



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
Dipartimento Territorio e Sistemi Agro-forestali
Department of Land, Environment Agriculture and Forestry

Corso di laurea in
Riassetto del Territorio e Tutela del Paesaggio

*La mobilità lenta e sostenibile a San Pietro un Gu (Pd):
relazioni locali e di area vasta.*

*Slow and sustainable mobility in San Pietro in Gu (Pd):
local and large area relationships.*

Relatore/Supervisor
Prof. ALESSANDRO BOVE

Laureando /Submitted by
GIOVANNI ROSSI
Matricola n./Student n. 1223083

ANNO ACCADEMICO
2022/2023

A Papà

ABSTRACT

Lo studio nasce dalla necessità di fornire un quadro esaustivo sul tema della **mobilità lenta e sostenibile** calandosi in modo concreto nella continua evoluzione del territorio, rispetto alle esigenze dei cittadini.

L'obiettivo della ricerca è quello di analizzare la rete esistente dei percorsi ciclo-pedonali all'interno del Comune di San Pietro in Gu e prevedere uno sviluppo su area vasta, oltre i confini Comunali, garantendo nuovi collegamenti con le reti già esistenti anche per scopi cicloturistici e di riscoperta del territorio.

Nel concreto, questa forma di mobilità si basa sull'uso di mezzi di trasporto a zero emissioni, come biciclette, e-bikes, skateboard, monopattini e monopattini elettrici, che consentono di spostarsi in città o nelle aree limitrofe in modo sicuro, economico e soprattutto ecologico.

Lo studio ha inizio dall'analisi dello stato di fatto della rete dei percorsi ciclo pedonali, con particolare attenzione ai "punti sensibili" dei tracciati ed il livello della sicurezza che questi restituiscono all'utente.

L'analisi si è spinta a livello di area vasta considerando i tracciati presenti nella Provincia di Padova e Vicenza.

Da quanto analizzato emerge che porzioni del territorio Comunale non risultano direttamente collegate ai servizi ovvero non connesse alle reti esistenti.

Alla luce dello studio effettuato, emerge che necessita un'accurata pianificazione e progettazione di nuove infrastrutture adeguate.

Percorsi pedonali e ciclabili sicuri e stabili, servizi di sharing e punti di ricarica diffusi ed efficienti per i mezzi elettrici, uniti a campagne ragionate di sensibilizzazione, sono un ottimo punto di partenza.

A seguito della pandemia che ha influito in modo significativo sulle nostre abitudini quotidiane, abbiamo riscoperto mezzi alternativi di trasporto lasciando l'autovettura e spostando il nostro interesse su mezzi alternativi; ne è nata anche la voglia di apprezzare di più il contesto in cui viviamo e l'ambiente al cui interno noi ci spostiamo per le nostre attività di lavoro e di svago.

ABSTRACT

This study originated from the need to provide an exhaustive picture of the theme of **slow and sustainable mobility** by concretely immersing itself in the continuous evolution of the territory, with a focus on the needs of citizens.

The target of my research is to analyze the existing network of cycle-pedestrian paths within the Municipality of San Pietro in Gu and to imagine a development on a wide area, beyond the municipal borders, ensuring new connections with the already existing networks, also for cycling tourism and a renewed interest in the territory.

In concrete, this kind of mobility is based on the use of zero-emission means of transport, such as bicycles, e-bikes, skateboards, scooters and electric scooters, which allow us to move around the city or in the surrounding areas, in a safe, economical and especially ecological way.

My study begins with an analysis of the status of networks for the cycle-pedestrian paths, with a particular focus on the "weak points" of the routes and the level of safety that they ensure to the user.

The analysis aims to cover a wide area, considering the routes present in the Province of Padua and Vicenza.

Considering what has been analyzed, it results that some parts of the municipal territory are not directly connected to the services or not connected to the existing networks.

Given this, it pinpoints that an accurate planning and design of new proper infrastructures is required.

Safe and permanent cycle-pedestrian paths, sharing services, widespread and efficient recharging points for electric vehicles, combined with awareness campaigns, are an excellent starting point.

Further to the pandemic which has significantly affected our daily habits, we have rediscovered alternative means of transport, putting our cars aside and arousing our interest to alternative means; it arises our desire to better appreciate the area where we live and the environment in which we move both for work and leisure activities.

INDICE

1.	INQUADRAMENTO, ANALISI STORICA, PIANIFICAZIONE	7
1.1	CENNI TORICI	8
1.2	EVOLUZIONE URBANISTICA DEL TERRITORIO	10
1.3	EVOLUZIONE DELLE INFRASTRUTTURE	12
2.	LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER I PERCORSI CICLOPEDONALI	17
2.1	LA NORMATIVA EUROPEA	17
2.2	LE NORME NAZIONALI	17
2.3	LE NORME REGIONALI	21
2.4	LE NORME PROVINCIALI (P.T.C.P.)	21
2.5	LE NORME COMUNALI (P.R.G. – P.A.T.)	23
2.6	LE ASSOCIAZIONI EUROPEE	27
2.7	LE ASSOCIAZIONI NAZIONALI	29
2.8	LA MOBILITA' NON MOTORIZZATA O LENTA	29
3.	LE PREVISIONI NEI PIANI TERRITORIALI	31
3.1	IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO REGIONALE (P.T.R.C.)	31
3.2	IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)	33
3.3	IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)	36
3.4	IL PIANO REGOLATORE COMUNALE (P.R.G.)	37
3.5	LA MOBILITA' LENTA	37
4.	LO STATO DI FATTO NEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU	40
4.1	I PERCORSI REALIZZATI	40
4.2	LE CRITICITA'	44

5.	IPOTESI DI NUOVI COLLEGAMENTI E SU AREA VASTA	50
5.1	IPOTESI 1 - VIA ALBERERIA S.P. 26 – VIA POIANELLA S.P. 79 PROVINCIA DI VICENZA.....	50
5.2	IPOTESI 2 – VIA VECCHIA POSTUMIA – BOLZANO VIC.NO (VI).....	53
5.3	IPOTESI 3 - VIA G. GARIBALDI S.P. 28 – PROVINCIA DI VICENZA.....	55
5.4	IPOTESI 4 - VIA ARMEDOLA E PERCORSO CICLOTURISTICO DELLA MEDIA PIANURA VICENTINA – QUINTO VIC.NO (VI)	58
5.5	IPOTESI 5 – FRAZIONE BARCHE – COMUNE DI GAZZO (PD)	64
5.6	IPOTESI 6 – VIA CAVOUR S.P. 28 – CARMIGNANO DI BRENTA (PD) ITINERARIO INTERCOMUNALE CICLOPEDONALE LUNGO IL FIUME BRENTA.....	71
5.7	IPOTESI 7 – VIA CERESONE – FIUME CERESONE – VIA ZANCHETTA	76
5.8	NUOVO COLLEGAMENTO VIA ROMA – VIA D. PITTARINI – VIA G. FALCONE E P. BORSELLINO	77
6.	CONSIDERAZIONI – CONCLUSIONI	79
7.	BIBLIOGRAFIA	81
8.	SITOGRAFIA	81

RINGRAZIAMENTI

ALLEGATI GRAFICI

1. INQUADRAMENTO, ANALISI STORICA DEL TERRITORIO E PIANIFICAZIONE.

Il Comune di San Pietro in Gu è situato nella Regione del Veneto, nella porzione nord della Provincia di Padova denominata “Alta Padovana”, a confine con il Comune di Pozzoleone (Vi) a nord e Comune di Carmignano di Brenta (Pd) ad est. Ad ovest confina con il Comune di Grantorto (Pd), a sud con i Comuni di Gazzo (Pd) e Quinto Vicentino (Vi) e ad ovest con il Comune di Bolzano Vicentino (Vi) e Bressanvido (Vi).

San Pietro in Gu ha un'estensione territoriale di circa 17,80 Km², con quota altimetrica media pari a 45 m s.l.m. e comprende località quali “Albereria” a nord, “Calonega” a sud e le due frazioni di “Barche” a sud e “Armedola” ad ovest.

Alla data del 01/01/2023, i residenti nel Comune risultano pari a 4.198 (fonte <https://www.tuttitalia.it/veneto/40-san-pietro-in-gu/>).

Il territorio è attraversato da 3 strade Provinciali: la S.P. 26 direttrice nord-sud, la S.P. 28 direttrice est-ovest e la S.P. 79 proveniente dal Comune di Bressanvido (Vi).

Si evidenzia inoltre la strada S.R. 53 Postumia a grande viabilità e parallela ad essa la ferrovia VI - TV, entrambe poste a sud del centro abitato.

Il capoluogo di Provincia, Padova dista circa 30Km a sud, mentre la Città di Vicenza si trova a 15km ad ovest facilmente raggiungibile tramite la citata S.R. 53.

L'utilizzo del suolo a San Pietro in Gu, è a carattere prevalentemente agricolo con numerosi prati stabili, irrigati da corsi d'acqua e rogge generate da risorgive. Tra i corsi d'acqua di notevole interesse, figura il “Ceresone” che scorre ad est del centro abitato e sottoposto a tutela ai sensi del D.LGS 42/2004 e la “Roggia Usellin” (SIC IT3220040) che funge da confine naturale tra la Provincia di Padova e quella di Vicenza. Ad est del centro abitato, una ex cava è stata riconvertita in laghetto per la pesca sportiva. Molte sono le aziende dedite all'allevamento bovino finalizzato alla produzione di latte di alta qualità, ma non mancano i poli produttivi, sia industriali che artigianali.

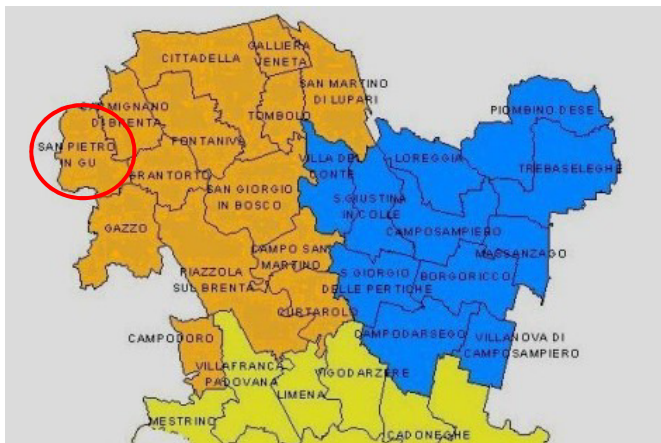


figura 1: Alta Padovana con individuazione del Comune di San Pietro in Gu (Pd).

Si riporta in seguito lo specifico **ALLEGATO 1** con inquadramento del Comune di San Pietro in Gu (PD) (fonte *GoogleEarth2002*)

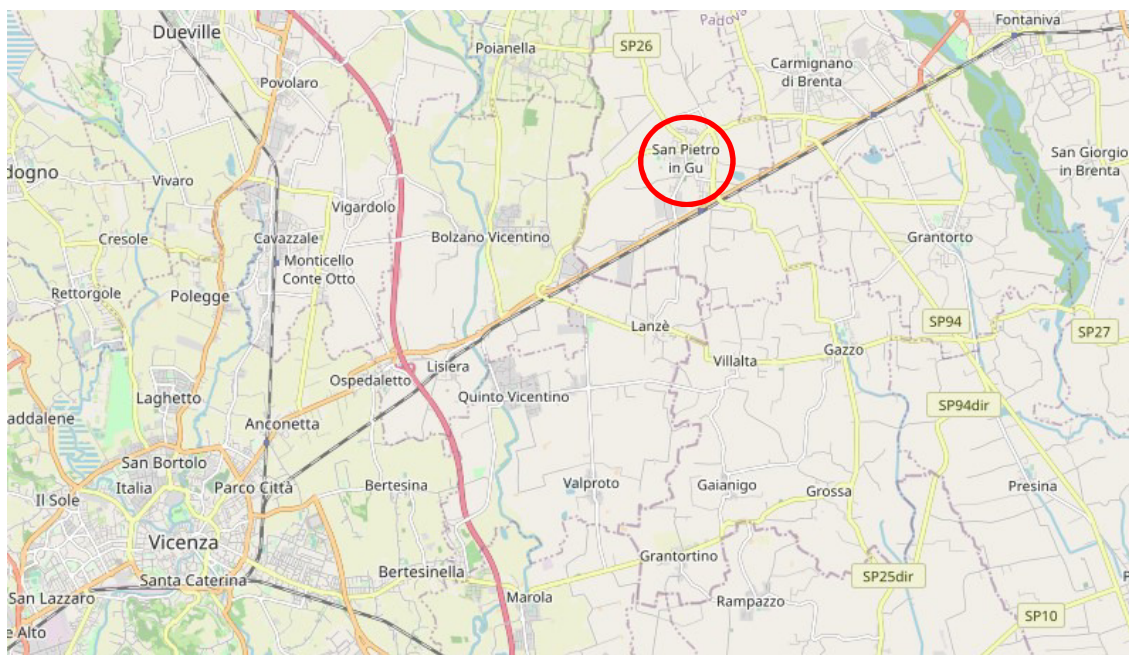


figura 2: localizzazione del Comune di San Pietro in Gu (Pd)
(fonte www.opernstreetmap.org)

1.1 Cenni Storici

Il primo insediamento ebbe origine in epoca romana al tempo delle prime bonifiche e disboscamenti dei territori insalubri presenti in zona vero l'anno 177 a.C. data in cui molte città venete furono colonizzate dall'esercito romano proveniente dalla città di Aquileia. L'esercito romano si spostava attraverso assi viari ben tracciati sul territorio con cardì e decumani che all'oggi spesso sono ancora visibili. Tra queste spicca la **Strada Postumia** voluta dal Console Spurio Albino Postumio nel 147 a.C. che attraversava i territori oggi compresi nel Comune di San Pietro in Gu da est ad ovest, e che al tempo costituiva il Decumano Massimo della centuriazione Cittadella – Bassano.



Figura 3: il tracciato della strada romana VIA POSTUMIA in colore giallo

La vicinanza a questa importante strada di comunicazione romana, diede origine a quello che viene definito “Il Castellaro” dove si trovava un insediamento fortificato costituito da un terrapieno circolare e circondato da un fossato oggi indicato nelle cartografie, ad est del centro abitato

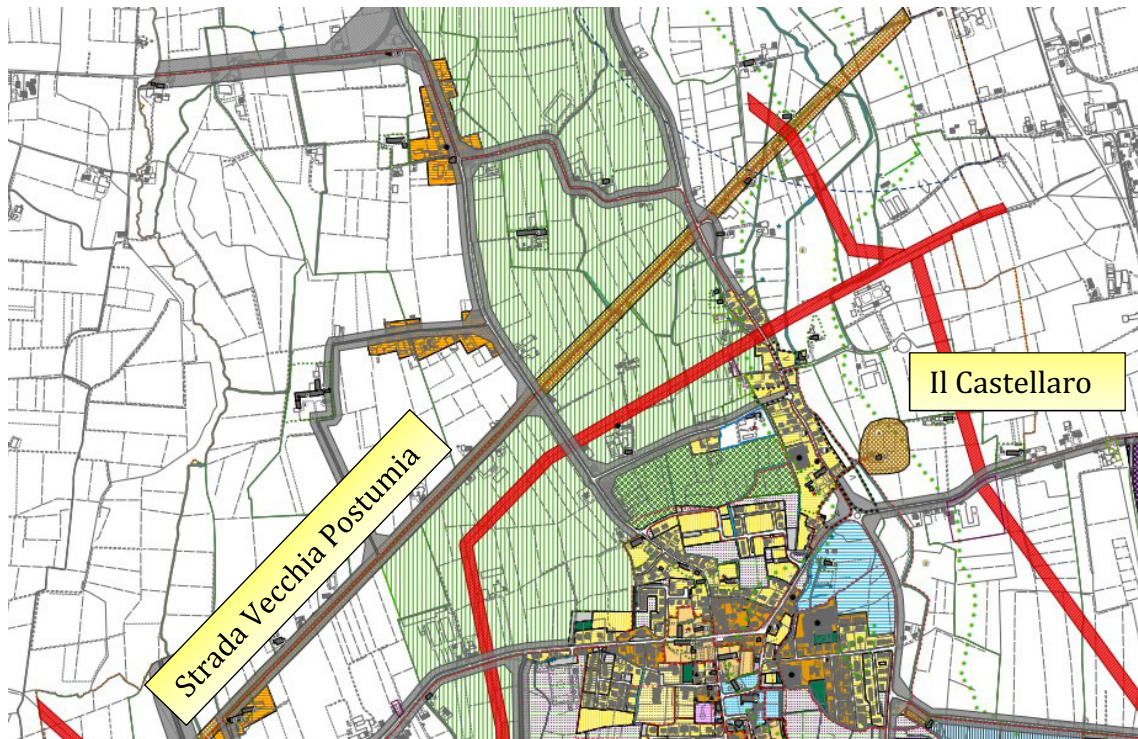


Figura 4: estratto TAV 1.1.a P.R.G. – si individuano il tracciato della ex Strada Postumia e Il Castellaro

A seguito del dominio dell’Impero Romano, succedette quello Longobardo che lasciò importanti testimonianze artistiche e architettoniche nel territorio come ad esempio la Chiesa dedicata all’Arcangelo Michele in località Armedola.

L’attuale centro abitato è però di origine medievale e si sviluppò probabilmente grazie all’opera dei benedettini dei Santi Felice e Fortunato di Vicenza.

Nel 1191 fu redatto il primo documento che cita il paese (villa de Sancto Pietro in Gudi), proprietà del suddetto monastero. Riguardo al toponimo "San Pietro", è probabilmente legato alla presenza dei monaci, mentre la particella "Gu" potrebbe richiamare alla presenza di un guado sul fiume Brenta. Nel 1404 passò con tutto il Vicentino sotto il dominio della Repubblica di Venezia ed in quel periodo furono edificate numerose ville a servizio dei signori patrizi veneziani.

La stabilità durò fino al 1700 con l’arrivo delle truppe francesi al comando dell’Imperatore Napoleone con la relativa conquista dei territori a seguito della battaglia del Brenta fronteggiando le truppe Austriache.

Sotto il governo delle truppe francesi, le frazioni autonome dal punto di vista amministrativo quali Barche, Armedola e Calonega (denominate Ville), vennero tutte accorpate in un unico Comune, quello di San Pietro in Gu.

Sotto la dominazione Austro Ungarica (1815-1866) si ebbe la costruzione della Strada Regia Trevisana (attuale sedime della ferrovia VI – TV) e il passaggio dalla Provincia di Vicenza a quella di Padova.

Infatti il governo Austro-Ungarico accorpò i Comuni di San Pietro in Gu, Gazzo e Carmignano di Brenta al distretto di Cittadella confermando così l'appartenenza alla Provincia di Padova.

Ne conseguì peraltro un importante sviluppo sociale ed economico con importante ampliamento della rete viabilistica con nuovi collegamenti ai Comuni contermini, con la creazione di circa una ventina di nuove strade.

Dopo il l'anno 1886 vi furono altre importanti opere urbanistiche come l'allargamento della Piazza del Comune, Piazza XX Settembre (oggi Piazza G. Prandina già M.O.V.M.).

Durante la Grande Guerra, a causa della vicinanza con l'altopiano di Asiago, vi furono costruiti un campo d'aviazione e un deposito di munizioni.

Di notevole interesse, sono le numerose testimonianze architettoniche presenti nel territorio, tra cui 9 ville venete sottoposte a tutela ai sensi della Legge 1089/1939, il tracciato della strada romana Postumia e presenza di paleoalvei e molteplici risorgive di cui è testimonianza lo specifico museo.

1.2 Evoluzione urbanistica del territorio

Come anticipato nel paragrafo 1.1 Cenni Storici, il territorio Comunale ha subito nel tempo molteplici evoluzioni direttamente collegate alle estensioni nel tempo della rete delle infrastrutture in particolar modo di quella stradale principale e secondaria.

IL PIANO DI FABBRICAZIONE (P. di F.) è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 158 del 18/09/1964 ed è il primo strumento urbanistico del Comune.

Dalla cartografia, si evince chiaramente la distribuzione nel territorio degli edifici e della viabilità.

La prima variante al Piano di Fabbricazione (P. di F.) è stata approvata con D.G.R.V. n. 432 del 17/01/1981; successivamente è stato approvato il primo **PIANO REGOLATORE GENERALE (P.R.G.)** di cui alla D.G.R.V. n. 2653 del 20/01/1985.

Successivamente sono state apportate ulteriori modifiche e varianti per arrivare all'ultima variante approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 7 del 22/05/2020.

Il Comune di San Pietro in Gu non ha aderito alla pianificazione intercomunale attuata da altri Comuni per mezzo del P.A.T.I.

Pertanto il Piano sovraordinato al P.R.G. risulta essere il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) approvato ai sensi dell'art. 15 comma 6 della L.R. 11/2004 con decreto del Presidente della Provincia di Padova n. 34 del 01/04/2016.

Si riporta nella figura 5 l'individuazione delle principali infrastrutture presenti sul territorio



Figura 5:
TAV B04 Carta della
Trasformabilità del
P.A.T.

Dall'analisi delle cartografie emerge l'evidente accorpamento delle infrastrutture e dei fabbricati al centro del capoluogo coincidente con l'intersezione tra la S.P. 26 (ora Via Roma) e la S.P. 28 (Via Garibaldi – Via Cavour) dove la Piazza principale e il Municipio sono collocati leggermente a sud del crocevia tra le due direttrici citate.

La località Calonega e la frazione di Barche risultano marginalmente escluse da questa evoluzione territoriale urbanistica.

Dalla cartografia del P.A.T., in particolare dalla *TAV B01 carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*, si nota l'individuazione di:

- siti di importanza comunitaria IT3220040 Bosco di Dueville e risorgive limitrofe;
- paesaggi da rigenerare / prati stabili;
- fascia di ricarica delle risorgive;
- ambito ottimale di pianificazione coordinata per il paesaggio (P.T.C.P. Sistema del Paesaggio quadro A – 1 Alta pianura vicentina);
- ambito ottimale di pianificazione coordinata per il paesaggio (P.T.C.P. Sistema del Paesaggio quadro A – 5 Pianura tra Padova e Provincia);

Dalla *TAV B04 carta della trasformabilità* del P.A.T. si nota la rappresentazione della rete ecologica locale tramite:

- aree di risorgive
 - area nucleo (*core area*) Bosco di Dueville e risorgive limitrofe
 - isole ad elevata naturalità – stepping stone
- e la rappresentazione dei corridoi ecologici

- corridoio ecologico principale – blueway (corsi d’acqua)
- corridoio ecologico secondario – blueway (corsi d’acqua)
- corridoio ecologico secondario – terrestre (siepi e filari)

1.3 Evoluzione delle infrastrutture a San Pietro in Gu.

Le infrastrutture rappresentano da sempre l’ossatura principale attorno alla quale nasce e si evolve una comunità poiché essa compone le direttrici di scambio di beni, persone ma anche di cultura.

Le infrastrutture seguono una gerarchia ben definita partendo dal nucleo principale dell’abitato per poi espandersi nel territorio e congiungersi alle frazioni e altri centri abitati.

Da questa continua evoluzione, si genera il tessuto socio-economico che oggi è la base dell’urbanistica.

Dall’analisi dei catasti storici che si riportano per conoscenza nell’**ALLEGATO 2** è evidente questa evoluzione, analizzando la rete viaria che si dipana nel territorio di San Pietro in Gu Si riconoscono il centro abitato, le strade vicinali, locali, strade secondarie (che un tempo correivano in aperta campagna) oggi divenute urbane ed extraurbane.

IL CATASTO AUTSTRIACO (1831)

Il Comune di San Pietro in Gu, è compreso nella Provincia di Vicenza, distretto di Camisano

La strada che corre a sud del centro abitato è individuata come “strada postale che da Vicenza va a Treviso”

IL CATASO AUSTRO - ITALIANO (1846)

Il Comune di San Pietro in Gu, ricade nella Provincia di Padova, distretto di Cittadella.

IL CATASTO ITALIANO (1894)

Nelle cartografie viene indicata la ferrovia Cittadella – Vicenza

A nord del centro storico, si identifica la Strada Provinciale Regia Trevisana

La rete stradale

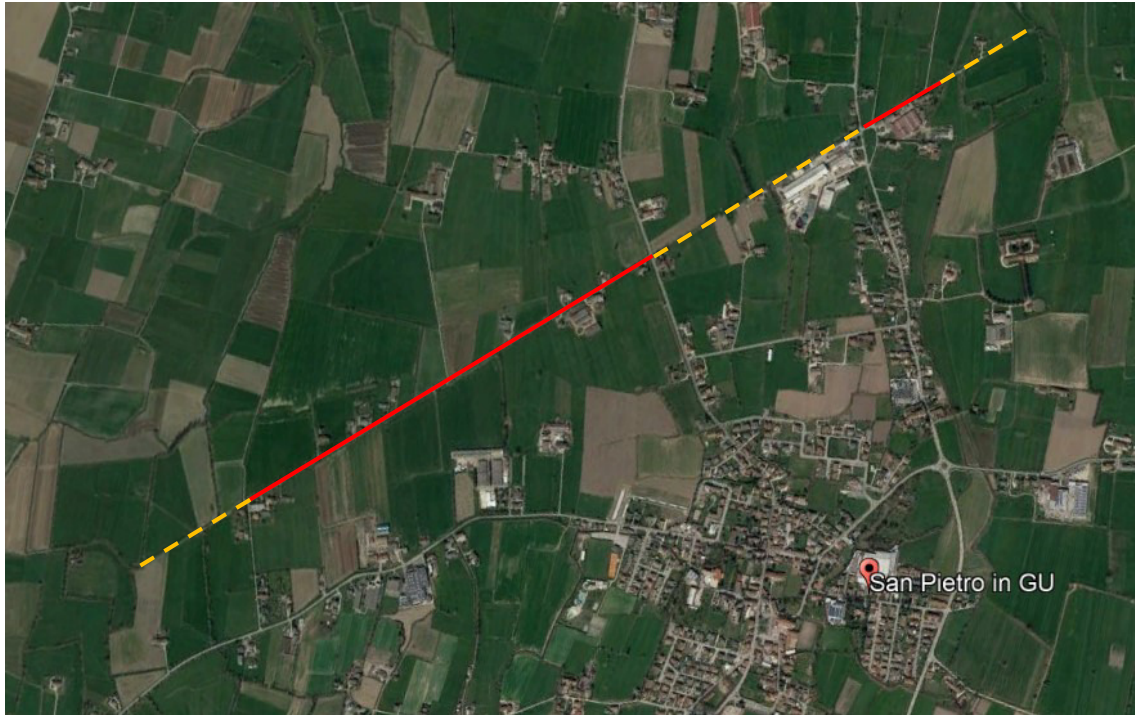
La ex strada romana Postumia (114 a.c.)

