



# Progetto di fattibilità tecnica ed economica per una rete di percorsi ciclopedonali tra Adda e Brembo

Proposta di rete realizzabile con i finanziamenti disponibili

*Dicembre 2020*

**aBC studio**  
Progetti sostenibili

progettazione urbana

pianificazione territoriale e urbanistica

architettura sostenibile

piani per la mobilità

moderazione del traffico

[www.abc-studio.eu](http://www.abc-studio.eu) • [info@abc-studio.eu](mailto:info@abc-studio.eu)

## **GRUPPO DI PROGETTAZIONE**

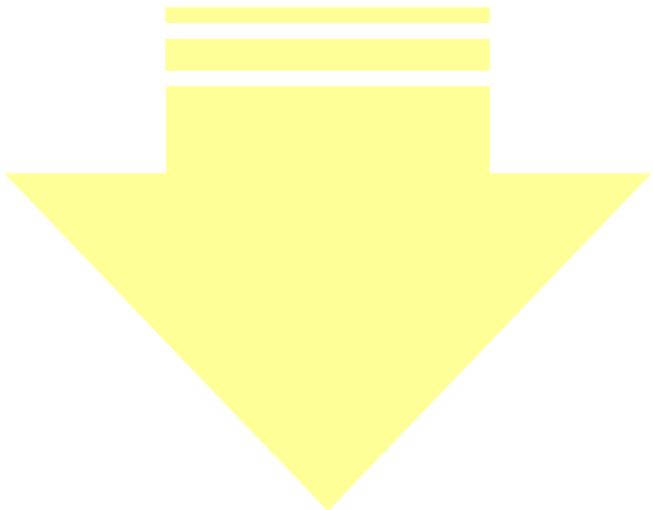
Arch. Massimo Bernardelli

Arch. Angela Ceresoli

Arch. Paola Seminati



Progetto di fattibilità tecnica ed economica per una rete di percorsi ciclopedonali tra Adda e Brembo



**OBIETTIVI SPECIFICI**

- ◆ MIGLIORARE LA SICUREZZA DEI PERCORSI CICLOPEDONALI
- ◆ MIGLIORARE E COMPLETARE L'ACCESSIBILITÀ CICLOPEDONALE DEI TESSUTI URBANI
- ◆ COLLEGARE GLI ABITATI RICONNETTENDO I PERCORSI EXTRAURBANI



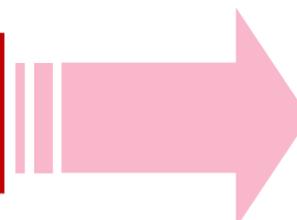


**QUALI TRATTI DELLA RETE POSSONO ESSERE REALIZZATI CON IL FINANZIAMENTO DISPONIBILE?**

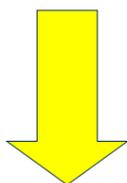


**Fase**  
**3**

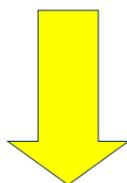
**CRITERI DI SCELTA DEI TRACCIATI "PIANO MARSHALL"**



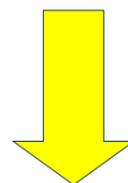
**TAVOLA DEGLI INTER-  
VENTI DI PROGETTO**  
*RETE DELLE CICLOVIE  
FINANZIABILI CON IL  
"PIANO MARSHALL"*



**FATTIBILITÀ**  
*TECNICA,  
AMMINISTRATIVA,  
ECONOMICA*



**GLI ITINERARI  
DEVONO ESSERE  
COMPIUTI E  
COERENTI**



**GLI ITINERARI DEVONO  
RISPONDERE A  
OBIETTIVI INDICATI  
COME PRIORITARI DAI  
TERRITORI INTERESSATI**

**FATTIBILITÀ TECNICA =**  
l'intervento è tecnicamente realiz-  
zabile  
**FATTIBILITÀ AMMINISTRATIVA =**  
la P.A. vuole realizzare l'intervento  
perché lo ritiene politicamente so-  
stenibile, cioè i benefici di molti  
sono maggiore dei sacrifici richie-  
sti al alcuni (espropri)  
**FATTIBILITÀ ECONOMICA =**  
la realizzazione dell'intervento è  
efficace ed efficiente, in un'ottica  
di coerenza tra impegno economi-  
co e obiettivo raggiunto

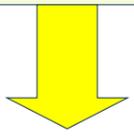
Gli itinerari devono avere un pun-  
to di partenze e un punto di arri-  
vo, per essere funzionali al mi-  
glioramento della ciclabilità del  
territorio, che è l'obiettivo gene-  
rale dello studio di fattibilità.  
Sono state tolte dalle priorità le  
tratte che non potranno essere  
percorse compiutamente in que-  
sta fase, per esempio le tratte  
che prevedono l'attraversamento  
del territorio di Chignolo.

