

**CITTA' DI ABANO TERME**

STAZIONE DI CURA, SOGGIORNO E TURISMO

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N. 4 SEDUTA DEL 02/03/2020Seduta pubblica di I^a convocazione**O G G E T T O APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE DENOMINATO "BICIAN".**

L'anno duemilaventi addì due del mese di marzo alle ore 20.05, presso il Teatro Polivalente Comunale, previa convocazione partecipata ai Consiglieri Comunali a norma di legge, si è riunito il Consiglio Comunale.

All'appello nominale risultano:

		Assenti	
		Giust.	Ingiust.
1) BARBIERATO FEDERICO	Sindaco	X	
2) AMATO GIOVANNI	Consigliere	X	
3) BIANCHIN GIUSEPPE	Consigliere	X	
4) BOLLINO PAOLO	Consigliere	X	
5) MEGGIOLARO KATIA	Consigliere	X	
6) SPERANDII ANNA MARIA	Consigliere	X	
7) PEGE LIDIA	Consigliere	X	
8) MARAGOTTO FILIPPO	Consigliere	X	
9) BOTTIN RAFFAELE	Consigliere	X	
10) TONDELLO ALESSANDRA	Consigliere	X	
11) PESCHIERA ISABELLA	Consigliere	X	
12) MARTINATI CHIARA	Consigliere	X	
13) ROSSANDA SILVIA	Consigliere	X	
14) TENTORI MAURIZIO	Consigliere	X	
15) LAZZARETTO MONICA	Consigliere	X	
16) LAZZARO MATTEO	Consigliere	X	
17) CHIARELLI STEFANIA	Consigliere	X	

Partecipa alla seduta il Dott. BRINDISI FULVIO, Segretario Generale.

STEFANIA CHIARELLI nella sua qualità di Presidente del Consiglio, presiede l'assemblea con l'aiuto degli Scrutatori Signori: BOTTIN RAFFAELE, BOLLINO PAOLO, LAZZARO MATTEO.

Risultano presenti in qualità di Assessori i Signori: POZZA FRANCESCO, BERTO ERMANNINO, BANO GIAN PIETRO, GALLOCCHIO VIRGINIA, POLLAZZI CRISTINA.

Il Presidente chiede all'assemblea di deliberare sull'oggetto sopra indicato.

La seduta odierna è stata convocata, in sessione ordinaria di prima convocazione, con invito Prot. n. 7824 del 25.02.2020.

La trattazione dell'argomento iscritto al punto n. 4 dell'o.d.g. ha inizio in presenza di n. 17 Consiglieri Comunali.

Il presente argomento è stato esaminato e discusso in Commissione Territorio e Ambiente in data 16.01.2020 e comunicato in Conferenza Capigruppo Consiliari in data 24.02.2020.

Il verbale della presente seduta consiliare è costituito dal file audio della registrazione sonora del Consiglio Comunale (art. 14 del Regolamento per il funzionamento degli Organi Collegiali).

Illustra la proposta di delibera l'Assessore ai Lavori Pubblici, Gian Pietro Bano.

Seguono gli interventi e le dichiarazioni di voto da parte dei Consiglieri che risultano dal file audio.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO che:

- Il Parlamento Europeo, con la risoluzione sulla Sicurezza stradale in Europa (2011-2020) votata il 27 settembre 2011, ha invitato la Commissione e gli Stati membri a promuovere gli spostamenti in bicicletta e a piedi come modalità di trasporto a pieno titolo e come parte integrante di tutti i sistemi di trasporto, invitando altresì a migliorare le condizioni quadro per trasporti più sicuri e rispettosi dell'ambiente;
- Il Consiglio dei Trasporti Europeo, tenutosi in data 8 ottobre 2015, ha approvato una dichiarazione sulla bicicletta come modo di trasporto alternativo e rispettoso del clima; tale dichiarazione è stata finalizzata a richiedere alla Commissione di considerare le seguenti azioni:
 - a) riconoscere la bicicletta come un vero modo di trasporto e integrarla nella politica dei trasporti multimodali;
 - b) sviluppare un documento strategico sull'uso della bicicletta a livello di Unione Europea;
- Il Ministero delle Infrastrutture, con Decreto del 4 agosto 2017, ha approvato le Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS (Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 - GU Serie Generale n.233 del 5 ottobre 2017);
- L'articolo 1, comma 1, della legge 11 gennaio 2018, n. 2 "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*" definisce l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica;
- L'articolo 1, comma 2 della suddetta legge dispone che, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguano l'obiettivo di cui al comma 1, in

modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini;

EVIDENZIATO che:

- Con l'approvazione della delibera di Giunta Comunale n. 5 del 10 luglio 2017, la nuova Amministrazione ha approvato il documento programmatico relativo alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2017/2022, dove, il tema della mobilità "lenta" trova spazio in tre differenti sezioni programmatiche: "Abano città termale e turistica"; "Urbanistica e salute" ed "Abano città rispettosa dell'ambiente";
- Il tema della ciclabilità viene assunto fin dalle linee programmatiche politiche nella sua pluralità di relazioni e funzioni quali:
 - o Favorire la mobilità alternativa a quella dell'auto individuale;
 - o Incentivare la mobilità lenta dei pedoni e dei ciclisti (es.: bike sharing) e nuove forme di logistica urbana al servizio di cittadini, turisti, commercianti, albergatori;
 - o Assicurare adeguate condizioni di vita, di mobilità e di servizi e mettere a sistema i 27 parchi esistenti, collegandoli tra loro, con percorsi pedonali e piste ciclabili che rendano sicuri gli spostamenti nell'area termale; in tale sistema vanno peraltro inseriti i 3 colli che si trovano in territorio comunale o ai suoi confini (S. Daniele, Monteortone, Monterosso), tutti dotati di una sentieristica da rendere totalmente usufruibile;
 - o Promuovere l'accessibilità del territorio intesa come fruibilità dei servizi, dei mezzi pubblici, delle strutture, della viabilità in riferimento alla mobilità lenta (percorsi pedonali, passeggiate, piste ciclabili);

PRESO ATTO che:

- A partire dal 2018 l'Amministrazione Comunale ha attivato una nuova stagione della pianificazione urbanistica sia generale che di settore;
- Il Comune di Abano Terme fa parte dei Comuni aderenti alla Conferenza Metropolitana di Padova e partecipa alla formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Co.Me.Pa.;
- Con delibera di Giunta Comunale n. 57 del 19 marzo 2018 è stato approvato lo Studio di Fattibilità tecnica ed economica denominato "Mobilità ciclabile del quadrante posto a est della Città di Abano Terme";
- Il progetto approvato:
 - o costituisce la prima parte di un piano strutturale riguardante l'intero territorio che vuole mettere in rete l'intero sistema ciclabile, provvedendo nel contempo ad identificare le varie tipologie di percorso (ciclovie, greenway, sentieri ciclabili, strade "30") il loro uso (di percorrenza "residenziale", di collegamento tra le città contermini, cicloturistico, escursionistico) e la struttura delle stesse (in sede propria, in sede promiscua, su corsia dedicata, su strade a velocità 30 e su aree pedonali);
 - o ha consentito sia la partecipazione a bandi di finanziamento pubblico che di fornire indicazioni per interventi da realizzarsi a cura di ditte private nell'ambito di permessi di costruzione convenzionati;
- Con Delibera n.138 del 23 luglio 2019 la Giunta Comunale ha approvato "Abano Bike City", documento preliminare di carattere strategico e programmatico, finalizzato a indicare obiettivi, criteri e priorità al fine di dotare l'Amministrazione Comunale del Biciplan previsto dalla Legge

n. 2/2018;

- il documento approvato, al fine di promuovere la condivisione degli obiettivi ed acquisire contributi al fine di migliorare il progetto di rete ciclabile, è stato trasmesso:
 - o con nota protocollo n. 34000 in data 17/09/2019 ai Sindaci dei comuni confinanti con il territorio di Abano Terme;
 - o con nota protocollo n. 35058 del 23/09/2019 alle Associazioni Ambientaliste (FIAB, Legambiente, WWF);
- a seguito delle trasmissioni effettuate non sono pervenuti contributi od osservazioni nel merito del documento ABANO BIKE CITY;

CONSIDERATO che:

- La rete ciclabile assume un ruolo strategico e ordinatore della mobilità, della qualità urbana e di potenziali forme di economia verde e che da questo assunto muove la necessità di articolare un disegno complessivo e fattibile che abbia un orizzonte di medio – lungo periodo, affiancato da una valutazione di fattibilità economica che si può articolare sull’orizzonte triennale dato dal piano delle opere pubbliche;
- Il Biciplan assume quindi un orizzonte temporale di lungo periodo ma strettamente correlato alla programmazione economica dell’Ente;
- Il Bilancio Comunale ed il conseguente Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2020-2022, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 67 del 23 dicembre 2019, prevede per i prossimi 3 anni stanziamenti pari a circa 350 mila euro annui per l’effettiva realizzazione di piste ciclabili;

PRESO ATTO che:

- L’articolo 6 della Legge n. 2 del 11 gennaio 2018 prescrive che, i comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane, predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell’articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «Biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS);
- L’Amministrazione Comunale ha incaricato l’Ufficio Tecnico della predisposizione del Biciplan indicando quale Responsabile del Procedimento l’Architetto Leonardo Minozzi;
- Il progetto di Biciplan ha individuato:
 - o Il Masterplan della mobilità ciclabile comunale;
 - o Il progetto di rete ciclabile ai sensi del DM 557/1999 ed ai sensi della L. 2 del 2018;
 - o L’analisi dei costi e della fattibilità del progetto di rete;
 - o Le direttive per il raccordo con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione;
 - o Le azioni per il monitoraggio e la gestione;
- Le attività di restituzione degli elaborati grafici e di formazione della stima economica dei percorsi di progetto sono state affidate all’arch. Nicola Fattoni con determinazioni n. 790 del 28 agosto 2018 e n. 1135 del 24 novembre 2019;
- Il progetto di Biciplan è costituito dagli elaborati di seguito elencati:
 - o Abano Bici Plan - Relazione Illustrativa;
 - o 01 Inquadramento – Elaborato grafico
 - o 02 Stato di fatto - Elaborato grafico
 - o 03 Scenario Finale - Elaborato grafico

- 3.1 Masterplan - Elaborato grafico
- 3.2 Percorsi della quotidianità - Elaborato grafico
- 3.3 Percorsi e ricettività - Elaborato grafico
- 3.4 Percorsi metropolitani - Elaborato grafico
- 3.5 Percorsi del tempo libero - Elaborato grafico
- 04 Scenario finale D.M. 557/99 - Elaborato grafico
- 05 Progetto Abano Nord - D.M. 557/99 - Elaborato grafico
- 06 Progetto Abano Sud- D.M. 557/99 - Elaborato grafico
- 07 Scenario finale L.02/20180- Elaborato grafico
- 08 Scenario finale e proprietà pubblica - Elaborato grafico
- Stima economica per la realizzazione - Relazione

VISTO il Decreto Ministeriale n. 557 del 30 novembre 1999;

VISTA la Legge n. 2 del 11 gennaio 2018;

VISTO il Decreto Legislativo n. 267 del 18 agosto 2000;

ACQUISITO il parere favorevole di regolarità tecnica, riportato in calce al presente provvedimento ai sensi dell'art. 49 del T.U. n° 267/2000;

A SEGUITO della votazione della presente proposta di delibera, che ottiene il seguente esito: Consiglieri presenti n. 17, Consiglieri votanti n. 11, astenuti n. 6 (Consiglieri Chiarelli, Rossanda, Tentori, Lazzaretto, Lazzaro e Martinati), voti favorevoli n. 11, voti contrari nessuno, resi ed accertati secondo legge; avendo il Presidente del Consiglio proclamato l'esito della votazione:

DELIBERA

1. Di Approvare, il Piano Urbano della Mobilità Ciclistica, denominato "BICIANPLAN", redatto ai sensi della Legge n. 2 del 11 gennaio 2018 e costituito dai seguenti elaborati allegati alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale:
 - Abano Bici Plan - Relazione Illustrativa;
 - 01 Inquadramento – Elaborato grafico
 - 02 Stato di fatto - Elaborato grafico
 - 03 Scenario Finale - Elaborato grafico
 - 3.1 Masterplan - Elaborato grafico
 - 3.2 Percorsi della quotidianità - Elaborato grafico
 - 3.3 Percorsi e ricettività - Elaborato grafico
 - 3.4 Percorsi metropolitani - Elaborato grafico
 - 3.5 Percorsi del tempo libero - Elaborato grafico
 - 04 Scenario finale D.M. 557/99 - Elaborato grafico
 - 05 Progetto Abano Nord - D.M. 557/99 - Elaborato grafico
 - 06 Progetto Abano Sud- D.M. 557/99 - Elaborato grafico
 - 07 Scenario finale L.02/20180- Elaborato grafico
 - 08 Scenario finale e proprietà pubblica - Elaborato grafico
 - Stima economica per la realizzazione - Relazione
2. Di trasmettere il progetto approvato alla Conferenza Metropolitana, a tutti i Comuni limitrofi, alle associazioni ambientaliste;

3. Di Dare mandato agli uffici competenti di adottare tutti gli atti consequenziali e connessi per l'attuazione del suddetto documento di pianificazione anche nei limiti e nel rispetto degli strumenti di programmazione di cui al Decreto Legislativo n. 50/2016 e ss.mm.ii. e delle somme ivi previste e a valere sull'attuale bilancio e i prossimi venturi;
4. Di incaricare il Responsabile del Settore "Governo del Territorio" di provvedere, ai sensi dell'articolo 39 comma 1, lettera a) del Decreto Legislativo n. 33/2013, alla pubblicazione del presente provvedimento e degli allegati sul sito internet del Comune di Abano Terme, nell'apposito spazio di "Amministrazione Trasparente";

Successivamente, con separata votazione

DELIBERA

Di dichiarare immediatamente eseguibile la presente Deliberazione ai sensi dell'articolo n. 134 comma 4 del D.lgs. 18 Agosto 2000, n. 267, stante l'urgenza di trasmettere il presente progetto ai Comuni limitrofi ai fini della conclusione del PUMS e della partecipazione a bandi regionali di prossima pubblicazione, con voti favorevoli n. 11, voti contrari nessuno ed astenuti n. 6 (Consiglieri Chiarelli, Rossanda, Tentori, Lazzaretto, Lazzaro e Martinati) su n. 17 Consiglieri presenti e n. 11 Consiglieri votanti, voti resi ed accertati secondo legge ed avendone il Presidente del Consiglio proclamato l'esito.

I contenuti degli interventi sono disponibili in un file audio presente sul portale web comunale all'indirizzo: www.magnetofono.it/streaming/abanoterme/

- Reti Ciclabili Turistica Venete
- Servizi e impianti di interesse comune

PERCORSI Legge 02/2018

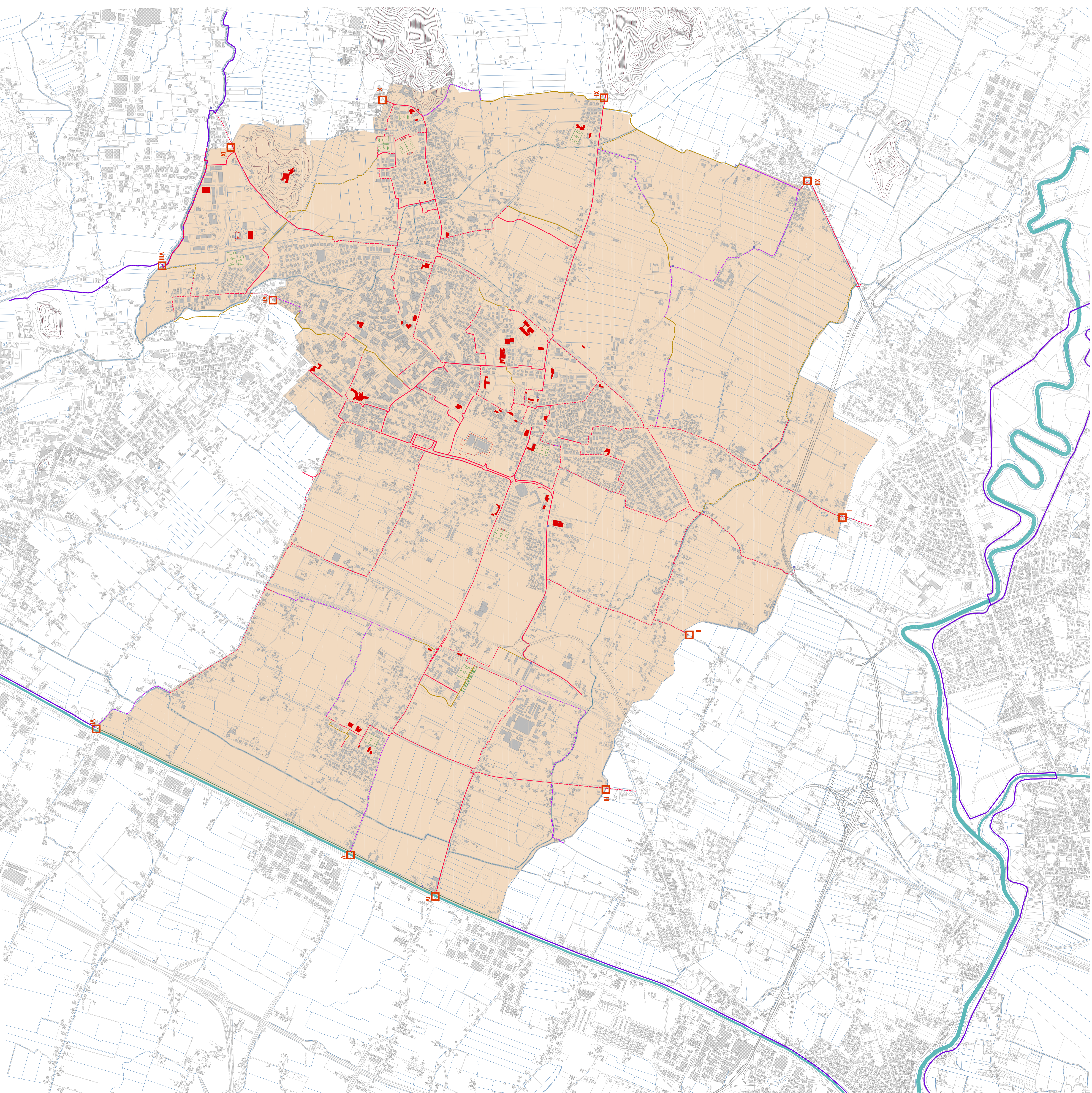
- PERCORSI CICLABILI ESISTENTI
- Ciclovía
- Sentiero ciclabile
- Strada 30

PERCORSI CICLABILI DI PROGETTO

- Ciclovía
- Greenway
- Sentiero ciclabile
- Strada 30

PORTE METROPOLITANE

- I Porta Salvazzano
- II Porta Padova
- III Porta Mantova
- IV Porta Allignasago
- V Porta Giare
- VI Porta Battaglia
- VII Porta Sabbion
- VIII Porta Montegrato
- IX Porta Torreglia
- X Porta Teolo
- XI Porta Praglia
- XII Porta Montecchia



Comune di Abano Terme
Provincia di Padova

BICICLAN - CITTA' DI ABANO TERME
SCENARIO FINALE - INTERO TERRITORIO
Legge 11 gennaio 2018, n° 2
Scale 1:10.000

02/2/2018

CITTA' DI ABANO TERME - BICIPLAN

Abano Bici Plan – Relazione illustrativa



Relazione AbanoBiciPlan

Relazione AbanoBiciPlan.....	2
Premessa	3
Le linee programmatiche dell'amministrazione	4
Da Abano Bike City al Biciplan.....	4
Una pianificazione strutturale di medio – lungo periodo, una fattibilità per cicli triennali.	5
Una rete per quattro attori	6
Aponensi.....	6
Cittadini Metropolitani.....	6
Turisti.....	7
Cicloturisti	7
Una destinazione a tre velocità.....	8
Il quadro normativo e degli strumenti di pianificazione	9
Il D.M. 557/1999 e la L.N. del 11 gennaio 2018, n. 2	9
Il Master Plan delle Piste Ciclabili 2014 della regione Veneto	10
Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Co.Me.Pa (2019)	11
I contenuti del Piano	12
Lo stato di fatto	12
Inquadramento territoriale.....	13
La demografia urbana	13
Il pendolarismo metropolitano	14
Le dinamiche turistiche	15
Il Masterplan: la struttura delle reti.....	16
Il progetto di rete ciclabile	17
Ai sensi del DM 557/1999	17
Ai sensi della L. 2 del 2018	18
Obiettivi ed azioni	19
Scenario di riferimento	20
Analisi dei costi e fattibilità	21
Gestione e monitoraggio del Biciplan	22
Bibliografia	23

Premessa

La bicicletta è una delle invenzioni più importanti del XVIII secolo, prima del boom dell'automobile ha contribuito in modo essenziale alla mobilità del lavoro e delle merci. Negli ultimi 50 anni è stata considerata principalmente per la sua funzionalità ricreativa, ma l'inderogabile necessità di realizzare politiche di sostenibilità ambientale ha riportato la bicicletta al centro dell'attenzione di amministratori ed urbanisti. Si tratta di una rivoluzione culturale che condiziona l'idea di città e le abitudini di chi la vive. L'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto privilegiato nella mobilità urbana diventa il paradigma per un uso della città lento, ecologico e salutare, in antitesi alla mobilità meccanica. La pianificazione di una rete ciclabile comunale declinata rispetto ai vari temi della ciclabilità, dai percorsi cicloturistici europei a quelli della quotidianità urbana diventa un'opportunità per promuovere le sinergie generate dalla esperienza turistica e da un uso della città per il benessere personale. In questo senso è essenziale comunicare l'identità ciclistica di Abano Terme mettendo a sistema le iniziative, il posizionamento strategico nelle infrastrutture cicloturistiche del Nord Est ed una progettualità urbana non semplicemente bike friendly ma che sulla bici determini i suoi ritmi e la qualità dell'esperienza turistica dei suoi ospiti.

La bici genera vantaggi trasversali all'utente, alla città, all'economia, all'ambiente e quindi alla società nel suo insieme. Tali vantaggi sono quantificabili in termini di costi diretti e di ben-essere/salute per l'utenza, di maggiori velocità negli spostamenti brevi (entro i 3km) per lo spazio urbano, di guadagni dell'economia locale sia per i negozi locali che per l'indotto nel settore ricettivo generato dal cicloturismo.

Il ciclista abituale ottiene due benefici nell'uso quotidiano della bicicletta.

In primo luogo, egli può ottenere un risparmio di costi per la gestione del mezzo di trasporto. Gossling e Chois (2015) hanno comparato i costi individuali e sociali degli spostamenti in auto e quelli in bicicletta nella città di Copenhagen. La ricerca degli autori stimano che il vantaggio del singolo ciclista è circa 5 volte superiore a quello dell'automobilista e per contro nello spostamento su due ruote si ha un vantaggio collettivo, quantificato un guadagno di 0,16 € per km, rispetto al costo sostenuto dalla società per un equivalente km percorso con l'automobile, la cui spesa è di 0,15€/km. Simili ricerche effettuate sul contesto italiano quantificano che i costi di gestione di una bici siano quattro volte inferiori a quelli dell'auto. (Bike economy forum).

Il secondo fattore che produce un beneficio al ciclista è in termini di benessere, riducendo il rischio di malattie cardiovascolari. I dati dello Studio Ecorys (2017), ad esempio, avvalorano la tesi che l'esercizio quotidiano

della bicicletta riduce del 3,7 - 27% il rischio di infarto, del 14,22 – 27% l'osteoporosi, del 11,23 – 58% i problemi legati al diabete e dal 3 – 50% il rischio di alcune forme di cancro.

Lo sviluppo di azioni ed interventi che implementino la rete ciclabile sono importanti per affrontare uno dei temi strategici PAT in adozione: il benessere. Accezione che coinvolge tutti gli aspetti dell'essere umano, e caratterizza la qualità della vita di ogni singola persona all'interno del territorio di Abano Terme.

Una rete ciclabile, ben studiata, crea opportunità per la qualità dello spazio urbano, soprattutto all'interno dei tessuti densi. In tali contesti la bicicletta risulta particolarmente competitiva rispetto ai mezzi motorizzati in termini di agibilità e velocità degli spostamenti, soprattutto all'interno di spostamenti brevi (fino ai 3 chilometri). Considerando che l'intero territorio di Abano Terme si sviluppa in rettangolo virtuale di 5 km per 6 km, il mezzo su due ruote può costituire una valida alternativa, in termini sia di risparmio di tempo per lo spostamento che per la ricerca di uno stallo di sosta, all'interno del tessuto urbano consolidato abonese.

Infine l'economia locale può trarre significativi benefici dallo sviluppo della rete ciclabile. L'osservatorio Bikeconomy rileva che a parità di un euro speso per il carburante da un ciclista, nel primo caso solo il 4% rimane nell'economia locale mentre nel secondo il 32% viene trattenuto all'interno del mercato locale. Anche il commercio e i pubblici esercizi possono trarre un vantaggio economico dalla diffusione della mobilità lenta. Nel 2014, il Dipartimento dei Trasporti della città di New York ha stimato un incremento del 24% delle vendite per le attività commerciali situate in strade con ciclabili in sede propria.

Per il territorio di Abano Terme, un significativo vantaggio può essere ottenuto sviluppando ulteriori filoni di mercato come il cicloturismo. Questa forma di turismo, rispetto ad altre forme di viaggio, garantisce mediamente una maggior permanenza e una alta spesa giornaliera. Il Dossier sul cicloturismo realizzato da Legambiente assieme al gruppo di ricerca Isnart nel 2019 ha stimato una spesa media giornaliera del cicloturista di 66 euro. Inoltre è stato rilevato che le spese per alloggio sostenute dai cicloturisti (55 euro per persona al giorno) sono in media più elevate degli altri target e ciò vale in particolare per gli stranieri la cui spesa giornaliera raggiunge i 64 euro. Tale informazione rappresenta il cicloturismo come un segmento esigente, attento alla qualità e ai servizi offerti e con buone possibilità economiche.

Le linee programmatiche dell'amministrazione

Con D.G.C. n. 5 del 10/07/2017 la nuova amministrazione ha approvato il documento programmatico relativo alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2017/2022, il tema della mobilità "lenta" trova spazio in tre differenti sezioni programmatiche: "Abano città termale e turistica"; "Urbanistica e salute" ed "Abano città rispettosa dell'ambiente".

Il tema della ciclabilità viene assunto fin dalle linee programmatiche politiche nella sua pluralità di relazioni e funzioni quali:

- Favorire la mobilità alternativa a quella dell'auto individuale; incentivare la mobilità lenta dei pedoni e dei ciclisti (es.: bike sharing) e nuove forme di logistica urbana al servizio di cittadini, turisti, commercianti, albergatori;
- Assicurare adeguate condizioni di vita di mobilità e di servizi e mettere a sistema i 27 parchi esistenti, collegandoli tra loro, con percorsi pedonali e piste ciclabili che rendano sicuri gli spostamenti nell'area termale. Nel sistema vanno inseriti i 3 colli che si trovano in territorio comunale o ai suoi confini (S. Daniele, Monteortone, Monterosso), tutti dotati di una sentieristica da rendere totalmente usufruibile.
- Promuovere l'accessibilità del territorio intesa come fruibilità dei servizi, dei mezzi pubblici, delle strutture, della viabilità in riferimento alla mobilità lenta: percorsi pedonali, passeggiata che colleghi i tre colli di Abano Terme: San Daniele, Monteortone, Monterosso, piste ciclabili (unire i comuni contermini).

Da Abano Bike City al Biciplan

Nel luglio del 2019 con D.G.C. 138 del 23/07/2019 la Giunta Comunale adotta ABANO BIKE CITY, il documento preliminare di carattere strategico e programmatico, finalizzato a indicare obiettivi, criteri e priorità al fine di dotare l'Amministrazione Comunale del Biciplan previsto dalla L. 2/2018. Lo studio si approccia al tema della mobilità ciclabile partendo dal riconoscimento delle potenzialità di Abano Terme nel quadro della rete ciclabile europea e regionale, illustrando il quadro legislativo che governa il processo di formazione e i contenuti del piano, definendo azioni ed obiettivi da perseguire. Introduce il progetto di rete

utilizzando degli schemi interpretativi della struttura urbanistica e paesaggistica del territorio abonese letta attraverso il paradigma dei city user della ciclabilità. Il progetto si rapporta anche con la pianificazione di settore (PUMS, Piano del Verde, Piano della circolazione, Piano dell'arredo urbano e della cartellonistica), elaborando alcune politiche per la promozione della rete ciclabile comunale supportate da un metodo di stima economica.

A partire da luglio 2019, parallelamente alla condivisione del documento preliminare con i comuni limitrofi e con le principali associazioni che si occupano dei temi legati alla ciclabilità, è iniziata la fase di verifica dello stato di fatto, ipotizzata nel documento preliminare. Per ogni percorso è stato eseguito un sopralluogo sul campo per rilevare lo stato di consistenza fisica, verificare la fattibilità tecnica, far emergere criticità e necessità di approfondimenti tematici (viabilistici, idraulici, paesaggistici).

Il risultato dei sopralluoghi è la definizione di un progetto di rete verificato sulla base dei paradigmi interpretativi posti dal documento preliminare, approfondito con analisi sulle dinamiche sociali e sui movimenti della popolazione all'interno e fuori dei confini comunali, caratterizzato secondo le tematizzazioni richieste dal D.M. 557/1999 e dalla L.N. del 11 gennaio 2018, n. 2.

Completa il documento l'articolazione del progetto di rete in nodi e tratti, con indicato per ognuno la sezione tipo, le principali caratteristiche costruttive e la stima economica.

Una volta adottato il Biciplan, sarà cura dell'ufficio tecnico predisporre:

- il database per la gestione della rete e pubblicare sull'applicazione my maps una versione consultabile per la fruizione della rete e per il monitoraggio dello stato di avanzamento del piano;
- Le indicazioni relative alle piste ciclabili per il piano della cartellonistica;
- Le indicazioni relative alle piste ciclabili per il piano di arredo urbano.

D.G.C. n. 5 del 10/07/2017
Documento programmatico
di mandato 2017/2022

Luglio 2017

D.G.C. n. 138 del 23/07/2019
Adozione ABANO BIKE CITY

Luglio 2019

Verifica della rete di progetto
condivisione del ABANO BIKE CITY
con i Comuni cotermini ed Associazioni

da Luglio 2019
a Dicembre 2019

Adozione Biciplan

Gennaio 2020

Predisposizione Database geografico
Indicazioni per il Piano della cartellonistica
e il Piano dell'arredo

da Gennaio 2020
a Giugno 2020

Figura 1 Cronoprogramma del Biciplan

Una pianificazione strutturale di medio – lungo periodo, una fattibilità per cicli triennali.

La L. 2/2018 ed in generale la prassi metodologica dei piani delle reti ciclabili fino ad oggi realizzati negli enti locali, vuole che le previsioni siano allineate sul limite temporale di anni tre, in modo tale da legarle alla programmazione economica dell'ente ed al piano triennale delle opere pubbliche.

La scelta operata con il Biciplan comunale di Abano Terme, pur rispettando le prescrizioni normative nazionali, sposta l'orizzonte di previsione del progetto di rete sul medio-lungo periodo, elevando il progetto di infrastrutturazione ciclabile del territorio a scelta strategica e strutturale della pianificazione comunale.

Rafforza questa scelta, il particolare momento in cui si trova Abano Terme, rispetto allo stato della pianificazione comunale. In ritardo rispetto agli obblighi prescritti dalla L.R. 11/2004, la pianificazione vigente è tutt'oggi in capo al P.R.G. del 1997 arrivato a 59 varianti. Il PAT adottato nel 2016 non ha mai concluso il suo percorso di approvazione, rimanendo sospeso alla fase delle controdeduzioni. A partire dal 2018 l'amministrazione ha attivato una nuova stagione della pianificazione urbanistica sia generale che di settore.

Si viene così a determinare una nuova immagine della Abano Terme del futuro, in cui la rete ciclabile assume un ruolo strategico e ordinatore della mobilità, della qualità urbana e di potenziali forme di economia verde, da questo assunto muove la necessità di articolare un disegno complessivo e fattibile che abbia un orizzonte di medio – lungo periodo, affiancato da una valutazione di fattibilità economica che si può articolare sull'orizzonte triennale dato dal piano delle opere pubbliche.

Il Biciplan assume quindi un orizzonte temporale lungo ma è strettamente correlato alla programmazione economica dell'Ente grazie alla stima dei costi medi di realizzazione di ogni metro lineare di ciclabile, stimato mediamente in circa 137,00 €/m.

Il Programma triennale delle Opere Pubbliche 2020-2022, adottato con Delibera di G.C. n° 213 del 12/11/2019, stanziava nei prossimi 3 anni circa 350 mila euro annui per l'effettiva realizzazione di piste ciclabili, che permetterebbe indicativamente di realizzare il 19% della rete di progetto del Biciplan a termine della programmazione delle opere pubbliche.

La caratterizzazione delle reti, non solo dal punto di vista fisico-funzionale, ma soprattutto da quello tematico (turistico, della quotidianità, metropolitano, del tempo libero), diventa strumento di aiuto alla decisione politica di programmazione economica.

L'arco temporale con il quale si confronta il Biciplan, mette in campo una serie di relazioni con altri strumenti di progettazione e pianificazione di ulteriore aiuto alla effettiva realizzazione del sistema ciclabile complessivo.

Il Biciplan è strettamente collegato con il futuro PAT dove potranno essere individuati alcuni progetti rilevanti come ad esempio la realizzazione delle dorsali della rete ciclabile. Ulteriori meccanismi possono derivare da accordi con altri enti, all'interno di accordi di programma.

Parti della rete ciclabile potranno essere realizzate anche con l'ausilio dei privati mediante accordi pubblico/privati come realizzazione di standard per la trasformazione del territorio. Nel prossimo triennio sono già stati stanziati circa 240.000€ per la realizzazione di parti della rete ciclabile, che permettono di arrivare a 23.53% di realizzazione della rete complessiva.

In un lasso di tempo più lungo potranno essere realizzati progetti innovativi con aziende, associazioni o altri enti utilizzando fonti di finanziamento della Regione e dell'Europa.

Infine politiche di incentivazione alla mobilità lenta potranno essere inserite anche all'interno di strategie di marketing territoriale sviluppato da associazioni o organizzazioni territoriali promuovendo dell'uso del mezzo ciclabile e collaborando alla messa a sistema della stessa rete ciclabile.

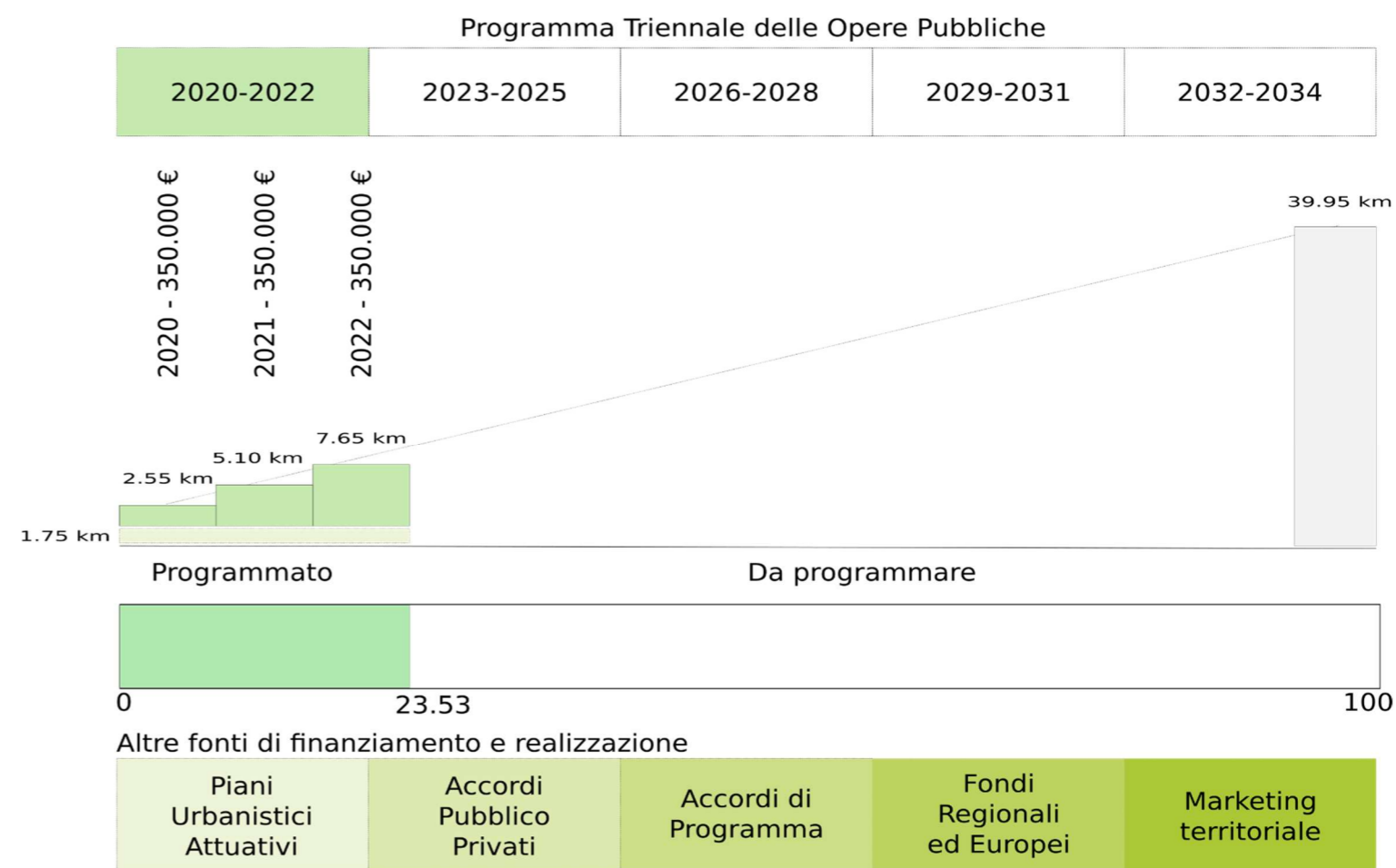


Figura 2 Schema di fattibilità economica -finanziaria della rete ciclabile di progetto del Biciplan

Una rete per quattro attori

Al fine di individuare le polarità territoriali da connettere con la rete ciclabile, è stato utile individuare il target dei possibili fruitori della rete ciclabile. Tali studi permettono di comprendere priorità di intervento e standard tecnici e qualitativi della rete complessiva.

Aponensi

Essi lavorano principalmente nell'area metropolitana; utilizzano la città per gli spostamenti casa – lavoro e per accedere ai servizi urbani oltre che per attività legate al benessere e all'esercizio fisico.

L'ISTAT nel 2019 ha rilevato 20.265 abitanti che risiedono stabilmente nel comune di Abano Terme. Dai dati dei censimenti il 24,7% della popolazione si sposta giornalmente all'interno del comune di residenza. In Figura 3 sono stati correlati la densità abitativa espressa in abitanti per chilometro quadrato (in rosso) con la concentrazione delle principali destinazioni per servizio del cittadino (uffici pubblici, scuole, ospedale, impianti sportivi, edifici religiosi, attività commerciali).

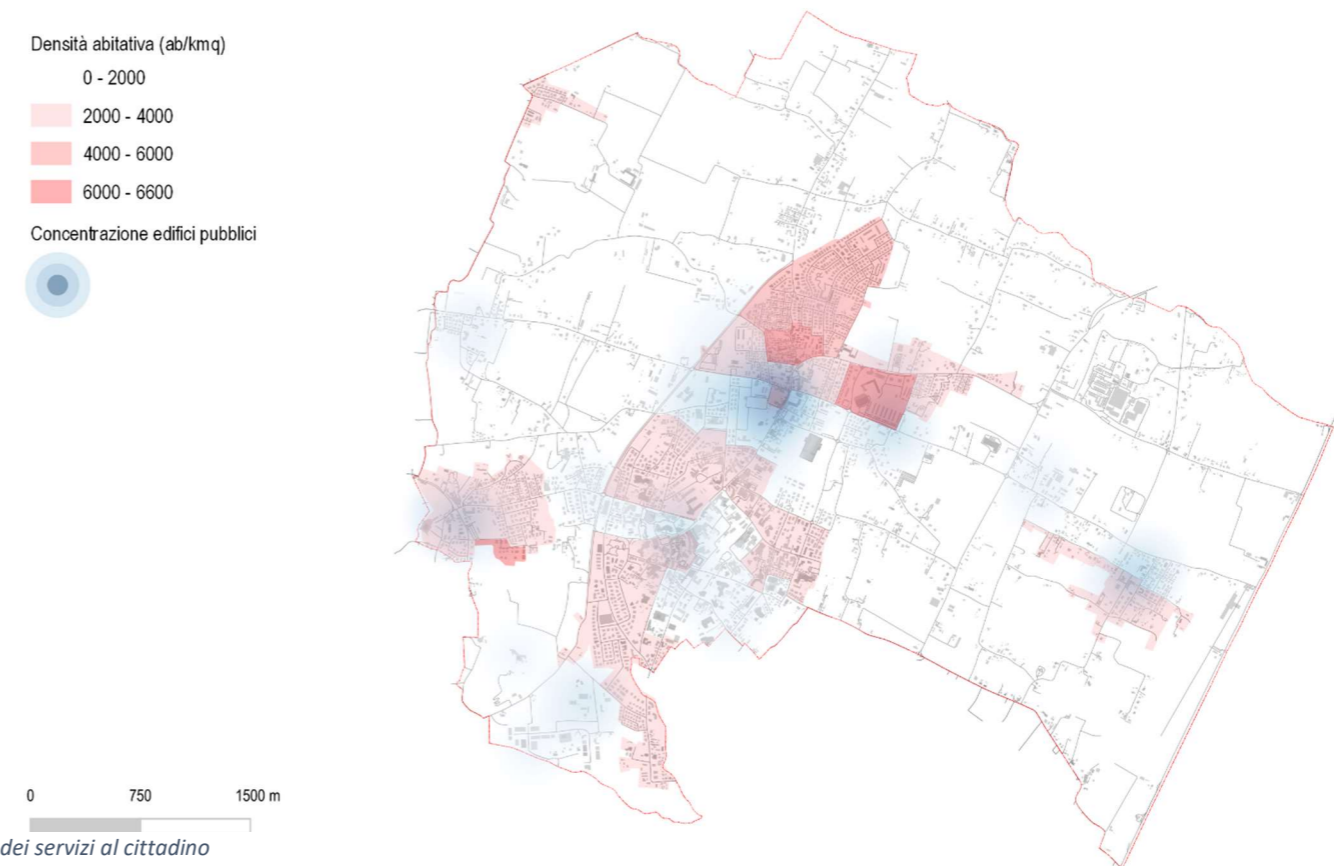


Figura 3 Densità abitativa e concentrazione dei servizi al cittadino

Cittadini Metropolitani

Entrano ed escono in giornata; non pernottano in strutture ricettive all'interno del territorio comunale; si muovono sia per lavoro che per usufruire delle terme e per attività legate al benessere e all'esercizio fisico.

Analizzando i dati forniti dall'ISTAT sul pendolarismo per motivi di lavoro e studio, in numero assoluto i cittadini metropolitani che raggiungono Abano Terme provengono da Padova (1054 abitanti) e Montegrotto (1029 abitanti).

In Figura 4 sono stati rappresentati i principali attrattori di tali flussi: scuole superiori in arancione, aree industriali/artigianali ed alberghiere in viola. A queste informazioni è stata sovrapposta anche una mappa della concentrazione (in blu) dei servizi di rango extra-urbano, come impianti sportivi, medie e grandi strutture di vendita, servizi culturali e sanitari.

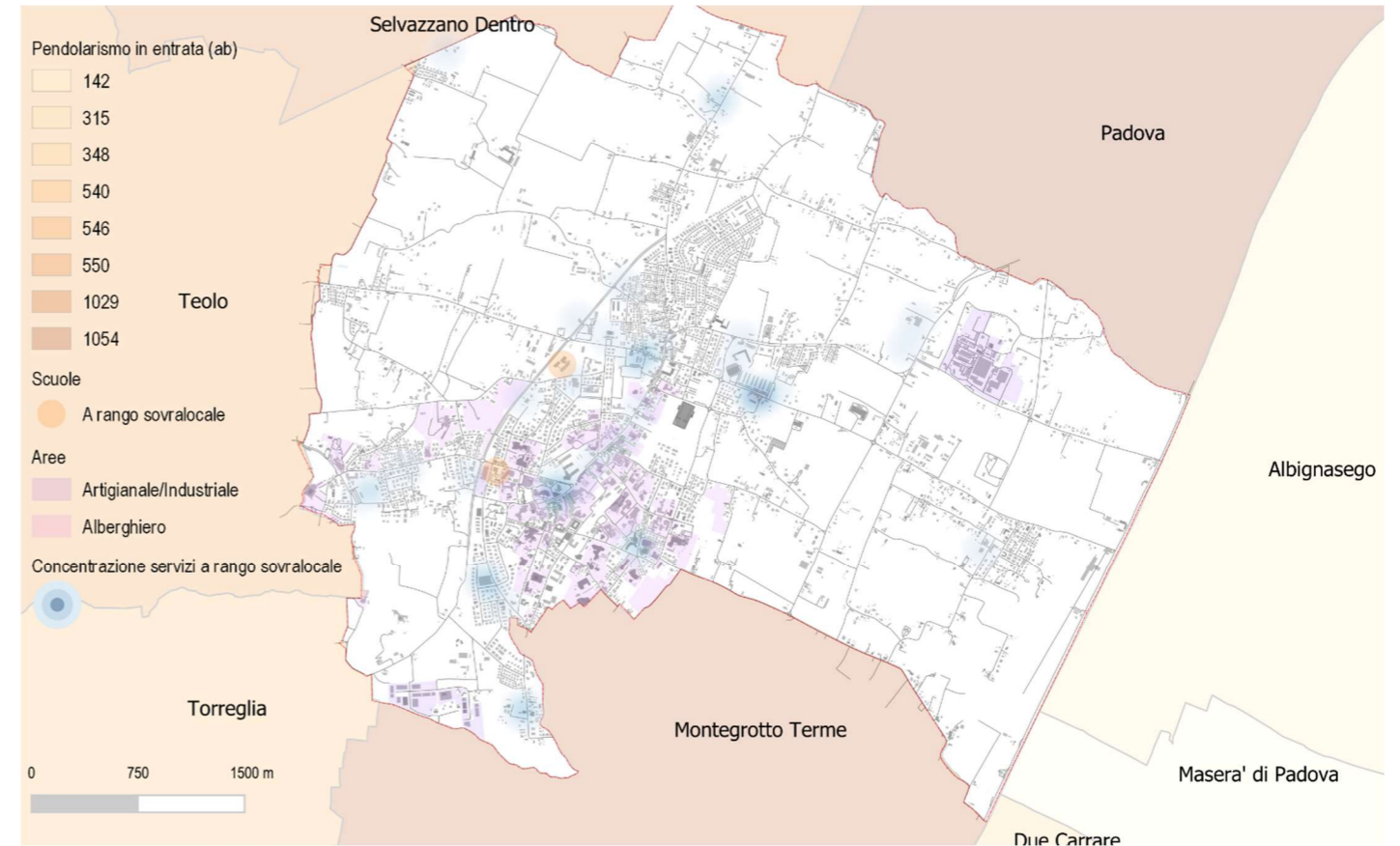


Figura 4 Flussi di pendolarismo in entrata e poli attrattori

Turisti

Pernottano in strutture ricettive all'interno del territorio comunale; vengono principalmente per fruire delle terme; si spostano per turismo culturale e per attività legate al benessere e all'esercizio fisico; utilizzano sia i mezzi di trasporto pubblici che privati. Si concentrano prevalentemente nei week end con clima favorevole e nei periodi di festività; si spostano principalmente con mezzi propri.

Dai dati regionali risulta che Abano Terme nel 2018 ha registrato quasi 2 milioni di presenze e 490 mila arrivi, la permanenza media è di 3,95 giorni. Vi è una presenza maggiore di turismo italiano rispetto a quello straniero. Abano Terme e il Bacino delle Terme Euganee hanno maggiori presenze straniere rispetto alla media provinciale.

In Figura 5 sono rappresentati le aree destinate ai servizi alberghieri (in viola) e una mappa di concentrazione (in blu) dei servizi turistici e delle attrazioni (ville, zona archeologica, musei e servizi culturali in generale).

Cicloturisti

Entrano ed escono in giornata; pernottano in strutture ricettive all'interno del territorio comunale; si muovono in bicicletta sui grandi itinerari europei; si concentrano prevalentemente durante la primavera e l'estate e nei week end con clima favorevole.

Lo studio di Enit (2015) ha analizzato le potenzialità del cicloturismo in Italia. Il mercato di tale forma di turismo è rappresentato per il 60% da turisti stranieri. I cicloturisti, in genere, cercano solitamente standard e livelli di comfort medio-alti.

I confini a est (in parte) e a ovest di Abano Terme appartengono a due percorsi ciclopedonali di rilevanza regionale: I2 "Anello dei Colli Euganei" e E2 "Anello del Veneto". In Figura 6 è rappresentata la distribuzione di cicloturisti tra i due percorsi, a partire dai dati forniti dalla Regione Veneto. Sebbene la letteratura specialistica sia concorde che il cicloturismo si sviluppa tra marzo ed ottobre, con un picco nei mesi estivi dovuta alla prevalenza di cicloturisti stranieri, la sovrapposizione mostra come l'anello dei Colli Euganei possa essere utilizzato anche come percorso breve percorribile anche nei mesi più freddi a differenza dell'Anello del Veneto il quale attraversando anche territori con clima più rigido è percorso nei mesi più caldi.



Figura 5 Dati sul turismo ad Abano (2018) e percorsi cicloturistici esistenti

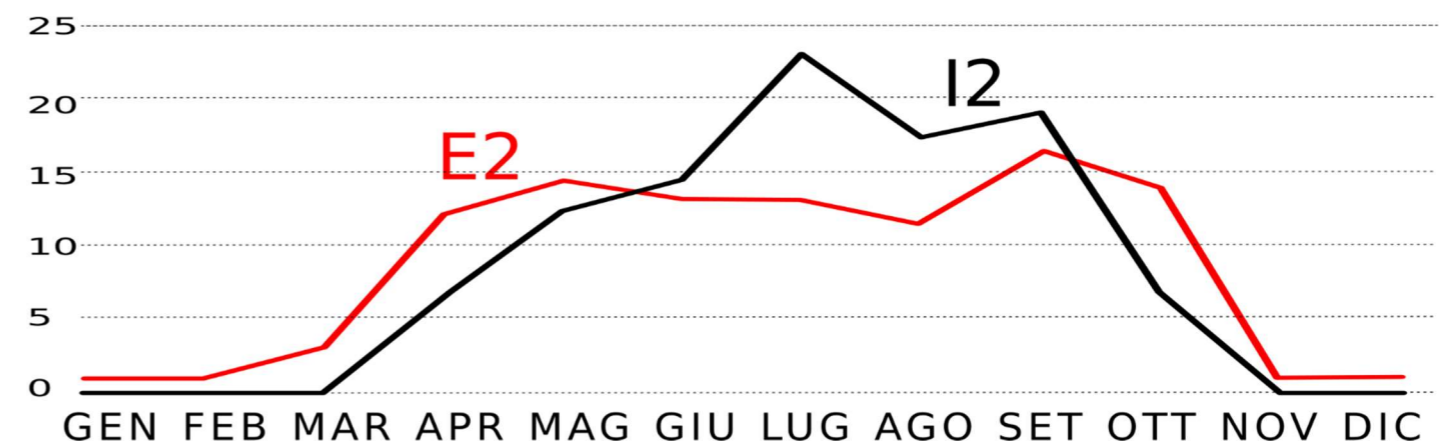


Figura 6 Distribuzione annuale dei cicloturisti nei percorsi E2 ed I2

Una destinazione a tre velocità

Lo scenario di riferimento per il Masterplan sviluppa la rete ciclabile in tre differenti velocità di progetto che corrispondono ad utenze e funzionalità differenti rappresentate in Figura 7.

Abano Terme si posiziona al centro di tre percorsi ciclabili di scala regionale l'anello ciclabile dei Colli Euganei (E2), l'itinerario ciclabile Lago di Garda – Venezia (I1) e l'anello del Veneto (I2) che a sua volta si collegano con due itinerari europei la ciclovia Monaco – Venezia e la ciclovia del Sole. Grazie alle sue peculiarità termali, urbane e paesaggistiche Abano Terme può diventare una tappa fondamentale nella percorrenza di ciclovie di vario rango territoriale. Il Biciplan prevede la realizzazione di percorsi ciclabili principali denominati "dorsali" e la riqualificazione, da "strada 30" a percorso ciclabile, del tratto di ciclovia I2 (anello Veneto) che transita lungo il canale Battaglia. Questi interventi collegano l'ambito urbano alle principali reti ciclabili di ordine regionale. Tali segmenti di rete saranno caratterizzati da percorsi in sede propria tenendo in considerazione una velocità di progetto tra i 15 e i 20 km/h nei tratti extraurbani in considerazione del prevalente utilizzo da parte di cicloturisti anche con e-bike.

