# Baone Bici Plan – Relazione illustrativa



# Relazione Baone**Bici**Plan

Relazione Baone <b>Bici</b> Plan	
Premessa	3
Le linee programmatiche dell'amministrazione	2
Il Biciplan	4
Una pianificazione strutturale di medio – lungo periodo, una fattibilità per cicli triennali.	5
Cittadini di Baone	6
Turisti	7
Cicloturisti	7
Il quadro normativo e degli strumenti di pianificazione	
II D.M. 557/1999 e la L.N. del 11 gennaio 2018, n. 2	
Il Master Plan delle Piste Ciclabili 2014 della regione Veneto	
Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Co.Me.Pa (201	
I contenuti del Piano	-
Lo stato di fatto	
Inquadramento territoriale	
La demografia urbana	
Le dinamiche turistiche	
Il Masterplan: la struttura delle reti	16
Il progetto di rete ciclabile	17
Ai sensi del DM 557/1999	17
Ai sensi della L. 2 del 2018	18
Obiettivi ed azioni	19
Scenario di riferimento	20
Analisi dei costi e fattibilità	<b>2</b> 1
Gestione e monitoraggio del Biciplan	22
Bibliografia	2

#### Premessa

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

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

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

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

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

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

Lo sviluppo di azioni ed interventi che implementino la rete ciclabile sono importanti per affrontare tutti gli aspetti dell'essere umano, e caratterizza la qualità della vita di ogni singola persona all'interno del territorio di Baone.

Una rete ciclabile, ben studiata, crea opportunità per la qualità dello spazio urbano. In tali contesti la bicicletta risulta particolarmente competitiva rispetto ai mezzi motorizzati in termini di agibilità e velocità degli spostamenti, soprattutto all'interno di spostamenti brevi (fino ai 3 chilometri).

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

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

### Le linee programmatiche dell'amministrazione

Con D.G.C. n. **39 del 30/09/2019** la nuova amministrazione ha approvato il documento programmatico relativo alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2019/2024, il tema della mobilità "lenta" trova spazio nella sezione programmatica: "Pista ciclabile Este - Rivadolmo tra Natura e cultura".

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

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

Si tratta in sostanza di un progetto di rete verificato sulla base dei paradigmi interpretativi posti dal PAt e dal PI, strumenti urbanistici di livello superiore, approfondito con analisi sulle dinamiche sociali e sui movimenti della popolazione all'interno e fuori dei confini comunali, caratterizzato secondo le tematizzazioni richieste dal D.M. 557/1999 e dalla L.N. del 11 gennaio 2018, n. 2.

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

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

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

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

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

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

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

Il Biciplan assume quindi un orizzonte temporale lungo ma è strettamente correlato alla programmazione economica dell'Ente grazie alla stima dei costi medi di realizzazione di ogni metro lineare di ciclabile, stimato mediamente in circa 500,00 €/m.

Il Programma triennale delle Opere Pubbliche 2022-2024, adottato con Delibera di G.C. n° 98 del 30/11/2021, stanzia nei prossimi 3 anni circa 410 mila euro per l'effettiva realizzazione di piste ciclabili, che permetterebbe indicativamente di realizzare il 50% della rete di progetto del Biciplan a termine della programmazione delle opere pubbliche.

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

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

Il Biciplan è strettamente collegato con il PAT ed il PI. Ulteriori meccanismi possono derivare da accordi con altri enti, all'interno di accordi di programma.

Parti della rete ciclabile potranno essere realizzate anche con l'ausilio dei privati mediante accordi pubblico/privati come realizzazione di standard per la trasformazione del territorio. N

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

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

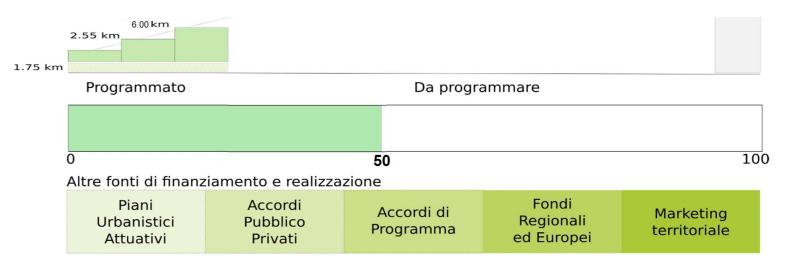


Figura 1 Schema di fattibilità economica -finanziaria della rete ciclabile di progetto del Biciplan

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

#### Baonensi

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

L'ISTAT nel 2019 ha rilevato 3.114 abitanti che risiedono stabilmente nel comune di Baone. Dai dati dei censimenti il 24,7% della popolazione si sposta giornalmente all'interno del comune di residenza.