Per scegliere tra diversi itinerari  
con lo stesso grado di priorità è  
necessario il confronto politico ol-  
tre che tecnico

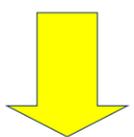


# Fase 2

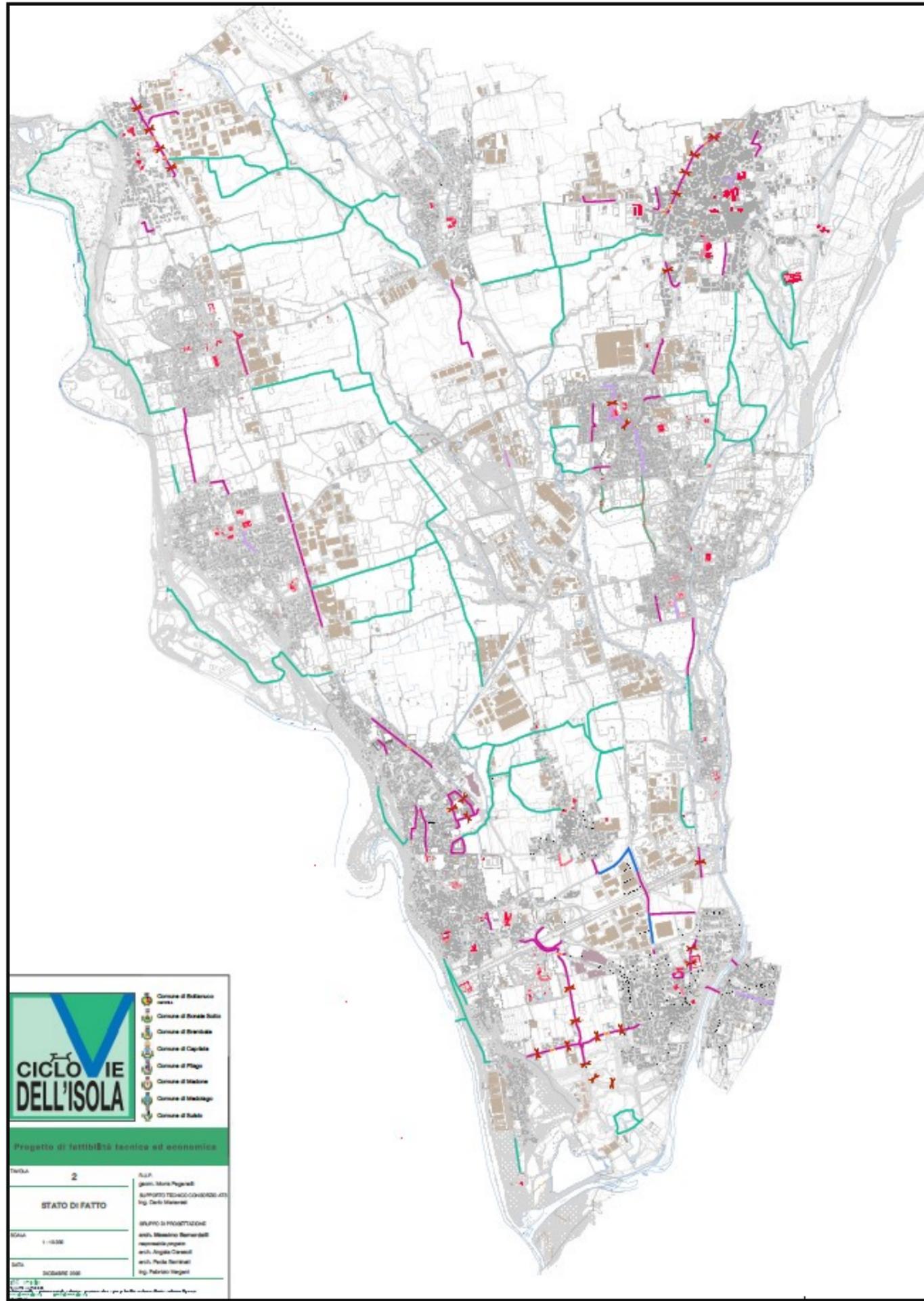
ANALISI SPEDITIVA DELLO STATO DI FATTO



VERIFICA DEGLI INTERVENTI NECESSARI PER COMPLETARE LA RETE



STIMA DI MASSIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE



**CICLOVIE DELL'ISOLA**

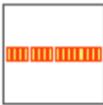
Progetto di fattibilità tecnica ed economica

