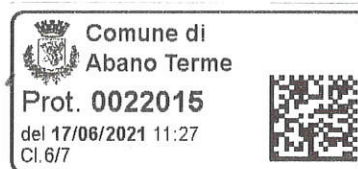


Rev.N.	Nota sulla revisione:	Data:	Sigla	Visto



Committente:

Città di Abano Terme

Piazza Caduti n.1 - 35031 Abano Terme (PD)



Progetto:

Definitivo-Esecutivo

Completamento e messa in sicurezza delle piste ciclabili da via Matteotti a Via Roveri

Elaborato:

Relazione generale

Scala:

Tavola:

-

01

Il Responsabile del Procedimento:

Protocollo:

L'impresa:

Progettista:

 **Ing. Dario Fantato**

Via Rossini n.21 - 35030 Cervarese S. Croce (PD) - Tel. e Fax 049-9900556 - e-mail: dario@fantato.it

Disegnatore:
fd

Visto:
FD

Approvato - Data
28.04.2021

Nome file:
Abano-c

Data:
28.04.2021



SOMMARIO

Relazione generale	2
Premessa	2
i punti di intervento	2
Caratteristiche dei percorsi ciclabile e pedonale.....	3
La normativa di riferimento per gli attraversamenti pedonali	4
Gli attraversamenti ciclo-pedonali.....	6
Relazione sulla gestione delle materie	7
Bilancio di produzione di materiale da scavo e/o di rifiuti	7
La valutazione di incidenza ambientale.....	9
Fattibilità amministrativa, tecnica e finanziaria.....	11
Disponibilità delle aree	11
Elenco degli elaborati	11
Documentazione fotografica	12
via S. Pio X.....	12
rotatoria d'incrocio tra le vie S.Pio X e Roveri con la SP2	14
incrocio tra via Roveri e via S. Maria d'Abano	15
parco dei lirodendri	16
Piano particellare d'esproprio	17



