



Associazione Cittadini Utenti **Consumatori**

In collaborazione con



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2014



Comune di
Monforte San Giorgio
- provincia di Messina -



PROGETTO PRELIMINARE

**Realizzazione di rete di itinerari
ciclo-naturalistici e pedonali**

Relazione Descrittiva

Premessa:

La presente relazione descrive gli interventi da realizzarsi in corrispondenza della rete di itinerari ciclo-naturalistici e pedonali individuati nel territorio del Comune di Monforte San Giorgio.

L'obiettivo prioritario dell'intervento è connesso alla realizzazione di un sistema di mobilità cicloturistica e pedonale a servizio dei turisti e dei cittadini che vivono e frequentano i territori interessati dall'itinerario.

Le azioni proposte sono finalizzate al raggiungimento di molteplici obiettivi, riconducibili alle finalità di promozione e sviluppo del territorio.

Nello specifico l'intervento si pone il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- tutelare, qualificare e promuovere i territori attraversati dall'itinerario;
- coniugare tutela e valorizzazione delle risorse naturali con la promozione dell'attrattività dell'ambiente e dei luoghi;
- rendere accessibili e fruibili tratti di territorio ed in particolare le lame, attualmente degradati e preservarli per il futuro delle nostre generazioni;
- diffondere la conoscenza della specificità dei territori ricadenti nell'area e delle comunità, delle tradizioni storiche e del patrimonio artistico;
- contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio valorizzando le dimensioni ambientali, sociali ed economiche delle attività;
- contribuire al miglioramento della qualità dei servizi ricettivi e turistici;

- sostenere le azioni ed il protagonismo dell'associazionismo locale in campo ambientale;
- promuovere e sostenere le produzioni locali (artigianato, agroalimentare, ecc.)

I risultati attesi:

- aumento del numero di visitatori dell'area attraverso la realizzazione di un'infrastruttura dedicata all'escursionismo ed al cicloturismo;
- intercettare ed accrescere il flusso dei cicloturisti con provenienza regionale ed extraregionale;
- accrescimento della sensibilità dei cittadini alle tematiche ambientali;
- maggior grado di conoscenza delle peculiarità naturalistiche, storiche ed artistiche del territorio;
- positive ricadute sul piano della conoscenza e commercializzazione dei prodotti tipici;
- stimolo alla realizzazione e valorizzazione di strutture di ospitalità: B&B, aziende agrituristiche, ecc.

Coerenza del progetto:

Il progetto scaturisce da una serie di rilievi, indagini ed analisi del territorio e della mobilità di scala locale. Sono state elaborate soluzioni progettuali che hanno verificato le relazioni con il sistema della mobilità privata, pubblica, e con il sistema ricettivo locale.

Sono stati analizzati gli scenari relativi al bacino di utenza e le tipologie dei potenziali fruitori (stanziali, turisti, popolazione residente nel comprensorio).

I tracciati scelti e le modalità di intervento sono stati selezionati in base al grado di accessibilità e allo stato delle proprietà.

Il tracciato si sviluppa quasi esclusivamente su strade pubbliche di tipo comunale e interpodereale e su suoli di proprietà pubblica.

L'intervento proposto, interpreta le necessità espresse dalle politiche relative alla mobilità sostenibile e affronta il tema delle reti cicloturistiche e della loro integrazione modale con le altre reti trasportistiche, coerentemente con la programmazione e la pianificazione regionale.

Il progetto, nella sua definizione ha sviluppato soluzioni conformi alle indicazioni del decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 e al decreto Assessorato Turismo della Regione Siciliana del 5 marzo 2014 e le interferenze con gli ambiti di tutela urbanistica e paesaggistica e con le emergenze di tipo idrogeologico ed ambientale.

La logica di progetto e la definizione dei tracciati ha individuato soluzioni che permettono di realizzare una rete di percorsi con la riduzione dei punti di intersezione modale.

Il tracciato collega la zona costiera tirrenica con l'entroterra Monfortese partendo dalla quota del mare sino a raggiungere i 420 m.s.l.m. intersecando una serie di punti nodali del sistema storico culturale locale, fra questi:

- l'ambito di Monforte Marina;
- Il centro storico di Monforte San Giorgio;
- il territorio di Pellegrino.

Oltre a queste emergenze il percorso connette direttamente una serie di masserie, agriturismi e B&B, concretizzando una forte sinergia con il sistema turistico ricettivo locale attraverso un servizio di mobilità lenta dedicato.

La rete di itinerari rurali in progetto comprende tutto il territorio di Monforte San Giorgio.

Oltre a connettersi ai tre centri urbani, gli itinerari invitano a riscoprire tramite una “mobilità dolce” e lungo antiche vie di comunicazione, le zone di pregio del territorio.

La rete di itinerari si sviluppa principalmente su strade extraurbane comunali a basso tenore di traffico.

I conflitti stradali individuati e che vanno regimentati e mitigati sono puntuali e corrispondono ad intersezioni dei percorsi con la rete stradale di livello Statale e Provinciale.

Tutti gli interventi saranno realizzati in modo da ridurre al minimo gli impatti sull’ambiente sia in fase esecutiva che di fruizione dell’opera.

