluppo della mobilità ciclistica, con il quale si intende assicurare un forte contributo alla lotta all'inquinamento, al rilancio di città più sostenibili e vivibili, alla promozione del cicloturismo e ad una migliore e più sana fruizione del territorio.

Il Programma Regionale è finalizzato alla realizzazione di una "Rete Ciclabile Regionale", caratterizzata da un sistema di ciclovie denominato **CICLOVIE DELLE MARCHE**.

Il sistema di ciclovie è costituito da un Asse Costiero (nord – sud) che percorre la fascia adriatica e si connette con le Diretrici Trasversali (est – ovest) disposte lungo le principali vallate fluviali; un impianto a "Pettine" che consentirà, attraverso un sistema di sviluppo delle "mobilità dolce", il collegamento delle aree interne con la costa e la CICLOVIA ADRIATICA, ciclovie di livello Nazionale.

La rete delle CICLOVIE DELLE MARCHE si inserisce nel sistema Nazionale delle Ciclovie, così come definito dalla Legge 2/2018, che riprende il disegno della rete "Bicitalia" definito dalla FIAB e che a sua volta si inquadra nelle reti europee "Eurovelo".

Il disegno della rete "Bicitalia" riprende i collegamenti storici che legano le Marche al versante Tirrenico e alla dorsale Adriatica.

Si tratta sostanzialmente di un sistema di percorrenze "a pettine" che segue la direzionalità delle vallate perpendicolari alla costa, partendo dalla dorsale appenninica.

Con la rete delle CICLOVIE DELLE MARCHE si intende realizzare in modello strutturale a pettine, quale

elemento portante di un sistema più complesso che coinvolge i centri collinari e montani secondo una sequenza di itinerari che verranno poi "classificati" in base alla difficoltà di percorrenza, dei servizi presenti, delle interrelazioni con gli altri sistemi del trasporto pubblico su ferro e su gomma.

L'idea di realizzare una rete di ciclovie regionali nelle Marche per affermare l'idea di una mobilità sostenibile ad uso dei residenti, dei pendolari e dei turisti si è maturata anche grazie alla spinta dei territori dove si sono realizzate esperienze spesso di avanguardia e dove soprattutto è cresciuto negli ultimi anni l'uso della bici come attività motoria salutare e piacevole, che consente una **riscoperta della bellezza del nostro paesaggio e delle tradizioni locali**.

L'evoluzione tecnica, dalle mountain bike alle bici a pedalata assistita fino all'alimentazione elettrica consentono oggi di guardare alla bici come ad un mezzo per la maggioranza, in grado di farci raggiungere quei luoghi che fino a ieri sembravano preclusi ai più e riservati solo a chi praticava ciclismo su strada.

Pensare alla Rete delle Ciclovie delle Marche significa al contempo delineare un modo "marchigiano" di intendere l'uso della bici e l'infrastruttura ciclistica, aderente alla forma del territorio, alla distribuzione dei centri abitati e dei luoghi di interesse, ma anche integrato armonicamente nel paesaggio e nella cultura delle Marche.

La prevalenza collinare e montana del territorio della Regione Marche ci porta a pensare ad altre regioni come luoghi tradizionalmente vissuti in bicicletta, come la pianura padana o le grandi vallate alpine; eppure l'uso della bicicletta nelle Marche è qualcosa di coeso allo sviluppo della sua dimensione industriale a partire dai primi decenni del '900.

Soltanto con l'avvento dell'auto utilitaria la bicicletta hanno dovuto cedere la strada ai mezzi a motore, finendo per essere abbandonate non tanto per la minore velocità quanto per motivi di sicurezza.

Laddove si è voluto ricercare un modello evoluto di trasporto pubblico, la bicicletta infatti si è subito riaffermata tra la popolazione locale, a partire dalle città pianeggianti che hanno formato biciplan e "bicipolitane". Non si tratta quindi, per le Marche, di affrontare qualcosa di "nuovo", ma riprendere il filo mai interrotto dell'uso della bici, recuperando e ricucendo i percorsi realizzati in modo diffuso nei territori vallivi e costieri, sviluppando adeguatamente le potenzialità tecniche che il mezzo su due ruote ha oggi raggiunto e che possono trovare nella particolare densità della distribuzione dei centri abitati e dei luoghi di interesse nel territorio marchigiano, un ambiente ideale per riaffermarsi.