#### Cittadini Comuni limitrofi

Entrano ed escono in giornata; si muovono sia per lavoro che per usufruire delle aziende agricole e per attività legate al benessere e all'esercizio fisico.

Analizzando i dati forniti dall'ISTAT sul pendolarismo per motivi di lavoro e studio, in numero assoluto i cittadini che raggiungono Baone provengono da Comuni limitrofi.



#### Turisti

Pernottano in strutture ricettive all'esterno del territorio comunale; vengono principalmente per turismo eno-gastronomico e per attività legate al benessere e all'esercizio fisico; utilizzano i mezzi di trasporto privati.

Si concentrano prevalentemente nei week end con clima favorevole e nei periodi di festività; si spostano principalmente con mezzi propri.

#### Cicloturisti

Entrano ed escono in giornata; si muovono in bicicletta sui grandi itinerari europei; si concentrano prevalentemente durante la primavera e l'estate e nei week end con clima favorevole.

Lo studio di Enit (2015) ha analizzato le potenzialità del cicloturismo in Italia. I cicloturisti, in genere, cercano solitamente standard e livelli di comfort medio-alti.

I confini a est (in parte) e a ovest di Baone appartengono a due percorsi ciclopedonali di rilevanza regionale: I2 "Anello dei Colli Euganei" e E2 "Anello del Veneto".

Sebbene la letteratura specialistica sia concorde che il cicloturismo si sviluppa tra marzo ed ottobre, con un picco nei mesi estivi dovuta alla prevalenza di cicloturisti stranieri, la sovrapposizione mostra come l'anello dei Colli Euganei possa essere utilizzato anche come percorso breve percorribile anche nei mesi più freddi a differenza dell'Anello del Veneto il quale attraversando anche territori con clima più rigido è percorso nei mesi più caldi.

6

#### Una destinazione a tre velocità

Lo scenario di riferimento per il Masterplan sviluppa la rete ciclabile in due differenti velocità di progetto che corrispondono ad utenze e funzionalità differenti rappresentate in Figura 3.

Baone si posiziona al centro di tre percorsi ciclabili di scala regionale l'anello ciclabile dei Colli Euganei (E2), l'itinerario ciclabile Lago di Garda – Venezia (I1) e l'anello del Veneto (I2) che a sua volta si collegano con due itinerari europei la ciclovia Monaco – Venezia e la ciclopista del Sole.

Grazie alle sue peculiarità urbane e paesaggistiche Baone può diventare una tappa nella percorrenza di ciclovie di vario rango territoriale.

Il Biciplan prevede la realizzazione di percorso ciclabile denominato "Tra natura e cultura" che transita lungo la S.P. 89.

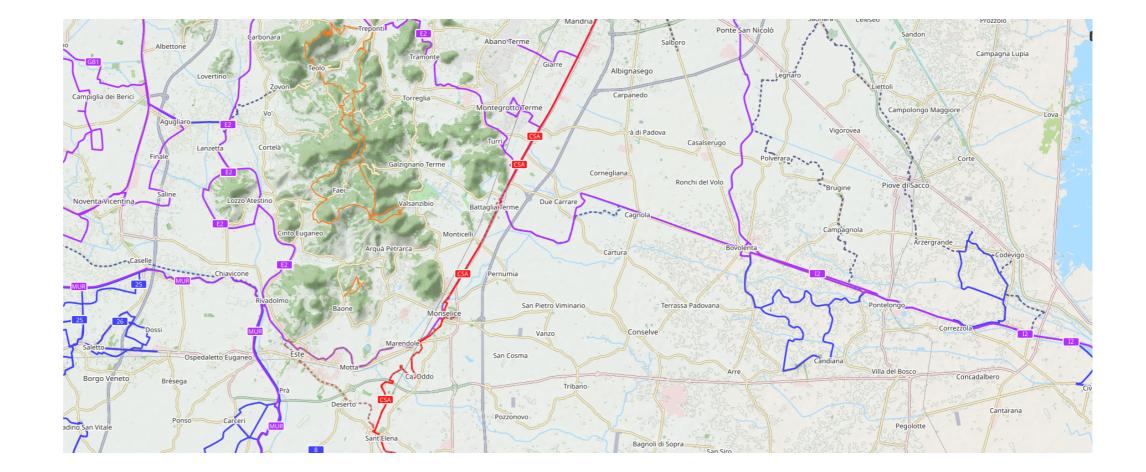
Questo intervento collega tratti extraurbani al fine di collegare i Comuni di Este, baone e Cinto Euganeo.

Lo scenario del Masterplan prevede una velocità media di progetto tra i 5 e i 10 km/h nei tratti extraurbani, tenendo in considerazione la sempre maggiore diffusione della bici elettrica quale mezzo alternativo all'auto per gli spostamenti quotidiani.