Si colloca a nord del centro abitato e scorre con andamento rettilineo est-ovest e fu realizzata per volere del Console Romano Spurio Albino Postumio per scopi prevalentemente militari e commerciali; la strada collegava il mare Tirreno con il mare Adriatico ad Aquileia (rif. Figura 3, § 1.1 Cenni Storici).

Dopo la caduta dell’Impero Romano, la strada andò in disuso, fino alla ripresa del suo utilizzo da parte della Repubblica Marinara di Genova per il trasporto delle merci dopo l’anno Mille. Il tratto della Strada Postumia è ancora oggi visibile nel territorio di San Pietro in Gu e attualmente si identifica come strada comunale Via Postumia Vecchia, asfaltata per circa 1.870m.

Nella planimetria sottostante, vengono indicati i tratti asfaltati (in colore rosso) e quelli sterrati (in colore giallo) della ex strada romana.

La Via Postumia, era fondamentale poiché collegava le ville dell'attuale Comune di Bolzano Vicentino (Vi) ad ovest con quelle presenti nella città di Cittadella ad est.



Attualmente il tracciato della ex strada Romana è sottoposto a vincolo archeologico

In colore continuo rosso: tratti asfaltati

In colore tratteggio giallo: tratti sterrati

Si riportano in seguito alcune fotografie esplicative di tratti della strada



Foto 1 – tratto sterrato verso ovest



Foto 2 – tratto asfaltato ora Via Vecchia Postumia direzione est



Foto 3 – tratto sterrato direzione est

La strada Bassanese

Il tracciato congiungeva il centro dell'abitato di San Pietro in Gu, con il Comune di Bassano del Grappa posto a nord

S.P. n. 26 Bassanese interessa il Comune di San Pietro in Gu per circa 7.450m

La strada Regia Trevisana (1814)

A seguito della dismissione/declassamento della Via Postumia (1802), nel 1814 è stata realizzata una nuova strada passante a sud del centro abitato, con andamento rettilineo e direzione ovest-est. La strada Regia garantiva nuovi collegamenti con il centro abitato e le frazioni a sud perché da questa si diramavano nuove strade secondarie a servizio delle porzioni di territorio più isolate.

La strada Regia Vicentina

Già presente nella cartografia I.G.M. 1802, seguiva con andamento sinuoso la campagna dalla villa di Bolzano Vicentino fino all'attuale Comune di Carmignano di Brenta (Pd) ad est di San Pietro in Gu.

E' sempre stata un strada di grande comunicazione e nel corso degli anni ha modificato solo lievemente il proprio tracciato, incrociando la Strada Bassanese nell'attuale crocevia poco a nord della piazza principale del paese. Attualmente prende il nome di Via G. Garibaldi nel tratto dalla provincia di Vicenza fino al crocevia e poi, dal crocevia fino al Comune di Carmignano di Brenta, con il nome di Via C. Cavour.

La strada oggi è di competenza provinciale al di fuori del centro abitato e prende il nome di S.P. n. 28 coprendo uno sviluppo di circa 4.850m

La strada Regionale n. 53 Postumia (ex Strada Statale n. 53 - 1962)

La strada statale 53 venne istituita nel 1928 con il seguente percorso: "Vicenza - Castelfranco - Treviso - Motta di Livenza - Portogruaro - Innesto con la n. 13 presso il Ponte della Delizia".

La costruzione della nuova strada è finalizzata a collegare Vicenza con Portogruaro nella Provincia di Venezia. Il tracciato che nulla ha a che vedere con una preesistente strada romana, taglia di netto il territorio comunale in due distinte zone, nord (con i principali servizi) e sud con la frazione di Barche e le località di Biasiati e Calonega.

La S.R. 53 interessa il Comune di San Pietro in Gu per circa 3.650m.

Attualmente la strada corre parallela alla linea ferroviaria VI-TV.

All'epoca della realizzazione dell'infrastruttura, è stato realizzato un sovrappasso in località Armedola e creati tre incroci con altrettante strade comunali che collegavano direttamente il centro del paese con le citate frazioni e località a sud.

Il primo incrocio, tra Via Mazzini – Via Biasiati, il secondo tra Via F. Tasca – Via Barche e il terzo in corrispondenza alla Via Cappello – Via Rebezza/Vecchietta Trevisana.

Gli attraversamenti con gli incroci prevedevano anche il contestuale attraversamento della linea ferroviaria VI-TV (n. 3 passaggi a livello).

Attualmente gli attraversamenti alla linea ferroviaria regolati da passaggio a livello risultano due (**ALLEGATO 3**):

- in località Armedola, a sud del sovrappasso (identificativo n. 1)
- tra Via G.Mazzini e la Via Biasiati (identificativo n. 2)

Attualmente solamente il passaggio a livello identificato con il numero (1) incrocia la strada comunale; gli altri due passaggi (2) e (3) sono chiusi per motivi di sicurezza anche a seguito della realizzazione del sovrappasso alla S.R. 53 Postumia.

La ferrovia VICENZA –TREVISO

Durante il dominio Austriaco (1913-1866), venne costruita la Strada Regia Trevisana (attuale sede della linea ferroviaria) che correva con andamento rettilineo nel Comune.

La nuova ferrovia, venne inaugurata il 12 settembre 1877, collegando così la città di Vicenza con quella di Cittadella (Pd) in direzione di Treviso.

Nel corso degli anni la linea ferroviaria supportò numerosi trasporti di merci e persone svolgendo un ruolo significativo anche durante i due conflitti mondiali. La linea fu più volte oggetto di bombardamenti aerei da parte degli alleati al fine di tagliare i rifornimenti alle truppe tedesche nell'ultimo conflitto.

Attualmente la tratta è dotata di doppio binario elettrificato e ricopre ancora un ruolo molto significativo per il trasporto di merci e persone.

2. LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO PER I PERCORSI CICLO PEDONALI

2.1 La Normativa Europea

Per la realizzazione di “percorsi ciclabili” non esistono in Europa specifiche norme comuni a riguardo, ovvero ogni Stato appartenente alla Comunità Europea adotta specifiche proprie norme.

2.2 La Norme Nazionali

Si riporta in seguito gli estremi delle Leggi Nazionali che contemplano la tematica:

- **Legge n° 208 del 28/06/1991** *"Interventi per la realizzazione d'itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane"*;
- **Decreto legislativo n°285 del 30/04/1992** *"Nuovo Codice della Strada"* e Regolamento di esecuzione ed attuazione di cui al D.P.R. 16/12/1992 N. 492;
- **Decreto interministeriale n° 467 del 06/07/1992** *"regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell'art. 3 comma 2 della Legge 28/06/1991 n. 208"*;
- **Circolare Min. Aree Urbane n° 432 del 31/03/1993** *"Principali criteri e standard progettuali delle piste ciclabili"*;
- **Legge n° 366 del 19/10/1998** *"Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"* e suo regolamento **Decreto Ministeriale n°557 del 30 novembre 1999** *"Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"*.

Altre norme o indirizzi ai quali fare riferimento:

- norme per la realizzazione dei Piani Urbani del Traffico P.U.T. (Direttive per la redazione, l'adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico – suppl. ordinario alla G.U. serie generale del 24/06/1995 n. 146) e tutti gli elaborati da questi prodotti nei vari Comuni;
- indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- Decreto Ministeriale 19/04/2006 *"norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"*;
- **Decreto Ministeriale 28/08/2019 n. 396** *"modifica delle linee guida per la redazione dei piani Urbani della Mobilità Sostenibile PUMS"*
- Legge 11/01/2018 n. 2 *"disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale della mobilità in bicicletta"*
- Decreto Legge **16/07/2020 n. 76** *"misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale"* che ha anche introdotto la definizione e la disciplina di corsia ciclabile e corsia ciclabile per doppio senso ciclabile;

- norme specifiche per il superamento delle barriere architettoniche D.M.236/89 e s.m.i.;

Legge 366/98 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica "Articolo 1":

1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica";

DECRETO MINISTERIALE 30/11/1999 n. 557

Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

IL CODICE DELLA STRADA (C.D.S.)

Art. 182 e art. 377 del relativo Regolamento di Esecuzione.

Gli obblighi nel dettaglio che riguardano i conducenti dei velocipedi sono:

- l'obbligo di procedere su di un'unica fila, quando transitano fuori dai centri abitati ovvero quando le condizioni del traffico lo richiedono e, in ogni caso, mai affiancati in numero superiore a due;
- sempre fuori dai centri abitati, è ammessa la circolazione per file parallele, nel limite predetto, quando uno dei due conducenti sia minore degli anni dieci e proceda alla destra dell'altro;
- la conduzione del velocipede deve avvenire in assoluta sicurezza, con il libero uso delle braccia e in modo tale da afferrare il manubrio, con almeno una mano;
- è vietato trainare, come farsi trainare da altri veicoli o condurre animali, quando ci si trova alla guida dei velocipedi;
- il trasporto di passeggeri è di norma vietato. Possono essere trasportate altre persone oltre al conducente, quando il velocipede è attrezzato allo scopo;
- dove esistono piste ciclabili segnalate, i ciclisti sono obbligati a farne uso e nel farne uso, necessita osservare le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli;
- i ciclisti in marcia ordinaria su sede promiscua, debbono mantenere una direzione uniforme, evitando di zig-zagare e nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso o dove le circostanze lo richiedono, devono attraversare portando il veicolo con la mano.

Gli itinerari ciclabili sono altresì normati dalle seguenti disposizioni

Circolare P.C.M. 31/03/1993 n. 432.

Le piste ciclabili sono infrastrutture viabilistiche destinate ad incentivare, favorire e rendere più sicura la circolazione delle biciclette.

La caratteristica fondamentale per l'efficienza delle piste ciclabili è che esse siano in grado di formare una rete il quanto più completa ed estesa possibile senza essere interrotta e/o frammentata.

Una rete ciclabile efficiente dovrebbe coprire l'intera area urbana collegando il centro con le periferie, ovvero con tutte le direttrici necessarie agli spostamenti quotidiani casa-lavoro, casa-scuola e per raggiungere servizi di ogni genere (tempo libero, acquisti, sanità, enti pubblici, ecc.).

La continuità è caratteristica peculiare della rete e di ogni singolo percorso (pista ciclabile), finalizzata a garantire sicurezza omogenea agli utenti e maggiore convivenza tra tutti i fruitori, motorizzati e non, delle strade cittadine.

La continuità dei collegamenti deve essere assicurata nelle intersezioni (incroci, rotonde ecc.) generalmente tramite attraversamenti ciclabili in sicurezza (a mezzo di semafori e non) ovvero con la realizzazione di sovra o sottopassi.

I percorsi che la rete ciclabile va a disegnare devono essere diretti e lineari, senza aggiramenti poiché questi spesso annullano i vantaggi della rete stessa e delle piste ciclabili che la compongono.

Nei centri urbani con scarso traffico la rete ciclabile può trovarsi sia in sede propria, cioè rialzata e protetta da cordoli, oppure anche in sede stradale, individuata da una specifica segnaletica orizzontale (linea continua, linee continue parallele con colorazione specifica della corsia). Il principio della separazione fisica dei flussi si applica alla rete sulla viabilità principale urbana ed extra-urbana, ovunque esista un intenso traffico motorizzato ed un forte differenziale di velocità rispetto alla bicicletta.

Nel caso di percorsi ciclabili in connessione con tratti di strade a viabilità con medio traffico, essi possono avere forme di separazione utilizzando corsie ciclabili su carreggiata.

Gli itinerari ciclabili sono i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, realizzati sia in sede riservata, sia ad uso promiscuo con pedoni o con veicoli a motore.

In questo caso la sicurezza è di fondamentale importanza poiché devono essere garantiti i requisiti fondamentali di sicurezza; per la loro realizzazione si deve fare riferimento alle linee guida che dettano le prestazioni delle stesse sia in termini di dimensioni che di funzioni.

Le tipologie dei percorsi possono essere di diversi tipi:

- piste ciclabili in sede propria o su corsia riservata;
- percorsi promiscui ciclo-pedonali;
- percorsi promiscui ciclabili-veicolari.

I percorsi promiscui ciclo-pedonali consentono contemporaneamente la circolazione sia pedonale che ciclabile come visibile nella figura 6 sotto riportata.



*Foto 4:
segnaletica orizzontale per
individuazione di percorso
ciclopedonale promiscuo.*

Essi sono realizzati solitamente all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, quando la larghezza della carreggiata o l'esiguo flusso di traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili; tali percorsi possono essere anche realizzati su parti della strada esterne alla carreggiata, che solitamente sono destinate ai pedoni, qualora le stesse non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete d'itinerari ciclabili programmati.

In questa soluzione è opportuno che la parte della strada che s'intende utilizzare come percorso promiscuo pedonale e ciclabile consenta una larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili e che il traffico pedonale sia ridotto.

I percorsi promiscui ciclabili - veicolari sono quei percorsi dove veicoli e biciclette circolano in maniera promiscua; la tipologia evidenzia un concreto rischio per l'utenza ciclistica. Sono utilizzati per dare continuità alla rete d'itinerari nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivi economici o per insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. In questo caso si rende necessario intervenire sul fattore velocità degli autoveicoli riducendone il limite massimo.



*Foto 5:
particolare di un percorso
ciclabile-veicolare promiscuo con
vicinanza alla sede stradale in
assenza di barriere fisiche di
separazione.*

I percorsi ecocompatibili (greenway – via verde).

Il concetto di questi percorsi, unisce la definizione di “way” (percorso) a quello “green” concetto di natura ma soprattutto come visione di “godimento delle risorse ambientali”. In Europa le “greenway” identificano percorsi dedicati ad una circolazione non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole-paesaggistiche e storico-culturali) e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali.

I “greenway” devono essere fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria, e garantire una circolazione confortevole con pendenze limitate ed un'ampia accessibilità per gli utenti anche con disabilità; questo perché i tracciati devono essere il più possibile fruibili dalla maggior parte degli utenti.

2.3 Le Norme Regionali

Nella Regione del Veneto si deve fare riferimento a:

- **Legge Regionale n. 35 del 08/08/2019** “*Promozione del ciclo turismo e istituzione del logo Venice Bike Lands*” (B.U.R. n. 89 del 09/08/2019).
- **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (P.R.M.C.)** – Adottato con D.G.R.V n. 128 del 24/02/2023.

Il Piano individua le proposte di interventi infrastrutturali da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della Legge n. 02/2018 “*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*”.

Il Piano disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto coerentemente alla citata Legge, valorizzando gli itinerari della rete ciclabile nazionale «Bicitalia».

2.4 Le Norme Provinciali (P.T.C.P.)

Si riportano in seguito alcuni articoli estratti dalle N.T.O. del P.T.C.P.

Art. 25 - Paesaggi sommersi

- *Omissis* –

B) Elementi artificiali Ostiglia

La sede dell'ex ferrovia Ostiglia costituisce oggi un'importante formazione vegetale a sviluppo lineare e che ospita molti animali, costituendo di fatto un corridoio ecologico. Il Piano Provinciale delle Piste Ciclabile prevede di realizzare sul suo sedime una pista ciclabile “transprovinciale”, destinazione d'uso in parte compatibile con alcune presenze faunistiche. I Comuni, di concerto con la Provincia, nell'ambito della avviata pianificazione intercomunale e in quella comunale, dettano specifiche norme finalizzate

a tutelare e valorizzare il mantenimento dello stato attuale, fino a future nuove azioni previste dal succitato Piano.

CAPO IV – TUTELA E VALORIZZAZIONE DEI BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI (Tav. 1 “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale” e Tav. 4 “Sistema Insediativo Infrastrutturale”)

Art. 26 Direttive generali sui sistemi individuati

- *Omissis* –

- Lettera D) Complessi ed edifici di pregio architettonico di interesse provinciale e relative pertinenze

Il P.T.C.P. individua i seguenti sistemi tematici di valorizzazione dei beni culturali finalizzati a promuovere l'attività turistica culturale ed ambientale e le attività del tempo libero, per i quali i Comuni prevedono:

- *la previsione intercomunale di itinerari ciclabili e di visita includendo la valorizzazione dei centri rurali minori.*

TITOLO IV– SISTEMA INSEDIATIVO (rif. Tav. n.4 “Sistema Insediativo Infrastrutturale)

Art. 29- Orientamenti preferenziali di sviluppo

- *Omissis* –

Il P.T.C.P. definisce e organizza altresì una maglia di percorsi ciclopedonali finalizzati a valorizzare le potenzialità del territorio in rapporto ad uno sviluppo sostenibile. I Comuni, in sede di pianificazione, definiscono una specifica disciplina urbanistica incentrata al:

per i piccoli centri urbani:

- rafforzamento o riprogettazione della forma urbana attraverso il recupero e la riqualificazione dei centri storici e delle aree degradate e dismesse, ove possibile anche con forme di incentivazione della densità edilizia;
- ricomposizione dei margini delle aree urbane, orientando l'agglomerazione e lo sviluppo urbano secondo quanto indicato nella tavola n. 4 ;
- salvaguardia dell'identità morfologica dei tessuti urbani e mantenimento di quegli elementi naturali di collegamento tra i diversi sistemi ambientali indispensabili per la conservazione dell'ambiente fisico;
- definizione del rapporto tra insediamento e viabilità con riferimento al ruolo funzionale della strada stessa, le attrezzature per la sosta, l'arredo;
- organizzazione di una maglia di percorsi pedonali/ciclabili di collegamento tra le parti edificate ed i luoghi di servizio alla popolazione;

2.5 Le Norme Comunali

Si riportano in seguito estratti dalle specifiche Norme di Attuazione e Operative del P.A.T. e del P.R.G. vigenti riguardanti il tema dei percorsi ciclo-pedonali.

IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

Norme Tecniche

TITOLO III - PRESCRIZIONI E DIRETTIVE PER LA FORMAZIONE DEL P.I.

Trasformabilità

Art. 45 - Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei – A.T.O. Rif. elaborati grafici: P.T.C.P. – Sistema Insediativo Infrastrutturale (Quadro B) Tav. 4 – Carta della Trasformabilità.

- *omissis* -

d) organizzare una maglia di percorsi pedonali/ciclabili di collegamento tra le parti edificate ed i luoghi di servizio alla popolazione.

Art. 52 - Infrastrutture di maggior rilevanza, infrastrutture di collegamento in programmazione.

Rif. elaborati grafici: P.T.C.P. – Sistema Insediativo Infrastrutturale Tav. 4 – Carta della Trasformabilità

Art. 52.5 - Il P.A.T. recepisce i percorsi turistici individuati dai livelli di pianificazione sovraordinata garantendo, per tramite del P.I. la loro tutela e valorizzazione.

Art. 52.8 - Il P.I. prevede ed incentiva la fruizione turistica di tutti i caratteri distintivi delle risorse territoriali conformemente ai seguenti criteri:

- estensione della fruizione turistica agli ambiti paesistici esterni agli ambiti urbani maggiori;
- formazione di una rete territoriale di percorsi tematici extraurbani interconnessi;
- formazione di un sistema di stazioni turistiche extraurbane disposte lungo i percorsi di cui al punto precedente, ove possibile recuperando consistenze edilizie abbandonate;
- estensione dei percorsi ai centri abitati tradizionali della campagna;
- caratterizzazione dei percorsi per continuità tematica e/o naturalistica;
- destinazione delle stazioni di cui sopra ad usi, funzioni ed attività per l'assistenza, la sosta, l'ospitalità, il tempo libero, l'osservazione naturalistica, l'informazione ed ogni altra consona;
- riferimento dei percorsi turistici alle reti ecologiche, alle unità di paesaggio storicamente caratterizzate, a preesistenze immobiliari specificamente recuperate;
- pedonalizzazione di percorsi interni ad unità di paesaggio a partire da poli di attestamento d'accesso veicolare;

- specifica tutela faunistica e floristica lungo i percorsi;
- connessione alle reti turistiche ed ecologiche delle province contigue;
- incentivi alla delocalizzazione di consistenze edificate improprie esistenti lungo gli itinerari;
- valorizzazione turistica della risorsa acqua, da monitorare e mantenere.

Art. 52.9 - Il P.I. prevede, qualora necessario, il potenziamento delle aree di sosta lungo particolari percorsi pedonali e ciclabili, preposte alla sosta delle persone e dei mezzi; fermo restando i tracciati ciclo pedonabili definiti dal P.A.T., il P.I. potrà apportare modifiche alle previsioni, quali traslazioni, rettifiche dei tracciati, senza che ciò si configuri come variante al P.A.T. stesso.

Art. 52.16 - I tracciati ciclabili/pedonali dovranno essere realizzati o adeguati secondo i criteri tecnici e normativi:

- interconnessioni intercomunali, anche verso l'esterno dei confini provinciali;
- connessioni di bacino, percorsi specialistici di interconnessione turistica e paesistica; percorsi urbani riservati;
- piste di bacino abitativo convergenti ai compendi industriali attrezzati ed ai compendi scolastici;
- essi dovranno essere realizzati preferibilmente lontano dalle sedi carrabili ad alto scorrimento utilizzando/recuperando la viabilità rurale, quindi in prossimità di luoghi di valenza per caratteristiche naturalistiche, paesaggistiche o per la presenza di edifici di particolare interesse.

Art. 53 - Infrastrutture di collegamento in programmazione Rif. elaborati grafici:
P.T.C.P. –Sistema Insediativo Infrastrutturale Tav. 4 – Carta della Trasformabilità

53.1 - Il P.A.T. recepisce le previsioni della pianificazione sovraordinata e provvede a definire:

- le fasce di rispetto delle infrastrutture per la mobilità locale, ed il perimetro del “Centro Abitato” ai fini dell’applicazione dei rispetti stradali.

In tal senso il P.A.T. individua nella cartografia:

- le infrastrutture principali da potenziare e le infrastrutture secondarie distinguendo tra nuove connessioni e quelle da riqualificare;
- i percorsi ciclo-pedonali esistenti e di progetto;
- le rotonde;
- i ponti e i sovrappassi.

53.2 - Il P.A.T. si pone come obiettivo:

- il miglioramento della sicurezza stradale;

- la promozione e il completamento della maglia degli itinerari ciclo-pedonali sia di collegamento tra le frazioni (frazioni e centri minori) ed il Centro di San Pietro in Gu, sia in funzione di itinerari a scala territoriale (comuni contermini);
- la promozione degli interventi atti alla messa in sicurezza dei percorsi interni alle aree residenziali e di collegamento con le aree a servizio (scuole ed aree sportive in primo luogo, aree verdi, edifici pubblici, spazi di aggregazione, servizi alla collettività, ecc.).

Art. 67 - Dimensionamento insediativo e dei servizi.

Rif. elaborati grafici: Dimensionamento Territoriale 67.1

Il P.A.T., per garantire adeguati livelli di qualità della vita e degli insediamenti, prevede un'adeguata dotazione di aree per servizi in ragione del dimensionamento teorico effettuato sulla base delle diverse destinazioni d'uso.

Art. 67.2 - Le attrezzature ed i servizi (pubblici / privati di uso pubblico), in generale, riguardano:

- *omissis*-

g) i parcheggi, gli spazi di sosta pubblici, le attrezzature per la mobilità e la rete di percorsi ciclopedonali urbani ed extraurbani.

IL PIANO REGOLATORE GENERALE (P.R.G)

Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.. (N.T.A.)

Si riporta in seguito i testi o parti di essi riferiti agli articoli approvati e vigenti dello strumento urbanistico. (www.comune.sanpietroingu.pd.it)

Art. 17 CRITERI PER LA TUTELA E LA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Le indicazioni che seguono definiscono i criteri generali da seguire negli interventi sul territorio agricolo, per la tutela e la riqualificazione dell'ambiente:

17.1 tutela delle formazioni arboree lineari documentarie della struttura tradizionale agraria del territorio (confini di proprietà, confini di campo, capezzagne, capi fosso, corsi d'acqua);

17.2 formazione di nuovi raggruppamenti arborei, disposti in rapporto agli insediamenti e formati da specie arboree tradizionali;

17.3 cura dei corsi d'acqua con particolare riferimento all'assetto delle sponde da sistemare con fasce a prato, agli attraversamenti, alle alberature ed agli eventuali percorsi;

17.4 recupero dei sentieri e delle strade agrarie che potranno essere aperte all'uso pubblico per percorsi pedonali e ciclabili;

17.5 le recinzioni dei fondi agricoli saranno ammesse solo con materiale vegetale vivo o morto quali siepi, staccionate in legno, mentre saranno consentiti

materiali quali pietre, mattoni, reti integrate con siepi ed arbusti nelle zone edificate o edificabili;

17.6 può essere prescritta, in sede di Concessione Edilizia, la sistemazione degli spazi esterni di diretta pertinenza dell'edificio al fine di tutelare e riqualificare gli spazi stessi, mediante in recupero degli elementi di valore storico ed artistico o di particolare interesse per le tecniche costruttive usate.

Art. 24 CARATTERI SPECIFICI DEGLI INTERVENTI

Nell'applicazione delle norme generali di zone e di sottozone, dovranno essere rispettate le indicazioni espresse nelle tavole di progetto in scala 1:2000 1:5000, relative ai seguenti caratteri dell'edificazione:

- *omissis*

Percorsi pedonabili e ciclabili: tali percorsi sono indicativi di tracciati e relazioni tra punti significativi dell'insediamento urbano; dovranno essere frutto di nuove progettazioni private e pubbliche, tenendo presente la possibilità di eseguirli nel tempo e con dimensione e materiali adeguati al tipo di insediamenti che ne usufruiscono.

Criteri di massima:

1) la sezione della pista non dovrà essere inferiore ai due metri e mezzo al fine di consentire il doppio senso di marcia per le biciclette, qualora la sede stradale esistente non consenta l'individuazione di piste ciclabili su sedi proprie si consiglia di provvedere all'allargamento in fase progettuale dei marciapiedi esistenti sino a portarli almeno a ml. 2.50, onde permettere un traffico misto pedoni ciclisti;

2) le piste dovranno essere protette e fisicamente separate dalle carreggiate stradali attraverso la sistemazione di opportune barriere (guard-rail, parterre, quinte arboree/arbustive, ecc.);

3) la perimetrazione delle piste dovrà essere realizzata con materiali e/o colorazioni diverse da quelle utilizzate per il manto stradale e per le zone pedonali.