Scala: 1:10000

DATA: 2008

Aut. Com. di Belluno, Udine, Gorizia, Trieste, Treviso, Pordenone, Vicenza, Padova, Venezia, Verona, Mantova, Ferrara, Emilia-Romagna, Toscana, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna.

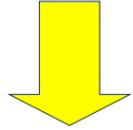
Gruppo di Progettazione: arch. Massimo Bernabei, arch. Angelo Caracci, arch. Paolo Bernabei, ing. Fabrizio Vignati

-  PERCORSO ESISTENTE UTILIZZABILE DA BICILETTE E PEDONI (senza segnaletica)
-  PERCORSO CICLABILE/ CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA
-  PERCORSO CICLABILE/ CICLOPEDONALE URBANO O ESISTENTE IN STRADA (solo segnaletica)
-  PERCORSI CAMPESTRI AD USO CICLABILE ESISTENTI
-  PERCORSI CICLABILI DI PREVISIONE COMUNALE
-  LARGHEZZA NON ADEGUATA
-  FONDO NON ADEGUATO
-  ASSENZA CONTINUITA'

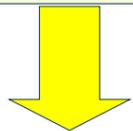
Fase

2

ANALISI SPEDITIVA DEL-  
LO STATO DI FATTO



VERIFICA DEGLI INTER-  
VENTI NECESSARI PER  
COMPLETARE LA RETE

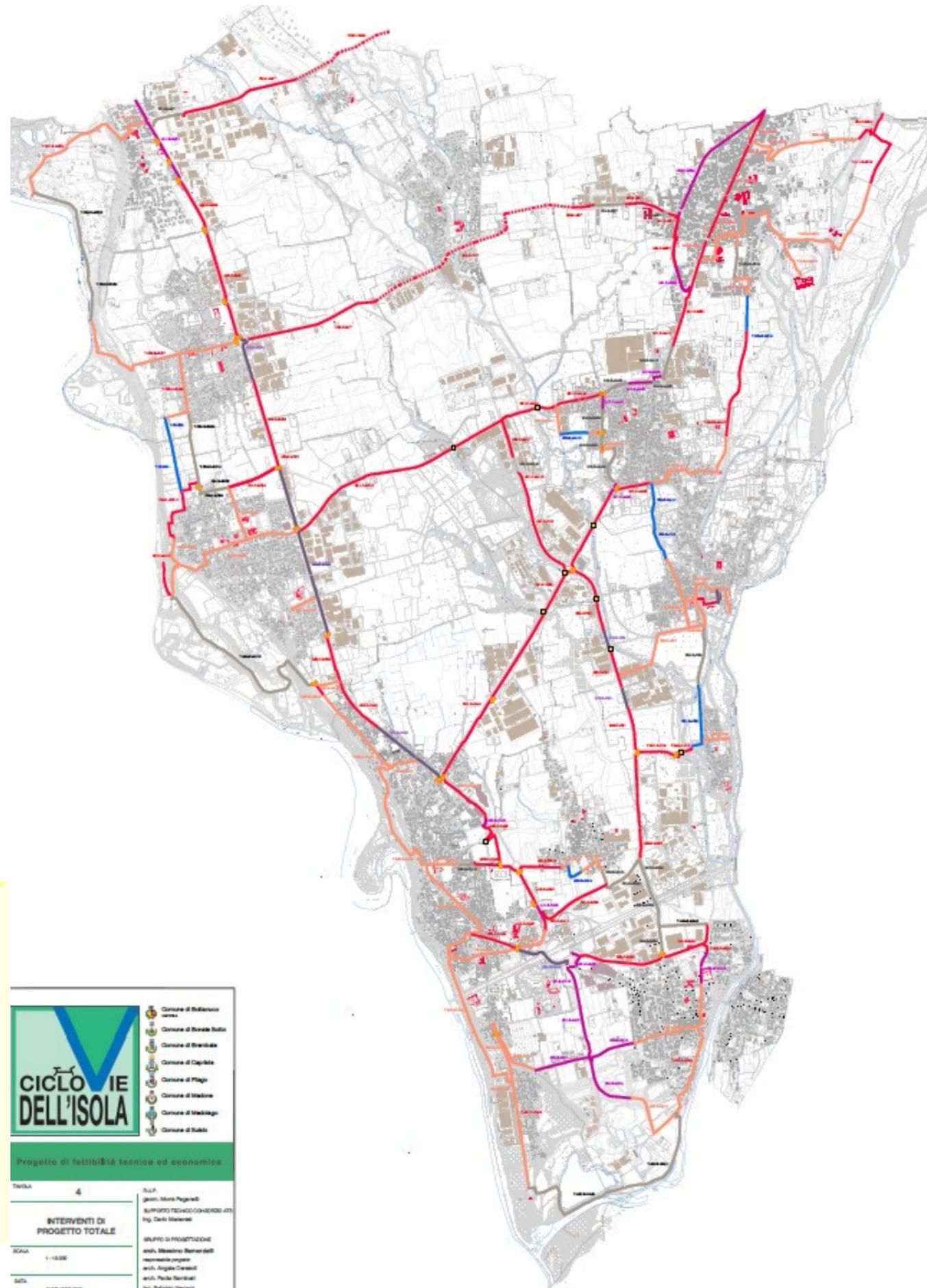


STIMA DI MASSIMA DEI  
COSTI DI REALIZZAZIONE

DEFINIZIONE DEL QUADRO  
TECNICO ECONOMICO PER LA  
REALIZZAZIONE DELLA RETE DELLE  
CICLOVIE

**€ 6 milioni**

*importo lavori*



**INTERVENTI DI PROGETTO**



NUOVO PERCORSO  
CICLABILE IN SEDE PROPRIA



ALLARGAMENTO CICLABILE  
ESISTENTE



RIFACIMENTO DEL TAPPETINO  
D'USURA



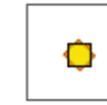
ADEGUAMENTO DEL FONDO  
SU TRACCIATO ESISTENTE



SEGNALETICA DA REALIZZARE  
SU STRADA (DL 76/2020)



TRACCIATO ESISTENTE O DI  
REALIZZAZIONE IN PREVISIONE  
COMUNALE



INTERVENTO STRUTTURALE  
manufatto a scavalco corso  
d'acqua o altra interferenza



REALIZZAZIONE  
ATTRAVERSAMENTO STRADALE

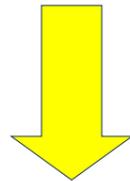
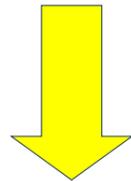
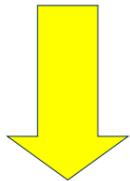