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

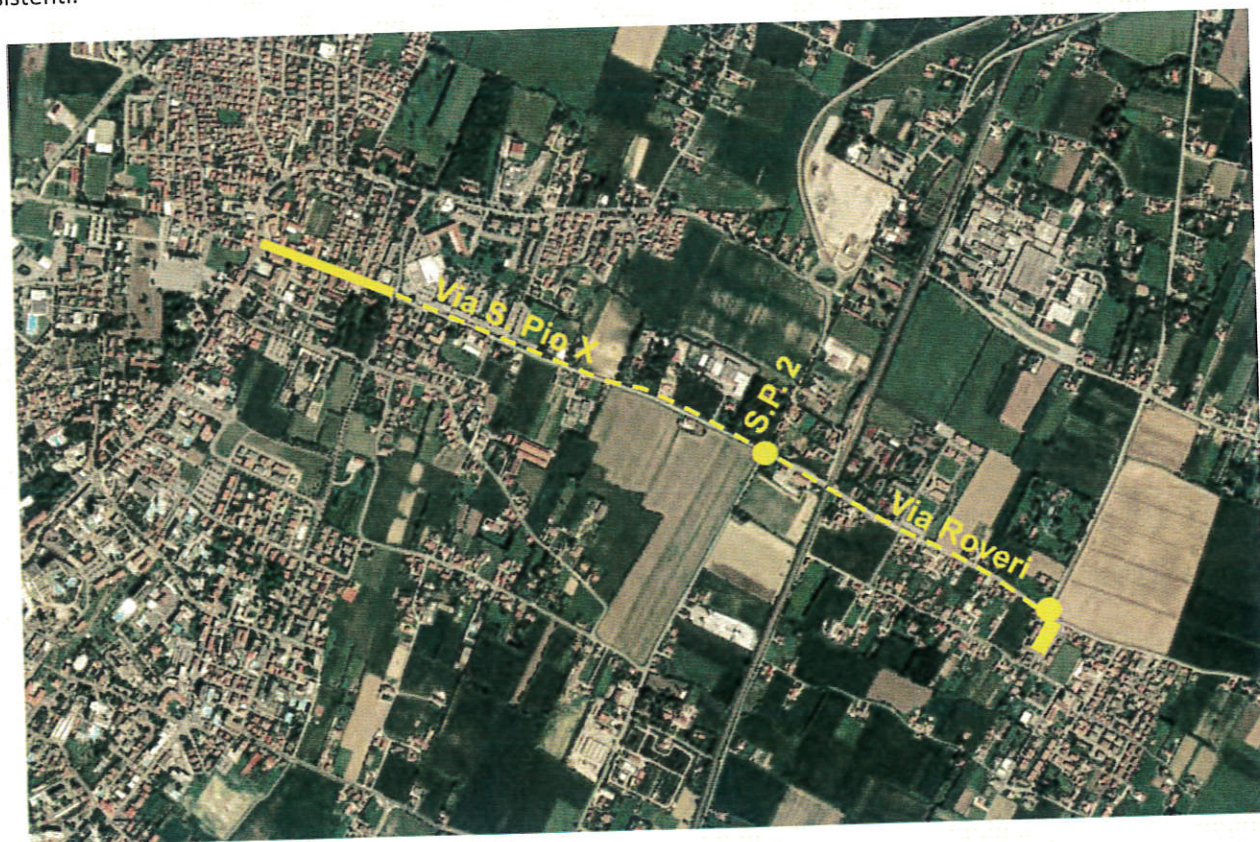
RELAZIONE GENERALE

RELAZIONE GENERALE

PREMESSA

L'Amministrazione Comunale di Abano Terme intende estendere e completare il collegamento ciclabile tra le vie Matteotti e Roveri, lungo le vie S. Pio X e Roveri, in modo da dare adeguata sicurezza alla mobilità debole, in particolare per chi dalla località Giarre intende arrivare fino al centro del Capoluogo.

Pertanto, si dà connessione ai vari tratti di ciclabile già realizzati, ponendo in sicurezza e adeguata larghezza anche quelli esistenti.



I PUNTI DI INTERVENTO

I punti di intervento sono le vie S. Pio X, via Roveri e via S. Maria d'Abano e l'incrocio tra la SP2 e le vie Roveri e S. Pio X.

In particolare nel tratto di via S. Pio X si ha un risezionamento della sede stradale, con allargamento del marciapiedi/superficie ciclabile sopraelevata rispetto alla sede viabile, similmente lungo via Roveri, in corrispondenza della rotonda con la SP 2 e con l'incrocio con via S. Maria d'Abano dove si realizza lo spazio ciclabile nello spazio residuale tra la sede viabile e le recinzioni esistenti immediatamente a fianco della sede stradale esistente.

Si realizza il percorso ciclabile all'interno del parco dei Liriodendri, per collegare via Roveri con via Podrecca.

All'incrocio tra la SP 2 e le vie S. Pio X e Roveri si porranno in sicurezza gli attraversamenti pedonali esistenti, trasformandoli in ciclo-pedonali, e realizzandone uno nuovo sul ramo sud della SP 2. Questi attraversamenti ciclo-pedonali saranno sopraelevati, utilizzando i criteri indicati dall'Amministrazione Provinciale, ovvero con realizzazione di



rampe d'accesso all'attraversamento sopraelevato aventi pendenza non superiore al 2%, così da essere compatibili con l'obbligo di acconsentire un "normale" transito ai mezzi di soccorso.

Similmente si realizzeranno gli attraversamenti ciclo-pedonali sulle vie Roveri e S. Maria d'Abano in loc. Giarre.

Gli attraversamenti esistenti sono già dotati della necessaria segnaletica verticale di preavviso.

CARATTERISTICHE DEI PERCORSI CICLABILE E PEDONALE

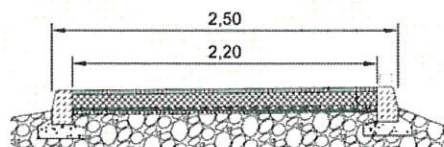
Il percorso ciclopedonale sarà realizzato con diverse modalità: nel tratto di via S. Pio X si realizzerà un allargamento di 1,40 m dell'attuale marciapiedi lato nord, da pavimentarsi in lastre di porfido (a fianco del Duomo) o con conglomerato bituminoso (tra via Don Loser e via 1 Maggio), realizzando uno spazio ciclabile e pedonale indistinto, della larghezza sempre superiore a 2,50 m, generalmente di 3,0 m. Lo spazio ciclo-pedonale risulterà rialzato rispetto al piano viabile di 15 cm.

Nei nuovi tratti ciclabili realizzati (rotatoria all'incrocio con la SP2 e via S. Pio X / Roveri, incrocio tra via Roveri e via S. Maria d'Abano, tratto all'interno del parco dei Liriodendri) la superficie ciclabile verrà realizzata con calcestruzzo drenante colorato in pasta con ossidi, indicativamente di colore beige-verdastro.

La larghezza dello spazio ciclabile sarà generalmente di 2,50 m, salvo punti particolari in cui, comunque, la larghezza non sarà inferiore a 2,00 m: intorno alla rotatoria di incrocio con la SP 2 non si intende abbattere le recinzioni private in c.a. o acquisire aree private, per cui lo spazio usufruibile deriva dall'attuale conformazione delle cordone di delimitazione della strada, salvo un lieve risezionamento nel quadrante sud-ovest. Similmente si intende rimanere all'esterno della recinzione privata esistente all'incrocio tra via Roveri e via S. Maria d'Abano.

PAVIMENTAZIONI PER SPAZI CICLABILI

Come detto i nuovi tratti ciclabili in loc. Giarre saranno in calcestruzzo drenante colorato, per uno spessore di 15 cm, posto al di sopra di uno strato di stabilizzato di 10 cm e una fondazione stradale in materiale riciclato di 20 cm, separata con geotessuto non tessuto dal terreno in situ.