Il territorio Aponense svolge un ruolo di cerniera tra la porzione ovest dell'area metropolitana che fa capo a Padova e il sistema territoriale che fa capo all'area euganea. A differenza di altri comuni limitrofi, grazie alla sua vocazione turistica con numerose attività ricettive e commerciali ed alla presenza di un importante sito produttivo farmaceutico, l'area urbana di Abano Terme attiva flussi giornalieri di persone sia in entrata che in uscita oltre che all'interno della città. Il Biciplan individua dodici porte ciclabili di accesso alla città e da queste individua dei percorsi ciclabili su corsia riservata o in sede propria per l'accesso ai luoghi della produzione e del lavoro. Lo scenario del Masterplan prevede una velocità media di progetto tra i 10 e i 20 km/h nei tratti extraurbani, tenendo in considerazione la sempre maggiore diffusione della bici elettrica quale mezzo alternativo all'auto per gli spostamenti quotidiani.

L'area urbana Aponense è caratterizzata da un ambito centrale in cui convivono due differenti città, quella "termale" caratterizzata da una prelevante presenza di alberghi ed attività commerciali di vicinato intervallati da servizi pubblici ed aree verdi ed una "residenziale" la quale si sviluppa ai margini nord (prevalentemente) e sud del capoluogo comunale, anch'essa con una buona dotazione di servizi pubblici, unità commerciali di vicinato, parchi e giardini. Completano

la realtà insediativa cinque nuclei urbani: rispettivamente Feriole, Giarre, San Daniele, Monterosso e Monteortone, dotati dei servizi essenziali.

Il progetto di rete, riconosce tutti i temi collettivi del territorio Aponense (Scuole, Chiese, Ospedali, Teatri, Parchi etc.) e li eleva a nodi fondamentali della rete ciclabile, progettando una rete ciclabile urbana su corsia riservata o in sede propria al fine di rendere raggiungibili questi luoghi con la bicicletta. La velocità media di progetto presa in considerazione è quella dei 5/10 km/h in quanto spesso la rete sarà utilizzata in parziale promiscuità con i pedoni

(prevedendo soluzioni tecniche che garantiscano almeno la separazione ottica).

A questo livello di rete, il piano individua alcuni tratti che per loro realizzazione necessitano di un approfondimento di ordine viabilistico e di circolazione del traffico, indicazione che verrà approfondita nel redigendo Piano della Circolazione

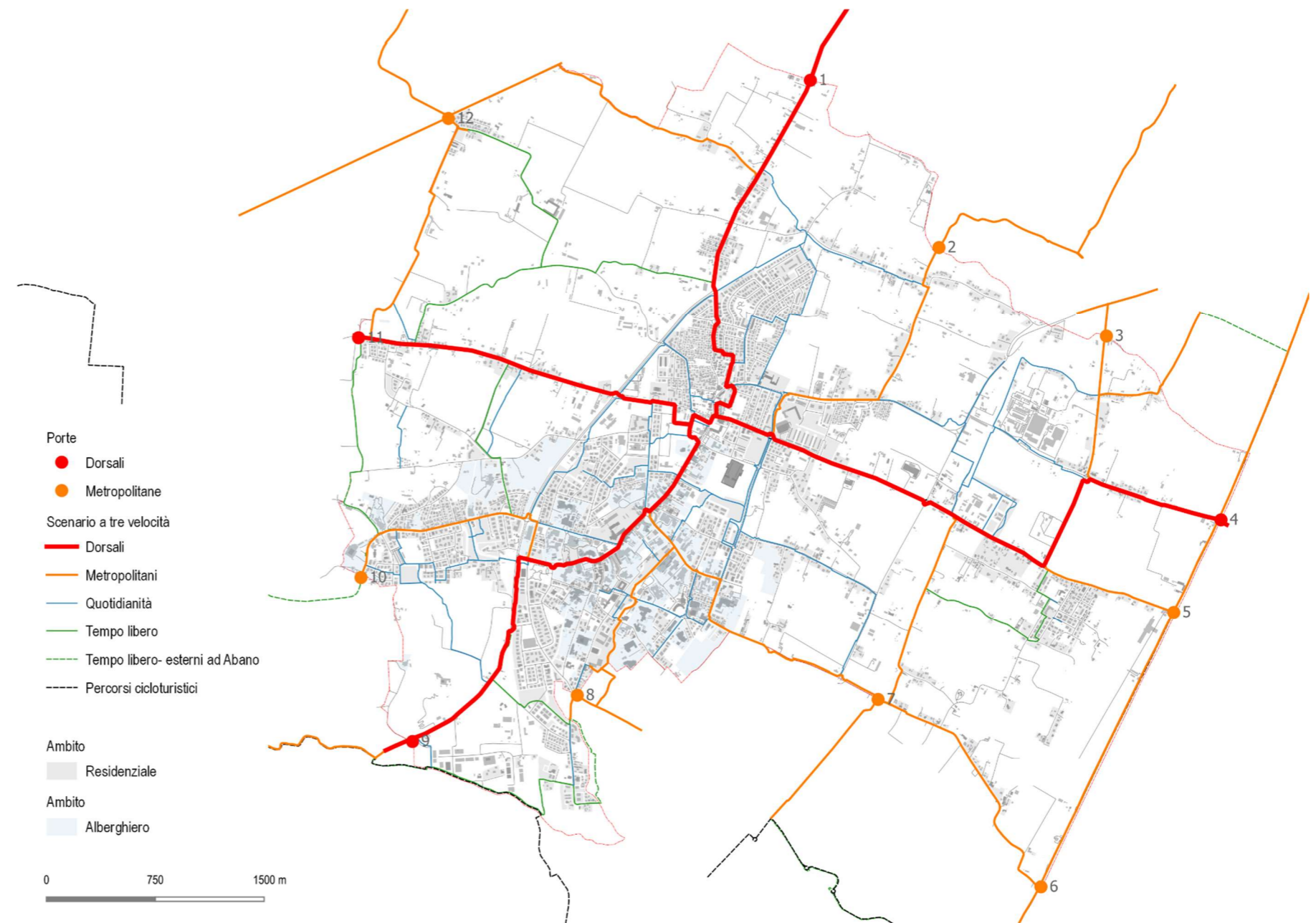


Figura 7 Scenario Masterplan a tre velocità

Il quadro normativo e degli strumenti di pianificazione

Il D.M. 557/1999 e la L.N. del 11 gennaio 2018, n. 2

La principale normativa nazionale di riferimento per la pianificazione e progettazione della rete ciclabile sono il D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e la Legge 19 ottobre 98, n. 366, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" e suo regolamento D.M. 30 novembre 1999, n. 557, oltre alla L 2/2018.

Il Decreto ministeriale 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" individua le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Al fine del raggiungimento degli obiettivi di sicurezza e sostenibilità ambientali, il Decreto Ministeriale gli itinerari ciclabili possono essere realizzati:

"a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;

b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;

c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale"

Il DM 557 del 1999 dispone che gli Enti Locali si dotino di due strumenti di pianificazione e progettazione della rete ciclabile, i quali sono: un piano della rete degli itinerari ciclabili che costituisce un piano di settore organico all'interno del Piano urbano del Traffico (ove previsto per legge) e i progetti degli itinerari ciclabili.

Il legislatore nazionale ha recentemente definito il quadro di riferimento per la programmazione e pianificazione della mobilità ciclabile attraverso la Legge del 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" con l'obiettivo di "promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in

relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica"

La norma nazionale prevede che "i comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano [...] i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati «biciplan», quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)". Il Biciplan è finalizzato a definire obiettivi, strategie ed azioni atti a promuovere l'uso della bicicletta per esigenze quotidiane (casa-scuola e casa-lavoro) nonché le attività turistico-ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni

All'art. 2 della L 2/2018 sono elencate le seguenti definizioni:

- a) «ciclovia»: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;
- b) «rete cicloviaria»: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente per -corribili dal ciclista senza soluzione di continuità;
- c) «via verde ciclabile» o «greenway»: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;
- d) «sentiero ciclabile o percorso natura»: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, ove è ammessa la circolazione delle biciclette;
- e) «strada senza traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli giorno calcolata su base annua;
- f) «strada a basso traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;
- g) «strada 30»: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

La LN 2/2018 prevede che le Regioni si dotino di un "Piano regionale della mobilità ciclistica" che integri i piani degli Enti locali con gli itinerari della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia" e della rete ciclabile transeuropea «EuroVelo».



Figura 8 Schema del quadro normativo

Il Master Plan delle Piste Ciclabili 2014 della regione Veneto

La Regione Veneto su base della propria disciplina, Legge Regionale 39/91 e direttive D.G.R. n. 8018 del 27.12.91, ha provveduto alla redazione di un "Master Plan" della mobilità ciclistica approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 336 del 11.02.2005.

. Con successiva deliberazione della Giunta Regionale n. 1924 del 28.10.2013 si è dato avvio all'aggiornamento del Master Plan delle piste ciclabili.

Gli obiettivi del Master Plan regionale sono stati di definire compiutamente la rete degli itinerari ciclabili regionali e di permettere alle Amministrazioni locali di mettere a sistema le infrastrutture ciclabili locali con la rete regionale della mobilità ciclistica.

L'aggiornamento del 2014 del Bici Plan Regionale del 2004 ha la finalità di fotografare quanto già realizzato a livello di area vasta, intercomunale e interprovinciale, ed a livello regionale con i percorsi R1 (Peschiera-Venezia), R2 (Trento- Padova) e i sistemi della Rete Escursionistica Veneta (REV) per aiutare a sviluppare le progettualità locali con una visione di sistema di più ampio raggio (Figura 10).

Il territorio del comune di Abano Terme è attraversato da due elementi del REV, esistenti e già tabellati. quali:

- l'itinerario 2 "Anello del Veneto" costituito complessivamente da 305km di pista ciclabile, percorribile in una settimana e ricavato dalle offerte turistiche dei tour operator nazionali e stranieri i viaggi in bici già consolidati come pacchetti turistici offerti sul mercato (Figura 9);
- l'Escursione 2 "Anello dei Colli Euganei" costituito complessivamente da 65km di pista ciclabile, percorribile in giornata all'interno del Parco Ciclabile intercomunale dei Colli Euganei.



Figura 9 Estratto del Master Plan regionale dell'anello del Veneto I2

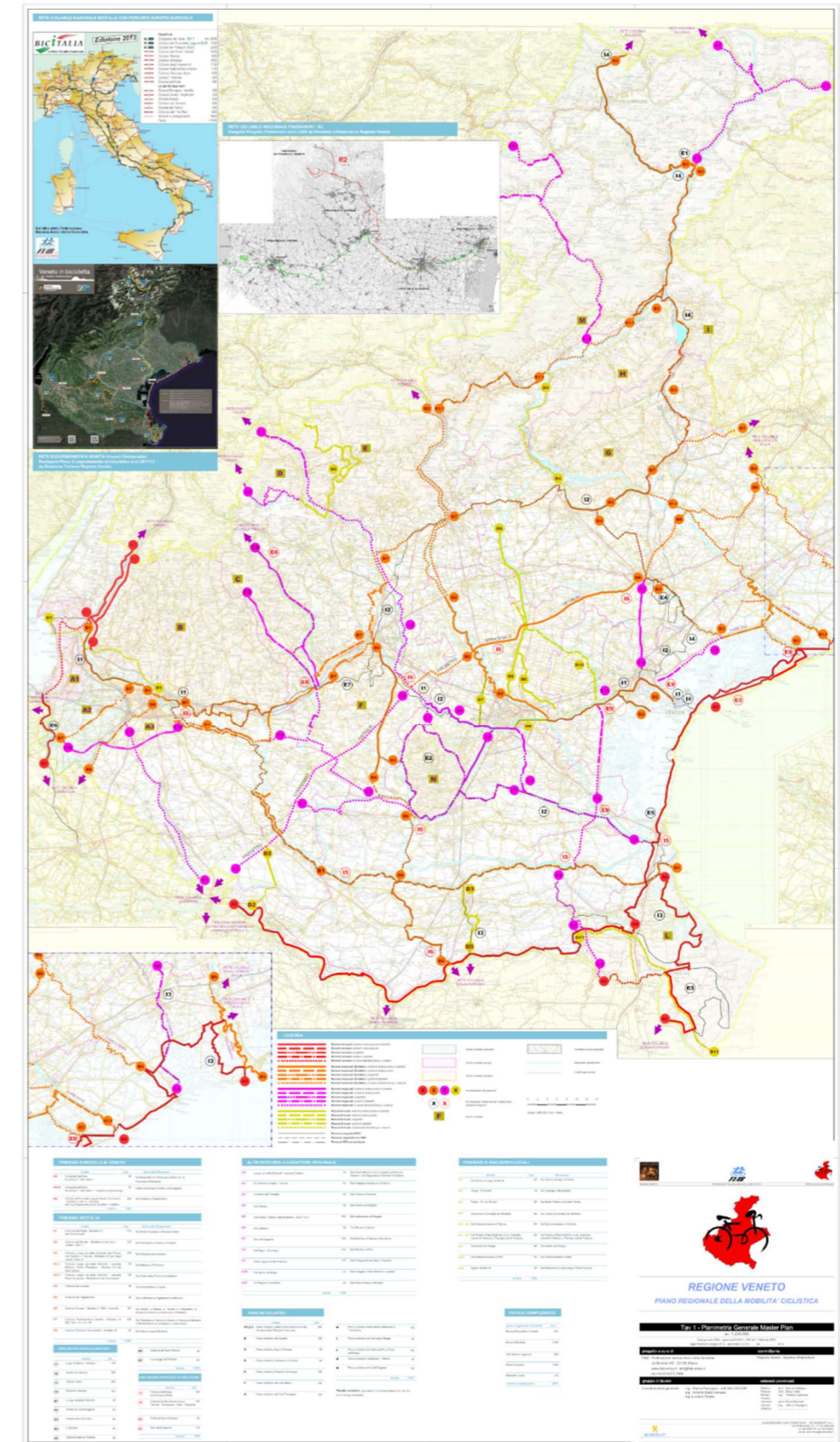


Figura 10 Master Plan regionale della mobilità ciclistica 2014

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Co.Me.Pa (2019)

I comuni della Conferenza Metropolitana di Padova hanno avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità per integrare in ambito di area vasta le scelte operate a livello locale. Nell'ambito del PUMS della Co.Me.Pa. La ciclabilità rappresenta una delle modalità in grado di soddisfare la domanda di mobilità quotidiana della popolazione. Un obiettivo del PUMS è quello di rafforzare questo ruolo non solo rispetto agli spostamenti interni alle aree urbane, ma anche gli spostamenti di relazione tra i poli urbani. Uno dei cardini della politica a favore della ciclabilità è pertanto *“l'individuazione della rete ciclabile interna all'area urbana di Padova e di collegamento tra i comuni di area vasta, gerarchicamente strutturata”*.

Lo Scenario di Riferimento (Figura 11) della ciclabilità è costituito dagli 25 interventi relativi allo sviluppo della rete ciclabile, per uno sviluppo complessivo di 28.8 km.

Le scelte operate nello Scenario di Piano (Figura 12) all'interno del comune di Abano Terme sono:

- L'individuazione dello schema degli itinerari ciclabili dell'area Co.Me.Pa, dando continuità e completando i percorsi esistenti;
- l'integrazione della rete ciclabile portante con la «ciclabilità diffusa» mediante gli ambiti di moderazione delle velocità (Strade 30) e di condivisione dello spazio pubblico (Zone 30);
- il completamento della rete ciclabile di valenza territoriale che si sviluppa lungo fiumi, canali e che potrà trovare le connessioni con le ciclovie di rilevanza nazionale (Ciclovía Adriatica, Ciclovía VenTo).

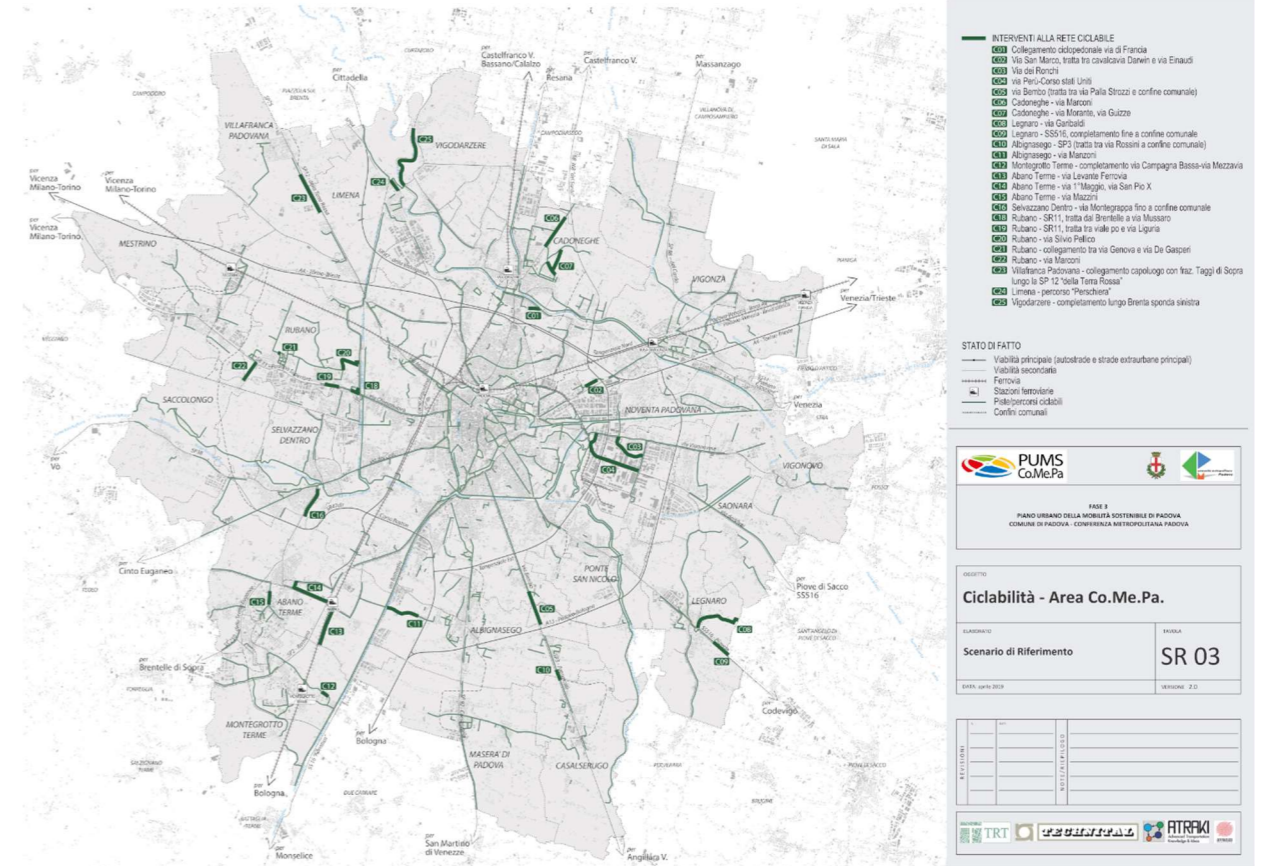


Figura 11 PUMS Co.Me.Pa Scenario di riferimento Ciclabilità

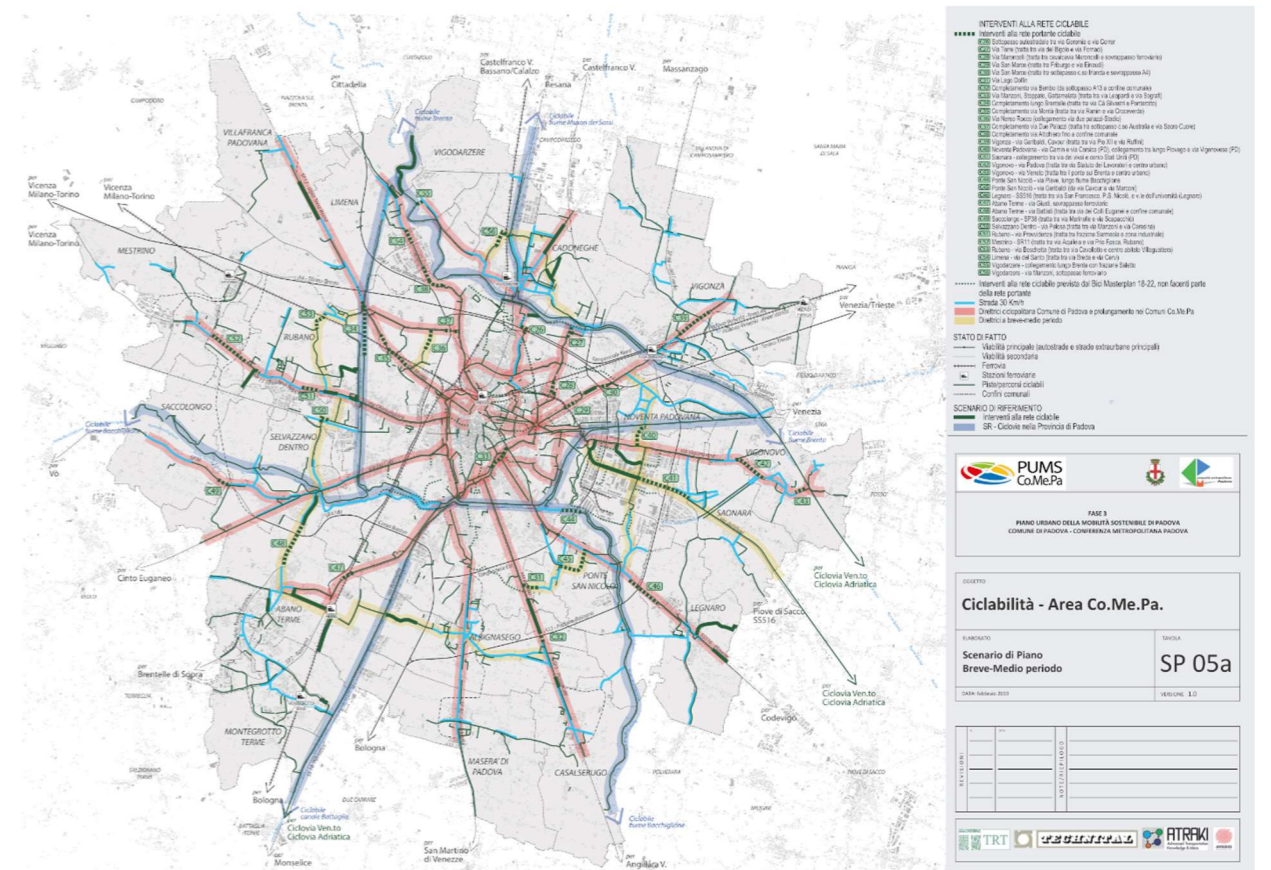


Figura 12 PUMS Co.Me.Pa Scenario di progetto Ciclabilità

I contenuti del Piano

Lo stato di fatto

Il PRG vigente è stato approvato nel 1997 ed è stato modificato da 59 varianti. Il Piano Regolatore, redatto dall'arch. Secchi, ha definito una rete ciclabile complessiva di 51,9,7 km, in sede mista e propria, distribuita all'interno del territorio comunale, della quale 25,9 km sono già realizzati come visibile in Figura 13.

Lo sviluppo del Biciplan ha previsto una prima fase ricognitiva cartografica della rete ciclabile esistente ed una successiva verifica sul campo dell'effettivo stato di realizzazione.

I rilievi hanno rilevato che nel comune di Abano Terme sono stati realizzati 32,58 km di rete ciclabile, in sede propria o mista. Il grafo della rete esistente, osservabile in basso alla Figura 13, mette in luce da un lato una forte frammentarietà del sistema, con pochi collegamenti a nord con Padova e Selvazzano ed a sud con Montegrotto; dall'altro emerge un segno importante che collega il territorio da est a ovest.

Lo scenario del Biciplan conferma circa l'80% dei percorsi previsti dalla strumentazione urbanistica vigente ed adottata ed implementa la rete all'interno di alcuni ambiti a sud.

Il Comune di Abano Terme ha una rete viaria complessiva di 106 km, urbana ed extra urbana, allo stato di fatto attuale un ciclista può teoricamente percorrere circa il 31% del sistema infrastrutturale aponeuse, realizzando l'intero sistema ciclabile del Biciplan in previsione l'utente ciclabile potrà percorrere l'equivalente del 68% delle infrastrutture viarie complessive.

Un ulteriore parametro per quantificare la dotazione di infrastrutture ciclabili è l'indice utilizzato dall'ISTAT per le città capoluogo. Esso esprime la densità di piste ciclabili, calcolata come estensione di piste ciclabili rispetto alla superficie comunale considerata, dando lo stesso peso a tutti i tipi di percorsi ciclabili.

Il Comune di Abano Terme presenta un valore attuale di piste ciclabili 155 km ogni 100 kmq di superficie territoriale, in linea con il valore della città capoluogo, infatti Padova ottiene un valore di 180km di piste ciclabili ogni 100 kmq di superficie territoriale. Con le indicazioni del presente Biciplan, la città di Abano Terme apporterà un significativo aumento della "densità ciclabile" raggiungendo valori competitivi a livello europeo

La rete di progetto del Biciplan:

- mette a sistema i tratti realizzati,
- infittisce la rete all'interno del centro storico,
- collega le frazioni periferiche alla centralità urbana,
- prevede ulteriori percorsi di collegamento con i comuni limitrofi,
- realizza una rete complessiva di 72,53 km (compresa l'esistente).

Le maggiori differenze tra le reti di progetto tra del PRG e il piano della mobilità sostenibile sono dovute a:

- la verifica sul campo degli effettivi percorsi realizzabili, con particolare rilievo per quanto riguarda il collegamento con il capoluogo
- la necessità di connettere alcune frazioni con il centro urbano di Abano Terme
- lo sviluppo di una rete di respiro metropolitano come previsto dalle previsioni del PUMS del Co.Me.Pa.

Per comprendere la portata del nuovo progetto di rete, sono di seguito riportati alcuni indicatori di sintesi del rapporto tra la rete progettuale e le caratteristiche territoriali.

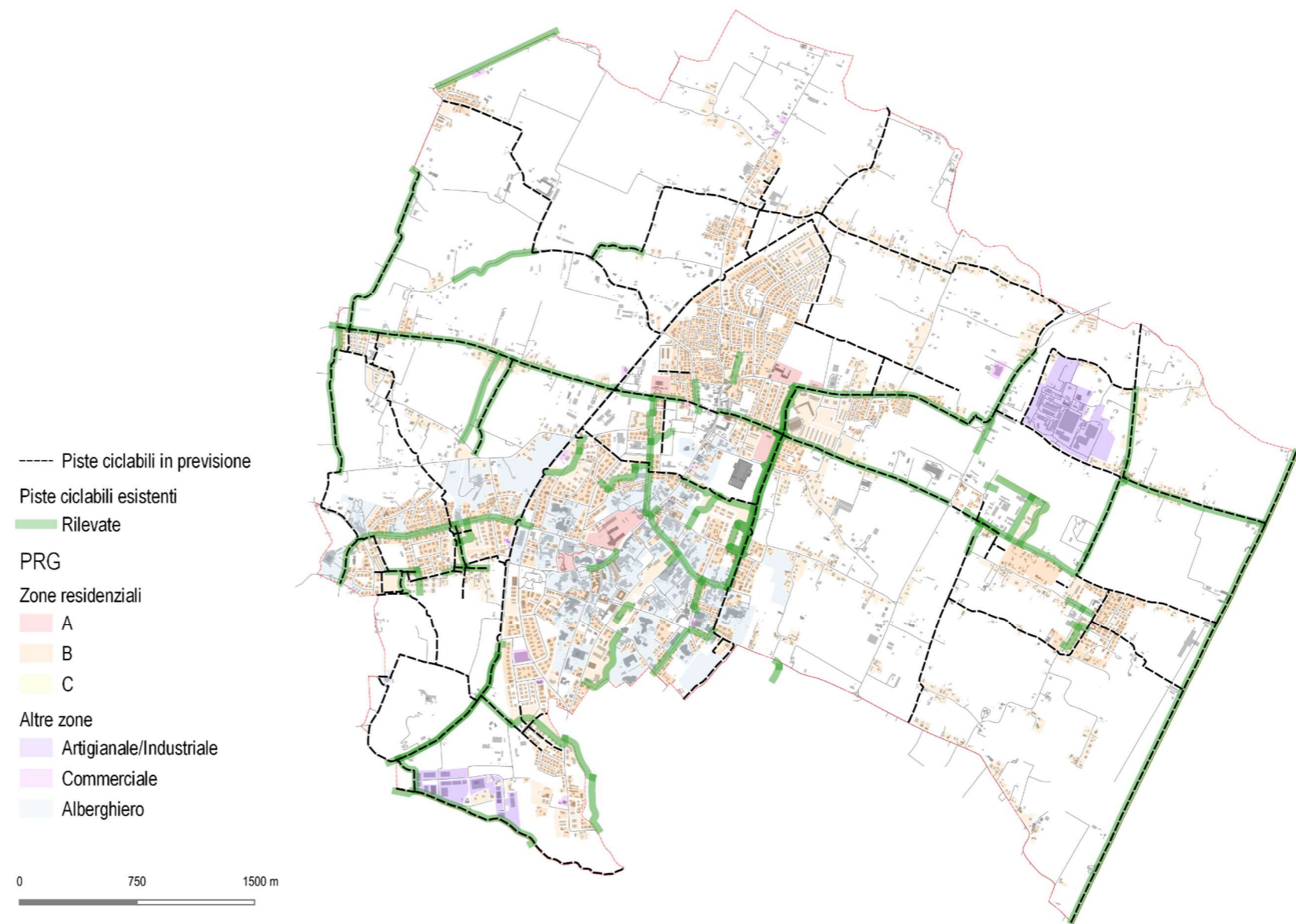


Figura 13 Stato di attuazione del PRG vigente e rilievo della rete ciclabile esistente

Inquadramento territoriale

La demografia urbana

Il 15° Censimento della Popolazione rileva la popolazione urbana del comune di Abano Terme. L'analisi condotta sulle differenti fasce d'età prese in considerazione (pre-scolare, scolare, in età lavorativa ed in età non più lavorativa). La Figura 15 mostra come gran parte della popolazione si concentri all'interno dell'ambito centrale, nel quartiere San Lorenzo, nella frazione di Monteortone e di Giarre. Emerge inoltre che la popolazione sopra i 64 anni sia distribuita anche nei nuclei dell'urbanizzazione lineare e periferica. Per le fasce pre-scolare e scolare sono stati inseriti anche gli edifici scolastici per verificare la distanza tra plesso scolastico ed utenza e per dedurre eventuali domande di potenziamento ciclabile.

La rete ciclabile di progetto, ai sensi della L. 2/2018 intercetta la quasi totalità delle fermate del TPL per favorire forme di mobilità intermodale ed intercetta le aree con maggiore concentrazione di popolazione.

Tale operazione di ricerca delle correlazioni tra la concentrazione della popolazione e delle localizzazioni delle funzioni pubbliche e ad uso pubblico, è stata effettuata anche in termini generali su tutta la popolazione e gli edifici ospitanti le principali attività pubbliche e commerciali, in Figura 14. Ne emerge una immagine di città compatta, dove la residenza e le principali attività pubbliche sono fisicamente correlate. Tale caratteristica permette di poter ripensare al sistema di mobilità lenta anche come forma alternativa al mezzo automobilistico, con interventi di connessione della rete e messa in sicurezza dei principali percorsi di collegamento con lo spazio pubblico e il tessuto residenziale.

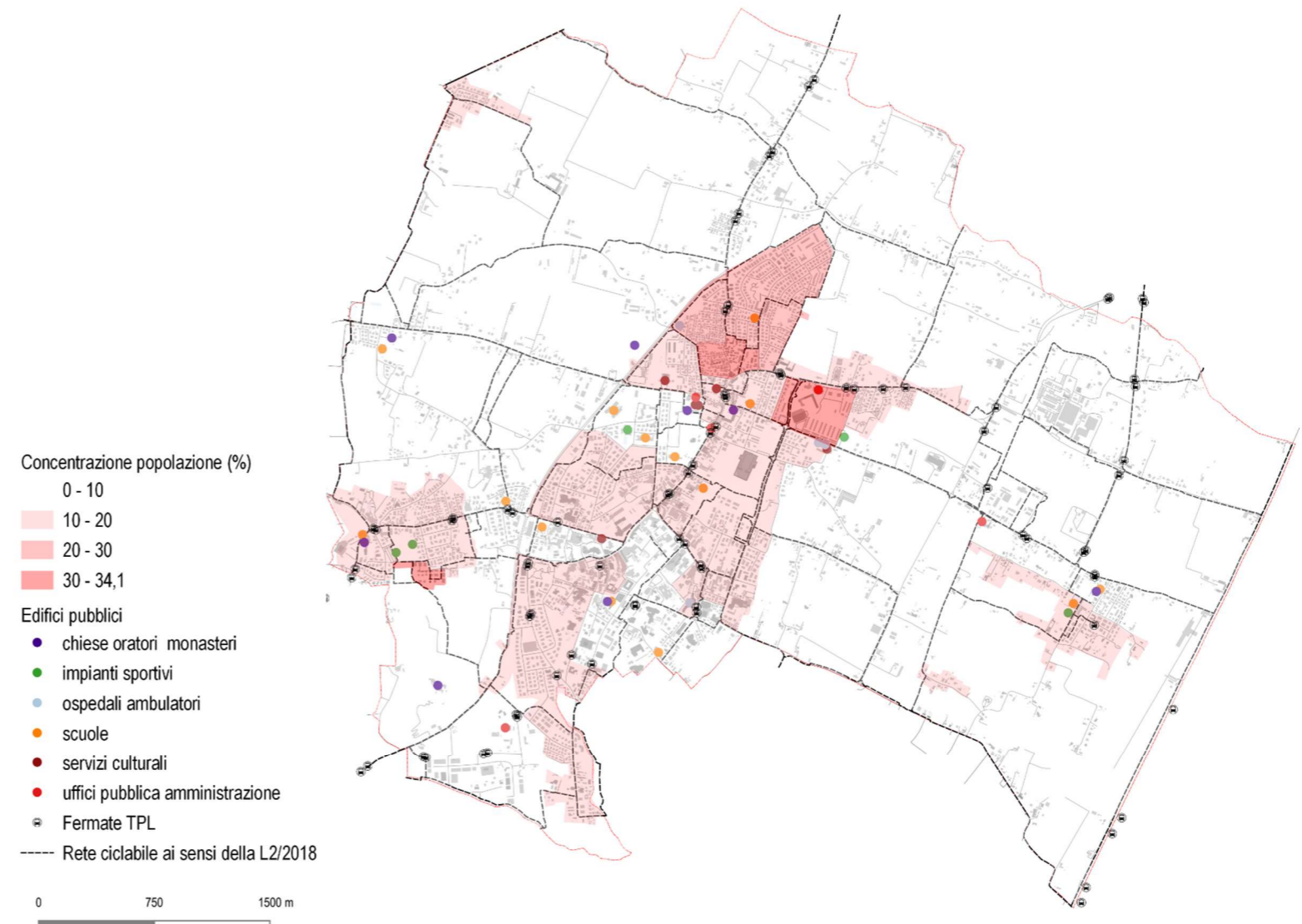


Figura 14 Distribuzione della densità della popolazione e dei principali servizi civici ed urbani

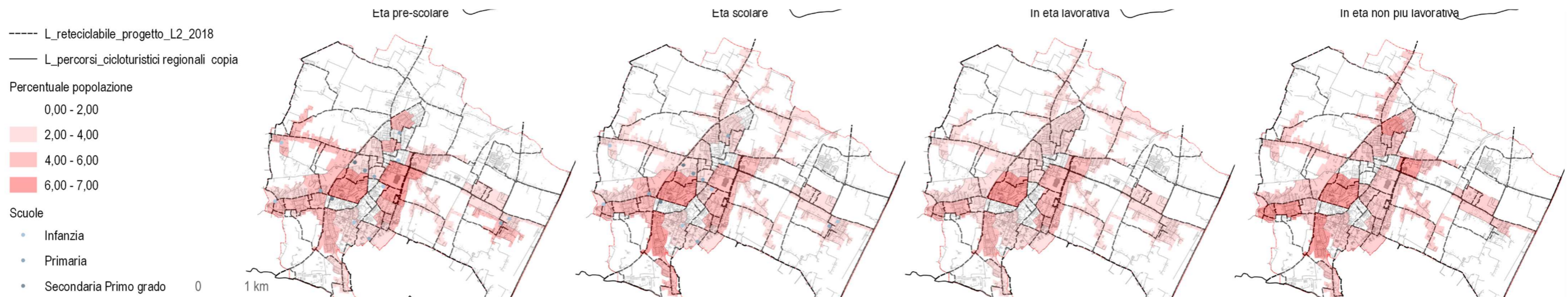


Figura 15 Serie della distribuzione della popolazione in età prescolare, scolare, lavorativa e oltre i 64 anni

Il pendolarismo metropolitano

L'Istituto Nazionale di Statistica realizza all'interno dei censimenti anche una ricerca specifica in termini di pendolarismo tra comuni. Con i dati acquisibili direttamente dal sito, sono state elaborate alcune semplici analisi quantitative e motivazionali del pendolarismo generato da e verso Abano Terme.

La differenza tra flussi totali in entrata ed uscita dal comune aponense è positiva, con un surplus giornaliero di 500 persone in entrata, su un totale dei movimenti rilevati di 8.473 di persone che si muovono da e verso Abano Terme.

Dalla prima mappa in Figura 16, si evince che Abano Terme è generalmente un comune che attrae popolazione dai comuni confinanti, con un rapporto mediamente uno a quattro da entrati e usciti. Solo Padova, essendo comune capoluogo, capovolge la dinamica attraendo popolazione a sé, tuttavia il peso assoluto dei movimenti generati da Padova ad Abano Terme assumono un peso di circa il 20% del totale dei flussi in entrata, similmente a quelli di Montegrotto.

Da tale mappa emerge anche forte limite fisico, con poche connessioni, costituito dal canale Battaglia al confine est del comune che limita gli spostamenti con i comuni confinanti con tale segno geografico.

Gli elementi che attraggono possono essere individuati principalmente dal settore alberghiero per motivi lavorativi ed in termini di studio dalla presenza di due istituti superiori all'interno di Abano Terme: l'unico Istituto ad indirizzo alberghiero della Provincia e un istituto con indirizzi tecnici e licei, il quale attrae studenti dalla cintura di Abano Terme.

Approfondendo le analisi dal punto di vista delle motivazioni alla base due diversi flussi di pendolarismo, in Figura 17, si possono dedurre le seguenti dinamiche:

1. Abano Terme attrae generalmente più per motivi di lavoro che studio
2. Gli aponensi si spostano per motivi lavorativi nei comuni limitrofi
3. La popolazione che si sposta verso Padova, mostra una maggiore quantità di studenti rispetto agli altri comuni, in coerenza con la localizzazione delle scuole superiori all'interno del comune capoluogo.

Da tali informazioni si può dedurre che sia utile pensare ad un sistema ciclabile metropolitano per incentivare gli spostamenti anche attraverso la mobilità lenta o integrata ai servizi di trasporto pubblico locale.

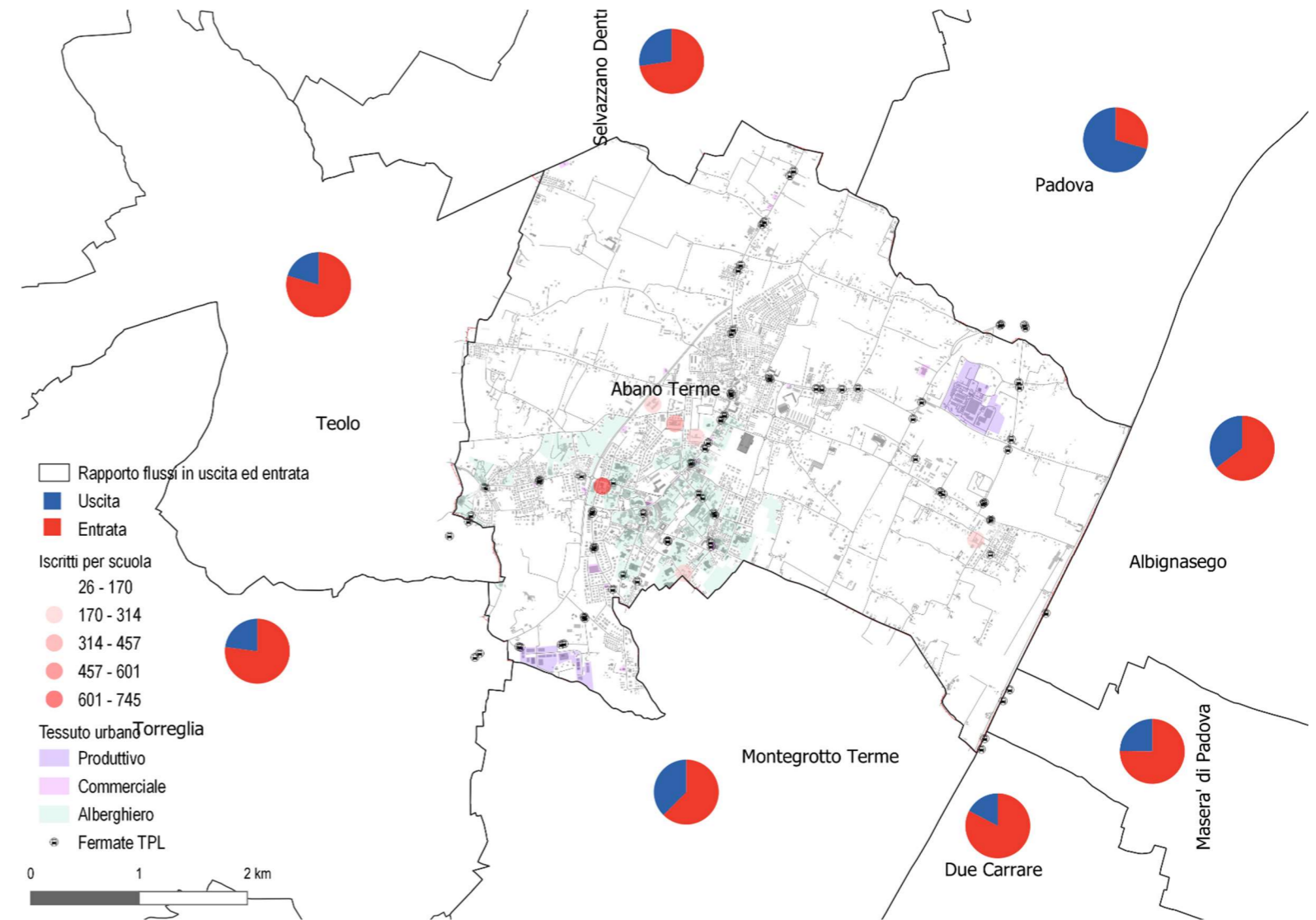


Figura 16 Pendolarismo per rapporto in uscite ed entrate e quantità

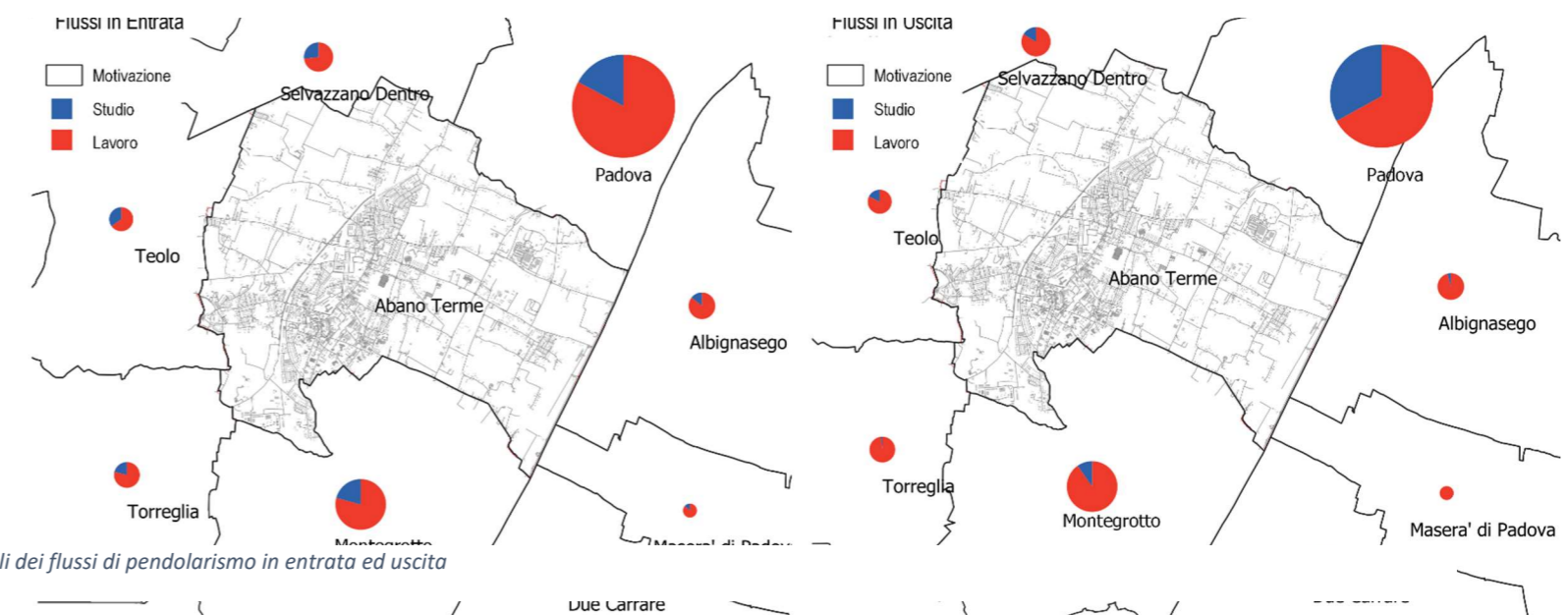


Figura 17 Dati motivazionali dei flussi di pendolarismo in entrata ed uscita

Le dinamiche turistiche

L'ufficio statistica della Regione Veneto monitora anche i dati relativi al turismo. Sono state estrapolate le informazioni sulle presenze ed arrivi di Abano Terme, del Bacino Termale, del territorio dei Colli Euganei e della città di Padova per comparare le potenzialità del comune aponense con i territori di cui fa parte e con i quali può costruire strategie di marketing turistico.

I dati sono stati normalizzati rispetto al territorio provinciale per permettere una più facile comprensione. L'offerta turistica di Abano Terme complessivamente accoglie il 36% delle presenze provinciali ed il 27% degli arrivi. Il Comune di Abano Terme congiuntamente alla città di Padova rappresenta quasi i due terzi del turismo provinciale. Se la città capoluogo ha un maggiore numero di arrivi, il comune di Abano Terme mostra una migliore performance sulle presenze, in coerenza con le differenti offerte turistiche specifiche.

Abano Terme è uno dei sedici¹ Comuni facenti parte del OGD "Terme e Colli Euganei" istituito dalla Regione dalla L.R. n. 11/2013. All'interno di questa Organizzazione Abano Terme offre sia l'accessibilità al territorio dei Colli Euganei sia l'offerta termale. La sua localizzazione permette di sviluppare anche strategie turistiche in collaborazione con il comune capoluogo: Padova.

Il comune aponense situato in un posizione ottimale in merito ad accessibilità ferroviaria nonché viaria e facilmente e velocemente raggiungibile dal centro di Padova assorbe significative quote sia delle presenze che degli arrivi dei sistemi turistici dei quali fa parte.

Generalmente Abano Terme dà ospitalità a due terzi dell'intero territorio dell'OGD ed i rimanenti comuni del Bacino Termale (Montegrotto Terme, Galzignano Terme, Battaglia Terme e Teolo) ospitano circa il 35% delle richieste turistiche.

Le principali dinamiche evolutive rilevate dai dati statistici regionali evidenziano che i comuni termali e le città d'arte hanno una presenza all'interno di tutto l'arco dell'anno, tuttavia la domanda turistica negli ultimi ventanni è cambiata notevolmente in termini di permanenza media di giorni, passando da una media di sei giorni nell'anno 2001 ad una media di 3,5 nel 2018.

La quota straniera del turismo mostra una maggiore disponibilità alla permanenza tuttavia i dati statistici mostrano che all'interno del comune di Abano Terme più della metà sia delle presenze che degli arrivi sia attribuita a turisti di nazionalità italiana.

I flussi di turisti italiani arrivano principalmente da Lombardia (24%), Veneto (16%) ed Emilia Romagna (15%). Tra i flussi stranieri le principali nazionalità rilevate nel 2018 sono in ordine: tedesca, austriaca, svizzera, russa e francese.

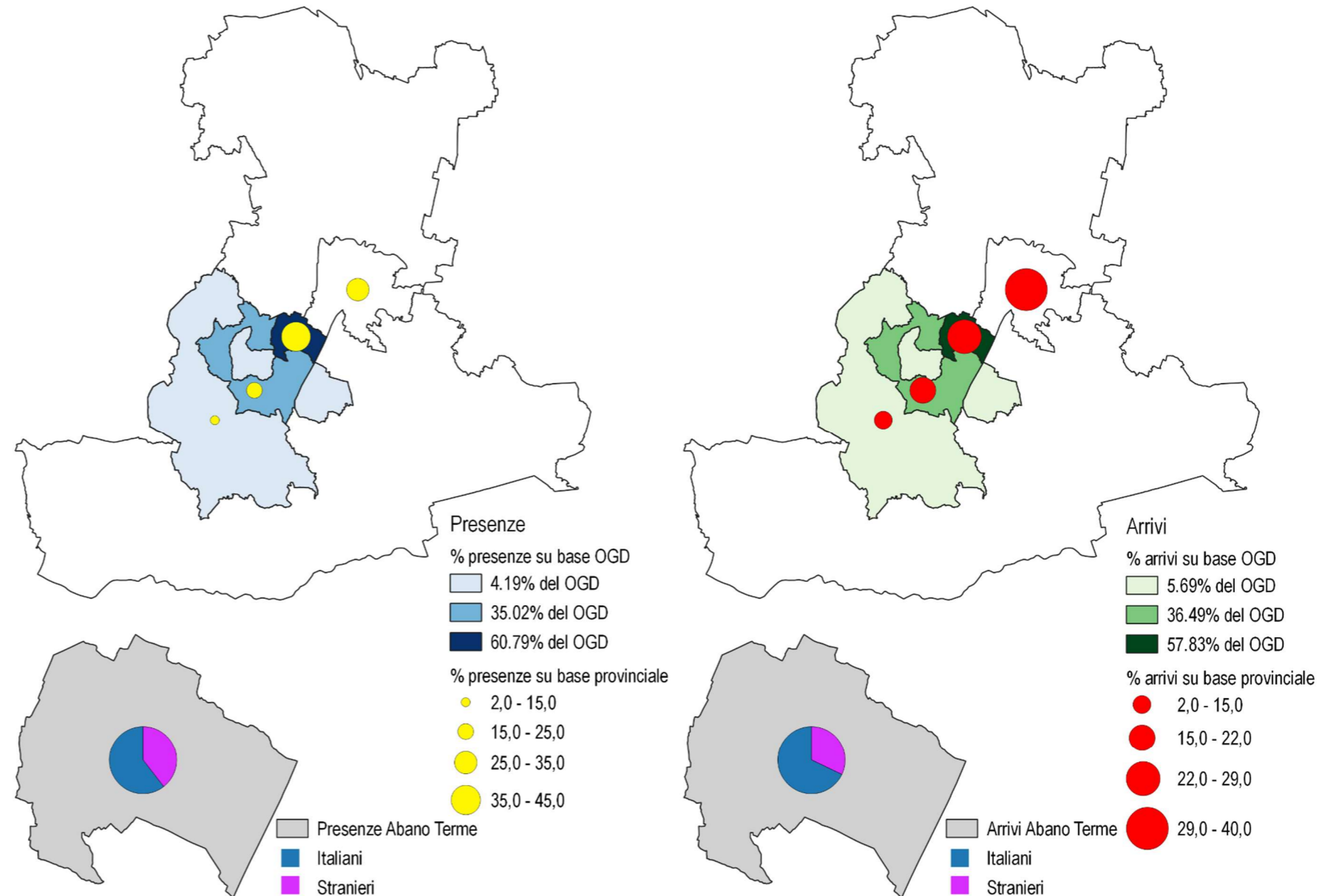


Figura 18 statistiche sugli arrivi turistici 2018. Dati regionali

¹ I sedici Comuni sono: Rovolon, Cervarese Santa Croce, Teolo, Vò, Torreglia Abano Terme, Montegrotto Terme, Lozzo Atestino, Cinto Euganeo, Galzignano

Terme, Battaglia Terme, Due Carrare, Baone, Arquà Petrarca, Monselice ed Este.

Il Masterplan: la struttura delle reti

Il Masterplan costituisce la visione strutturale a medio e lungo termine della rete ciclabile del comune di Abano Terme. Esso individua le strutture principali e i collegamenti metropolitani, nonché approfondisce i temi della ciclabilità quotidiana, metropolitana, ricettiva e del tempo libero.