Il progetto di Fattibilità Tecnico Economica riguarda la realizzazione della **CICLOVIA DEL CESANO – I° Stralcio funzionale**, in base alla L.R. n.41/2019 del DGR 104/2020 "Concessione dei contributi in favore dei Comuni individuati come capofila per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale sui fiumi Cesano, Musone, Potenza, Ete Vivo, Tesino", è una delle direttrici perpendicolari (a pettine), del sistema di CICLOVIE DELLE MARCHE.

Il termine CICLABILITÀ si riferisce alla mobilità che si serve della bicicletta, in ambito urbano ed extraurbano, come mezzo di trasporto, come strumento di ricreazione e come turismo. Il concetto comprende anche il complesso di interventi materiali e immateriali volti a favorire l'uso della bicicletta.

1.1) Costi e benefici attesi

L'idea di realizzare una rete di ciclovie regionali nelle Marche per affermare l'idea di una mobilità sostenibile ad uso dei residenti, dei pendolari e dei turisti si è maturata anche grazie alla spinta dei territori dove si sono realizzate esperienze spesso di avanguardia e dove soprattutto è cresciuto negli ultimi anni l'uso della bici come attività motoria salutare e piacevole, che consente una riscoperta della bellezza del nostro paesaggio e delle tradizioni locali.

L'evoluzione tecnica, dalle mountain bike alle bici a pedalata assistita fino all'alimentazione elettrica consentono oggi di guardare alla bici come ad un mezzo per la maggioranza, in grado di farci raggiungere quei luoghi che fino a ieri sembravano preclusi ai più e riservati solo a chi praticava ciclismo su strada.

Pensare alla Rete delle Ciclovie delle Marche significa al contempo delineare un modo "marchigiano" di intendere l'uso della bici e l'infrastruttura ciclistica, aderente alla forma del territorio, alla distribuzione dei centri abitati e dei luoghi di interesse, ma anche integrato armonicamente nel paesaggio e nella cultura delle Marche.

La prevalenza collinare e montana del territorio della Regione Marche ci porta a pensare ad altre regioni come luoghi tradizionalmente vissuti in bicicletta, come la pianura padana o le grandi vallate alpine; eppure l'uso della bicicletta nelle Marche è qualcosa di coeso allo sviluppo della sua dimensione industriale a partire dai primi decenni del '900.

Soltanto con l'avvento dell'auto utilitaria la bicicletta hanno dovuto cedere la strada ai mezzi a motore, finendo per essere abbandonate non tanto per la minore velocità quanto per motivi di sicurezza.

Laddove si è voluto ricercare un modello evoluto di trasporto pubblico, la bicicletta infatti si è subito riaffermata tra la popolazione locale, a partire dalle città pianeggianti che hanno formato biciplan e "bicipolitane". Non si tratta quindi, per le Marche, di affrontare qualcosa di "nuovo", ma riprendere il filo mai interrotto dell'uso della bici, recuperando e ricucendo i percorsi realizzati in modo diffuso nei territori vallivi e costieri, sviluppando adeguatamente le potenzialità tecniche che il mezzo su due ruote ha oggi raggiunto e che possono trovare nella particolare densità della distribuzione dei centri abitati e dei luoghi di interesse nel territorio marchigiano, un ambiente ideale per riaffermarsi.

I costi che dovranno essere affrontati per la realizzazione dell'infrastruttura sono circa Ottocentomila Euro; questo investimento sarà utile a sostenere un turismo di prossimità e a basso impatto, volano per una nuova economia turistica.

Nuove attività imprenditoriali avranno la possibilità di proporre e diversificare l'offerta ricettiva, in modo da rendere attiva e funzionale la rete di mobilità ciclistica denominata "Ciclovie Turistiche del Cesano", tanto da poter collegare Mondolfo, con le altre ciclabili, fino al mare.

2. INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI

Il percorso complessivo si sviluppa all'interno del Comune di Mondolfo; la ciclovvia inizia il percorso connettendosi alla "Ciclovvia Adriatica" proseguendo per il quartiere di "Piano Marina" fino alla S.P. 155; prosegue parallelamente alla S.P. Cesanense fino alla località Molino Vecchio; continua percorrendo Via Passo di Rango e Rio Maggiore, per terminare in prossimità della S.P. 424 – Pergolese.