Il Regolamento Edilizio Comunale (R.E.C.)

Si riporta in seguito i testi o parti di essi riferiti agli articoli approvati e vigenti dello Strumento Urbanistico. (www.comune.sanpietroingu.pd.it)

Articolo III.II.3 – Piste ciclabili

1. La realizzazione di piste ciclabili deve essere coerente con le direttive contenute negli appositi piani di settore e rispettate le prescrizioni ed i vincoli contenuti nella legislazione nazionale e regionale vigente;

2. I tracciati ciclabili, per quanto tecnicamente possibile, devono essere orientati a favorire sul suolo urbano l'uso della bicicletta, quale mezzo di trasporto individuale alternativo a quello motorizzato;

3. Le dimensioni ed il calibro, nel rispetto delle suddette prescrizioni, deve tenere conto della gerarchia degli assi viari e del traffico previsto, in modo da favorirne l'efficienza in relazione alle condizioni d'uso;
4. I percorsi della viabilità ciclabile, qualora indicati nelle planimetrie dello strumento di pianificazione, costituiscono una maglia coerente con i principali flussi della mobilità urbana e realizzabile anche per stralci;
5. Dette infrastrutture dovranno avere larghezza minima pari a m 1,50 se per un solo senso di marcia e m 2,50 se bidirezionale in ogni caso adeguarsi alle norme tecniche di rango superiore;
6. Nei casi in cui i percorsi siano destinati anche alla viabilità pedonale, le larghezze sopra indicate dovranno essere incrementate in base alla sicurezza della circolazione ed ai livelli di traffico nel rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada e ss.mm.ii;
7. I percorsi ciclabili e/o ciclopedonali possono essere autonomi, se separati dalla viabilità motorizzata a mezzo di aiuole, fossati, zone verdi, separatori ecc.. ovvero percorsi a bordo strada quando individuati da apposita segnaletica sulla carreggiata stradale;
8. Nelle aree urbane è comunque suggerita o preferibile la soluzione del percorso ciclopedonale separato dalla sede veicolare a mezzo di una fascia sistemata a verde o con alberature.
9. Nella progettazione e realizzazione delle ciclopiste pedonali vanno sempre valutate le possibilità di collegamento con la rete dei percorsi già esistenti o di possibile realizzazione, con il sistema delle aree verdi, degli spazi pubblici e dei servizi pubblici e dei servizi presenti nell'area.
10. Nella progettazione degli spazi pubblici e delle aree per parcheggio devono essere previste aree idonee allo stazionamento dei cicli.

2.6 Le Associazioni europee

A livello europeo, la normativa trattante il tema oggetto della presente tesi, non è definita quale norma unica vigente per tutti gli Stati membri.

Non essendoci pertanto una norma, si sono fondate numerose associazioni che hanno focalizzato l'attenzione sulla tematica con particolare riferimento alla mobilità non motorizzata.

In primis le associazioni trattano la "questione ambientale" (inquinamento dell'aria, acqua e suolo) sia nelle città sia che fuori dai centri abitati, ponendo come obiettivo un generale interesse per la qualità della vita, sempre più giudicata anche in funzione della reale accessibilità e fruibilità del verde.

Altresì le associazioni valutano il livello di offerta delle opportunità ricreative, con specifico focus sulle forme di turismo all'insegna della qualità ambientale, del contatto con la natura e dell'attività fisica.

Tra le più importanti Associazioni a livello europeo si registrano:

- **E.C.F.** (European Cyclist Federation - 1983), associazione indipendente no-profit con lo scopo di promuovere l'attività ciclistica in tutta Europa. L'associazione ha fondato la rete di percorsi denominata EuroVelo, composta da 14 itinerari ciclo turistici nel Continente.

Tra questi, il 5° e il 7° interessano tutta la penisola e l' 8° taglia trasversalmente il nord Italia. I principali compiti dell'Associazione sono:

- assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate da almeno un itinerario ciclabile di qualità, fissando un principio di continuità territoriale basato su mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente;
 - favorire la cooperazione internazionale e l'armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche;
 - promuovere l'attenzione ai problemi dei ciclisti portando la bicicletta e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata dall'uso massiccio e predominante dell'automobile;
 - favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e ecologicamente di pregio da parte di non ciclisti (frenati dal timore di incidenti), per i quali la presenza di un itinerario protetto può costituire elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta;
 - catalizzare la realizzazione di ciclo itinerari locali beneficamente influenzati dall'itinerario europeo, elemento trainante per fare crescere reti locali d'itinerari per ciclisti;
 - promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile, in termini d'impatto, contrapponendosi al mezzo di trasporto motorizzato e ai suoi effetti dannosi sui territori attraversati e di destinazione;
 - portare benefici economici alle comunità locali; in quanto il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta.
- **E.G.W.A.** (European Greenway Association) che promuove iniziative per forme di trasporto più sane ed equilibrate con il fine di ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento; l'Associazione promuove l'estensione delle greenways incoraggiando l'uso di mezzi non motorizzati in area urbana ed extraurbana.

2.7 Le Associazioni nazionali

Tra le diverse associazioni italiane che rivolgono l'attenzione alla mobilità non motorizzata, si ricordano:

- **A.I.G. Onlus** (Associazione Italiana Greenways Onlus) dal 1998 con lo scopo tra gli altri di costituire il punto di riferimento delle iniziative in atto sul territorio italiano relative alla costruzione e allo sviluppo delle greenways ovvero un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale. (Fonte: Statuto dell'Associazione, art.3).

- **F.I.A.B. Onlus** (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta), che ha come tematica principale il ciclismo urbano e il cicloturismo.

La Federazione ha varato il progetto "Bicitalia" con estensione sovra regionale o di collegamento con le Nazioni confinanti e sul modello delle diverse reti realizzate nei vari Paesi europei, con forti motivazioni tecniche e territoriali.

La rete è costituita da una serie di lunghi itinerari nord-sud attraversati da vie est-ovest che formano una "ragnatela" in grado di coprire tutto il Paese, con funzione ambientale, trasportistica e turistica. Tra questi la Ciclopista del Sole ideato nel 1991 (itinerario cicloturistico della lunghezza di 3000km) con intenzioni di collegare tutto il nostro Paese da nord a sud Sardegna compresa.

Bicitalia prevede:

- una rete nazionale di mobilità lenta finalizzata alla diffusione dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto pulito e sostenibile;
- una rete di infrastrutture libere dal motorizzato, in sicurezza;
- nuova cultura sociale per gli spostamenti a media-lunga distanza con utilizzo di treno e bici;
- intermodalità di trasporto per gli spostamenti a media-breve distanza con la formula autobus + bici;
- recupero della viabilità minore e lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati dalle ciclovie: ospitalità, ristoro, guide e turismo.

FIAB è membro di ECF – European Cyclists Federation.

2.8 La mobilità non motorizzata o lenta (fonte: www.archweb.com)

Il sistema della mobilità non motorizzata o mobilità lenta si basa su tre componenti essenziali:

- utenti deboli
- mezzi di trasporto specifici
- infrastrutture adeguate.

Si definiscono "utenti deboli" i pedoni, i ciclisti e le persone con limitate capacità motorie, sia per limitazioni fisiche permanenti o temporanee, sia per la loro età come

bambini ed anziani (*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del traffico - GU n. 146 del 24.6.1995*).

I mezzi di trasporto comprendono: piedi, cicli, trazione animale, mezzi acquatici e altri (pattini, sci, ...).

Per le infrastrutture della mobilità non motorizzata si fa riferimento ad una varietà di soluzioni già attuate in vari ambiti territoriali:

- percorsi verdi (*Greenways*) vie di comunicazione dedicate al traffico non motorizzato
- itinerari e piste ciclabili;
- quiet roads;
- zone 30 Km/h e/o zone 20 Km/h;
- percorsi pedonali;
- percorsi a cavallo;
- percorsi acquatici.

Per "quiet roads" si intendono strade secondarie, con un'elevata qualità ambientale, ove il traffico veicolare è indotto (naturalmente o con l'uso di tecniche di traffic calming) a moderare la velocità.

Gli itinerari ciclabili sono definiti nella circolare P.C.M. 31/03/1993 n. 432: "*gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile), sia in sede ad uso promiscuo con veicoli a motore o pedoni*".

L'analisi dei principali criteri attuativi della pianificazione di una rete di mobilità non motorizzata non può prescindere dalle seguenti finalità:

- approccio sistemistico delle metodologie pianificatorie delle infrastrutture;
- ottimizzazione delle interazioni tra le specificità infrastrutturali ed ambientali e le esigenze di mobilità e di vivibilità delle popolazioni interessate;
- nuovi sistemi di mobilità complementare riservati agli utenti più deboli;
- migliore fruizione dell'ambiente abitato;
- miglioramento della qualità della vita;

Per l'attuazione delle suddette finalità necessita una "valenza multifunzionale" ovvero diverse "valenze" interconnesse tra loro:

- **valenza trasportistica**

le infrastrutture per la mobilità non motorizzata, che attraversano o lambiscono aree urbane, collegano fra loro abitazioni, luoghi di lavoro, scuole, parchi, aree commerciali e servizi sociali, incentivando un tipo di mobilità non inquinante, con spostamenti fatti a piedi o con mezzi non a motore;

- **valenza pianificatoria**

assume rilevanza ove si considera che queste infrastrutture possono essere ritenute un valido strumento pianificatorio per opporsi allo sviluppo disordinato ed invasivo delle aree urbanizzate e per frenare la crescita incontrollata delle città;

- **valenza ambientale**

laddove è meno presente l'inquinamento acustico e atmosferico del traffico motorizzato rispetto alle zone più centrali delle città, si può contribuire alla conservazione di aree ecologicamente fragili e significative, poste a ridosso di aree densamente edificate e sottoposte a forti pressioni di urbanizzazione;

- **valenza paesaggistica**

riguardante il recupero e il riuso di infrastrutture esistenti e dismesse o degradate, quali sentieri, strade consortili, viottoli, ricomprese in percorsi verdi continui fuori dalle cortine edificate, anche con l'inserimento di tratti nuovi d'interconnessione;

- **valenza ecologica**

quando i percorsi attraversano elementi naturali quali boschi, macchie di arbusti, prati, litorali e zone d'acqua, questo tipo di infrastrutture rappresentano uno "strumento" di tutela dell'ambiente, conservando gli habitat naturali, garantendone la connessione, tutelando aree ripariali ecc....

- **valenza educativa**

ovvero proponendo itinerari che attraversando il territorio e collegando le risorse naturali, storiche e culturali, svolgono una importante funzione educativa poiché grazie alle caratteristiche della mobilità lenta offrono nuove visuali dell'ambiente circostante.

- **valenza turistico-ludico-ricreativa:**

la rete dei percorsi può collegare aree, dove si svolgono attività ricreative e i percorsi stessi, attraversando luoghi contraddistinti da paesaggi di alto pregio estetico, possono configurare un'attività piacevole da svolgere nel tempo libero, da parte di persone di tutte le età e di varie attitudini, in un contesto territoriale di spazi protetti, anche prossimi alle residenze.

Tale attività viene percepita dalla popolazione come un beneficio immediato e tangibile, producendo così un ulteriore plusvalore di ordine sociale connesso alla funzione ricreativa.

3. LE PREVISIONI NEI PIANI TERRITORIALI

3.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.)

Il Piano Regionale tra i vari obiettivi a larga scala, incentiva la realizzazione di una rete di piste ciclabili nell'ambito urbano ma anche extraurbano, come sistema di "mobilità lenta" (vedi in seguito) quale alternativa al trasporto su gomma, come fattore di conoscenza e fruizione del territorio (*fonte Relazione Illustrativa al P.T.R.C. 2020 – mobilità - rif. TAV 04 mobilità*).

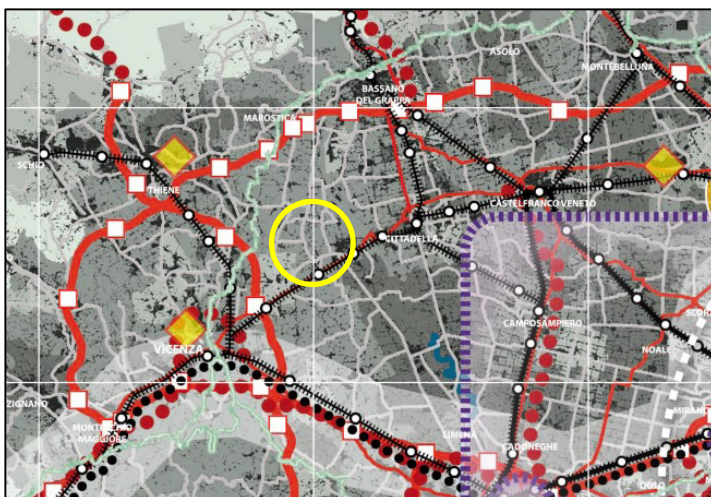


Figura 6: estratto TAV 04 Mobilità P.T.R.C. (<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020>)

La mobilità lenta viene sviluppata attraverso interventi viari che prevedono la possibilità di realizzare un adeguato chilometraggio di piste ciclabili sia in ambito urbano che extraurbano e nelle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e incentivare l'interesse turistico.

Si riporta in seguito estratto dell'art. 63 delle Norme Tecniche del Piano Regionale.

“ART. 63 N.T. – Azioni sulla città

“...omissis....I Comuni predispongono piani, programmi e azioni volti a :

- riorganizzare completamente l'accessibilità alla Città ed alle sue parti, diversificando i modi di trasporto, privilegiando le reti di trasporto pubblico e prevedendo zone pedonali e una rete di percorsi ciclabili, implementando i dispositivi utili alla trasmissione e condivisione dei dati”.

In riferimento alla specifica Relazione Tecnica allegata al Piano Regionale, si riporta l'estratto da “I SISTEMI DI TRASPORTO”:

“La crescente mobilità e la minore accessibilità possono ridurre la qualità ambientale, il benessere sociale e la vitalità economica nelle aree urbane.

- prevedendo un sistema di piste ciclabili atte agli spostamenti urbani e di lavoro;*
- riqualificando i grandi viali (per esempio come boulevard, ovvero assi urbani con piste ciclabili, filari alberati, percorsi dedicati).”*

Il **P.T.R.C.** riconosce nella rete ciclabile regionale la “spina dorsale” in grado di produrre effetti a favore di un'economia e di uno sviluppo sostenibile, quali:

- il recupero dei beni storici dismessi e il mantenimento od il recupero di attività e produzioni tradizionali;
- la valorizzazione del paesaggio agrario e naturale in quanto legati ad un'economia ed un turismo sostenibili;
- la valorizzazione della rete ecologica;

- la qualificazione degli spazi urbani, periferici, metropolitani anche attraverso la qualificazione delle sedi stradali e la riduzione del traffico veicolare.

Con questi obiettivi le finalità della rete ciclabile regionale e delle sue diramazioni locali possono anche orientarsi ad individuare tracciati e strutture atte:

- alla ricreazione e al turismo di visitazione rurale e naturalistico;
- agli spostamenti per studio e lavoro urbani e metropolitani.

3.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il P.T.C.P. non prevede specifiche cartografie con individuazione dei percorsi ciclo-pedonali ma l'Assessorato all'Ambiente ha redatto la mappa provinciale delle piste ciclabili che si riporta in seguito

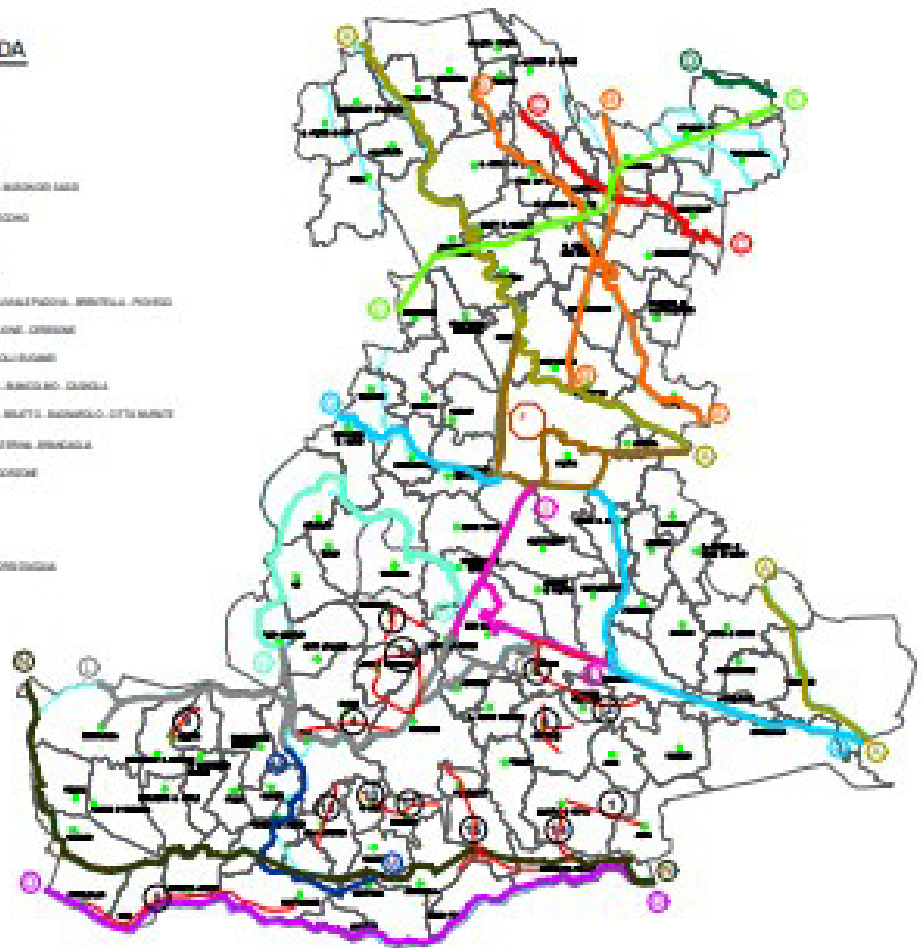


PIANO PROVINCIALE PISTE CICLABILI

LEGENDA

TIPICHE CICLABILI PROPOSTE

-  1 - ARONA
-  2 - FERRUGLIA - BASSO DI LENO
-  3 - MANTOVANO
-  4 - SILE
-  5 - OSTIGLIA
-  6 - VARESE - SASSUOLO - BENTIVOLLO - PORTO
-  7 - SERRAVALLE - CANTÙ
-  8 - VARESE - CANTÙ - SASSUOLO
-  9 - SASSUOLO - SASSUOLO - SASSUOLO
-  10 - PAVIA - SOTTO SASSUOLO - CTO SASSUOLO
-  11 - SASSUOLO - SASSUOLO - SASSUOLO
-  12 - SASSUOLO - SASSUOLO - SASSUOLO
-  13 - SASSUOLO - SASSUOLO - SASSUOLO
-  14 - SASSUOLO - SASSUOLO - SASSUOLO
-  15 - SASSUOLO - SASSUOLO - SASSUOLO
-  16 - PISTE CONE D'ARCA



	Soggetto Proponente
1	Comune di Arona
2	Comune di Arquà Petrarca
3	Comune di Montebelluna
4	Comune di Biadene
5	Comune di Cantù
6	Comune di Cassale
7	Comune di Galzignano
8	Comune di Piacenza d'Adige

	Soggetto Proponente
9	Comune di Salsola
10	Comune di Sant'Elena
11	Comune di Solesino
12	Comune di Terrazzo Padovana
13	Comune di Villa Cimone
14	Comune di Anguillara Veneta
15	Comune di Pozzonovo

Figura 7: estratto TAV 04 Mobilità P.T.R.C. (<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020>)

Il Comune di San Pietro in Gu, individuato nell'ingrandimento della mappa sottostante, non risulta interessato da alcun tracciato previsto dall'Assessorato Provinciale.

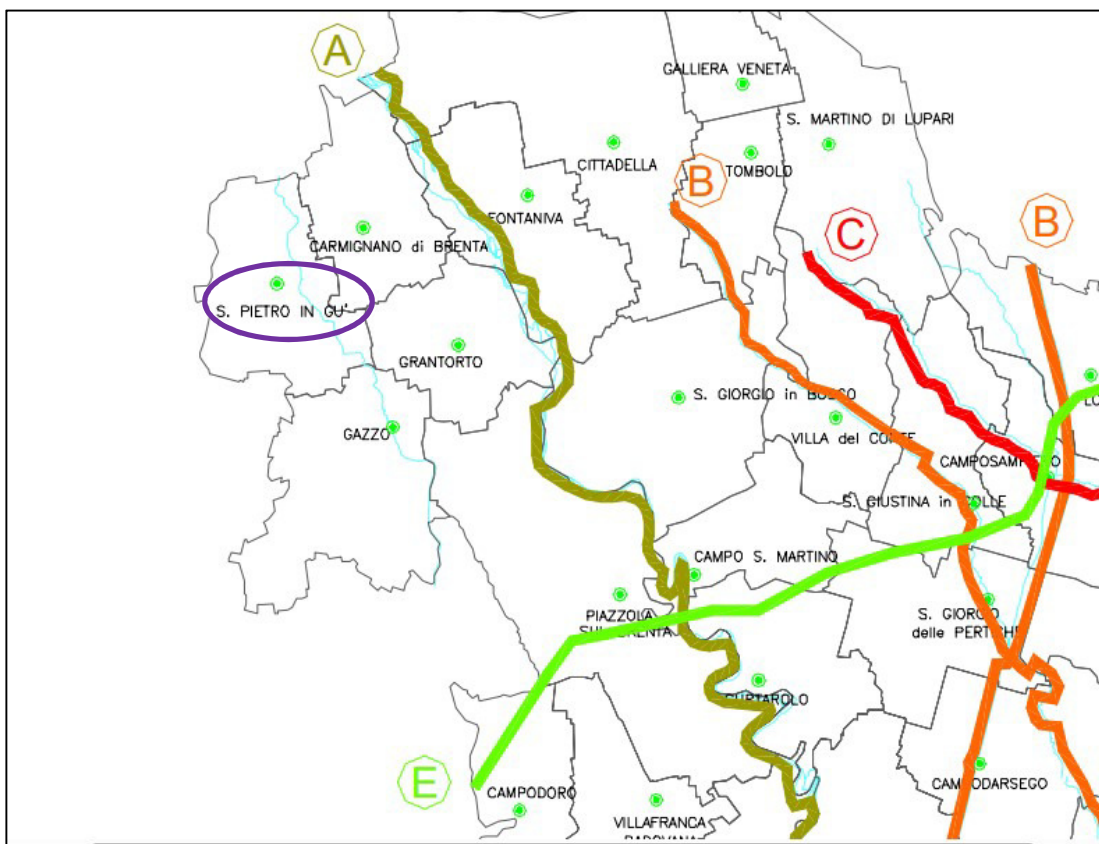










Figura 8 : estratto dalla cartografia Piano Provinciale Piste Ciclabili della Provincia di Padova – Assessorato all'Ambiente)

LEGENDA (itinerari ciclabili di progetto):

-   A = BRENTA
-   B = TERGOLA - MUSON DEI SASSI
-   C = MUSON VECCHIO
-   E = OSTIGLIA

Il percorso più prossimo risulta essere il **percorso (A)** del Brenta (sviluppo 46 Km) che si trova ad est del Comune e che prosegue verso sud in direzione di Piazzola sul Brenta, Vigodarzere per poi giungere oltre il Comune di Limena. Altro tracciato risulta essere l'**itinerario (E)** Treviso - Ostiglia (sviluppo 32 Km) che giungendo dalla Provincia di Vicenza, raggiunge Piazzola sul Brenta per proseguire poi verso la Provincia di Treviso.

Per raggiungere entrambi i percorsi necessita prevedere collegamenti specifici oggi purtroppo in parte non esistenti.

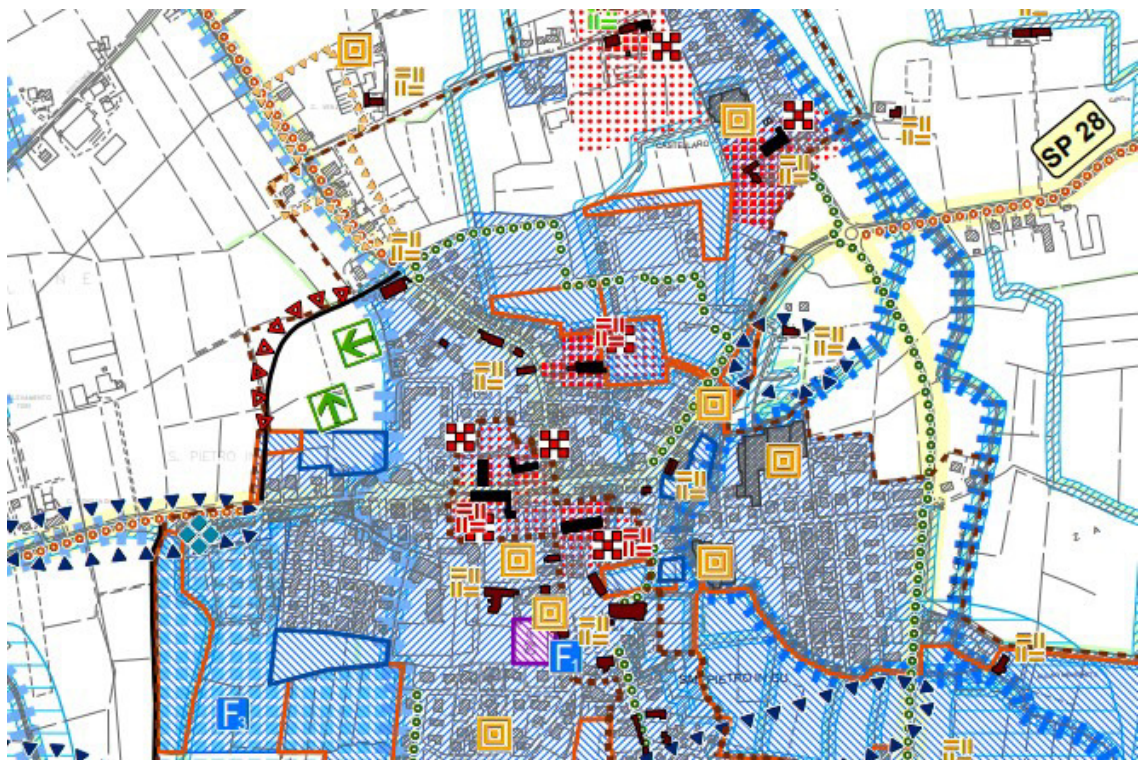
3.3 Il Piano di Assetto del Territorio(P.A.T)

Nelle cartografie del P.A.T., in particolare nella TAV B04 – Carta della Trasformabilità, la rete dei percorsi ciclopedonali viene indicata con due distinte grafie:



di cui all'art. 53 delle specifiche Norme.