L'obiettivo generale del Masterplan è quello di implementare l'attuale rete ciclabile affinché possa costituire la base infrastrutturale di future politiche a favore dell'uso della bicicletta. Gli obiettivi specifici del piano sono:

- La realizzazione di una struttura portante all'interno dello spazio urbano attraverso due dorsali che attraversano lungo le direttrici cardinali, nord-sud e est-ovest, il territorio aponense;
- l'implementazione della rete sovralocale, collegata ai principali percorsi di livello regionale esistenti e che metta in collegamento Abano Terme con i comuni dell'area metropolitana. Gli innesti a queste siano progettati per assolvere alla funzione di porta d'accesso di Abano Terme,
- sviluppare una maglia ciclabile minore che possa incentivare una ciclabilità diffusa ad uso delle attività quotidiane della popolazione locale, in particolar modo per raggiungere le principali funzioni pubbliche (edifici pubblici, scuole ...);
- favorire l'intermodalità con il trasporto pubblico locale.

Il Masterplan in Figura 21, estratto dalla Tavola 3.1 allegata al Bicipan, individua graficamente tali obiettivi: segnando le "dorsali" della rete, individuando le "porte" di ingresso e collegamento della città di Abano Terme, rappresentando schematicamente 5 stanze all'interno delle quali implementare la rete ciclabile e 5 soglie dove prevedere interventi di incentivazione di sistemi di mobilità intermodale.

Il Masterplan sviluppa approfondimenti su alcuni temi strategici per la mobilità sostenibile, strettamente collegati alle quattro tipologie di utenze prima analizzate, rappresentati in Figura 20.

Il primo tema sono i percorsi della quotidianità. Il Masterplan definisce una rete di percorsi (Tavola 3.2) all'interno dell'ambito urbano, la quale costituisce la base per una ciclabilità diffusa e maggiore accesso per la popolazione locale alle principali funzioni pubbliche, agli impianti sportivi ai parchi e al verde urbano.

Un secondo approfondimento è svolto sulla base delle necessità degli utenti metropolitani al fine di incentivare la mobilità ciclabile anche per percorsi con i comuni confinanti o forme di intermodalità. Nella Tavola 3.4 sono individuati i percorsi a collegamento con i comuni limitrofi e le dodici porte d'ingresso alle quali attribuire un alto valore di riconoscibilità visiva.

Il territorio aponense è situato in un punto strategico per fruire dei colli euganei, del paesaggio che unisce due percorsi d'acqua strategici a livello provinciale (il Bacchiglione e il Canale Battaglia). Nella Tavola 3.5 sono stati individuati quattro possibili itinerari, da svolgersi in giornata durante il tempo libero. Questi percorsi attraversano rispettivamente il paesaggio collinare aponense, il paesaggio agrario della frazione di Giarre, un percorso che unisce alcune Ville aponensi ed un percorso che si sviluppa in ambito extraurbano a collegamento con il fiume Bacchiglione intercettando due itinerari cicloturistici (I1 Lago di Garda-Venezia e I2 Anello del Veneto).

Strettamente collegato alla fruizione territoriale, l'ultimo tema della ricettività, affrontato in Tavola 3.3, mette a sistema differenti percorsi (quotidiani, del tempo libero e cicloturistici) relazionandoli alla potenziale economia della bicicletta, attivabile assieme alle strutture alberghiere presenti nel territorio di Abano Terme.



Figura 20 Masterplan Tavola 3.1

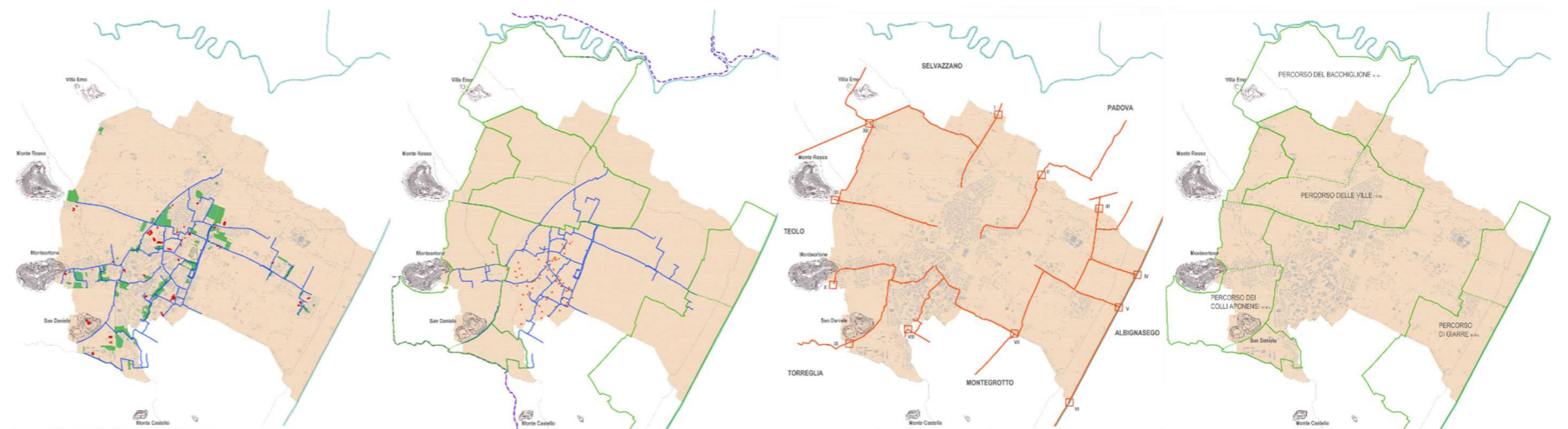


Figura 19 Approfondimenti tematici del Masterplan Estratti delle Tavole 3.2 -3.3- 3.4- 3.5

Il progetto di rete ciclabile

Ai sensi del DM 557/1999

Il Biciplan individua la rete ciclabile complessiva del comune di Abano Terme. Oltre ai 32,58 km di percorsi ciclabili esistenti, il presente Piano individua 17 nuovi itinerari ciclabili di progetto, implementando la rete ciclabile ulteriori 39,95 km.

La rete si sviluppa all'interno del territorio abonese intercettando, quanto più possibile, alcune funzioni pubbliche importanti quali le scuole, gli istituti religiosi, gli ospedali/ambulatori, gli edifici culturali e pubblici, la stazione ferroviaria, i complessi commerciali oltre alle strutture alberghiere, le ville ed altri spazi pubblici (piazze e sistema del verde). Inoltre il progetto di rete intercetta le porte metropolitane attribuendo all'interno delle specifiche tecniche di progettazione una maggiore attenzione alla riconoscibilità e visibilità.

Le Tavole da 4 a 6 allagate al Biciplan individuano gli itinerari ciclabili di progetto ai sensi del Decreto Ministeriale, in Figura 22 e 23 alcuni estratti. Tali itinerari ciclabili rappresentano i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti e sono classificati in percorsi ciclabili promiscui con le caratteristiche tecniche delle strade 30km/h, su corsie riversate con caratteristiche tecniche progettuali che garantiscano una separazione ottica dei flussi; in sede propria con specifiche soluzioni che garantiscano la separazione fisica dei mezzi veicolari da quelli ciclabili.

Per ogni itinerario il Piano sviluppa sistematicamente gli interventi che possono riguardare la riqualificazione dello spazio stradale circostante attraverso adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, l'illuminazione ecc.). Ne segue una stima di fattibilità economica degli interventi su ogni itinerario.

Sviluppando ipotesi progettuali in un arco temporale medio-lungo il Biciplan prevede un abaco di sezioni ciclabili, in Figura 24, utilizzate per dare indicazioni alla progettazione definitiva ed esecutiva degli itinerari di progetto. Tali ipotesi costituiscono la base sia per l'integrazione con il Piano del Verde che può dare specifici contributi sul trattamento del verde e la scelta delle essenze da piantumare nello specifico tratto di ciclabile, sia con altri piani di settore come illuminazione e cartellonistica.

Figura 23 Estratto abaco delle sezioni

Figura 21 Estratto Tavola 4

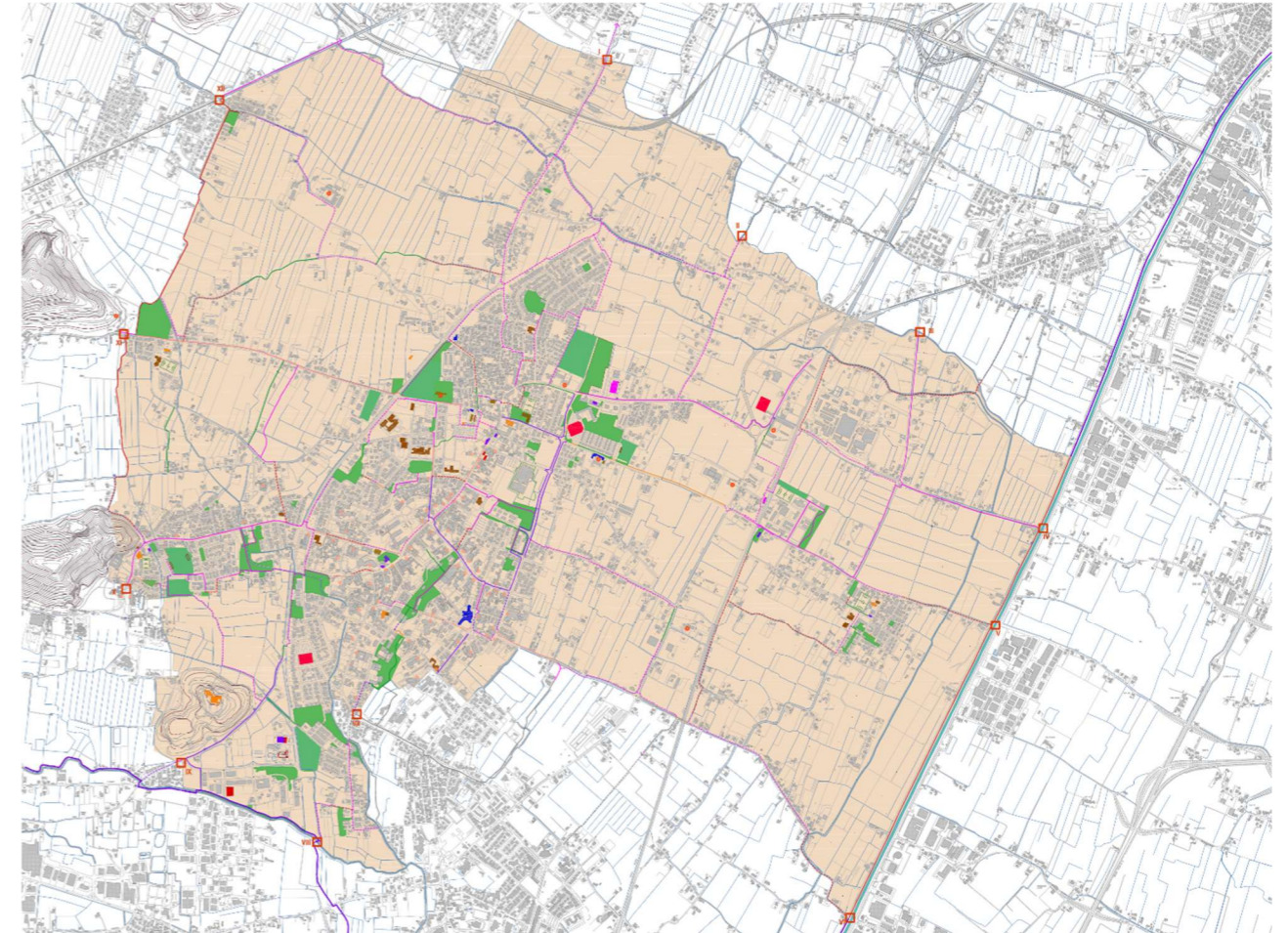
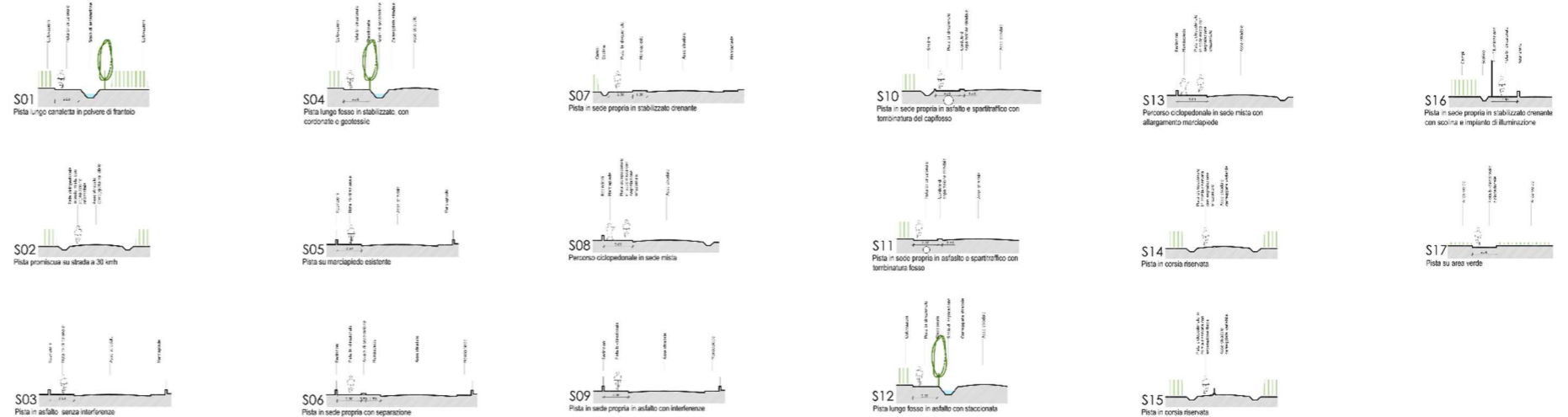


Figura 22 Estratto Tavola 5 Nord- Percorso 4



Ai sensi della L. 2 del 2018

Il Progetto di rete ciclabile definito ai sensi del D.M. 557 del 1999 è stato rielaborato secondo le linee guida della legge nazionale del 2018 che istituisce i Biciplan, visibile nell'estratto della Figura 25. Il presente "Piano urbano della mobilità ciclistica" di Abano Terme approfondisce ed implementa le strategie del PUMS del Co.Me.Pa.

La rete ciclabile esistente e di progetto è stata suddivisa in quattro categorie ai sensi di Legge:

- Ciclovìa
- Greenway
- Sentiero Ciclabile
- Strada 30

La prima categoria "ciclovìa" comprende la maggior parte della rete ciclabile di Abano Terme. Nella definizione di ciclovìa sono stati inseriti:

- i principali itinerari ciclabili destinati all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città con i comuni limitrofi lungo le principali direttrici di traffico;
- gli itinerari della rete secondaria dei percorsi a collegamento delle principali funzioni pubbliche e che connettano le frazioni (Monterosso, Feriole, San Lorenzo e Giarre) con il centro urbano di Abano Terme.

Tali infrastrutture dovranno garantire caratteristiche tecniche per percorsi diretti e sicuri, all'interno dei quartieri e dei centri abitati, a tal fine alcuni tratti prevederanno il rialzamento e trattamento specifico della pavimentazione per mettere in sicurezza il passaggio della mobilità lenta.

La pista ciclabile lungo il Canale Battaglia, parte integrante dell'Itinerario cicloturistico I2 -Anello del Veneto, è stata identificata come "greenway" di progetto che realizzerà un percorso in sede propria senza interferenze con il traffico veicolare (salvo residenti).

Gli itinerari che si sviluppano all'interno del territorio prevalentemente extra-urbano e nel paesaggio agricolo sono stati individuati come "sentieri ciclabili".

Dove le verifiche sul campo hanno dimostrato l'impossibilità tecnica di realizzare un percorso in sede propria è stata indicata la soluzione della "strada 30" che dovrà interagire con il Piano della Circolazione ancora in fase di redazione.

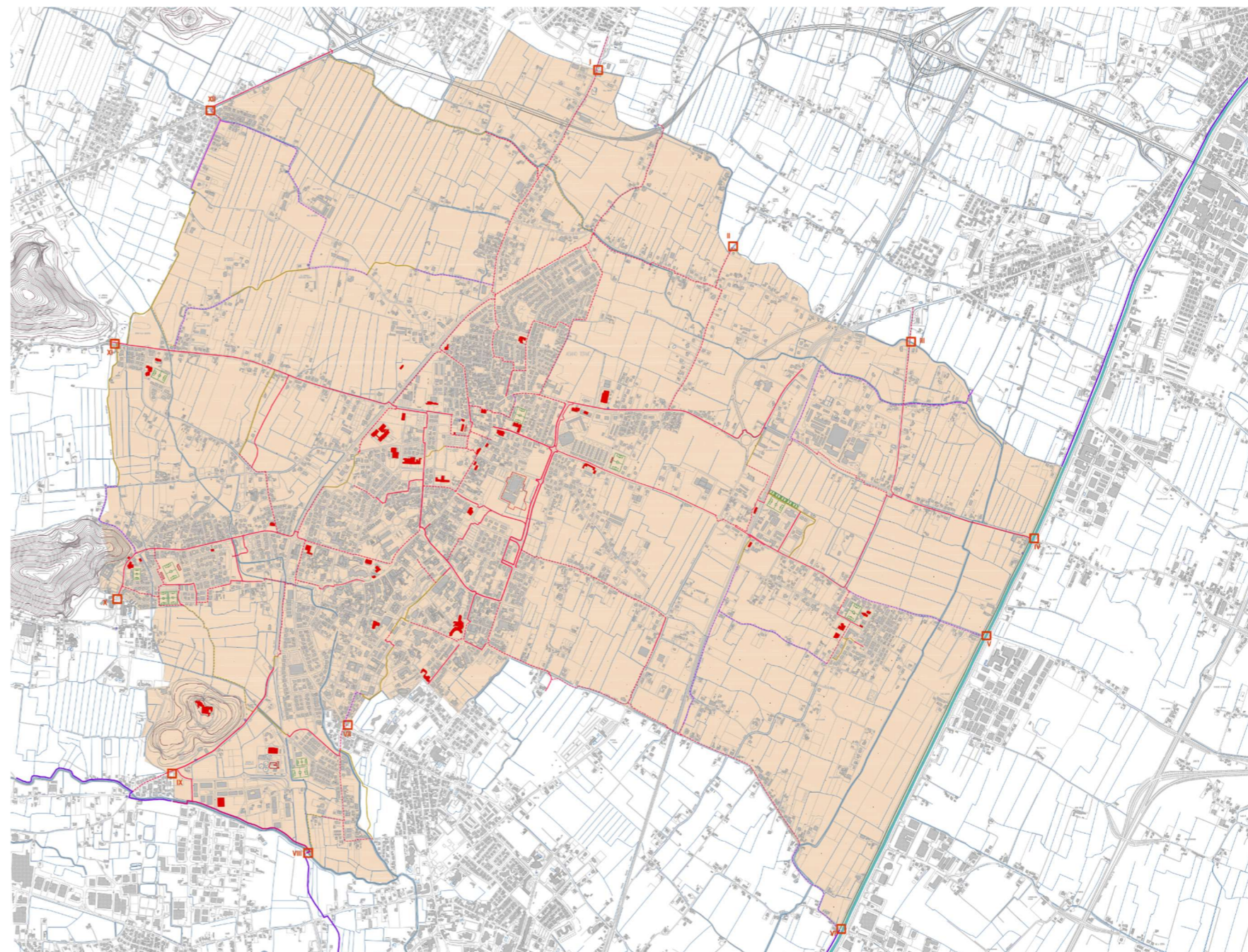
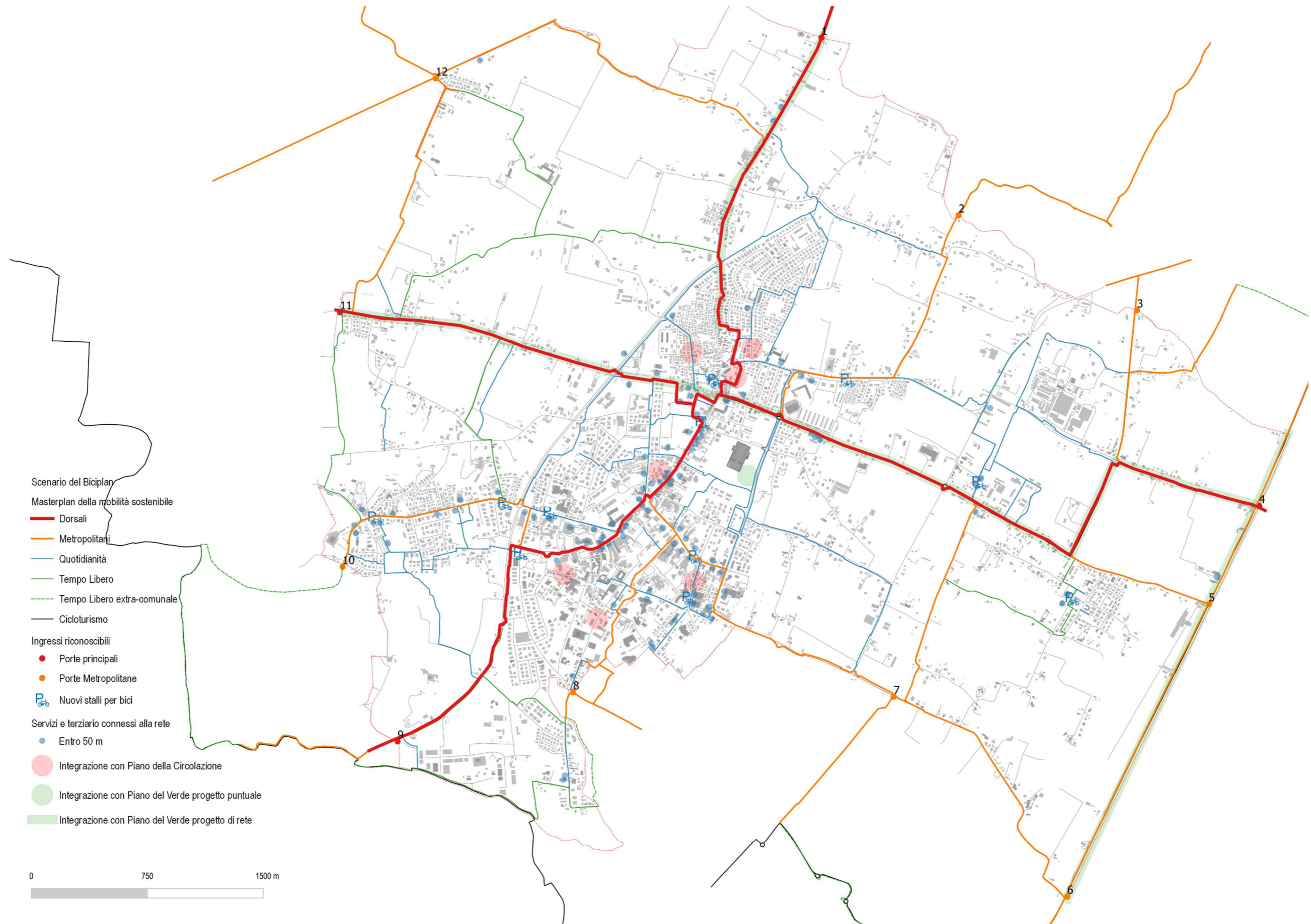


Figura 24 Estratto Tavola 7

Obiettivi ed azioni

Tipologia	Obbiettivi	Azioni	Periodo di riferimento			Target	
			Breve	Medio	Lungo		
Infrastrutturale	Offrire un'accessibilità alternativa all'automobile negli spostamenti quotidiani	Individuare gli ambiti di criticità della mobilità lenta per un successivo approfondimento del tema nel Piano della Circolazione					
		Implementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle scuole e degli uffici pubblici					
		Realizzare una rete di percorsi a collegamento delle principali attività pubbliche o ad uso pubblico					
	Sviluppare una rete ciclabile comunale all'interno di una visione strategica e sistemica dell'infrastruttura ciclabile sovracomunale	Implementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto pubblico locale					
		Sviluppare azioni integrate con il PUMS del Co.Me.Pa.					
		Realizzare percorsi metropolitani di collegamento con i comuni limitrofi					
	Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy	Creare uno scenario complessivo per la mobilità sostenibile integrando lo spazio urbano alla valorizzazione turistica					
		Realizzare percorsi per il tempo libero all'interno di ambiti di elevato valore paesaggistico					
		Connettere la rete esistente e reti ciclabili sovracomunali					
		Connettere la rete esistente e di progetto con le attrazioni turistiche locali					
	Promozionale	Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano	Integrare le azioni del Biciplan con il Piano del Verde				
			Integrare le azioni del Biciplan con il PAT				
Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della mobilità lenta, attraverso la tematizzazione di ambiti, percorsi e paesaggi		Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città					
		Tematizzare i percorsi e integrare la comunicazione ed informazione ciclistica nel piano della cartellonistica					
Rendere Abano Terme un polo attrattivo nella rete dei percorsi ciclabili regionali ed europei		Sviluppare un'identità visiva della rete ciclabile: tematizzando i percorsi locali, creando forme di informazioni delle attrazioni turistiche e culturali locali					
		Integrare la comunicazione ciclabile nel piano della cartellonistica					
		Partecipare ad iniziative di promozione cicloturistica della Regione e della rete Europea					
Ridefinire l'offerta ciclabile da prodotto integrativo dell'offerta turistica ad un prodotto turistico autonomo con elevati standard qualitativi e prestazionali		Coinvolgere le strutture alberghiere e le aziende locali su progetti di mobilità sostenibile					
		Promuovere progetti innovativi per incentivare la mobilità sostenibile come prodotto dell'offerta turistica locale					
Gestionale		Sviluppare un modello di conoscenza, gestione e monitoraggio della rete ciclabile comunale	Mappatura della rete ciclabile esistente e di progetto indicando tracciati e tipologia nonché lo stato manutentivo volta ad analizzare le criticità tecnico-funzionali e a fornire ipotesi di risoluzione				
	Costruzione di un geodatabase per il monitoraggio del Piano						
	Ricognizione delle opere finanziate in attuazione di piani urbanistici, accordi di programma, accordi pubblico/privati; finanziamenti pubblici etc e la verifica del collegamento con i piani di investimento delle opere pubbliche previste dal bilancio comunale						
 Aponensi		 Cittadini Metropolitani		 Turisti		 Cicloturisti	

Scenario di riferimento



Analisi dei costi e fattibilità

Tutti i percorsi di progetto sono stati suddivisi in tratti e nodi, dove per ognuno viene previsto uno schema progettuale per la manutenzione, l'adeguamento, o la nuova realizzazione ed un computo metrico estimativo al fine dell'individuazione preliminare dell'impegno di spesa.

I percorsi ciclabili di progetto secondo il D.M. 557/99 hanno un ulteriore livello di approfondimento realizzato attraverso una matrice che specifica interventi per ogni singolo tratto del percorso ciclabile, di cui si è estratto un esempio in Figura 26.

La tabella, riportata a titolo d'esempio in Figura 27, specifica per ogni singolo nodo o tratto della rete ciclabile di progetto

- L'individuazione grafica nelle tavole progettuali
- L'individuazione toponomastica
- Le caratteristiche geometriche (nodo, tratto)
- La tipologia di sezione di progetto e la dimensione
- I tipi di intervento ed eventuali note
- Foto dello stato di fatto
- Proprietà
- Stato dell'illuminazione
- Costi unitari, parziali e totali
- Stima del costo medio a metro lineare

Nella tavola di progetto una grafia (Figura 28) identifica ogni singolo nodo e le informazioni progettuali, al fine di collegare informazioni tabellari con quelle delle tavole. In particolare sono individuate le informazioni in merito a:

- tratto di congiunzione tra vie
- numero progressivo del percorso
- numero progressivo di nodo
- tipologia della sezione ciclabile



Figura 27 Esempio grafia identificativa nodo e tratto

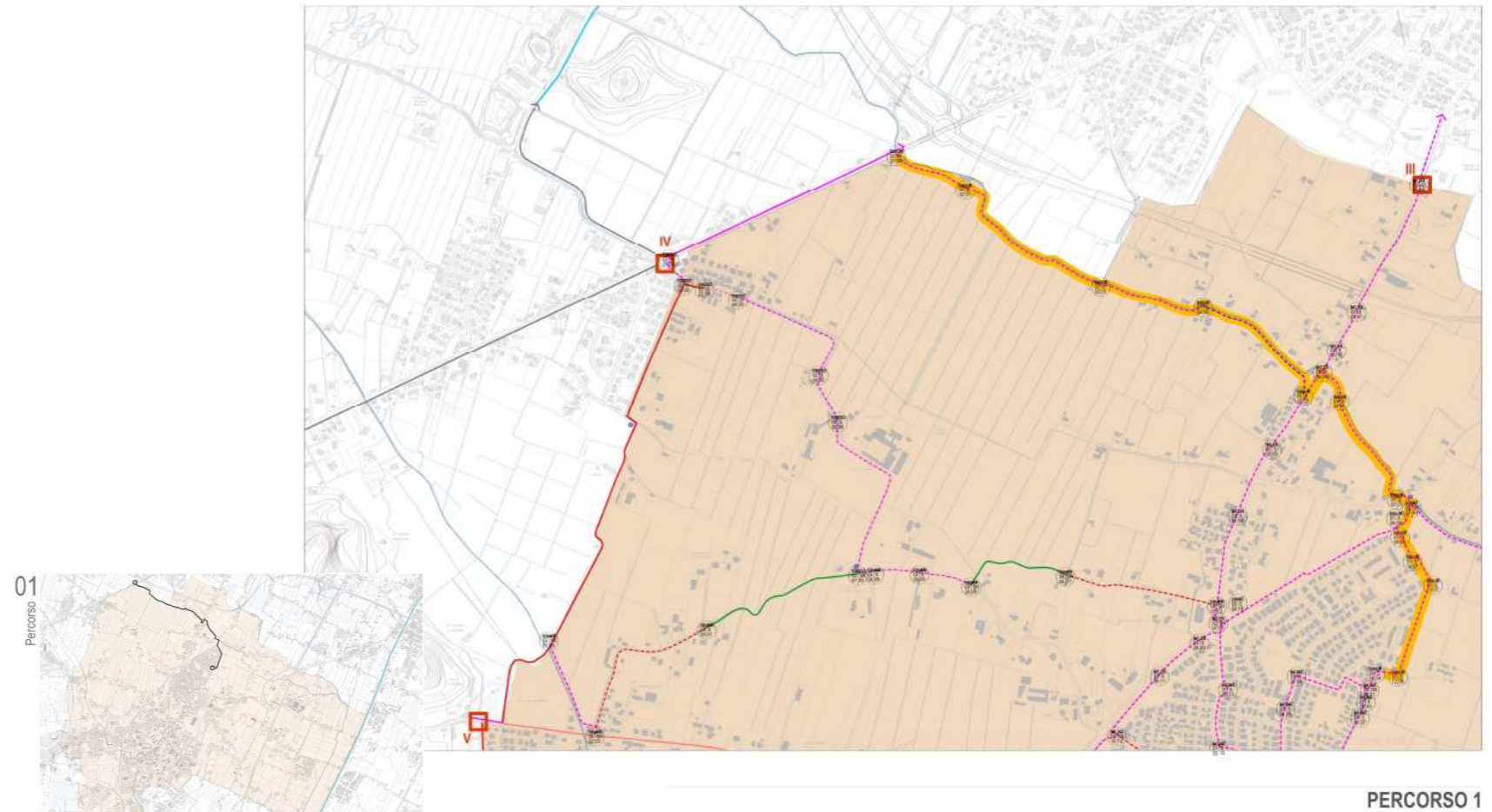


Figura 25 Estratto approfondimento Percorso 1

N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	produzione	illuminazione	Bordumini	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
1	1	EUG-LOR	Euganea	Via Euganea - via Gallo	N			1	Nuovo ponte	Il nuovo ponte si collegherà sopra il manufatto già realizzato, il percorso si collegherà poi alla pista esistente in corrispondenza dell'attraversamento esistente alla		SI		10.000,00 €	10.000,00 €			
1	01-02	EUG-LOR	Montanara	Via Euganea - via Gallo / argine DX	T	S01		262	Solo segnaletica	Strada bianca già realizzata		N		7,50 €	1.965,00 €			
1	02-03	EUG-LOR		Via Euganea - via Gallo / argine DX	T	S01		597	Nuova strada bianca	Attualmente area lungo canale consortile		N		70,00 €	41.790,00 €			
1	03-04	EUG-LOR		Via Euganea - via Gallo / argine DX	T	S01		360	Solo segnaletica	Strada bianca già realizzata	01-04	N		7,50 €	2.700,00 €			
1	04-05	EUG-LOR	Gallo	Via Euganea - via Battisti	T	S02		474	Solo segnaletica	Strada chiusa solo per residenti - Strada a 30 kmh	01-05	N		7,50 €	3.555,00 €			
1	5	EUG-LOR	Battisti	Via Battisti	N			1	Segnaletica e attraversamento	Segnalazione percorso		SI		1.800,00 €	1.800,00 €			
1	03/04-06	EUG-LOR		Via Battisti - via Lorenzo / argine SX	T	S01		120	Nuovo percorso in sede propria	Percorso su arginale scolo consortile - intervento azienda ipica	01-06	SI	N	70,00 €	8.400,00 €			
1	06	EUG-LOR		Via Battisti - via Lorenzo	N			1	Ponte di attraversamento					10.000,00 €	10.000,00 €			
1	06-07	EUG-LOR		Via Battisti - via Lorenzo / argine DX	T	S01		407	Nuovo percorso in sede propria	Percorso su arginale scolo consortile - intervento azienda ipica		SI	N	70,00 €	28.490,00 €	80.210,00 €		
1	07-05/07	EUG-LOR	Lorenzo		T	S02		70	Percorso su strada interna residenziale	Strerata da asfaltare e segnatare	01-07	NO	SI	22,50 €	1.575,00 €			
1	05/07	EUG-LOR	Leoncavallo		N			1	Attraversamento					1.800,00 €	1.800,00 €			
1	05/07-08	EUG-LOR	Leoncavallo		T				Percorso su 05/04									
1	08-09	EUG-LOR	Leoncavallo		T	S02		32	Percorso su parcheggio	Percorso da segnalare a terra all'interno del parcheggio esistente	01-08	NO	SI	7,50 €	240,00 €			
1	09	EUG-LOR	Leoncavallo		N			1	Attraversamento					1.800,00 €	1.800,00 €			
1	09-10	EUG-LOR	Leoncavallo		T	S06		85	Percorso in sede propria su area verde	Percorso da individuare in asfalto con aiuola di separazione	01-09	NO	SI	245,00 €	20.825,00 €			
1	10	EUG-LOR	Leoncavallo		N			1	Attraversamento					1.800,00 €	1.800,00 €			
1	10-11	EUG-LOR	Leoncavallo		T	S07		102	Percorso in sede propria su campagna	Percorso in stabilizzato drenante (biostresse) con cordone a scolina	01-10	SI	NO	177,00 €	18.054,00 €			
1	11-12	EUG-LOR		Percorso parallelo a via Puccini	T	S07		320	Percorso in sede propria in stabilizzato drenante	Percorso in stabilizzato drenante (biostresse) con cordone a scolina	01-11	NO	NO	177,00 €	56.640,00 €			
1	12-13	EUG-LOR	Carabinieri		T	S08		70	Nuovo percorso ciclabile e pedonale	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml con nuova illuminazione	01-12	NO	NO	358,00 €	25.060,00 €			
1	13	EUG-LOR	Carabinieri		N			1	Attraversamento e passaggio su campagna	Attraversamento della via e piccola tombinatura della scolina		SI	NO	1.800,00 €	1.800,00 €			
1	13-07/08	EUG-LOR	Carabinieri		T	S04		59	Nuova pista in stabilizzato		01-13	SI	NO	70,00 €	4.130,00 €			
								2964								242.424,00 €	81,79 €	

Figura 26 Estratto Tabella informativa del Percorso 1

Gestione e monitoraggio del Biciplan

In qualità di piano strategico a medio-lungo periodo, il Biciplan offre degli "indirizzi" non prescrittivi ma orientativi agli interventi ed interagisce con diversi strumenti di progettazione e programmazione.

La finalità è quindi quella di offrire una visione generale e sistematica di insieme utile a evitare la dispersione dei progetti, si rende perciò necessaria l'implementazione di un sistema di gestione e monitoraggio del Piano.

Oltre alla fattibilità tecnico-economica di dettaglio, già relazionata sopra, all'interno degli uffici tecnici del comune è stato realizzato un sistema di gestione delle informazioni attraverso la costruzione di un geo-database.

Il Geo-database è costruito con le informazioni dei diversi livelli del Biciplan (strategico ed operativo). Le informazioni derivanti dal Masterplan, dal Progetto di rete (ai sensi della L.2/2018 e del D.M. 557/1999) e dalla Matrice di fattibilità sono costituiti da oggetti spaziali, tabelle informative, insieme di dati e relazioni tra gli stessi.

Il flusso delle informazioni, gestito all'interno di questo strumento, entra nel processo di gestione del Biciplan, intercetta altri strumenti di programmazione e progettazione (es. Piano del Verde), permettendo a tali piani di monitorare la realizzazione delle indicazioni strategiche del Biciplan e eventualmente modificare le specifiche operative. Il Biciplan pertanto non chiude la discussione sulle scelte di ciclabilità ma la apre, orientandone i temi e gli strumenti dell'amministrazione, come rappresentato schematicamente dalla Figura 29.

Il geo-database sarà organizzato in oggetti spaziali, elaborabili con Geographic Information System (nei principali formati di digitalizzazione delle informazioni territoriali), ed in tabelle o altri insiemi di dati derivati da rilievi statistici nazionali e regionali e immagini raster (come ad esempio ortofoto o fotografie puntuali).

Il geo-database gestisce le informazioni del Biciplan e le relaziona con gli altri strumenti della programmazione e progettazione amministrativa come in figura 30.

Alcune informazioni verranno successivamente condivise esternamente attraverso la creazione di una mappa condivisibile attraverso l'app My App di Google; a tale passaggio seguirà anche l'implementazione di forme di segnalazione esterna dello stato di manutenzione della rete ciclabile da parte dell'utenza, le quali informazioni entreranno all'interno del geo-database.

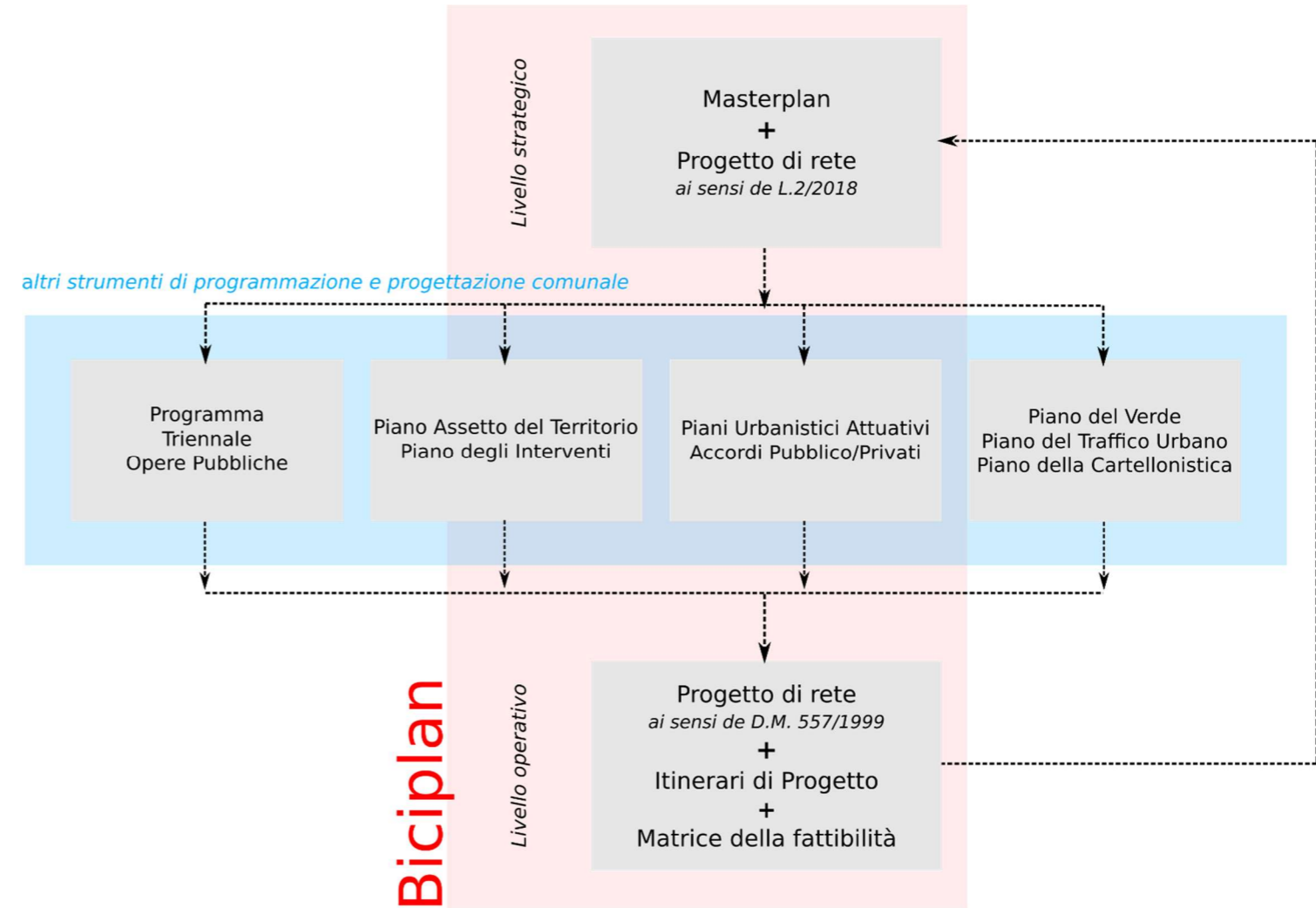


Figura 28 Schema della gestione e monitoraggio del Biciplan

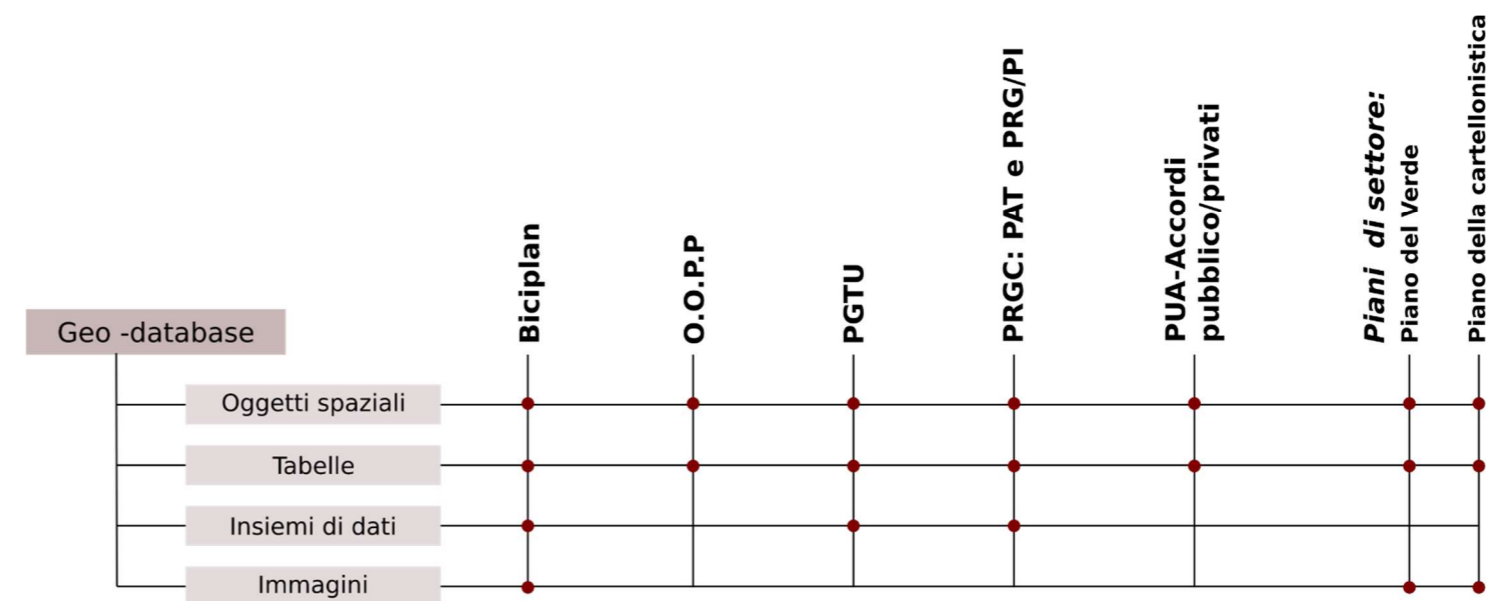


Figura 29 Struttura relazionale tra Geodatabase, Biciplan e altri strumenti di programmazione e progettazione

Bibliografia

Studi specifici

ENIT (2015) *Il mercato del cicloturismo in Europa. Politiche, andamenti e prospettive*

Ecorys (2017). *De sociaaleconomische waarde van sporten en bewegen*

Gössling S., Choi A., (2015), *Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles*, Ecological Economics, Volume 113, May 2015, Pages 106-113, ISSN 0921-8009

Legambiente (2019) *Ecosistema urbano*

<https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/rapporto-ecosistema-urbano-2019.pdf>

Osservatorio Bikeconomy (2018) *Mobilità ciclabile e infrastrutture: prospettive e vantaggi* Fondazione Manlio Masi

Burighel L., Da Re R., Gallo D. (2015). Veneto in bicicletta. Opportunità per gli operatori turistici. ETIFOR Srl – Spin-off dell'Università di Padova

Isnart e Legambiente-Legambici (2019) *1° Rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturismi in Italia*

Regione Veneto e FIAB (2014) *Piano regionale della mobilità ciclistica Master Plan 2014 -aggiornamento del Master Plan del 2004*

Conferenza Metropolitana di Padova (2019) *Piano della Mobilità Urbana sostenibile- Terza Fase*

Riferimenti Normativi

Legge Nazionale n° 2/2018 del 11 gennaio 2018, *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.*

Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999, Ministero dei lavori pubblici, *Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*

Indagini statistiche

ISTAT 15° Censimento della Popolazione <http://dati-censimentopopolazione.istat.it/Index.aspx>

ISTAT Matrici del pendolarismo <https://www.istat.it/it/archivio/139381>

Regione Veneto Dati statistici su Turismo e cultura




http://statistica.regione.veneto.it/banche_dati_economia_turismo.jsp

LEGENDA

TEMI COLLETTIVI







-  Scuole
-  Chiese / Oratori / Monasteri
-  Ospedali / Ambulatori
-  Teatri / Cinema
-  Uffici Pubblica Amministrazione
-  Caserma / Servizi pubblica Sicurezza
-  Stazioni del trasporto pubblico
-  Centri Commerciali
-  Alberghi / Alberghi in disuso
-  Ville
-  Piazza del Mercato
-  Campi Sportivi / Stadio
-  Giardini / Parchi
-  Piazze e aree pedonali
-  Piazze e aree pedonali di progetto
-  Capitelli

SPAZI DI SOSTA




-  Parcheggi
-  Parcheggi scambiatori
-  Parcheggi con colonne per ricariche elettriche

PERCORSI CICLABILI DM 557/1999

PERCORSI CICLABILI ESISTENTI

-  Piste in sede propria (separazione fisica)
-  Piste su corsie riservate (separazione ottica su carreggiata)
-  Percorsi promiscui pedonali / ciclabili (separazione ottica su marciapiede)
-  Percorsi promiscui ciclabili / veicolari (strade 30 km/h)
-  Da riqualificare
-  Da ampliare

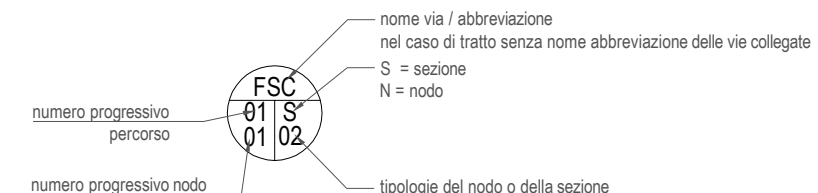
PERCORSI CICLABILI DI PROGETTO

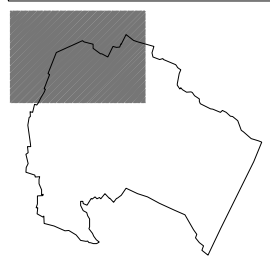
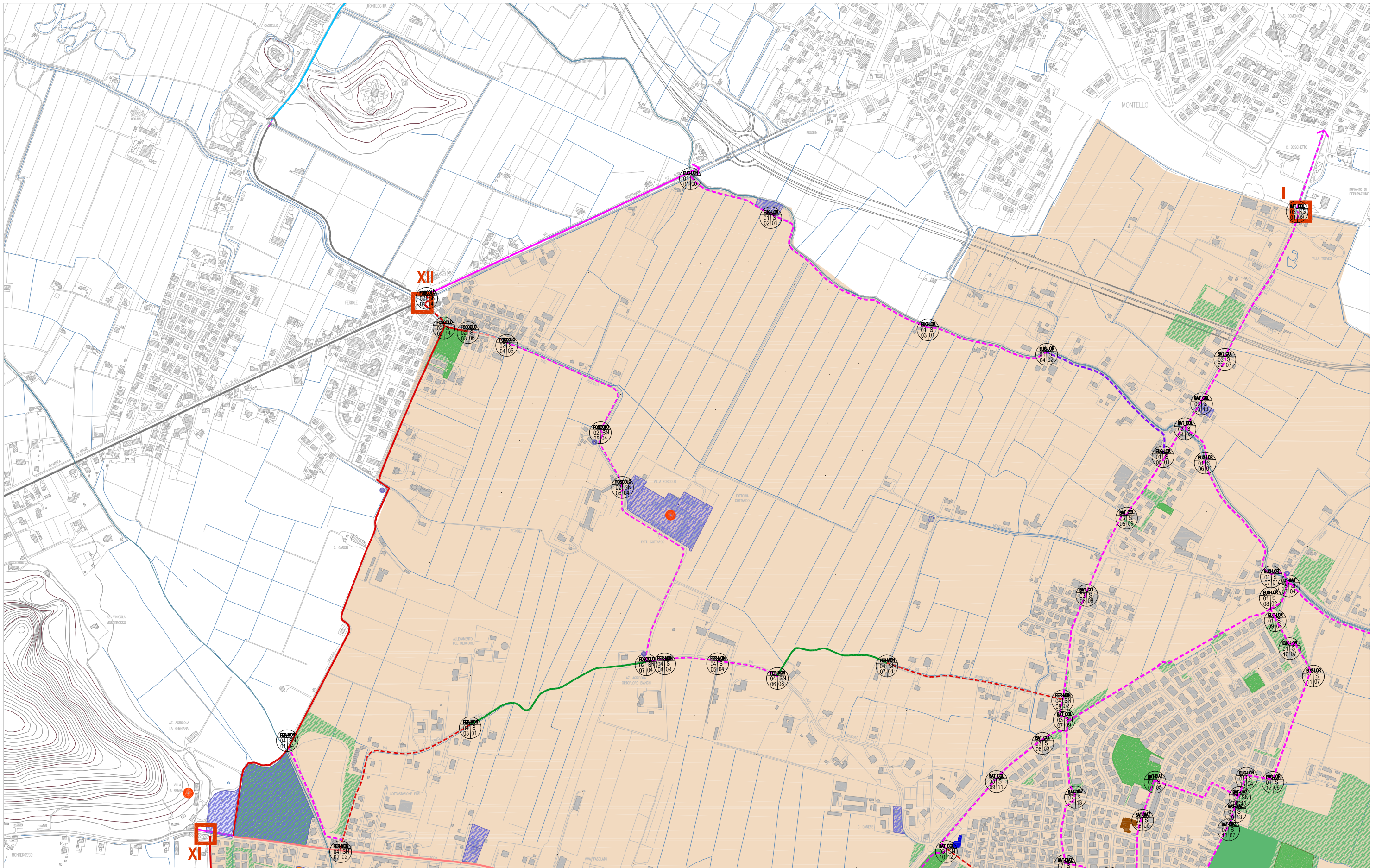
-  Piste in sede propria (separazione fisica)
-  Piste su corsie riservate (separazione ottica su carreggiata)
-  Percorsi promiscui pedonali / ciclabili (separazione ottica su marciapiede)
-  Percorsi promiscui ciclabili / veicolari (strade 30 km/h)

PORTE METROPOLITANE



- I Porta Selvazzano
- II Porta Padova
- III Porta Mandria
- IV Porta Albignasego
- V Porta Giarre
- VI Porta Battaglia
- VII Porta Sabbioni
- VIII Porta Montegrotto
- IX Porta Torreglia
- X Porta Teolo
- XI Porta Praglia
- XII Porta Montecchia