Criteri di progettazione:

La progettazione dell’itinerario per la **mobilità lenta** si è basata sulle seguenti linee guida:

- **intermodalità** - l’individuazione di aree di parcheggio e punti di accesso al percorso con mezzi pubblici (autobus e treno)
- **segnaletica** codificata con immagine grafica coordinata;
- **intervento pilota** - modalità d’uso facilmente replicabili anche al di fuori del contesto territoriale individuato.
- **Sostenibilità ambientale** - i materiali utilizzati nelle opere di manutenzione del fondo stradale delle strade sterrate e dei sentieri naturalistici saranno drenanti, naturali e di provenienza locale. Gli interventi di manutenzione della vegetazione saranno di tipo

selettivo e strettamente necessari a consentire il passaggio agevole e a limitare il rischio di incendi.

Il progetto, come previsto dall'Art 4 comma 6 del DECRETO MINISTERIALE 30 novembre 1999, n. 557 – Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale), prevede la realizzazione di un itinerario ciclabile o ciclovia ad uso prevalentemente turistico su sede stradale ad uso promiscuo con i veicoli a motore e su sede propria.

Tale scelta progettuale è motivata per dare continuità alla rete di itinerari prevista in un contesto in cui non è possibile, per insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili su sede propria. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore. E' stata individuata la possibilità di attrezzare il percorso, con un sistema di segnaletica veicolare verticale ed orizzontale, conforme al Codice della Strada, atto a garantire una maggiore sicurezza all'uso della bicicletta.

Il progetto prevede:

- l'installazione di segnaletica stradale dedicata e la realizzazione di segnaletica di avvertenza del traffico ciclistico perimetrale all'intera area interessata dal tracciato del percorso;
- opere di manutenzione straordinaria per sistemazione fondo stradale;
- opere di manutenzione lungo le banchine;
- recupero del fondo stradale nei tratti in cui questo risulta completamente distrutto.

Dimensione del progetto:

L'intera rete degli itinerari ha una dimensione di scala comunale molto estesa con uno sviluppo complessivo di circa km 29,780 così come riportato nella seguente tabella:

STRADE ASFALTATE (stato di fatto) totale	ml. 20'710
STRADE STERRATE (stato di fatto) totale	ml. 6'980
<u>STRADE PAVIMENTATE (stato di fatto) totale</u>	<u>ml. 2'090</u>
TOTALE	ml. 29'780

Tipologie degli interventi:

la realizzazione del progetto si attua attraverso 3 differenti tipologie di intervento relative alla classificazione dei tracciati individuati suddivisi nel seguente modo:

- **strade comunali;**
- **strade interpoderali sterrate;**

- **sentieri in aree a valenza naturalistica.**

Questa differenziazione individua le modalità di fruizione da parte degli utenti:

Le strade comunali

I tracciati individuano la rete portante del progetto che si sviluppa, nella quasi totalità dei tracciati, su viabilità extraurbana classificata tipo STRADA EXTRAURBANA LOCALE :*Strade con funzione di accesso per flussi di traffico locale con itinerari di breve percorrenza destinate alla viabilità ordinaria di accesso a alle abitazioni rurali e ad attività agricole.*

Strade extraurbane con traffico medio < 500 veicoli giorno 50 veicoli/h. I conflitti stradali che vanno regimentati e mitigati sono numerosi.

In particolare sono da prendere nella dovuta considerazione gli incroci con la SS 113 (via Nazionale) o le tangenziali urbane ad alto scorrimento che necessitano di opportuna segnalazione. Va altresì assicurata la percorribilità in sicurezza delle strade con la sistemazione del fondo di alcuni tratti asfaltati.

I punti di intersezione individuati sono i seguenti:

- innesto SS 113
- SP 60 e 60 bis

Un miglioramento nella fruizione degli itinerari potrebbe essere garantito dalla realizzazione di rallentatori per le auto e dalla presenza di elementi di riduzione della velocità vel.max 50 km/h. Questa rete di percorsi avrà la funzione di garantire l'accessibilità ai nodi fondamentali del progetto costituiti dai beni ambientali, paesaggistici e culturali presenti e di connettere a questo sistema le attività ricettive e produttive locali.

Viste le caratteristiche dimensionali e tipologiche della rete stradale individuata, è possibile classificare questi tracciati come **percorsi ciclabili ad uso promiscuo**, sebbene sono necessarie urgenti opere di manutenzione del fondo stradale.

Si propone di attrezzare le sedi stradali esistenti con interventi di segnaletica verticale ed orizzontale dedicata e attraverso la manutenzione del fondo stradale mediante, nonché di realizzare punti di sosta attrezzati e di scambio modale, funzionali all'uso collettivo e diffuso di questa infrastruttura.

Sebbene in alcuni tratti è necessario ricorrere ad efficaci soluzioni di traffico promiscuo auto-bicicletta-pedone, l'intervento si propone di intervenire contestualmente sul traffico veicolare attraverso soluzioni integrative (rialzi e restringimenti localizzati della carreggiata, realizzazione di zone 30 in corrispondenza delle zone residenziali, ecc..). Questa scelta progettuale è complementare a soluzioni di gestione del traffico veicolare da attuare nel periodo estivo, finalizzate alla riduzione del numero delle auto circolanti ed ad un contestuale incremento delle zone pedonali in ambito urbano.

Sono necessarie quindi anche in ambito urbano forme di intervento urbanistico per la moderazione del traffico con:

- Istituzione "zona 30" al fine favorire la mobilità dei pedoni e ciclisti con la contestuale riduzione dello spazio per la circolazione delle auto a favore di quello riservato all'uso promiscuo ciclo-pedonale, e la creazione di aree adibite a scopi sociali.
- Permettere, in alcuni tratti individuati in ambito urbano, la circolazione delle biciclette in senso opposto a quello di marcia, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza.

