

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA  
**COMUNE DI MORSANO AL TAGLIAMENTO PN**



# **PIANO LOCALE DI VIABILITA' E DEL TRASPORTO CICLISTICO (PLVTC)**

(Legge Regionale 21 aprile 1993, n. 14)

## **Allegato B Norme Tecniche**

Progettista:  
Arch. Federico ROSSO

Redatto: Novembre 2006  
Aggiornato: Maggio 2007

**INDICE**

Art. 1.	Finalità e formazione .....	Pag.	3
Art. 2.	Elementi .....	"	3
Art. 3.	Attuazione .....	"	3
Art. 4.	Classificazione .....	"	4
Art. 5.	Tipologie .....	"	4
Art. 6.	Larghezze delle corsie e degli spartitraffico .....	"	5
Art. 7.	Attraversamenti ciclabili .....	"	5
Art. 8.	Ponti, passerelle e barriere di sicurezza .....	"	6
Art. 9.	Aree di sosta attrezzata .....	"	6
Art. 10.	Aree di parcheggio .....	"	7
Art. 11.	Superfici ciclabili .....	"	7
Art. 12.	Segnaletica .....	"	8
Art. 13.	Verde .....	"	9
Art. 14.	Disposizioni particolari e deroghe .....	"	9
Art. 15.	Norme transitorie .....	"	9
ALLEGATO:	SCHEMA DI CONVENZIONE PER LA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI PERCORSI CICLABILI SU TERRENI PRIVATI.....	"	11

### **Art. 1 - Finalità e formazione**

1. Il Piano Locale della Viabilità e del Trasporto Ciclistico (PLVTC) è formato ai sensi della Legge Regionale 21 aprile 1993, n. 14 e successive modifiche e integrazioni.

### **Art. 2. - Elementi**

1. Il PLVTC è costituito dai seguenti elementi:

Allegato A:  
RELAZIONE.

Allegato B:  
NORME TECNICHE.

Tavole di stato di fatto:

- 1a) INQUARAMENTO TERRITORIALE, in scala 1:25.000.

Tavole di previsione:

- 1p) RETE CICLABILE, in scala 1:10.000;
- 2p) TIPOLOGIA DEI PERCORSI CICLABILI, in scala 1:10.000.

2. Il PLVTC è accompagnato da variante al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) per realizzare congruenza di questo con il PLVTC.

La Variante n. 11 è costituita dai seguenti elementi;  
STRATEGIA DI PIANO (estratto), in scala 1:12.500;  
ZONIZZAZIONE (estratto), in scala 1:5.000;  
ZONIZZAZIONE (estratto), in scala 1:2.000.

### **Art. 3 - Attuazione**

1. Il PLVTC è attuato mediante progetti redatti secondo la normativa vigente in materia di Lavori Pubblici.
2. Le opere sono realizzate dal Comune o da altri Enti o privati convenzionati.
3. In aree di proprietà privata o di Enti le previsioni del PLVTC sono attuate anche con mantenimento di proprietà mediante stipula di convenzione.

4. In sede di attuazione delle previsioni del PLVTC, i progetti considerano e prevedono adeguate soluzioni per:
  - a. favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.);
  - b. rispettare l'ambiente e il paesaggio.In **tavola 2p** sono indicati interventi puntuali per superamento di criticità. Essi valgono come indicazione di massima.  
Ove ritenuto necessario i progetti possono prevedere la riqualificazione dello spazio stradale circostante.
5. Le opere sono realizzate nel rispetto di altra normativa vigente.

#### **Art. 4 - Classificazione**

1. Con i limiti stabiliti in **tavola 1p** la rete ciclabile è così classificata:
  - a) Percorso ciclabile urbano, distinto in:
    - 1) anello centrale;
    - 2) anello periferico;
  - b) Percorso ciclabile territoriale, distinto in:
    - 1) di collegamento;
    - 2) in ambito rurale;
    - 3) in ambito fluviale;
  - c) Itinerario ciclabile comprensoriale.