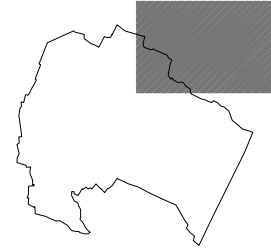
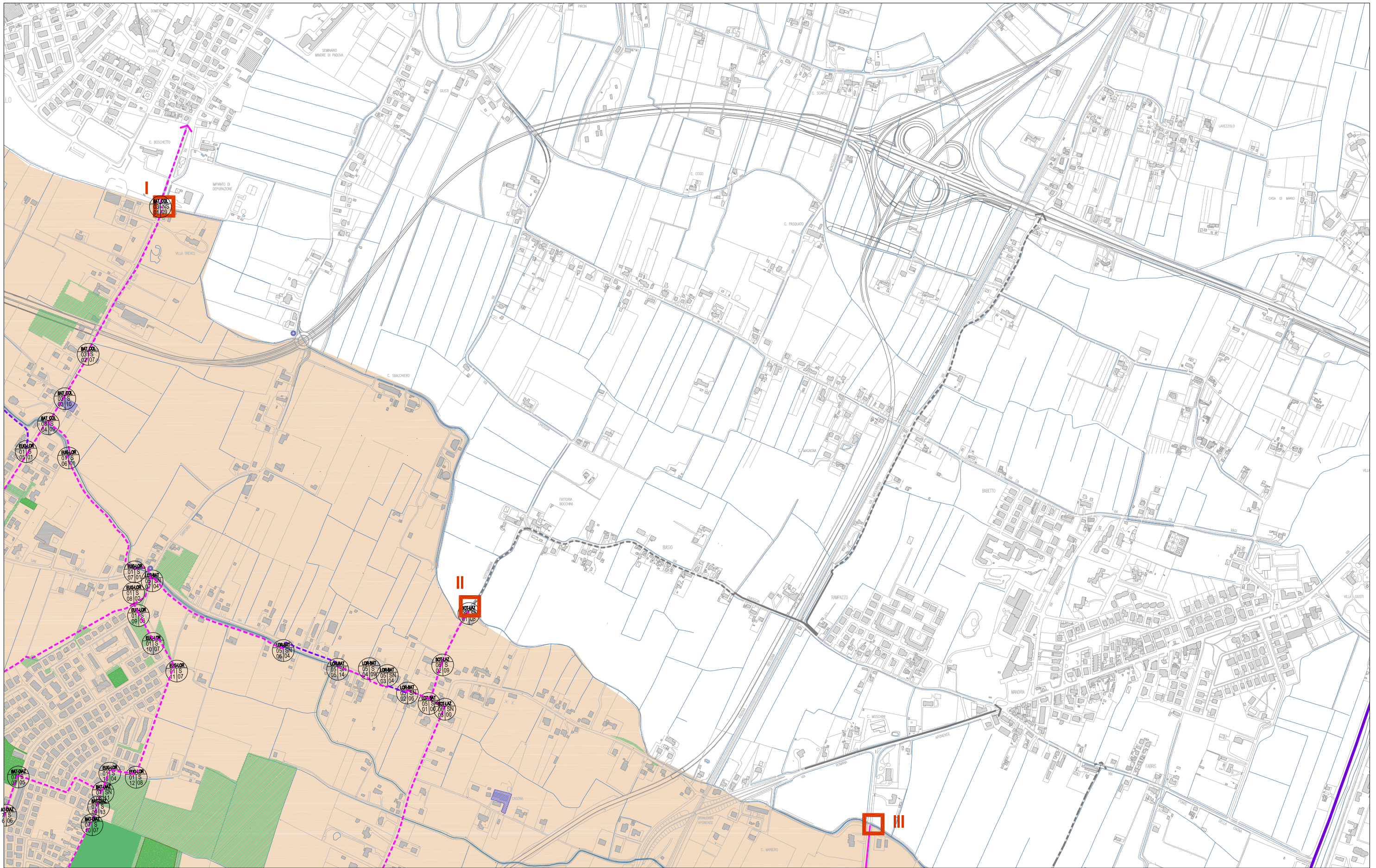




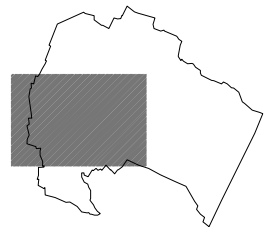
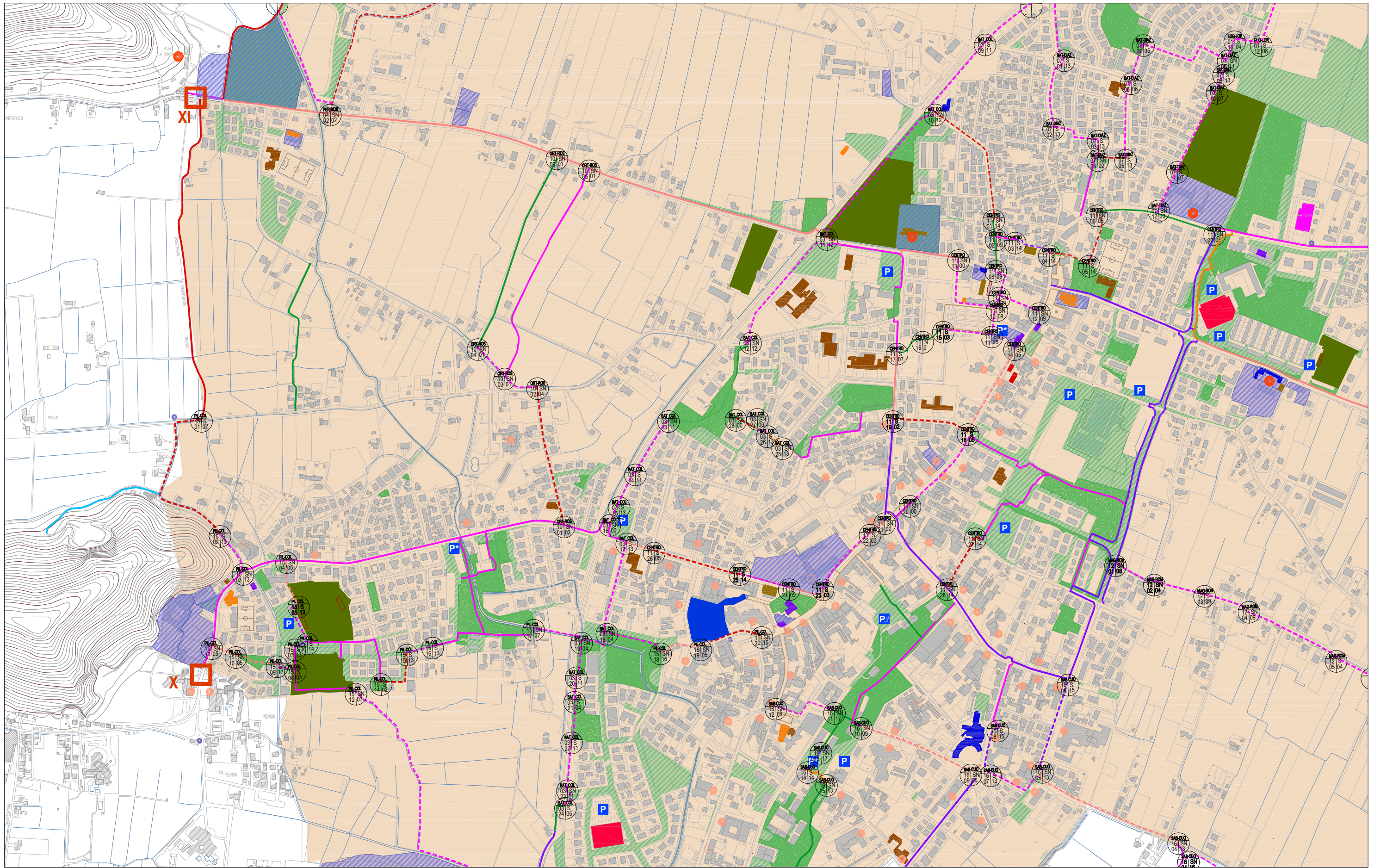
CITTA' DI ABANO TERME - BICIANI PROGETTO

01

Comune di Abano Terme
 Arch. Leonardo Minozzi – *Dirigente Settore Governo del Territorio* - Ing. Anna Migliolaro – *Ufficio Viabilità* - Urb. Valentina Andreazzo – *Ufficio Urbanistica* - Urb. Carlo Piovan – *Ufficio Urbanistica*
 Arch. Nicola Fattoni – *libero professionista* - via villa del bosco 409 35029 Pontelongo 049 9701991.348 8075804 nicola.fattoni@gmail.com/nicola.fattoni@archiworldpec.it

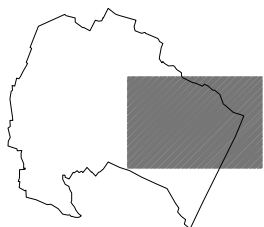
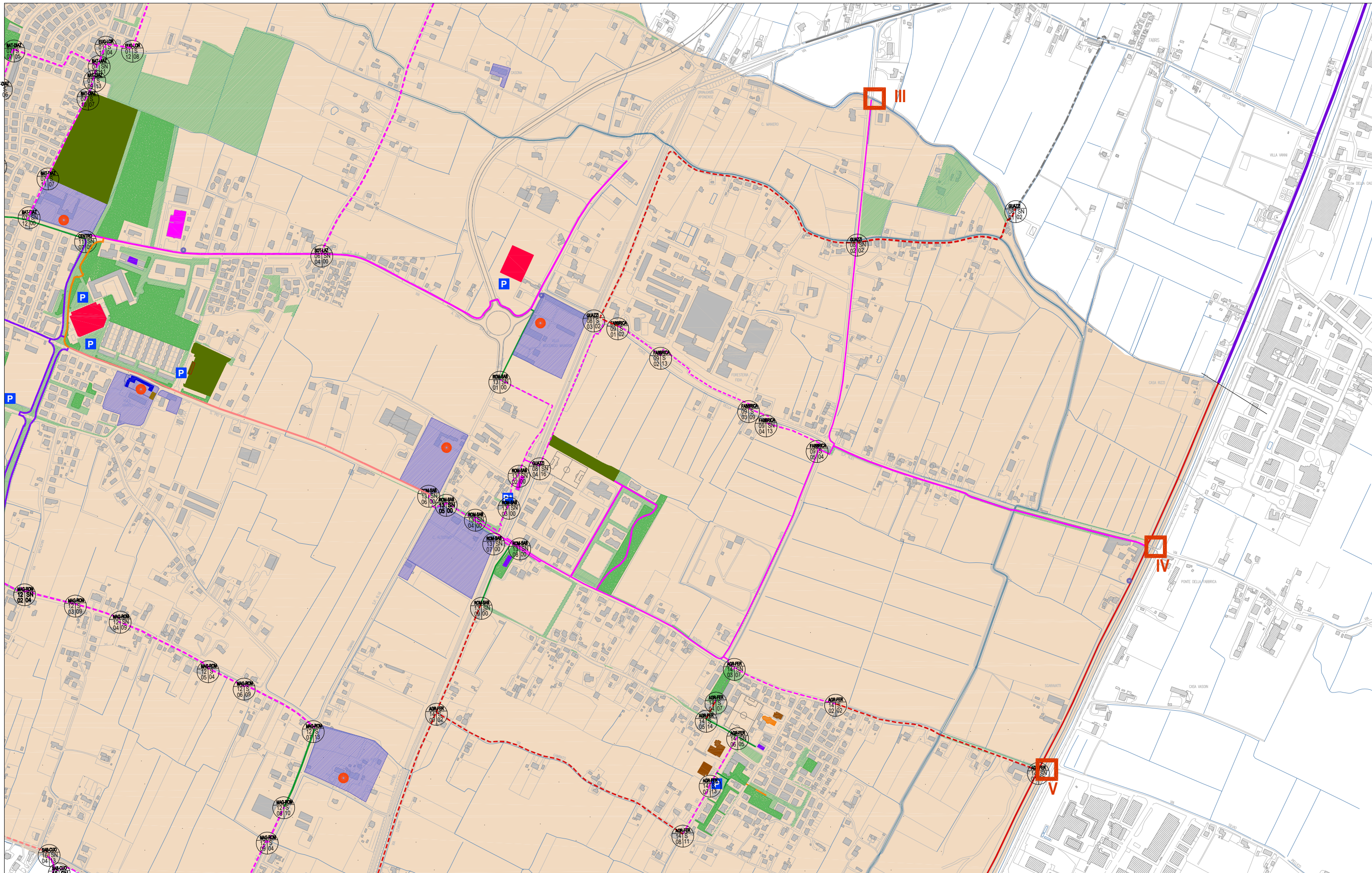


CITTA' DI ABANO TERME - BICIPLAN PROGETTO



CITTA' DI ABANO TERME - BICIPLAN PLANIMETRIA DI PROGETTO

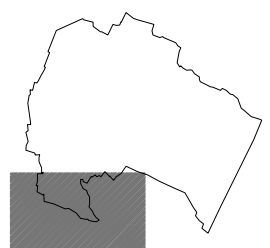
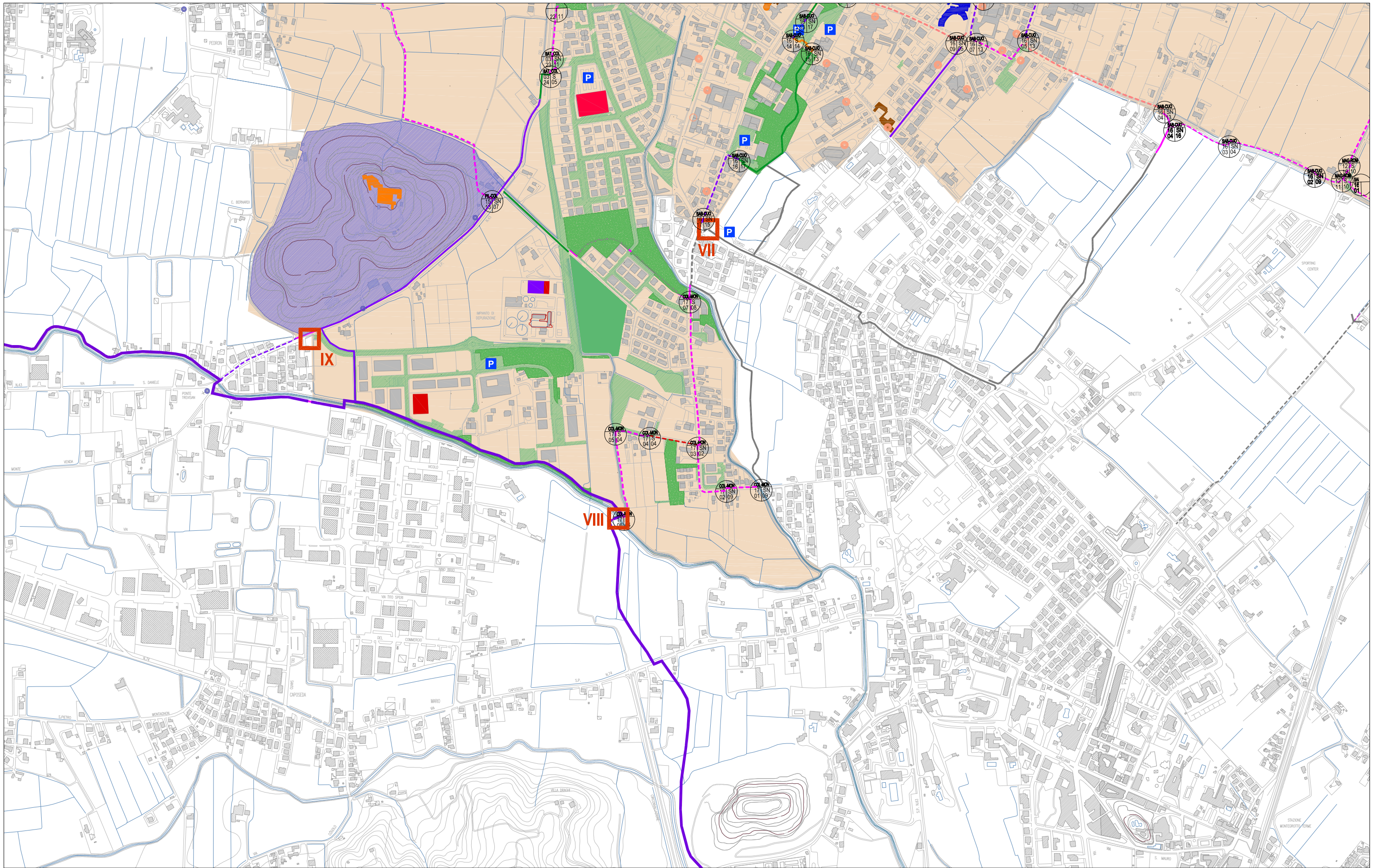
03



CITTA' DI ABANO TERME - BICIPLAN PROGETTO

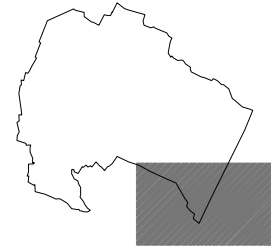
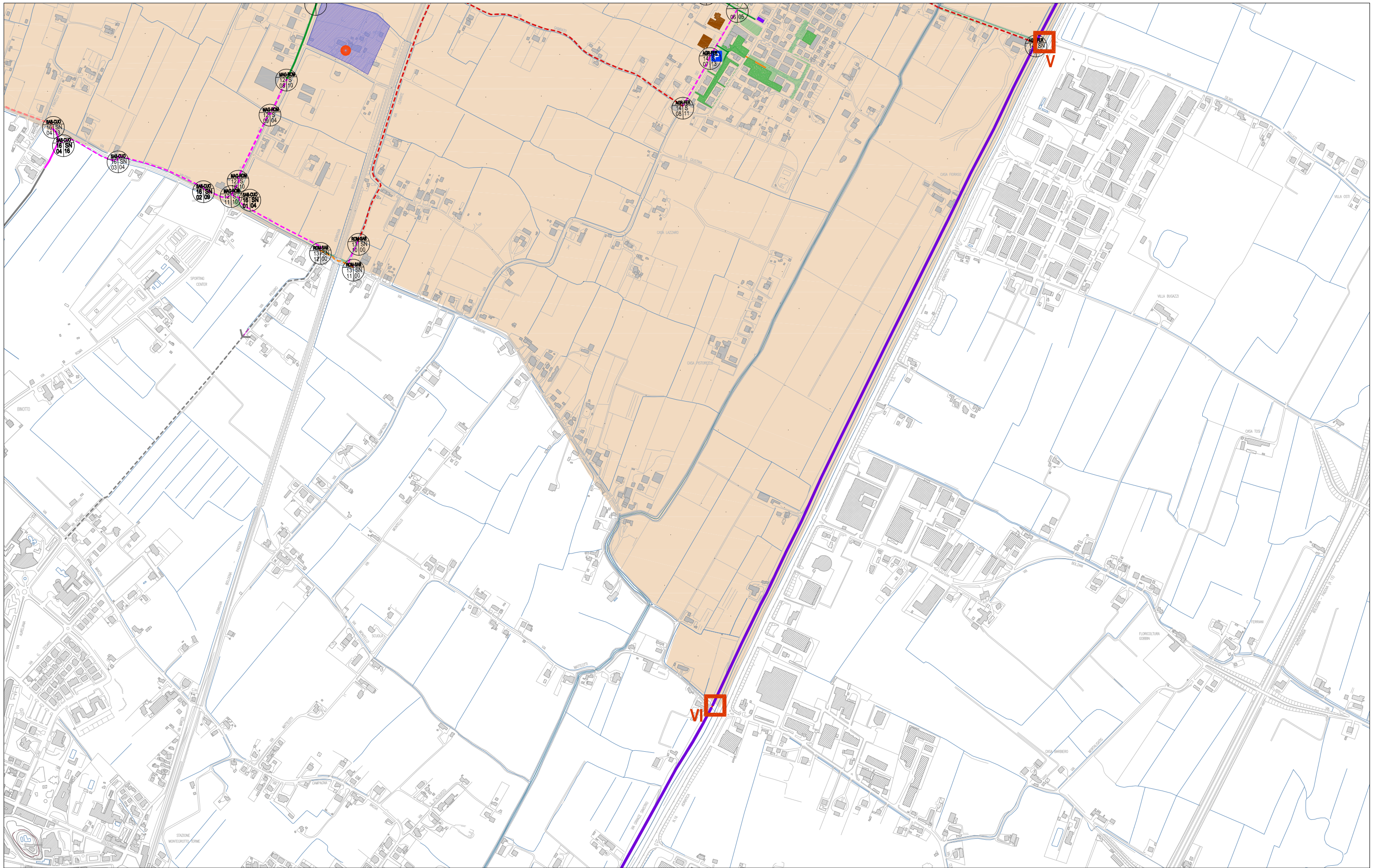
04

Comune di Abano Terme
 Arch. Leonardo Minozzi – *Dirigente Settore Governo del Territorio* - Ing. Anna Migliolaro – *Ufficio Viabilità* - Urb. Valentina Andreazzo – *Ufficio Urbanistica* - Urb. Carlo Piovan – *Ufficio Urbanistica*
 Arch. Nicola Fattoni – *libero professionista* - via villa del bosco 409 35029 Pontelongo 049 9701991.348 8075804 nicola.fattoni@gmail.com/nicola.fattoni@archiworldpec.it

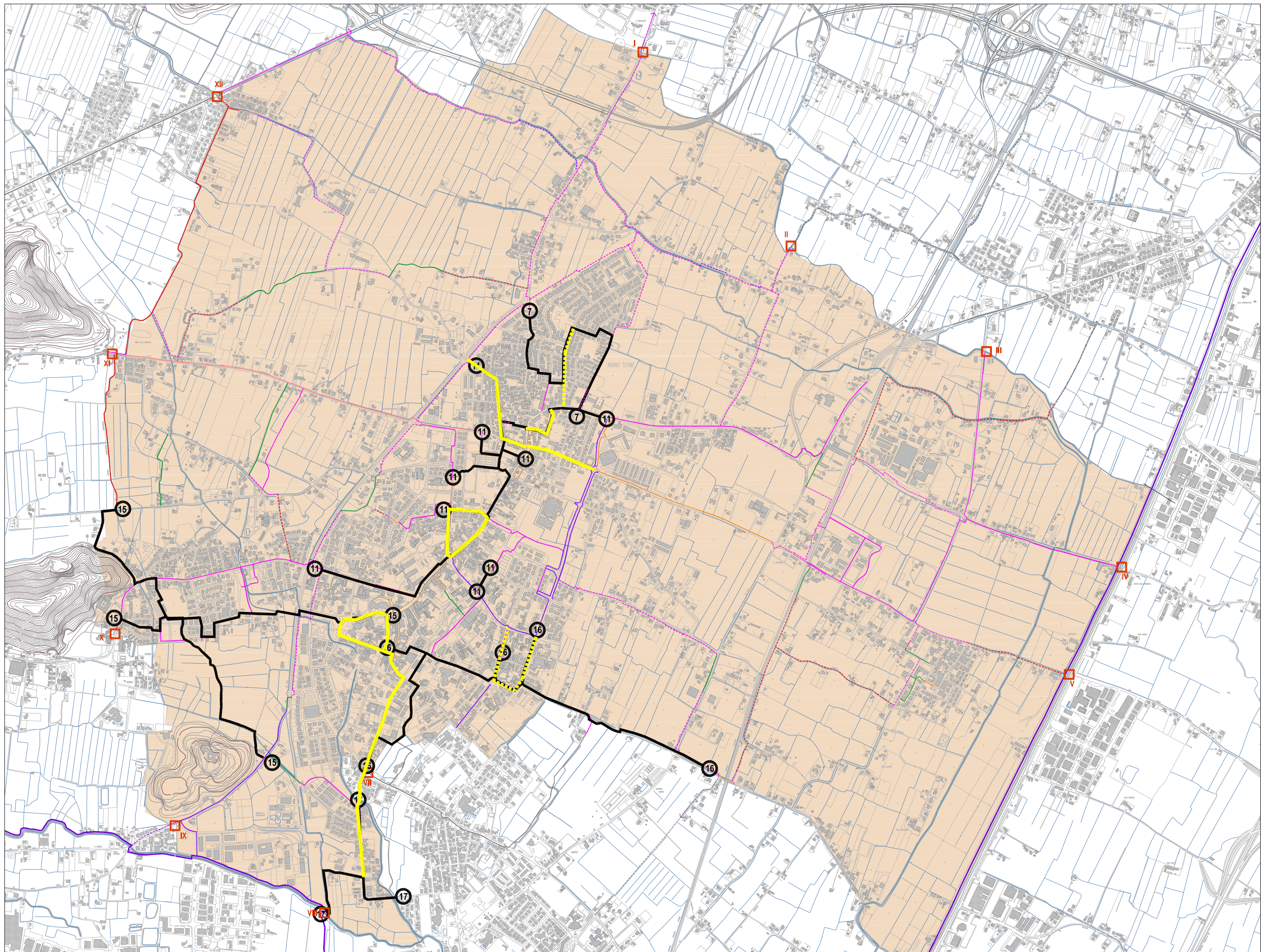


CITTA' DI ABANO TERME - BICIANI PROGETTO

Comune di Abano Terme
 Arch. Leonardo Minozzi – *Dirigente Settore Governo del Territorio* - Ing. Anna Migliolaro – *Ufficio Viabilità* - Urb. Valentina Andreazzo – *Ufficio Urbanistica* - Urb. Carlo Piovan – *Ufficio Urbanistica*
 Arch. Nicola Fattoni – *libero professionista* - via villa del bosco 409 35029 Pontelongo 049 9701991.348 8075804 nicola.fattoni@gmail.com/nicola.fattoni@archiworldpec.it



CITTA' DI ABANO TERME - BICIPLAN PROGETTO



Individuazione tratti stradali oggetto di verifica con piano della circolazione

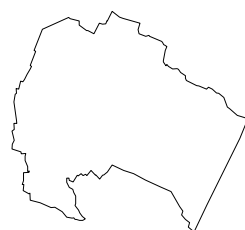
CITTA' DI ABANO TERME - BICIANPLAN

Stima economica per la realizzazione - Relazione



PERCORSI

STIMA ECONOMICA
PER LA REALIZZAZIONE

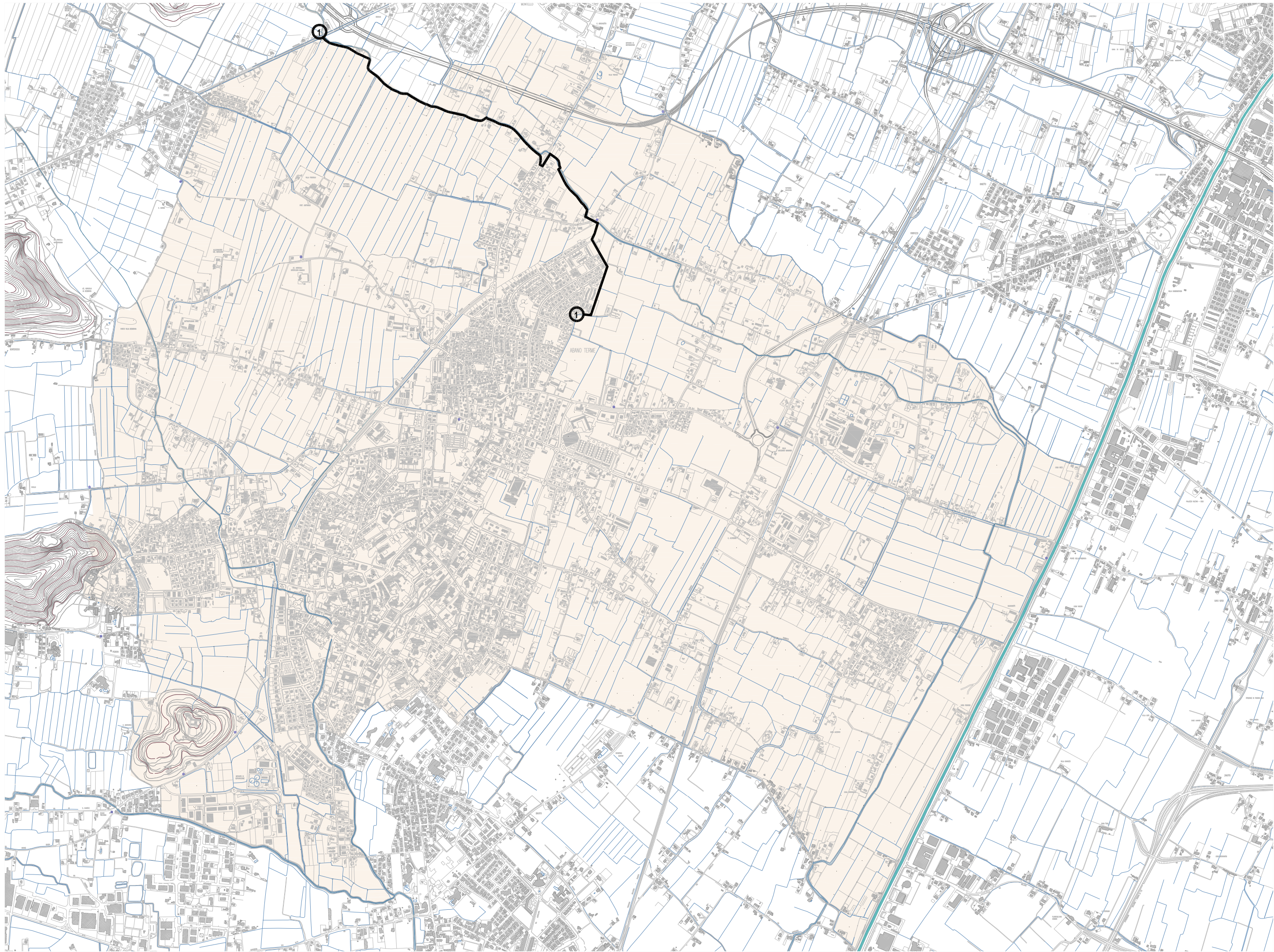


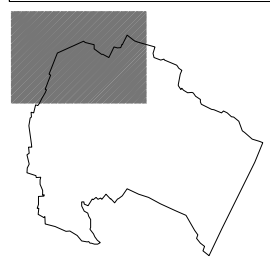
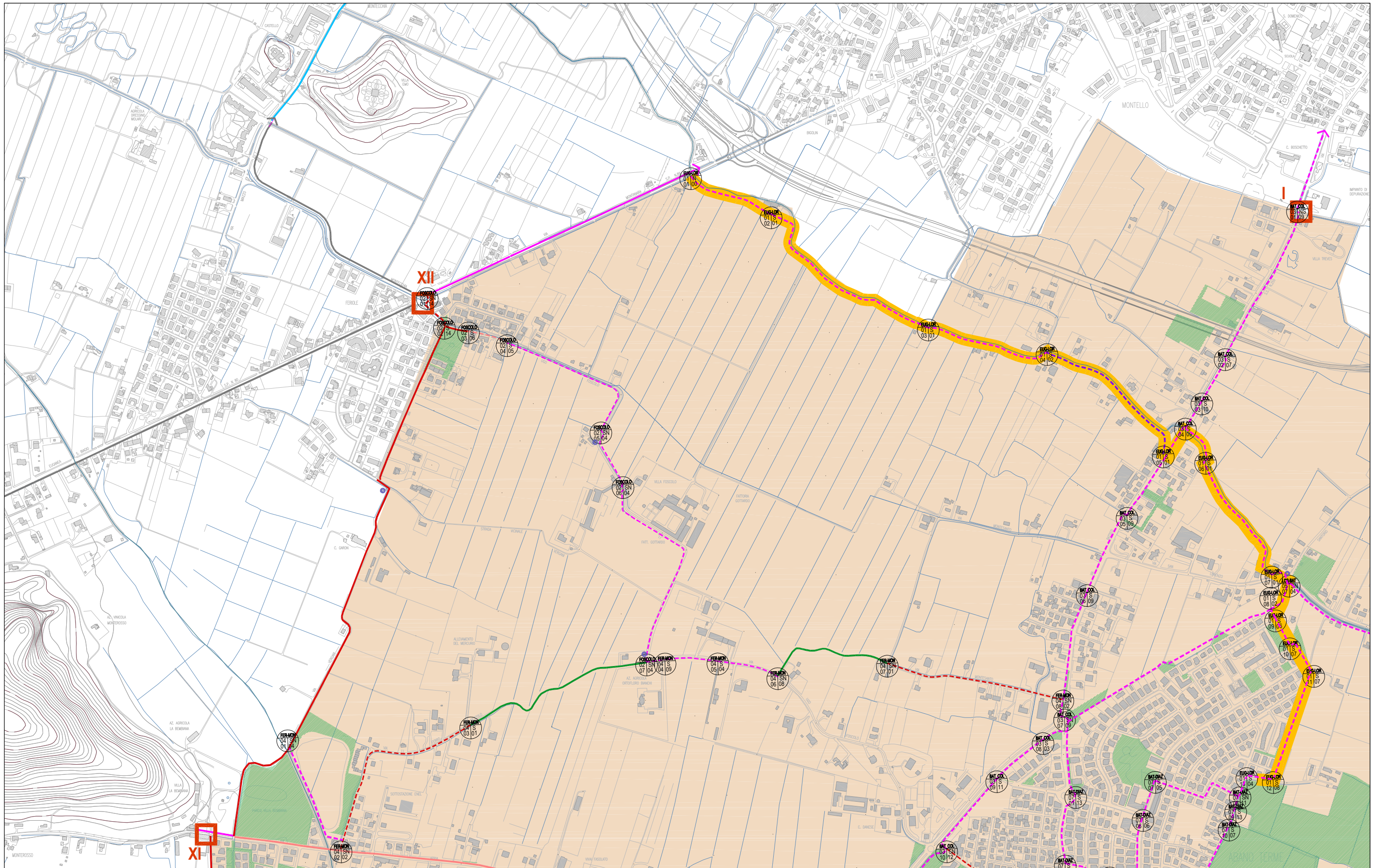
CITTA' DI ABANO TERME - BICIANI PROGETTO

Comune di Abano Terme
Arch. Leonardo Minozzi – *Dirigente Settore Governo del Territorio* - Ing. Anna Migliolaro – *Ufficio Viabilità* - Urb. Valentina Andreazzo – *Ufficio Urbanistica* - Urb. Carlo Piovan – *Ufficio Urbanistica*
Arch. Nicola Fattoni – *libero professionista* - via villa del bosco 409 35029 Pontelongo 049 9701991.348 8075804 nicola.fattoni@gmail.com/nicola.fattoni@archiworldpec.it



01 Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. progr.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
1	1	EUG-LOR	Euganea	Via Euganea - via Gallo	N			1	Nuovo ponte	Il nuovo ponte si collegherà sopra il manufatto idraulico già realizzato, il percorso si collegherà alla pista esistente in corrispondenza dell'attraversamento pedonale esistente.		NO	SI		10.000,00 €	10.000,00 €		
1	01-02	EUG-LOR	Montanara	Via Euganea - via Gallo / argine DX		T	S01	262	Solo segnaletica	Strada bianca già realizzata		NO	NO		7,50 €	1.965,00 €		
1	02-03	EUG-LOR		Via Euganea - via Gallo / argine DX		T	S01	597	Nuova strada bianca	Attualmente area lungo canale consortile		C	NO		70,00 €	41.790,00 €		
1	03-04	EUG-LOR		Via Euganea - via Gallo / argine DX		T	S01	360	Solo segnaletica	Strada bianca già realizzata	01-04	NO	NO		7,50 €	2.700,00 €		
1	04-05	EUG-LOR	Gallo	Via Euganea - via Battisti		T	S02	474	Solo segnaletica	Strada chiusa solo per residenti - Strada a 30 kmh	01-05	NO	NO		7,50 €	3.555,00 €		
1	5	EUG-LOR	Battisti	Via Battisti	N			1	Segnaletica e attraversamento	Segnalazione percorso		NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
1	03/04-06	EUG-LOR		Via Battisti - via Lorenzo / argine SX		T	S01	120	Nuovo percorso in sede propria	Percorso su arginale scolo consortile	01-06	SI	NO		70,00 €	8.400,00 €		
1	06	EUG-LOR		Via Battisti - via Lorenzo	N			1	Ponte di attraversamento			NO			10.000,00 €	10.000,00 €		
1	06-07	EUG-LOR		Via Battisti - via Lorenzo / argine DX		T	S01	407	Nuovo percorso in sede propria	Percorso su arginale scolo consortile		SI	NO		70,00 €	28.490,00 €		
1	07-05/07	EUG-LOR	Lorenzo			T	S02	70	Percorso su strada interna residenziale	Strerrata da asfaltare e segnalare	01-07	NO	SI		22,50 €	1.575,00 €		
1	05/07	EUG-LOR	Leoncavallo		N			1	Attraversamento			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
1	05/07-08	EUG-LOR	Leoncavallo			T			Percorso su 05/04			NO	SI					
1	08-09	EUG-LOR	Leoncavallo			T	S02	32	Percorso su parcheggio	Percorso da segnalare a terra all'interno del parcheggio esistente	01-08	NO	SI		7,50 €	240,00 €		
1	09	EUG-LOR	Leoncavallo		N			1	Attraversamento			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
1	09-10	EUG-LOR	Leoncavallo			T	S06	85	Percorso in sede propria su area verde	Percorso da individuare in asfalto con aiuola di separazione	01-09	NO	SI		245,00 €	20.825,00 €		
1	10	EUG-LOR	Leoncavallo		N			1	Attraversamento			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
1	10-11	EUG-LOR	Leoncavallo			T	S07	102	Percorso in sede propria su campagna	Percorso in stabilizzato drenante (biostrasse) con cordonate e scolina	01-10	SI	NO		177,00 €	18.054,00 €		
1	11-12	EUG-LOR		Percorso parallelo a via Puccini		T	S07	320	Percorso in sede propria in stabilizzato drenante	Percorso in stabilizzato drenante (biostrasse) con cordonate e scolina	01-11	NO	NO		177,00 €	56.640,00 €		
1	12-13	EUG-LOR	Carabinieri			T	S08	70	Nuovo percorso ciclabile e pedonale	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml con nuova illuminazione	01-12	NO	NO	SI	358,00 €	25.060,00 €		
1	13	EUG-LOR	Carabinieri		N			1	Attraversamento e passaggio su campagna	Attraversamento della via e piccola tombinatura della scolina		SI	NO		1.800,00 €	1.800,00 €		
1	13-07/08	EUG-LOR	Carabinieri			T	S04	59	Nuova pista in stabilizzato		01-13	SI	NO		70,00 €	4.130,00 €		
								2964									242.424,00 €	81,79 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

2964,5

242.424,00 € 81,78 €



01-04



01-05



01-06



01-07



01-08



01-09



01-10



01-11

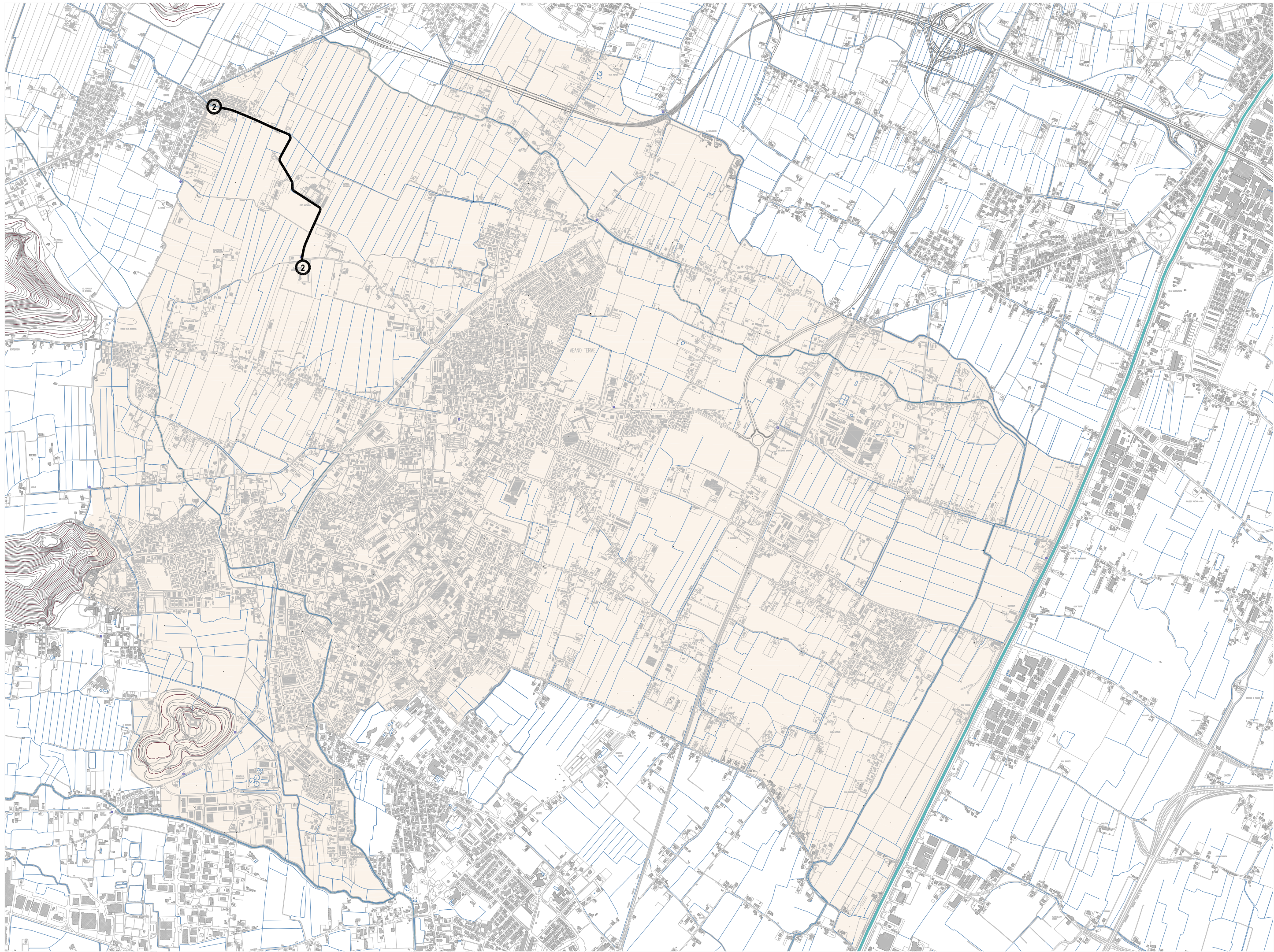


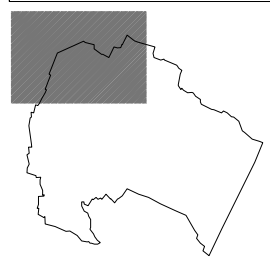
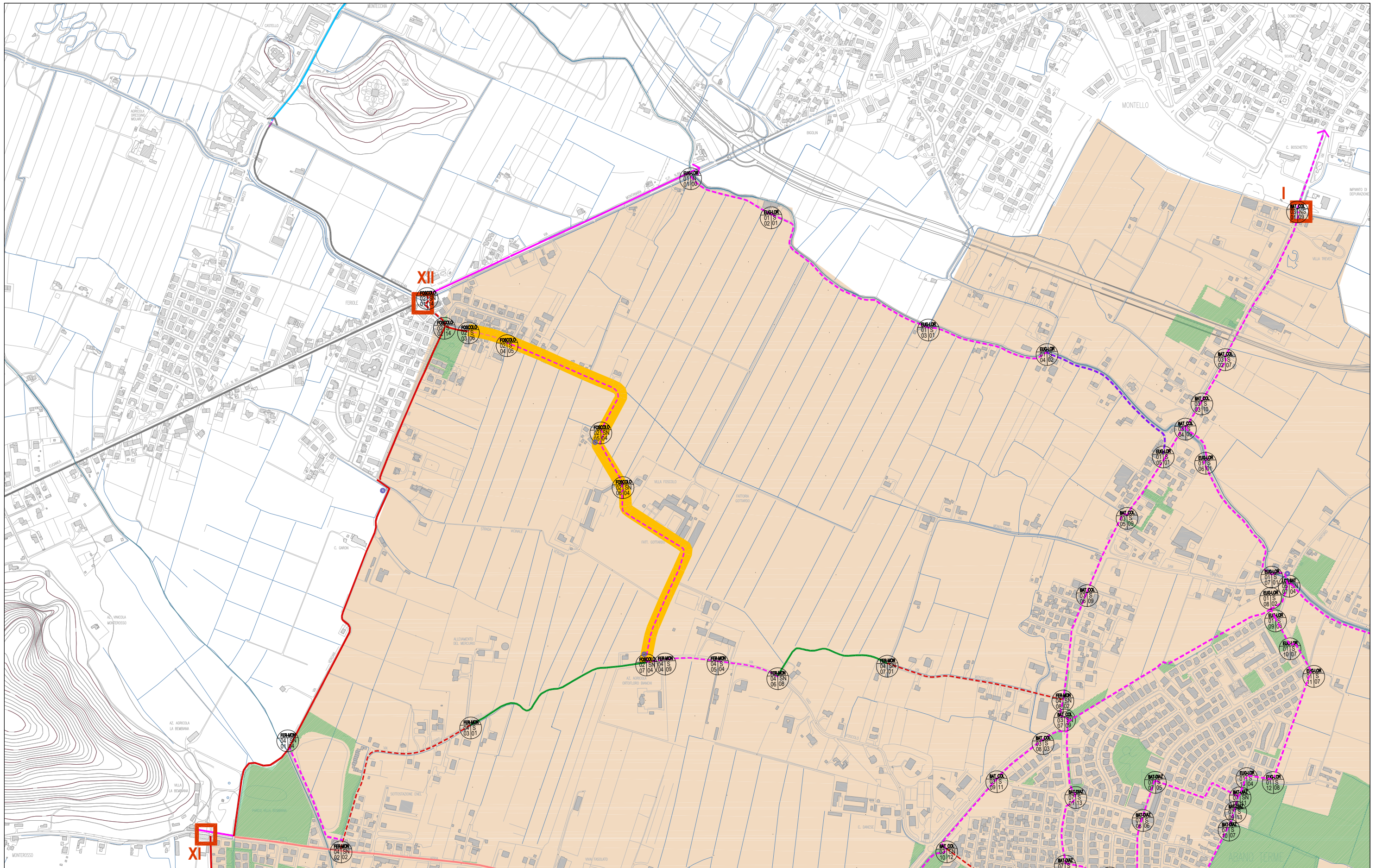
01-12



01-13

02 Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
2	1	FOSCOLO	Foscolo	Via Euganea - Via Foscolo	N			1	PORTA n°12	PORTA - Innesto su pista esistente - cono visivo su Montecchia - Segnaletica	02-01	NO	SI		2.000,00 €	2.000,00 €		
2	01-02	FOSCOLO	Foscolo			T	S14	120	Rialzo della strada all'inizio e alla fine	Tratto di strada molto stretto, marciapiede su entrambe i lati. Sezione 1.50/7.26/1.50 ml	02-02	NO	SI		30,00 €	3.600,00 €		
2	02-03	FOSCOLO	Foscolo			T	S06	67	Segnaletica	Marciapiede/pista già con dimensione adeguata solo da segnalare	02-03	NO	SI		22,50 €	1.507,50 €		
2	03-04	FOSCOLO	Foscolo			T	S05	117	Larghezza 1.80 ml	Tratto di pista su marciapiede da 1.80 ml - Segnaletica e manto d'usura	02-04	NO	SI		27,50 €	3.217,50 €		
2	04-05	FOSCOLO	Foscolo			T	S04	470	Nuova pista in stabilizzato	Nuova pista in sede propria - Strada/scolina esistente/pista su campagna - lato DX	02-05	SI	NO		70,00 €	32.900,00 €		
2	5	FOSCOLO	Foscolo		N			1	Attraversamento strada	Capitello su spigolo fattoria		NO	NO	SI	3.600,00 €	3.600,00 €		
2	05-06	FOSCOLO	Foscolo			T	S04	173	Nuova pista in stabilizzato	Nuova pista in sede propria - Strada/scolina esistente/pista su campagna - lato SX		SI	NO		70,00 €	12.110,00 €		
2	6	FOSCOLO	Foscolo		N			1	Attraversamento strada			NO	NO		3.600,00 €	3.600,00 €		
2	06-07	FOSCOLO	Foscolo			T	S04	635	Nuova pista in stabilizzato	Nuova pista in sede propria - Strada/scolina esistente/pista su campagna - lato DX		SI	NO		70,00 €	44.450,00 €		
								1585									106.985,00 €	67,50 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1585

106.985,00 € 67,50 €



02-01



02-02



02-03

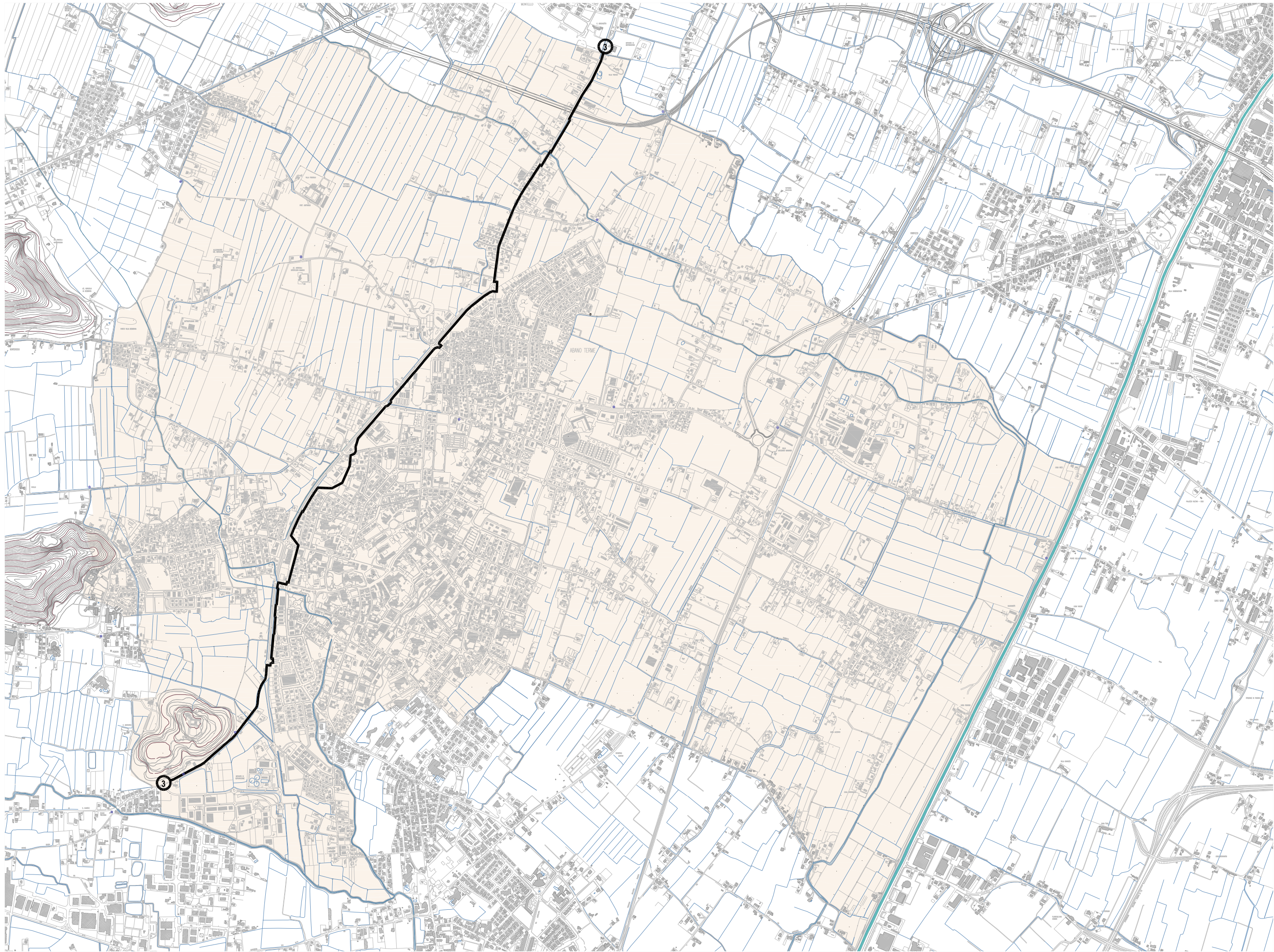


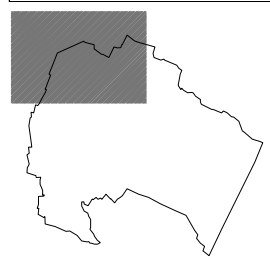
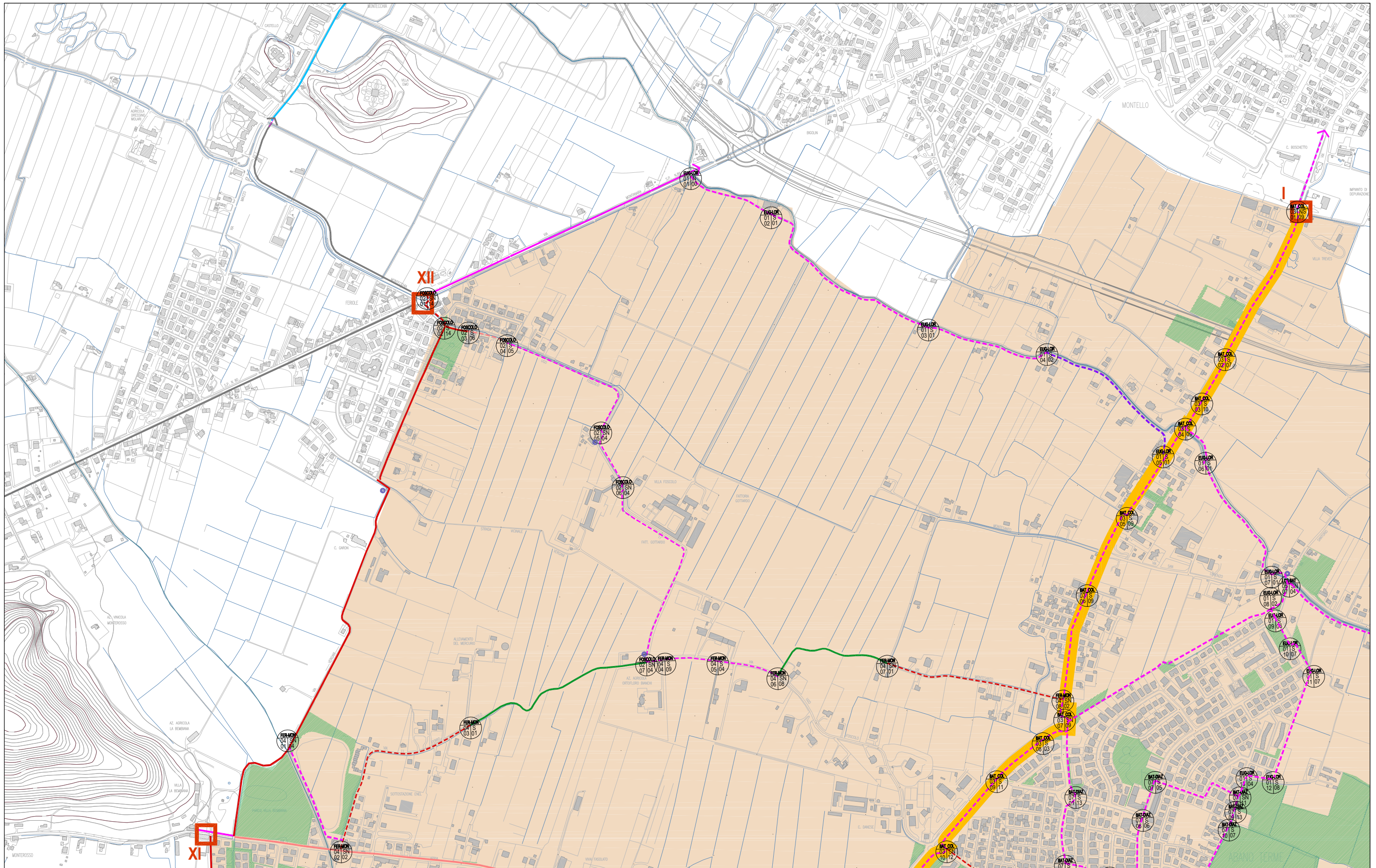
02-04