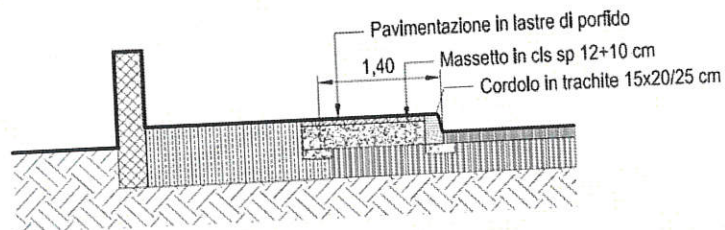


PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

Nel tratto di via S. Pio X, trattandosi di un "allargamento" del marciapiedi, si utilizzeranno gli stessi materiali di finitura esistenti, asportando con cura le cordonate (in particolar modo quelle in trachite), da ricollocarsi 1,40 m più prossime al centro strada, con pavimentazione in lastre di porfido analoghe alle esistenti o in tappeto d'usura in conglomerato bituminoso dello spessore di 3 cm.

I due tipi di pavimentazione saranno su un massetto in cls dello spessore di circa 15-20 cm.



Si evidenzia la presenza dell'impianto di illuminazione pubblica che, per alcuni elementi, verrebbe a trovarsi nel mezzo dello spazio ciclabile. Si provvederà allo spostamento dei pali, realizzando un nuovo plinto di fondazione e ricollocando pali e corpi illuminanti esistenti, sostituendo solo la coppia di fili di alimentazione entro palo.



LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

La legislazione italiana, mentre identifica i casi di utilizzo e le tipologie dei dossi artificiali, non impone né impedisce l'esecuzione dei passaggi pedonali rialzati. L'obiettivo da perseguire per questo tipo di realizzazione è il miglioramento della sicurezza degli utenti deboli della strada che, secondo le statistiche di incidentalità, hanno un indice di lesività molto più elevato rispetto ai restanti fruitori.

A seguito di una ricerca svolta, si sono reperite alcune norme tecniche al riguardo ed in particolare:

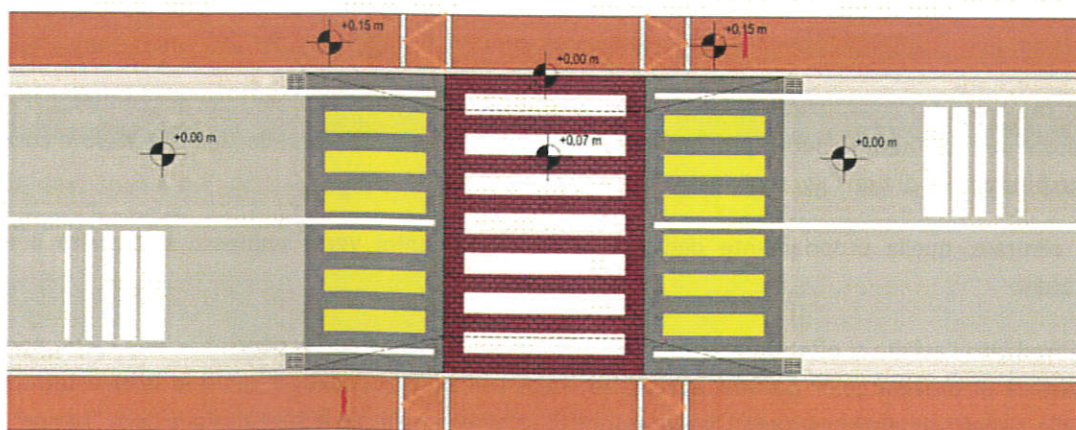
1. Le linee guida della Regione Piemonte per gli attraversamenti pedonali rialzati nelle zone 30
2. Le linee guida per la progettazione degli attraversamenti pedonali dell'ACI

Il primo documento analizza gli studi condotti all'estero sugli effetti delle diverse tipologie di attraversamenti pedonali rialzati, correlandoli al tipo di strada ed al rallentamento dei veicoli in base alla pendenza delle rampe; il secondo indica ed analizza la normativa dei principali paesi esteri (USA, Regno Unito, Francia, Svizzera, Australia, India, etc.).