Secondo quanto prescritto dalla Zonizzazione del P.R.G. di Mondolfo, il percorso, nel tratto iniziale insiste in zona urbana, superando il centro abitato troviamo una zona destinata ad E1 (Zona agricole tradizionale) fino alla località di Molino Vecchio.

Il tracciato di progetto, intende riprendere e valorizzare le specificità locali, per un turismo "di vicinanza", oltre che "internazionale"; adatto ad appassionato della bici e a semplici turisti del "weekend"

2.1) Documentazione Cartografica

In questa sezione si procede ad un'analisi della cartografia presentata in fase di Progetto definitivo, allegando il P.R.G. per stralci. (VEDI ALLEGATI)

3. DESCRIZIONE GENERALE DEL PROGETTO

3.1) *Descrizione del progetto:*

Il "PROGETTO DI UNA RETE DI MOBILITA' CICLISTICA" si inserisce in un contesto storico, artistico e ambientale di notevole interesse; i fiumi, i fossi ed i torrenti in passato rappresentava un elemento di approvvigionamento idrico per gli abitanti, una via di comunicazione, un elemento di unione tra gli abitanti che vi si affacciavano e uno svago durante i periodi di bel tempo, per coloro i quali non potevano muoversi per le vacanze estive.

I percorsi di progetto, vogliono riprendere e valorizzare le specificità presenti lungo le sponde e nell'intorno, per un turismo "di vicinanza", e se vogliamo "internazionale", per gli appassionati della bici e delle tipicità locali.

L'infrastruttura ciclistica principale ha una lunghezza di circa 9,44 km, alla quale si possono aggiungere altri chilometri di diverticoli secondari, che si ramificano nel territorio, per collegare emergenze architettoniche ed aree di pregio ambientale.

La Ciclovía Valliva N.3 denominata "Ciclovía del Cesano" si inserisce in un contesto storico, artistico e ambientale di notevole interesse; il fiume in passato rappresentava un elemento di approvvigionamento idrico per gli abitanti, una via di comunicazione, un elemento di unione tra gli abitanti che vi si affacciavano e uno svago durante i periodi di bel tempo, per coloro i quali non potevano muoversi per le vacanze estive.

Il percorso in progetto, vuole riprendere e valorizzare le specificità presenti, per un pubblico locale, e se vogliamo "internazionale", appassionato della bici e delle tipicità locali.

La ciclovía inizia il percorso connettendosi alla "Ciclovía Adriatica" nel lungomare di Marotta, proseguendo per il quartiere di "Piano Marina" fino alla S.P. 155 su sede propria; prosegue parallelamente alla S.P. Cesanense fino alla località Molino Vecchio.

La ciclabile prosegue per Via Rio Maggiore fino ad arrivare in prossimità della S.P. 424 – Pergolese; anticipando l'innesto alla strada provinciale, la ciclovía prosegue per una strada di lottizzazione per terminare al confine comunale in Loc. Ponte Rio.

Di seguito saranno indicati gli interventi, in tratti progressivi, che verranno realizzati nel percorso ciclabile – Vedi Tavole di Progetto Allegate:

Tratto Intermedio 01 – at.01, Lunghezza 651,46ml.

TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE

TIPO DI VIABILITA': PERCORSO ESISTENTE

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Fondi Regionali per l'intervento denominato: "Spese per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale sui fiumi Cesano, Musone, Potenza, Ete Vivo, Tesino".

"LAVORI PER LE REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA TURISTICA DEL CESANO" – I° Stralcio Funzionale**CUP: H81B21000830002****REV.2_ Progetto Esecutivo**

pag. 7 di 12

Tratto Intermedio at.01, Lunghezza 7,50ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.01 – 01.01, Lunghezza 172,44ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO ESISTENTE

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.01 – at.02, Lunghezza 111,22ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO PROMISCUO

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.02, Lunghezza 9,50ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.02 – 01.02, Lunghezza 176,58ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.02 – at.03, Lunghezza 288,06ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.03 – at.04, Lunghezza 15,50 + 293,32 + 8,65ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.04 – 01.03, Lunghezza 291,23ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.03 – 1.04, Lunghezza 15,85 + 558,25 + 7,80ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.04 – at.05, Lunghezza 230,73ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;
- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.05, Lunghezza 8,40ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.05 – at.06, Lunghezza 24,55ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;
- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.06, Lunghezza 7,50ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.06 – at.07, Lunghezza 212,42ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;

Fondi Regionali per l'intervento denominato: "Spese per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale sui fiumi Cesano, Musone, Potenza, Ete Vivo, Tesino".