Il progetto di rete, riconosce tutti i temi collettivi del territorio (Scuole, Chiese, Parchi etc.) e li eleva a nodi fondamentali della rete ciclabile, progettando una rete ciclabile urbana su corsia riservata o in sede propria al fine di rendere raggiungibili questi luoghi con la bicicletta.

La velocità media di progetto presa in considerazione è quella dei 5/10 km/h in quanto spesso la rete sarà utilizzata in parziale promiscuità con i pedoni

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



# Il quadro normativo e degli strumenti di pianificazione II D.M. 557/1999 e la L.N. del 11 gennaio 2018, n. 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# D.M. 557/1999

Caratteristiche tecniche di progettazione delle piste ciclabili

#### PIANO DELLE RETI CICLABILI

Piano di settore del Piano urbano del traffico ove previsto

### PROGETTI DEGLI ITINERARI CICLABILI

Previsti dal Piano delle reti ciclabili

# L.N. 2/2018

Quadro normativo per la promozione della mobilità ciclabile

## PIANO GENERALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA NAZIONALE

Piano nazionale per la promozione della mobilità ciclabile

# PIANO GENERALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA REGIONALE

Piano di coordinamento tra i livelli nazionali e quelli locali

#### **BICIPLAN**

Piano della mobilità ciclistica

Figura 4: Schema del quadro normativo

#### Il Master Plan delle Piste Ciclabili 2014 della regione Veneto

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

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

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

L'aggiornamento del 2014 del Bici Plan Regionale del 2004 ha la finalità di fotografare quanto già realizzato a livello di area vasta, intercomunale e interprovinciale, ed a livello regionale con i percorsi R1 (Peschiera-Venezia), R2 (Trento- Padova) e i sistemi della Rete Escursionistica Veneta (REV) per aiutare a sviluppare le progettualità locali con una visione di sistema di più ampio raggio (Figura 5).

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

- l'Itinerario 2 "Anello del Veneto" costituito complessivamente da 305km di pista ciclabile, percorribile in una settimana e ricavato dalle offerte turistiche dei tour operator nazionali e stranieri i viaggi in bici già consolidati come pacchetti turistici offerti sul mercato (Figura 6);
- l'Escursione 2 "Anello dei Colli Euganei" costituito complessivamente da 65km di pista ciclabile, percorribile in giornata all'interno del Parco Ciclabile intercomunale dei Colli Euganei.



Figura 5 Estratto del Master Plan regionale dell'anello del Veneto I2

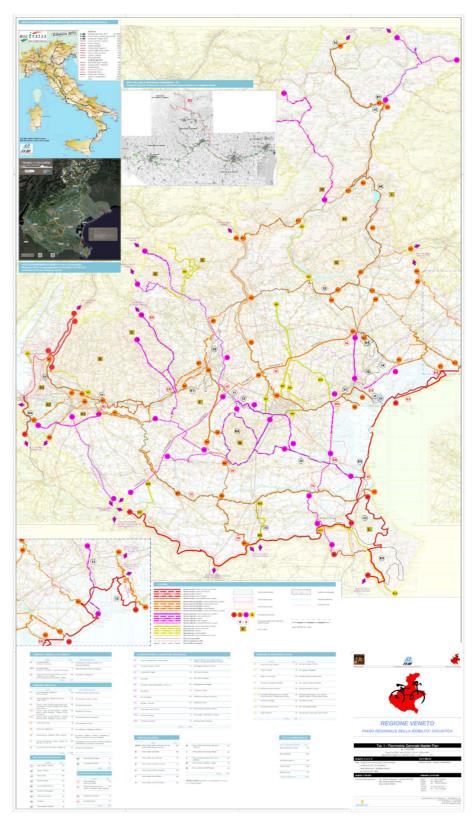


Figura 6 Master Plan regionale della mobilità ciclistica 2014

#### I contenuti del Piano

#### Lo stato di fatto

Il PAT vigente è stato approvato nel 2013. Il Piano degli Interventi è stato approvato nel 2017 e consta di ben 13 varianti, ha definito una rete ciclabile complessiva di 35 km, in sede mista e propria, distribuita all'interno del territorio comunale.

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

I rilievi hanno rilevato che nel comune di Baone sono stati realizzati 35,00 km di rete ciclabile, in sede propria o mista. Il grafo della rete esistente, osservabile in basso alla Figura 7, mette in luce da un lato una forte frammentarietà del sistema, con pochi collegamenti; dall'altro emerge un segno importante che collega il territorio di Este.

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

Il Comune di Baone ha una rete viaria complessiva di 63,565 km, urbana ed extra urbana, allo stato di fatto attuale un ciclista può teoricamente percorrere circa il 30% del sistema infrastrutturale, realizzando l'intero sistema ciclabile del Biciplan in previsione l'utente ciclabile potrà percorrere l'equivalente del 40% delle infrastrutture viarie complessive.