#### **Art. 5 - Tipologie**

1. Con i limiti stabiliti in **tavola 2p** la rete ciclabile prevista dal PLVTC è distinta secondo le seguenti tipologie:
  - a) **Percorso ciclabile in sede propria**, ad unico o doppio senso di marcia, con sede fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
  - b) **Percorso ciclabile promiscuo**:  
distinto in:
    - 1) **ciclo-pedonale**, ad unico o doppio senso di marcia, con sede fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili o con sede ricavata sul marciapiede;
    - 2) **ciclo-pedonale-veicolare su sentiero o strada rurale**;

### 3) ciclo-pedonale su sommità arginale.

#### **Art. 6 - Larghezza delle corsie e degli spartitraffico**

1. La larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è di 1,50 m; tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima è di 2,50 m.
2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino a 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario o del percorso ciclabile e che tale circostanza sia opportunamente segnalata.
3. Per percorso ciclabile promiscuo ciclo-pedonale la larghezza delle corsie è adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati in ragione del traffico pedonale previsto.
4. Le larghezze di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote.
5. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.
6. In presenza di elementi fisici laterali a percorso ciclabile comportanti rischio per l'utenza, la distanza della corsia da questi non deve essere inferiore a 0,50 m.

#### **Art. 7 - Attraversamenti ciclabili**

1. Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili sono realizzati preferibilmente presso intersezioni esistenti con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica.
2. Gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, possono essere regolati da segnaletica, da impianti semaforici o mediante rotatorie. Ove regolati da segnaletica sono preferibilmente perpendicolari.
3. Le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.

4. In relazione ai volumi di traffico, alla visibilità e, quindi, alla pericolosità dell'intersezione, l'attraversamento a raso può essere:
  - a) rialzato rispetto al piano stradale;
  - b) limitato mediante:
    - 1) restringimento della carreggiata;
    - 2) creazione di isola salvagente.
5. Le dimensioni dell'isola salvagente permettono la sosta di almeno un ciclista per senso di marcia. L'isola può essere realizzata con passaggio diretto o indiretto.
6. Gli attraversamenti a raso delle carreggiate stradali in aree esterne a centro abitato, laddove si ravvisi pericolosità dell'intersezione, sono provvisti di adeguata illuminazione artificiale.
7. Gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti vanno in genere realizzati in sottopasso con pendenza longitudinale massima delle rampe non superiore al 10%. Nel caso di attraversamento realizzato in sovrappasso, le rampe sono realizzate con barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m estese anche alle aree di ingresso e uscita.
8. Le soluzioni adottate sono concordate e autorizzate dall'Ente proprietario della strada intersecata.

#### **Art. 8 - Ponti, passerelle e barriere di sicurezza**

1. Le opere per il superamento di canali e piccoli corsi d'acqua, sono realizzate preferibilmente in legno lamellare e/o acciaio, di forma semplice, con parapetti di adeguata altezza, estesi alle aree di ingresso e uscita. Le parti realizzate in legno sono trattate con preservanti del legno non coprenti.
2. Le opere di protezione di percorso ciclabile in corrispondenza di passaggi pericolosi sono realizzate con barriere stradali di sicurezza in legno e acciaio. Le scelte dimensionali e qualitative sono compiute valutando il grado di vulnerabilità dell'utente del percorso ciclabile. Le parti realizzate in legno sono trattate con preservanti del legno non coprenti.

#### **Art. 9 - Aree di sosta attrezzata**

1. Il PLVTC indica in **tavola 1p** alcune aree di servizio alla rete ciclabile. Le aree di sosta attrezzata sono dotate di rastrelliera per biciclette, tavoli, panchine, cestino rifiuti, fontanella di acqua potabile e adeguata ombreggiatura.

### **Art. 10 - Aree di parcheggio**

1. I progetti, di cui al precedente art. 3, individuano luoghi, opere ed attrezzature per la sosta delle biciclette. L'individuazione rispetta i criteri seguenti:
  - a. per sosta breve: lungo i percorsi;
  - b. per sosta lunga:
    - 1) in corrispondenza dei punti di interscambio con i mezzi pubblici;
    - 2) in vicinanze dei principali punti di origine e destinazione dei percorsi ciclabili.
2. L'organizzazione delle aree e le strutture previste garantiscono:
  - a) minimo impatto visivo dei posteggi per le biciclette;
  - b) nessun intralcio alla circolazione stradale, specialmente dei pedoni.
3. Nei nuovi parcheggi per autovetture realizzati in contiguità alle piste ciclabili sono previste superfici adeguate da destinare alla sosta delle biciclette.
4. Nei punti di interscambio con i mezzi pubblici sono ammesse limitate coperture di protezione per le biciclette.