"LAVORI PER LE REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA TURISTICA DEL CESANO" – I° Stralcio Funzionale**CUP: H81B21000830002****REV.2_ Progetto Esecutivo**

pag. 9 di 12

- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.07, Lunghezza 7,50ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.07.a – at.08, Lunghezza 19,84 + 21,32 + 120,79 + 29,44 + 110,42 + 7,50ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.08 – at.09, Lunghezza 863,90ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;
- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.09, Lunghezza 12,30ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.09 – at.010, Lunghezza 348,96ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;
- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.

Fondi Regionali per l'intervento denominato: "Spese per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale sui fiumi Cesano, Musone, Potenza, Ete Vivo, Tesino".

"LAVORI PER LE REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA TURISTICA DEL CESANO" – I° Stralcio Funzionale**CUP: H81B21000830002****REV.2_ Progetto Esecutivo**

pag. 10 di 12

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.010, Lunghezza 7,20ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.10 – at.011, Lunghezza 334,96ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;
- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.011, Lunghezza 8,20ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio at.11 – 01.05, Lunghezza 164,27ml.TIPO DI INTERVENTO: REALIZZAZIONE PISTA EX NOVOTIPO DI VIABILITA': PERCORSO IN SEDE PROPRIA

- La prima fase di lavorazione consiste nel taglio di rovereti, arbusti e canneti, ove presenti;
- Nella fase successiva il terreno verrà livellato, modellato con terreno in situ e/o terreno provenienti da cave autorizzate ed in fine spianato per uno spessore di circa 20cm;
- La terza fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 10cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.05 – 01.06, Lunghezza 3.062,24ml.TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALETIPO DI VIABILITA': PERCORSO PROMISCUO

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.06 – 01.07, Lunghezza 1.285,76ml.TIPO DI INTERVENTO: DEPOLVERIZZAZIONE



Dip. Infrastrutture, Territorio e Protezione civile

Comune di MONDOLFO

Fondi Regionali per l'intervento denominato: "Spese per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale sui fiumi Cesano, Musone, Potenza, Ete Vivo, Tesino".

"LAVORI PER LE REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA TURISTICA DEL CESANO" – I° Stralcio Funzionale

CUP: H81B21000830002

REV.2_ Progetto Esecutivo

pag. 11 di 12

TIPO DI VIABILITA': PERCORSO PROMISCUO

- La prima fase sarà la realizzazione di un piano di posa in stabilizzato in misto granulometrico dello spessore di circa 8cm.
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

Tratto Intermedio 01.07 – 02, Lunghezza 49,59ml.

TIPO DI INTERVENTO: SEGNALETICA VERTICALE/ORIZZONTALE

TIPO DI VIABILITA': PERCORSO PROMISCUO

- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale/orizzontale unificata.

4. CONSIDERAZIONI FINALI

4.1) Tempi di realizzazione dell'opera:

Considerata la tipologia dei lavori e lo stato dei luoghi ove operare, si ritiene congruo considerare un periodo di 180 giorni per l'esecuzione dei lavori.

Il tempo stimato per la realizzazione dell'opera dovrà essere rivalutato in fase di progetto esecutivo, considerando che le lavorazioni sono effettuate completamente all'aperto, quindi dovranno essere considerati anche le condizioni meteorologiche avverse per l'esecuzione di particolari lavorazioni.

4.2) Segnaletica specifica:

Il percorso ciclabile avrà una segnaletica, come da "Linee guida per la realizzazione e la segnaletica della Rete Ciclabile Regionale (vedi tavole specifiche), oltre a questo, potranno essere inserite delle indicazioni specifiche, autorizzate dall'amministrazione comunale, per individuare attività produttive e/o artigianali, presenti lungo il percorso.

La segnalazione servirà come ulteriore volano turistico per gli avventori della pista ciclabile.