Per maggior comprensione si riporta di seguito un estratto cartografico in cui sono visibili i tracciati esistenti e di progetto.



Nella figura sottostante, si riporta lo stralcio della TAV B04 del PAT con la rappresentazione delle infrastrutture principali:

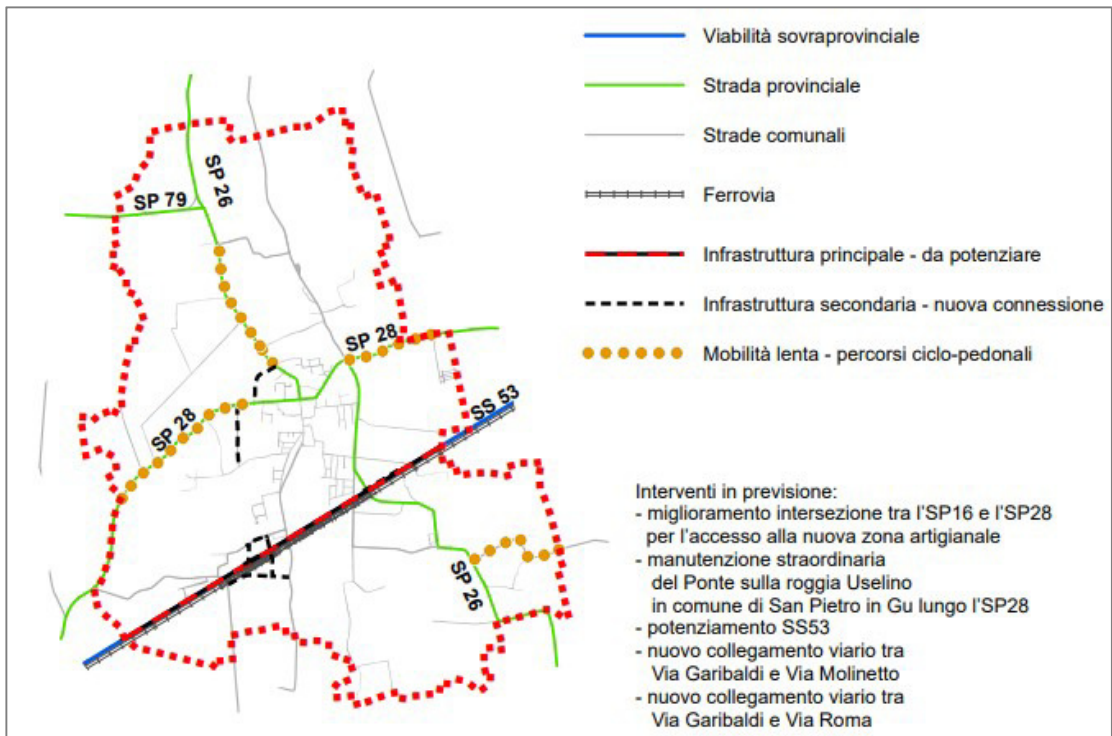
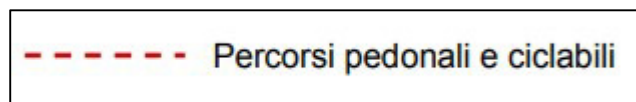


Figura 9: rappresentazione della mobilità lenta nel Comune di San Pietro in Gu (fonte TAV B04 Carta della Trasformabilità del P.A.T.)

3.4 Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.)

Come il P.A.T., anche il Piano Regolatore Comunale prevede e identifica i percorsi ciclopedonali non specificando se in progetto o esistenti.

Infatti la grafia riportata nelle legenda delle grafiche in scala 1:5.000 e 1:2.000 è la seguente:



I percorsi ciclo pedonali appaiono nelle cartografie di P.R.G., a partire dalla variante al Piano Regolatore Generale allegato alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 2653 del 20/05/1985 con l'individuazione grafica dei tracciati (in legenda "percorsi pedonali").

Da allora è iniziata e sempre più evoluta la visione di voler attuare e realizzare concretamente questi collegamenti al fine di fornire ai cittadini una maggiore sicurezza stradale per i loro spostamenti.

3.5 La mobilità lenta

Con il termine di "mobilità lenta" si intende quella forma di mobilità pedonale e/o ciclabile quale alternativa alle forme tradizionali/convenzionali di mobilità a motore. La mobilità lenta è generata dalla forza muscolare umana. Sinonimo di mobilità lenta è anche "mobilità dolce" (fonte I.S.P.R.A. <https://www.isprambiente.gov.it/it>).

Mobilità lenta – Greenways e ciclabili urbane

le moderne classificazioni europee ed americane delle piste ciclabili, distinguono diverse tipologie:

A) Corridor ways, piste ciclabili dedicate alla fruizione turistica in riferimento a strade del vino, percorsi lungo i fiumi, percorsi agrituristici ecc.; si distinguono anche in:

- “*park ways*” pista ciclabile che collega i parchi urbani e le zone sportive in ambito urbano;

- “*scenic ways*” pista ciclabile panoramica di solito in quota, alternativa o integrativa ai corridor ways;

- “*sport ways*” piste ciclabili track;

B) urban ways (utility corridor), strade ciclabili di tipo urbano atte a favorire gli spostamenti per lavoro, turismo e altro;

C) “*bike lanes*” corsie ciclabili riservate o preferenziali su strade urbane;

D) “*side ways*” strade ciclabili a fianco di grosse arterie in genere separate da queste con barriere verdi;

Il sistema delle piste ciclabili può articolarsi attraverso:

- una rete ciclabile di utilità che interessa principalmente le aree urbane e metropolitane caratterizzata da una forte intermodalità;
- una rete ciclabile che avrà come capisaldi le stazioni ferroviarie, le stazioni autobus, i grandi parcheggi scambiatori, ecc, connessa alle aree urbane e con i centri e zone per servizi, piazze, strutture ricettive, didattiche e turistiche e collegata a percorsi pedonali.

E' importante pertanto che le piste ciclabili di carattere urbano e metropolitano si sviluppino:

- lungo gli “assi di qualificazione urbana” in modo tale da consentire l'integrazione dei diversi servizi, dei mezzi di trasporto su ferro e gomma per spostamenti di lavoro e studio;
- per l'integrazione a percorsi ciclabili di quartiere.
- una rete ciclabile di carattere turistico - ricreativo (prevalentemente extraurbane ma connesse alla rete ambientale degli ambiti antropizzati), che deve mantenere, anche sui tracciati di carattere continentale (pista ciclabile del Sole e dell'Adige, Po, Alemagna, Ostiglia, Sile, Claudia Augusta ecc) e nelle sue diramazioni locali ed urbane caratteristiche di “scenicità del percorso”; ovvero che consentano il più possibile di vedere il paesaggio rurale tipico, soprattutto lungo quei luoghi dove delle produzioni tipiche sono localizzate in paesaggi ancora integri; uno stretto rapporto con i beni storici e le strutture di accoglienza, svago, ricreazione, didattica.

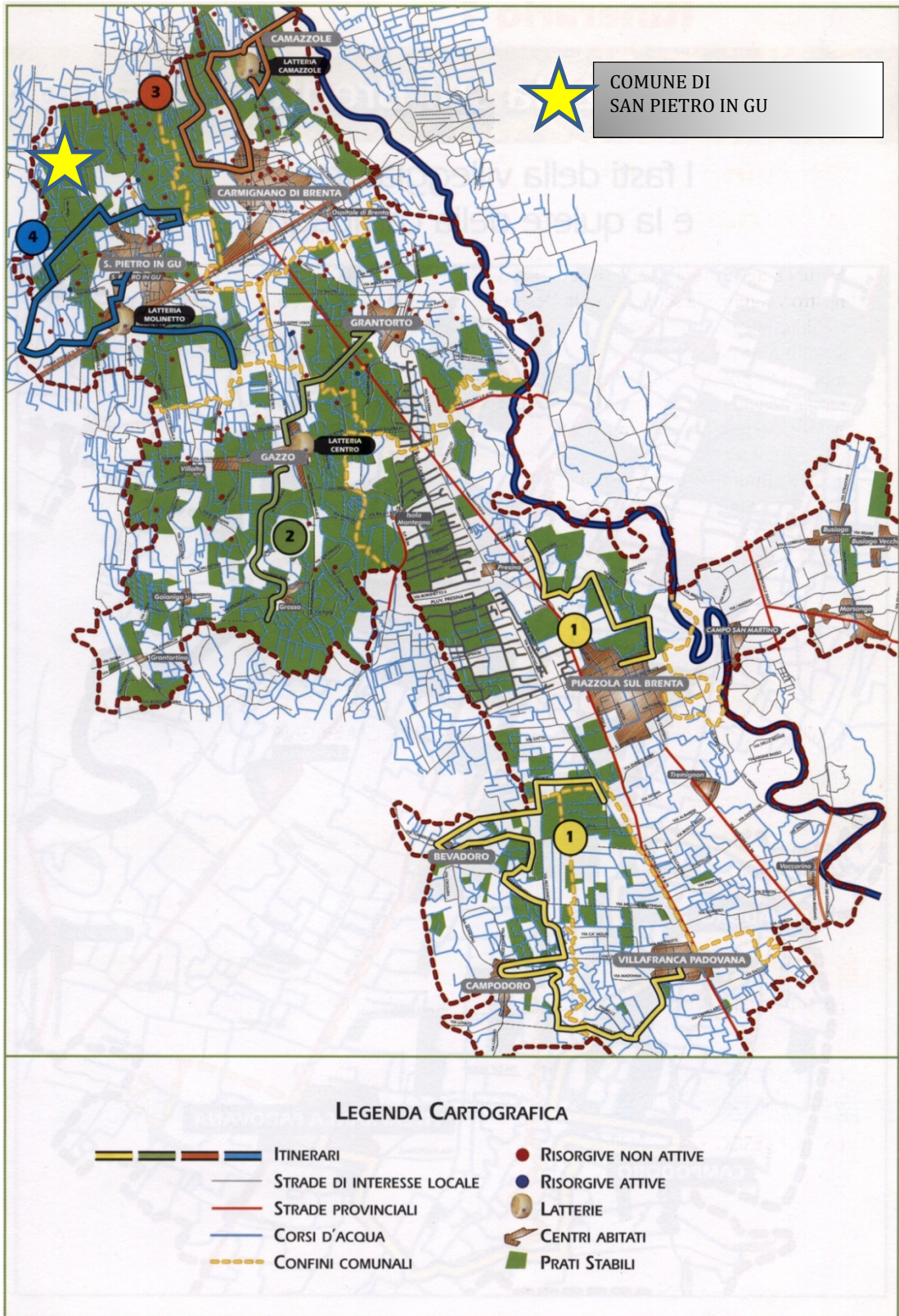


Figura 10: cartografia itinerari tematici nella Provincia di Padova (fonte Percorsi Rurali della Provincia di Padova)

4. LO STATO DI FATTO NEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU (PD)

Nel Comune di San Pietro in Gu, l'estensione dei percorsi ciclo pedonali si è evoluta nel corso degli anni sia per mettere in sicurezza alcuni tracciati in fregio a strade comunali sia a seguito della realizzazione di alcuni piani attuativi (P.U.A.).

4.1 I percorsi realizzati

Dalla ricognizione sul territorio, si è registrata l'estensione della rete dei percorsi ciclopeditoni realizzati (**ALLEGATO 4**) che in seguito si riporta:

PERCORSI CICLOPEDONALI 2023	
COMUNE DI SAN PIETRO IN GU	METRI
VIA VECCHIETTA TREVISANA	1.165
TRATTO FRONTE CIMITERO	110
VIA F. TASCA	170
VIA B.A.R. GATTORNO	235
VIA G.MAZZINI	80
VIA E.MATTEI	85
VA CERESONE	1.025
VIA CASTELLARO	140
VIA CAVOUR	1.290
VIA A.DAGIUSSANO	370
VIA BRIGATA JULIA	675
VIA ZANCHETTAV(TRATTO FIANCO CHIESA)	150
VIA ROMA	1.408
VIA ALBERERIA	245
VIA G. FALCONE - P. BORSELLINO	382
VIA G. GARIBALDI	305
VIA FORNACE	395
PARCO CERESINA	130
TOTALE	8.360

Figura 11: individuazione dei tracciati ciclopeditoni realizzati nel Comune di San Pietro in Gu.

In seguito, si riportano alcune fotografie esplicative di alcuni percorsi esistenti nel centro abitato di San Pietro in Gu.

- particolare pista ciclopeditona promiscua alla strada comunale Via F. Tasca nel centro storico del paese, in direzione Piazza G. Prandina (priva di protezioni):



*Foto 6 : particolare del percorso ciclopedonale in sede promiscua in Via Tasca
(foto a cura dello studente)*

- *particolare pista ciclopedonale promiscua alla strada comunale Via Zanchetta nel centro storico del paese, in direzione Piazza G. Prandina a sud (priva di protezioni) e sullo sfondo la Chiesa Arcipretale di San Lorenzo.*



Foto 7 : particolare del percorso ciclopedonale in sede promiscua in Via Zanchetta. Sullo sfondo la Chiesa arcipretale di San Lorenzo in fase di resaturò (foto a cura dello studente)

- pista ciclabile in sede propria con protezione in fregio alla Via Ceresone (S.P. 26) direzione sud



Foto 8 : particolare del percorso ciclopedonale in sede propria in fregio alla Via Ceresone – S.P. 26 (foto a cura dello studente)

- pista ciclabile in sede propria con protezione in fregio alla Via Ceresone (S.P. 26) direzione nord



Particolare della segnaletica verticale.

Foto 9 : particolare del percorso ciclopedonale in sede propria in fregio alla Via Ceresone – S.P. 26 (foto a cura dello studente)

In direzione est il Comune di Carmignano di Brenta con prolungamento del percorso ciclopedonale su Via Cavour e stessa tipologia di quella inquadrata nella foto.

- pista ciclabile all'interno del Parco Comunale della Ceresina (ad ovest del centro storico)



Foto 10: Parco Comunale della Ceresina (ingresso sud da parcheggio pubblico) con particolare della cartellonistica (Foto dello studente)

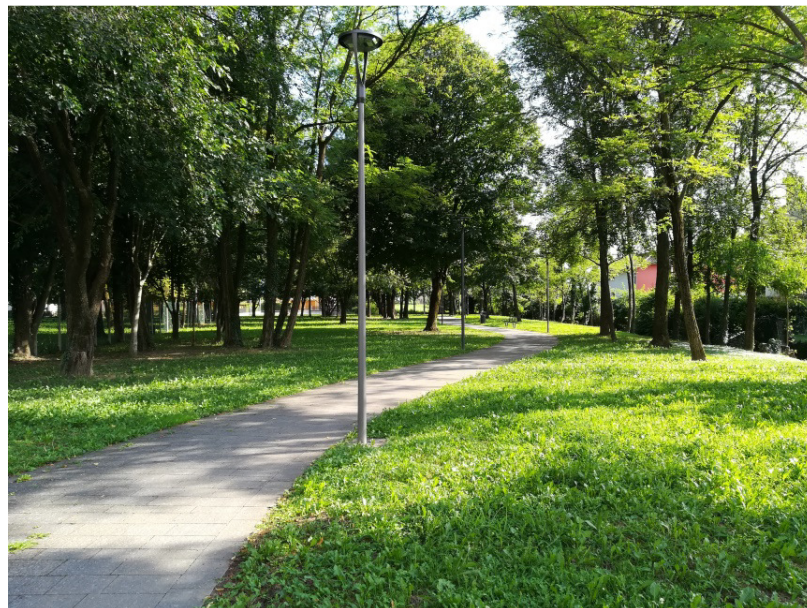


Foto 11: Parco Comunale della Ceresina (ingresso nord – sulla destra la Roggia Consortile Ceresina) (Foto dello studente)

4.2 Le criticità

Dall'analisi dello stato di fatto della rete esistente e da sopralluoghi eseguiti, sono emerse criticità che dovrebbero essere risolte al fine del completamento dei percorsi ciclopedonali.

Il completamento di queste infrastrutture, è finalizzato oltre che a garantire la sicurezza degli utenti, anche a completare i tratti mancanti al fine di raggiungere siti e località esterne al Comune di Sn Pietro in Gu, nella visione di Area Vasta.

1) interruzione del percorso ciclo pedonale su cavalcavia/cavalca ferrovia della S.R. 53 POSTUMIA

Si identifica nella cartografia sottostante in colore verde il percorso ciclopedonale esistente e in colore giallo il tratto non realizzato.



Figura 12: individuazione cavalcavia sulla S.R. 53. In colore verde i percorsi esistenti in tratto giallo la parte non coperta da percorso ciclopedonale.

Si evidenzia la seguente criticità:

- interruzione del percorso ciclo-pedonale proveniente da sud (Via Vecchietta Trevisana) al culmine della salita al cavalcavia, costringendo gli utenti a scendere dai propri mezzi e occupare la sede stradale della S.P. 26 con pericolo per mancanza di sicurezza.

Nella fotografia sottostante, si evidenzia la cartellonistica e in colore rosso la ciclopedonale esistente con simulata la manovra obbligatoria per gli utilizzatori dell'infrastruttura.



Evidenza della mancanza di sicurezza per pedoni e ciclisti

Si propone una soluzione ingegneristica tale da realizzare una passerella a sbalzo ancorata alla struttura del ponte in CLS ovvero una soluzione alternativa con costruzione di un sottopasso alle infrastrutture esistenti.

- il ciclomotore che proviene da nord (Via Ceresone) e si dirige verso sud Frazione di Barche, non ha la possibilità di percorrere il cavalcavia/cavalca ferrovia in sicurezza poiché non esiste alcun percorso dedicato;

– lo stesso ciclomotore, giunto al culmine della salita, si trova costretto a rimanere sulla corsia di destra, utilizzata da autoveicoli poiché l'attraversamento in corrispondenza dell'inizio della discesa risulta molto pericoloso. Il mantenimento della corsia di destra in direzione sud si mostra molto pericoloso.

2) limitata fruibilità del sottopasso ferroviario sulla linea RFI Vicenza - Treviso

In corrispondenza della stazione ferroviaria del Comune di San Pietro in Gu, in fregio alla S.R. 53 Postumia è situata la stazione ferroviaria della linea RFI VI-TV.

Il sottopasso ferroviario, identificato con cerchio azzurro nella cartografia sottostante, è utilizzato da chi, scendendo dai convogli, vuole raggiungere la frazione di Barche a sud.



Figura 13: individuazione del sottopasso ferroviario con cerchio azzurro e ipotesi collegamento su ciclabile in sede promiscua in colore rosso

Si evidenzia la seguente criticità:

- a fianco della scalinata nel sottopasso ferroviario, è presente una rampa in calcestruzzo liscio con pendenza che si avvicina al 45% quindi non utilizzabile da utenti in bicicletta ma neppure da persone che conducono per mano il proprio mezzo o bagaglio.

Si riportano alcune foto esplicative del disagio riscontrato in sede di sopralluogo.



Foto 12 – particolare sottopasso ferroviario



*Foto 12 e 13: particolare sottopasso ferroviario con evidenza della rampa a fianco delle scale
(Foto dello studente)*

Si propone la riduzione della pendenza della rampa prolungando la stessa e alternando tratti orizzontali. Necessità di una riprogettazione del sottopasso.

3) pericolosità nell'attraversamento viabilità di servizio e S.R. 53 Postumia

Si pone l'attenzione all'attraversamento in corrispondenza della S.R. Postumia verso Via F. Tasca.

Gli utenti che percorrono la viabilità secondaria e parallela alla Strada Regionale, sono costretti ad ingaggiare un attraversamento poco sicuro. La segnaletica orizzontale, non identifica il percorso ciclabile al fine di raggiungere l'incrocio regolato da semaforo sulla S.R. 53. Il semaforo funziona in modo alternato con l'altro impianto posto più a ovest, in direzione Vicenza.

Nella mappa sottostante vengono evidenziati il sottopasso ferroviario (A) e l'incrocio regolato da semaforo (B) .

Si evidenzia altresì il passaggio a livello chiuso all'epoca della realizzazione del cavalcavia (C).

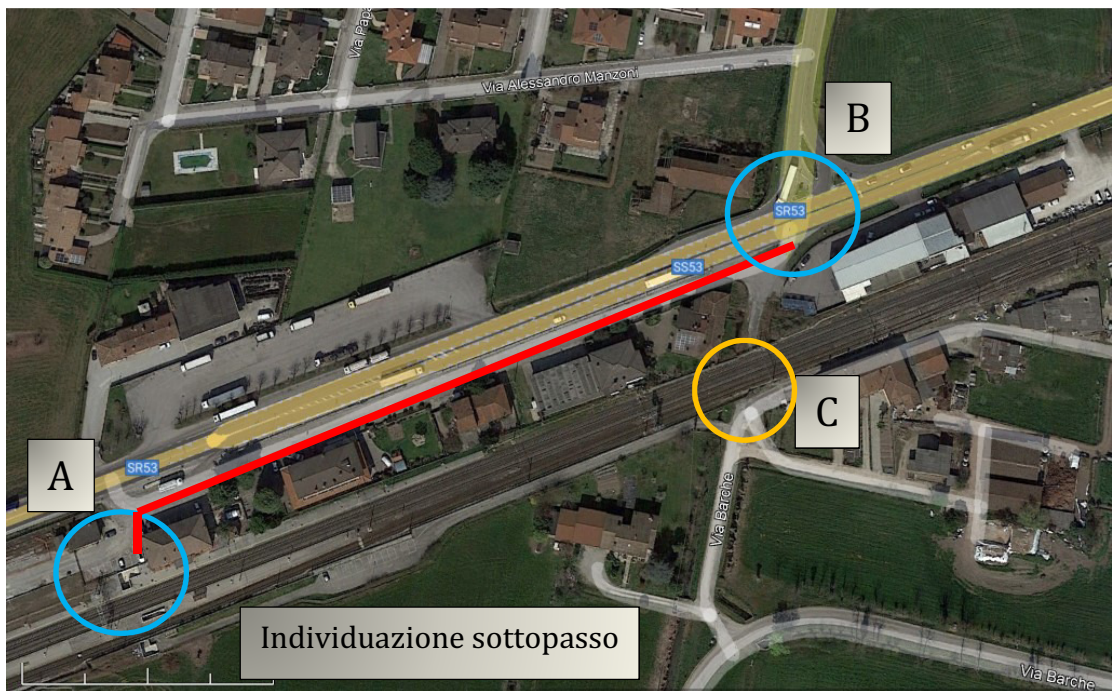


Figura 14: rappresentazione delle criticità nei cerchi azzurri (A) e (B) e passaggio a livello chiuso di Via Barche nel cerchio giallo (C). In rosso ipotesi ciclabile in sede promiscua.



Foto 14: particolare dell'incrocio sulla S.R. Postumia Vecchia in assenza di percorsi ciclopedonali adeguati



Foto 15: particolare della chiusura del passaggio a livello in via Rebezza – Via Vecchietta Trevisana (foto a cura dello studente).



Foto 16: particolare della chiusura del passaggio a livello in Via Barche (foto a cura dello studente).

5 IPOTESI NUOVI COLLEGAMENTI E SU AREA VASTA

A seguito delle valutazioni effettuate e delle criticità riscontrate, si propongono in seguito, alcune ipotesi di nuovi collegamenti a percorsi ciclopedonali esistenti anche esterni alla provincia di Padova.

5.1 Ipotesi (1) - Via Albereria S.P. 26 – Via Poianella S.P. 79

Il tracciato risulta indicato come opera in progetto nelle cartografie di P.R.G.

Il percorso ciclopedonale esistente è stato realizzato intubando la roggia consortile utilizzando scatolari e tubazioni in c.a. prefabbricati

Le due fotografie sottostanti evidenziano lo stato dei luoghi prima e dopo la realizzazione dell'opera.



Foto 17: Via Albereria ante realizzazione dell'ultimo stralcio della pista ciclopedonale (2011)



Foto 18: Via Albereria ultimazione dell'opera e limite nord del percorso ciclopedonale (2019)

La pista ciclopedonale inizia a nord del centro del paese, percorre tutta Via Roma e Via Albereria a lato della corsia nord coprendo in sicurezza circa **1.640m** e terminando in prossimità dei fabbricati visibili nella foto 18 sopra riportata.

Proposta:

prolungamento del percorso ciclopedonale in direzione nord sulla Via Albereria S.P. 26 e collegamento alla Via Poianella (S.P. 79); proseguimento del percorso in direzione ovest, fino al confine con la Provincia di Vicenza, nel territorio Comunale di Bressanvido (VI); aggancio alla Strada Napoleonica direzione nord e connessione al percorso *“LIFE RISORGIVE - Conservazione della biodiversità nel Comune di Bressanvido”*.



Nuova opera 1100m e nuovo attraversamento su Via Albereria S.P. 26.



Dislivello irrilevante.

Si riporta in figura 15, in colore rosso l'ipotesi del futuro tracciato; in tratteggio verde la ciclabile esistente in Via Albereria.



Figura 15: ipotesi collegamento nord Albereria – Poianella – Bressanvido (VI) di cui all'ingrandimento ALLEGATO (A/3).