### **Art. 11 - Superfici ciclabili**

1. Le tratte che costituiscono la rete ciclabile, sono rese riconoscibili anche mediante omogeneità di materiali e soluzioni utilizzate, oltre che attraverso l'utilizzo di segnaletica dedicata.
2. Materiali e soluzioni tecniche assicurano la massima regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti.
3. Sono consentite le seguenti pavimentazioni:
  - a) in genere:
    - 1) conglomerato bituminoso con manto al naturale o colorato, in impasto o superficialmente, con coloranti costituiti da resine sintetiche idrosolubili, impermeabili e antisdrucchiolevoli. La colorazione è preferibilmente rossa.
    - 2) massello autobloccante di calcestruzzo al naturale;
    - 3) conglomerato di cemento al naturale o colorato, in impasto o superficialmente, con coloranti costituiti da resine sintetiche idrosolubili, impermeabili e antisdrucchiolevoli. La colorazione è preferibilmente rossa.
    - 4) terreno stabilizzato o assimilabile;
  - b) per percorso ciclabile in nucleo storico o borgo rurale:

- a. pietra in lastre. Resta salva la previsione di cui alla precedente lettera a);
  - c) per percorso ciclabile territoriale in ambito rurale e fluviale
    - 1) terreno naturale
    - 2) terreno stabilizzato o assimilabile.
  - d) per ponti e passerelle: preferibilmente legno.
4. Sono vietate griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.

### **Art. 12 - Segnaletica**

1. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, i percorsi ciclabili sono provvisti:
- a) di specifica segnaletica verticale collocata all'inizio e alla fine del percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione;
  - b) di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche laddove la pavimentazione del percorso è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Il pittogramma con il simbolo di pista ciclabile elosangato è posto all'inizio della pista ciclabile e nei punti di conflitto, e lungo l'intero percorso ad intervalli di 30 - 50 m. Ogni cambio di direzione è segnalato con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione. Analogamente, ove è previsto l'uso promiscuo ciclo-pedonale, è associato al simbolo della bicicletta anche il simbolo del pedone. Il pittogramma con il simbolo di pista ciclabile e/o con il simbolo del percorso pedonale quando posto in prossimità degli attraversamenti ciclabili o ciclo-pedonali è rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli. La norma non vale per percorsi con superfici ciclabili in terreno stabilizzato o assimilabile.
  - c) di opportuna segnaletica.
    - 1) di indirizzamento agli imbocchi;
    - 2) di direzione, con destinazioni e distanze dai centri attrattori, paesi e luoghi turistici;
    - 3) informativa, con indicazioni di servizi per il ciclista e con indicazioni di percorsi ciclabili di minore pericolosità alternativi a percorsi su viabilità ordinaria.



### **Art. 13 - Verde**

1. In area fiancheggiante percorso ciclabile territoriale il verde, se esistente, è mantenuto, se nuovo, è realizzato con piante autoctone secondo schemi di naturalità. Ove necessario il verde è realizzato per mitigare l'impatto visivo delle opere previste.
2. In aiuola spartitraffico il verde è realizzato con siepe eventualmente intercalata da alberature autoctone. L'opera è realizzata nel rispetto di funzionalità e sicurezza viabilistica.

### **Art. 14 - Disposizioni particolari e deroghe**

1. Il tracciato dei percorsi ciclabili previsti dal PLVTC valgono come indicazione di massima. L'opera può discostarsi di quanto necessario per ragioni tecniche, funzionali e ambientali.
2. E' eccezionalmente consentita la realizzazione di percorsi ciclabili di tipologia diversa da quella prevista nel grafico del PLVTC limitatamente a casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale. Le tipologie adottate sono comunque definite in relazione alle disposizioni e ai vincoli del Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557.
3. I tratti d'uso promiscuo ciclo-pedonale-veicolare su sentiero o strada rurale, caratterizzati dal transito di veicoli a motore con frequenza giornaliera minima e moderata velocità, sono indicati con opportuna segnaletica stradale e con limite di velocità non superiore a 30 Km/h.
4. Per quanto non specificatamente disciplinato dal PLVTC sono applicati il Piano Regolatore Generale Comunale e altre disposizioni in materia.

### **Art. 15 - Norme transitorie**

1. I progetti preliminari approvati al momento dell'adozione del PLVTC possono essere approvati nelle fasi successive - definitivo / esecutivo - senza applicazione del PLVTC.