Le strade interpoderali sterrate:

Strade con sezione molto ridotta (media 250 cm) che costituiscono la **viabilità secondaria** ed hanno una prevalente funzione di accesso alle abitazioni rurali e ad attività agricole. Questi percorsi permettono di dare continuità alla rete in modo da rendere possibile l'accesso alle aree naturalistiche e di realizzare, in alcuni tratti, delle connessioni dirette tra le strade del livello precedente in modo da ridurre i punti di intersezione con le strade Provinciali e Statali.

Lo stato del fondo stradale è mediamente pessimo con presenza di numerose buche che aumentano di dimensione e numero in occasione delle stagioni piovose e a causa della mancanza di banchine di delimitazione.

Sentieri in aree a valenza naturalistica:

Si tratta di percorsi sterrati o in terra battuta di sezione ridotta ed in alcuni casi difficilmente fruibili per via della cresciuta della vegetazione spontanea.

Le operazioni previste per rendere praticabili i percorsi ad un uso escursionistico sono prevalentemente di tipo manutentivo con la bonifica dei bordi di vari tratti degli itinerari e la realizzazione di piccoli tratti di battuto per consentirne la percorribilità almeno pedonale.

Modalità d'intervento:

Nelle sedi stradali bitumate, verranno realizzati interventi di ordinaria manutenzione, quali la scarificazione a freddo del conglomerato

bituminoso esistente; la posa in opera di un conglomerato bituminoso additivato idoneo al trattamento con biossido di titanio(TiO₂) e trattamento della superficie stradale con l'applicazione del prodotto fotocatalizzatore contenente TiO₂; nella visione di nuove tecnologie ecologiche per tutelare la salute pubblica con azioni specifiche antinquinamento, riducendo l'emissioni di CO₂ in atmosfera (Decreto 1 aprile 2004 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale).

Alcuni tratti sterrati del percorso saranno oggetto di interventi concernenti la preparazione del sottofondo stradale mediante scarificazione del terreno esistente, realizzazione di uno strato di circa 10/15 cm di *tout venant*, livellazione, compattazione e ricarica dello strato di fondazione, con misto granulometrico stabilizzato di pezzatura idonea e decrescente; la stabilizzazione potrà essere derivata dalla frantumazione dei detriti rocciosi in situ con l'eventuale aggiunta di pietrisco. Realizzazione di uno strato di base con struttura rigida in misto cementato su cui poggia la pavimentazione bituminosa tramite blinder costituito da conglomerato a struttura semiaperta e sovrastruttura stradale in struttura chiusa con conglomerato bituminoso additivato idoneo al trattamento con TiO₂ e trattamento della superficie stradale con l'applicazione del prodotto fotocatalizzatore contenente TiO₂; tale voltura del manto superficiale della sede stradale da sterrata a asfaltata, in tali percorsi, è dovuta per garantire una maggiore facilitazione per la fruizione delle sedi stesse, già semi-impervie e in gran parte dei tratti dissestate, nonché rispettando processi tecnologici per il rispetto dell'ambiente e della salute proponendo asfalti ecologici.

In alcuni segmenti del percorso, smottati, saranno effettuati degli interventi di messa in sicurezza concernenti scavi di sbancamento, consolidamento della struttura di sottofondo tramite gabbioni a scatola in acciaio zincato riempiti con materiali inerti utilizzati per interventi di conservazione del suolo e sistemazioni idrogeologiche, aventi maglia doppia torsione esagonale 8x10 a forte zincatura; pristino del manto stradale superficiale. Gli interventi di maggiore interesse avranno luogo in due punti della sede stradale della SC S. Pietro Apoco nella contrada Pappaglione della lunghezza di ml. 81 e di ml. 64; nella sede stradale della SC Annunziata - Bonerba nel suo segmento conclusivo nella Contrada Bonerba per la lunghezza di ml. 400.

Lungo i tratti di percorso sterrati saranno ripristinati (*o realizzati ex novo*) alcuni tratti mediante fornitura e cilindatura di pietrisco; in ogni modo saranno preservate le "strade bianche". Allo scopo di garantire una maggiore stabilità del manto stradale, l'intervento manutentivo nelle strade bianche notevolmente dissestate consisterà nella preparazione della sottofondazione stradale mediante scarifica del terreno presente, realizzazione di uno strato di *tout venant di* circa 10/15 cm, livellazione, compattazione e successiva ricarica, con misto granulometrico stabilizzato di pezzatura idonea e decrescente. Tale stabilizzato potrà derivare dalla frantumazione di detriti rocciosi del luogo con eventuale aggiunta di pietrisco.

La fase di posa e distribuzione dello stabilizzato sarà effettuata con cilindatura a rullo a spessori regolari ed alternati con un corretto innaffiamento. In ogni modo, la suddetta operazione di manutenzione delle strade bianche sarà effettuata per brevi tratti del percorso.

Non saranno realizzate nuove strade, né saranno impermeabilizzate quelle esistenti. Da non trascurare la possibilità di adeguamenti

strutturali/infrastrutturali per la creazione di almeno un tratto accessibile e fruibile da persone con disabilità (percorsi per disabili motori, percorsi tattili, ed olfattivi)

Per il ripristino di muri a secco sarà utilizzato pietrame del luogo, proveniente, a seconda delle disponibilità della zona circostante.