Il simbolo  identifica ex aeroporto militare del Primo Conflitto Mondiale; con il simbolo  vengono segnalate le risorgive:

-  Risorgiva Boschetti (1)
-  Risorgiva Cumanella Sette Cappelle (2)

(fonte: www.museodellerisorgive.it)

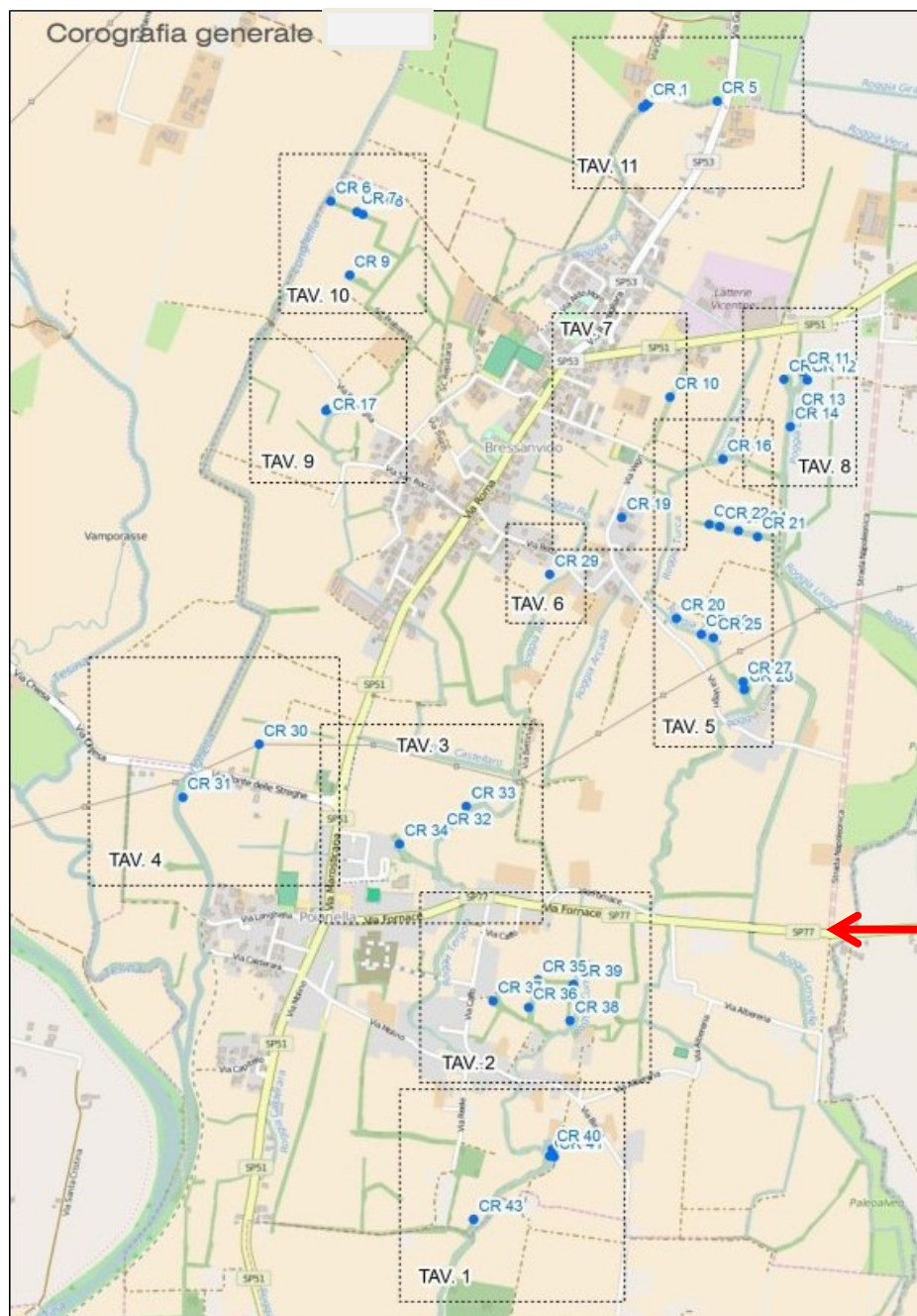


Figura 16

La figura 16 sopra riportata identifica le tavole specifiche ed i percorsi che conducono alle risorgive nel Comune di Bressanvido (VI) (fonte www.liferisorgive.it).

La freccia di colore rosso, evidenzia il tratto finale dell'ipotesi di percorso ciclopeditonale proveniente dal Comune di San Pietro in Gu (PD) da Via Poianella.

Si rimanda allo specifico ALLEGATO 5

5.2 Ipotesi (2) - Via Vecchia Postumia (ex Strada romana Postumia) – Comune di Bolzano Vicentino (VI)

Il tracciato risulta indicato come opera in progetto nelle cartografie di P.R.G. Attualmente è presente un doppio filare di *carpine betulus pyramidalis* per tutta la lunghezza.

Proposta:

nuovo percorso parallelo alla strada Via Vecchia Postumia a nord del filare alberato, al fine di garantire un minimo **ombreggiamento agli utilizzatori**.

Spostamento verso nord dell'attuale attraversamento presente su Via Roma e realizzazione nuovo collegamento con la futura pista ciclopedonale.

Prolungamento del percorso verso ovest su strada sterrata in fregio al corso d'acqua nel territorio del Comune di Bolzano Vicentino (VI) con sbocco sulla strada comunale Via Palazzon.

Nuova opera **1540m** e nuovo attraversamento su Via Albereria S.P. 26.

Dislivello irrilevante.

Si riporta in figura 13, in colore rosso l'ipotesi del futuro tracciato; in tratteggio verde la ciclabile esistente in Via Roma.



Figura 17: ipotesi collegamento Via Roma – Via Vecchia Postumia – Bolzano Vicentino di cui all'ingrandimento. In tratteggio verde il percorso esistente.



Figura 18: simulazione ipotesi del tracciato a nord del filare alberato e in fregio alla Via Vecchia Postumia

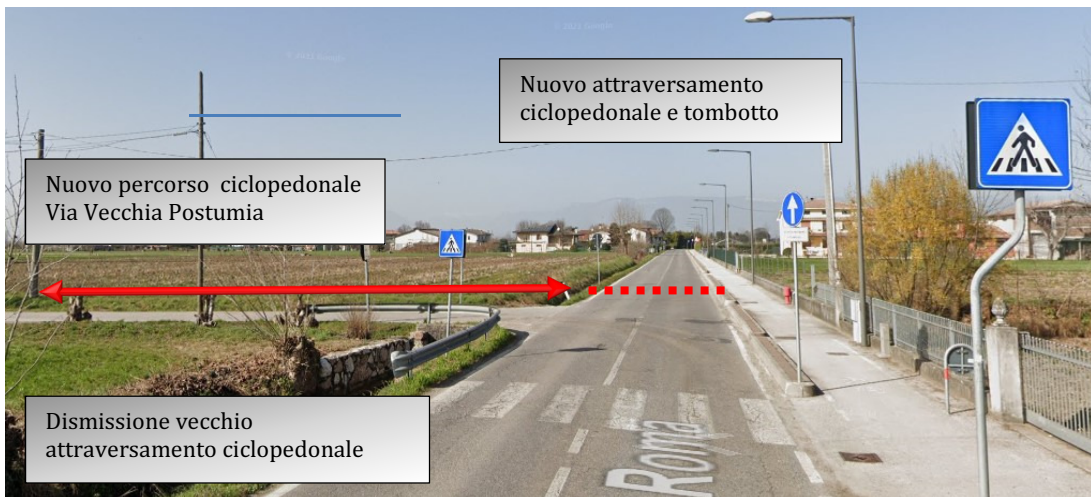


Figura 19: simulazione adeguamento/attraversamento con indicazione del nuovo percorso ciclopedonale.

I tracciati di cui sopra andrebbero a collegarsi agli itinerari presenti nella Provincia di Vicenza di cui al Piano provinciale della rete degli itinerari ciclabili, approvato nel suo primo aggiornamento con Decreto del Presidente n. 108 del 12/11/2020:

- collegamento con itinerario ciclabile [RG] "itinerari ciclabili delle risorgive"
- collegamento con itinerario ciclabile [R2] "itinerario ciclabile regionale Padova-Vicenza-Trentino Alto Adige" (progetto preliminare 2008).

<https://www.provincia.vicenza.it/ente/la-struttura-della-provincia/servizi/ciclabilita>

Si rimanda allo specifico ALLEGATO 6

5.3 Ipotesi (3) - Via G. Garibaldi S.P. 28 – Provincia di Vicenza.

Il tracciato risulta indicato come opera in progetto nelle cartografie di P.R.G.

Proposta:

nuovo percorso ciclopedonale parallelo alla carreggiata nord della Via G. Garibaldi, poiché a sud, scorre per un lungo tratto una roggia consortile il cui tombinamento comporterebbe un aggravio dei costi e problemi dal deflusso idrico dalla carreggiata stradale.

La fascia a nord invece, risulta abbastanza larga da garantire un tracciato ciclopedonale a doppio senso di marcia; infatti la maggior parte delle recinzioni ed accessi alle proprietà risulta arretrato rispetto dal nastro stradale.

Partenza in corrispondenza del parcheggio a servizio degli impianti sportivi, ed estensione fino al confine con la Provincia di Vicenza.

Sviluppo circa 1700m e dislivello irrilevante.

Successivo collegamento al percorso [RG] individuato nel Piano Provinciale della Rete degli Itinerari Ciclabili della Provincia di Vicenza.

In colore rosso l'ipotesi del nuovo percorso.



Figura 20: ipotesi nuovo collegamento Via G. Garibaldi – Comune di Bolzano Vicentino (VI). In tratteggio rosso studio di fattibilità collegamento con percorso sulla Vecchia Postumia (cfr ipotesi 2) tramite nuovo tratto sterrato pianeggiante.



Figura 21: simulazione nuovo tracciato in Via G. Garibaldi con parcheggio antistante gli impianti sportivi (calcio, piscine e tennis)



Figura 22: simulazione nuovo tracciato in Via G. Garibaldi



Figura 23: simulazione nuovo tracciato in Via G. Garibaldi



Figura 24: simulazione nuovo tracciato in Via G. Garibaldi



*Figura 25: fine percorso sulla Via Garibaldi con arrivo nel territorio comunale di Bolzano
Vicentino nella Provincia di Vicenza.*

Si rimanda allo specifico ALLEGATO 7.

5.4 Ipotesi (4) Via Armedola e percorso cicloturistico della Media Pianura Vicentina - Comune di Quinto Vicentino (Vi).

Il tracciato risulta indicato come opera in progetto nelle cartografie di P.R.G. fino al passaggio a livello a sud della S.R. 53.

Proposta:

nuovo percorso ciclopedonale in sede propria lungo la Via G. Mazzini con proseguimento su Via Armedola in sede promiscua fino alla frazione omonima.

Nella frazione, si evidenzia la presenza di pregevole complesso architettonico-monumentale Villa Cuman Zilio (Istituto Regionale delle Ville Venete) e chiesa di San Michele Arcangelo che si presume essere di origine longobarda.

A tal proposito si rimanda all'interessante studio di **Zorzoli Martina** (2013-2014) – *Tesi di laurea – Università di Padova - Ipotesi di valorizzazione e recupero del borgo di Armedola, nel contesto ambientale e paesaggistico del territorio comunale di San Pietro in Gu (Pd)*.

Oltre la chiesa, il percorso prosegue su sottopasso alla S.R. 53, passaggio a livello linea VI-TV e oltre su strada sterrata in leggera pendenza fino al confine comunale con Quinto Vicentino (VI)

Sviluppo circa **1850m** dislivello irrilevante.

Sul confine comunale e provinciale, collegamento al "Percorso Cicloturistico della Media Pianura Vicentina" in Comune di Quinto Vicentino (VI).

Negli estratti sottostanti, si identifica con colore verde il percorso esistente e in rosso l'ipotesi del nuovo tracciato ciclo pedonale in parte anche in sede promiscua.



Figura 26: ipotesi nuovo collegamento Via Armedola – Comune di Quinto Vicentino (VI)



Figura 27: previsione di percorso ciclabile in sede promiscua a fianco della Chiesa di San Michele Arcangelo in località Armadola. A fianco risorgiva censita nel percorso comunale delle risorgive di San Pietro in Gu.



Figura 28: simulazione nuovo percorso in sede promiscua su sottopasso alla S.R. 53 Postumia in Via Armadola



Figura 29: simulazione percorso in sede promiscua Via Arredola e passaggio a livello sulla Linea VI-TV.



Figura 30: simulazione collegamento con il percorso cicloturistico della Media Pianura Vicentina in prossimità della frazione di Lanzè (Comune di Quinto Vicentino)

Si riporta in seguito il pannello esplicativo raffigurante il percorso della Media Pianura Vicentina e indicazione (con freccia rossa) del punto di collegamento con il percorso proveniente dalla frazione di Arredola a San Pietro in Gu (Pd).



Figura 31: cartellonistica percorso cicloturistico della Media Pianura Vicentina.

Il Percorso della Media Pianura Vicentina, si sviluppa su un anello di circa 45Km (ciclo-pedonale) e si snoda su viabilità urbana e rurale esistente; giunto nel territorio Comunale di Grisignano di Zocco (Vi) si collega all'itinerario ciclabile [OT] TREVISO – OSTIGLIA

Tabella esplicativa del percorso (fonte www.magicoveneto.it)

Percorrendo l'anello in senso orario, passando per Gazzo (Pd), Camisano Vicentino (Vi) si raggiunge la località Poiana di Granfion, frazione del Comune di Torri di Quartesolo (Vi) e da lì raggiungere la ciclabile TREVISO – OSTIGLIA per arrivare fino a Piazzola sul Brenta (Pd) "Anello Naturalistico e Ciclabile di Piazzola sul Brenta"

L'anello è compreso nel progetto "Greentour - Verde in Movimento" promosso dalla Regione del Veneto.

Il percorso da qui si aggancia all'anello [RV7] del GREEN TOUR Verde in Movimento.

GREEN TOUR VENETO – Verde in movimento: è un progetto strategico regionale che ha l'obiettivo di promuovere la salute e il benessere dei cittadini e di

incoraggiare la scoperta, la conoscenza e la valorizzazione turistica del territorio attraverso un ampio sistema ciclopedonale e fluviale.

Il Green Tour, interessa 6 Province della Regione Veneto e attraversa 81 Comuni. (fonte: www.greentourverdeinmovimento.com)



Figura 32: particolare della cartografia del Green Tour Veneto con individuazione del Comune di San Pietro in Gu.

Dalla cartografia, risulta indicata la sovrapposizione tra il percorso [RV7] e i percorsi [GT7] “ostiglia media – tra i Berici e gli Euganei” ad ovest e percorso [GT8] “ostiglia alta – il Brenta e le sorgenti del Sile”.

Si rimanda allo specifico ALLEGATO 8

5.5 Ipotesi (5) Frazione Barche – Comune di Gazzo (PD)

Il tracciato risulta indicato come opera in progetto nelle cartografie di P.R.G. fino all'intersezione con Via Castellaro.

Attualmente il tracciato, dal cavalcavia fino alla frazione di Barche si estende per circa 1500m con lieve dislivello.

Proposta 1:

prolungamento del percorso ciclopedonale esistente oltre la frazione di Barche a sud del territorio comunale fino a giungere nel Comune di Gazzo (PD).



Foto 19: tratto terminale sud del percorso ciclopedonale esistente nella frazione di Barche a sud del territorio comunale di San Pietro in Gu (S.P. 26)

Dalla foto sopra riportata, si nota il termine del percorso ciclopedonale in corrispondenza dell'attraversamento pedonale attraverso il quale si accede al Piano di Lottizzazione residenziale di Via Capitello.

La proposta è predisporre la fattibilità di estendere il percorso seguendo il lato della carreggiata nord come ipotizzato nella simulazione che segue:



Figura 33: simulazione prolungamento del percorso ciclopedonale da realizzarsi in sede propria lungo Via Barche.

Il nuovo tracciato su Via Barche nell'omonima frazione, lungo la careggiata nord fino all'imbocco con Via Formigaro come indicato nella cartografia di P.R.G.vigente.

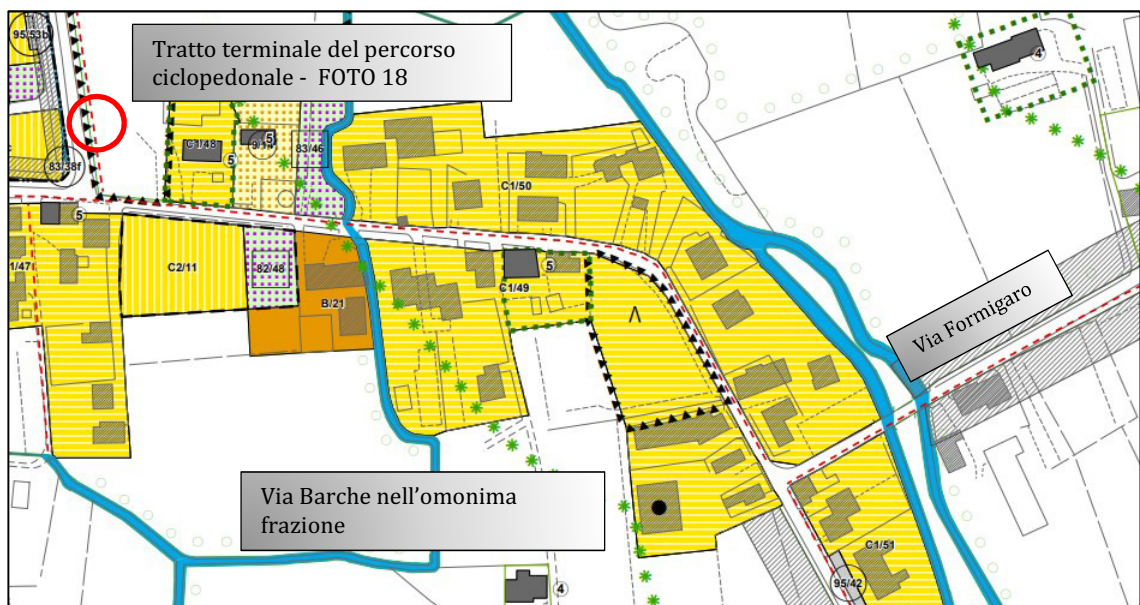


Figura 34: individuazione del percorso ciclopedonale in fregio alla Via Barche (tratteggio rosso – vedi legenda P.R.G.)

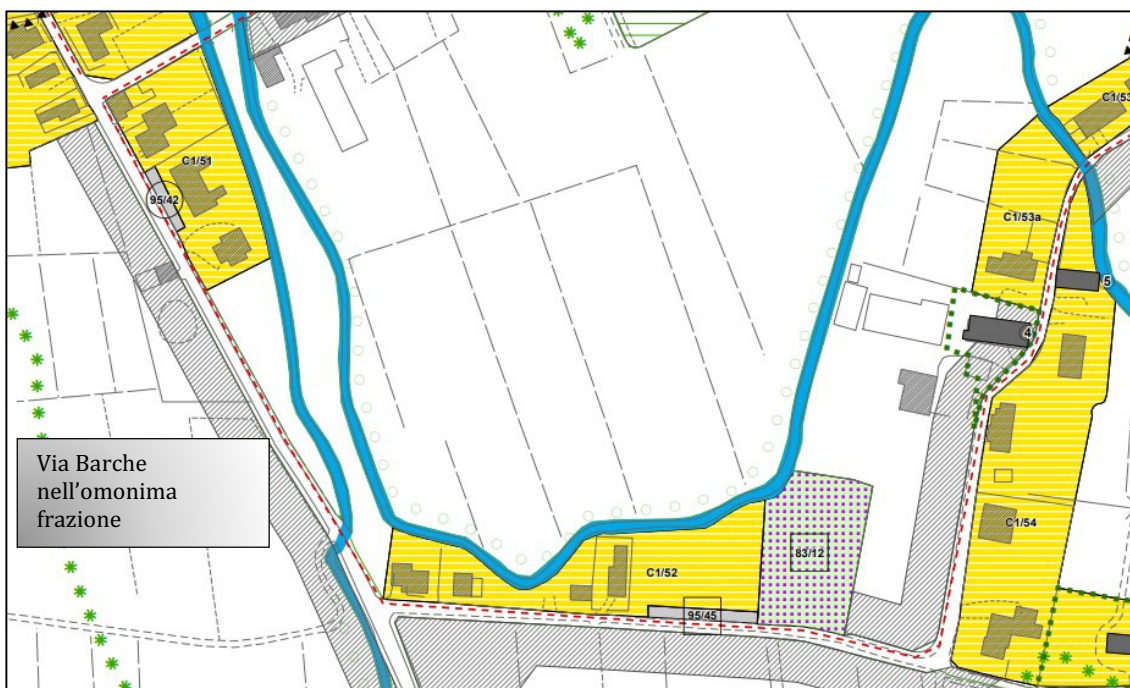


Figura 35: individuazione del percorso ciclopedonale in fregio alla Via Barche (tratteggio rosso – vedi legenda P.R.G.)

Oltre il secondo accesso alla Via Formigaro, prolungamento del tracciato verso sud in direzione del Comune di Gazzo in sede propria e in sicurezza su S.P. 26 in fregio alla corsia nord comprensiva dalla Via C. Battisti nei pressi del ponte sul Fiume Ceresone. In questo crocevia, aggancio alla ciclabile esistente per eventuale svolta in direzione est verso il Comune di Grantorto (PD) su Via N. Sauro fino al Fiume Brenta.

- Via Vittorio Emanuele in Comune di Gazzo (PD), fino all'imbocco con la strada comunale C. Battisti. Dal crocevia, aggancio a due percorsi distinti:



Figura 36: simulazione prolungamento ciclo pedonale (colore rosso) e connessione al percorso esistente (colore verde)

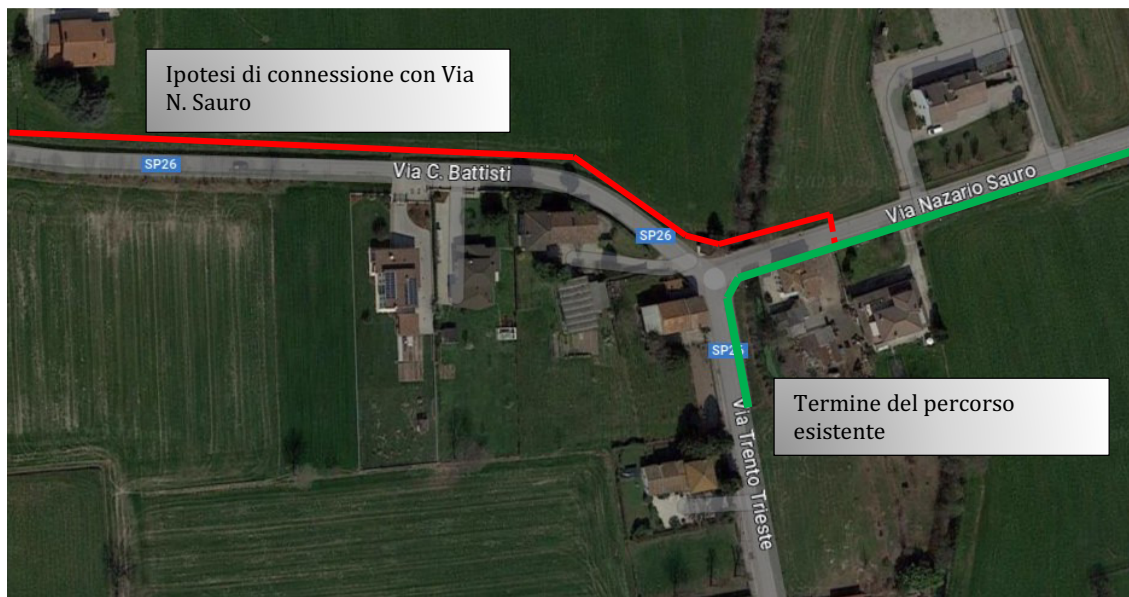


Figura 37: simulazione prolungamento ciclo pedonale (colore rosso) e connessione al percorso esistente (colore verde)

Dal termine del percorso ciclopedonale esistente, si propone un nuovo percorso in fregio alla riva sinistra del Fiume Ceresone con la costruzione di un nuovo ponticello fino al collegamento con Via dello Sport – impianti sportivi.



Figura 38: simulazione prolungamento ciclo pedonale (colore rosso) lungo il Fiume Ceresone e connessioni a tratti esistenti (colore verde) presso gli impianti sportivi in Via dello Sport.

Il tratto che percorre il centro del paese di Gazzo, dovrà essere realizzato in sede promiscua fino oltre il semaforo con connessione al tracciato ciclopedonale esistente su Via Vittorio Emanuele.

Dal centro del Comune di GFazzo si potranno percorrere due tracciati ad anello

- anello ciclopedonale (1): partenza dal punto (A) centro di Gazzo (PD) - sviluppo di 18,80Km (campanile di Grantortino – Mulino Tacchi), dal centro del Comune di Gazzo (PD), si raggiunge la frazione di Grossa, percorrendo un tratto di ciclopedonale in fregio alla Via Vittorio Emanuele S.P. 26 in direzione sud.