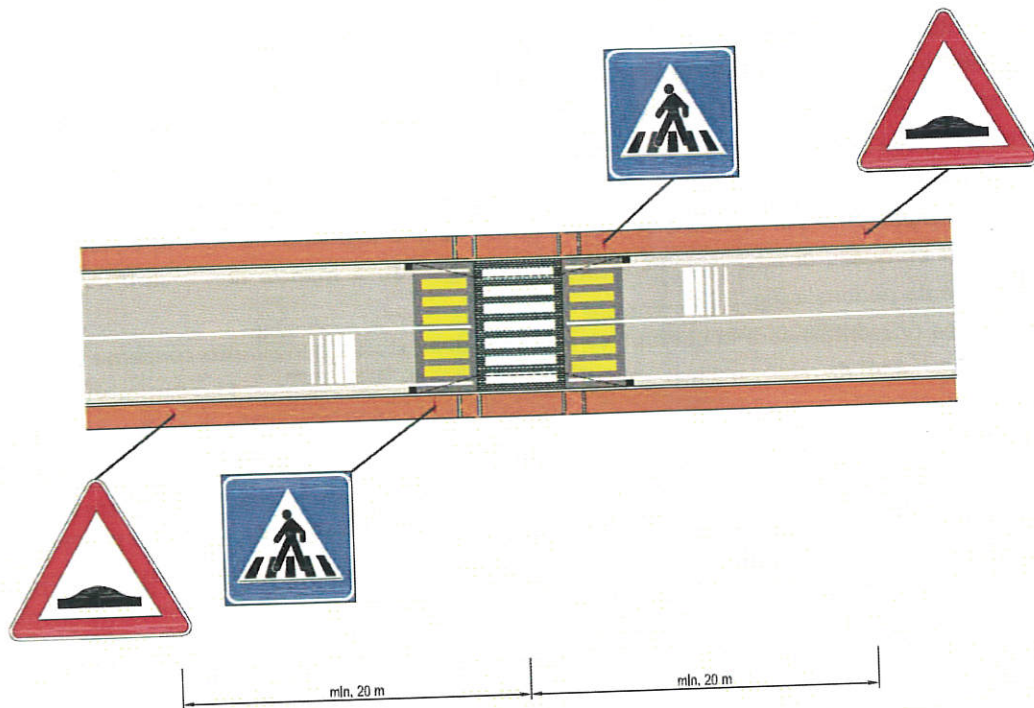
Oltre a queste pubblicazioni, si è fatto riferimento a schemi tipo già in precedenza approvati dalla Provincia di Padova, in modo da valutare le modalità di realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati, le criticità che questi possono arrecare lungo le strade di collegamento e gli accorgimenti tecnici da utilizzare per ottenere lo scopo prefissato, individuando alcuni criteri per ammettere la realizzazione degli attraversamenti pedonali lungo le strade provinciali ed in particolare:



1. esecuzione all'interno dei centri abitati e strade con velocità massima non superiore ai 50km/h
2. avere le seguenti caratteristiche:
 - Il rialzo dovrà essere pari all'altezza del marciapiede che serve e comunque non superiore a 7 cm;
 - La variazione della livelleta stradale non dovrà superare il 2%;
 - In prossimità ed corrispondenza dell'attraversamento stradale rialzato dovrà essere installata la segnaletica verticale da codice ed in particolare deve essere posizionata la segnalazione della anomalia altimetrica della strada (fig. II 2), quella di attraversamento pedonale (fig. II 303), mentre non è da inserire il preavviso di attraversamento pedonale (fig. II 13).
 - La segnaletica orizzontale sarà in conformità al codice della strada per quanto concerne l'attraversamento pedonale (Fig. II 434) da realizzarsi in materiale elastoplastico o equivalente ed i rallentatori ottici (Fig. II 473).
 - La pavimentazione dovrà essere esclusivamente di tipo bituminoso (sono esclusi autobloccanti, porfido, etc.). È consentito l'utilizzo di resine acriliche di rivestimento al tappeto o altri materiali equivalenti che comunque non diminuiscono l'aderenza, così da aumentare la rugosità del manto stradale e migliorare la percezione del rialzo, nel rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada.
 - In prossimità dell'attraversamento dovranno essere presenti caditoie per la raccolta delle acque meteoriche per garantire il regolare deflusso delle stesse
 - In caso di attraversamento non ortogonale all'asse stradale, la parte rialzata dovrà essere opportunamente allungata, in modo da avere comunque i limiti delle rampe perpendicolari all'asse stradale
 - Gli attraversamenti dovranno essere posizionati al di fuori dell'area di intersezione con altre strade.
 - Sia l'attraversamento che il collegamento pedonale dovrà rispettare la normativa vigente in materia di abbattimento delle barriere architettoniche.
 - In corrispondenza della variazione altimetrica dovrà essere effettuata una fresatura della pavimentazione per tutta la larghezza della sede stradale di almeno cm. 150 per la realizzazione del tappeto di usura su tutta l'area di intervento, così da conguagliarlo perfettamente con la pavimentazione.



Schema planimetrico di dettaglio dell'attraversamento rialzato



Schema della segnaletica dell'attraversamento rialzato

GLI ATTRAVERSAMENTI CICLO-PEDONALI

Per meglio evidenziare i passaggi pedonali si è accolta la proposta dell'Amministrazione comunale di enfatizzare la "zebratura" bianca ponendola all'interno di un'area colorata "color porfido", in analogia ai colori già utilizzati nel territorio comunale.

Generalmente l'intervento prevede la resinatura della superficie e l'applicazione di lamine termoplastiche a costituire la zebratura bianca e la zebratura gialla nella parte inclinata di accesso all'attraversamento, senza eseguire l'ulteriore "stampa" a bassorilievo sulla superficie in conglomerato bituminoso di una qualche texture.

Le lavorazioni prevedono la fresatura del manto stradale ai bordi dell'area per una profondità di 3 centimetri. A colmare il vuoto creato e per costituire la nuova profilatura rialzata dell'attraversamento pedonale sarà steso e costipato un conglomerato bituminoso di tipo C (granulometria mm 0-8).