**Fase  
3**

**FINANZIAMENTO DISPONIBILE  
"PIANO MARSHALL"**

**€ 4.5 milioni**  
*importo lavori*

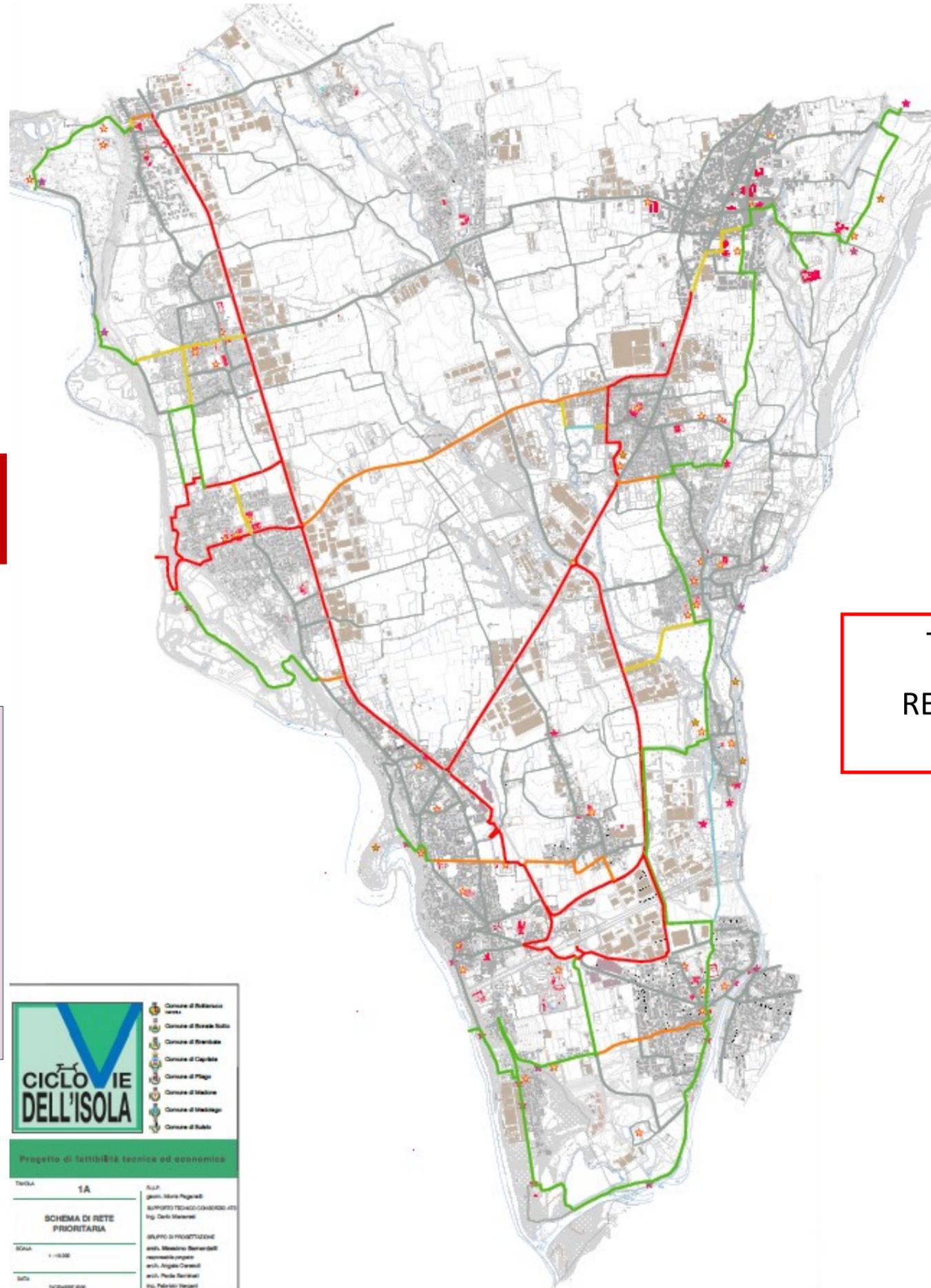
**CRITERI DI SCELTA DEI TRACCIATI "PIANO MARSHALL"**