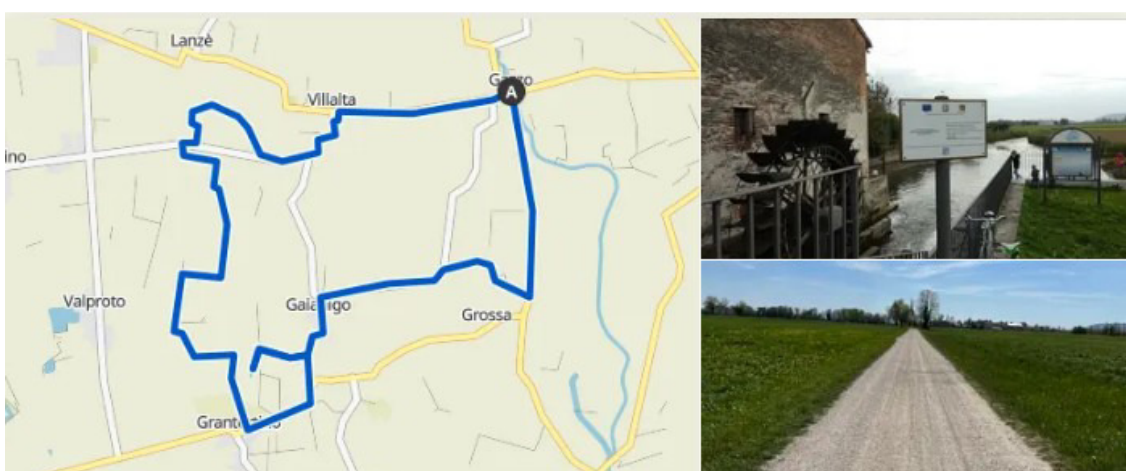
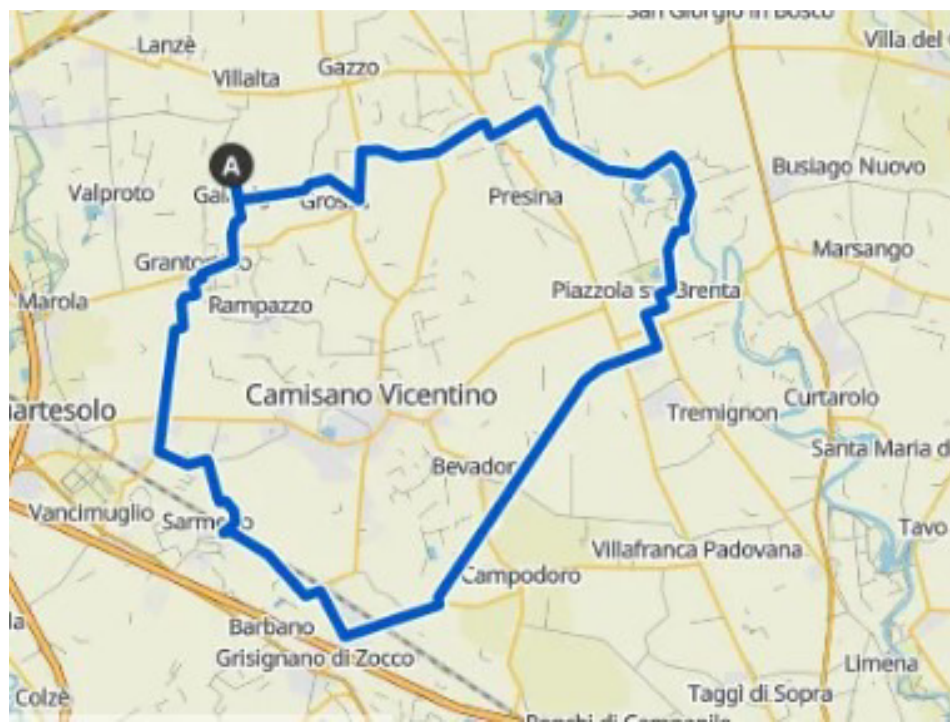


Figura 39: Planimetria del percorso (1) e alcune foto esplicative

(fonte www.komoot.com)

- anello ciclopedonale (2): partenza dal punto (A) centro di Gazzo (PD) - sviluppo di 39,50Km (tra fiume e lago – lago Brenta itinerario ad anello), dal centro del Comune di Gazzo (PD), si raggiunge il tratto ciclopedonale in sede propria parallelo alla Via Vittorio Emanuele S.P. 26 fino a poco prima della frazione di Grossa dove, svoltando a sinistra/destra si percorre l'anello indicato nella figura 35 sottostante



*Figura 40: Planimetria del percorso (2) e alcune foto esplicative
(fonte www.komoot.com)*

Nei pressi del territorio del Comune di Grisignano di Zocco, il percorso si collega alla ciclovia TREVISO – OSTIGLIA (percorso oggi completo per circa 65Km)

Proposta 2:

Prolungamento del percorso ciclopedonale esistente su Via Vittorio Emanuele (foto 19) e sulla strada Via G. Marconi – Via Follo in direzione est. L'ipotesi prevede il nuovo tratto in sede propria lungo la carreggiata nord della strada.



Foto 20: particolare inizio tratto ciclopedonale in sede propria che si esistente fino all'imbocco con Via G. Marconi (sviluppo 1030 m)

Il tratto proseguirà fino al Monumento ai Caduti di Isola Mantegna presso intersezione con la S.P. 94d – Via Isola (messa in sicurezza dell'incrocio).

Adeguamento del percorso esistente sulla S.P. 94d – Via Isola lungo la carreggiata nord fino all'intersezione con Via Grantorto.

Nuovo tratto di ciclopedonale fino al bacino artificiale Bacino di Isola (Consorzio di Bonifica Brenta) e da questo, attraversamento della S.P. 94 - Via Presina per proseguire verso la riva destra del Fiume Brenta con aggancio al percorso "Itinerario del Brenta" di cui al Piano Provinciale Piste Ciclabili" della Provincia di Padova.

Si rimanda all'allegato l'ipotesi prgettuale



Figura 41: ipotesi prolungamento su Via G. Marconi – Via Follo fino al Monumento ai Caduti (in colore rosso) e tratto esistente (in colore verde).

Si rimanda agli specifici ALLEGATO 9 e ALLEGATO 9bis

5.6 Ipotesi (6) Via Cavour – Carmignano di Brenta (PD) – Fiume Brenta

Il tracciato non risulta indicato nelle cartografie di P.R.G.

Ancorché non indicato, le Amministrazioni hanno comunque realizzato il percorso ciclopedonale parallelamente alla careggiata sud di Via Cavour (S.P. 28) fino al confine con il Comune di Carmignano di Brenta (PD).

Da qui, nei pressi della rotonda stradale, connessione con il tratto esistente di ciclopedonale in sede propria e in sicurezza su Viale Europa fino al centro storico di Carmignano di Brenta con termine in corrispondenza del Parco della Memoria.

Attualmente i percorsi realizzati e fruibili risultano:

COMUNE DI SAN PIETRO IN GU (Via Cavour) = **1400m**

COMUNE DI CARMIGNANO DI BRENTA (Via Cavour - Viale Europa) = **1450m**

Proposta:

estendere il tracciato fino la riva destra del fiume Brenta nel territorio Comunale di Fontaniva, ad est del centro abitato di Carmignano di Brenta (PD), attuando così il collegamento al percorso CICLABILE DEL BRENTA itinerario [A – Brenta] di cui al Piano Provinciale Piste Ciclabili di Padova.



Foto 21: particolare della pista ciclopedonale in fregio a Viale Europa in direzione nord verso il centro del paese.

Al termine della ciclopedonale di Viale Europa (*foto 21*), si propone il proseguimento sul Via Don Milani tramite nuovo percorso promiscuo con vicinanza alla sede stradale e in assenza di barriere fisiche di separazione (circa 300m).



Foto 22: tratto terminale della ciclopedonale di Viale Europa in corrispondenza del Parco della Memoria.



Figura 42: simulazione percorso ciclopedonale in sede promiscua su Via Don Milani. Si propone riduzione del limite di velocità da 50 Km/h a 30 Km/h per tutto il tratto con riduzione dell'aiuola marginale.

Il tratto andrà poi a connettersi al percorso esistente in Via Ugo Foscolo (zona plesso scolastico) in sede propria e in sicurezza come individuato nella foto 22 sottostante.



Foto 23: particolare della pista ciclopedonale in zona plesso scolastico in Via Ugo Foscolo (in sede propria e in sicurezza).

Superato il polo scolastico, si propone la realizzazione di un ulteriore tratto di percorso ciclabile in sede promiscua lungo Via Degli Alpini in direzione est e poi su Via Mons. Belluzzo con riduzione della velocità degli autoveicoli da 50 Km/h a 30 Km/h



Figura 43: simulazione del nuovo tratto di ciclabile in Via Degli Alpini nei pressi del plesso scolastico.



Foto 24: particolare del tratto esistente di percorso ciclopedonale su Via Mons. Belluzzo

Necessità di messa in sicurezza e adeguamento del tratto di ciclabile nei pressi della rotonda.

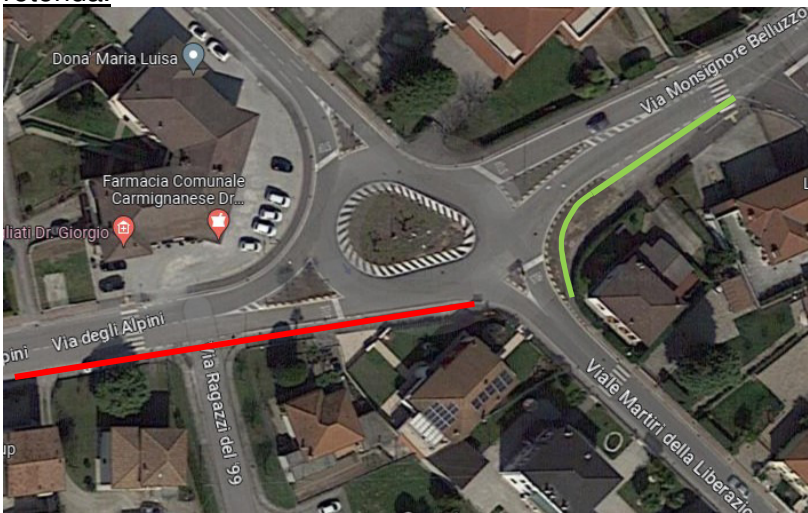


Figura 44: particolare

rotonda. In rosso ipotesi nuovo percorso, in verde il tratto esistente visibile nella foto 24.

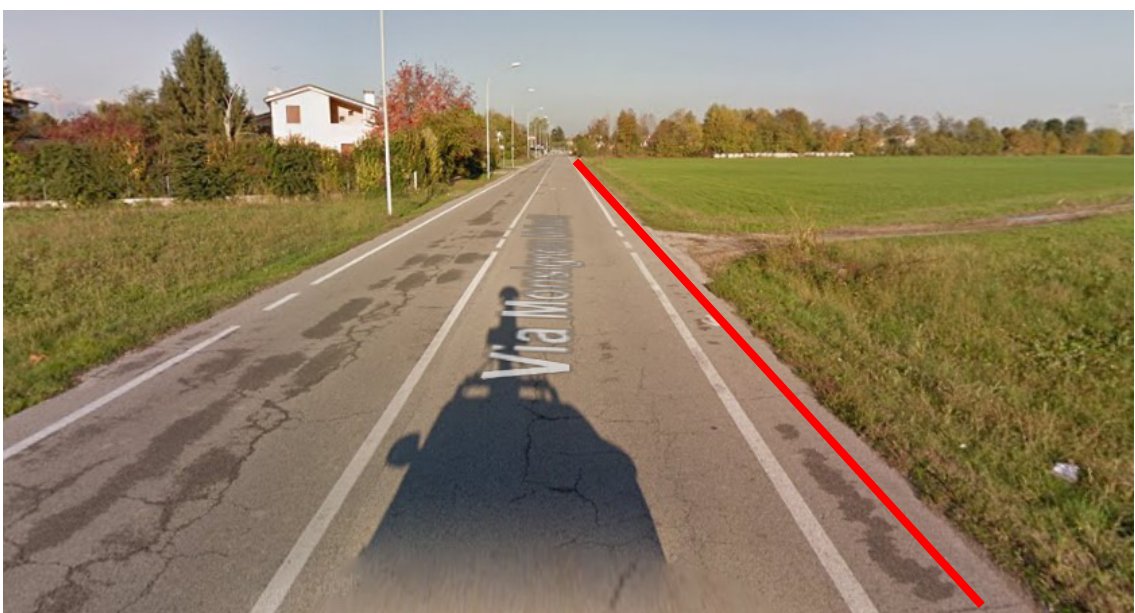


Figura 45: ipotesi del nuovo tracciato in fregio alla carreggiata su Via Mons. Bellucco.

Il percorso coprendo altre strade comunali, in particolare su Via Boschi e Via Dante raggiungerà il territorio Comunale di Fontaniva e si raccorderà al percorso “Itinerario Intercomunale ciclopedonale lungo il Fiume Brenta” da Ponte Vigodarzere (PD) a Carmignano di Brenta (PD) sulla riva destra del Fiume Brenta.



Foto 25: particolare inizio del percorso del Brenta nel Comune di Carmignano di Brenta (PD)

Tutti i percorsi dovranno essere integrati con idonea segnaletica orizzontale e verticale con indicato il Parco del Brenta in direzione est e Itinerario Mountain Bike del Brenta.

Si rimanda allo specifico ALLEGATO 10.

5.7 Ipotesi (7) Via Ceresone S.P. 26 – Fiume Ceresone - Via Zanchetta (Non di area Vasta)

Il tracciato risulta indicato nelle cartografie di P.R.G.

Si propone la realizzazione del tracciato in fregio all'argine destro del Fiume Ceresone su strada sterrata. L'opera permette la connessione del tracciato ciclopedonale presente sulla Via Ceresone S.P. 26 con il centro del paese, in fregio alla Chiesa Arcipretale di San Lorenzo.

Dal tracciato si potrà raggiungere il quartiere abitato Via Adige e Via Piave a nord del Fiume Ceresone, con la costruzione di 2 ponticelli con materiale naturale (legno) per meglio integrarsi alla valenza del sito già vincolato ai sensi del D.Lgs n 42/2004

Sviluppo tracciato circa **470 m**

Dislivello minimo

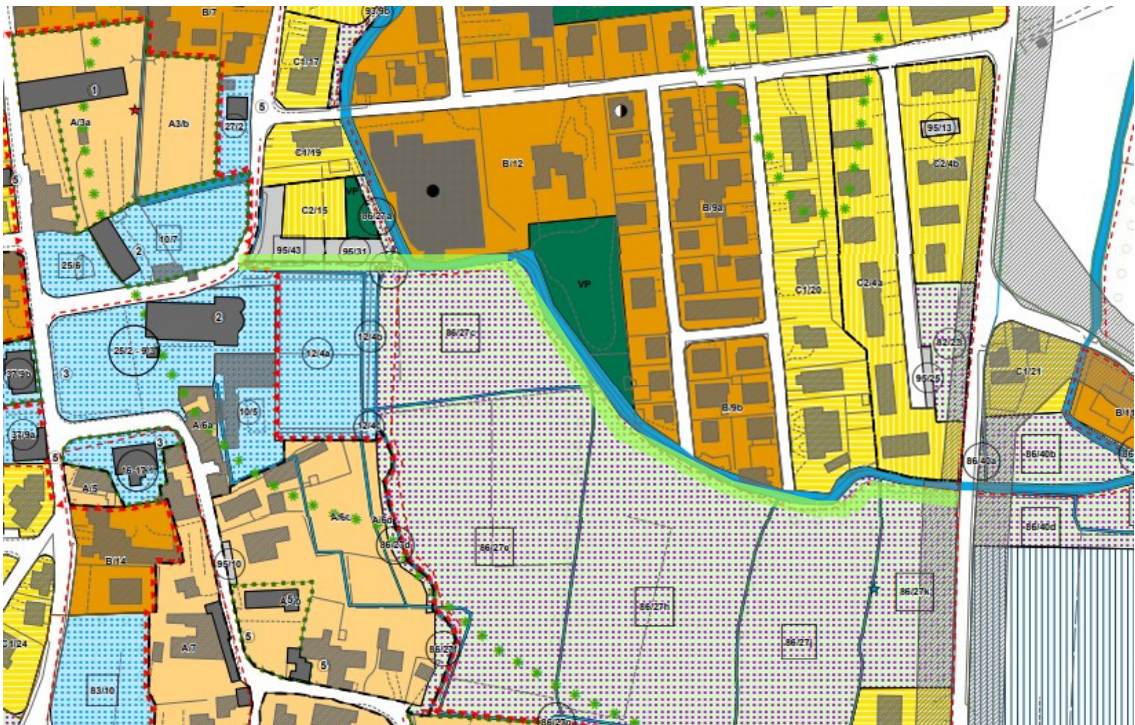


Figura 46: individuazione dell'estratto di P.R.G. del percorso in fregio al fiume Ceresone



Figura 47: individuazione dell'estratto di P.R.G. del percorso in fregio al fiume Ceresone

In colore rosso la proposta di percorso, in colore verde i tracciati esistenti

5.8 Nuovo collegamento Via Roma – Via D. Pittarini – Via Falcone-Borsellino (Non di area Vasta)

Si riporta in seguito, estratto del progetto già finanziato come opera pubblica dal Comune di San Pietro in Gu, che prevede la connessione della ciclabile esistente in Via Brigata Julia con quella realizzata nel P.U.A. Via Falcone-Borsellino che si connette agli impianti sportivi di Via G. Garibaldi

Dalla Via Garibaldi, si propone la connessione dell'ipotesi di collegamento n. 3 (vedi paragrafo 5.3)

Si riportano in seguito estratti del nuovo progetto (progetto esecutivo)

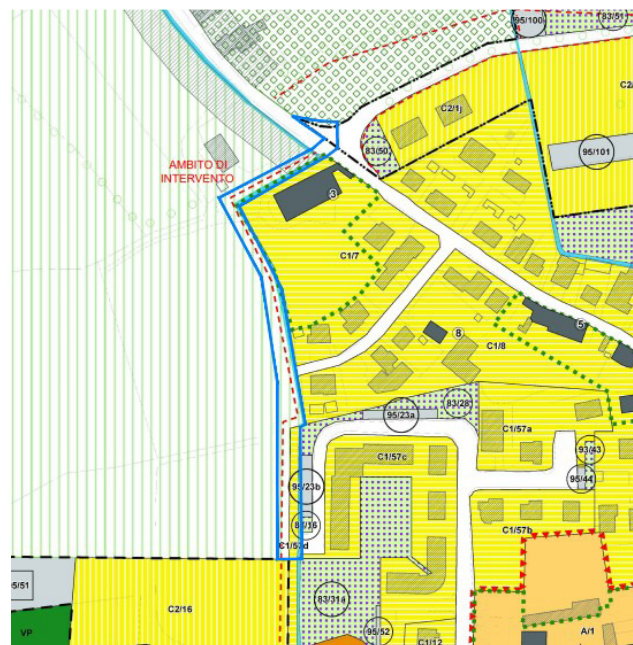


Figura 48: estratto di PRG vigente con individuazione del nuovo tracciato

Fonte: Progetto Esecutivo – Comune di San Pietro in Gu (PD) – progetto dell'Architetto Davide Baggio (2023) Studio di Architettura DBA – Realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale tra Via D. Pittarini e Via Roma – Progetto Esecutivo – Comune di San Pietro in Gu (PD).



Figura 49: rappresentazione della nuova connessione con il percorso ciclopedonale nella nula lottizzazione residenziale di Via G. Falcone – P. Borsellino in fronte agli impianti sportivi (calcio, piscine e tennis).

6. CONSIDERAZIONI E CONCLUSIONI

Il metodo utilizzato al fine della redazione della presente tesi è il metodo conoscitivo e di analisi del territorio.

Dall'analisi delle valutazioni effettuate e dallo studio sul territorio a seguito anche di sopralluoghi si è giunti alla conclusione che esistono alcune criticità nei percorsi esistenti che devono essere risolte al fine di garantire la sicurezza e la fruibilità completa nei percorsi. In particolare dovrà essere necessariamente risolto il punto critico rilevato sul cavalcavia alla S.R. 53 Postumia, predisponendo uno studio dettagliato dal punto di vista ingegneristico. Il cavalcavia infatti nella situazione in cui si trova, sinonimo di interruzione fisica del tracciato, è di fatto una barriera al percorso ciclopedonale esistente di collegamento alla frazione Barche a sud del territorio.

Si tratta di una criticità molto limitante per gli abitanti della frazione perché non possono raggiungere il centro del paese e i relativi servizi in sicurezza.

Non analizzando il tema dei costi per la loro realizzazione, si propongono due soluzioni al problema:

- A) realizzazione di una passerella a sbalzo in fregio alla carreggiata sud (larghezza 2,50m per il doppio senso di marcia) in elementi metallici e rivestimento in legno o materiali riciclati per tutta la lunghezza della struttura;
- B) costruzione di un sottopasso alla ferrovia e alla S.R. 53 con pendenze adeguate, con inizio di un nuovo tracciato in corrispondenza del piede della rampa del cavalcavia, tratto in campagna, sottopasso e sbocco sull'area verde a nord della stessa S.R. 53.

Altra evidenza negativa, risulta l'utilizzo di utenti con bicicletta del sotto passo alla ferrovia che dovrà essere adeguato prevedendo una nuova radicale progettazione e/o ristrutturazione con adeguamento delle pendenza delle rampe.

I percorsi, devono essere il più possibile continui e completamente fruibili, finalizzati a raggiungere quanti più servizi possibili nel territorio ma anche estendersi in "area vasta", oltre i confini comunali di San Pietro in Gu.

Questa estensione dei tracciati genera necessariamente una nuova rete di relazioni anche socio economiche e culturali poiché agevola lo spostamento di persone.

L'utilizzo delle infrastrutture ciclopedonali non è solo finalizzato al ciclo turismo ma anche per un utilizzo quotidiano per chi vuole spostarsi da un Comune ad un altro anche fuori Provincia.

La programmazione di tali percorsi deve essere necessariamente intrapresa dalle Amministrazioni coinvolte, poiché la visione urbanistica deve superare gli ambiti amministrativi ed estendersi a livello regionale.

Superato l'impasse delle barriere Amministrative e Regionali, il livello successivo è quello Nazionale e poi continentale Europeo.

Il presente studio si è basato sull'analisi di alcuni principali percorsi alternativi che partendo da tracciati esistenti, mirano a raggiungere territori oltre i Confini Comunali quale input per eventuali nuovi progetti di connessioni capaci di raggiungere anche la regione del Trentino Alto Adige per mezzo della risalita del corso del Fiume Brenta, fino al Comune di Bassano del Grappa – Valsugana - Trento e connessione alla ciclabile dell'Fiume Adige fino al confine Nazionale a nord.

Si allegano a conclusione del presente studio i seguenti allegati grafici:

ALLEGATO 11, ALLEGATO 12 e ALLEGATO 13.

7. BIBLIOGRAFIA

Zorzoli Martina (2013-2014) – Tesi di laurea – Università di Padova - *Ipotesi di valorizzazione e recupero del borgo di Armedola, nel contesto ambientale e paesaggistico del territorio comunale di San Pietro in Gu (Pd).*

<https://thesis.unipd.it/handle/20.500.12608/16925#:~:text=https%3A/hdl.handle.net/20.500.12608/16925>

Bruni Ilaria (2014-2015) – Tesi di laurea – Università di Bologna - *Criteri di progetto dei percorsi ciclabili. Il caso del tratto Calderara – Bologna eurovelo 7.*

<https://core.ac.uk/download/pdf/42901593.pdf>

La Rosa Andrea (2015–2016) – Tesi di laurea – Università di Padova - *La progettazione partecipata nella gestione del territorio: il caso della pista ciclabile Treviso – Ostiglia.*

https://thesis.unipd.it/bitstream/20.500.12608/27838/1/La_Rosa_Andrea.pdf

Baggio Arch. Davide (2023) **Studio di Architettura DBA** – *Realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale tra Via D. Pittarini e Via Roma – Progetto Esecutivo – Comune di San Pietro in Gu (PD).*

8. SITOGRAFIA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (P.T.R.C.) adottato con D.G.R. n. 372/2009 – variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica – Norme Tecniche - ALLEGATO B4 DGR n. 427 del 10/04/2013:

art. 34 MITIGAZIONE AMBIENTALE, comma 2 lett. c) mitigazione ambientale;

art. 42 MOBILITA' LENTA, comma 2 lett. c) mitigazione ambientale;

art. 56 TURISMO EMERGENTE;

art. 67 AZIONI SULLA CITTA';

<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020>

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Padova, Norme Tecniche aggiornamento Giugno 2013:

art. 29 ORIENTAMENTI PREFERENZIALI DI SVILUPPO

<http://pianionline.provincia.padova.it/elaborati-tecnici-del-ptcp>

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

<https://www.comune.sanpietroingu.pd.it/c028078/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idtesto/20035>

PIANO REGOLATORE GENERALE (P.R.G.) DEL COMUNE DI SAN PIETRO IN GU (PD)

<https://www.comune.sanpietroingu.pd.it/c028078/zf/index.php/servizi-aggiuntivi/index/index/idtesto/20011>

SITI ISTITUZIONALI

- **ISTITUTO SUPERIORE PER LA PROTEZIONE E RICERCA AMBIENTALE (I.S.P.R.A.)**

<https://www.isprambiente.gov.it/it>

- **REGIONE DEL VENETO**

<https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020>

<https://www.regione.veneto.it/>

<https://bur.regione.veneto.it/BurvServices/Pubblica/DettaglioDgr.aspx?id=424935>

BOLLETTINO UFFICIALE REGIONE DEL VENETO – LEGGE REGIONALE N. 35 DEL 08/08/2019

<https://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/DettaglioLegge.aspx?id=400274>

<https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-mobilita-ciclistica>

- **PROVINCIA DI PADOVA**

www.provincia.pd.it

<http://pianionline.provincia.padova.it/elaborati-tecnici-del-ptcp>

www.turismopadova.it

- **PROVINCIA DI VICENZA**

Piano provinciale della rete degli itinerari ciclabili

<https://www.provincia.vicenza.it/ente/la-struttura-della-provincia/servizi/ciclabilita>

- **COMUNE DI SAN PIETRO IN GU**

<https://www.comune.sanpietroingu.pd.it/>

ASSOCIAZIONI A LIVELLO EUROPEO E NAZIONALI

- **European Cyclist Federation (E.C.F.)**

<https://ecf.com/>

- **European Greenway Association (E.G.W.)**

<https://www.aevv-egwa.org/>

- **Associazione Italiana Greenways Onlus (A.I.G)**

<http://www.greenways.it/>

- **Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB)**

<https://fiabitalia.it/>

- **MagicoVeneto**

<https://www.magicoveneto.it/vicenza/MediaPianuraVicentina/Percorso-Cicloturistico-della-Media-Pianura-Vicentina.htm>

VIABILITA' - ITINERARI

https://it.wikipedia.org/wiki/Strada_statale_53_Postumia

https://it.wikipedia.org/wiki/Strade_provinciali_della_provincia_di_Padova

https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Vicenza-Treviso

- **Mobilità lenta**
www.statigeneralimobilitanuova.it
- **Archweb.com**
<https://www.archweb.com/progettazione/pagina/Mobilita-non-motorizzata/>
- **Percorsi Rurali della Provincia di Padova**
<https://percorsirurali.provincia.padova.it/cartina-dei-quattro-itinerari>
<https://percorsirurali.provincia.padova.it/itinierario-4-san-pietro-gu>
- **Percorso cicloturistico della media Pianura Vicentina**
<https://www.percorsomediapianuravicentina.it/>
- **Greentour – Verde in movimento**
<https://www.greentourverdeinmovimento.com/>
- **Progetto Life Risorgive**
<http://www.liferisorgive.it/>
- **Museo delle Risorgive del Comune di San Pietro in Gu**
<https://www.museodellerisorgive.it/>
- **Parco Fiume Brenta**
<https://www.parcofiumebrenta.it/>
- **Itinerario ciclopedonale lungo il Fiume Brenta - Relazione**
<https://www.provincia.pd.it/sites/default/files/paginabase/relazione-itinearario-brenta-pontevigodarzere-carmignano.pdf>
- **per le cartografie/mappe**
<https://www.libarna.al.it/la-via-postumia-e-il-reticolato-stradale/>
- **percorsi ciclopedonali nel Comune di Gazzo (PD)**
<https://www.komoot.it>

RINGRAZIAMENTI

Ai miei genitori che mi hanno dato la vita;

A mia moglie Piera, parte integrante di questo percorso di formazione e di questa tesi per aver sopportato ore di mia assenza e creduto in me.

A mia Mamma, ai miei Fratelli e a Mara che mi hanno sempre stimolato nello studio.