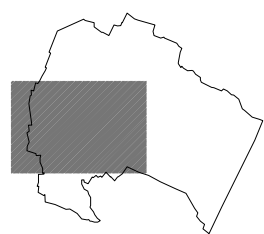
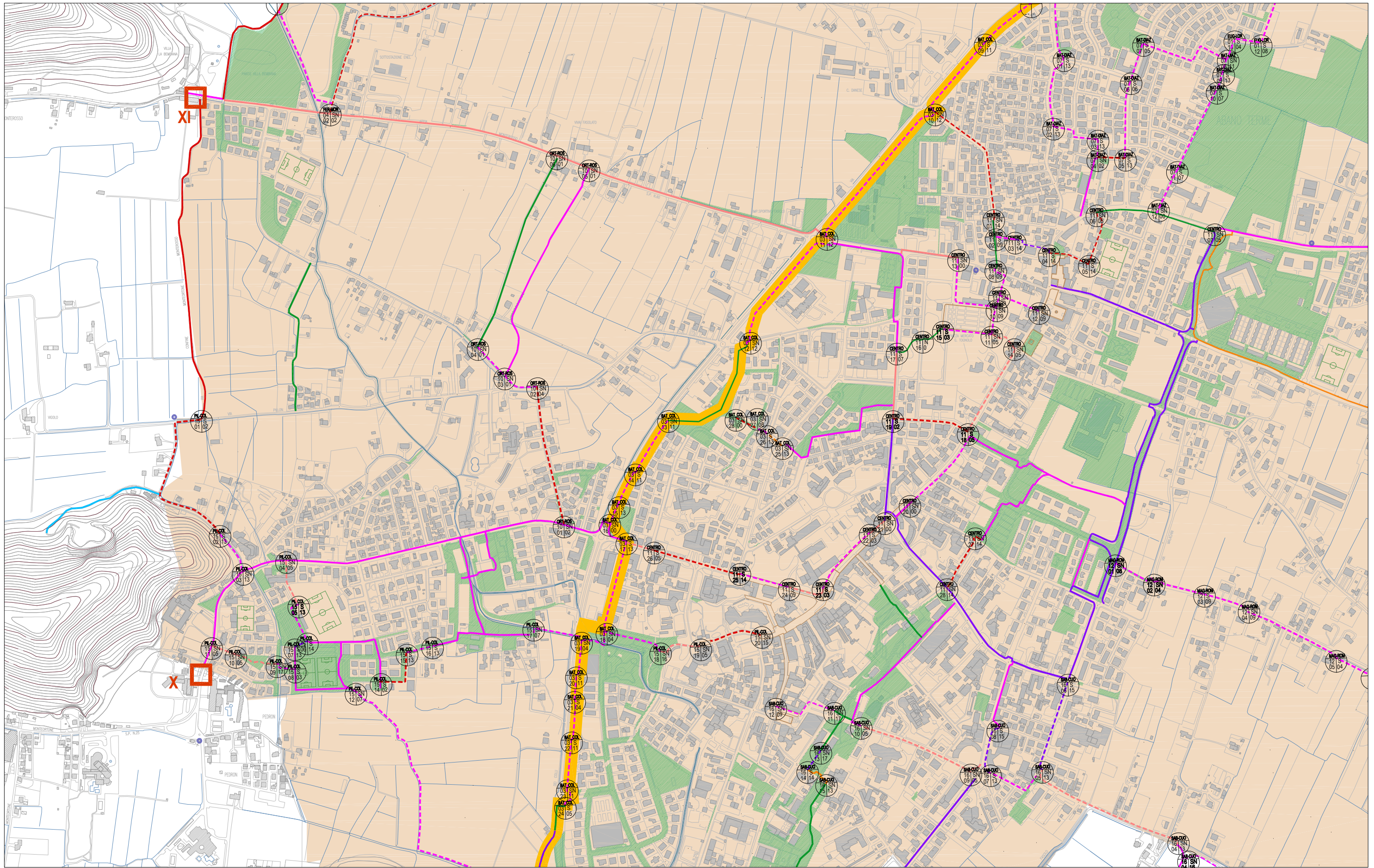


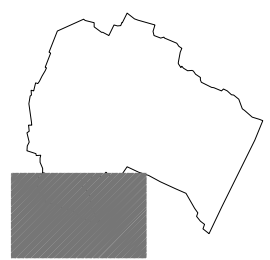
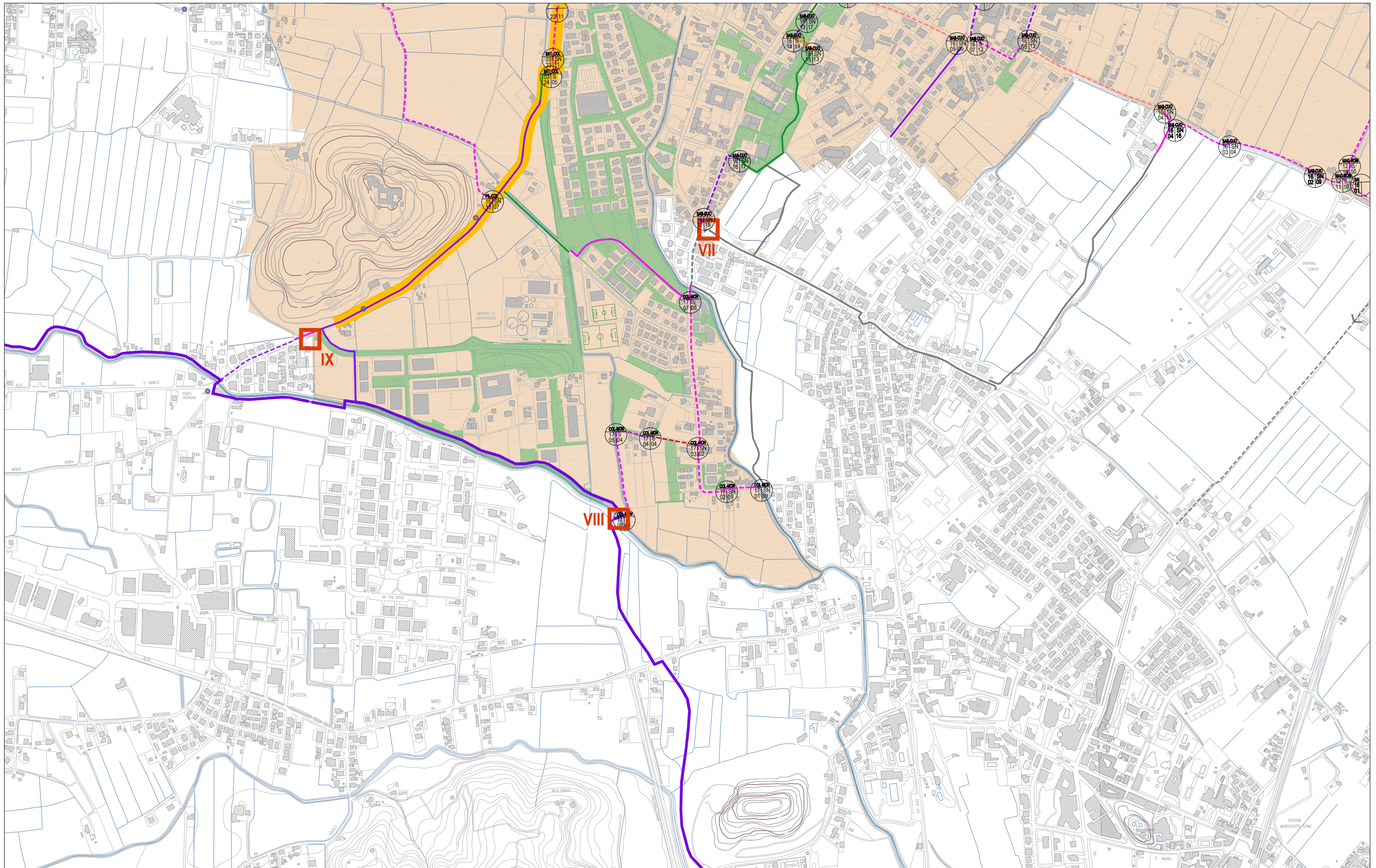
02-05

03 Percorso 3









N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
3	1	BAT-COL	Battisti		N			1	PORTA n° 1	PORTA - nuova pista su strada storica di collegamento Abano/Selvazzano - Segnaletica	03-01	NO	SI		2.000,00 €	2.000,00 €		
3	01-02	BAT-COL	Battisti			T	S09	469	Nuova pista	Nuova pista in sede propria lato strada - lato SX	03-02	NO	SI		215,50 €	101.069,50 €		
3	02	BAT-COL	Battisti		N			1	Ponte di attraversamento			SI	NO	SI	7.500,00 €	7.500,00 €		
3	02-03	BAT-COL	Battisti			T	S07	141	Nuova pista	Nuova pista in sede propria oltre il fossato in stabilizzato - lato SX	03-03	SI	NO		177,00 €	24.957,00 €		
3	03-04	BAT-COL	Battisti			T	S10	93	Nuova pista	Nuova pista in sede propria con chiusura fossato - lato SX	03-04	NO	NO		370,00 €	34.410,00 €		
3	04-01/05	BAT-COL	Battisti			T	S09	106	Pista da ricavare lungo il marciapiede di SX percorso stretto	Percorso lungo SS250, percorso da recuperare utilizzando il marciapiede e parte di aiuole e slarghi parcheggi. Alcuni punti sono impossibili da allargare	03-05	NO	NO		215,00 €	22.790,00 €		
1-3	01/05	BAT-COL	Battisti	via Battisti - via Gallo		T		1	Segnaletica e attraversamento	Solo segnaletica verticale e orizzontale		NO	SI		500,00 €	500,00 €		
3	01/05-05	BAT-COL	Battisti			T	S09	196	Pista da ricavare lungo il marciapiede di SX percorso stretto	Percorso lungo SS250, percorso da recuperare utilizzando il marciapiede e parte di aiuole e slarghi parcheggi. Alcuni punti sono impossibili da allargare		NO	SI		215,00 €	42.140,00 €		
3	5	BAT-COL	Battisti		N			1	Attraversamento strada	Solo segnaletica verticale e orizzontale		NO	SI		500,00 €	500,00 €		
3	05-06	BAT-COL	Battisti			T	S09	261	Nuova pista	Percorso da realizzare in parte su marciapiede esistente in parte utilizzando il terreno confinante	03-06	SI	SI		215,00 €	56.115,00 €		
3	06-07	BAT-COL	Battisti			T	S09	397	Nuova pista - allargamento marciapiede	Percorso da realizzare in parte su marciapiede esistente in parte utilizzando la banchina	03-07	SI	SI		215,00 €	85.355,00 €		
3-5	07	BAT-COL	Battisti		N			1	Attraversamento ciclopedonale			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
3	07-08	BAT-COL	Colli			T	S03	78	Nuova pista	Da realizzare su su area verde esistente con aiuola di separazione	03-08	NO	NO		245,00 €	19.110,00 €		
3	08-09	BAT-COL	Colli			T	S11	171	Nuova pista	Da realizzare chiudendo il fosso esistente	03-09	NO	NO		325,50 €	55.660,50 €		
3	09-10	BAT-COL	Colli			T	S12	252	Nuova pista	Da realizzare su area verde esistente dopo il fosso	03-10	SI	NO		252,00 €	63.504,00 €		
3	10	BAT-COL	Stella		N			1	Attraversamento via Stella			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
3	10-11	BAT-COL	Colli			T	S12	495	Nuova pista	Da realizzare su area verde esistente dopo il fosso	03-11	SI	NO		252,00 €	124.740,00 €		
3	11	BAT-COL	Monterosso		N			1	Attraversamento via Monterosso	Esistente solo da segnalare		NO	SI		500,00 €	500,00 €		
3	11-12	BAT-COL	Colli			T	S12	393	Nuova pista	Percorso interno Istituto Leon Battista Alberti	03-12	NO	NO		252,00 €	99.036,00 €		
3	12	BAT-COL	Pillon		N			1	Attraversamento via Pillon			NO	NO	SI	3.600,00 €	3.600,00 €		
3	12-13	BAT-COL	interno parco			T		372	Da segnalare	Pista interna al parco della Liberazione	03-13	NO	SI		7,50 €	2.790,00 €		
3	13-14	BAT-COL	montericco			T	S11	175	Nuova pista	Da realizzare lungo via Monte Ricco, tombinando il fosso e con spartitraffico	03-14	NO	SI		325,50 €	56.962,50 €		
3	14-15	BAT-COL	Colli			T	S11	104	Nuova pista	Da realizzare chiudendo il fosso esistente	03-15	NO	SI		325,50 €	33.852,00 €		
3	15-16	BAT-COL	Colli			T	S13	62	Nuova pista	Da realizzare allargando percorsi esistenti su area verde del parcheggio	03-16	NO	SI		95,50 €	5.921,00 €		
3	16-17	BAT-COL	Colli	Via Monteortone		T			Esistente			NO	SI		- €	- €		
3	17-18	BAT-COL	Venda			T	S13	276	Nuovo percorso da realizzare su via Venda	Allargamento del marciapiede lato DX - strada in parte a senso unico	03-17	NO	SI		95,50 €	26.358,00 €		
3	18	BAT-COL	Liberale		N			1	Attraversamento			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
3	18-19	BAT-COL	Liberale	Via Liberale - via colli		T	S04	92	Nuova pista	Pista da realizzare su area verde del parco	03-18	NO	SI		70,00 €	6.440,00 €		
3	19-20	BAT-COL	Colli			T	S04	101	Nuova pista		03-20	SI	SI		70,00 €	7.070,00 €		
3	20-21	BAT-COL	Colli			T	S11	64	Nuova pista	Da realizzare chiudendo il fosso esistente	03-21	NO	SI		325,50 €	20.832,00 €		
3	21-22	BAT-COL	Colli			T	S04	120	Nuova pista	Pista da realizzare su area verde del parco	03-22	NO	SI		70,00 €	8.400,00 €		
3	22-23	BAT-COL	Colli			T	S11	137	Nuova pista	Da realizzare chiudendo il fosso esistente	03-23	NO	SI		325,50 €	44.593,50 €		
	23	BAT-COL	Busi		N			2	Attraversamento			NO	SI		1.800,00 €	3.600,00 €		
3	23-24	BAT-COL	Colli			T	S05	68	Nuova pista	percorso lungo marciapiede esistente con attraversamento di via Busi e innesto all'attraversamento ciclopedonale di viale dei Colli	03-24	NO	SI		27,50 €	1.870,00 €		
3	25	BAT-COL	Don Bosco		N			1	Attraversamento via don bosco			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
3	25-26	BAT-COL	Lambruschi			T	S13	45	Allargamento marciapiede esistente	Strada interna particolarmente larga	03-25	NO	SI		95,50 €	4.297,50 €		
3	26-27	BAT-COL		Via Lambruschi - Via Cassino		T	S08	32	Nuova pista su fianco cabina enel	sezione ipotetica da realizzare in loco sfruttando gli spazi esistenti e le quote	03-26	NO	SI		358,00 €	11.456,00 €		
3	27	BAT-COL	cassino		N			1	Attraversamento cassino			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
3	27-28	BAT-COL	Ardigò			T	S02	61	Nuova pista - senso unico strada a 30 kmh	Innesto con area parco e con percorso lungo la tangenziale	03-27	NO	SI		7,50 €	457,50 €		
3		BAT-COL		Esistente fino alla PORTA 9														
								4774									987.387,00 €	206,83 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile



03-01



03-02



03-03



03-04



03-06



03-07



03-08



03-09



03-10



03-11



03-12



03-13



03-14



03-15



03-16



03-17



03-18



03-19



03-20



03-21



03-22



03-23



03-24



03-25

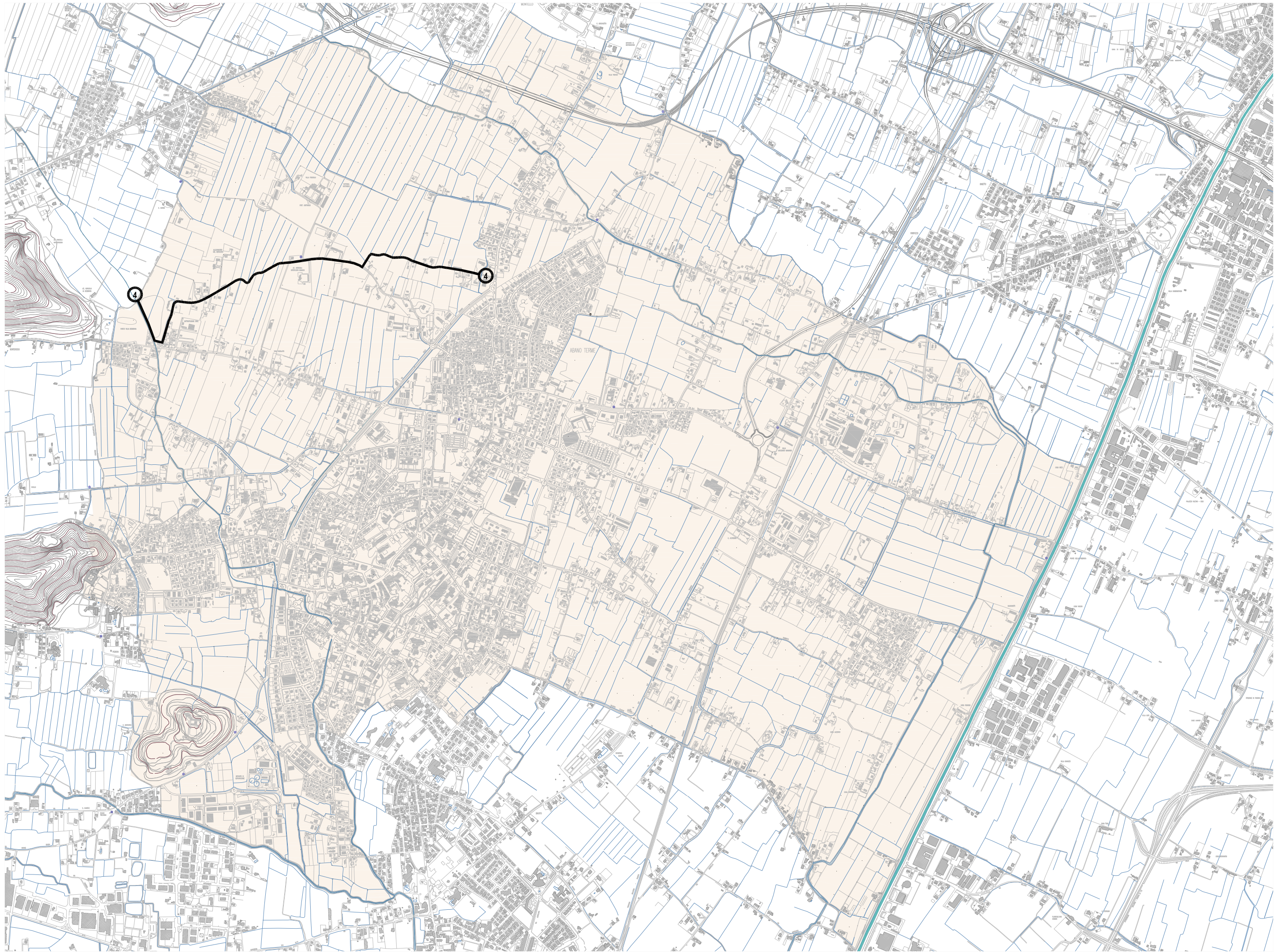


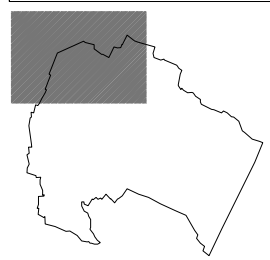
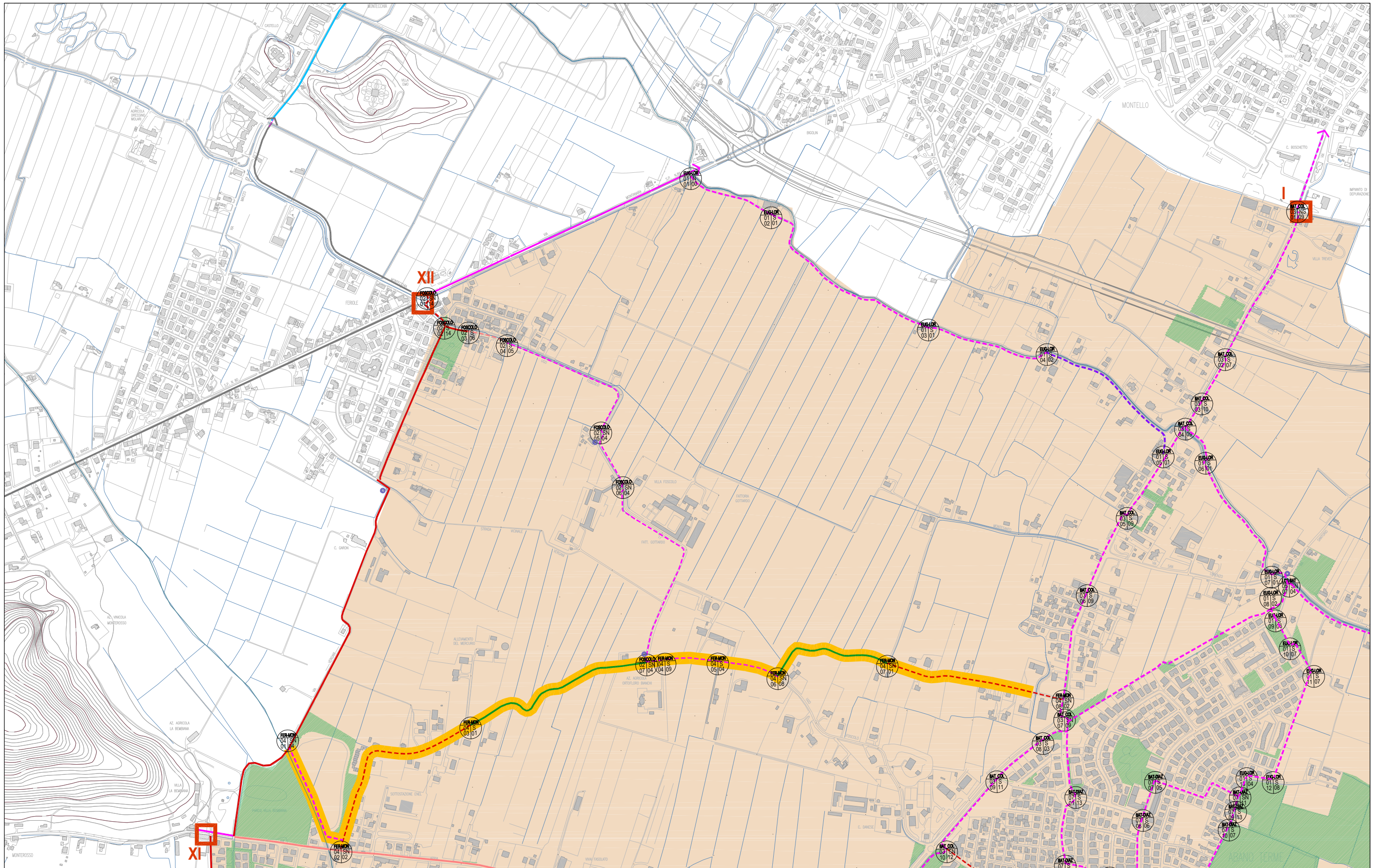
03-26



03-27

04 Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
4	1	FER-MON	Vergani		N			1	Indicazioni e segnaletica nuova pista	Innesto su area comunale uso consorzio bonifica da via Vergani con strada bianca	04-01	NO	NO		500,00 €	500,00 €		
4	01-02	FER-MON		via Vergani - via Ferro - Argine SX canaletta		T	S04	321	Nuova pista in sede propria - strada bianca argine SX canaletta	Nuova pista in sede propria tratto da recuperare su argine di contenimento bacino di laminazione consorzio di bonifica - Il percorso corre lungo il Parco Villa Bembiana	04-02	NO	NO		70,00 €	22.470,00 €		
4	02	FER-MON	Ferro		N			1	Innesto su pista Monterosso esistente	Innesto su pista esistente Monterosso - passaggio su fossato esistente e segnalazione		NO	NO		500,00 €	500,00 €		
4	02-03	FER-MON	Ferro			T	S02	595	Strada a 30 kmh - Segnaletica	Strada di accesso a residenze - da inserire dissuasori per veicoli	04-03	NO	NO		7,50 €	4.462,50 €		
4	03-02/07	FER-MON	Ferro			T	S01	557	Strada bianca - Segnaletica	Strada bianca da segnalare e da sistemare in alcuni punti il fondo	04-03B	NO	NO		7,50 €	4.177,50 €		
4	02/07	FER-MON		via Ferro - via Foscolo	N			1	Innesto su via foscolo - capitello	Si prevede il riposizionamento della strada a risosso della siepe sul lato SX per permettere di continuare in sicurezza il percorso ciclabile in sede propria da via Ferro senza chiudere il fosso esistente utilizzando poi porzione dell'area fronte ingresso Agriturismo corte d'acqua		NO	SI		500,00 €	500,00 €		
4	02/07-04	FER-MON	Foscolo			T	S09	62	Nuova pista	Nuova pista in sede propria su slargo esistente - lato DX	04-04	SI	SI		215,00 €	13.330,00 €		
4	04-05	FER-MON	Foscolo				S04	142	Nuova pista	Nuova pista in sede propria oltre il fossato - lato DX	04-05	SI	NO		70,00 €	9.940,00 €		
4	05-06	FER-MON	Foscolo			T	S08	180	Nuova pista	Nuova pista in sede da realizzare su fosso chiuso	04-06	SI	NO		358,00 €	64.440,00 €		
4	06	FER-MON	Foscolo		N			1	Attraversamento - Rallentatore	Innesto su strada bianca sterrata		NO	NO		1.800,00 €	1.800,00 €		
4	06-07	FER-MON		Via Foscolo - via Montesanto		T	S01	364	Strada bianca - Segnaletica	Strada bianca sterrata - Tabellazione	04-07	NO	NO		7,50 €	2.730,00 €		
4	07-08	FER-MON	Montesanto			T	S02	513	Strada a 30 kmh - Segnaletica	Strada di accesso a residenze - da inserire dissuasori per veicoli	04-08	NO	SI		7,50 €	3.847,50 €		
								2738									128.697,50 €	47,00 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

2738

128.697,50 € 47,00 €



04-01



04-02



04-03



04-03B



04-04



04-05

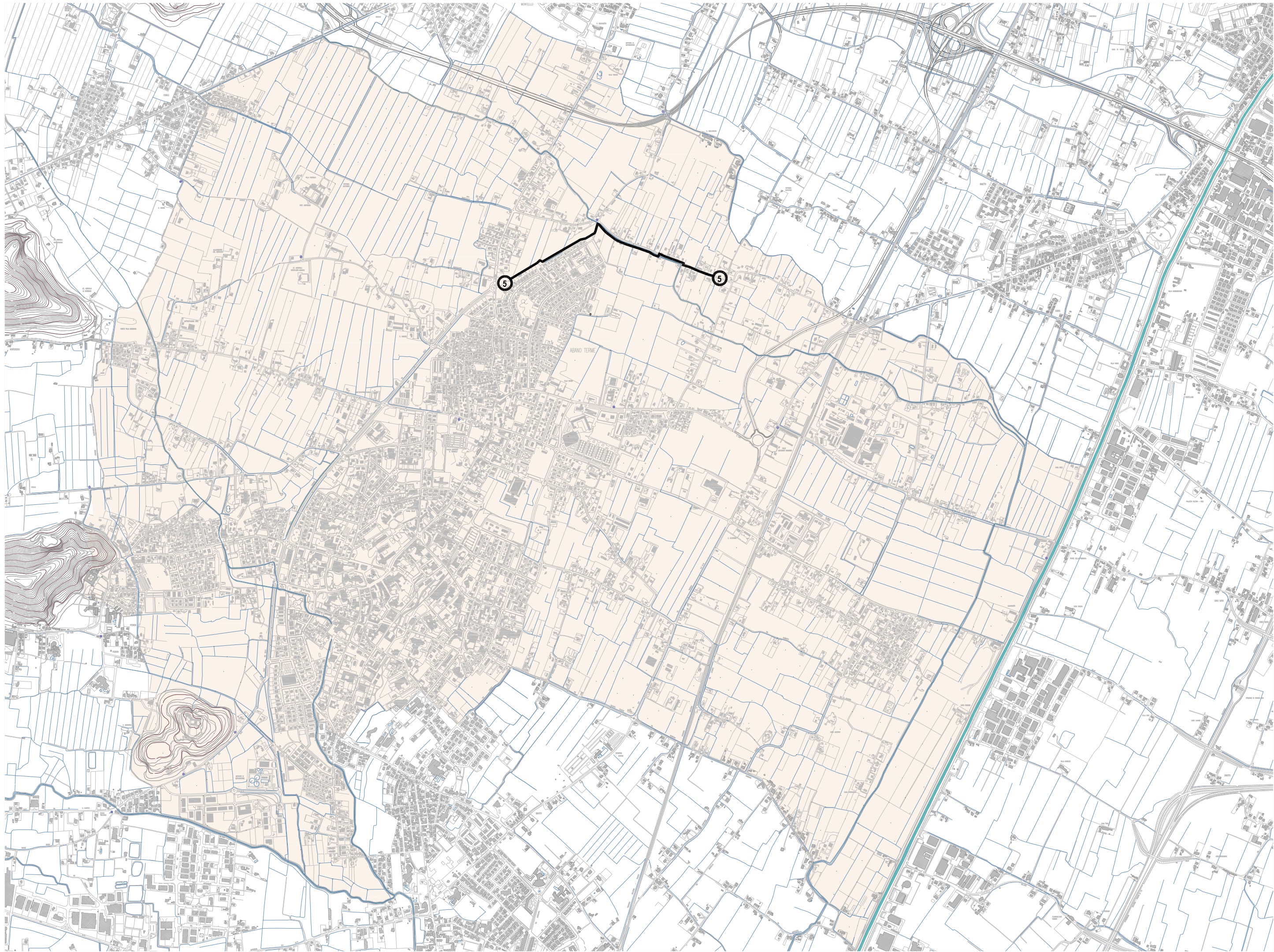


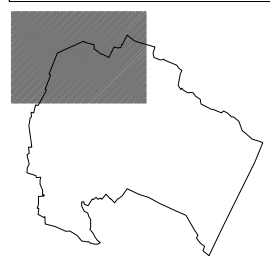
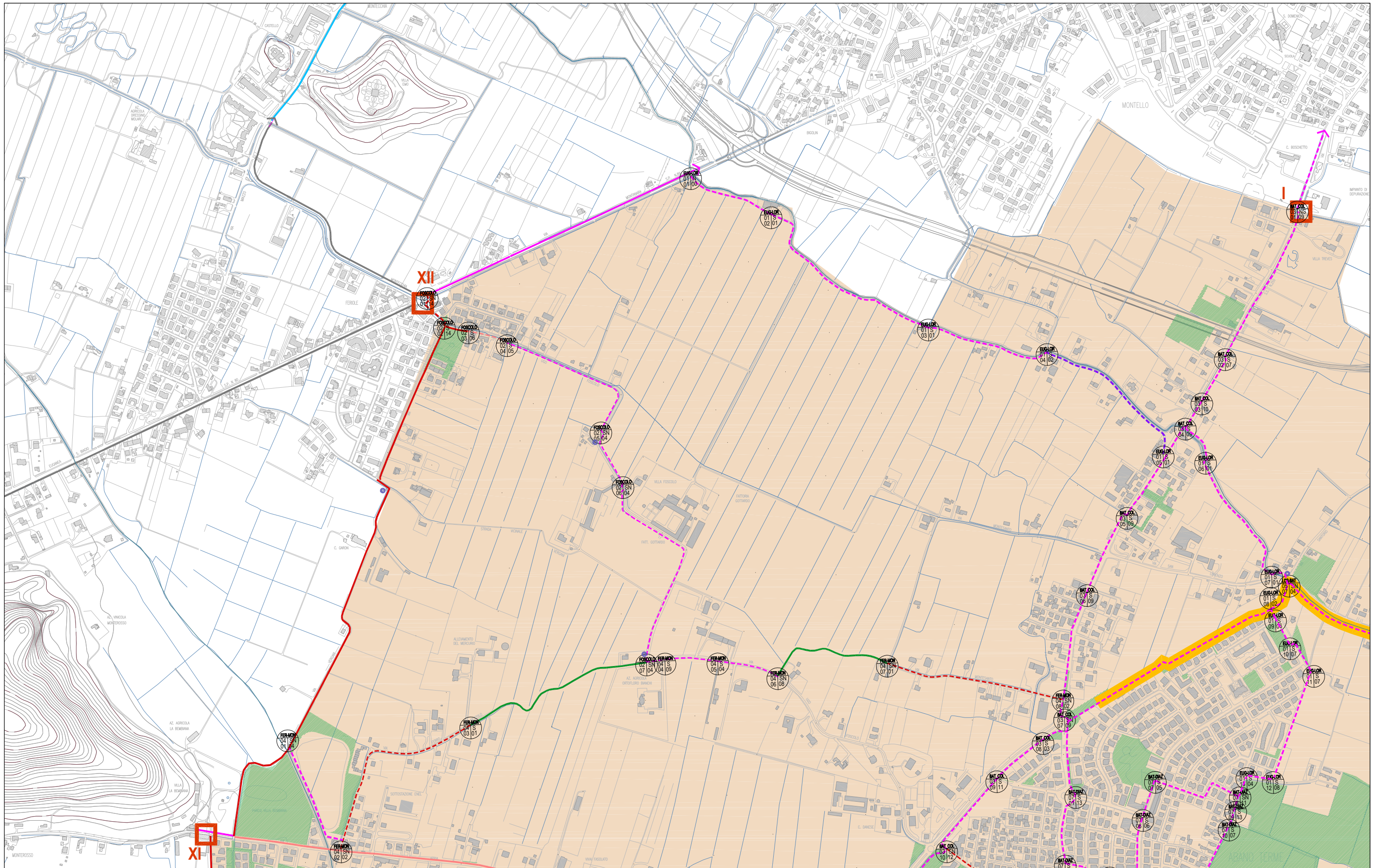
04-06

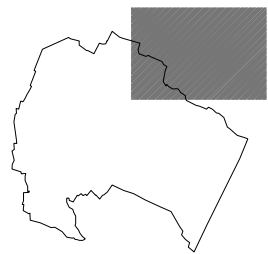
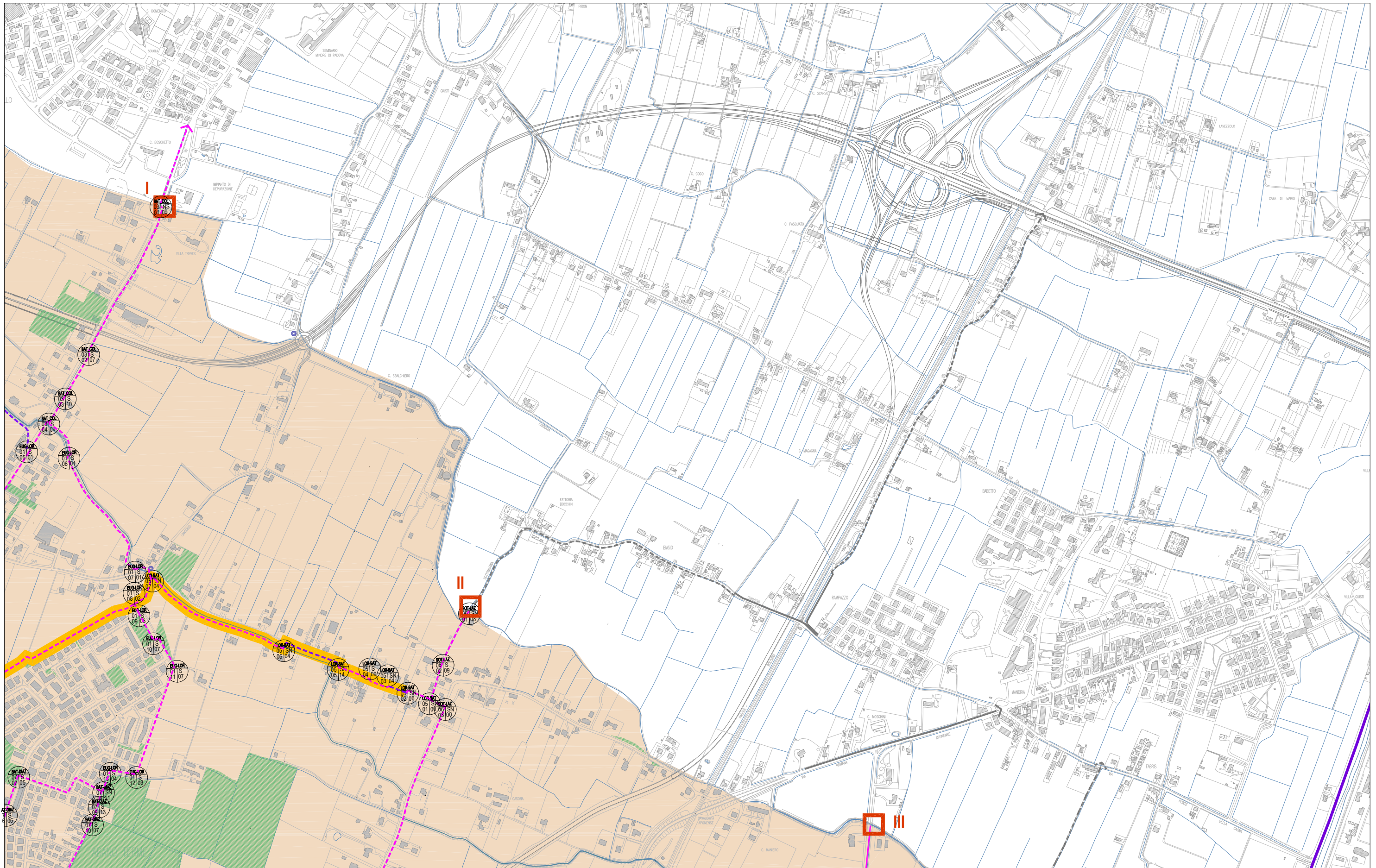


04-07

05 Percorso 05







N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
5	01	LOR-BAT	San Lorenzo		N			1	Corsia riservata da adeguare la banchina- segnaletica eventuale rallentatore	Innesto su via sottomarina, incrocio abbastanza ampio - Via San Lorenzo è un innesto alla rotonda della SR47, quindi molto trafficata. Da scegliere se rallentarne o precludere il flusso.					500,00 €	500,00 €		
5	01-02	LOR-BAT	San Lorenzo			T	S06	71	Nuova pista in sede propria		05-01	SI	SI		245,00 €	17.395,00 €		
5	02	LOR-BAT	San Lorenzo		N			1	Rallentatore - tratto di pista su carreggiata segnalata a terra			NO	SI		1.300,00 €	1.300,00 €		
5	02-03	LOR-BAT	San Lorenzo			T	S14	56	Pista in corsia riservata segnalata a terra		05-02	NO	SI		26,00 €	1.456,00 €		
5	03	LOR-BAT	San Lorenzo		N			1	Rallentatore - tratto di pista su carreggiata segnalata a terra						1.300,00 €	1.300,00 €		
5	03-04	LOR-BAT	San Lorenzo			T	S04	63	Pista in sede propria	Pista in sede propria su terreno optre il fossato lato SX	05-03	SI	NO		70,00 €	4.410,00 €		
5	04-05	LOR-BAT	San Lorenzo			T	S09	98	Pista in sede propria	Pista in sede propria su margine SX da recuperare tra carreggiata e banchina inerbita	05-04	NO	SI		215,50 €	21.119,00 €		
5	05	LOR-BAT	San Lorenzo		N			1	Rallentatore - tratto di pista su carreggiata segnalata a terra			NO	SI		1.300,00 €	1.300,00 €		
	05-06	LOR-BAT	San Lorenzo			T	S14	188	Pista in corsia riservata segnalata a terra		05-05	NO	SI		26,00 €	4.888,00 €		
	06	LOR-BAT	San Lorenzo		N			1	Rallentatore - tratto di pista su carreggiata segnalata a terra			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
5	06-07	LOR-BAT	San Lorenzo			T	S04	426	Pista in sede propria - strada bianca	Percorso da realizzare su fascia di vincolo consorziale	05-06	SI	NO		70,00 €	29.820,00 €		
5	07	LOR-BAT	Leoncavallo		N			1	Attraversamento stradale	Contabilizzata nel percorso 1					- €	- €		
5	07-01/08	LOR-BAT	Leoncavallo			T	S04	107	Nuova pista in sede propria	Contabilizzata nel percorso 1	05-07	SI	NO		70,00 €	7.490,00 €		
5	01/08-03/07	LOR-BAT		via Battisti - via Leoncavallo Percorso con innesto in rotatorio al percorso n°3		T	S16	670	Nuova pista in stabilizzato drenante	Percorso esterno all'area edificata su campagna, prevista l'illuminazione	05-08	SI	NO	SI	277,00 €	185.590,00 €		
								1685									278.368,00 €	165,20 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1685

278.368,00 € 165,20 €



05-01



05-02



05-03



05-04



05-05



05-06

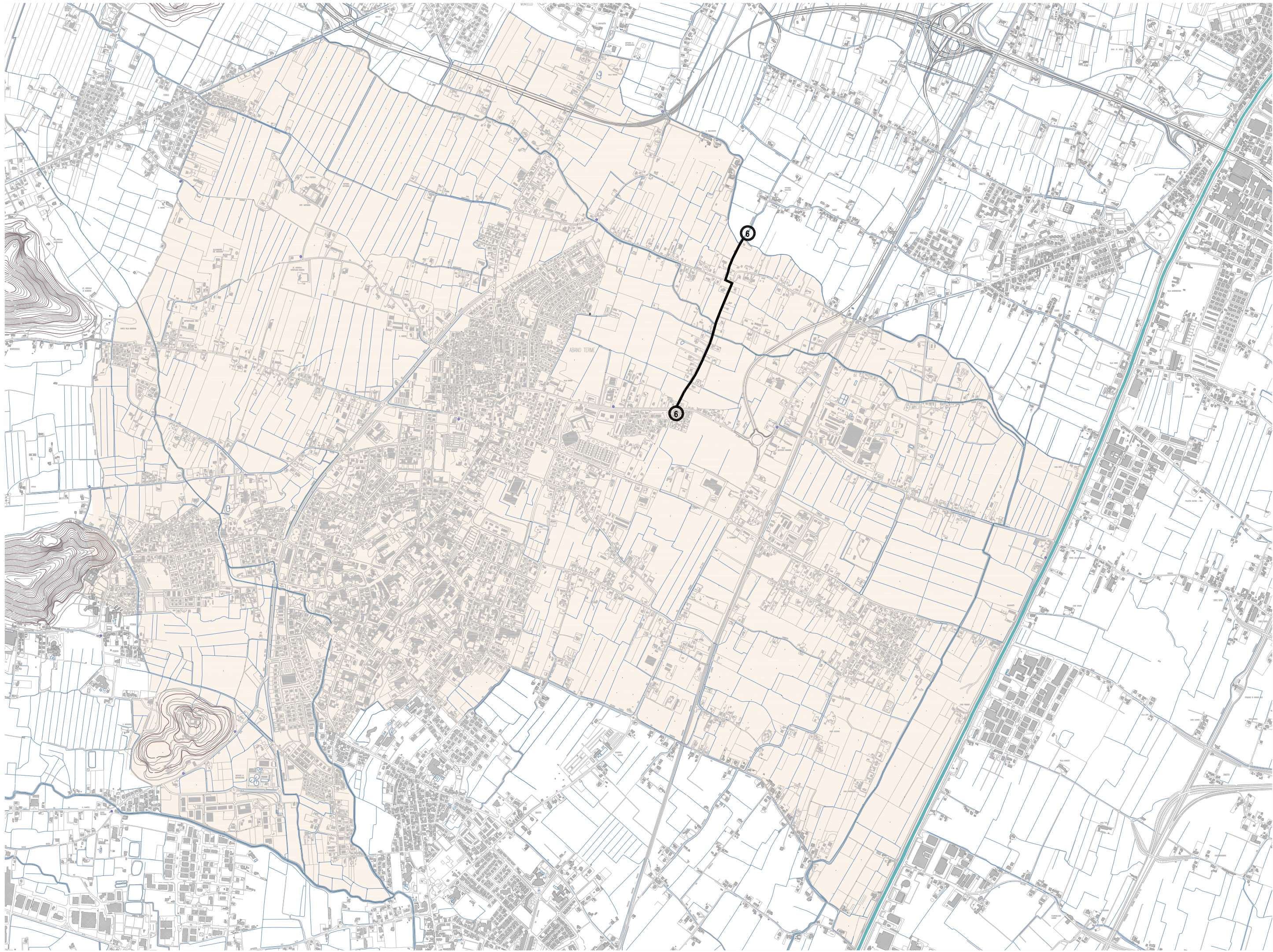


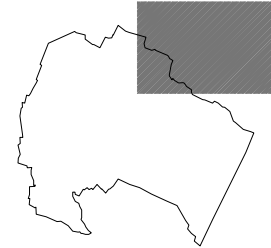
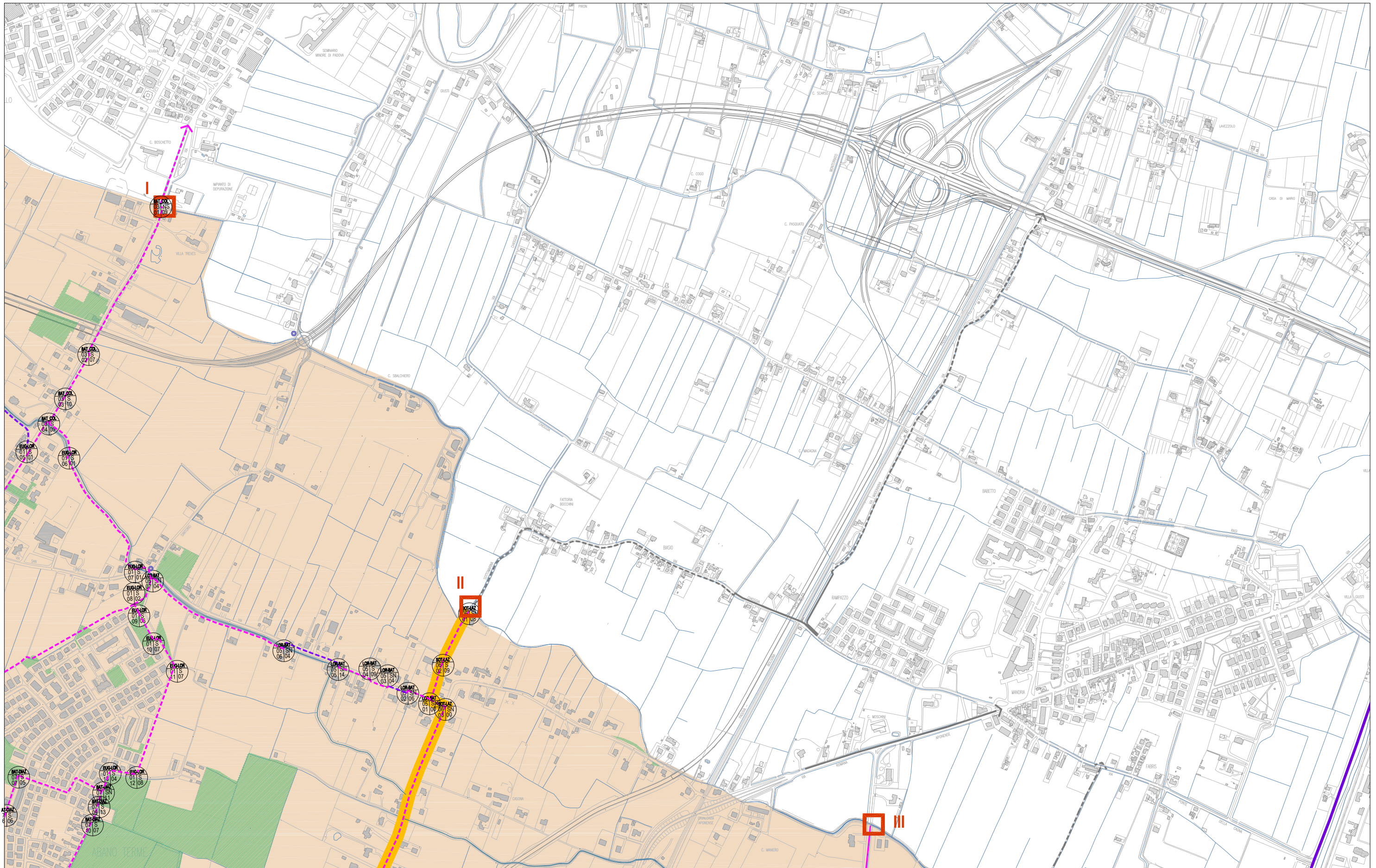
05-07