**ALLEGATO**

**SCHEMA DI CONVENZIONE PER LA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI  
PERCORSI CICLABILI SU TERRENI PRIVATI**

Premesso che il Comune di Morsano al Tagliamento, con delibera consiliare n. .... del.....ha approvato il Piano della Viabilità e del Trasporto Ciclistico Locale (PVTCL),  
 constatato che per l'attuazione delle previsioni del piano è necessario disporre anche di aree di proprietà di privata;  
 constatata la disponibilità da parte di soggetti privati proprietari di terreni, di mettere a disposizione del Comune di Morsano al Tagliamento ed in modo consensuale, l'area necessaria;  
 constatato che la disponibilità avviene su base volontaria mediante la stipula di una convenzione;  
 tutto ciò premesso

**tra**

il/la Sig./Sig.ra .....(proprietario/a),  
 nato/a a ....., il.....,  
 residente a ....., via .....,  
 codice fiscale .....,

**e**

il Comune di Morsano al Tagliamento, Provincia di Pordenone, con sede legale in Morsano al Tagliamento, in piazza Daniele Moro n. 3, codice fiscale 80006740932, rappresentato dal Sindaco pro tempore Sig./Sig.ra ....., nato/a a ....., il ....., codice fiscale ....., in seguito chiamato gestore,

si conviene e si stipula la seguente Convenzione:

**Art. 1 - Oggetto della Convenzione**

Il proprietario concede al gestore, il quale accetta, il diritto di realizzare e gestire il percorso ciclabile sul fondo di sua proprietà, distinto catastalmente al foglio ..... mappale/li n. ...., secondo gli elaborati tecnici noti alle parti ed allegati alla presente convenzione.

## **Art. 2 - Oggetto dell'opera**

In particolare viene concesso al gestore la possibilità di realizzare il percorso ciclabile sulla base del succitato diritto di disposizione e a proprie spese:

- a) di realizzare il percorso ciclabile in base alla documentazione tecnica allegata;
- b) di eseguire le necessarie opere, avendo cura, in ogni caso, di contenere al massimo i relativi danni e di eseguirne la relativa manutenzione;
- c) di apporre la segnaletica viaria;
- d) di provvedere ad un funzionamento regolare;
- e) di pubblicizzare con mezzi adeguati la struttura.

## **Art. 3 - Durata**

La presente Convenzione ha una durata di 20 anni.  
Nel caso di dismissione della pista ciclabile non sorge per il sottoscritto proprietario alcun obbligo di indennizzo per eventuali opere realizzate su di essa, da parte del gestore.

## **Art. 4 - Indennizzo<sup>1</sup>**

Come contropartita per la concessione del diritto contrattualmente stabilito e quale compenso per vincoli derivanti alla lavorazione del terreno interessato viene riconosciuto al proprietario un'indennità annua di €..... ( Euro ...../00).

## **Art. 5 - Responsabilità**

Il gestore si impegna ad assumere con la stipula di apposita polizza assicurativa, ogni responsabilità civile per danni a cose o persone, a carico del proprietario, causati a seguito dell'uso della pista ciclabile. La stipula di una assicurazione responsabilità civile verso terzi costituisce il presupposto per l'efficacia della presente Convenzione.

## **Art. 6 - Destinazione urbanistica e diritti**

Le parti contraenti constatano che il percorso ciclabile oggetto della presente convenzione è indicato anche nel Piano Regolatore Generale Comunale in base all'art. 3 comma 5 della legge regionale 21 aprile 1993, n. 14.  
I contraenti convengono che il proprietario, con la realizzazione e l'uso del presente percorso ciclabile, non subisca impedimenti nel suo diritto d'uso e che eventuali servitù di terzi non vengano pregiudicate.

## **Art. 7 - Segnaletica**

Lungo il percorso ciclabile può essere apposta la segnaletica stradale previste dal Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal Decreto del Presidente della

---

<sup>1</sup> Eventuale

Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, come pure la segnaletica informativa territoriale. Ciò non dà titolo ad alcun indennizzo aggiuntivo.

#### **Art. 8 - Spese**

Tutte le spese derivanti dalla stesura ed attuazione della presente convenzione vanno a carico del gestore.

#### **Art. 9 - Modifiche**

Modifiche o integrazioni a questa convenzione avvengono su mutuo consenso dei contraenti.

#### **Art. 10 - Collegio arbitrale**

Eventuali contenziosi nella interpretazione o applicazione della presente convenzione vengono ricomposti in modo informale ed immediato da un collegio arbitrale di tre persone, costituito da un rappresentante della proprietà, da un rappresentante del gestore e da una terza persona nominata, a discrezione e secondo criteri di equità, dalle parti contraenti, in qualità di Presidente. Qualora le due parti non dovessero accordarsi sulla nomina della terza persona, questa viene nominata dal Presidente del Tribunale di Pordenone.