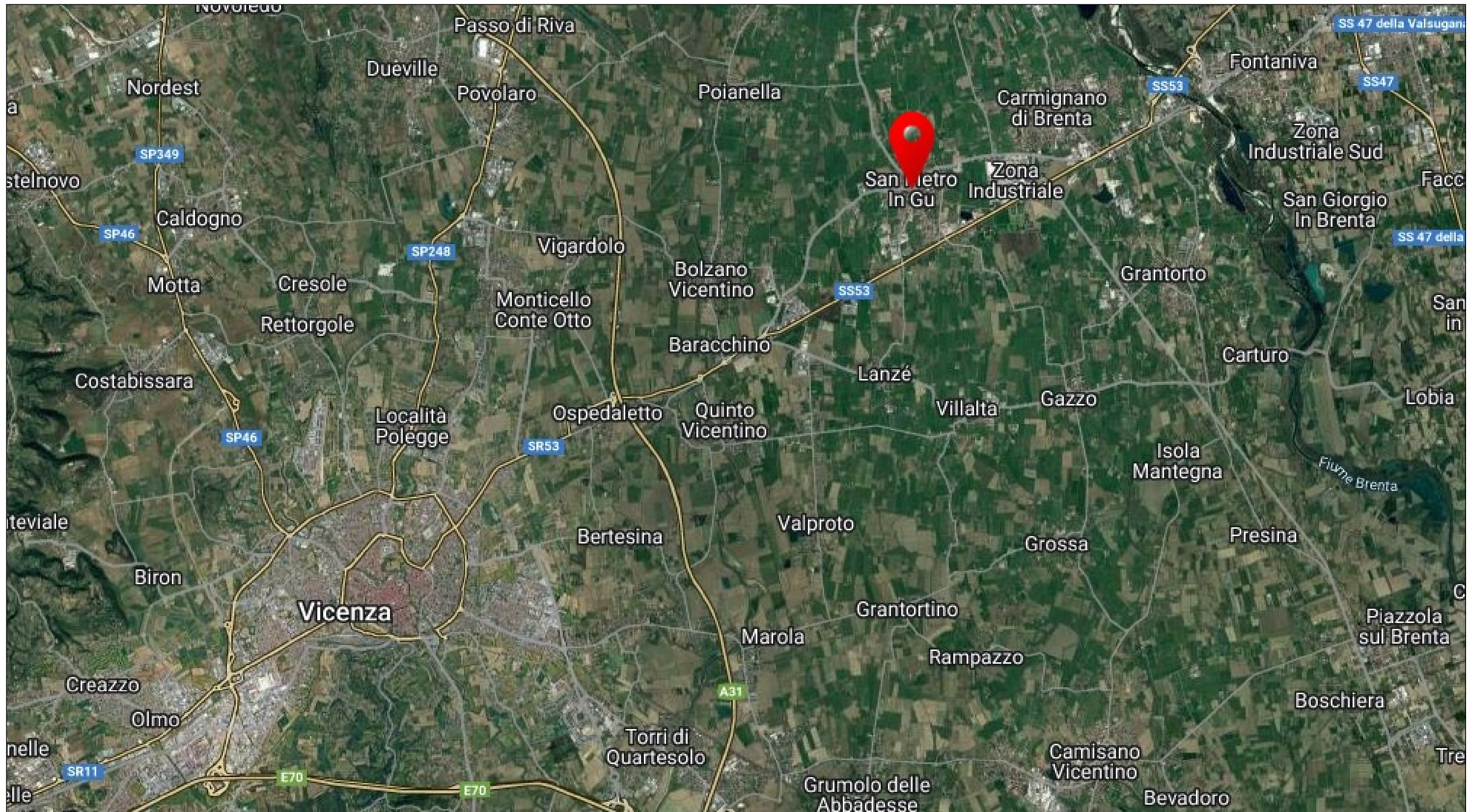
Ai compagni e colleghi di corso sempre pronti a condividere un sorriso e una pacca sulla spalla prima di ogni appello.

All'Amministrazione Comunale di San Pietro in Gu.

Al Relatore Prof. ALESSANDRO BOVE, un ringraziamento speciale per avermi trasmesso il giusto appeal allo studio della materia Urbanistica e reso curioso nell'interpretare e leggere il territorio che ci circonda in un ottica sempre più green e più Europea che mai!

Giovanni Rossi

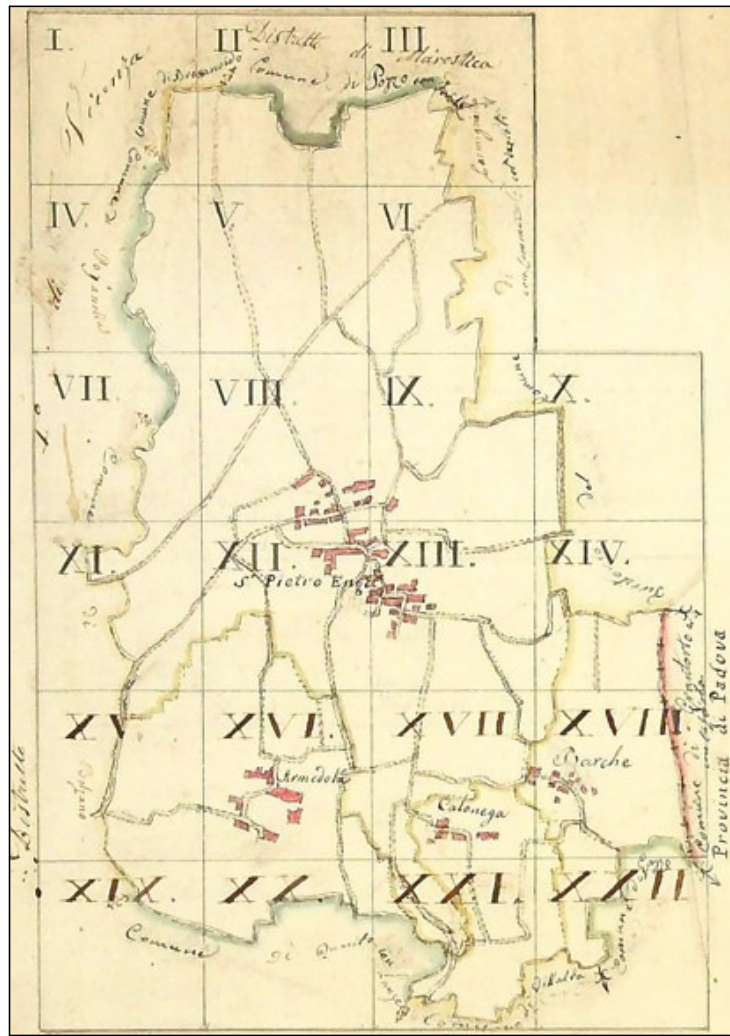
San Pietro in Gu, lì 03/09/2023



LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 1
NON IN SCALA

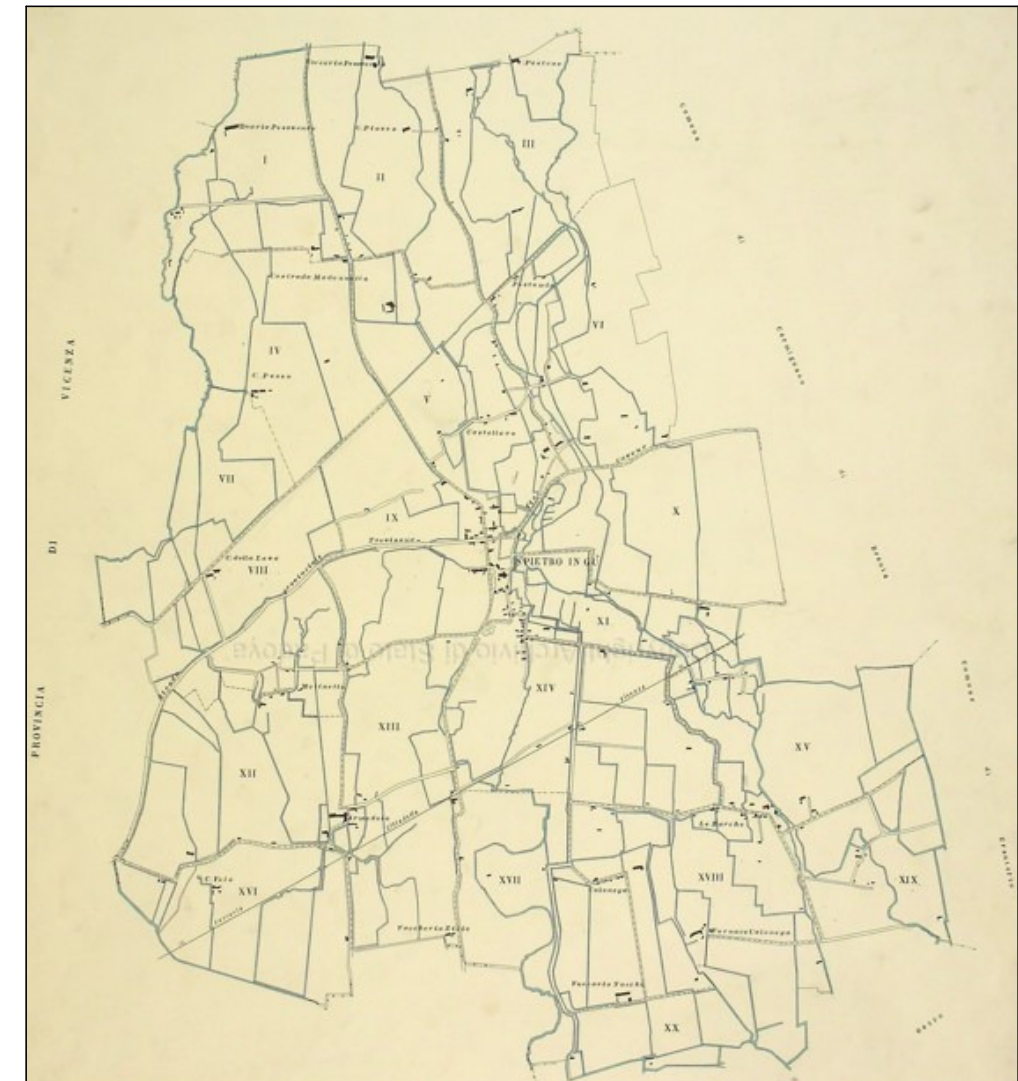
Inquadramento del Comune
di San Pietro in Gu – PD –



Catasto Austriaco 1831
inquadramento catastale
San Pietro in Gu – Prov. VICENZA



Catasto Austriaco Italiano 1846
inquadramento catastale
San Pietro in Gu – Prov. VICENZA



Catasto Italiano 1894
inquadramento catastale
San Pietro in Gu – Prov. PADOVA



Catasto Austriaco 1831
visibile il tracciato della Strada Vecchia Postumia
e la Strada Comunale detta La Vecchia Postale

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 2
NON IN SCALA

Inquadramenti catastali storici
di San Pietro in Gu – PD –



Legenda

- passaggio a livello chiuso
- passaggio a livello attivo

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
 RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 3
 NON IN SCALA

Inquadramento del passaggi
 a livello lungo la S.R. 53 Postumia



Legenda

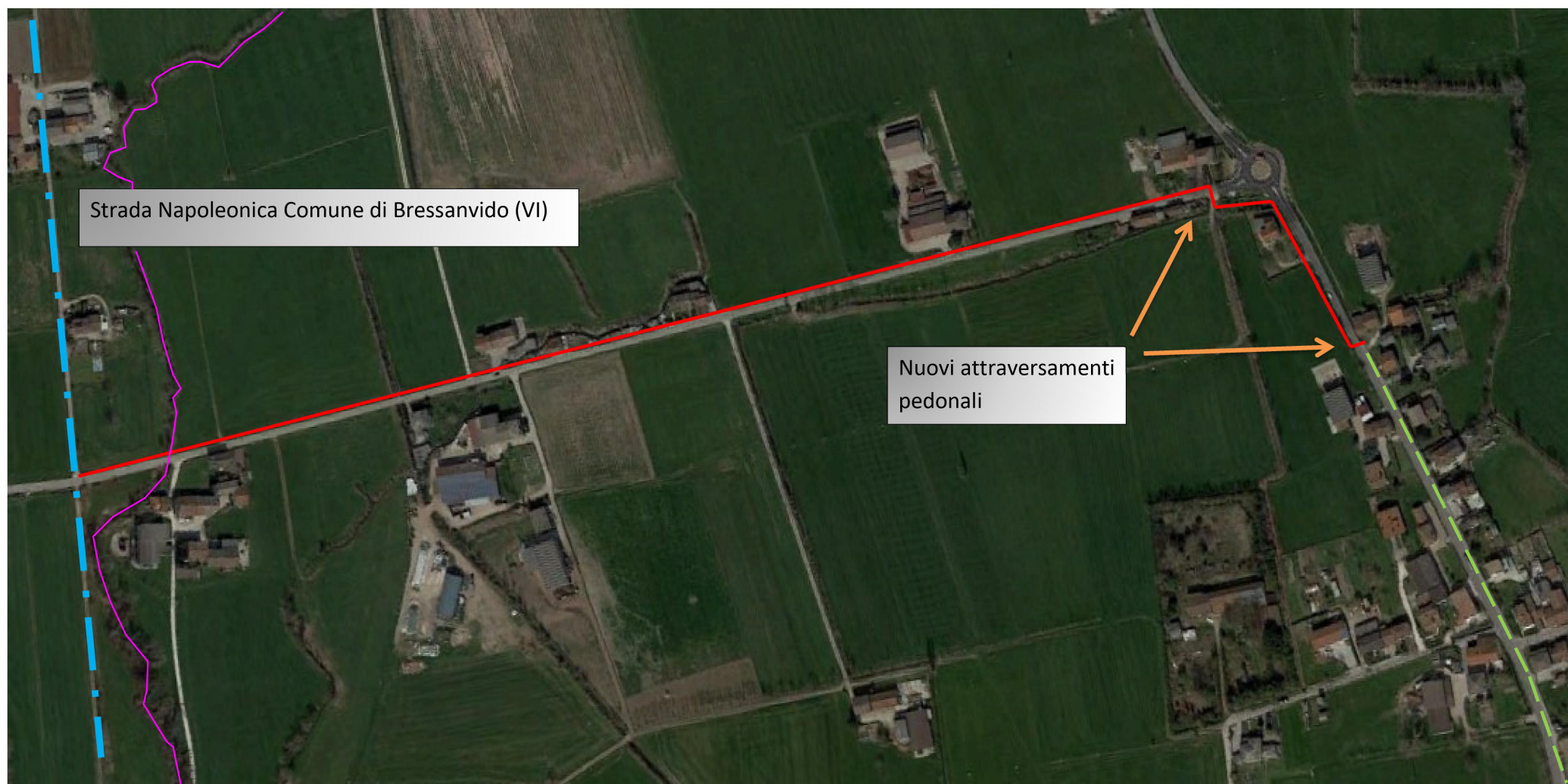
----- tracciati ciclopedonali esistenti

PERCORSI CICLOPEDONALI 2023	
COMUNE DI SAN PIETRO IN GU	METRI
VIA VECCHIETTA TREVISANA	1.165
TRATTO FRONTE CIMITERO	110
VIA F. TASCA	170
VIA B.A.R. GATTORNO	235
VIA G.MAZZINI	80
VIA E.MATTEI	85
VA CERESONE	1.025
VIA CASTELLARO	140
VIA CAVOUR	1.290
VIA A.DAGIUSSANO	370
VIA BRIGATA JULIA	675
VIA ZANCHETTAV(TRATTO FIANCO CHIESA)	150
VIA ROMA	1.408
VIA ALBERERIA	245
VIA G. FALCONE - P. BORSELLINO	382
VIA G. GARIBALDI	305
VIA FORNACE	395
PARCO CERESINA	130
TOTALE	8.360

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 4
NON IN SCALA

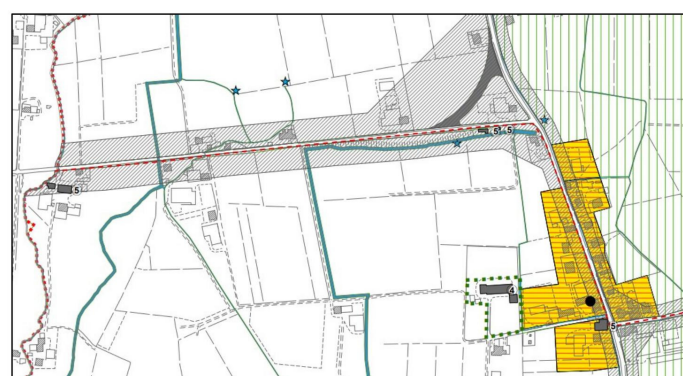
Percorsi ciclopedonali esistenti nel
Comune di San Pietro in Gu – PD –



IPOTESI ATTRAVERSAMENTO SU VIA ALBERERIA S.P. 26







IPOTESI ATTRAVERSAMENTO SU VIA POIANELLA S.P. 79



Estratto di P.R.G.

Legenda

-  ciclo pedonale esistente su Via Roma
-  ipotesi 1 nuovo tracciato
-  Strada Napoleonica Comune di Bressanvido (VI)
-  confine Comunale e di Provincia

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 5
NON IN SCALA

Ipotesi 1 collegamento
Via Albereria S.P. 26–Via Poianella S.P. 79
e Strada Napoleonica Bressanvido (Vi)



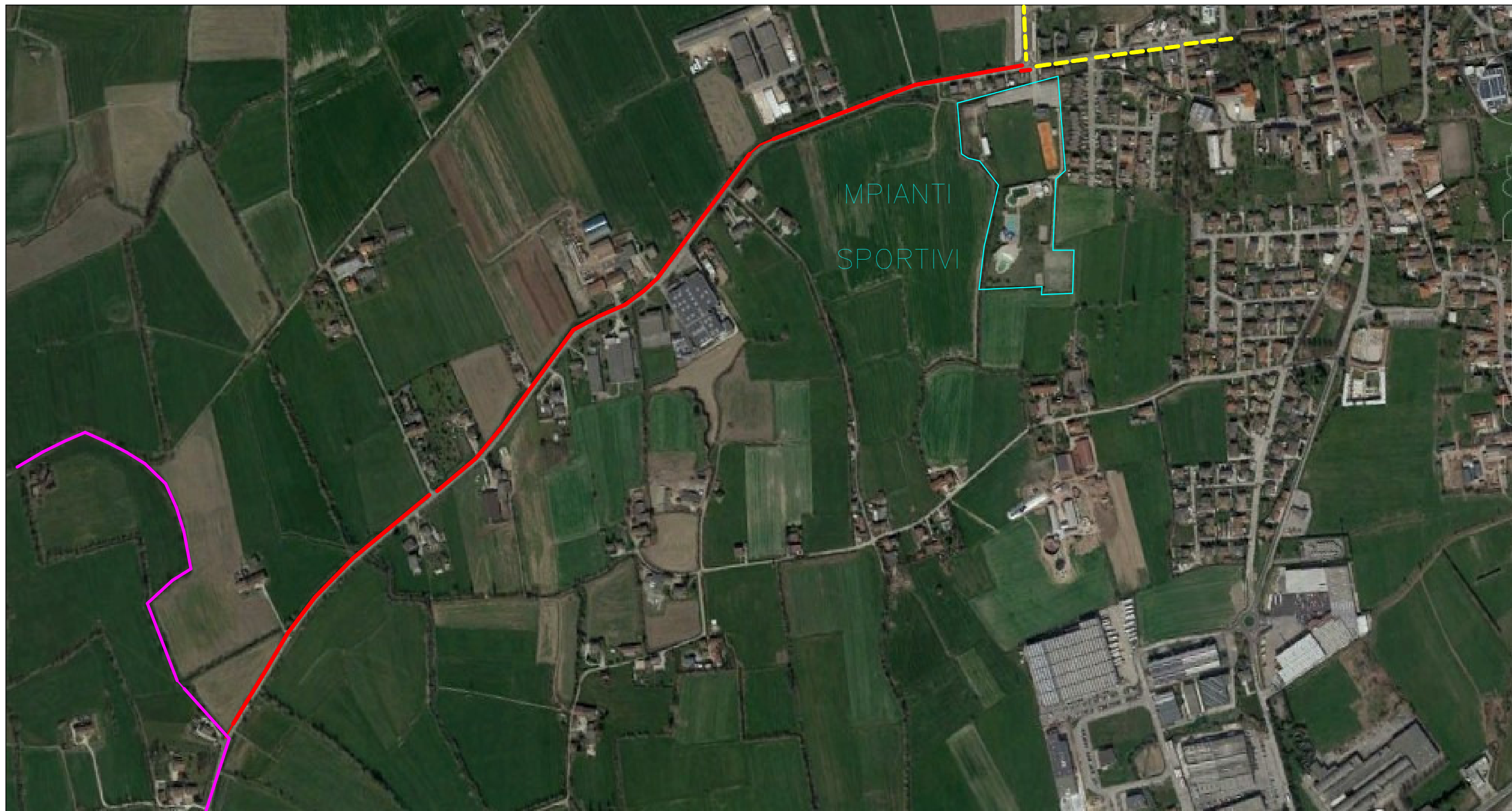
Legenda

- tracciato ciclopedonale esistente su Via Roma – Via Brigata Julia
- ipotesi 2 nuovo tracciato su Via Vecchia Postumia
- confine Comunale e Provinciale

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
 RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 6
 NON IN SCALA

Ipotesi 2 collegamento
 Via Vecchia Postumia – Bolzano Vic.no (VI)



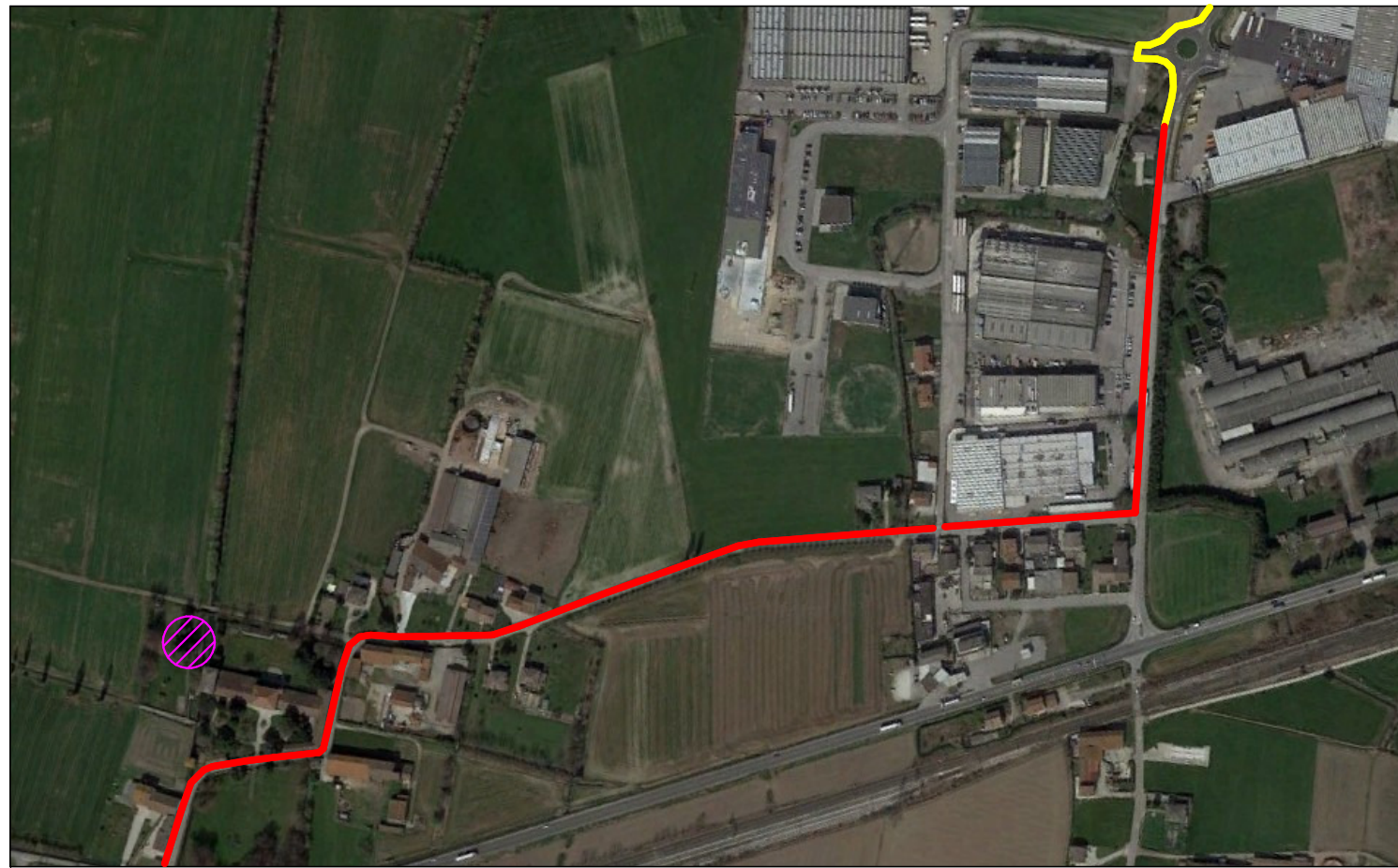
Legenda

- - - tracciato ciclopedonale esistente su Via G. Falcone – P. Borsellino
- ipotesi 2 nuovo tracciato
- confine Comunale e di Provincia

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
 RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 7
 NON IN SCALA

Ipotesi 3 collegamento
 Via G. Garibaldi – Bolzano Vic.no (VI)



Legenda

- - - tracciato ciclopedonale esistente su Via G. Mazzini in sede propria
- ipotesi 4 nuovo tracciato
- confine Comunale e di Provincia
- ⊘ complesso monumentale Villa Cuman Zilio (interesse storico architettonico)
- ⊘ Chiesa San Michele (interesse storico architettonico)
- risorgiva Regazzo (museo comunale delle risorgive)



Villa Cuman Zilio (SEC. XVIII)