Sarà effettuata la decespugliatura meccanica al fine di limitare l'invasione della vegetazione lungo il percorso. Tale intervento sarà effettuato soltanto ove strettamente necessario per rendere transitabili i percorsi e limitare i rischi di incendio, evitando la immotivata riduzione di vegetazione spontanea. la pulizia dei bordi delle strade interpoderali deve avvenire mediante taglio raso della vegetazione erbacea con mezzi manuali (decespugliatori) in tarda primavera e, comunque, prima dell'inizio del periodo di rischio di incendi boschivi. Seguirà la ripulitura e l'asportazione del materiale tagliato, al fine di eliminare masse di materiale potenzialmente combustibile. Per le piante sarmentose sarà effettuato il taglio raso su tutta la banchina, Sarà vietato l'uso di diserbanti chimici. Il taglio di contenimento delle piante arbustive arboree poste a ridosso della rete viaria sarà selettivo e interesserà solo gli esemplari che, crescendo a ridosso dei muri a secco, invadono rami e/o polloni le sedi stradali. Per queste piante sarà effettuata l'eliminazione dei polloni con diametro inferiore a 5 cm., con preservazione della pianta madre impostando il portamento ad alto fusto. Le stesse piante saranno sottoposte a spalcatura dei rami più bassi al fine di evitare che eventuali incendi possano propagarsi alla chioma. Saranno eliminate, per preservare la pubblica incolumità, soltanto le piante presenti sulla banchina in prossimità della sede stradale e cresciute a causa della mancata manutenzione periodica.

In prossimità dei cartelli stradali e degli svincoli saranno potati i rami sporgenti, al fine di ripristinare la visibilità degli stessi. Tutte le operazioni di taglio saranno seguite dalla ripulitura della banchina dalle ramaglie e dall'asportazione del materiale tagliato. In nessun modo sarà recato danno alle piante arboree-arbustive che non interferiscono con la sicurezza stradale o con il rischio incendi. I residui di lavorazione saranno cippati *in loco* e sparsi al suolo; al fine di aumentarne il contenuto in sostanza organica.

Ove possibile sarà effettuata la piantumazione di ecotipi locali per creare zone d'ombra che possano favorire l'accessibilità a famiglie, specialmente durante i mesi estivi. Inoltre, saranno messe a dimora delle piante di macchia mediterranea in alcune chiarie lungo il sentiero, a corredo delle aree attrezzate; queste piante garantiranno una continuità ecologica al territorio, permettendo luoghi di rifugio-ristoro anche alla fauna selvatica. Le essenze utilizzate saranno: Melograno, Giuggiolo, Cotogno, Gelso, Azzeruolo, Corbezzolo, Carrubbo, Sorbo, Noce.

Piano d'Intervento sulle sedi stradali

Vengono elencati i tratti di sede stradale oggetto d'intervento, meglio evidenziati nei grafici; le strade comunali extraurbane (in rosso) e, le strade extraurbane I.R.S.A.P. Ex A.S.I. (in viola):

- **SEDI STRADALI ASFALTATI ESISTENTI**
(ogg. d'intervento)
 1. Strada Extraurbana I.R.S.A.P. Ex A.S.I. Circonvallazione Nord
(Via del Mare, C.da Case Vecchie, Piazza Giovanni Fronte);
 2. Strada Extraurbana I.R.S.A.P. Ex A.S.I. Circonvallazione Sud
(dalla via del Mare all'innesto con la via Regione Siciliana);

3. Strada Comunale Extraurbana S.Pietro-Apoco
(dall'incrocio con la SP. 61 nella Contrada Annunziata all'incrocio con la SP. 60 nella via Ing. Antonino Calogero);
4. Strada Comunale Extraurbana Annunziata – Bonerba;
5. Strada Comunale Extraurbana Chiappi – Vinelli;
6. Strada Comunale Extraurbana Via Piano – Sotto Rosario;
7. Strada Comunale Extraurbana Sotto Rosario – Fontanelle.

• **TRATTI DI SEDI STRADALI DA STERRATI AD ASFALTATI**
(ogg. d'intervento)

1. Strada Comunale Extraurbana Benefizio
(dalla fine della sede stradale asfaltata allo sbocco nel torrente Bagheria);
2. Strada Comunale Extraurbana Marino;
3. Strada Comunale Extraurbana S.Pietro – Apoco
(dall'incrocio con la SP. 60 in contrada Marino all'incrocio con la SP. 61 nella contrada Annunziata);
4. Strada Comunale Extraurbane Bonerba – Liparano.

• **TRATTI DI SEDI STRADALI STERRATI**
(ogg. d'intervento)

1. Passaggio sul torrente Bagheria da Contrada Benefizio a Contrada Marino;
2. Strada Comunale Mulattiera Rosario – Fontanelle;
3. Strada Comunale Mulattiera Sotto Rosario – Blasco.