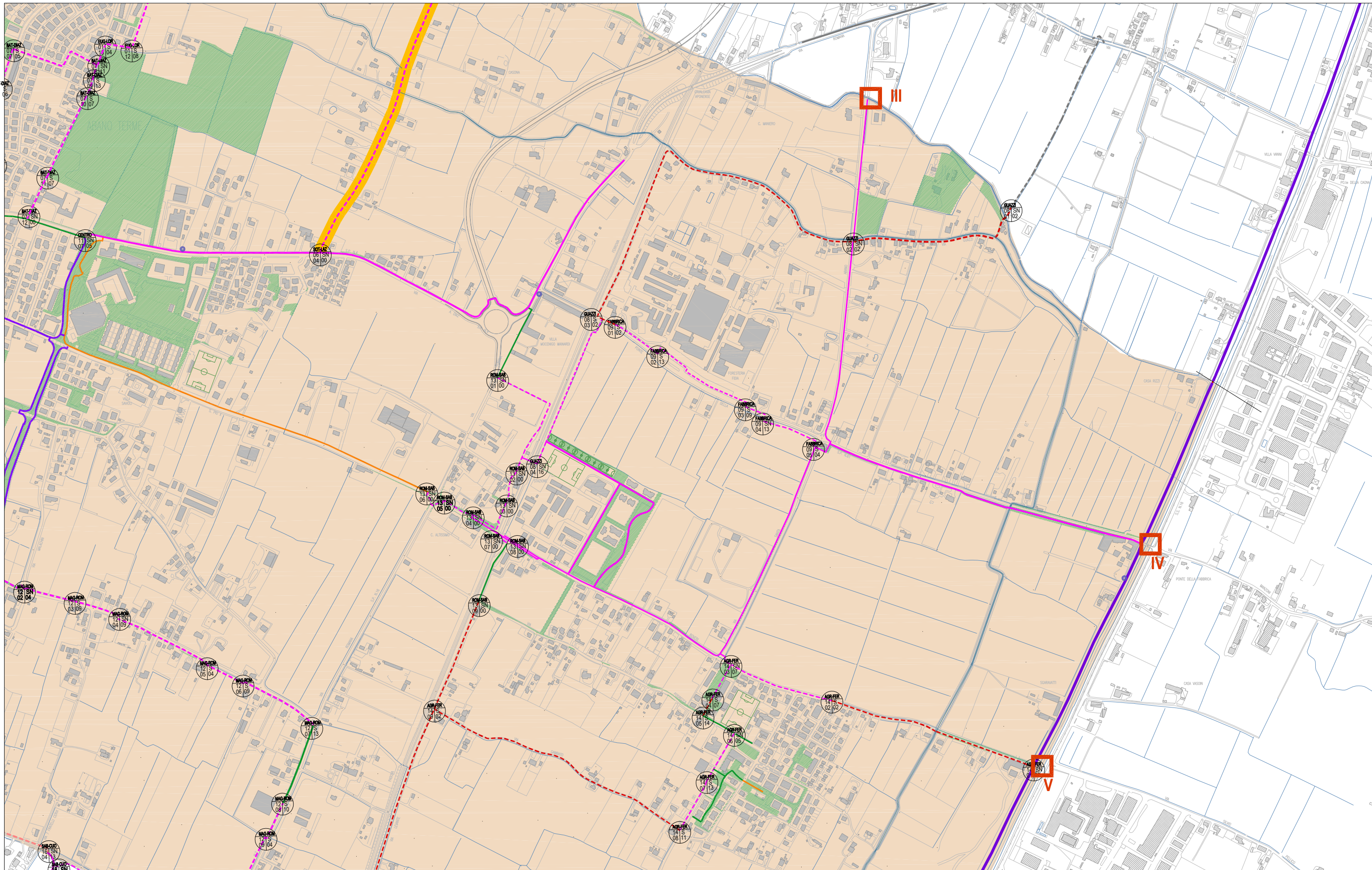


05-08

06 Percorso







N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
6	01	SOT-LAZ	Sottomarina		N			1	Segnalazione	Innesto nel comune di Padova		SI	SI		500,00 €	500,00 €		
6	01-02	SOT-LAZ	Sottomarina			T	S09	166	Pista in sede propria	dopo l'abitazione in sede propria su campo SX non c'è il fosso	06-01	SI	SI		215,50 €	35.773,00 €		
6	02-05/01	SOT-LAZ	Sottomarina			T	S09	111	Corsia riservata da adeguare la banchina	Percorso molto stretto in alcuni punti	06-02	SI	SI		215,50 €	23.920,50 €		
6	05/01-03	SOT-LAZ	san Lorenzo			T	S09	46	Tratto stradale - Pista in sede propria	Da utilizzare tutta la banchina - rialzare pista e segnalarla	06-03	NO	SI		215,50 €	9.913,00 €		
6	03-04	SOT-LAZ	Lazzaretto			T	S09	854	Pista in sede propria	Strda senza scoline banchina inerbita molto spaziosa possibilità di inserire anche aiuola, strada già a 30 kmh - Presenza di rallentatori	06-04	SI	SI		215,50 €	184.037,00 €		
		SOT-LAZ	Lazzaretto		N			1	Segnalazione	Innesto con pista esistente su via Diaz		NO	SI		500,00 €	500,00 €		
								1179									254.643,50 €	215,98 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1179

254.643,50 € 215,98 €



06-01



06-02

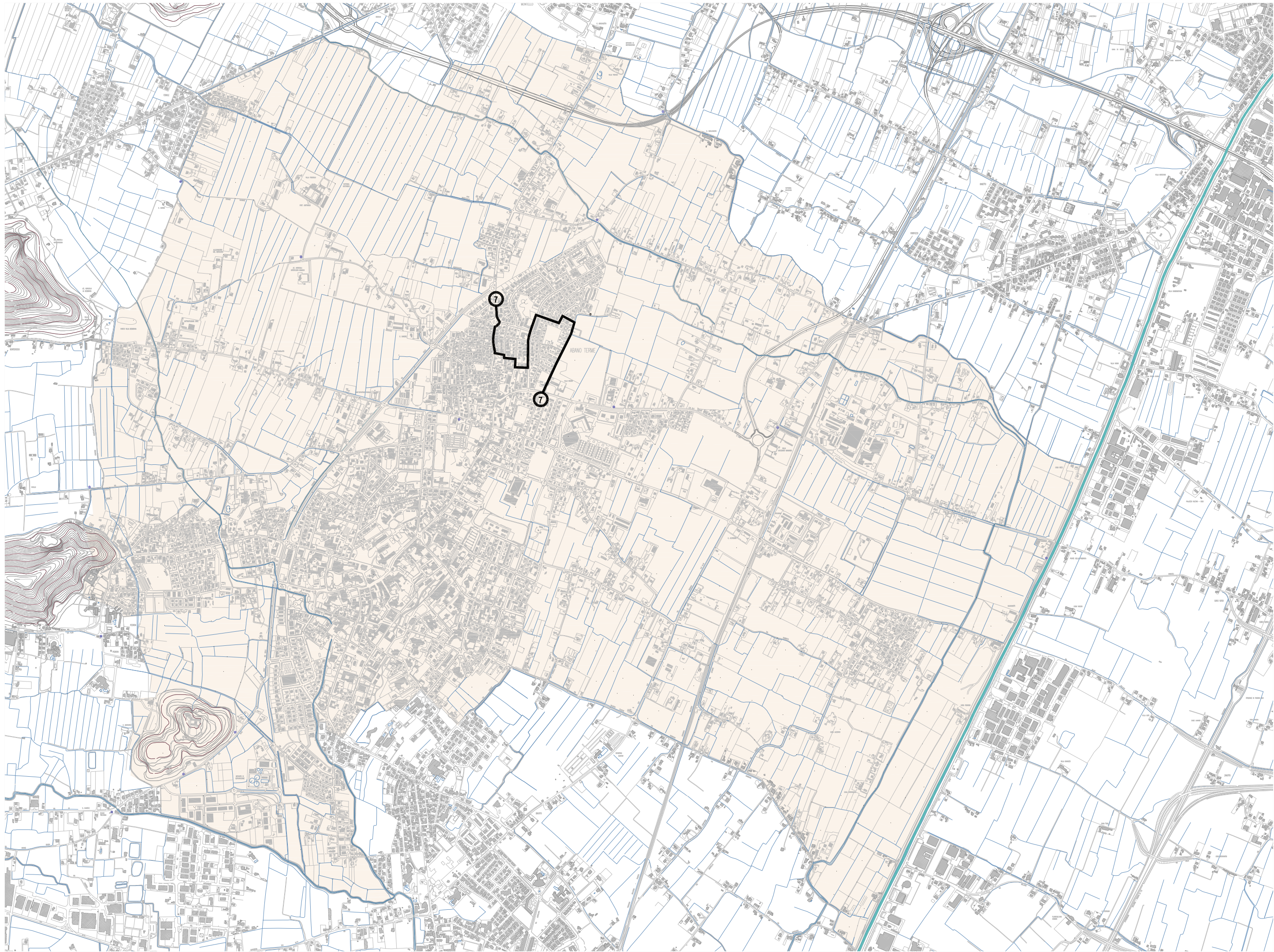


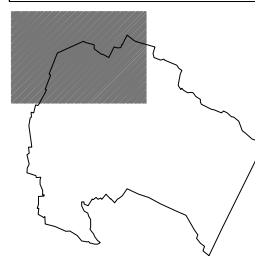
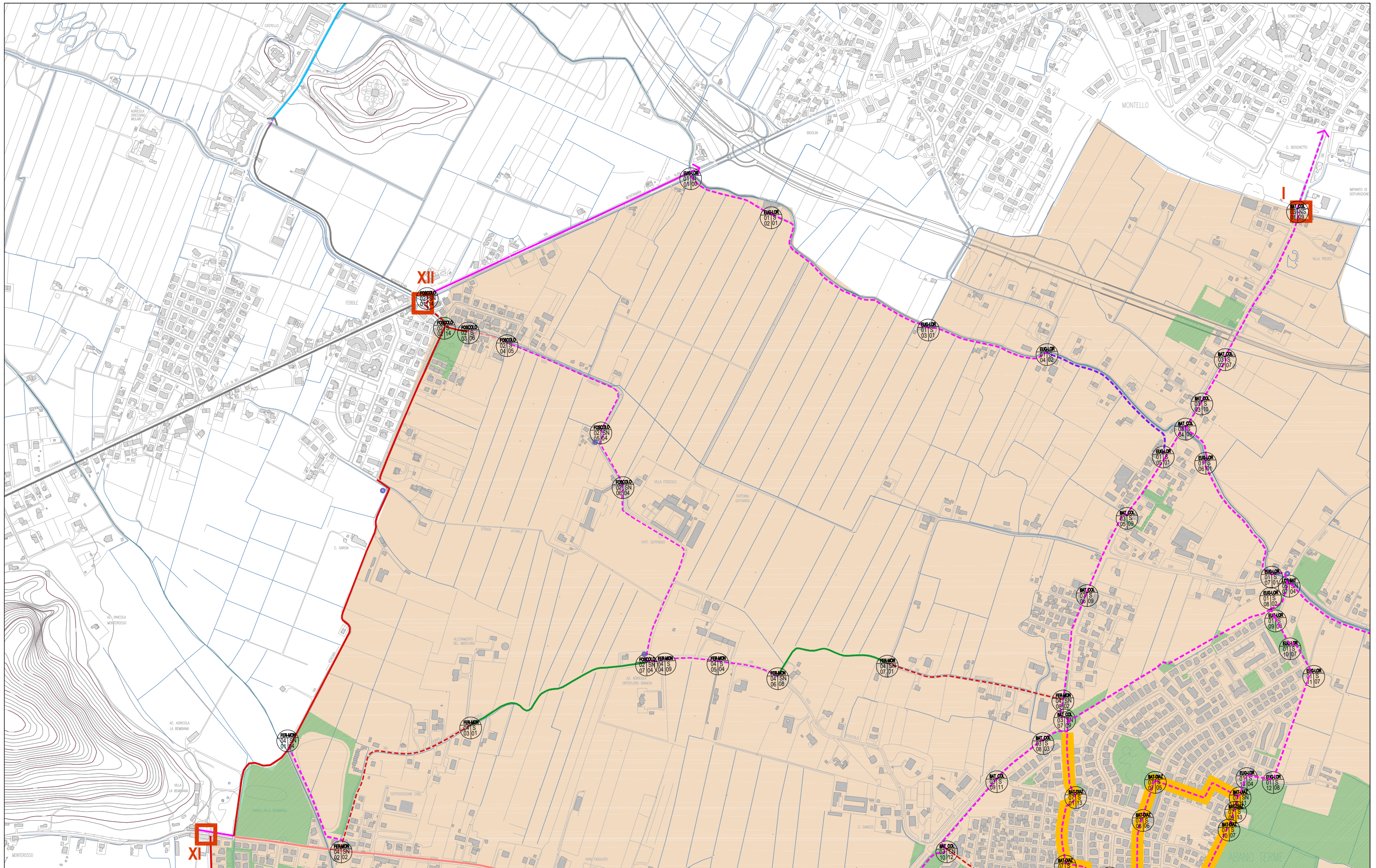
06-03

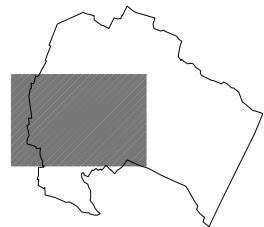
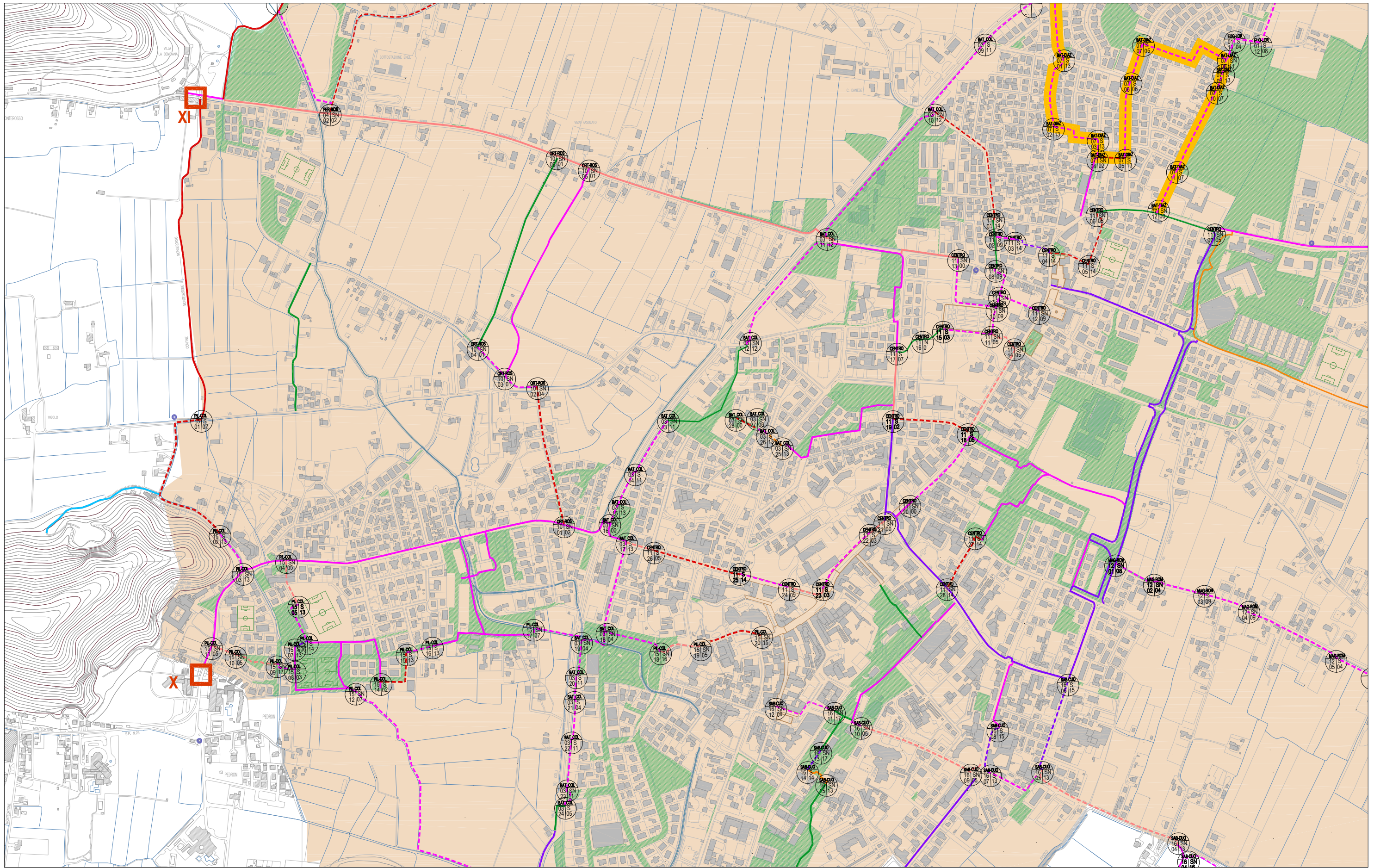


06-04

07 Percorso







N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
7	03/07	BAT-DIAZ	Battisti	via Battisti - via Montesanto	N			1	Segnaletica percorso n° 5			NO	SI		500,00 €	500,00 €		
7	03/07-01	BAT-DIAZ	Battisti			T	S13	213	Tratto urbano - Allargamento marciapiede	Da recuperare spazio in un marciapiede allargandolo nella banchina stradale	07-01	NO	SI		95,50 €	20.341,50 €		
	01-02	BAT-DIAZ				T	S13	209	Tratto urbano - Allargamento marciapiede	Da recuperare spazio in un marciapiede allargandolo nella banchina stradale	07-02	NO	SI		95,50 €	19.959,50 €		
7	02-03	BAT-DIAZ	Vivaldi	via Battisti - via Mascagni		T	S13	147	Pista su marciapiede - segnalazione e allargamento	Da realizzare in parte utilizzando il marciapiede di via Vivaldi innesto Battisti (già ampio), in parte allargando il marciapiede esistente	07-03	NO	SI		95,50 €	14.038,50 €		
7	03-04	BAT-DIAZ	Mascagni			T	S13	60	Allargamento marciapiede			NO	SI		95,50 €	5.730,00 €		
7	04	BAT-DIAZ	Mascagni	mascagni angolo paganini	N			1	Innesto pista esistente - segnalazione	Rallentatore - tratto di strada a 30 Kmh		NO	SI		1.300,00 €	1.300,00 €		
7	04-05	BAT-DIAZ	Paganini			T	S02	80	Strada promiscua - segnaletica	Strada stretta di quartiere - rallentatori	07-04	NO	SI		7,05 €	564,00 €		
7	05	BAT-DIAZ		incrocio via Paganini via Puccini	N			1	Rallentatore	Rallentatore - tratto di strada a 30 Kmh					1.300,00 €	1.300,00 €		
7	05-06	BAT-DIAZ	Puccini			T	S13	223	Pista in sede propria	Pista da ricavare allargando un marciapiede e ricalibrando profilo stradale e marciapiede	07-05	NO	SI		95,50 €	21.296,50 €		
	06	BAT-DIAZ	Puccini		N			1	Pista in sede propria e attraversamento	attraversamento ciclopedonale / scuola		NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
7	06-07	BAT-DIAZ	Puccini			T	S06	106	Percorso in sede propria	Percorso da ricavare su area pedonale fronte parco - segnalazione	07-06	SI	SI		245,00 €	25.970,00 €		
7	07-08	BAT-DIAZ		via Cimarosa - via Perosi		T	S05	280	Percorso in sede propria	Percorso da ricavare su un marciapiede già di dimensioni adeguate	07-07	NO	SI		27,50 €	7.700,00 €		
		BAT-DIAZ	Carabinieri		N			1	Attraversamento e segnalazione			NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
7	08-09	BAT-DIAZ	Carabinieri			T	S11	39	Nuova pista in sede propria e aiuola spartitraffico	Tombinatura del piccolo fosso	07-08	SI	SI		325,50 €	12.694,50 €		
7	09-10	BAT-DIAZ	Carabinieri			T	S13	40	Nuova pista in sede propria - in parte uso del marciapiede	Davanti l'abitazione allargamento del marciapiede esistente	07-09	NO	SI		95,50 €	3.820,00 €		
7	10-11	BAT-DIAZ	Carabinieri			T	S07	268	Nuova pista in sede propria	da realizzare nell'area Comunale preservando la scolina	07-10	NO	SI		177,00 €	47.436,00 €		
7	11-12	BAT-DIAZ	Carabinieri			T		130	Nuova Pavimentazione - 1021 mq		07-11	NO	NO	SI	550,00 €	71.500,00 €		
7	12	BAT-DIAZ	Diaz		N			1	Rallentatore/ Attraversamento pavimentazione superficie 80 mq	Attraversamento e innesto pista ciclabile esistente su via diaz		NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
								1801									259.550,50 €	144,11 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1801

259.550,50 € 144,11 €



07-01



07-02



07-03



07-04



07-05



07-06



07-07



07-08



07-09

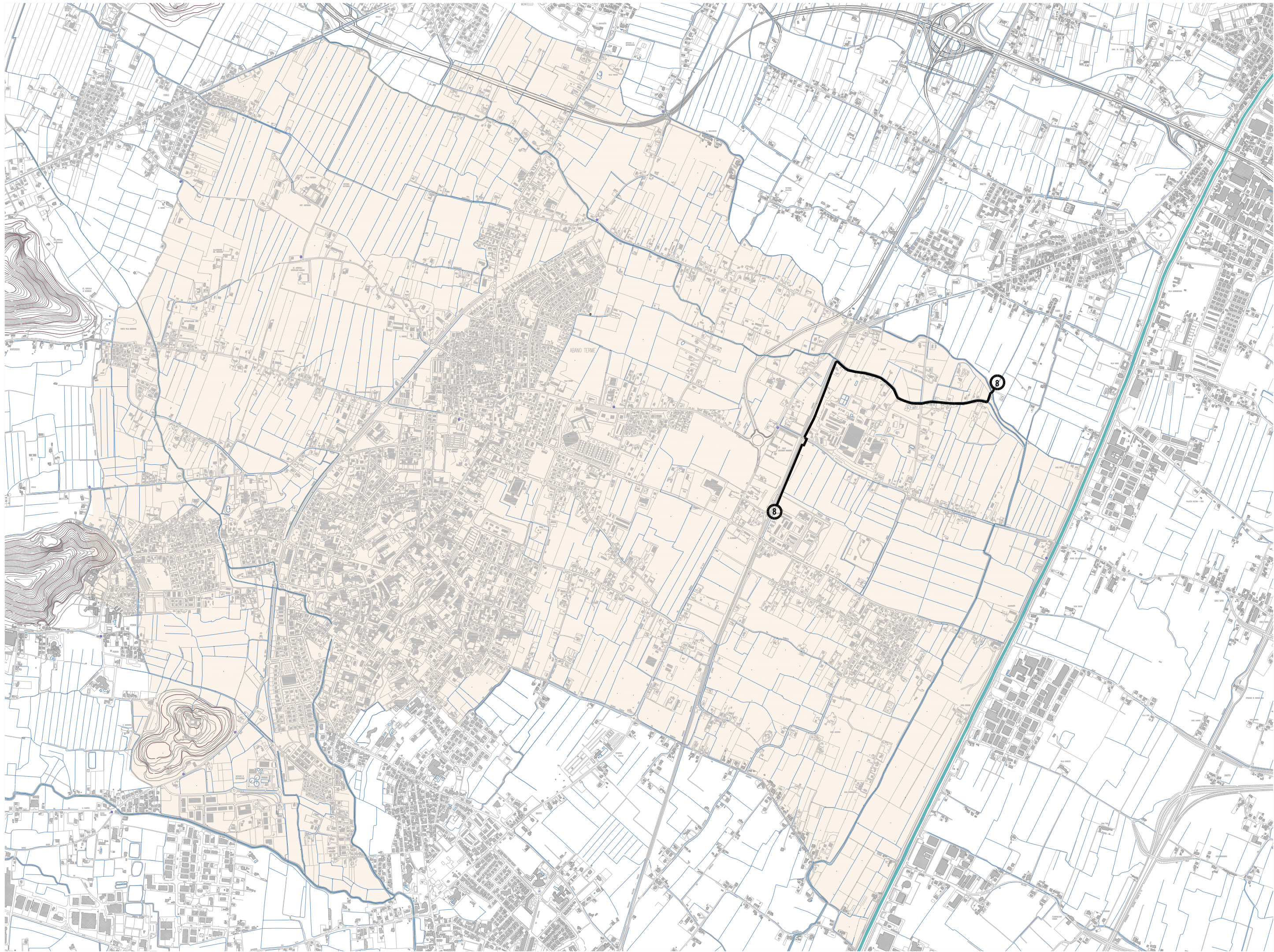


07-10



07-11

08 Percorso 08



N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
8	01	GUAZZI	Guazzi	Uscita su via ponte della Cagna	N			1	Strada solo residenti - solo da segnalare	Innesto su strada bianca - comune di Padova		NO	NO		500,00 €	500,00 €		
8	01-02	GUAZZI	Guazzi			T	S02	507	Strada solo residenti - solo da segnalare	Strada esistente per residenti già da 30 kmh	08-01	NO	SI		7,50 €	3.802,50 €		
8	02	GUAZZI	SMaria D'Abano	Incrocio su via s Maria d'Abano	N			1	rallentatore passaggio semaforizzato		08-02	NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
8	02-03	GUAZZI	Guazzi			T	S02	1144	Strada 30kmh - da segnalare	Strada esistente per residenti già da 30 kmh	08-03	NO	SI		7,50 €	8.580,00 €		
8	03-04	GUAZZI		Via guazzi - stazione abano terme		T	S16	393	Nuova pista	nuova strada da realizzare a confine della ferrovia e collegata alla stazione dal sottopassaggio esistente	08-04	SI	NO		277,00 €	108.861,00 €		
8	04	GUAZZI		Stazione	N			1	Innesto su banchina stazione	Una volta superato il fossato di guardia è presente in stazione le rampe per attraversamento ciclabile dei binari		NO	SI		10.000,00 €	10.000,00 €		
								2047									133.543,50 €	65,24 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

2047

133.543,50 € 65,24 €



08-01



08-02

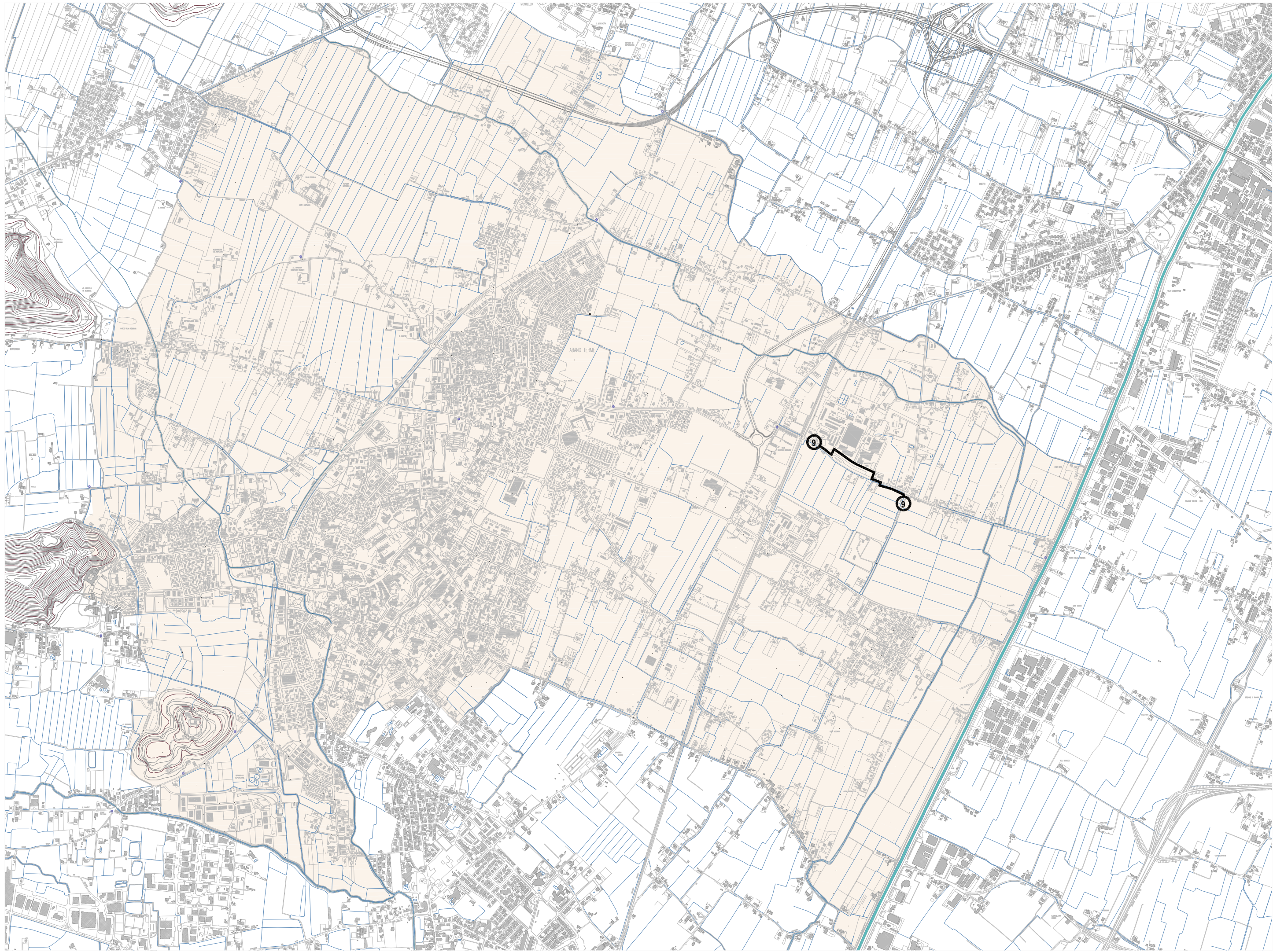


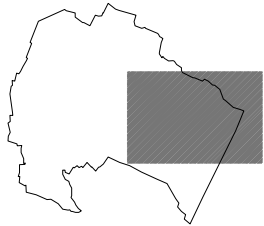
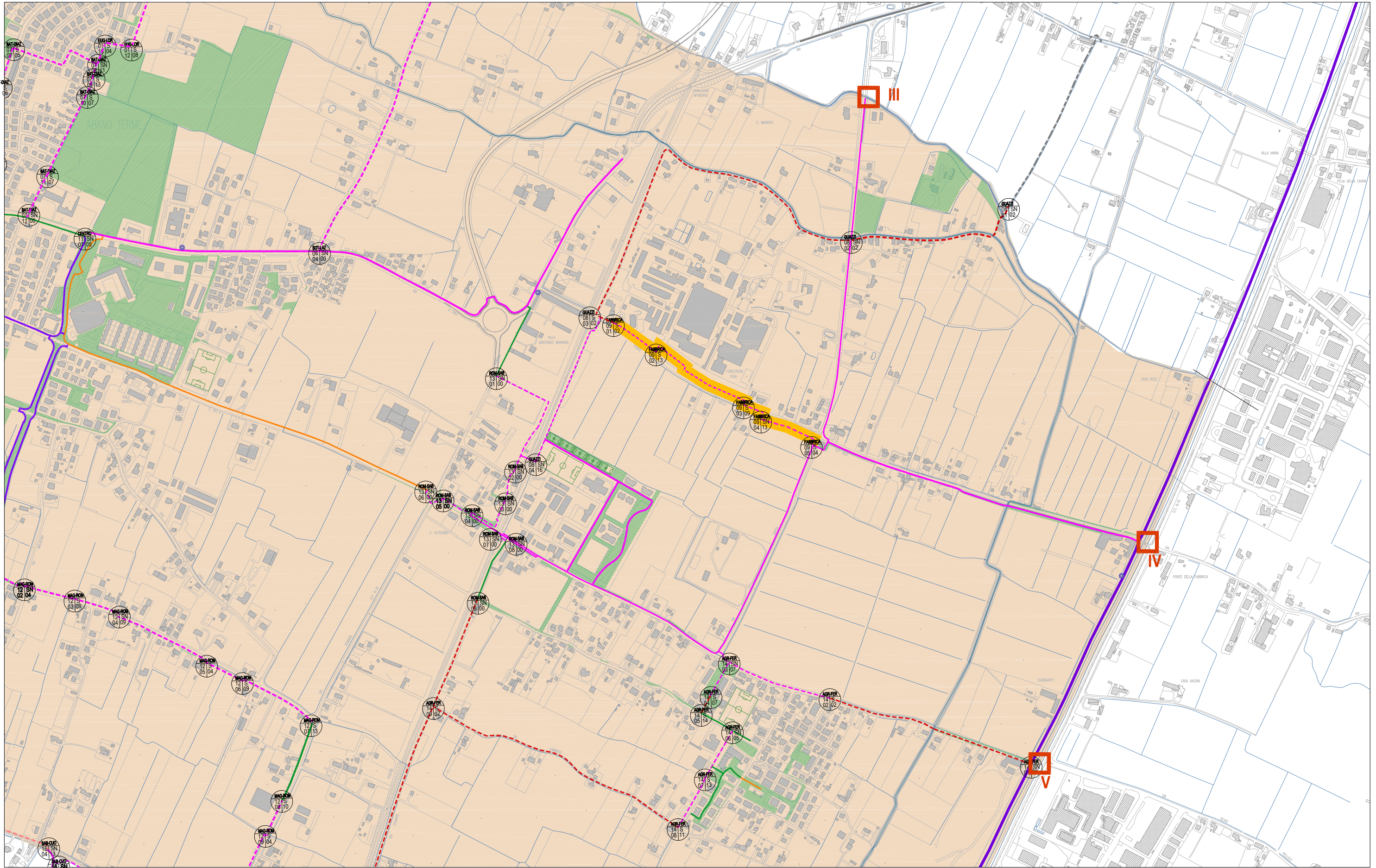
08-03



08-04

09 Percorso 09





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri.	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
9	08/03-01	FABBRICA		Via Ponte della Fabbrica		T	S02	40	Strada 30kmh - da segnalare		09-01	NO	SI	7,50 €	300,00 €			
9	01-02	FABBRICA		Via Ponte della Fabbrica		T	S13	147	Nuova pista	Su banchina inerbita (fosso già tombinato)	09-02	SI	SI	95,50 €	14.038,50 €			
9	02-03	FABBRICA		Via Ponte della Fabbrica		T	S09	331	Nuova pista	Su area verde spartitraffico del parcheggio	09-03	SI	SI	215,50 €	71.330,50 €			
9	03-04	FABBRICA		Via Ponte della Fabbrica		T	S13	63	Nuova pista	Piccolo tratto da chiudere fosso e porzione da segnalare su parcheggio esistente	09-04	SI	SI	95,50 €	6.016,50 €			
9	04	FABBRICA		Via Ponte della Fabbrica	N				Attraversamento e nuovo ponte su scolina	Rallentatore e attraversamento scolina		SI	SI	1.800,00 €	- €			
9	04-05	FABBRICA		Via Ponte della Fabbrica		T	S04	191	Nuova pista	Pista da realizzare su campo senza chiudere la scolina	09-05	SI	SI	70,00 €	13.370,00 €			
								732									105.055,50 €	143,52 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

752

105.055,50 € 139,70 €



09-01



09-02



09-03

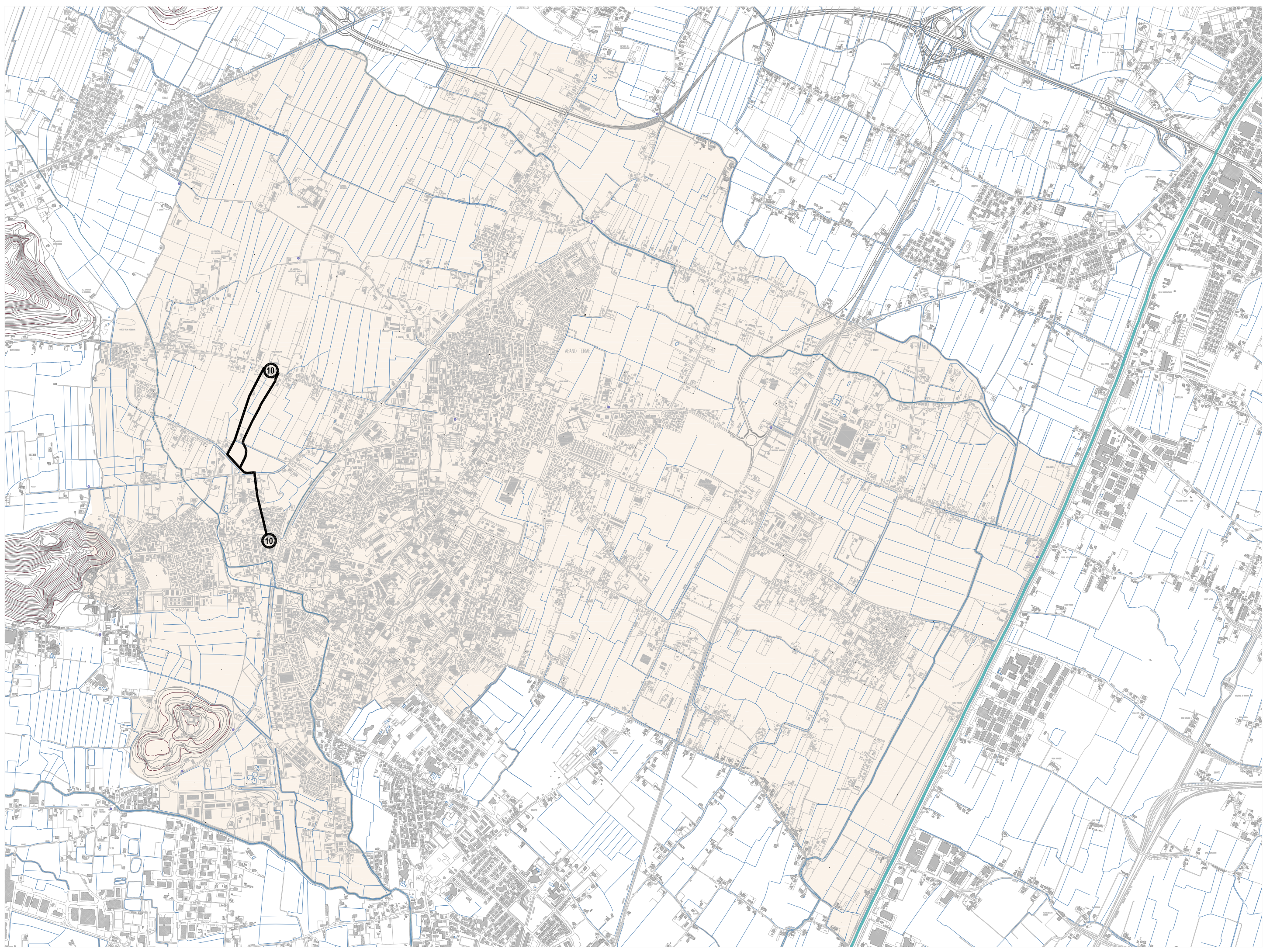


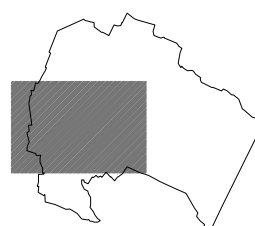
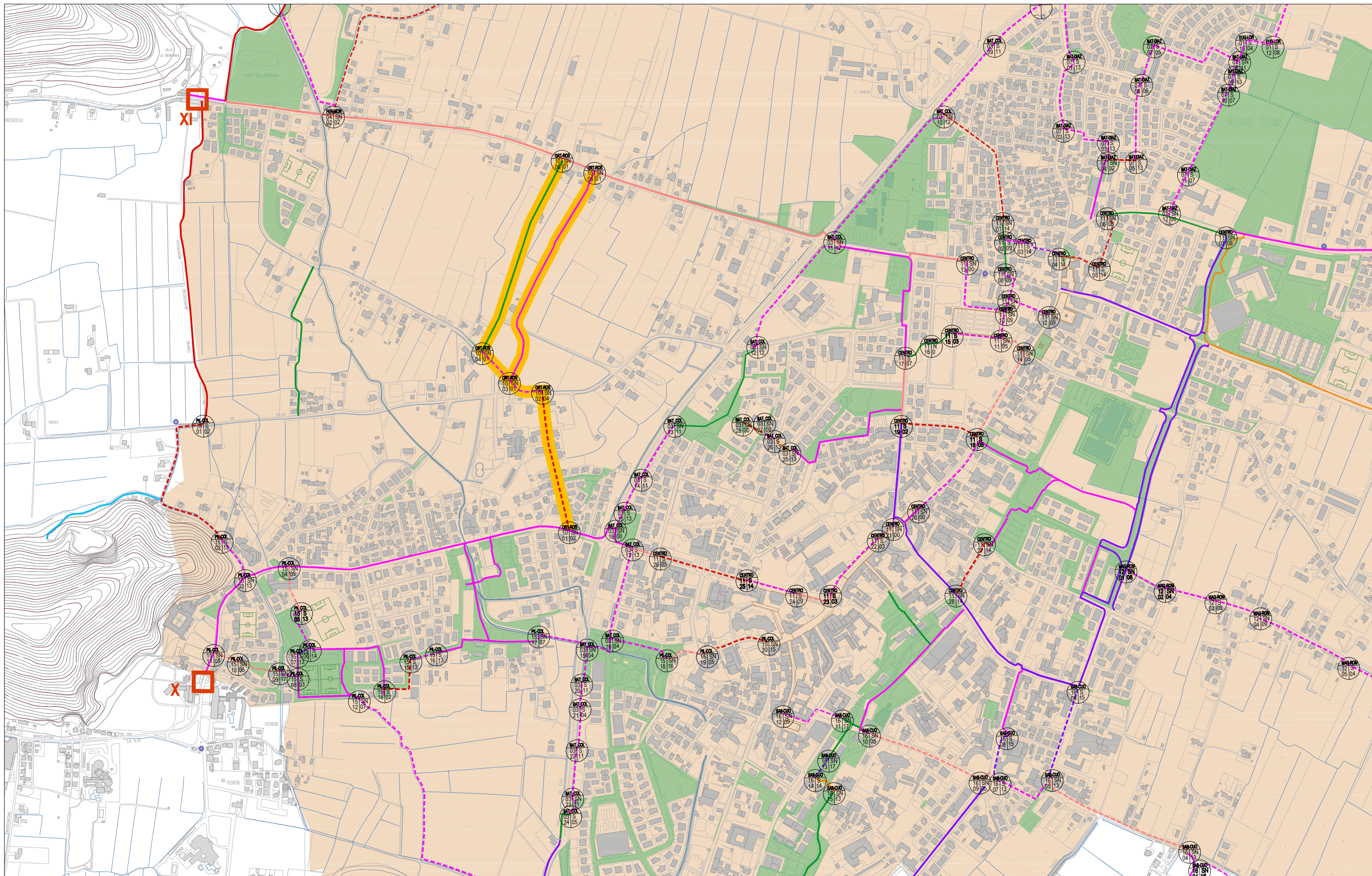
09-04



09-05

10 Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
10	01	ORT-ROS	Monteortone		N			1	Innesto pista esistente - segnalazione		10-01	NO	SI		500,00 €	500,00 €		
10	01-02	ORT-ROS	Barbieri	Via Monteortone - Via Monterosso		T	S02	401	Nuova pista - senso unico strada a 30 kmh	Stada già a senso unico con marciapiedi su entrambe i lati e parcheggio in linea	10-01	NO	SI		7,50 €	3.007,50 €		
10	02	ORT-ROS	Pillon		N			1	Attraversamento	Rallentatore su via Pillon		NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
10	02-04	ORT-ROS	Pillon			T	S04	220	Nuova pista in sede propria a fianco della scolina esistente		10-02	SI	NO		70,00 €	15.400,00 €		
10	03	ORT-ROS			N			1	Innesto su percorso esistente sterrato segnalazione			NO	SI		500,00 €	500,00 €		
10	04	ORT-ROS			N			1	Innesto su percorso esistente sterrato segnalazione			NO	SI		500,00 €	500,00 €		
10	03-05	ORT-ROS		Via Pillon - via Monterosso		T	S01	662	Percorso esistente - da segnalare		10-03	NO	NO		7,50 €	4.965,00 €		
10	04-06	ORT-ROS		Via Pillon - via Monterosso		T	S01	592	Percorso esistente strada bianca - da segnalare		10-04	NO	NO		7,50 €	4.440,00 €		
10	05	ORT-ROS	Monterosso		N			1	Nuovo attraversamento - rallentatore		10-05	NO	SI		1.500,00 €	1.500,00 €		
10	06	ORT-ROS	Monterosso		N			1	Nuovo attraversamento - rallentatore		10-06	NO	SI		1.500,00 €	1.500,00 €		
								1256									34.112,50 €	27,16 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1568,5

34.112,50 € 21,75 €



10-01



10-02



10-03



10-04

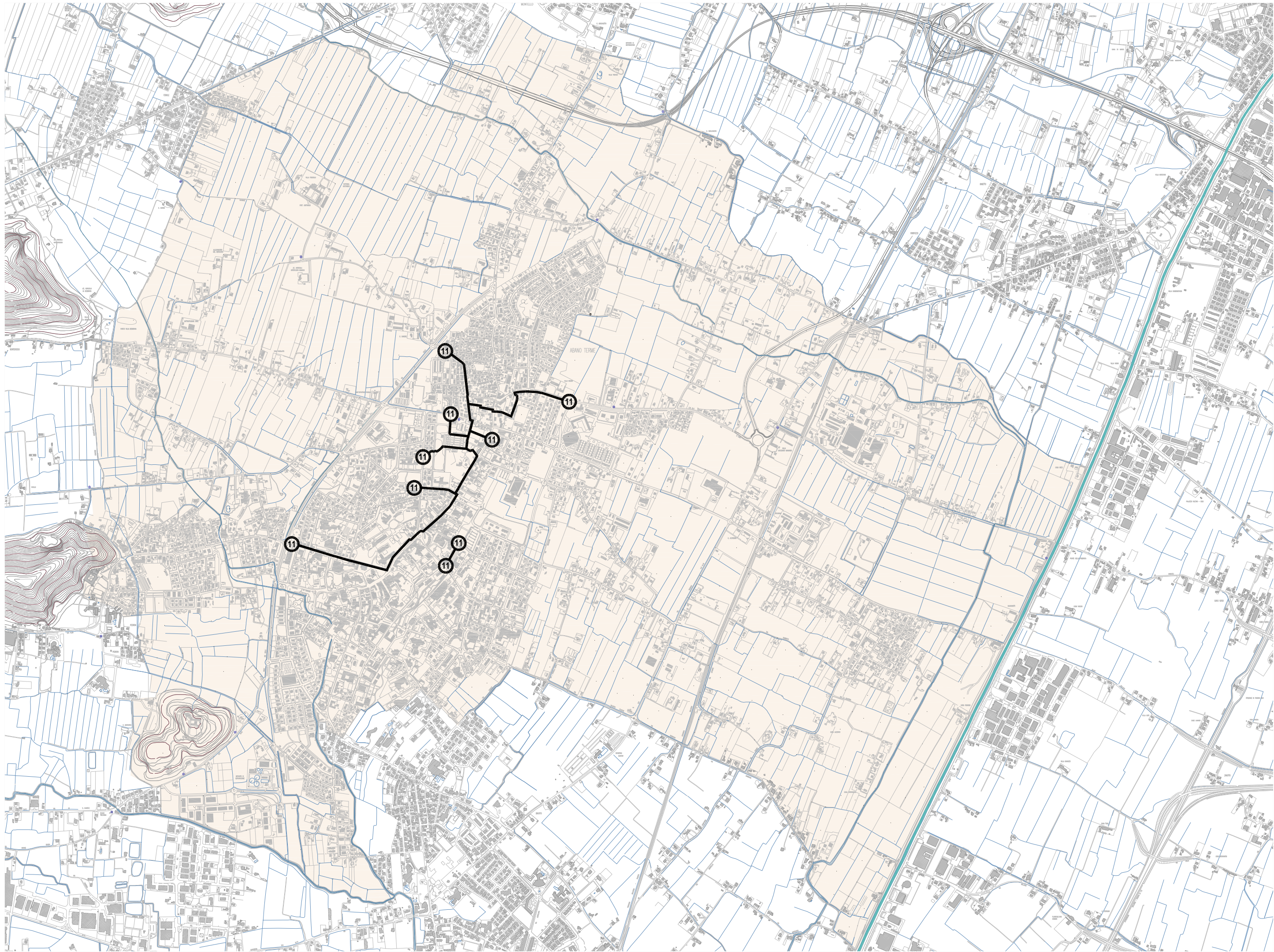


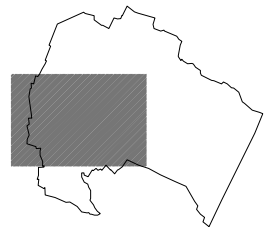
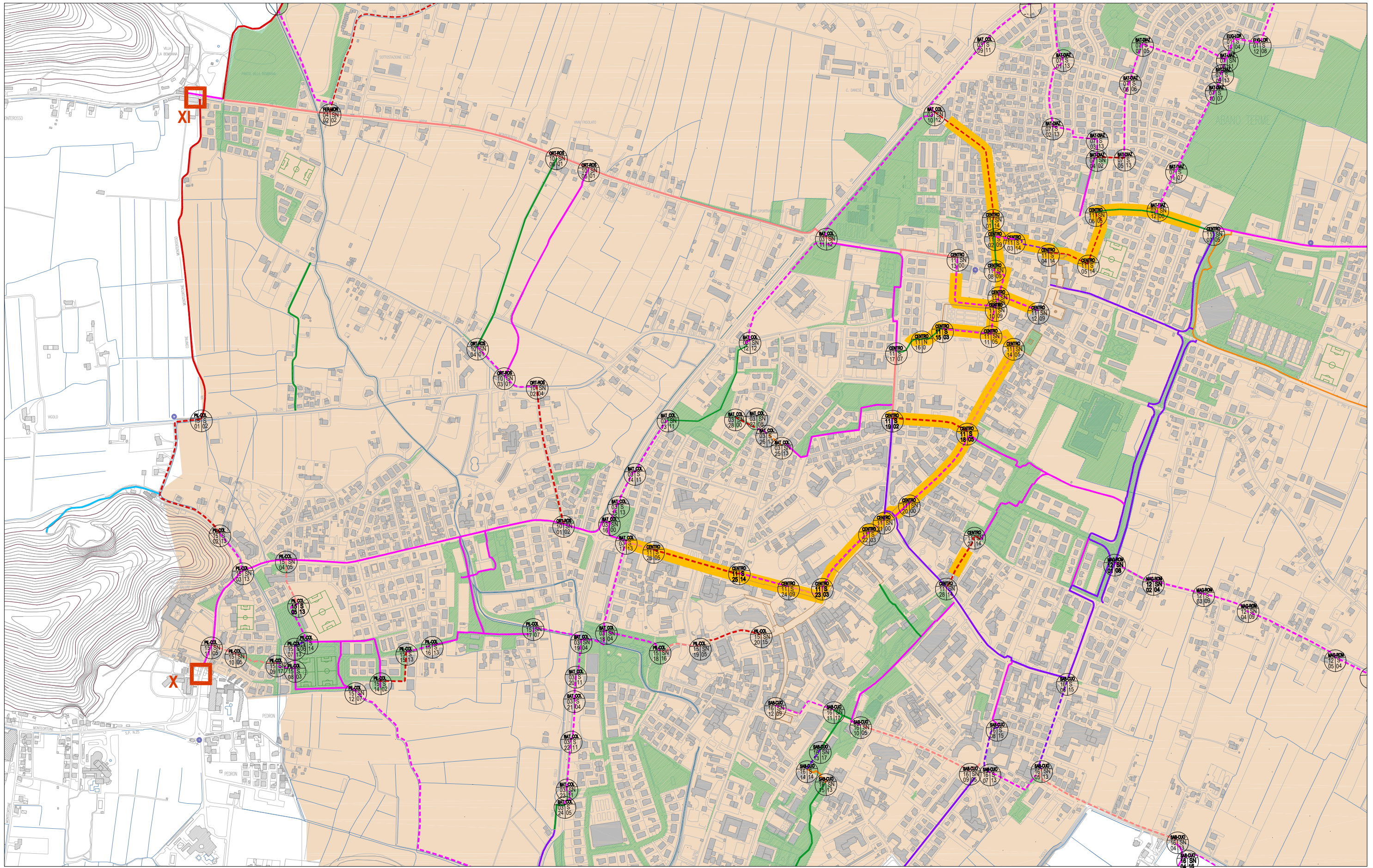
10-05