Nella parte centrale, quella propriamente dedicata all'attraversamento, verrà impresso sull'asfalto il motivo a mattoncino scelto.

Una volta raffreddato l'asfalto si effettuerà la coloritura della parte centrale con prodotti bi-componenti epossidici in emulsione acrilica di tonalità color porfido. Successivamente verranno applicate a caldo le lamine termoplastiche bianche e gialle, rispettivamente costituenti la zebratura dell'attraversamento e la segnalazione della "rampa" inclinata di raccordo della sopraelevazione con la rimanente superficie stradale.

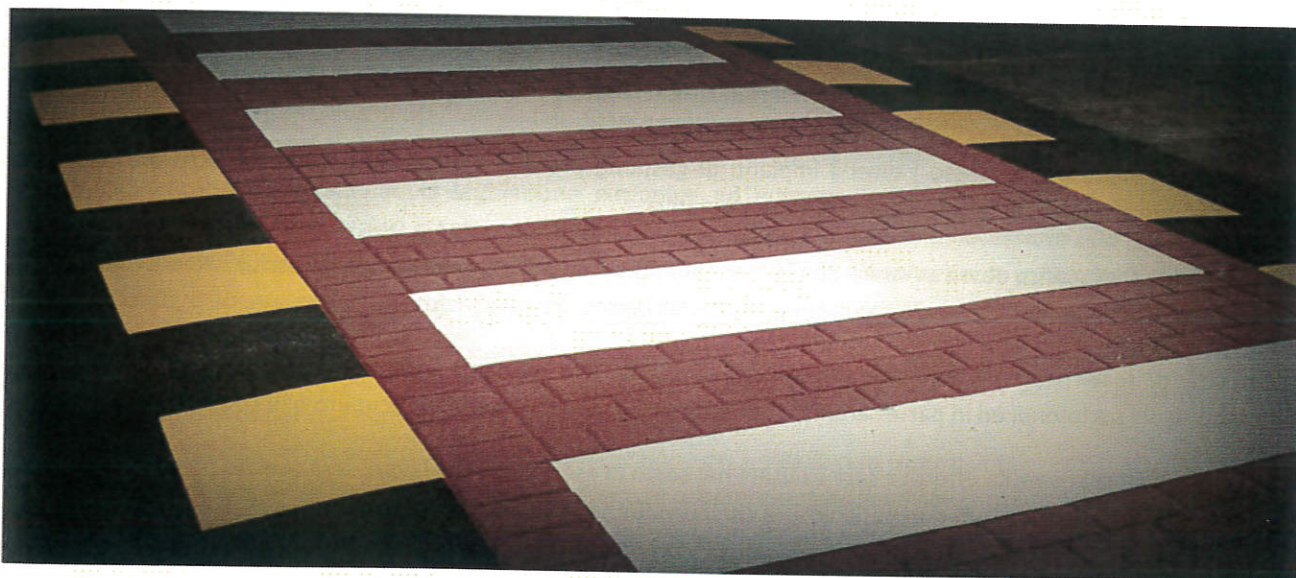
Seguirà l'esecuzione della rimanente segnaletica orizzontale, ovvero il raccordo e ravvivatura delle linee di margine e d'asse con quelle preesistenti, nonché la realizzazione delle fasce a larghezza variabile costituenti i rallentatori ottici (Fig. II 473).



Da ultimo si eseguirà l'apposizione della segnaletica verticale che, in genere, è limitata all'installazione della coppia di segnali di anomalia altimetrica della strada (fig. Il 2) dato che, trattandosi di attraversamenti pedonali esistenti, i segnali a fondo blu di indicazione dell'attraversamento pedonale (fig. Il 303) sono già presenti. Questi ultimi saranno necessariamente oggetto di fornitura e posa in opera solo per gli attraversamenti di nuova istituzione.

Si evidenzia la particolarità di alcuni attraversamenti oggetto di progettazione che li caratterizza per costituire collegamento dei due lati opposti della strada posti senza dislivello tra la parte pedonale esterna (sia questa il vero e proprio marciapiedi oppure la generica banchina transitabile pedonalmente): necessariamente si dovrà realizzare una "rampa" di raccordo tra la parte pedonale laterale, marciapiedi a quota +0 cm, e la quota a +7 cm del piano centrale dell'attraversamento pedonale. La rampa, di estensione di circa 90 cm, avrà una pendenza non superiore all'8% per cui sarà correttamente percorribile anche dai disabili motori.

Questa particolarità di mantenere la quota esistente in tutto il perimetro dell'attraversamento pedonale, garantisce il naturale e preesistente deflusso delle acque meteoriche verso il recapito in essere (caditoia o fossato), senza necessità di ulteriori interventi.



RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE

La presente relazione ha per oggetto la gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività di costruzione, demolizione e scavi nell'ambito dei lavori in oggetto.

BILANCIO DI PRODUZIONE DI MATERIALE DA SCAVO E/O DI RIFIUTI

Le disposizioni sono riferite alla gestione dei rifiuti speciali prodotti dalle attività di costruzione, demolizione e scavi.