Modalità di realizzazione della cartellonistica tematica e di segnalazione:

Nello specifico, si dettagliano le modalità di elaborazione dei pannelli/cartelli da realizzarsi:

- I *pannelli di insieme* conterranno indicazioni riguardanti gli itinerari esistenti, numeri utili, loghi e patrocinii;
- il *Decalogo dell'escursionista* conterrà regole di comportamento, divieti, inquadramento territoriale, informazioni turistiche sul Comune e sui luoghi rilevanti attraversati dagli itinerari;
- la *Tabella d'inizio sentiero* riporterà i dati sintetici del percorso (codice, località di partenza e arrivo, relativa altitudine, misura della distanza in tempo e/o lunghezza), l'eventuale grado di difficoltà (T- turistico, E - escursionistico, EE – escursionistico esperto), le tipologie di percorrenza consentite;
- la *Tabella direzionale* conterrà indicazioni sulla direzione da seguire, sulla località successiva e sulla misura della distanza (tempo e/o lunghezza);
- la *Tabella di località* riporterà il nome della località ed eventualmente brevi dati su di essa (altitudine, distanza da altri luoghi, appellativi);

- la *Tabella interpretativa* illustrerà con disegni e testi le caratteristiche e le peculiarità;
- la *Tabella didattica* descriverà emergenze architettoniche e naturalistiche, manufatti e località.

Per i pannelli sarà prevista la stampa su DIBOND° da 3mm, in esacromia ad alta definizione con tecnologia UV per esterno; inoltre sarà prevista la traduzione in lingua inglese.

Tabella: *grafica, dimensioni e quantità della segnaletica da acquistare*

Schema e dimensioni del segnale	identificazione	quantità
---------------------------------	-----------------	----------

	<p>Segnalazione di inizio o di imbocco di pista ciclabile o all'incrocio con strade non ciclabili</p>	<p>10</p>
	<p>Idem con svolta a sinistra</p>	<p>10</p>
	<p>Segnalini di conferma con indicazione di svolta a sinistra</p>	<p>25</p>
	<p>Segnalini di conferma con indicazione di svolta a sinistra</p>	<p>25</p>
	<p>Segnalini di conferma con indicazioni di proseguire dritti</p>	<p>30</p>
	<p>Segnale di limitazione di velocità da sistemare sulle strade a viabilità promiscua in cui verranno indicati gli itinerari ciclo-naturalistici</p>	<p>40</p>

Gli itinerari ciclonaturalistici e pedonali:

Si tratta di un itinerario unico, avente brevi e lunghe distanze facili da percorrere, alternate a distanze brevi e lunghe altrettanto mediamente faticose. Può avvalersi di potere essere percorso anche in brevi tratti o in itinerari specifici a seconda della scelta dell'escursionista, seguendo l'opportuna segnaletica. Le strade sono generalmente poco trafficate. Il traffico veicolare è limitato ai

contadini che raggiungono i loro poderi o ai villeggianti che si trasferiscono nelle residenze di campagna nella stagione estiva.

Tutti i percorsi si svolgono nel territorio comunale ma sono prolungabile ai comuni limitrofi.

L'itinerario, nel suo complesso, copre la lunghezza di ml. 29'780 (solo andata) ed è meglio esposto nella parte grafica allegata, con evidenziati i nodi della viabilità, aree pubbliche e punti panoramici, le strutture di pubblico servizio, gli edifici della pubblica amministrazione e della Polizia Municipale, i plessi scolastici, i maggiori beni culturali storico – architettonici e ambientali, la stazione dell'arma dei Carabinieri e i siti dove si possono trovare le attività ricettive e le attività che operano nel settore commerciale per la vendita di generi alimentari.

Descrizione del percorso:

Il percorso principalmente si avvia dalla Piazza Giovanni Fronte nella frazione Marina per poi avviarsi dalla Circonvallazione Nord in Contrada Case Vecchie, alla Circonvallazione Sud nell'incrocio con la parte a Sud della via del Mare; arrivando al nodo con la Via Regione Siciliana si prosegue fino alla Strada Benefizio, al confine con il Comune di Torregrotta; arrivati allo sbocco nel Torrente Bagheria, si prosegue verso la Contrada Marino, direzione SP 60, si imbecca la SC S.Pietro-Apoco attraversando tutta la sella e arrivando all'incrocio con la SP 61 si svolta verso la Contrada Annunziata, arrivati nello spiazzo prospiciente la chiesetta dedicata a Maria SS Annunziata, si procede nella SC Annunziata – Bonerba in direzione di quest'ultima contrada. Arrivati in Contrada Bonerba si devia a sinistra proseguendo verso la chiesa dedica alla Vergine della Minerva,

giungendo nell'incrocio in Contrada Liparano nella SP 60; proseguendo per la Via Vignale, sempre nella SP 60, si giunge nella frazione Pellegrino, percorrendo le vie Pirarella e Urni, si giunge in Piazza Gagini, da qui ci si avvia per la Via Cristoforo Colombo. Arrivati al nodo tra la Via Colombo, la Via dei Peloritani e la Via del Porticato, si intraprende quest'ultima che conduce alla Piazza Maria SS di Crispino dove sorge l'Eremo e Santuario omonimo ed in cui si volge al ritorno seguendo il percorso istruito da Via Vignale, da quest'ultima, si continua verso contrada Vinelli, dove volgendo verso destra, si accede alla SC Vinelli, arrivando al nodo con le SC Maiorana e Giardini – Chiappi, si prosegue verso sinistra accedendo all'ultima nominata, arrivando allo sbocco che riconduce alla SP 60, da qui si volge verso Nord arrivando al nodo tra la Via Piano e la Via Francesco Vitagliano. Ci si annette alla prima, arrivando alle limitrofe zone del Centro Storico, intraprendendo la Via Mazzini e giungendo in Piazza IV Novembre, da qui si volge verso la Via Roma e successivamente il Piano Rosario, toccando il nodo con la Via Sotto Rosario, si continua addentrandosi nella strada mulattiera che dal Piano Rosario arriva in Contrada Fontanelle, circumnavigando il Monte Marra, da qui ci si riannette al Centro Storico nel nodo della Via Umberto I, volgendo verso sinistra e percorrendo tutta la medesima fino al ritorno in Piazza IV Novembre, si prosegue verso la Via Vittorio Emanuele III ed arrivati nel piano di Santa Maria dove sorge la chiesa di S. Atanasio, si continua per la Via Francesco Vitagliano, ritornando al nodo con la SP 60 e la Via Piano, che viene ripresa fino all'inizio del Piano Rosario da cui si svolta verso destra dove c'è la breve scalinata che conduce alla sottostante SC Sotto Rosario – Blasco. Arrivati all'incrocio con la SC Sotto Rosario – Fontanelle si riprende la via che riconduce al centro urbano