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

• la verifica sul campo degli effettivi percorsi realizzabili, con

- la verifica sul campo degli effettivi percorsi realizzabili, con particolare rilievo per quanto riguarda il collegamento con il capoluogo
- la necessità di connettere alcune frazioni con il centro urbano di Baone

La rete di progetto del Biciplan:

- mette a sistema i tratti realizzati,
- infittisce la rete di collegamento con i Comuni contermini
- collega le frazioni periferiche alla centralità urbana,
- realizza una rete complessiva di km 40 (compresa l'esistente).

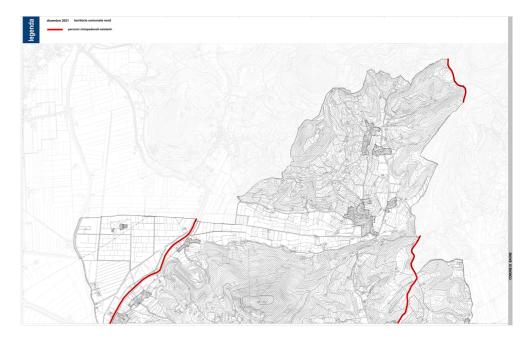
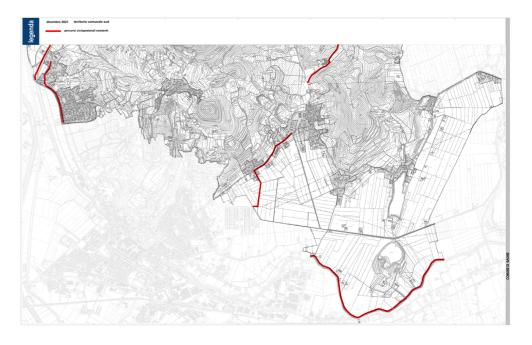


Figura 7: Stato di attuazione del PAT e PI vigente e rilievo della rete ciclabile esistente



#### Inquadramento territoriale

#### La demografia urbana

Il 15° Censimento della Popolazione rileva la popolazione urbana del comune di Baone. L'analisi condotta sulle differenti fasce d'età prese in considerazione (pre-scolare, scolare, in età lavorativa ed in età non più lavorativa).

Gran parte della popolazione si concentra all'interno dell'ambito centrale, nel quartiere San Lorenzo, nella frazione di Rivadolmo.

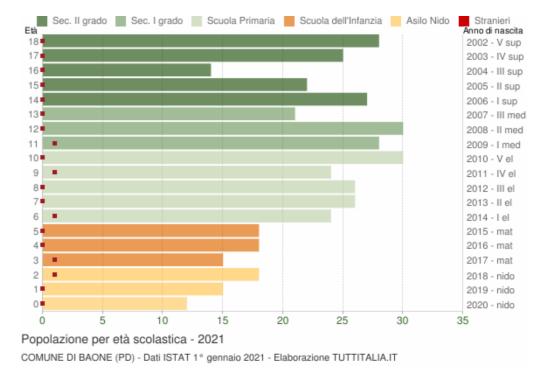
La popolazione sopra i 64 anni è distribuita anche nei nuclei dell'urbanizzazione lineare e periferica.

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

Tale operazione di ricerca delle correlazioni tra la concentrazione della popolazione e delle localizzazioni delle funzioni pubbliche e ad uso pubblico, è stata effettuata anche in termini generali su tutta la popolazione e gli edifici ospitanti le principali attività pubbliche e commerciali.

Ne emerge una immagine di città compatta, dove la residenza e le principali attività pubbliche sono fisicamente correlate.

Tale caratteristica permette di poter ripensare al sistema di mobilità lenta anche come forma alternativa al mezzo automobilistico, con interventi di connessione della rete e messa in sicurezza dei principali percorsi di collegamento con lo spazio pubblico e il tessuto residenziale.



13

#### Le dinamiche turistiche

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

Baone è uno dei sedici<sup>1</sup> Comuni facenti parte del OGD "Terme e Colli Euganei" istituito dalla Regione dalla L.R. n. 11/2013.

All'interno di questa Organizzazione Baone offre l'accessibilità al territorio dei Colli Euganei, geograficamente è in posizione strategica poichè collega Este a Monselice, e comunque è la "porta" verso gli altri Comuni dei Colli Euganei.

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

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

### Il Masterplan: la struttura delle reti

Il Masterplan costituisce la visione strutturale a medio e lungo termine della rete ciclabile del comune di Baone.

Esso individua le strutture principali e i collegamenti nonché approfondisce i temi della ciclabilità quotidiana, ricettiva e del tempo libero.