Non rientrano nella definizione di rifiuto le terre e rocce da scavo destinate ad effettivo riutilizzo diretto che pertanto sono escluse dall'applicazione di tale normativa e dell'intera disciplina sui rifiuti, a condizione però che non provengano da siti inquinati e da bonifiche, ed abbiano comunque limiti di accettabilità inferiori a quelli stabiliti dalle norme vigenti, nonché il materiale venga avviato a reimpiego senza trasformazioni preliminari e secondo le modalità previste dalle autorità amministrative competenti. Le destinazioni previste per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo sono i rinterri, i riempimenti, le rimodellazioni e i rilevati nell'ambito del cantiere.



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

Nel presente progetto, per le terre e rocce da scavo, sono state adottate tutte le misure volte a favorirne in via prioritaria il reimpiego diretto, mentre il materiale da scavo non utilizzato direttamente in situ, dovrà essere avviato, secondo le modalità autorizzative già richiamate, ad altre attività di valorizzazione e/o a discarica.

I materiali non pericolosi derivanti dalle operazioni di demolizione della viabilità attualmente esistente, effettivamente avviati al riutilizzo diretto all'interno dello stesso cantiere, previa selezione, vagliatura e riduzione volumetrica, non rientrano nella classificazione di rifiuti.

Nelle fasi realizzative dovranno essere adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti.

Al fine di limitare la produzione dei rifiuti inerti si dovrà:

- favorire in ogni caso, ove possibile, lo stoccaggio selettivo dei residui e la conseguente suddivisione dei rifiuti in categorie merceologiche omogenee;
- favorire, direttamente nel luogo di produzione, una prima cernita dei materiali residui in gruppi di materiali omogenei puliti;
- prevedere, ove possibile, precise modalità di riutilizzo in cantiere dei materiali residui, per il loro reimpiego nelle attività di costruzione;
- conferire i rifiuti inerti presso i diversi impianti di gestione presenti sul territorio comunale e/o provinciale e regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa.

Il conferimento in discarica dovrà avvenire con le modalità previste dalla normativa vigente esclusivamente nei casi in cui non risulti possibile riutilizzare e/o recuperare i materiali da scavo e demolizione.

Dall'attività di scavo e di demolizione deriveranno prodotti che in parte saranno riutilizzati nell'ambito della realizzazione dei sottofondi ed in parte saranno conferiti presso idonei impianti di recupero o di conferimento finale.

Tale materiale, la cui quantità effettiva sarà valutata nel corso di esecuzione dei lavori, sarà avviato presso autorizzato impianto per il recupero di rifiuti non pericolosi, la cui individuazione si rinvia a fase successiva.

Al termine dei lavori dovranno essere comunicate agli enti competenti le effettive produzioni di rifiuti e la loro destinazione (riutilizzo, recupero, smaltimento, trasporto).



LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

In ambito nazionale, la valutazione d'incidenza ambientale viene disciplinata dall'art. 6 del DPR 12 marzo 2003, n.120, che ha sostituito l'art.5 del DPR 8 settembre 1997, n.357 che trasferiva nella normativa italiana i paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat". Il DPR 357/97 è stato, infatti, oggetto di una procedura di infrazione da parte della Commissione Europea che ha portato alla sua modifica ed integrazione da parte del DPR 120/2003.

In base all'art. 6 del DPR 120/2003, comma 1, nella pianificazione e programmazione territoriale si deve tenere conto della valenza naturalistico-ambientale dei proposti siti di importanza comunitaria, dei siti di importanza comunitaria e delle zone speciali di conservazione.

Il comma 2 dello stesso art. 6 stabilisce che, vanno sottoposti a valutazione di incidenza tutti i piani territoriali, urbanistici e di settore, ivi compresi i piani agricoli e faunistico-venatori e le loro varianti.

Sono altresì da sottoporre a valutazione di incidenza (comma 3), **tutti gli interventi** non direttamente connessi e necessari al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti in un sito Natura 2000, ma **che possono avere incidenze significative sul sito stesso**, singolarmente o congiuntamente ad altri interventi.

La Regione *effettua la valutazione di incidenza dei piani o progetti sui siti di importanza comunitaria, accertando che non pregiudicano l'integrità sentito l'Ente gestore dell'area* (se individuato).

In ambito regionale la normativa di riferimento per quanto inerisce la valutazione di incidenza ambientale è costituita, più recentemente, dalla D.G.R. Veneto n.2299 del 09.12.2014.

Questa deliberazione, richiamando la legislazione nazionale ed europea (paragrafo 3 dell'art. 6 della Direttiva 92/43/Cee), conferma che **qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione** dei siti della rete Natura 2000 **ma che possa avere incidenze significative su tali siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti**, deve essere sottoposto a procedura di incidenza ambientale.