riconnettendosi con la Via Umberto I e, volgendo verso destra si esce dal Centro Storico e si accede al Viale della Pace. Concluso il viale, si continua nella SP 60 per alcuni tratti percorrendo prima la Via Principe di Piemonte e poi innescando la Via Ing. Antonino Calogero nei pressi della Fontana Lutri; nelle prossimità della Stazione dell'arma dei Carabinieri, si arriva al nodo tra la SP60, la via Vittorio Emanuele e la SC S.Pietro - Apoco, presa quest'ultima si giunge nuovamente al nodo tra la SP61 in contrada Annunziata e la continuazione della precedente, imboccando la SC già percorsa prima, si intraprende lo stesso percorso fino al nodo stradale tra la Via Regione Siciliana, la Circonvallazione Sud e la Via Pioppi, continuando verso questa, si arriva alla SS113, in cui svolgendo a destra, si arriva fino al passaggio dell'ex linea ferrata, ed imboccando dopo una ventina di metri una svolta a sinistra, si accede al sottopasso che riconduce alla SS113. Giunti nel nodo con la Via Kennedy, a destra, si ritorna nella Circonvallazione Nord con la Via del Mare, fino alla Contrada Case Vecchie, da cui volgendo verso destra al nodo con la strada industriale, si effettua la rotonda nel Comune di Torregrotta e tornando, si ritorna al punto di partenza principale, Piazza Giovanni Fronte, svoltando sempre a destra nel precedente nodo.

Voci di spesa:

Gabbioni a scatola in acciaio zincato + materiale inerte	€. 19.787,00
Scarificazione a freddo della pavimentazione stradale	€. 28.072,00
Conglomerato Bituminoso(strato di base)	€. 55.265,00
Conglomerato Bituminoso(blinder)	€. 67.675,00
Segnaletica Stradale	€. 9.456,00
Oneri per il trasporto in discarica	€. 7.738,00
TOTALE	€.187.993,00

Somme a disposizione dell'amministrazione	€. 18.793,30
Oneri per la sicurezza 5 %	€. 9.399,65
TOTALE GENERALE	€.206.795,70

DOCUMENTAZIONE GRAFICA

LEGENDA

-  **Strada Statale 113 - Settentrionale Sicula**
-  **Strade I.R.S.A.P. (ex A.S.I.) oggetto d'intervento**
-  **Strade Provinciali**
-  **Strade Urbane ed Extraurbane Comunali asfaltate**
-  **Strade Urbane interne**
-  **Strade Urbane ed Extraurbane Comunali soggette ad interventi di manutenzione**
-  **Strade Urbane ed Extraurbane Comunali e Demaniali con fondo sterrato**

-  **Nodi viabilità**
-  **Edifici della Pubblica Amministrazione**
-  **Stazione dei Carabinieri**
-  **Plessi Scolastici**
-  **Strutture di Pubblico Servizio**
-  **Beni Culturali Ambientali Monumentali**
-  **Aree d'interesse Pubblico / Punti Panoramici**
-  **Attività ricettive**
-  **Attività per il commercio di generi alimentari**

Nodi viabilità

- 1** **Piazza Giovanni Fronte**
- 2** **Via del Mare / circonvallazione Nord
(Strada I.R.S.A.P. ex A.S.I.)**
- 3** **Circonvallazione Sud / Via Regione Siciliana**
- 4** **SC San Pietro - Apoco / Contrada Annunziata (SP 61)**
- 5** **SC Liparano - Bonerba / Via Vignale (SP 60 bis)**
- 6** **Piazza Maria SS di Crispino**
- 7** **Via Ing. Antonino Calogero / Via Piano / Via Francesco Vitagliano**

Nodi viabilità

7_a

Piano Rosario / SC Sotto Rosario - Blasco

7_b

SC Sotto Rosario - Blasco / SC Rosario - Fontanelle

7_c

Via Fontanelle / Via Umberto I

8

Via Ing. Antonino Calogero / SC S. Pietro - Apoco

9

Circonvallazione Nord / Via Regione Siciliana / Via Pioppi

10

Via Pioppi / Via Nazionale (SS 113) / Via Kennedy

11

Via Nazionale / Sottopasso ex tratta ferrata

● **Edifici della Pubblica Amministrazione**

- 1 **Delegazione Municipale Monforte Marina**
- 2 **Delegazione Municipale Pellegrino**
- 3 **Centro Diurno / Biblioteca Comunale**
- 4 **Municipio**
- 5 **Polizia Municipale**

● **Plessi Scolastici**

- 1 **Scuola Primaria "Stefano Tuccio" /
Secondaria di I° grado " Giuseppe Lo Gullo"**
- 2 **Scuola dell'infanzia Monforte Centro**
- 3 **Scuola Primaria Monforte Marina**
- 4 **Scuola dell'infanzia Monforte Marina**