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

- La realizzazione di una struttura portante all'interno dello spazio urbano di collegamento con i Comuni di Este e Cinto Euganeo;
- sviluppare una maglia ciclabile minore che possa incentivare una ciclabilità diffusa ad uso delle attività quotidiane della popolazione locale, in particolar modo per raggiungere le principali funzioni pubbliche (edifici pubblici, scuole ...);
- favorire l'intermodalità con il trasporto pubblico locale.

Il territorio di Baone è situato in un punto strategico per fruire dei Colli Euganei, del paesaggio che unisce due valli divise dal Canale Bisatto. Sono numerosi i possibili itinerari, da svolgersi in giornata durante il tempo libero.

Questi percorsi attraversano rispettivamente il paesaggio collinare, il paesaggio agrario intercettando due itinerari cicloturistici :

Monselice - Arquà - Baone - Este

Colli Euganei

Sfiora l'Anello delle Città Murate

#### Il progetto di rete ciclabile

#### *Ai sensi del DM 557/1999*

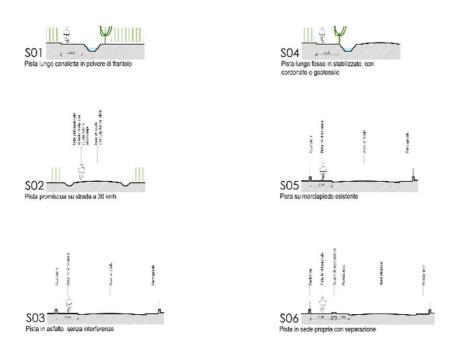
Il Biciplan individua la rete ciclabile complessiva del comune di Baone ed il nuovo itineraro ciclabile di progetto, implementando la rete ciclabile.

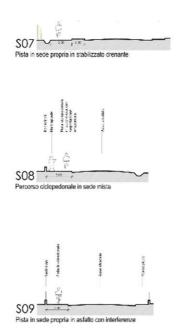
La rete si sviluppa all'interno del territorio intercettando, quanto più possibile, alcune funzioni pubbliche importanti quali le scuole, gli istituti religiosi, gli edifici culturali e pubblici, le ville ed altri spazi pubblici (piazze e sistema del verde).

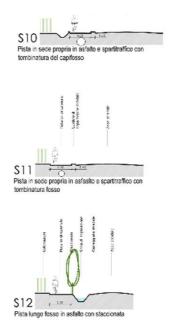
Le Tavole da 4 a 5 allagate al Biciplan individuano gli itinerari ciclabili di progetto ai sensi del Decreto Ministeriale.

Gli interventi possono riguardare la riqualificazione dello spazio stradale circostante attraverso adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, l'illuminazione ecc.).

Sviluppando ipotesi progettuali in un arco temporale mediolungo il Biciplan prevede un abaco di sezioni ciclabili, in Figura 9, utilizzate per dare indicazioni alla progettazione definitiva ed esecutiva degli itinerari di progetto.







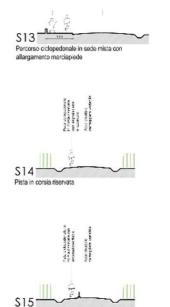




Figura 9 Estratto abaco delle sezioni

#### Ai sensi della L. 2 del 2018

Il Progetto di rete ciclabile definito ai sensi del D.M. 557 del 1999 è stato rielaborato secondo le linee guida della legge nazionale del 2018 che istituisce i Biciplan, visibile nell'estratto della Figura 10.

Il presente "Piano urbano della mobilità ciclistica" di Baone approfondisce ed implementa le strategie PAT e del PI.

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

La pista ciclabile lungo la S.P. 6, parte integrante dell'Itinerario Este Baone, è stata identificata come "greenway" : un percorso in sede propria senza interferenze con il traffico veicolare (per la maggior parte del percorso).