FATTIBILITÀ  
TECNICA,  
AMMINISTRATIVA,  
ECONOMICA

GLI ITINERARI DEVONO ESSERE  
COMPIUTI E COERENTI

GLI ITINERARI DEVONO RI-  
SPONDERE A OBIETTIVI INDI-  
CATI COME PRIORITARI DAI  
TERRITORI INTERESSATI



**TAVOLA DELLA  
RETE PRIORITARIA**

**CICLO VIE DELL'ISOLA**

Progetto di fattibilità tecnica ed economica

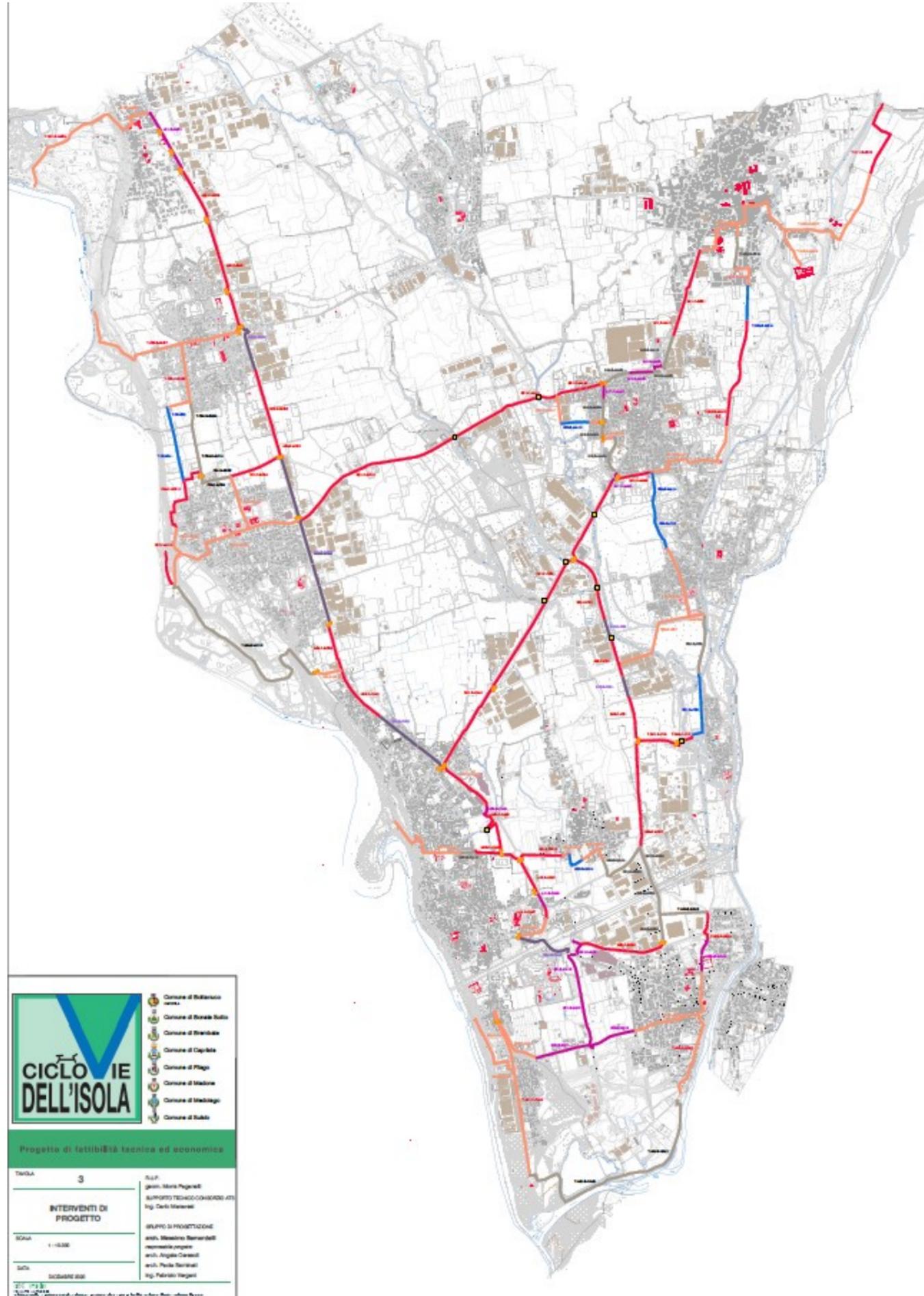
TAVOLA	1A	Aut. Mario Pugliese
SCHEMA DI RETE PRIORITARIA		SAVINGO TECNICO-CONSORZIO A.S.
Scala	1:10.000	Ing. Carlo Maresca
GRUPPO DI PROGETTAZIONE		arch. Massimo Bernardini
		ing. Angelo Caracci
		arch. Paolo Bernardi
		ing. Fabrizio Vergari

Fase

3

## TAVOLA DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

RETE DELLE CICLOVIE  
FINANZIABILI CON IL  
"PIANO MARSHALL"



**CICLOVIE DELL'ISOLA**

Progetto di fattibilità tecnica ed economica

TAVOLA	3	S.U.P. Ing. Mario Pugliese
INTERVENTI DI PROGETTO		SUPPLETO TECNICO/COORDINATORE ATS Ing. Carlo Marescalchi
SCALA	1:10.000	GRUPPO DI PROGETTAZIONE arch. Massimo Bernardelli ingegneri Sergio arch. Angelo Caraccioli arch. Paolo Santilli Ing. Fabrizio Vignati
DATA	NOVEMBRE 2021	

© 2021 - 2022  
Tutti i diritti sono riservati. È vietata espressamente la ristampa o l'uso non autorizzato senza permesso scritto dalla Ciclovie dell'Isola.