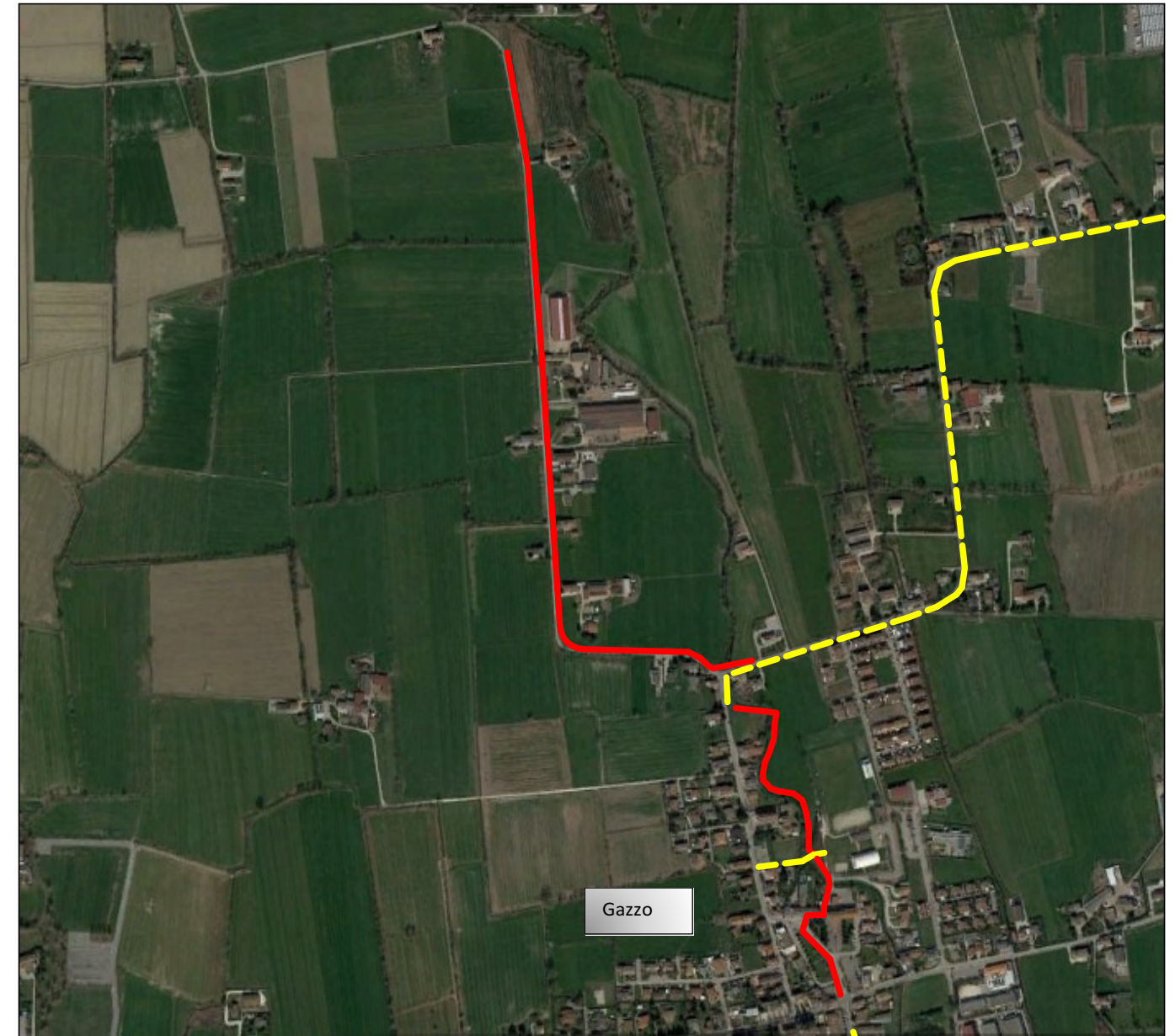
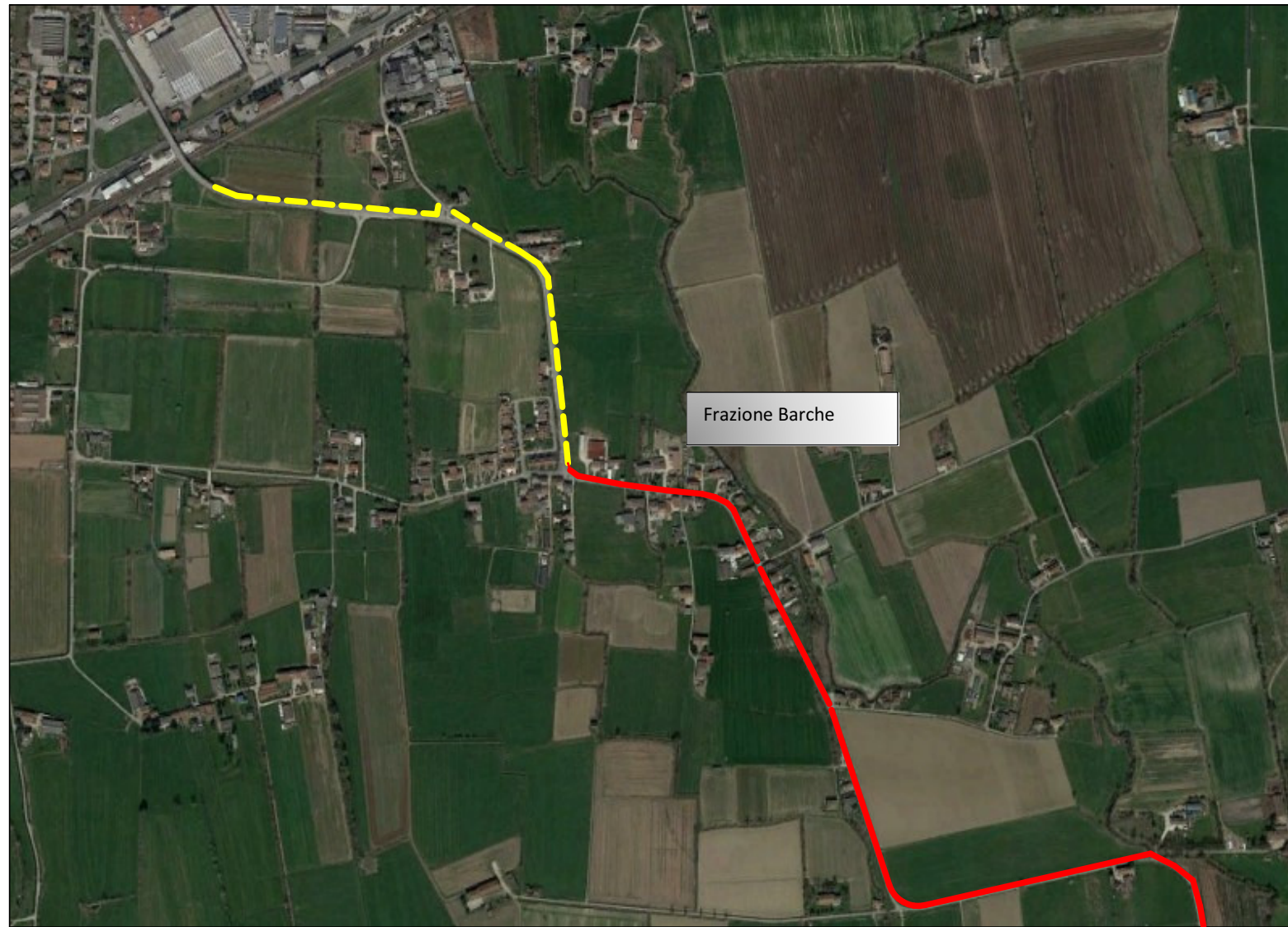


Chiesa San Michele (1297)

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
 RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 8
 NON IN SCALA

Ipotesi 4 collegamento
 Via Armedola – Percorso Media
 Pianura Vicentina – Quinto Vic.no (VI)



Legenda

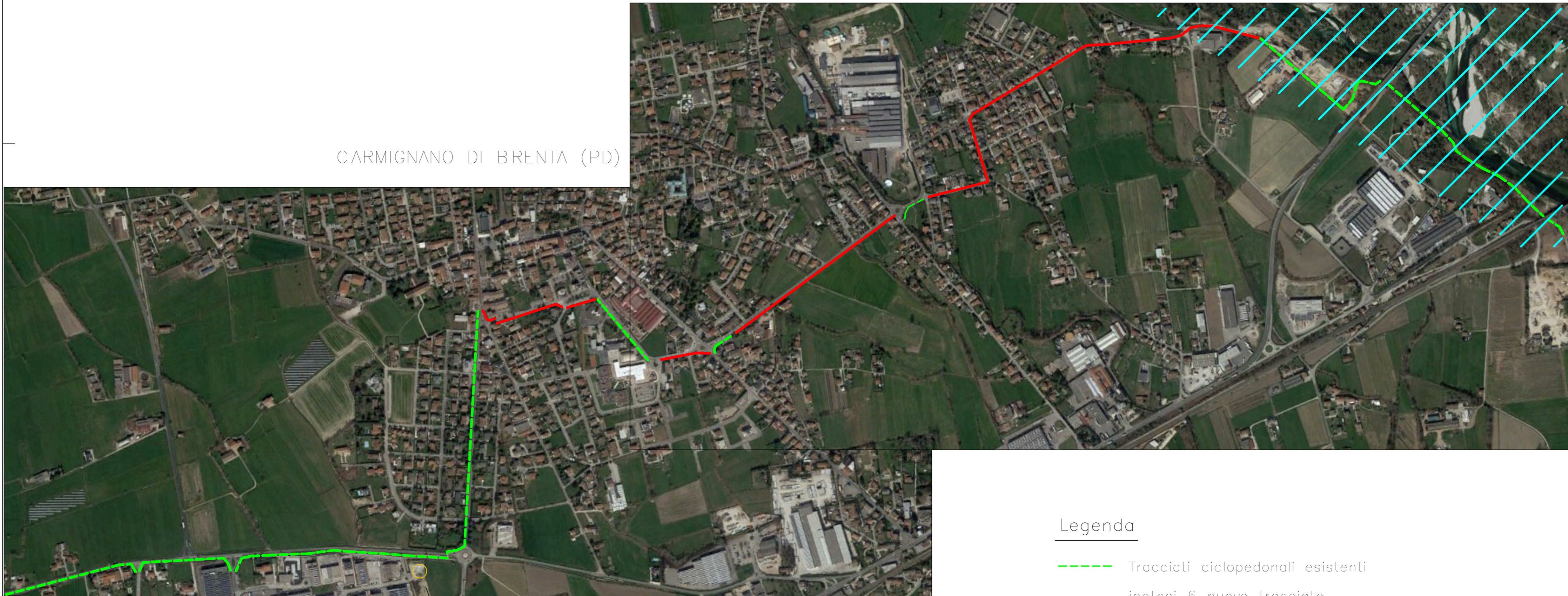
- tracciato ciclopedonale esistente su Via Vecchietta Trevisana
- ipotesi 5 nuovo tracciato su Via Barche e Comune di Gazzo (PD)

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
 RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 9
 NON IN SCALA

Ipotesi 5 collegamento
 Fraz. Barche – Comune di Gazzo (PD)

CARMIGNANO DI BRENTA (PD)



skate park
Carmignano di Brenta (PD)

Legenda

- Tracciati ciclopedonali esistenti
- ipotesi 6 nuovo tracciato
- Parco del fiume Brenta
Territorio Comune di Fontaniva (PD)

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 10
NON IN SCALA

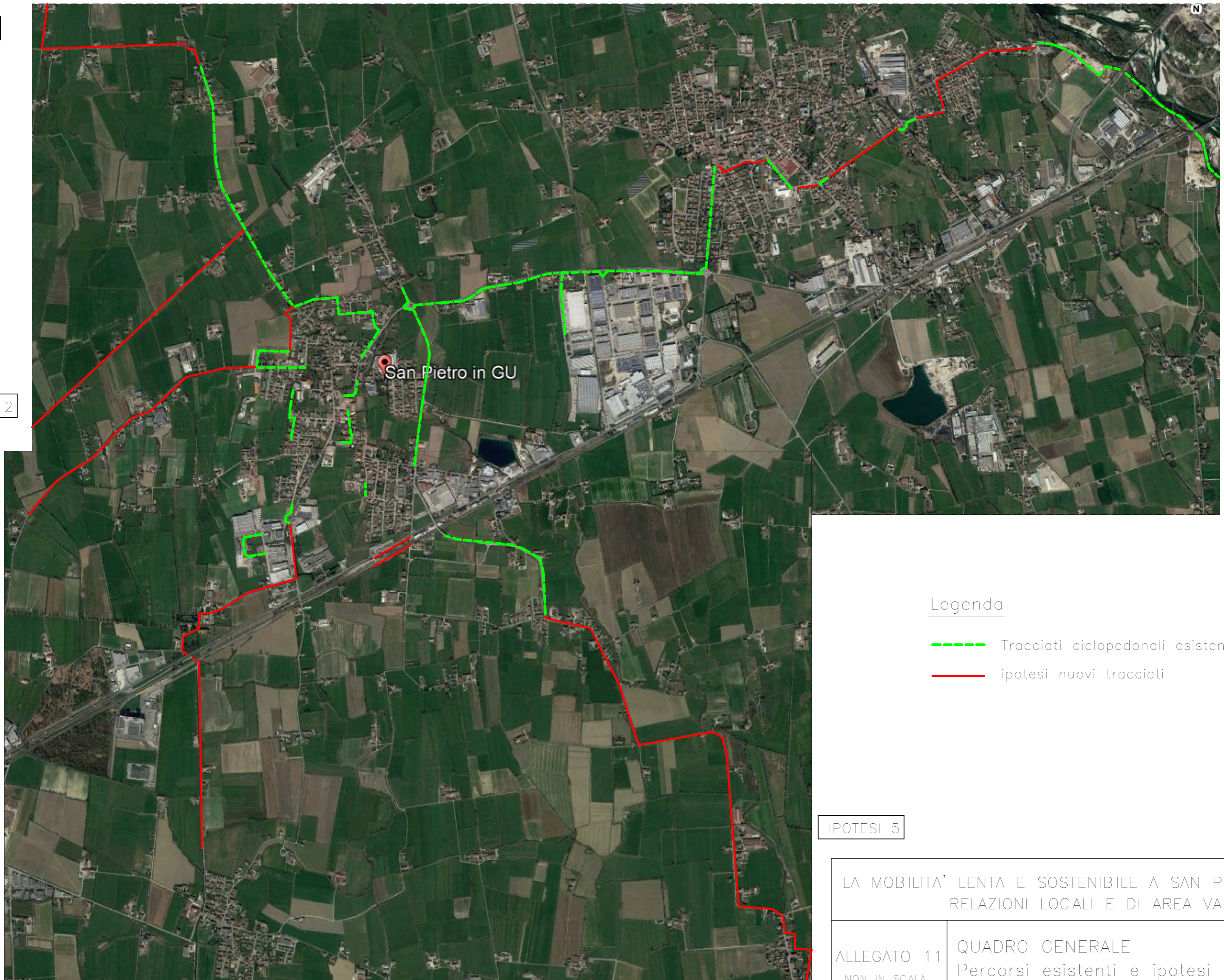
Ipotesi 6 collegamento
Via Cavour – Carmignano di Br. (PD)
Parco del Fiume Brenta

IPOTESI 1

IPOTESI 2

IPOTESI 3

IPOTESI 4



IPOTESI 6

Legenda

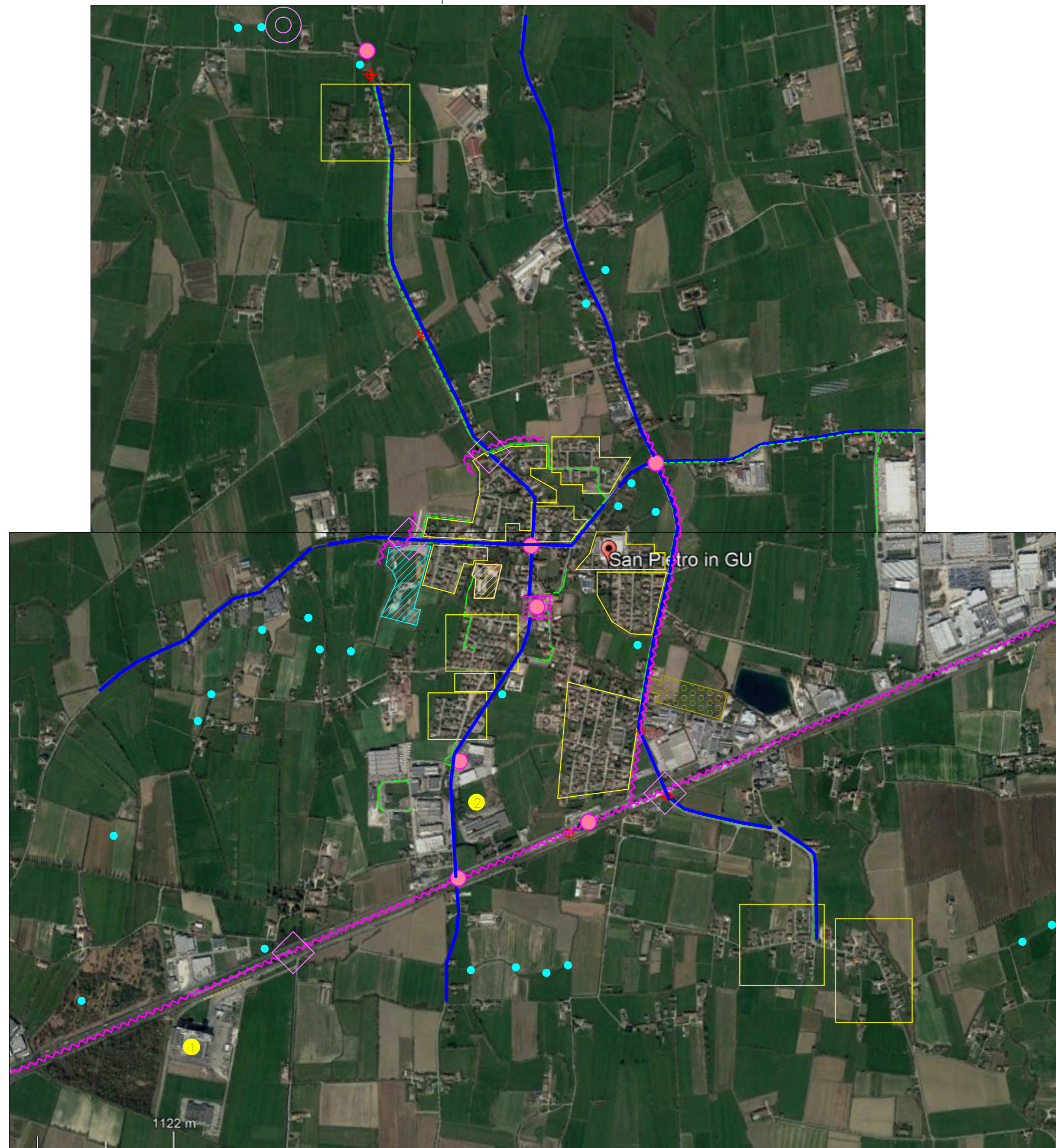
- - - Tracciati ciclopedonali esistenti
- ipotesi nuovi tracciati

IPOTESI 5

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 11
NON IN SCALA

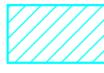




QUADRO GENERALE
Percorsi esistenti e ipotesi di tesi




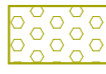
Legenda percorsi

--- Tracciati ciclopedonali esistenti

SERVIZI – STRUTTURE PER LA COLLETTIVITA' – PUNTI DI INTERESSE

-  impianti sportivi Via G. Garibaldi (cacio, calcetto, piscine e tennis)
-  polo scolastico Via Asilo (scuola dell'infanzia, scuola primaria e secondaria, palestre)
-  Piazza G. Prandina (Municipio, biblioteca, Chiesa, Centro Culturale)
-  ex sito aeroporto militare Via Poianella/Via Albereria PRIMA GUERRA MONDIALE
-  risorgiva (museo diffuso delle risorgive)








AREE RESIDENZIALI – P.U.A.

-  urbanizzazione consolidata residenziale e frazioni aree esterne al centro storico
-  previsione di P.U.A. residenziale/commerciale aree esterne al centro storico

CRITICITA' RILEVATE NEI PERCORSI

-  punto di interruzione nei collegamenti proposte di nuova progettazione

LA LEGGIBILITA' DEL TERRITORIO – KEVIN ANDREW LYNCH (1918–1984)

- percorsi  strade principali
- margini  S.R. 53 POSTUMIA – FF.SS.VI–TV – SP 26 ALCUNI LIMITI URBANIZZATI
- quartieri  aree edificate consolidate
- nodi  Piazza, Stazione FF.SS, incroci
- riferimenti  (1) Mangimificio H>60m
-  (2) Stabilimento abbandonato
-  interruzione del margine

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
 RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 12
 NON IN SCALA

QUADRO GENERALE
 Percorsi esistenti e criticità rilevate

IPOTESI 1

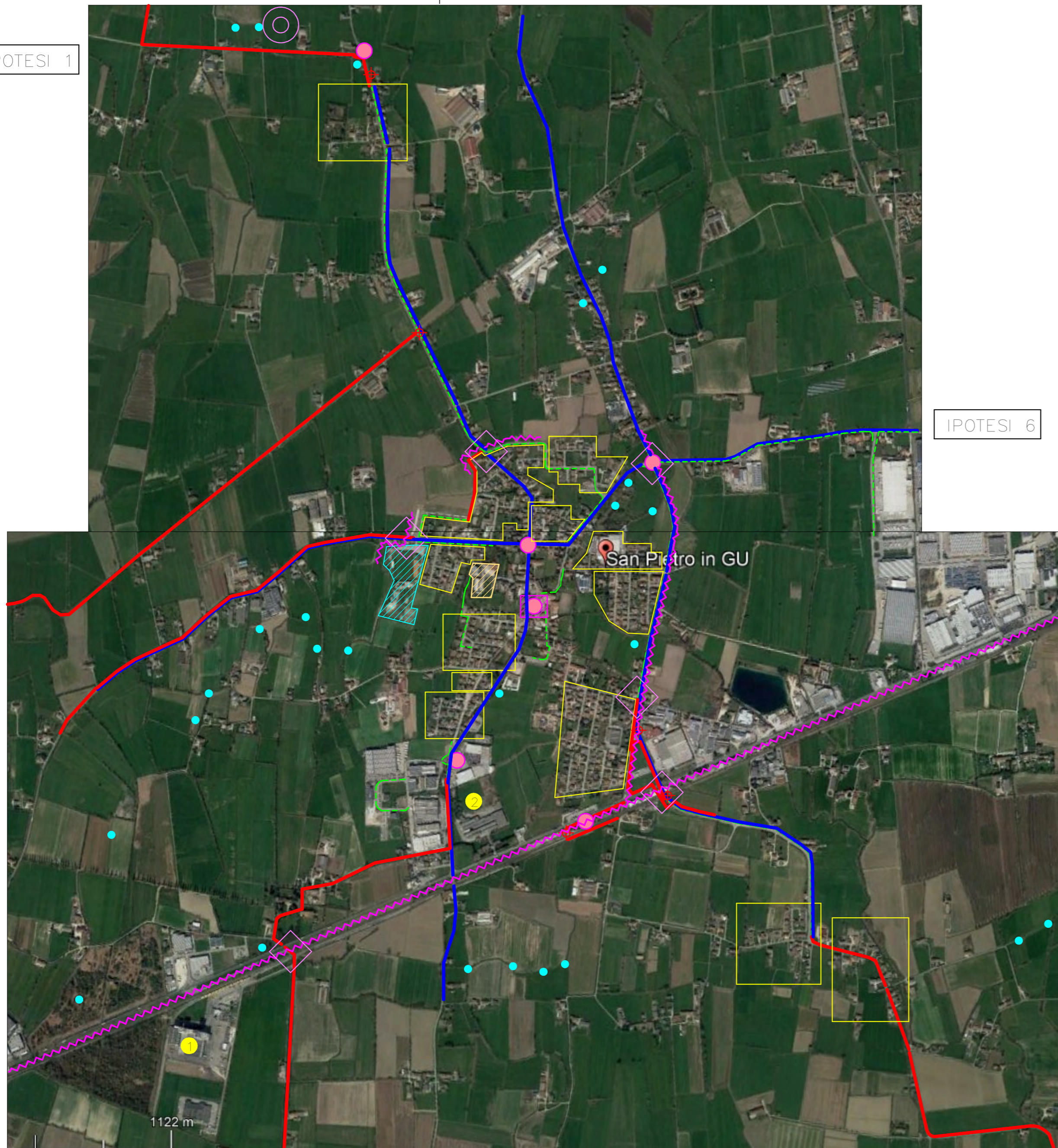
IPOTESI 6

IPOTESI 2

IPOTESI 3

IPOTESI 4

IPOTESI 5



Legenda percorsi

- Tracciati ciclopedonali esistenti
- ipotesi nuovi tracciati

SERVIZI – STRUTTURE PER LA COLLETTIVITA' – PUNTI DI INTERESSE

- impianti sportivi Via G. Garibaldi (cacio, calcetto, piscine e tennis)
- polo scolastico Via Asilo (scuola dell'infanzia, scuola primaria e secondaria, palestre)
- Piazza G. Prandina (Municipio, biblioteca, Chiesa, Centro Culturale)
- ex sito aeroporto militare Via Poianella/Via Albereria PRIMA GUERRA MONDIALE
- risorgiva (museo diffuso delle risorgive)

AREE RESIDENZIALI – P.U.A.

- urbanizzazione consolidata residenziale e frazioni aree esterne al centro storico
- previsione di P.U.A. residenziale/commerciale aree esterne al centro storico

CRITICITA' RILEVATE NEI PERCORSI

- punto di interruzione nei collegamenti proposte di nuova progettazione

LA LEGGIBILITA' DEL TERRITORIO – KEVIN ANDREW LYNCH (1918–1984)

- percorsi — strade principali
- margini — S.R. 53 POSTUMIA – FF.SS.VI–TV – SP 26 ALCUNI LIMITI URBANIZZATI
- quartieri — aree edificate consolidate
- nodi — Piazza, Stazione FF.SS, incroci
- riferimenti — (1) Mangimificio H>60m (2) Stabilimento abbandonato
- interruzione del margine

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU: RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO 13
NON IN SCALA

QUADRO GENERALE
Percorsi esistenti – nuovi percorsi



Legenda

- tracciati ciclopedonali esistenti in sede propria
- ipotesi 1 nuovo tracciato e sottopasso
- - - - tratto interrato (scatolare in cls)
- ipotesi 2 passerella sospesa

LA MOBILITA' LENTA E SOSTENIBILE A SAN PIETRO IN GU:
RELAZIONI LOCALI E DI AREA VASTA

ALLEGATO
NON IN SCALA

Ipotesi alternative al cavalcavia
su Via Vecchietta Trevisana