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

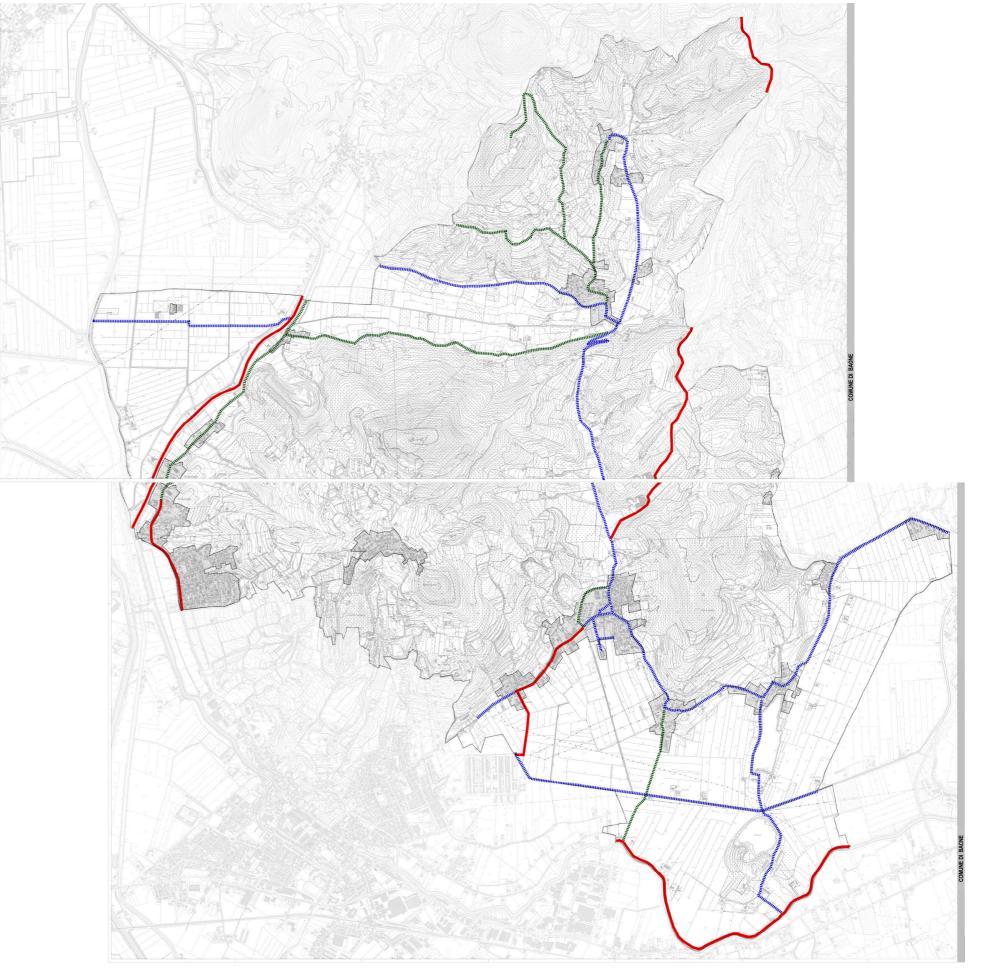


Figura 10 Tavola 4-5

# Obiettivi ed azioni

Coffrire un'accessibilità alternativa all'automobile negli spostamenti quotidiani   Individuare gli ambiti di criticità della mobilità lenta per un successivo approfondimento del della Circolazione   Implementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle scuole e degli uffici pubbi Realizzare una rete di percorsi a collegamento delle principali attività pubbliche o ad uso pu Implementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto pu Sviluppare azioni integrate con Comuni contermini Realizzare percorsi di collegamento con i comuni limitrofi   Creare uno scenario complessivo per la mobilità sostenibile integrando lo spazio urbano alli turistica ed implementi una bikeconomy   Realizzare percorsi per il tempo libero all'interno di ambiti di elevato valore paesaggistico   Connettere la rete esistente e reti ciclabili sovralocali   Connettere la rete esistente e di progetto con le attrazioni turistiche locali   Integrare le azioni del Biciplan con il Plano del Verde   Integrare le azioni del Biciplan con il PAT   Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della mobilità percorsi e dei luoghi della mobilità percorsi e dei luoghi della mobilità ericonoscibilità degli ingressi alla città   Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città   Promuovere la mobilità percorsi e dei luoghi della mobilità dei percorsi e dei luoghi della mobilità dei percorsi e dei luoghi della mobilità lenta, attrav	ici	Medio Lungo	Target					
Offrire un'accessibilità alternativa all'automobile negli spostamenti quotidiani  Realizzare una rete di percorsi a collegamento delle principali attività pubbliche o ad uso pu Implementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle scuole e degli uffici pubb Realizzare una rete di percorsi a collegamento delle principali attività pubbliche o ad uso pu Implementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto pu Sviluppare una rete ciclabile comunale all'interno di una visione strategica e sistemica dell'infrastruttura ciclabile sovracomunale  Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy  Connettere la rete esistente o di progetto con le attrazioni turistiche locali  Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del Integrare le azioni del Biciplan con il Pat  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città	ici							
Sviluppare una rete ciclabile comunale all'interno di una visione strategica e sistemica dell'infrastruttura ciclabile sovracomunale turistica ed implementi una bikeconomy  Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Simplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle fermate del trasporto puri limplementare i servizi di parcheggio delle bici nelle vicinanze delle trasporto puri limplementare i servizi di	bblico							
Sviluppare una rete ciclabile comunale all'interno di una visione strategica e sistemica dell'infrastruttura ciclabile sovracomunale   Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy    Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy    Connettere la rete esistente e reti ciclabili sovralocali			# 4 11					
Sviluppare una rete ciclabile comunale all'interno di una visione strategica e sistemica dell'infrastruttura ciclabile sovracomunale  Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy  Connettere la rete esistente e reti ciclabili sovralocali  Connettere la rete esistente e di progetto con le attrazioni turistiche locali  Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Sviluppare azioni integrate con Comuni contermini  Sviluppare azioni integrate con Comuni contermini  Realizzare percorsi di collegamento con i comuni limitrofi  Creare uno scenario complessivo per la mobilità sostenibile integrando lo spazio urbano all'aturistica  Realizzare percorsi per il tempo libero all'interno di ambiti di elevato valore paesaggistico  Connettere la rete esistente e reti ciclabili sovralocali  Connettere la rete esistente e di progetto con le attrazioni turistiche locali  Integrare le azioni del Biciplan con il Piano del Verde  Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città	oblico locale		•					
Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy  Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Promuovere la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città								
Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy  Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Promuovere la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città			n					
Costruire un'infrastruttura ciclabile che contribuisca all'immagine turistica ed implementi una bikeconomy  Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Promuovere la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città			<i>,</i> , , , , , , , , , , , , , , , , , ,					
Connettere la rete esistente e reti ciclabili sovralocali  Connettere la rete esistente e di progetto con le attrazioni turistiche locali  Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Integrare le azioni del Biciplan con il Piano del Verde  Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città	valorizzazione							