Conseguentemente, in base a quanto riportato al punto 2.2 dell'allegato A alla citata DGRV 2299/2014, la valutazione di incidenza non è necessaria al ricorrere delle seguenti condizioni:

- a) *piani, progetti, interventi connessi e necessari alla gestione dei siti della rete Natura 2000;*
- b) *piani, progetti, interventi la cui valutazione di incidenza è ricompresa negli studi per la valutazione di incidenza degli strumenti di pianificazione di settore o di progetti e interventi in precedenza autorizzati.*

Ciò posto, si elencano i casi relativi a piani, progetti e interventi per i quali, singolarmente o congiuntamente ad altri piani non è necessaria la valutazione di incidenza:

1. *piani, progetti e interventi da realizzarsi in attuazione del piano di gestione approvato del sito Natura 2000;*
2. *progetti e interventi espressamente individuati e valutati non significativamente incidenti dal relativo strumento di pianificazione, sottoposto con esito favorevole a procedura di valutazione di incidenza, a seguito della decisione dell'autorità regionale per la valutazione di incidenza;*
3. *modifiche non sostanziali a progetti e interventi già sottoposti con esito favorevole alla procedura di valutazione di incidenza, fermo restando il rispetto di prescrizioni riportate nel provvedimento di approvazione;*
4. *rinnovo di autorizzazioni rilasciate per progetti e interventi già sottoposti con esito favorevole alla procedura di valutazione di incidenza, fermo restando il rispetto di prescrizioni riportate nel provvedimento di approvazione e in assenza di modifiche sostanziali;*
5. *progetti e interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di restauro, di risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia su fabbricati, che non comportino aumento di superficie occupata al suolo e non comportino modifica della destinazione d'uso, ad eccezione della modifica verso destinazione d'uso residenziale;*
6. *piani, progetti e interventi, nelle aree a destinazione d'uso residenziale, espressamente individuati e valutati non significativamente incidenti dal relativo strumento di pianificazione, sottoposto con esito favorevole a procedura di valutazione di incidenza, a seguito della decisione dell'autorità regionale per la valutazione di incidenza;*



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

7. *progetti o interventi espressamente individuati e valutati non significativamente incidenti da linee guida, che ne definiscono l'esecuzione e la realizzazione, sottoposte con esito favorevole a procedura di valutazione di incidenza, a seguito della decisione dell'autorità regionale per la valutazione di incidenza;*
8. *programmi e progetti di ricerca o monitoraggio su habitat e specie di interesse comunitario effettuati senza l'uso di mezzi o veicoli motorizzati all'interno degli habitat terrestri, senza mezzi invasivi o che prevedano l'uccisione di esemplari e, per quanto riguarda le specie, previa autorizzazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.*

In aggiunta a quanto sopra indicato, ai sensi del summenzionato art. 6 – paragrafo 3, della Direttiva 92/43/Cee, la valutazione di incidenza non è necessaria per i piani, i progetti e gli interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

...

In tutte le ipotesi di non necessità sopra illustrate, il proponente di piani, progetti o interventi dichiara, ..., che quanto proposto non è soggetto alla procedura per la valutazione di incidenza, allegando a tale dichiarazione una relazione tecnica che definisca chiaramente la rispondenza alle ipotesi di non necessità della valutazione di incidenza di cui sopra. È comunque fatta salva la facoltà dell'autorità competente di richiedere chiarimenti e integrazioni, al fine di effettuare le verifiche necessarie nonché di richiedere l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza, motivando tale richiesta esclusivamente in relazione alle verificate esigenze di tutela degli habitat e delle specie inclusi nelle direttive 92/43/Cee.

In base alla distanza dai siti e alle considerazioni e analisi che si riportano anche di seguito, si rileva da subito che:

- le opere da realizzarsi consistono in interventi di tipo stradale analogo alle preesistenze, lasciando inalterato l'intero aspetto ambientale (vegetazione e fauna) ed antropico;
- non necessita di ulteriore utilizzo di territorio;
- la tipologia delle opere non comporta inquinamento del terreno e di falde acquifere;
- le emissioni in atmosfera, a causa della limitata durata temporale del cantiere, non influenzeranno significativamente l'assetto ambientale dell'area oggetto di lavoro.
- Non risulta vi siano altri interventi ricadenti sull'area oggetto dell'opera in progetto.
- Non vengono compromessi habitat o disponibilità trofiche per nessuna specie faunistica protetta sulla base delle direttive "Habitat" e "Uccelli".
- si ritiene che dall'opera non derivino significativi effetti negativi sui siti Natura 2000. Pertanto non necessita una specifica procedura di valutazione di incidenza.



FATTIBILITÀ AMMINISTRATIVA, TECNICA E FINANZIARIA

L'intervento in argomento risponde ai criteri dettati dal Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992 e s.m.i.) e relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione (D.P.R. 495/1992 e s.m.i.) nonché delle norme tecniche successivamente emanate.

Quanto da realizzarsi consiste nella riedizione di quanto preesistente, senza variazioni di criteri di realizzazione e d'uso, riguardo la fattibilità tecnica allo stato attuale non sono stati effettuati particolari approfondimenti con specifiche indagini geologiche, geotecniche, in quanto ritenute non necessarie data la limitata estensione dell'intervento e la limitata profondità degli scavi.