● **Strutture di Pubblico Servizio**

- 1 **Impianto Sportivo Monforte Marina**
- 2 **Cimitero Monforte Marina**
- 3 **Impianto Sportivo Polivalente Viale della Pace**
- 4 **Impianto Sportivo Polivalente "Mariano Donia"**
- 5 **Cimitero Monforte Centro**

● Beni Culturali Ambientali Monumentali

- 1 Chiesa Maria SS Annunziata
- 2 Chiesa Maria SS della Minerva
- 3 Chiesa Maria SS del Divino Amore
- 4 Porticato di Crispino
- 5 Eremo e Santuario Maria SS di Crispino
- 6 Chiesa Maria SS di Crispino
- 7 Quartiere Arabo "Vetera"
- 8 Chiesa Madre
- 9 Oratorio SS Sacramento
- 10 Chiesa dell'Immacolata Concezione
- 11 Area del Monte Marra (resti del Castello Bizantino - Svevo / Grotte)
- 12 Chiesa S. Agata
- 13 Porta urbica "Porta Terra"
- 14 Chiesa S. Michele Arcangelo
- 15 Chiesa Gesù e Maria
- 16 Porta urbica vecchio palazzo Baronale Moncada "Sotto le carceri"
- 17 Società Operaia di Mutuo Soccorso "Giuseppe Garibaldi"
- 18 Chiesa SS Trinità (Quartiere Borgo)
- 19 Chiesa ed ex Convento S. Francesco di Paola

● **Beni Culturali Ambientali Monumentali**

- 20 Chiesa S. Atanasio
- 21 Cappella Santa Croce
- 22 Chiesa S. Antonio di Padova
- 23 Chiesa Maria SS del Carmelo
- 24 Fontana Lutri
- 25 Chiesa S. Pietro Apostolo
- 26 palazzo Baronale Moncada (Casino di Caccia)
- 27 Chiesa Sacro Cuore di Gesù

● **Aree d'Interesse Pubblico / Punti Panoramici**

- 1 Area attrezzata "Francesco Chillè"
- 2 Belvedere Piano Rosario
- 3 Pianoro del Monte Marra