Connettere la rete esistente e reti ciciabili sovralocali  Connettere la rete esistente e di progetto con le attrazioni turistiche locali  Integrare le azioni del Biciplan con il Piano del Verde  Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città	Realizzare percorsi per il tempo libero all'interno di ambiti di elevato valore paesaggistico							
Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Integrare le azioni del Biciplan con il Piano del Verde  Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città			767					
Promuovere la mobilità sostenibile come elemento strategico del benessere in ambiente urbano  Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città								
Denessere in ambiente urbano Integrare le azioni del Biciplan con il PAT  Aumentare la riconoscibilità dei percorsi e dei luoghi della  Migliorare la visibilità e riconoscibilità degli ingressi alla città			11					
mobilità lenta, attraverso la tematizzazione di ambiti, percorsi e			44					
	cartellonistica	73						
paesaggi  Tematizzare i percorsi e integrare la comunicazione ed informazione ciclistica nel piano dell  Sviluppare un'identità visiva della rete ciclabile: tematizzando i percorsi locali, creando form delle attrazioni turistiche e culturali locali	e di informazioni							
Rendere Baone un polo attrattivo nella rete dei percorsi Integrare la comunicazione ciclabile nel piano della cartellonistica	Integrare la comunicazione ciclabile nel piano della cartellonistica							
Partecipare ad iniziative di promozione cicloturistica della Regione e della rete Europea								
Ridefinire l'offerta ciclabile da prodotto integrativo dell'offerta  Coinvolgere le strutture alberghiere e le aziende locali su progetti di mobilità sostenibile								
turistica ad un prodotto turistico autonomo con elevati standard qualitativi e prestazionali  Promuovere progetti innovativi per incentivare la mobilità sostenibile come prodotto dell'o locale	erta turistica		757					
Mappatura della rete ciclabile esistente e di progetto indicando tracciati e tipologia nonché manutentivo volta ad analizzare le criticità tecnico-funzionali e a fornire ipotesi di risoluzion								
Sviluppare un modello di conoscenza, gestione e monitoraggio  Costruzione di un geodatabase per il monitoraggio del Piano								
Ricognizione delle opere finanziate in attuazione di piani urbanistici, accordi di programma, pubblico/privati; finanziamenti pubblici etc e la verifica del collegamento con i piani di inveso opere pubbliche previste dal bilancio comunale			777					
Baonensi Cittadini Comuni limitrofi Turisti								

### Analisi dei costi e fattibilità

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

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



Figura 11 Estratto approfonimento Percorso 1

N° N°	codice tratto	Codice via	via TOPONOMASTICA		GEOMETRIE		Sezione	LUNGHEZZA ml	TIPO DI INTERVENTO	Note percorso	N° foto	espropri	I lumin	COSTI	COSTI	PARZIALE	TOTALE PERCORSO	costo al mi
			NOME VIA	vie principali collegate	Nodo	Tratto						ndo	minazione	prog.				
1	1		Banze	Via delle Ginestre					Nuovo percorso in sede propria	Il percorso si collegherè alla pista esistente in comispondenza dell'a esso la delle Ginestre		NO	SI					
1	01-02			Via Crearon		Т	S01		Nuovo percorso in sede propria	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml	01-04	NO	NO					
1	02-03	1	Piombà	Via Dietro Cero		Т	S01		Nuovo percorso in sede propria	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml			NO					
1	03-04		Piombà	Via Dietro Cero		Т	S01		Nuovo percorso in sede propria	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		NO	NO					
1	04-05					Т	502		Nuovo persorso in sede proprie	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		NO	NO					
1	5								Nuovo percorso in sede propria	Nuovo percorso ciclopedonale in esfalto da 3,00 ml		NO	SI					
1	03/04-06					Т	S01		Nuovo percorso in sede propria	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		SI	NO					
1	06									Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml	01-07	NO						
1	06-07					Т	S01		Nuovo percorso in sede propria	Nuovo persorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		SI	NO					
										Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml	01-08	NO	SI					
										Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		NO	SI					
										Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		NO						
										Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		NO						
										Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml		NO						
									Percorso in sede propria su campagna	Ponte di attraversamento collegamento argine consorziale	l	NO						
									Attraversamento	Nuovo percorso ciclopedonale in asfalto da 3,00 ml	03-09							
											03-10		NO					
											01-11	NO	NO					
											01-12	NO	NO	SI				
												SI	NO					
											01-13	SI	NO					
								1600									800,000,00€	500,00€
												С	Lung	scolo	consortile			