10-06

11 Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri.	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
3-11	03/10-01	CENTRO	Sella	Via dei Colli - Viale delle terme		T	S02	383	Percorso promiscuo - strada a doppio senso a 30 kmh	Stada con marciapiede in alcuni tratti su entrambe i lati e parcheggio in linea	11-00	NO	SI	7,50 €	2.872,50 €			
11	01	CENTRO	Sella	Via dei Colli - Viale delle terme	N			1	Innesto via mussato segnalazione pista esistente su proseguo via stella		11-01	NO	SI	- €	- €			
11	01-08	CENTRO	Sella			T	S14	193	Percorso esistente	Percorso con separazione solo segnalata	11-08			7,50 €	1.447,50 €			
11	02-03	CENTRO		via Stella - via Matteotti		T	S09	55	Nuovo percorso in sede propria		11-02	SI	NO	215,50 €	11.852,50 €			
11	03-04	CENTRO		via Stella - via Matteotti		T	S14	122	Corsia riservata su parcheggio esistente	Strada interna a fondo cieco per accessibilità parcheggio biblioteca, in betonella . Presente già un marciapiede	11-04	NO	SI	26,00 €	3.172,00 €			
11	04	CENTRO			N				Attraversamento	Attraversamento su via Matteotti		NO	SI	1.800,00 €	- €			
11	04-05	CENTRO	V.Veneto			T	S14	118	Percorso promiscuo strada zona 30 Km/h	Strada a doppio senso per accesso al campo sportivo e per residenti	11-05	NO	SI	26,00 €	3.068,00 €			
11	05-06	CENTRO	V.Veneto			T	S14	160	Percorso promiscuo strada zona 30 Km/h	Strada a senso unico per residenti	11-06	NO	SI	26,00 €	4.160,00 €			
11	06	CENTRO	Diaz		N				Nuova Pavimentazione - 497 mq	Pavimentazione su via Diaz con rialzo e innesto ai due percorsi esistente su via Diaz e su collegamento a via Paganini	11-06b	NO	SI	15.000,00 €	- €			
11	06-07	CENTRO	Diaz			T	S05	349	Sistemazione di percorso esistente	pulizia e nuova segnaletica	11-07	NO	SI	27,50 €	9.597,50 €			
11	08	CENTRO	Appia		N			1	Attraversamento via Appia					500,00 €	500,00 €			
11	08-11	CENTRO	Donati-Mercato			T	S09	212	Nuova Pista in sede propria	Nuova pista da recuperare nell'area del comparto lungo via Donati e nell'area della piazza Mercato	11-08	NO	SI	215,50 €	45.686,00 €			
11	09-12	CENTRO		via Doanti - via Matteotti		T	S09	121	Nuova pista in sede propria	Percorso da realizzare internamente al Comparto		SI	NO	215,50 €	26.075,50 €			
11	10-13	CENTRO	Luzzati	via Donati - via Appia		T	S09	237	Nuova pista in sede propria		11-13	NO	SI	215,50 €	51.073,50 €			
11	11-14	CENTRO		piazza Mercato - via Matteotti		T	S05	88	Nuova pista sede promiscua parcheggio e percorso pedonale	Tratto di innesto su via delle Terme	11-14	NO	NO	27,50 €	2.420,00 €			
11	11-15	CENTRO	Mercato			T	S03	139	Nuova pista in sede propria		11-15	NO	NO	195,00 €	27.105,00 €			
11	15-17	CENTRO		piazza Mercato - via Mazzini		T	S07	158	Nuova pista in sede propria	Percorso esistente su sterrato - si mantiene il percorso curvilineo originario Pista in stabilizzato ecostrasse	11-17	NO	NO	177,00 €	27.966,00 €			
11	16	CENTRO	Tommaseo		N			1	Attraversamento via Tommaseo			NO	NO	SI	3.100,00 €	3.100,00 €		
11	14-18	CENTRO	Terme			T	S05	267	Utilizzo di uno dei due marciapiedi a lato strada	Promiscuo su marciapiede	11-18	NO	SI	27,05 €	7.222,35 €			
11	18-19	CENTRO	IV novembre			T	S02	221	Nuova pista promiscua su strada a 30 kmh	Presenza di scuole - strada da rendere a senso unico?	11-19	NO	SI	7,50 €	1.657,50 €			
11	18-20	CENTRO	Terme			T		1	Nuova pista in sede propria - pavimentazione stradale lunghezza 262 ml e 4000 mq	Pista da realizzare in sede propria con la pavimentazione di tutta la sede stradale come già realizzato.	11-20 11-20b	NO	SI	400.000,00 €	400.000,00 €			
11	21-22	CENTRO	Terme			T		52	Segnalazione percorso	Percorso ciclabile promiscuo su area pedonale da segnalare adeguatamente a terra	11-21	NO	SI	27,50 €	1.430,00 €			
11	22-23	CENTRO	Terme			T	S03	212	Nuovo percorso in sede propria	percorso da realizzare all'interno dell'area dell'albergo orologio	11-22	SI	NO	195,00 €	41.340,00 €			
11	23-24	CENTRO	Montirone			T		110	Percorso in sede propria	Viene utilizzato uno dei due lati lungo la fontana (come già utilizzato) - Da segnalare a terra e verticalmente	11-23	NO	SI	27,50 €	3.025,00 €			
11	24-25	CENTRO	Montirone			T	S09	141	Nuovo percorso in sede propria	Viene utilizzato parte dell'area verde di risulta lungo il percorso e rasente la recinzione - da sistemare l'arredo	11-24	NO	SI	215,00 €	30.315,00 €			
11	25-26	CENTRO	Montirone			T	S14	257	Percorso promiscuo strada a 30 Km/h	Nuovo percorso su strada a senso unico	11-25	NO	SI	26,00 €	6.682,00 €			
11-3	26-03/17	CENTRO	Montirone			T	S05	82	Percorso promiscuo su marciapiede	Tratto di strada a doppio senso di circolazione ultimazione percorso ciclabile su uno dei due marciapiedi	11-26	NO	SI	27,50 €	2.255,00 €			
11	27	CENTRO	Flacco		N			1	Nuovo attraversamento e rallentatore	Nuova pavimentazione su innesto via Caboto - 250 mq		NO	SI	1.800,00 €	1.800,00 €			
11	27-28	CENTRO	Caboto			T	S14	187	Nuova pista promiscua su strada a 30 kmh	Strada già a senso unico	11-28	NO	SI	26,00 €	4.862,00 €			
11	28	CENTRO			N			1	Nuovo attraversamento e rallentatore	Nuova pavimentazione su innesto via Caboto - 250 mq		NO	SI	25.000,00 €	25.000,00 €			
								3870									745.684,85 €	192,68 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

3870

745.684,85 € 192,68 €



11-00



11-01



11-02



11-04



11-05



11-06



11-06b



11-07



11-08



11-09



11-13



11-14



11-15



11-17



11-18



11-19



11-20



11-20b



11-21



11-22



11-23



11-24



11-25



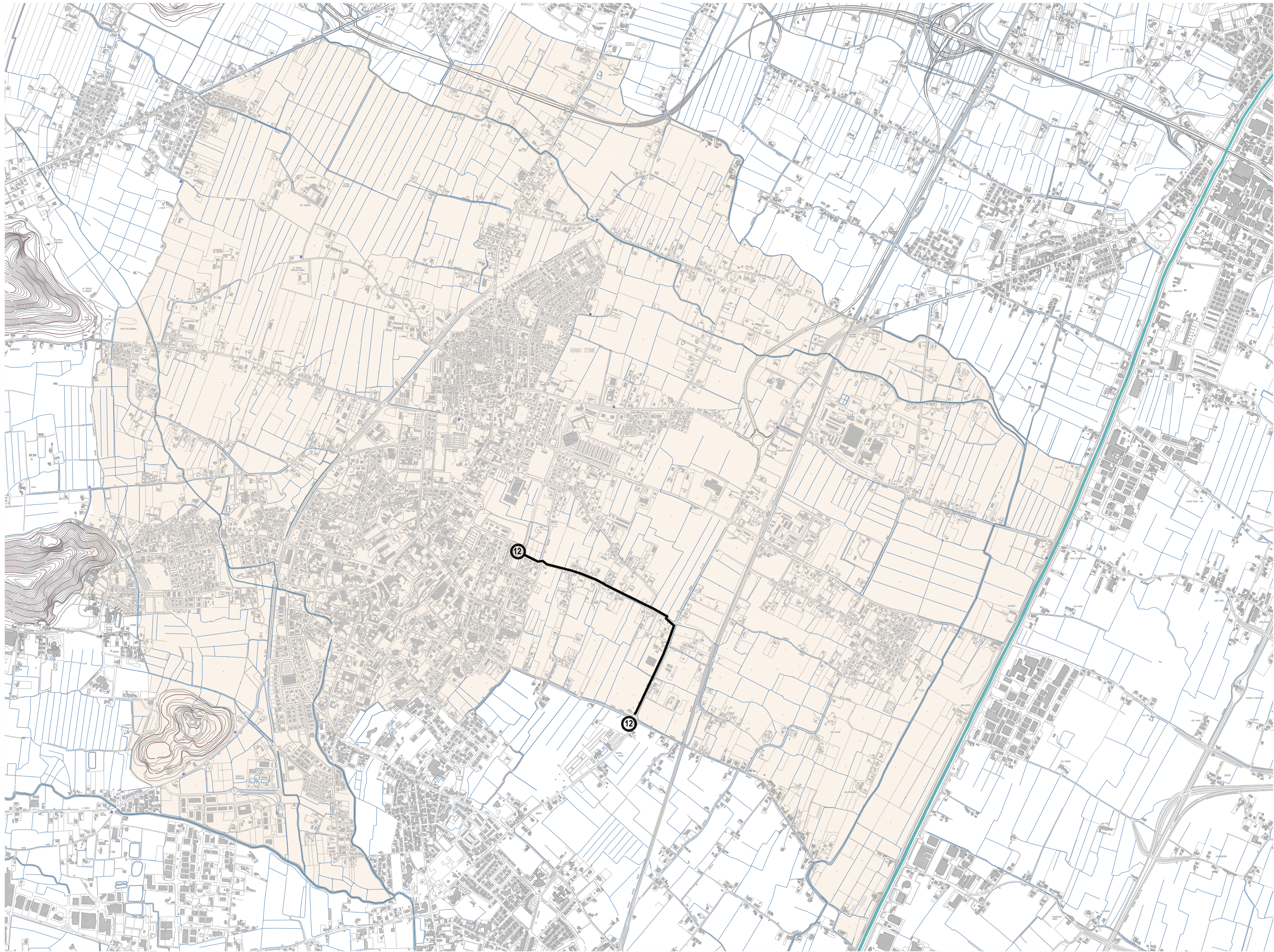
11-26

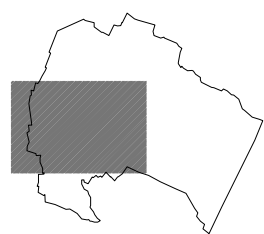
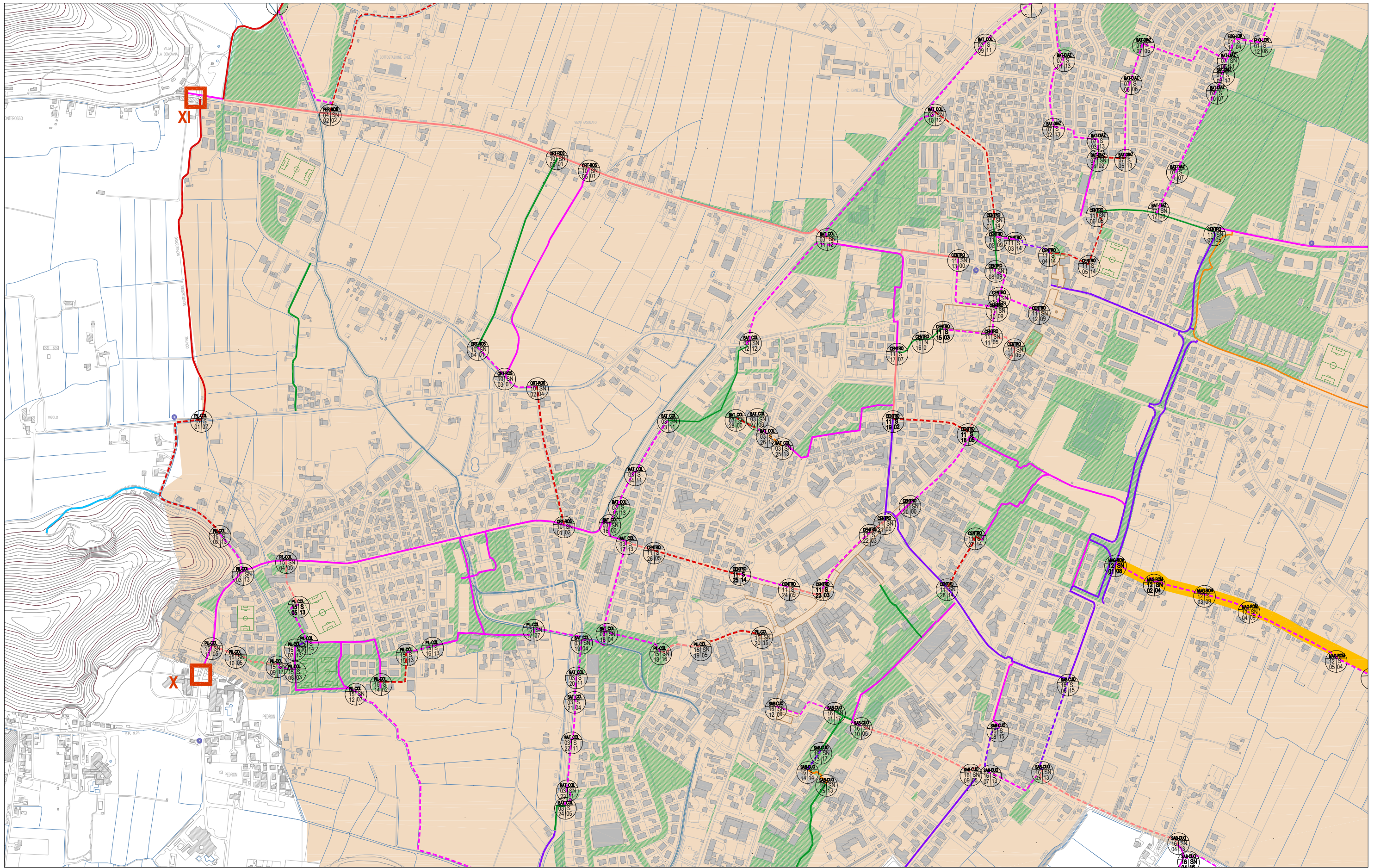


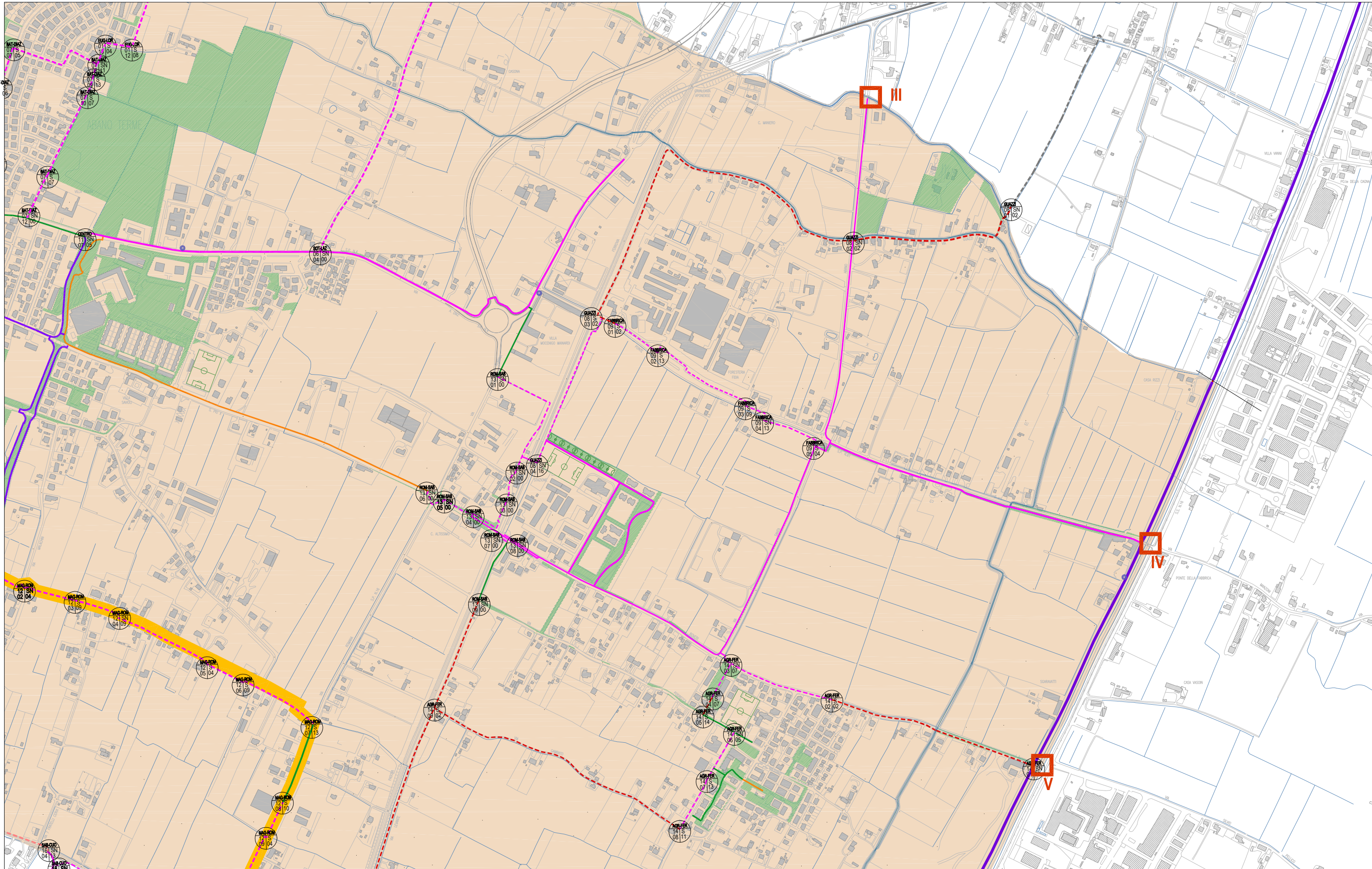
11-28

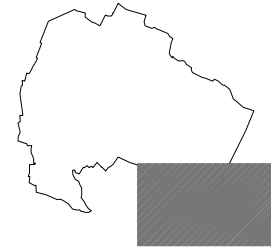
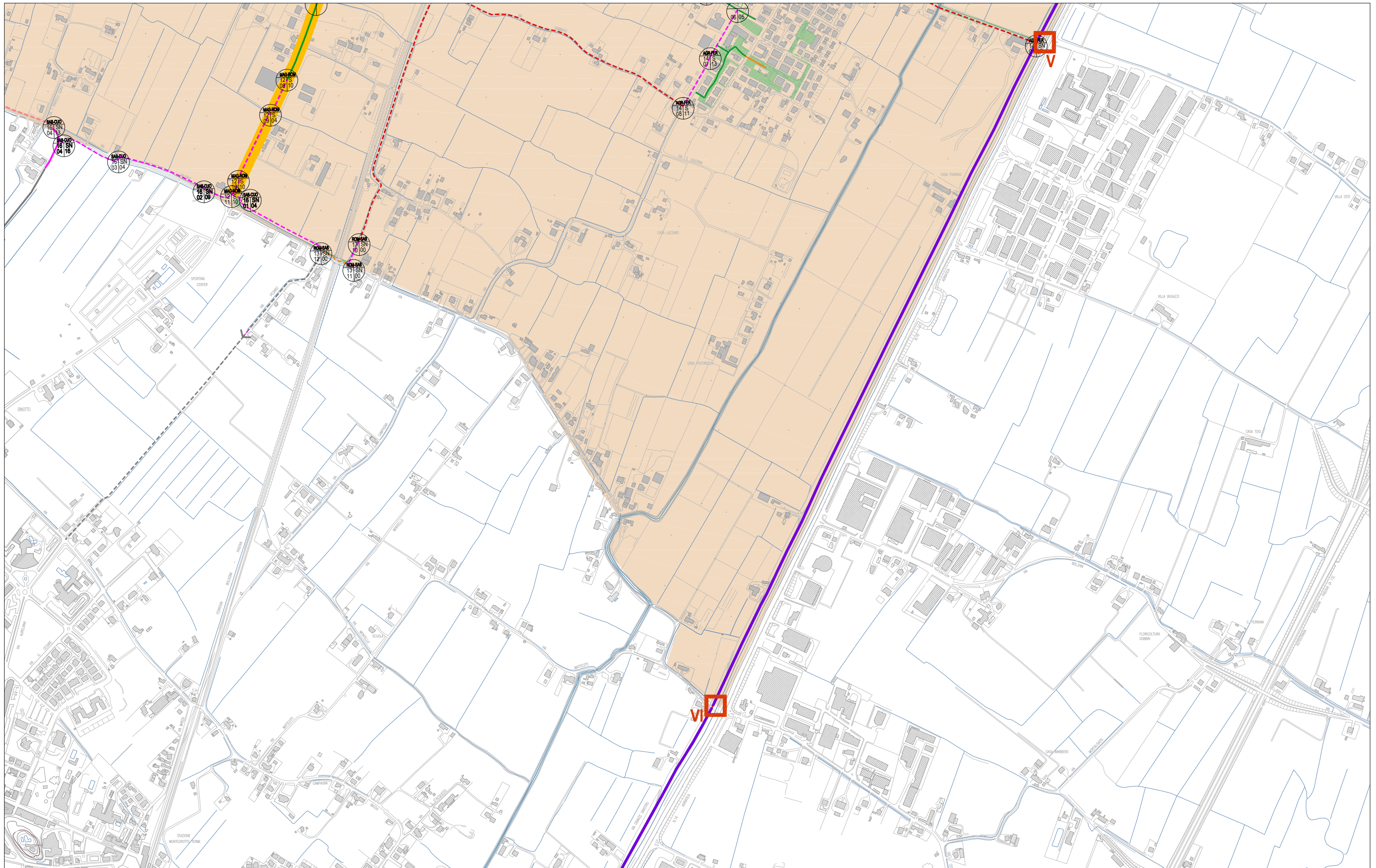
12

Percorso









N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
12	01	MAG-ROM		via I maggio - via Romana	N			1	Nuovo attraversamento via I maggio			NO	SI	1.800,00 €	1.800,00 €			
12	01-02	MAG-ROM		via I maggio - via Romana		T	S08	130	Nuovo percorso in sede propria	percorso da realizzare sopra la fognatura pubblica	12-01	SI/NO	NO	SI	358,00 €	46.540,00 €		
12	02	MAG-ROM		via I maggio - via Romana	N			1	Nuovo attraversamento via malachin			NO	SI	1.800,00 €	1.800,00 €			
12	02-03	MAG-ROM	Malachin			T	S04	198	Nuovo percorso in sede propria	Pista da realizzare rasente i campi dopo il fosso	12-02	SI	NO		70,00 €	13.860,00 €		
12	03-04	MAG-ROM	Malachin			T	S09	132	Nuovo percorso in sede propria	Pista da realizzare lungo la banchina esistente	12-03	SI/NO	SI		215,50 €	28.446,00 €		
12	04	MAG-ROM	Malachin		N			1	Attraversamento via Malachin	Attraversamento e rallentatore		NO	SI	3.100,00 €	3.100,00 €			
12	04-05	MAG-ROM	Malachin			T	S09	283	Nuovo percorso in sede propria	Pista da realizzare lungo la banchina esistente	12-04	SI/NO	SI		215,50 €	60.986,50 €		
12	05-06	MAG-ROM	Malachin			T	S04	123	Nuovo percorso in sede propria	Pista da realizzare rasente i campi dopo il fosso	12-05	SI	NO		70,00 €	8.610,00 €		
12	06-07	MAG-ROM	Malachin			T	S09	232	Nuovo percorso in sede propria	Pista da realizzare lungo la banchina esistente	12-06	SI/NO	SI		215,50 €	49.996,00 €		
12	07-08	MAG-ROM	Romana			T	S13	236	Percorso esistente da riqualificare	Percorso da riqualificare - Rialzo complessivo del marciapiede comprendendo spartitraffico - Ciclopedonale	12-07	NO	SI		95,50 €	22.538,00 €		
12	08-09	MAG-ROM	Romana			T	S10	113	Nuovo percorso in sede propria	Tombinatura del fosso esistente lungo la recinzione	12-08	SI/NO	SI		370,00 €	41.810,00 €		
12	09-10	MAG-ROM	Romana			T	S04	208	Nuovo percorso in sede propria	Pista da realizzare rasente i campi dopo il fosso	12-09	SI	NO		70,00 €	14.560,00 €		
12	10-11	MAG-ROM	Romana			T	S10	50	Nuovo percorso in sede propria	Tombinatura del fosso esistente	12-10	SI/NO	NO		370,00 €	18.500,00 €		
								1708									312.546,50 €	182,99 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1708

312.546,50 € 182,99 €



12-01



12-02



12-03



12-04



12-05



12-06



12-07



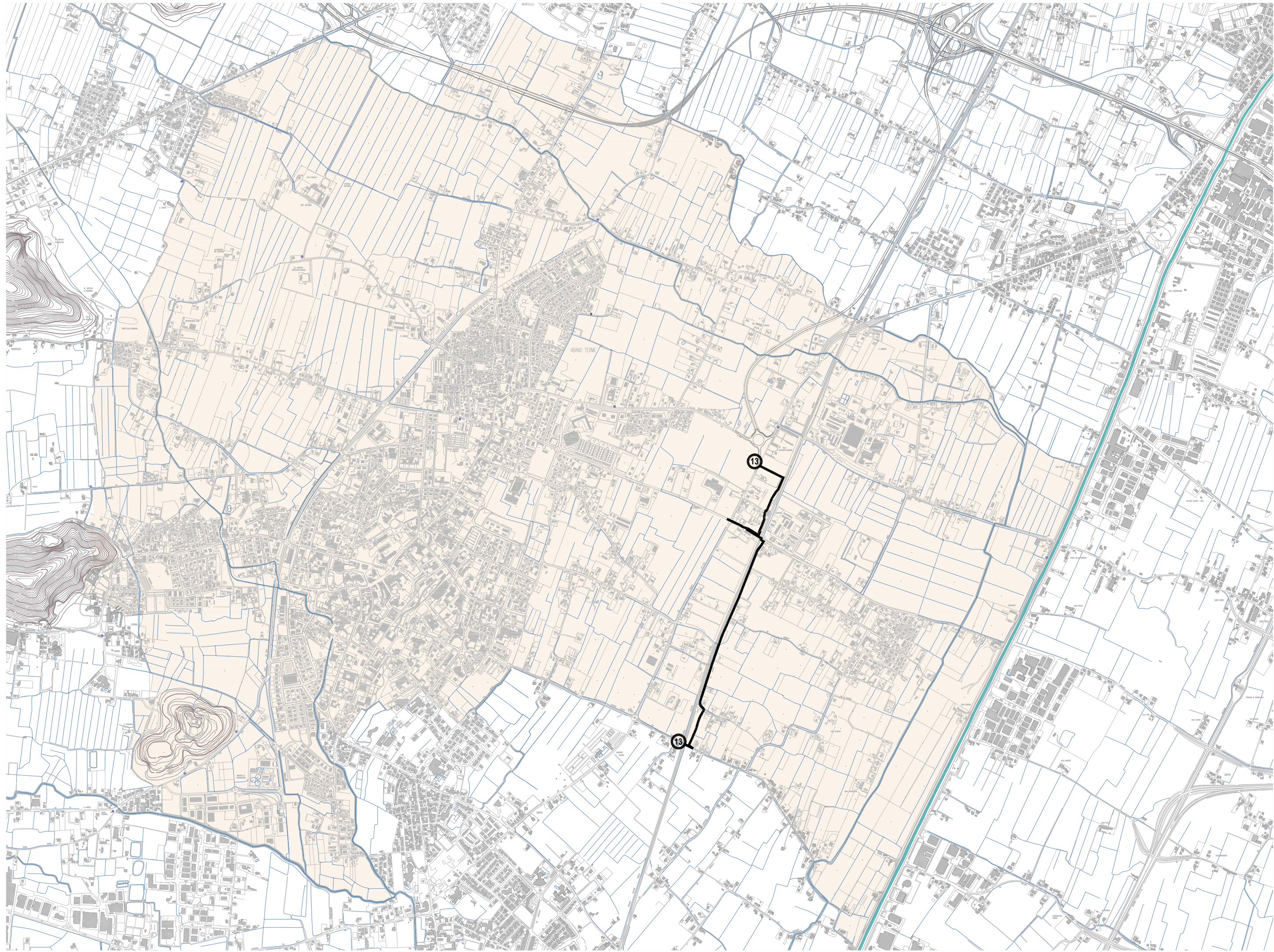
12-08

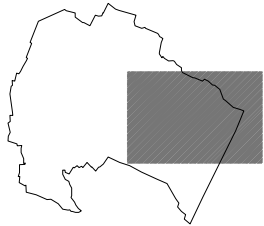
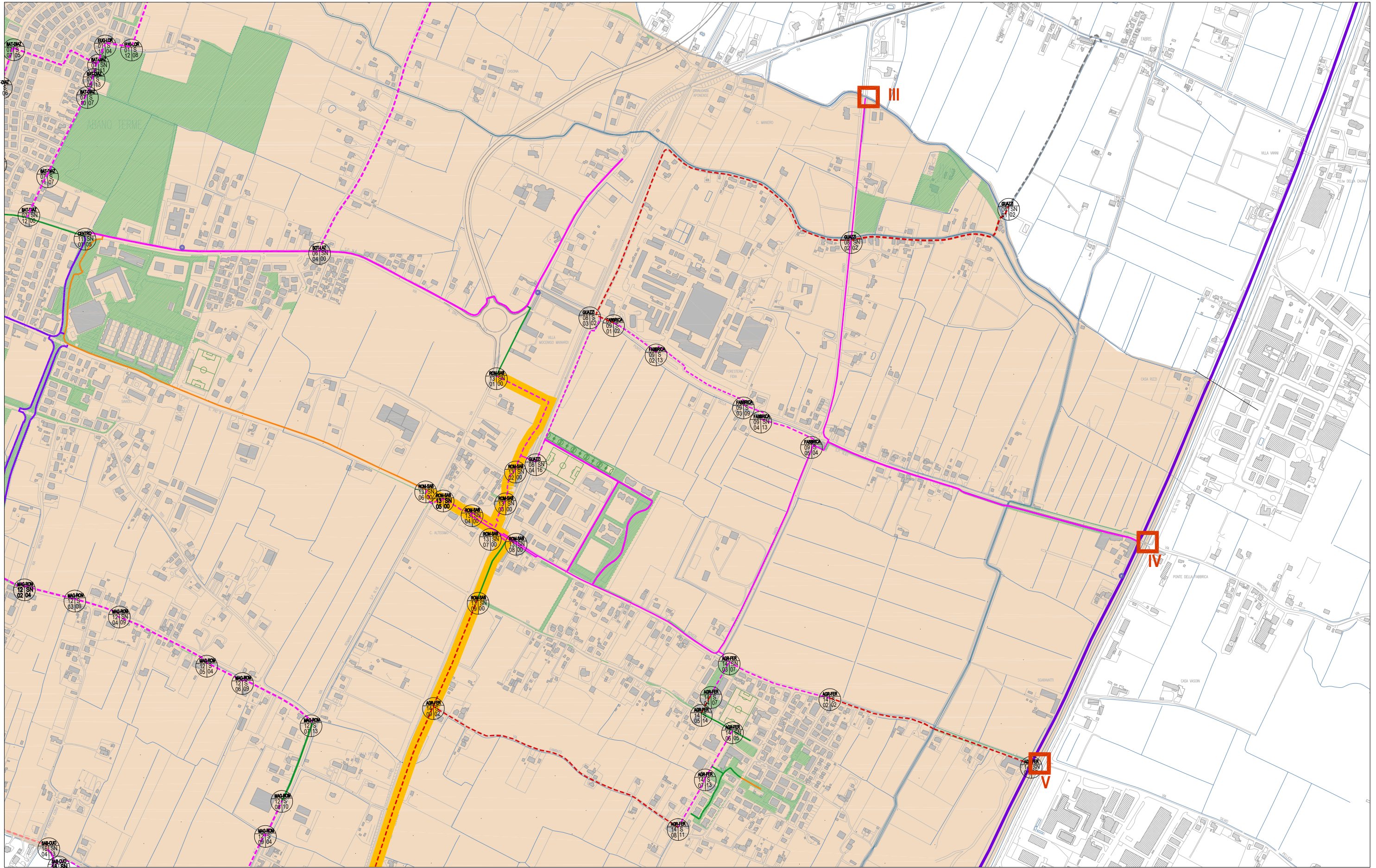


12-09

13

Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
13	01	ROM-SAB	Romana		N				Innseto su percorso su via romano	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	01-02	ROM-SAB				T		382	Nuovo percorso	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	02-03	ROM-SAB	Stazione			T		97	Nuovo percorso	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	03-04	ROM-SAB				T		160	Nuovo percorso	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	04-05	ROM-SAB	Roveri			T		98	Allargamento marciapiede	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	05-06	ROM-SAB	Roveri			T		86	Allargamento marciapiede	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	07	ROM-SAB			N				Allargamento percorso pedonale	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	07-08	ROM-SAB	Levante ferrovia			T		16	Nuovo percorso	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	08-09	ROM-SAB	Levante ferrovia			T		190	Percorso da riqualificare	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	09-10	ROM-SAB	Levante ferrovia			T		1113	Percorso da segnalare	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	10-11	ROM-SAB				T		87	Nuovo percorso	già in fase esecutiva					- €	- €		
13	11-12	ROM-SAB	Sabbioni			T		110	Percorso in ampliamento	già in fase esecutiva					- €	- €		
								2339									200.634,95 €	85,78 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

2339

200.634,95 € 85,78 €



14-01



14-02



14-03



14-04



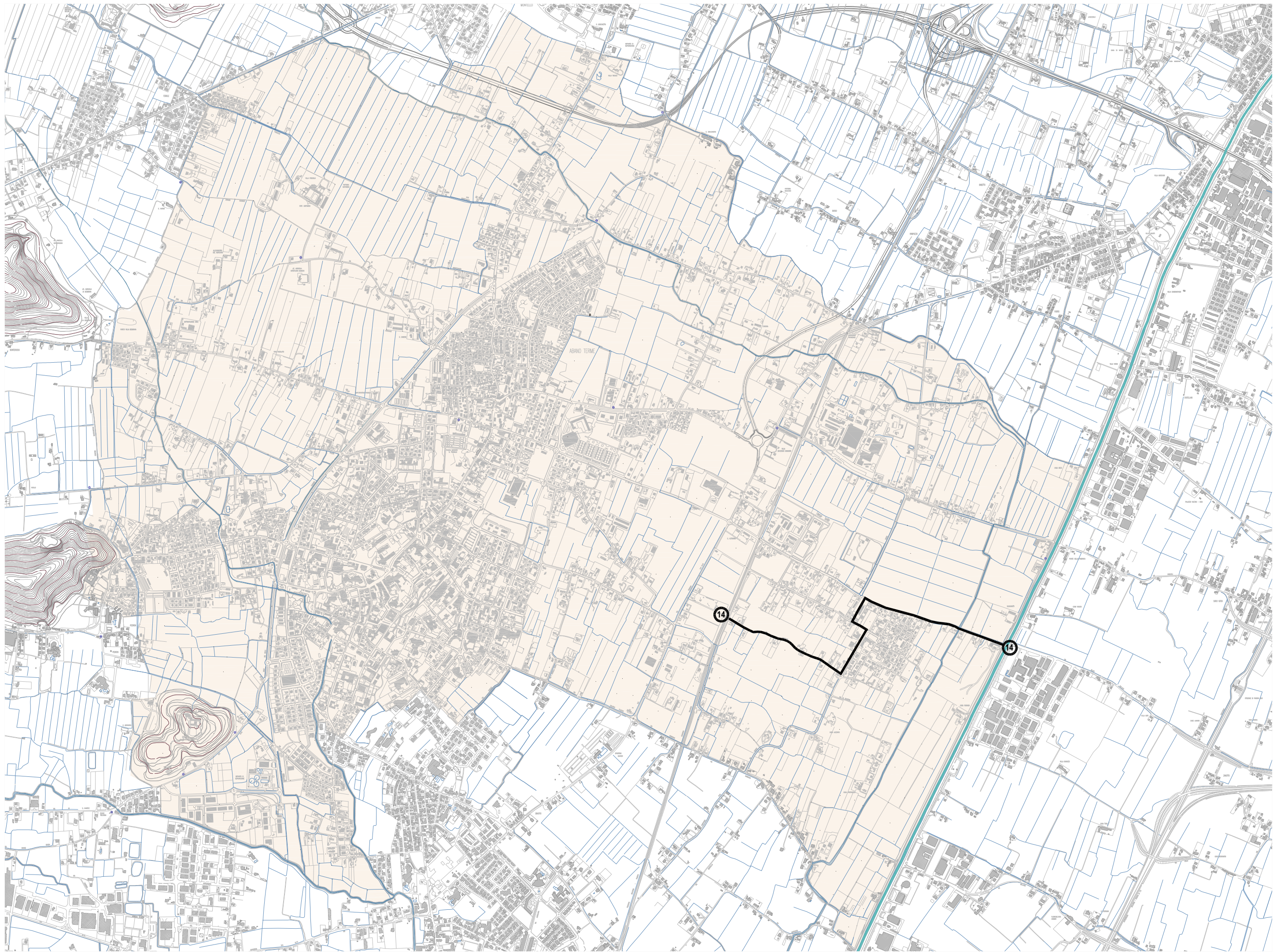
14-05

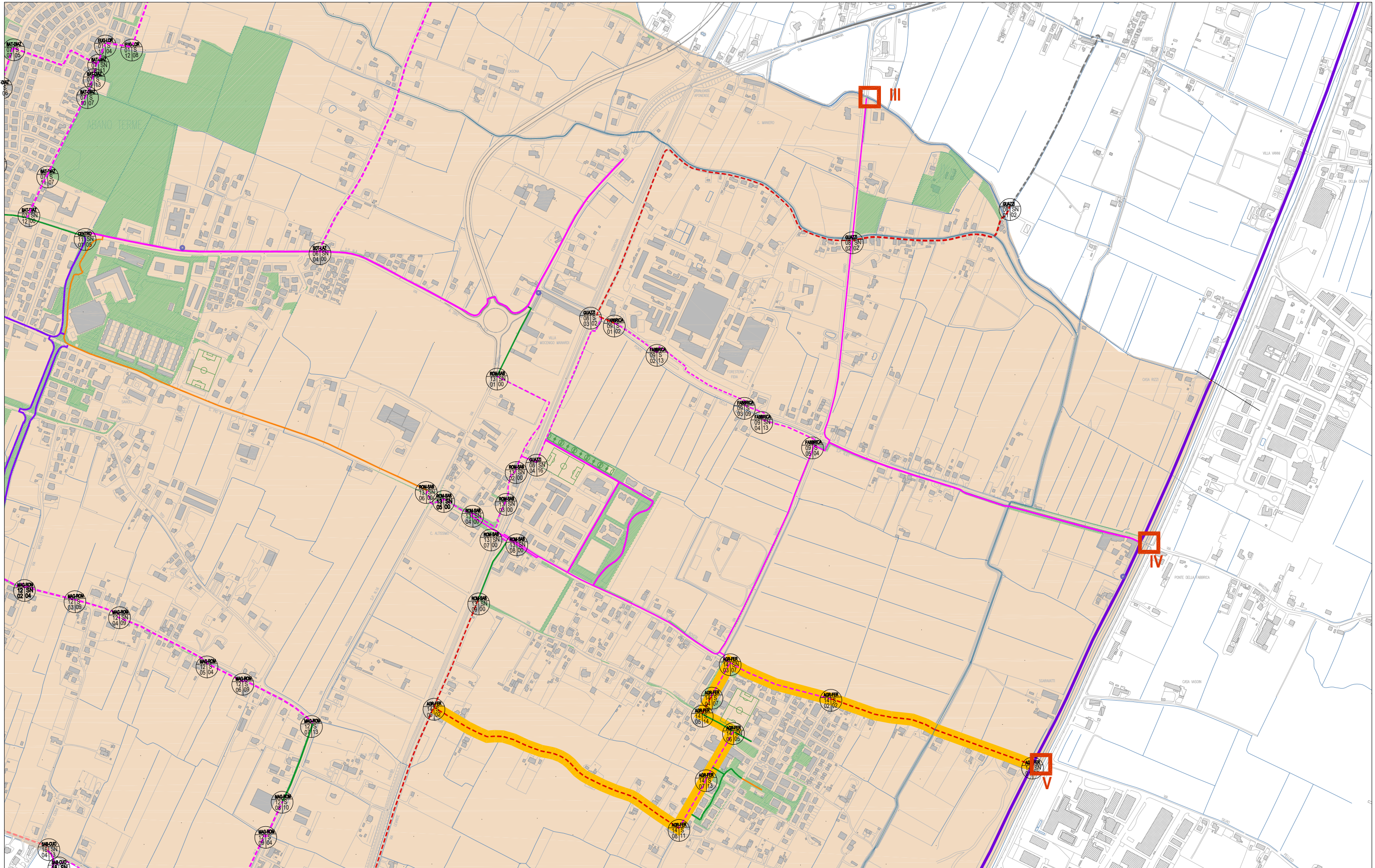


14-06

14

Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
14	01	ARG-FER		via Lungo Argine - via Levante Ferrovia	N			1	Segnalazioni - Innesso con il percorso regionale		14-01	NO	SI	500,00 €	500,00 €			
14	01-02	ARG-FER	Roveri			T	S02	606	Nuova pista promiscua su strada a 30 kmh	Strada già di innesto alla via ciclabile arginale principale - strada solo per residenti	14-02	NO	NO	7,50 €	4.545,00 €			
14	02-03	ARG-FER	Roveri			T	S07	306	Nuovo percorso in sede propria	Da realizzare dopo il fosso	14-03	SI	NO	177,00 €	54.162,00 €			
14	03	ARG-FER	Roveri		N			1	Nuovo attraversamento	Attraversamento di via Roveri - Innesso su pista esistente		NO	SI	1.300,00 €	1.300,00 €			
14	03-04	ARG-FER		via Roveri - via Podrecca		T	S07	107	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da sviluppare lungo il parco dei Liriodendri	14-04	NO	SI	177,00 €	18.939,00 €			
14	04-05	ARG-FER		via Roveri - via Podrecca		T	S14	56	Nuova pista promiscua su strada a 30 kmh	Percorso promiscuo a strada cieca di accesso al parcheggio e alle residenze	14-05	NO	SI	26,00 €	1.456,00 €			
14	05-06	ARG-FER	Podrecca			T	S05	100	Marciapiede da riqualificare e da segnalare	Marciapiede da 3 ml	14-06	NO	SI	27,50 €	2.750,00 €			
14	06	ARG-FER	Podrecca		N			1	Nuovo attraversamento			NO	SI	1.300,00 €	1.300,00 €			
14	06-07	ARG-FER	Tigli			T	S13	160	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da ottenere con l'allargamento del marciapiede o usufruendo di parte del parcheggio	14-07	NO	SI	95,50 €	15.280,00 €			
14	07-08	ARG-FER	Tigli			T	S11	157	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare tombinando il fosso	14-08	SI	SI	325,50 €	51.103,50 €			
14	08-09	ARG-FER	Gambato			T	S02	792	Nuova pista promiscua su strada a 30 kmh	Strada solo per residenti	14-09	NO	NO	7,50 €	5.940,00 €			
								2287								157.275,50 €	68,77 €	

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

2287

157.275,50 € 68,77 €



14-01



14-02



14-03



14-04



14-05



14-06



14-07



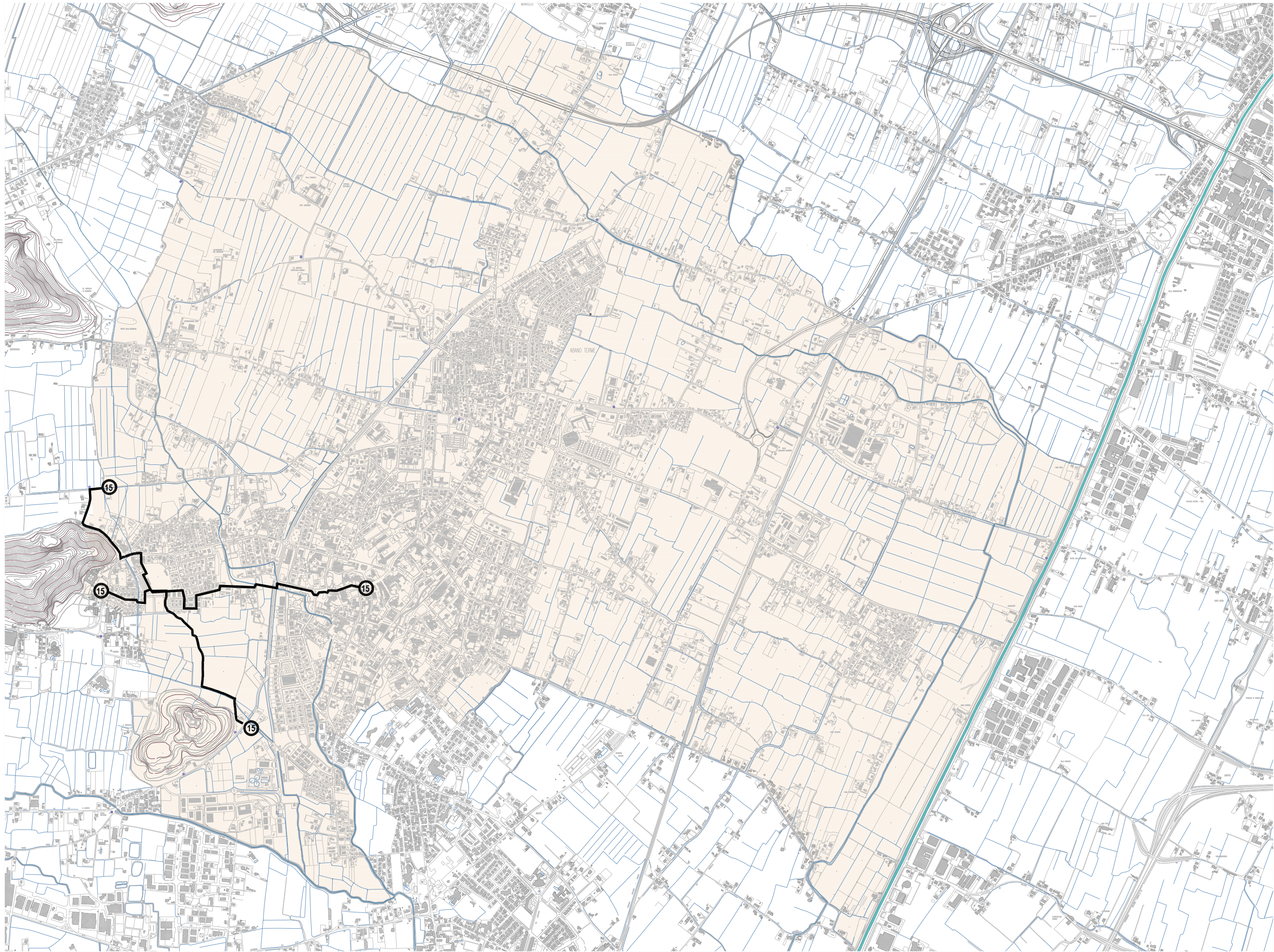
14-08

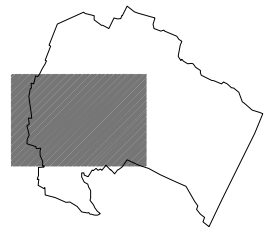
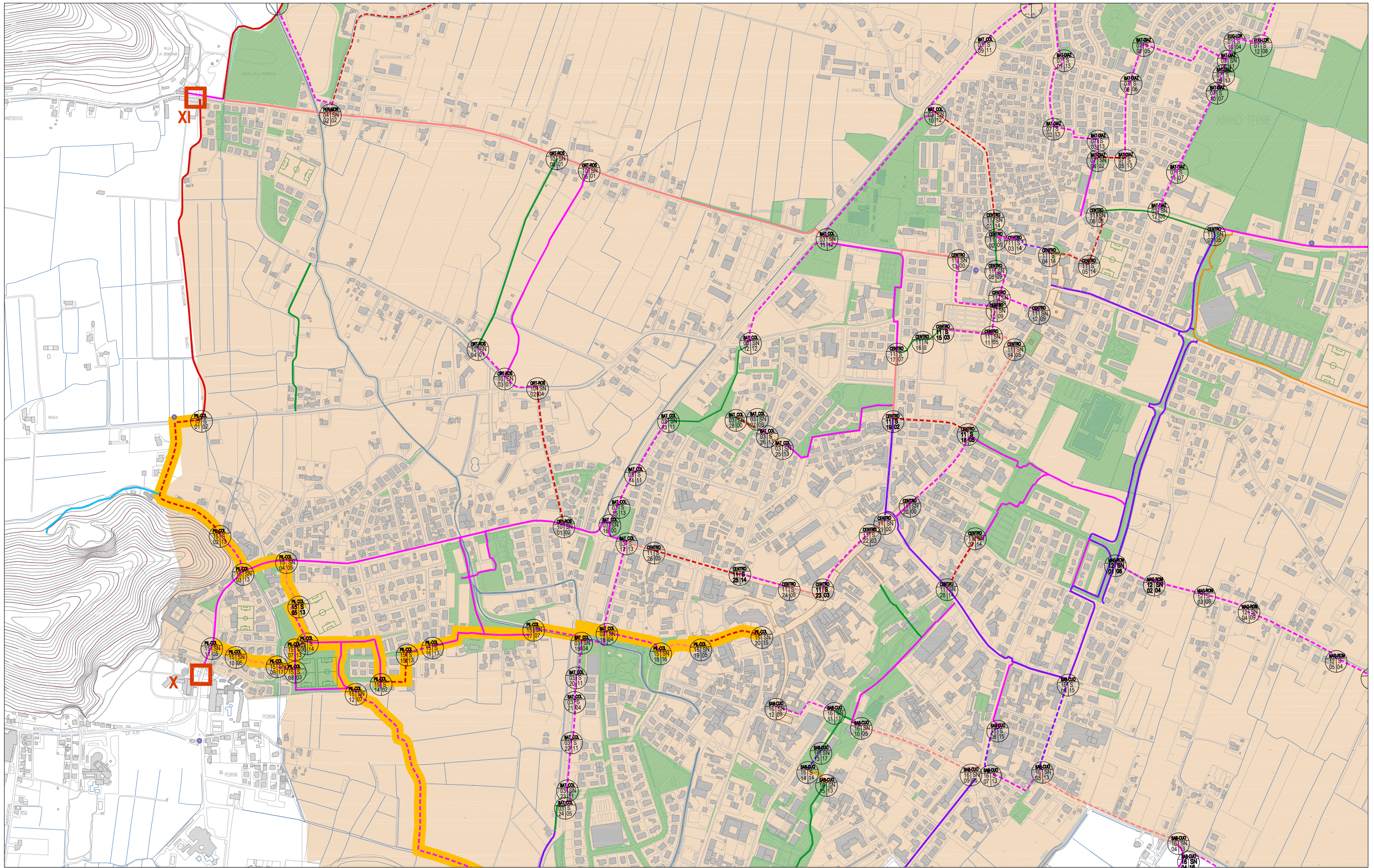


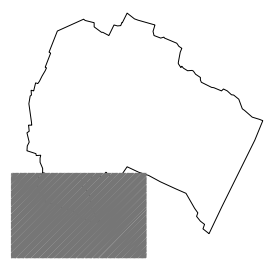
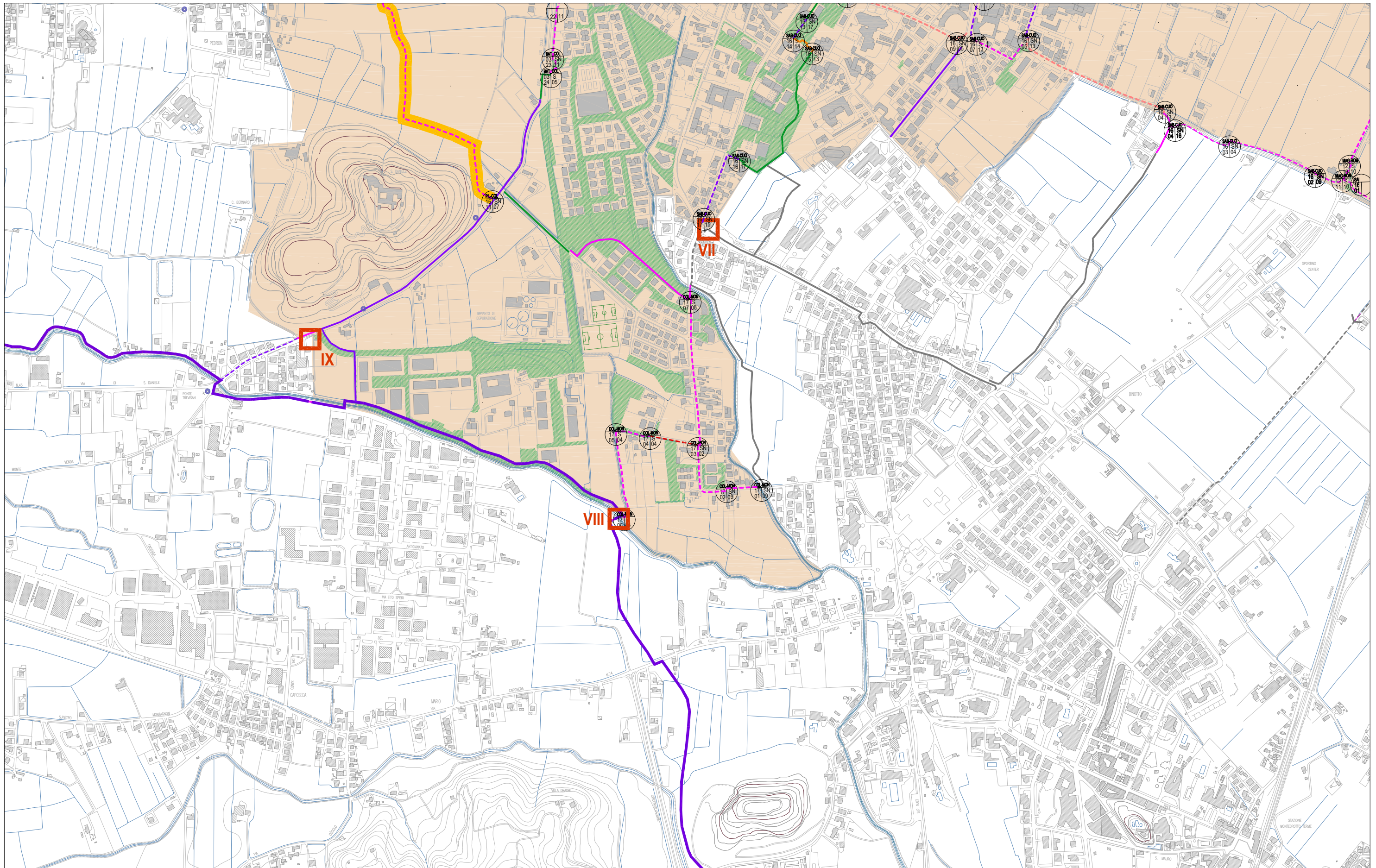
14-09