PELLEGRINO

CENTRO

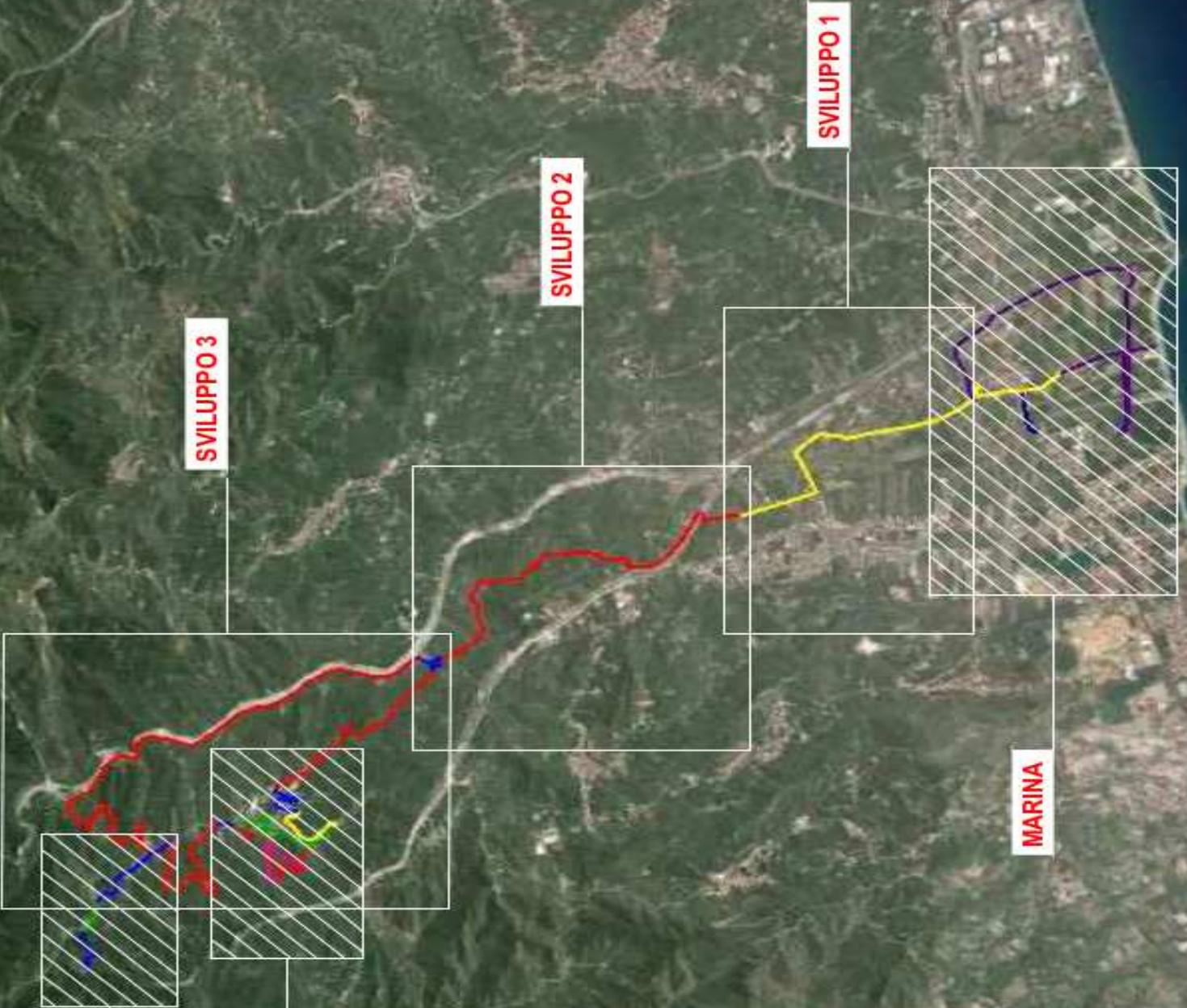
SVILUPPO 3

SVILUPPO 2

SVILUPPO 1

MARINA

INQUADRAMENTO GENERALE





Mare Tirreno

MARINA



Fiumara Niceto

circonvallazione Sud

via del mare

via Kennedy

circonvallazione Nord

via pioppi

via nazionale

via regione siciliana

3

9

11

1

2726

10

2

1

5

4

6

7

8



Fiumara Bagheria

Fiumara Nicotri

via S. Maria

strada benefizio

Via regione siciliana

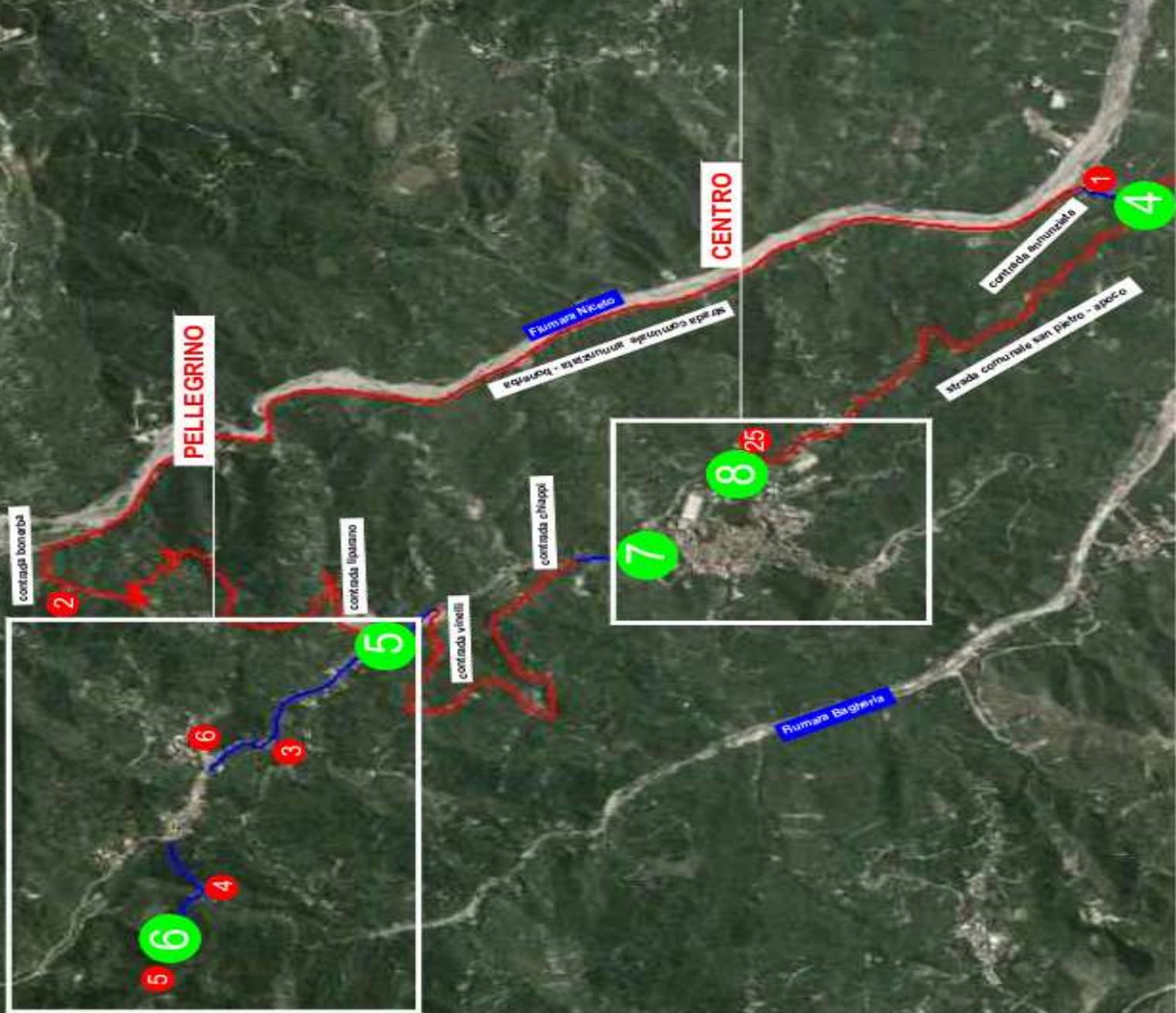
via Proppa

9

3

SVILUPPO 1







strada comunale san pietro - apoco

Via calogero

Viale della pace

via umberto I

via vitagliano

Via piano

contrada fontanelle

contrada blasco

- ① via mazzini
- ② via roma
- ③ piazza IV novembre
- ④ via vittorio emanuele III

CENTRO