Figura 12 Estratto Tabella informativa del Percorso 1

### Gestione e monitoraggio del Biciplan

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

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

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

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

Il flusso delle informazioni, gestito all'interno di questo strumento, entra nel processo di gestione del Biciplan, intercetta altri strumenti di programmazione e progettazione (es. Piano del Verde), permettendo a tali piani di monitorare la realizzazione delle indicazioni strategiche del Biciplan e eventualmente modificane le specifiche operative. Il Biciplan pertanto non chiude la discussione sulle scelte di ciclabilità ma la apre, orientandone i temi e gli strumenti dell'amministrazione, come rappresentato schematicamente dalla Figura 13.

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

Il geo-database gestisce le informazioni del Biciplan e le relaziona con gli altri strumenti della programmazione e progettazione amministrativa come in figura 14.

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

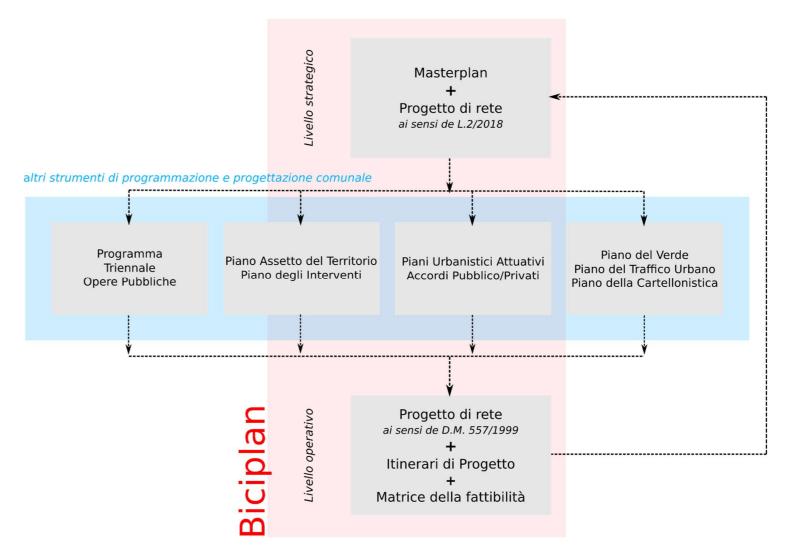


Figura 13 Schema della gestione e monitoraggio del Biciplan

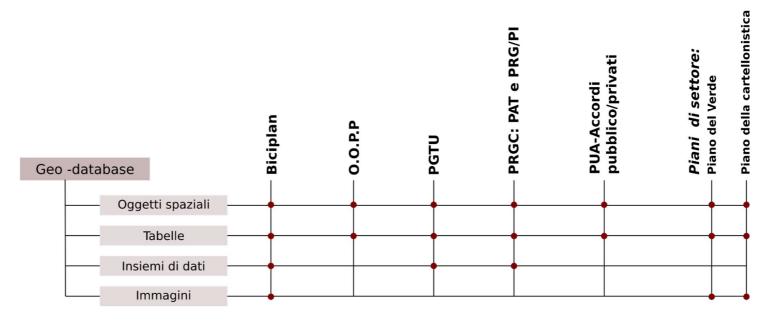


Figura 14 Struttura relazionale tra Geodatabase, Biciplan e altri strumenti di programmazione e progettazione

22

### Bibliografia

#### Studi specifici

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

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

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

Legambiente (2019) Ecosistema urbano

https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/rapportoecosistema-urbano-2019.pdf

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

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

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

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

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

#### Riferimenti Normativi

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

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

#### Indagini statistiche

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

ISTAT Matrici del pendolarismo <a href="https://www.istat.it/it/archivio/139381">https://www.istat.it/it/archivio/139381</a>

Regione Veneto Dati statistici su Turismo e cultura http://statistica.regione.veneto.it/banche dati economia turismo.jsp