15

Percorso







N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
15	01-02	PIL-COL	Pillon Monteortone	via Pillon - viale dei Colli		T	S02	501	Segnalazione nuovo percorso su strada a 30 kmh	Percorso su strada già a 30 kmh	15-01	NO	NO		7,50 €	3.757,50 €		
15	02-03	PIL-COL	Monteortone			T	S13	124	Nuovo percorso in sede propria	Allargamento marciapiede esistente	15-02	NO	NO		95,50 €	11.842,00 €		
15	03-04	PIL-COL	Santuario		N			1	Innesto su piastra ciclabile esistente	Segnalazioni		NO	SI		500,00 €	500,00 €		
15	04-05	PIL-COL	Santuario			T	S05	126	attraversamento via Santuario - Innesto su piastra ciclabile esistente	Percorso su area pedonale da segnalare	15-04	NO	SI		27,50 €	3.465,00 €		
15	05-06	PIL-COL		via Santuario - parcheggio stadio		T	S13	139	Percorso in sede propria	Percorso ottenuto ampliando il marciapiede verso il verde dove possibile - area archeologica	15-05	NO	SI		95,50 €	13.274,50 €		
15	06-07	PIL-COL	Stadio			T	S14	40	Percorso in corsia riservata	Segnalazione a terra su area parcheggio	15-06	NO	SI		26,00 €	1.040,00 €		
15	07-08	PIL-COL	Stadio			T			Percorso già realizzato			NO	SI					
15	08-09	PIL-COL				T	S03	57	Percorso in sede propria	Percorso da realizzare su area verde e su parcheggio	15-09	NO	SI		195,00 €	11.115,00 €		
15	09	PIL-COL	Stadio		N			1	Attraversamento via dello Stadio	Attraversamento e rallentatore		NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
15	09-10	PIL-COL				T	S17	122	Percorso promiscuo con percorso pedonale - segnalare	Percorso piccola area verde di quartiere	15-10	NO	SI		7,50 €	915,00 €		
15	10	PIL-COL	Fogo		N			1	Attraversamento via don fogo			NO	NO	SI	3.600,00 €	3.600,00 €		
15	10-11	PIL-COL	Bazzarin			T	S05	73	Segnalazione nuovo percorso su marciapiede	Marciapiede da 2,50 ml - Presenza di pini marittimi di grandi dimensioni	15-11	NO	SI		27,50 €	2.007,50 €		
15	12-13	PIL-COL		via Montecastello - via S.Daniele		T	S07	936	Nuovo percorso ciclosturistico in sede propria	percorso lungo lo scolo consortile	15-12 15-13	NO	NO		177,00 €	165.672,00 €		
15	14-15	PIL-COL	Montecastello			T	S02	156	Percorso promiscuo strada a 30 kmh - strada solo residenti		15-14	NO	SI		7,50 €	1.170,00 €		
15	15-16	PIL-COL	Sengiari			T	S13	91	Nuovo percorso in sede propria	Allargamento marciapiede su aiuola pubblica	15-15	NO	SI		95,50 €	8.690,50 €		
15	16-17	PIL-COL		via M.Sengiari - via M.Croce		T			Percorso esistente			NO	SI					
15	17-03/19	PIL-COL		via Croce - via Colli		T	S07	149	Nuovo percorso in sede propria	Percorso lungo lo scolo consortile	15-17	SI	NO		177,00 €	26.373,00 €		
15	03/19-03/18	PIL-COL		via Colli - via Previtali		T			Nuovo percorso su area verde	già segnalato su percorso 13	03-19	NO	NO		- €	- €		
15	03/18-17	PIL-COL	Liberale			T	S16	175	Nuovo percorso in sede propria su area verde	Percorso da recuperare all'interno del parco	15-18	NO	NO	SI	277,00 €	48.475,00 €		
15	18	PIL-COL	Ghislandi		N			1	Nuovo attraversamento	via Ghislandi		NO	SI		1.800,00 €	1.800,00 €		
15	18-19	PIL-COL	Liberale			T	S05	125	Nuovo percorso promiscuo nel marciapiede	Marciapiede molto largo di innesto all'area pedonale di fronte a montirone	15-19	NO	SI		27,50 €	3.437,50 €		
15	19-20	PIL-COL	P.D'Abano			T	S15	151	Nuovo percorso promiscuo strada a 30kmh	Strada già a senso unico	15-20	NO	SI		54,00 €	8.154,00 €		
								2969									317.088,50 €	106,80 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

2969

317.088,50 € 106,80 €



15-01



15-02



15-03



15-04



15-05



15-06



15-09



15-10



15-11



15-12



15-13



15-14



15-15



15-17



15-18

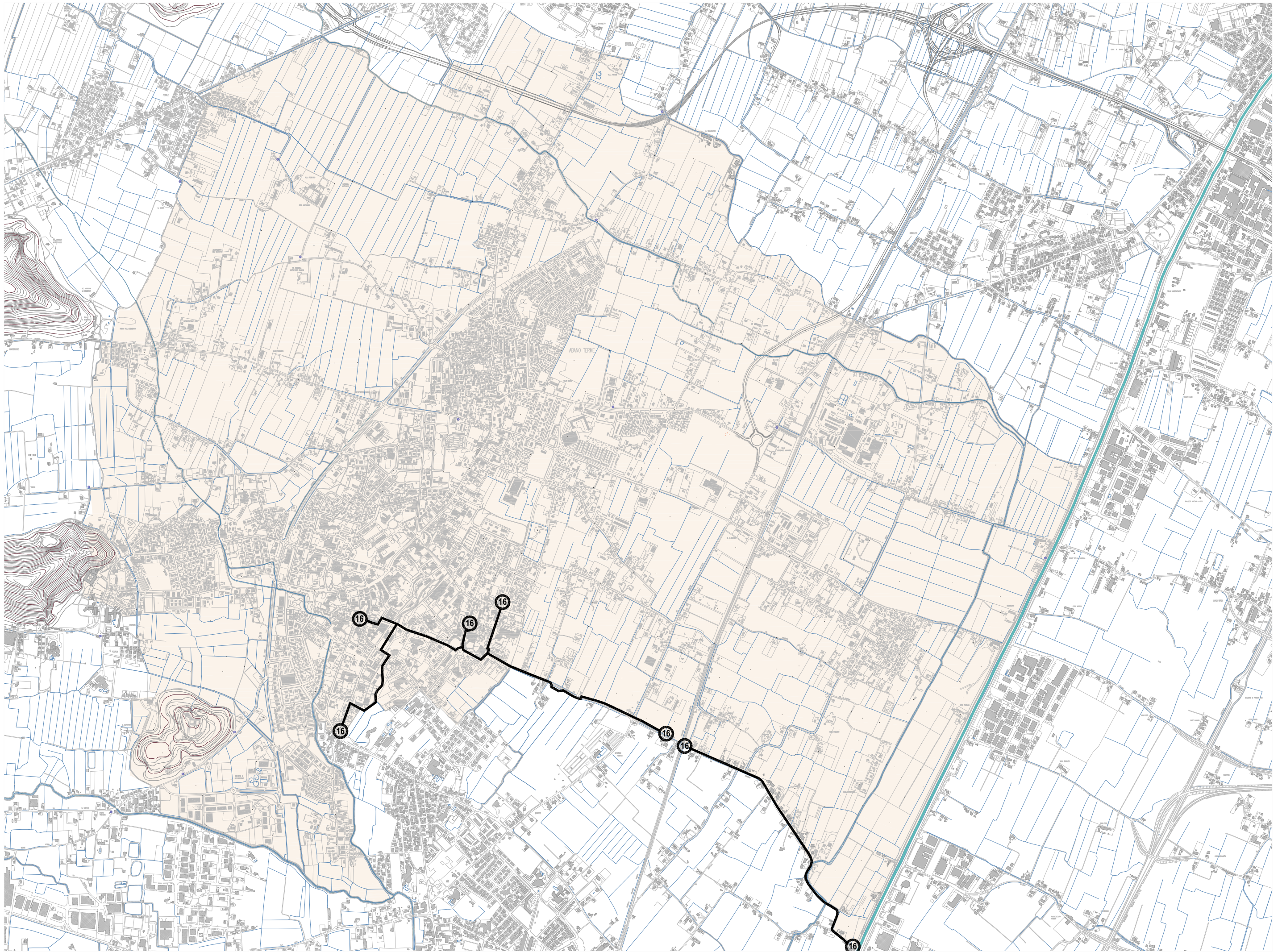


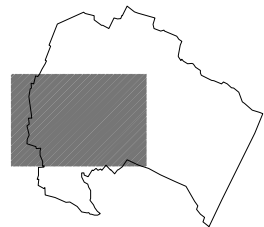
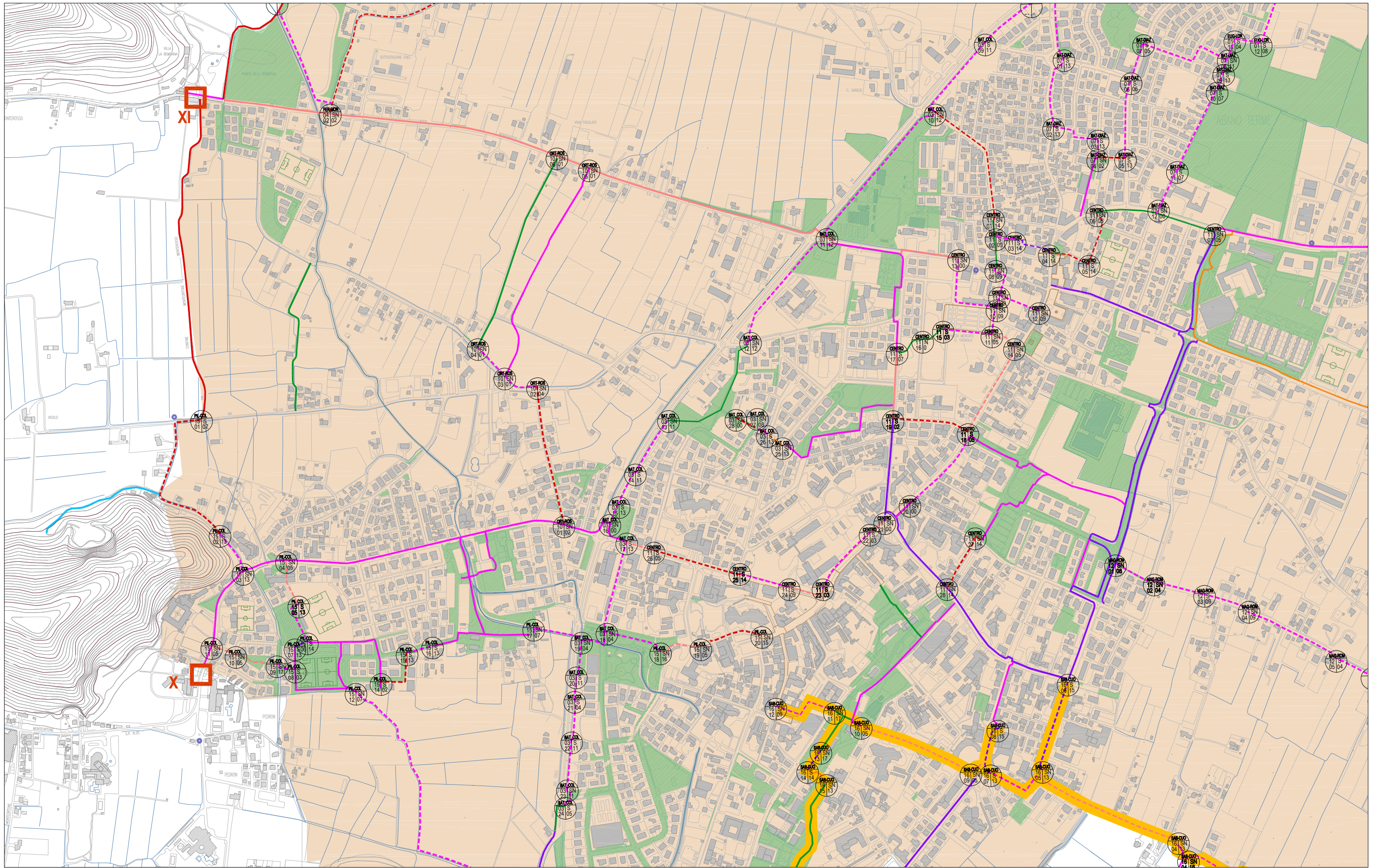
15-19

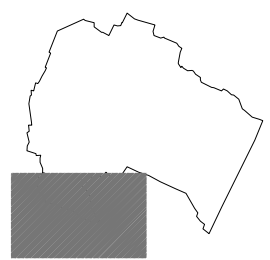
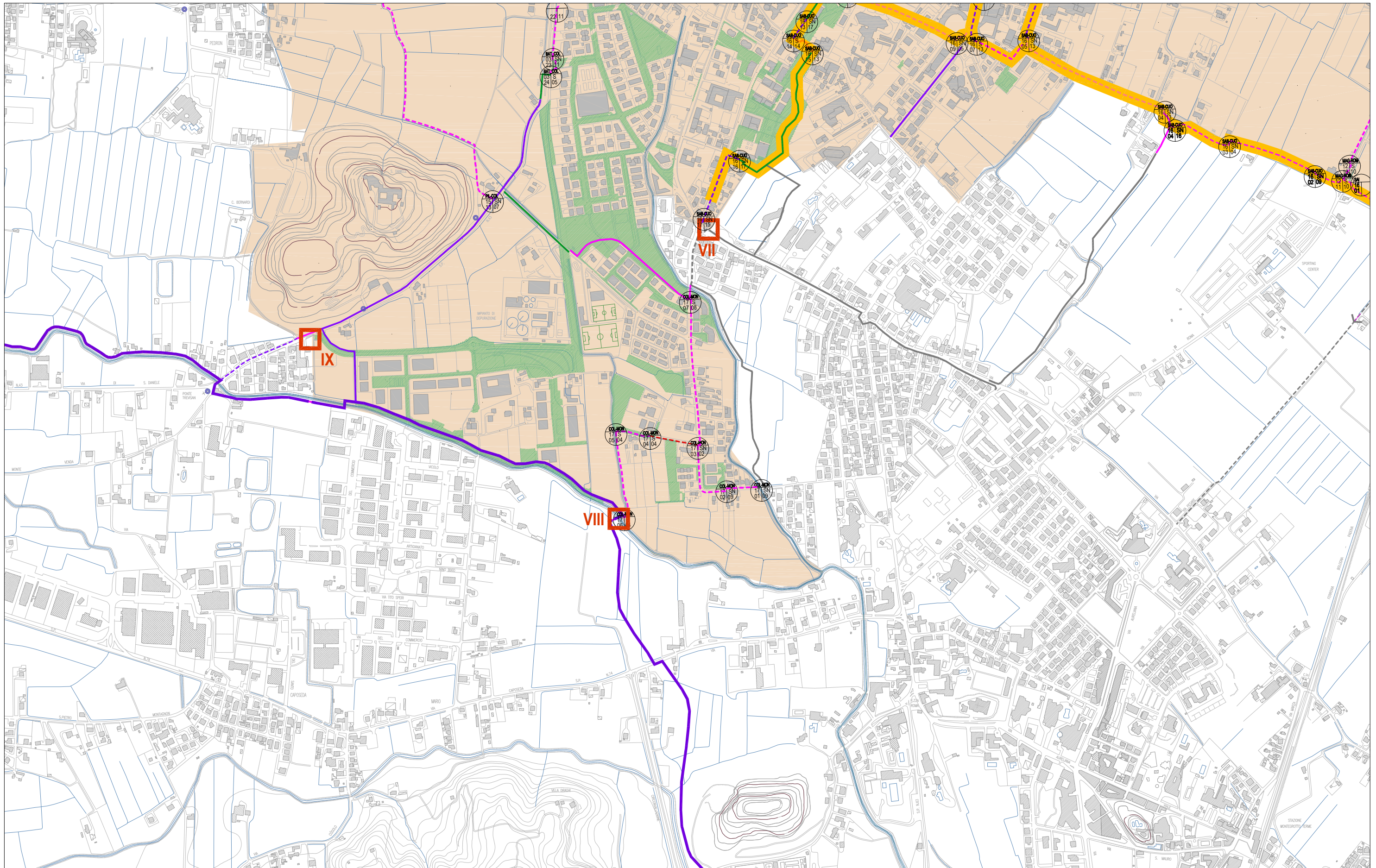


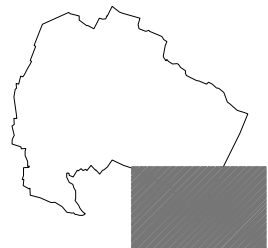
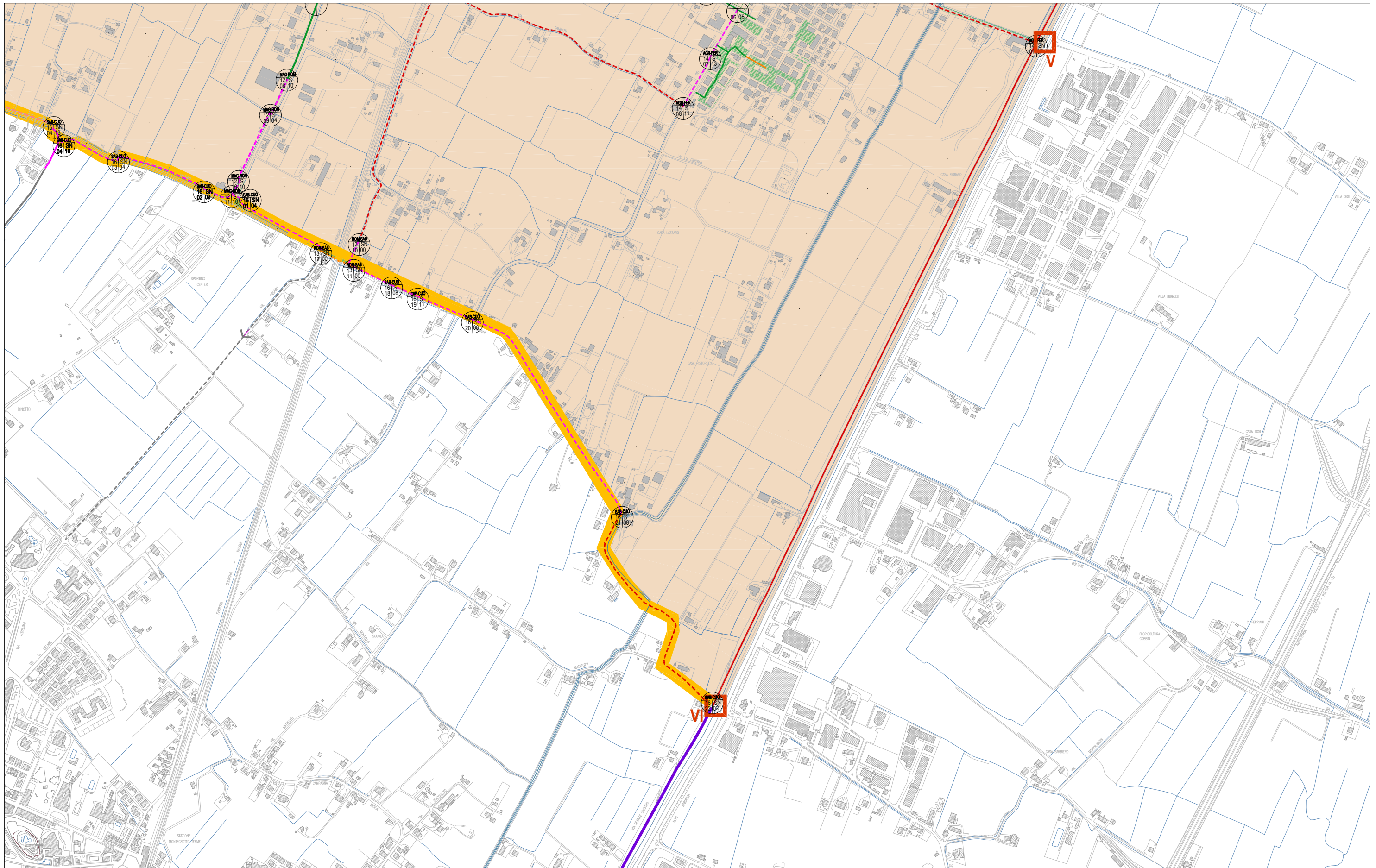
15-20

16 Percorso 6









N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
16	13/12-01	SAB-CUO	Sabbioni	via Sabbioni - piazza Sacro Cuore		T	S04	287	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare dopo la scolina lungo strada	16-01	SI	NO	70,00 €	20.090,00 €			
16	01	SAB-CUO	Romana		N			1	Attraversamento su via romana			NO	SI	1.800,00 €	1.800,00 €			
16	01-02	SAB-CUO	Flacco			T	S09	111	Nuovo percorso in sede propria su bordo strada		16-02	SI-NO	NO	215,50 €	23.920,50 €			
16	02-03	SAB-CUO	Flacco			T	S04	259	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare dopo la scolina lungo strada	16-03	SI	NO	70,00 €	18.130,00 €			
16	03	SAB-CUO	Flacco		N			1	Attraversamento via flacco e rallentatore			NO	NO	3.600,00 €	3.600,00 €			
16	03-04	SAB-CUO	Flacco			T	S16	196	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare dopo la scolina lungo strada in fianco al campo sportivo	16-04	NO	NO	277,00 €	54.292,00 €			
16	04	SAB-CUO	Lachina		N			1	Attraversamento via lachina e innesto su pista esistente			NO	SI	1.300,00 €	1.300,00 €			
16	04-05	SAB-CUO	Flacco			T	S13	471	Nuova percorso promiscuo con pedonale	Allargamento marciapiede esistente	16-05	NO	NO	95,50 €	44.980,50 €			
16	05	SAB-CUO	Flacco		N			1	Attraversamento via Flacco			NO	SI	1.300,00 €	1.300,00 €			
16	05-06	SAB-CUO	Flacco			T	S15	268	Nuovo percorso in corsia riservata	Strada da rendere a senso unico	16-06	NO	SI	54,00 €	14.472,00 €			
16	05-07	SAB-CUO	Galvani			T	S13	170	Nuovo percorso in sede propria	Allargamento marciapiede via galvani	16-07	NO	SI	95,50 €	16.235,00 €			
16	07-08	SAB-CUO	M. Ungheria			T	S15	148	Nuovo percorso in corsia riservata	Pista da realizzare con la soppressione di 5 parcheggi in linea	16-08	NO	SI	54,00 €	7.992,00 €			
16	09	SAB-CUO	Volta		N			1	Nuovo attraversamento via Volta	Attraversamento via volta con rallentatore - pista lungo rotonda da recuperare all'interno dello spazio pedonale		NO	SI	1.800,00 €	1.800,00 €			
16	09-10	SAB-CUO	Volta			T	S05	370	Percorso promiscua su marciapiede	Percorso da realizzare al posto di un marciapiede	16-10	NO	SI	27,50 €	10.175,00 €			
16	10	SAB-CUO	Volta		N			1	Attraversamento via Volta	Esistente - innesto su pista ciclabile interna al parco				1.300,00 €	1.300,00 €			
16	10-11-13	SAB-CUO				T	S17	175	Percorsi interni al parco	Percorsi pedonali interni al parco alcuni da segnalare	16-11	NO	SI	7,50 €	1.312,50 €			
16	11-12	SAB-CUO	Volta - jappelli			T	S09	198	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da ricavare su aiuole esistenti e lungo il marciapiede di via Jappelli iangolo Piazza sacro cuore	16-12	NO	SI	215,50 €	42.669,00 €			
16	12	SAB-CUO	Sacro Cuore		N			1	Innesto su percorso pedonale via Busonera			NO	SI	500,00 €	500,00 €			
16	13-14	SAB-CUO	piazza Morosini			T	S14	67	Pista in corsia riservata	Percorso da recuperare all'interno del parcheggio	16-13	NO	SI	26,00 €	1.742,00 €			
16	14-15	SAB-CUO	Busonera			T	S13	85	Nuova pista in sede propria	Ampliamento marciapiede esistente	16-14	NO	SI	95,50 €	8.117,50 €			
16	15-16	SAB-CUO		Via busonera - via Configliacchi		T	S17	480	Percorso da segnalare	Percorso pedonale lungo il parco da segnalare come ciclabile	16-15	NO	SI	7,50 €	3.600,00 €			
16	16-17	SAB-CUO	Configliacchi			T	S15	242	Pista in corsia riservata	Strada a senso unico da recuperare percorso ciclabile - Porta 7	16-16	NO	SI	54,00 €	13.068,00 €			
16	13/11-18	SAB-CUO	Sabbioni			T	S08	119	Nuova pista in sede propria su bordo strada	Percorso con innesto prima dela sottopassaggio ferroviario - percorso stretto in alcuni punti	16-18	NO	SI	258,00 €	30.702,00 €			
16	18-19	SAB-CUO	Sabbioni			T	S11	82	Nuova pista in sede propria su bordo strada con tombinatura scolina	La strada è poco illuminata	16-19	NO	SI	325,00 €	26.650,00 €			
16	19-20	SAB-CUO	Sabbioni			T	S08	169	Nuova pista in sede propria su bordo strada	La strada è il confine comunale tra Abano Terme e Montegrotto	16-20	NO	SI	258,00 €	43.602,00 €			
16	20	SAB-CUO	Sabbioni		N			1	Attraversamento incrocio su via Giarre			NO	SI	500,00 €	500,00 €			
16	20-21	SAB-CUO	Sabbioni			T	S08	715	Nuova pista in sede propria su bordo strada	Presenza di molte abitazioni e accessi nel lato sx della carreggiata	16-21	NO	SI	258,00 €	184.470,00 €			
16	21-22	SAB-CUO	Sabbioni			T	S02	690	Strada con zona a 30 km h	Percorso stradale tra guard-rail e scolo consortile lato sx - Innesto su percorso arginale principale	16-22	NO	SI	7,50 €	5.175,00 €			
16	22	SAB-CUO			N			1	Segnalazione	Porta 6		NO	SI	500,00 €	500,00 €			
								5311								583.995,00 €	109,96 €	

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

5311

583.995,00 € 109,96 €



16-01



16-02



16-03



16-04



16-05



16-06



16-07



16-08



16-10



16-11



16-12



16-13



16-14



16-15



16-16



16-18



16-19



16-20



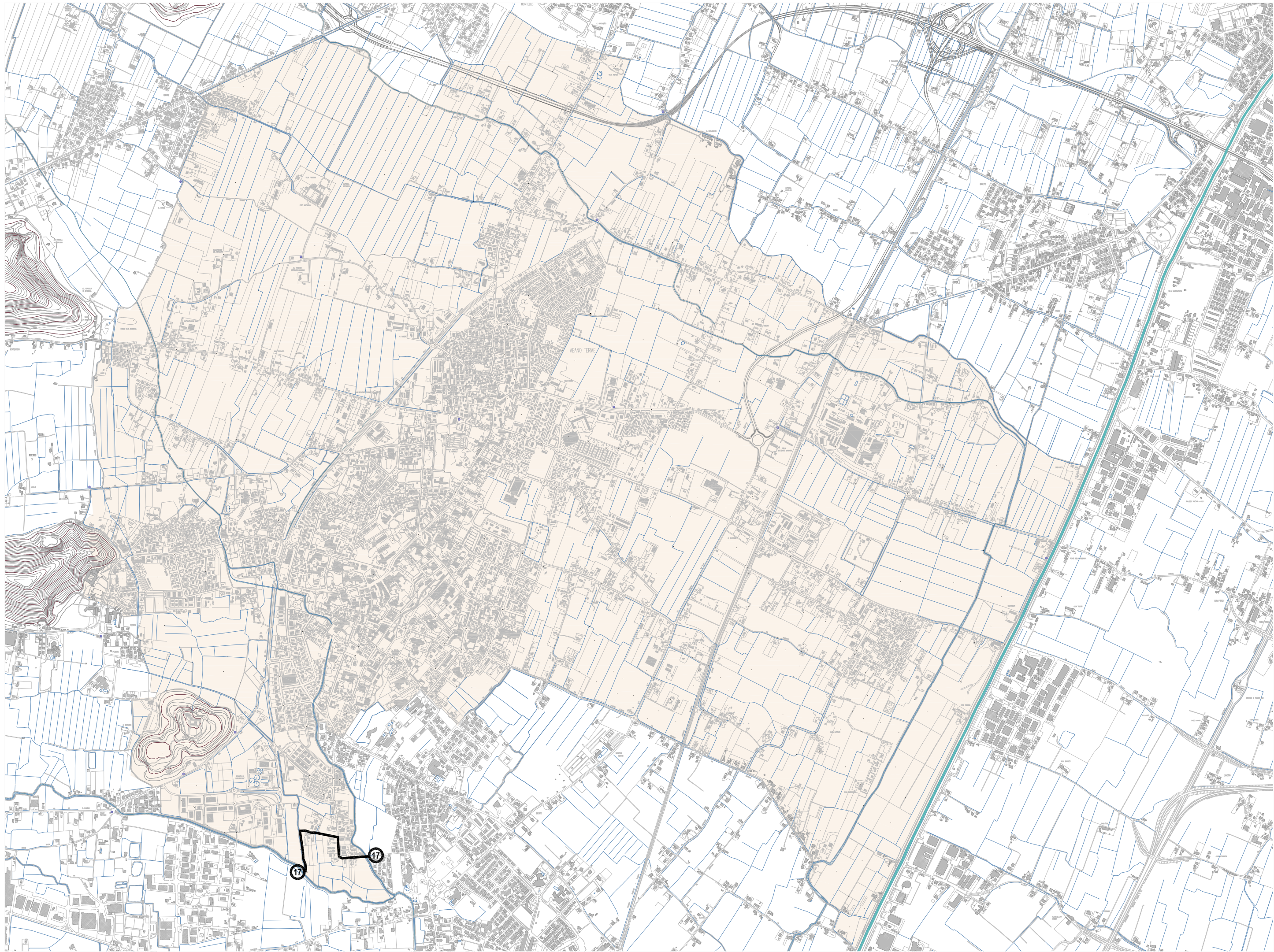
16-21

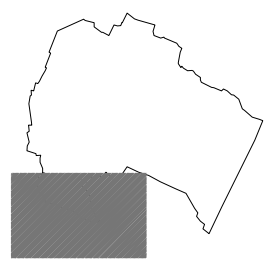
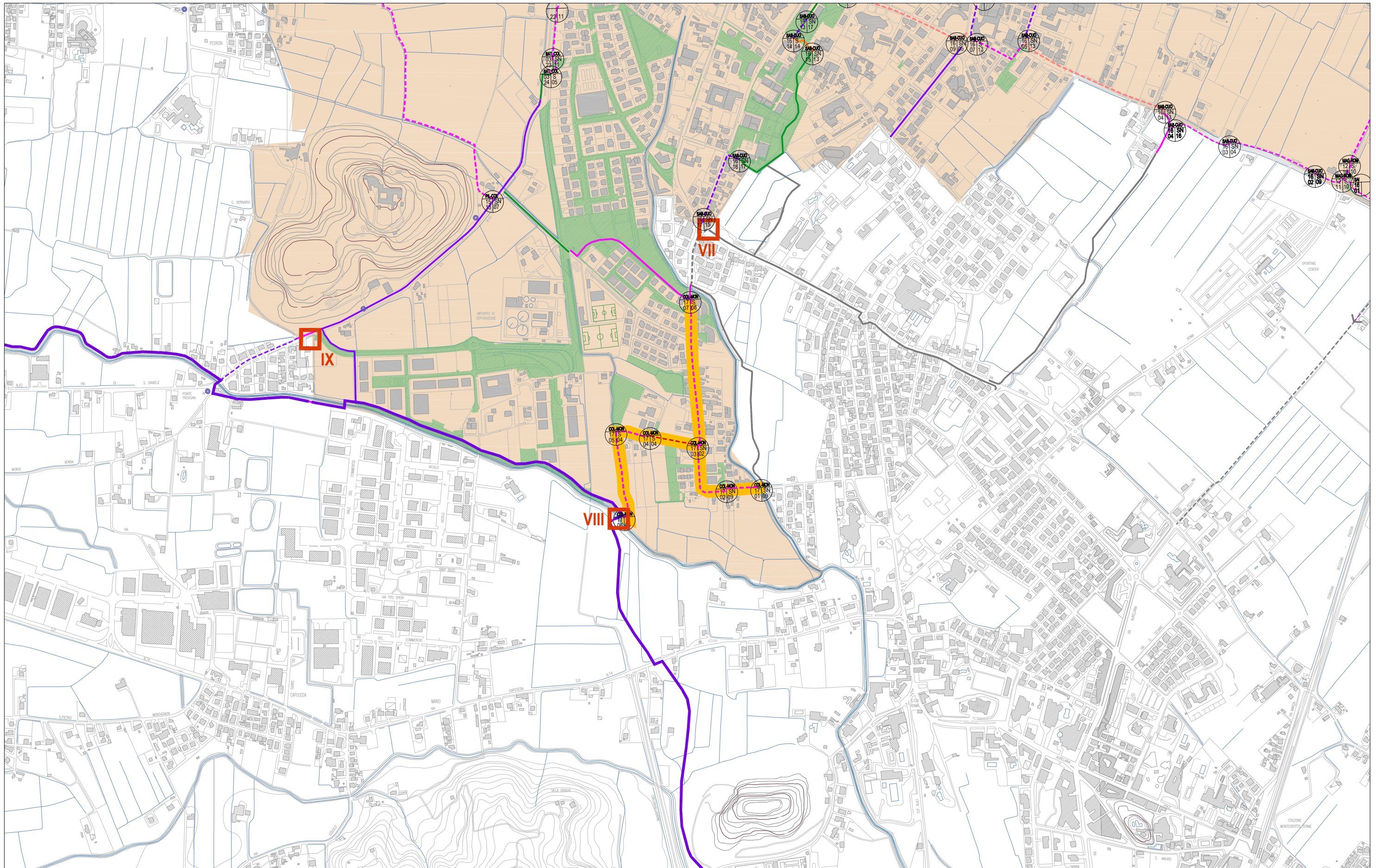


16-22

17

Percorso





N° percorso	codice tratto	Codice via	TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	illuminazione	illum. prog.	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al ml
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto												
17	01	COL-MON	Montegrotto	anello dei colli - via Montegrotto	N			1	Nuova passerella ciclopedonale	Nuova passerella ciclopedonale parallela a via montegrotto	17-01	NO	SI		10.000,00 €	10.000,00 €		
17	01-02	COL-MON	Montegrotto			T	S09	90	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare nel lato rasente le recinzioni nei punti più stretti verranno proposti rallentatori	17-02	NO	SI		215,50 €	19.395,00 €		
17	02	COL-MON	Montegrotto		N			1	Nuovo attraversamento e rallentatore			NO	SI		1.300,00 €	1.300,00 €		
17	02-03	COL-MON	Montegrotto			T	S09	201	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare nel lato privo di marciapiede	17-03	NO	NO		215,50 €	43.315,50 €		
17	03-04	COL-MON	Montegrotto	anello dei colli - via Montegrotto		T	S02	143	Percorso promiscuo strada 30 kmh	strada chiusa solo per residenti	17-04	NO	NO		7,50 €	1.072,50 €		
17	04-05	COL-MON		anello dei colli - via Montegrotto		T	S04	99	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare in sterrato	17-05	SI	NO		70,00 €	6.930,00 €		
17	05-06	COL-MON		anello dei colli - via Montegrotto		T	S04	258	Nuovo percorso in sede propria	Percorso da realizzare in sterrato lungo lo scolo consortile		SI	NO		70,00 €	18.060,00 €		
17	06	COL-MON			N			1	Innesto con pista ciclabile anello dei colli euganei	PORTA N° 8		NO	NO		500,00 €	500,00 €		
17	03	COL-MON	Montegrotto		N			1	Nuovo attraversamento e rallentatore			NO	SI	SI	2.000,00 €	2.000,00 €		
17	03-07	COL-MON	Montegrotto			T	S08	425	Nuovo percorso in sede propria	percorso in sede propria con marciapiede e interferenze da in parte da 3 ml		SI	SI		358,00 €	152.150,00 €		
17	07	COL-MON	Montegrotto		N			1	Nuovo attraversamento e rallentatore			NO	SI		500,00 €	500,00 €		
								1221									255.223,00 €	209,03 €

Da analizzare con piano del traffico

C Lungo scolo consortile

1221

255.223,00 € 209,03 €



17-01



17-02



17-03

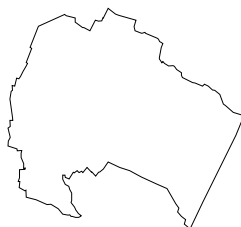


17-04



17-15

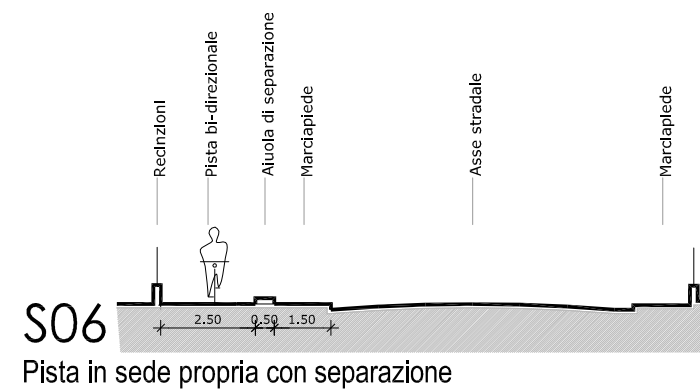
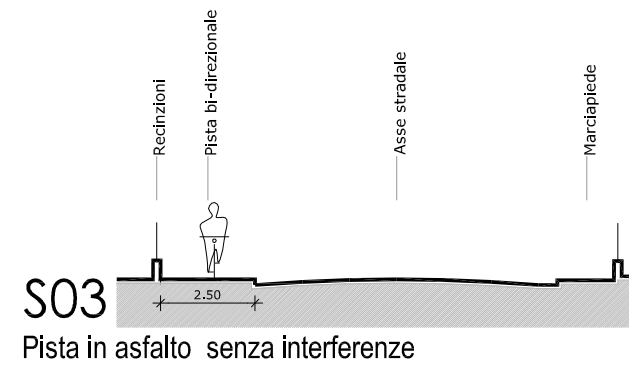
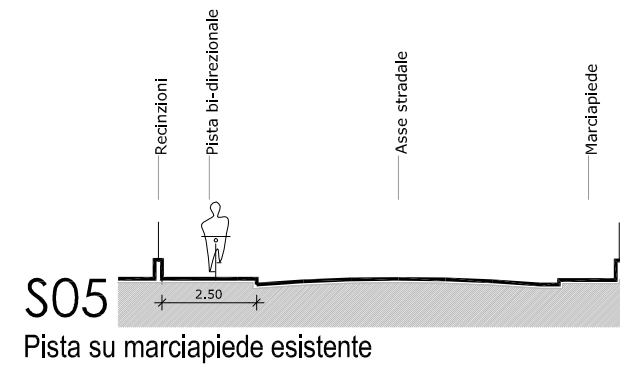
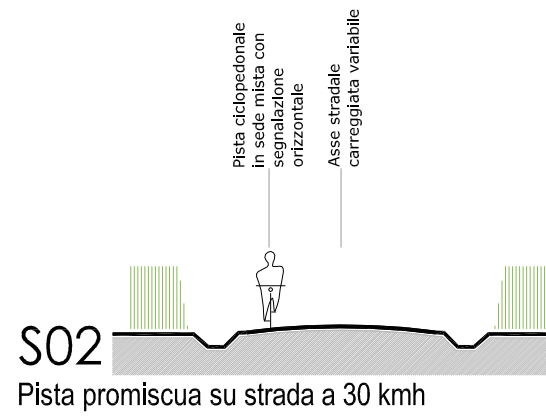
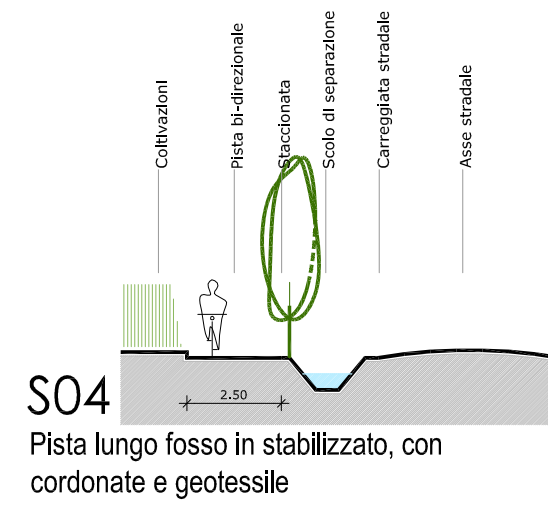
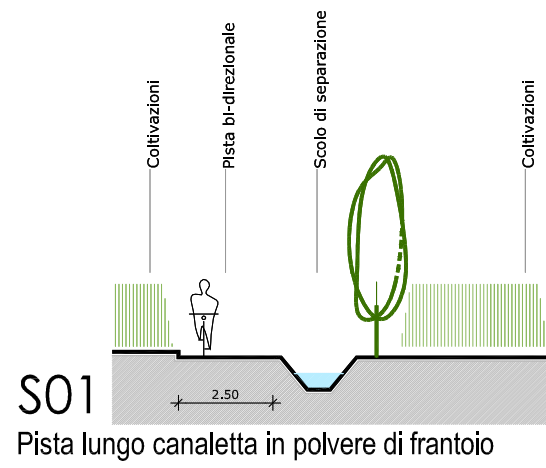
SEZIONI

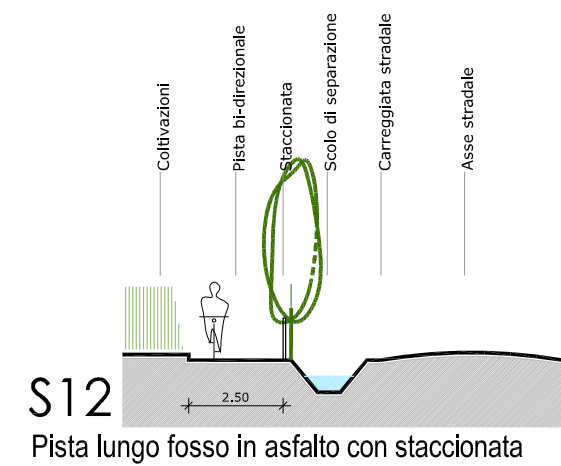
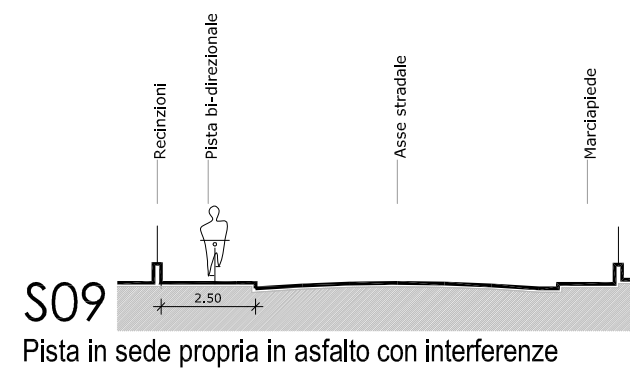
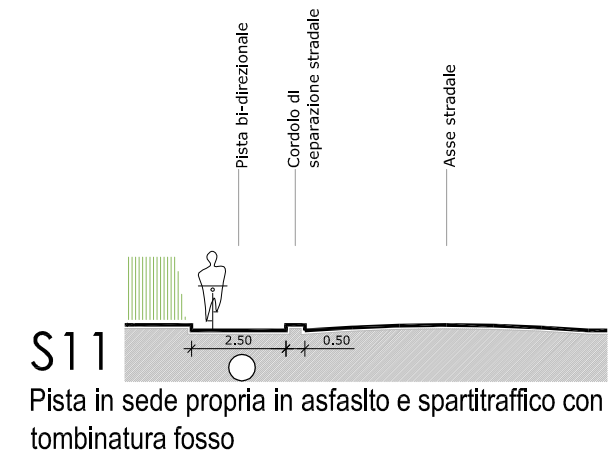
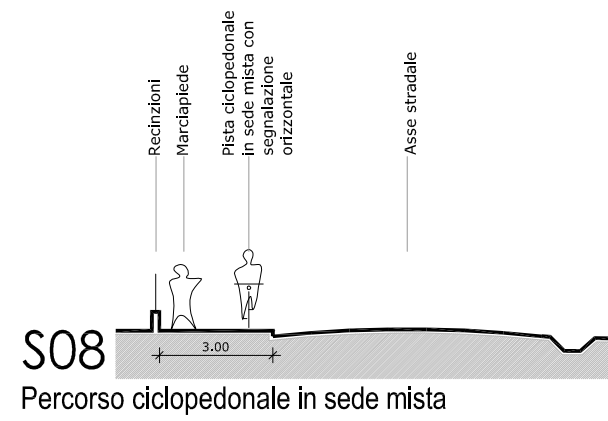
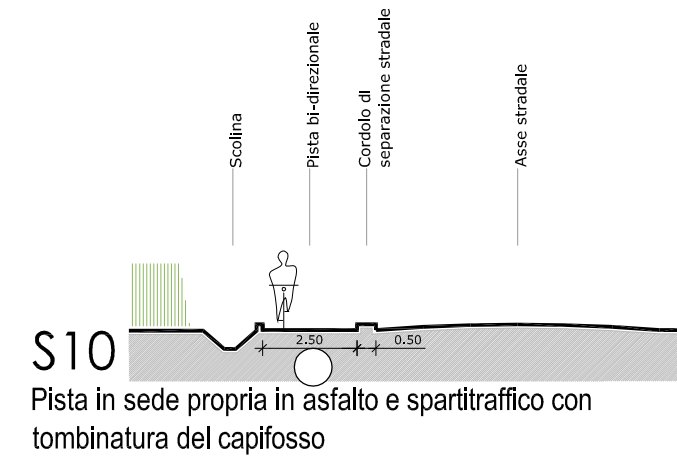
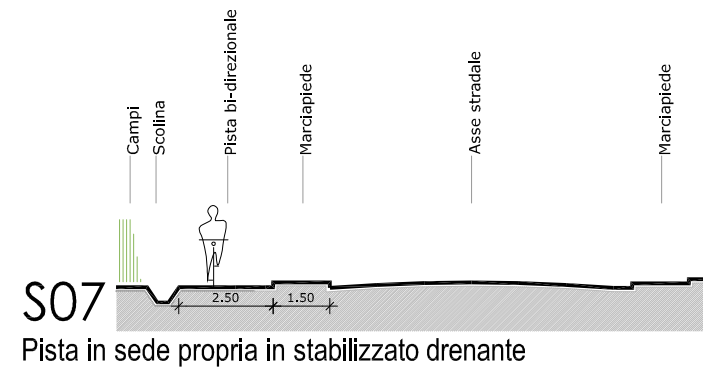


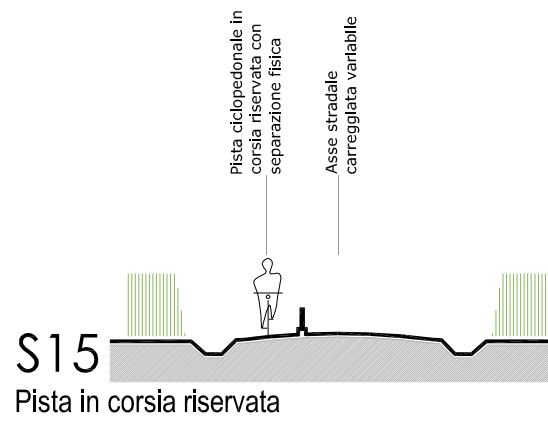
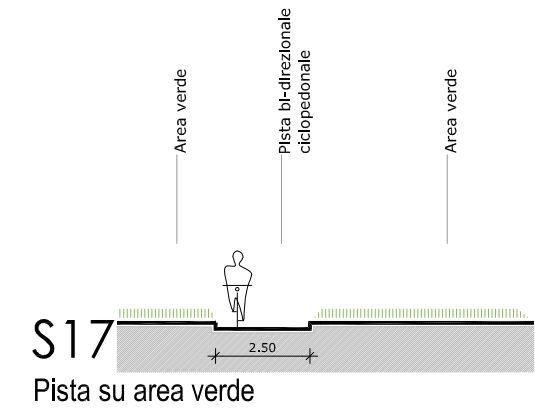
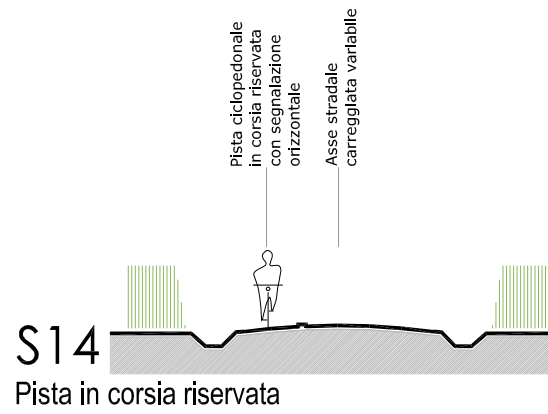
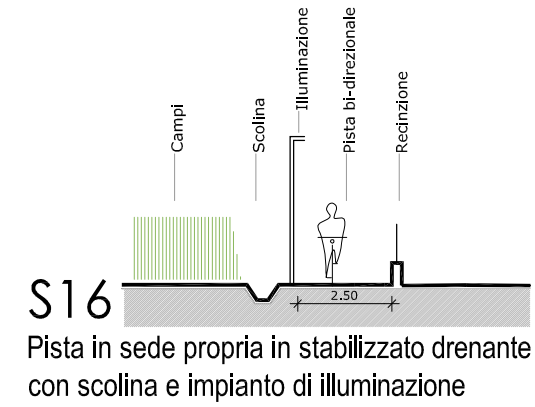
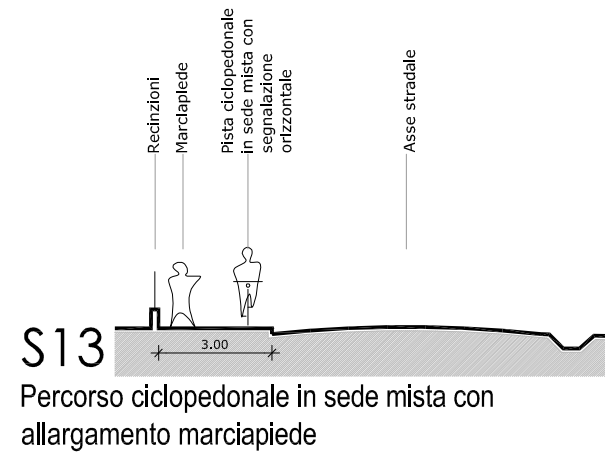
CITTA' DI ABANO TERME - BICIPLAN PROGETTO

Comune di Abano Terme
Arch. Leonardo Minozzi – *Dirigente Settore Governo del Territorio* - Ing. Anna Migliolaro – *Ufficio Viabilità* - Urb. Valentina Andreazzo – *Ufficio Urbanistica* - Urb. Carlo Plovan – *Ufficio Urbanistica*
Arch. Nicola Fattoni – *libero professionista* - via villa del bosco 409 35029 Pontelongo 049 9701991.348 8075804 nicola.fattoni@gmail.com/nicola.fattoni@archiworldpec.it











CITTA' DI ABANO TERME

PROVINCIA DI PADOVA

CAP. 35031 - Piazza Caduti, 1 - Tel. 049/8245111 - Fax 049/8600499

Deliberazione del Consiglio Comunale

OGGETTO: APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE DENOMINATO "BICIANI".

Ai sensi dell'art. 49 del D. L.vo 18 agosto 2000, n° 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali", sulla proposta di deliberazione in oggetto si esprime

- in ordine alla regolarità tecnica;

PARERE FAVOREVOLE

Data, 18.02.2020

IL DIRIGENTE

Leonardo MINOZZI

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.Leg.vo 82/2005).

Verbale letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

STEFANIA CHIARELLI

IL SEGRETARIO GENERALE

DOTT. FULVIO BRINDISI

Documento prodotto in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'amministrazione digitale" (D.Leg.vo 82/2005).