In base a conoscenze indirette, comunque, la zona non ha terreni con caratteristiche geomeccaniche particolarmente scadenti e non risultano esserci particolari vincoli di natura storico-archeologica da dover imporre speciali cautele o effettuare lavorazioni specialistiche.

L'opera prevede una spesa complessiva di €260.000,00, la cui copertura finanziaria è assicurata da contribuzione statale ai sensi dell'art.1, commi 29-37, della Legge 160/2019 e s.m.i..

DISPONIBILITÀ DELLE AREE

Le aree necessarie all'esecuzione delle opere sono quasi tutte di proprietà o nella disponibilità pubblica, ricadendo su strada o percorso esistente.

Solo la connessione ciclabile all'incrocio tra via Roveri e via S. Maria d'Abano, come parte dell'attuale superficie stradale, ricade all'esterno di area pubblica.

Si tratta di una superficie di complessivi 200 mq, all'esterno della recinzione della proprietà privata, per la quale, come risulta dall'allegato piano particellare d'esproprio, si valuta necessaria una indennità di €1.200,00, per la quale e per le conseguenti spese di frazionamento, registrazione, ecc. si stima sufficiente un importo complessivo di €3.000,00 appositamente accantonato nel quadro economico.

ELENCO DEGLI ELABORATI

1. Relazione generale
2. Elaborati grafici:
3. Elenco dei prezzi unitari
4. Computo metrico estimativo
5. Quadro economico
6. Quadro di incidenza della manodopera
7. Cronoprogramma
8. Schema di contratto e Capitolato speciale d'appalto
9. Piano di sicurezza e coordinamento
10. Fascicolo e Piano di manutenzione dell'opera
11. Lista delle categorie di lavoro – modulo offerta
12. Relazione paesaggistica



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO
RELAZIONE GENERALE

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

VIA S. PIO X







ROTATORIA D'INCROCIO TRA LE VIE S. PIO X E ROVERI CON LA SP2





Città di Abano Terme
completamento e messa in sicurezza delle piste ciclabili da via Matteotti a Via Roveri

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

Pag. 15 di 17

INCROCIO TRA VIA ROVERI E VIA S. MARIA D'ABANO





PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

PARCO DEI LIRIODENDRI





Città di Abano Terme
completamento e messa in sicurezza delle piste ciclabili da via Matteotti a Via Roveri

PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE

Pag. 17 di 17

PIANO PARTICELLARE D'ESPROPRIO

Stima del valore dell'area e conseguente indennità proposta

RIF.	Foglio	Mapp.	Sub	Porz.	Qualità	Classe	Superficie		Deduz.	Reddito		In atti dal	N. int.	Dati anagrafici	Codice Fisc.	Diritti e oneri	Part.	Annot.	Superficie		Indennità				
							Ha	are ca		Domin.	Agrario								Espr.	Occup.	unitaria	Espr.	Occupaz.		
1	14	28			seminativo	3	4	44	00	A6, C29	296,44	217,84	1	ALBA NOVA SAS PAVAN ANTONIO	02419330283	Proprietà per 1/1			200	A	B	6,00	AxC	1200,00	(2/12)xBxC/12



Direzione Provinciale di Padova
Ufficio Provinciale - Territorio
Servizi Catastali

Visura per immobile

Situazione degli atti informatizzati al 22/05/2021

Data: 22/05/2021 - Ora: 16.12.27 Fine
Visura n.: T78810 Pag: 1

Dati della richiesta	Comune di ABANO TERME (Codice: A001)	
Catasto Terreni	Provincia di PADOVA	
Immobile	Foglio: 14 Particella: 28	

N.	DATI IDENTIFICATIVI				DATI CLASSAMENTO				DATI DERIVANTI DA	
	Foglio	Particella	Sub	Porz	Qualità Classe	Superficie(m²) ha arc ca	Deduz	Reddito		
1	14	28	-	SEMINATIVO	3	4 44 00	A6; C29	Dominicale Euro 296,44 L. 573.981	Agrario Euro 217,84 L. 421.800	REVISIONE DI ELEMENTI CENSUARI in atti dal 02/09/1993 COME DA MODELLO 26 (n. 19373.14/1990)
Notifica										
INTESTATO										

N.	DATI ANAGRAFICI		CODICE FISCALE		DIRITTI E ONERI REALI	
1	ALBA NOVA - S.A.S. DI PAVAN ANTONIO & C. con sede in ABANO TERME		02419330283*		(1) Proprieta' per 1/1	
DATI DERIVANTI DA						
[STRUMENTO (ATTO PUBBLICO) del 05/07/2016 Nota presentata con Modello Unico in atti dal 21/07/2016 Repertorio n.: 104243 Rogante: PIETRANTONI FABRIZIO Sede: PADOVA Registrazione: Sede: MUTAMENTO DI DENOMINAZIONE O RAGIONE SOCIALE (n. 16499.1/2016)						

Unità immobiliari n. 1

Tributi erariali: Euro 0,90

Visura telematica

* Codice Fiscale Validato in Anagrafe Tributaria