### INTERVENTI DI PROGETTO



NUOVO PERCORSO  
CICLABILE IN SEDE PROPRIA



ALLARGAMENTO CICLABILE  
ESISTENTE



RIFACIMENTO DEL TAPPETINO  
D'USURA



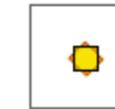
ADEGUAMENTO DEL FONDO  
SU TRACCIATO ESISTENTE



SEGNALETICA DA REALIZZARE  
SU STRADA (DL 76/2020)



TRACCIATO ESISTENTE O DI  
REALIZZAZIONE IN PREVISIONE  
COMUNALE



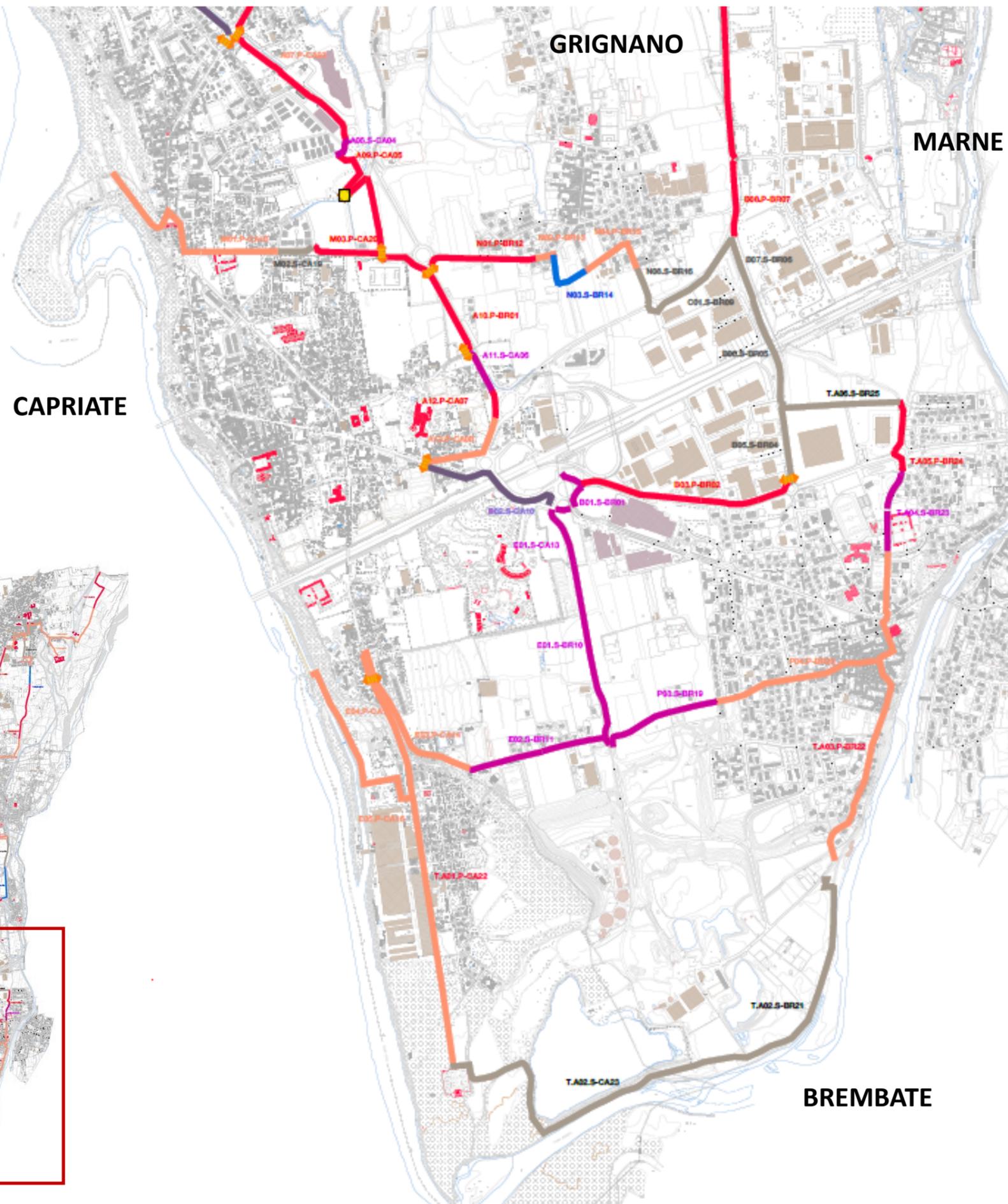
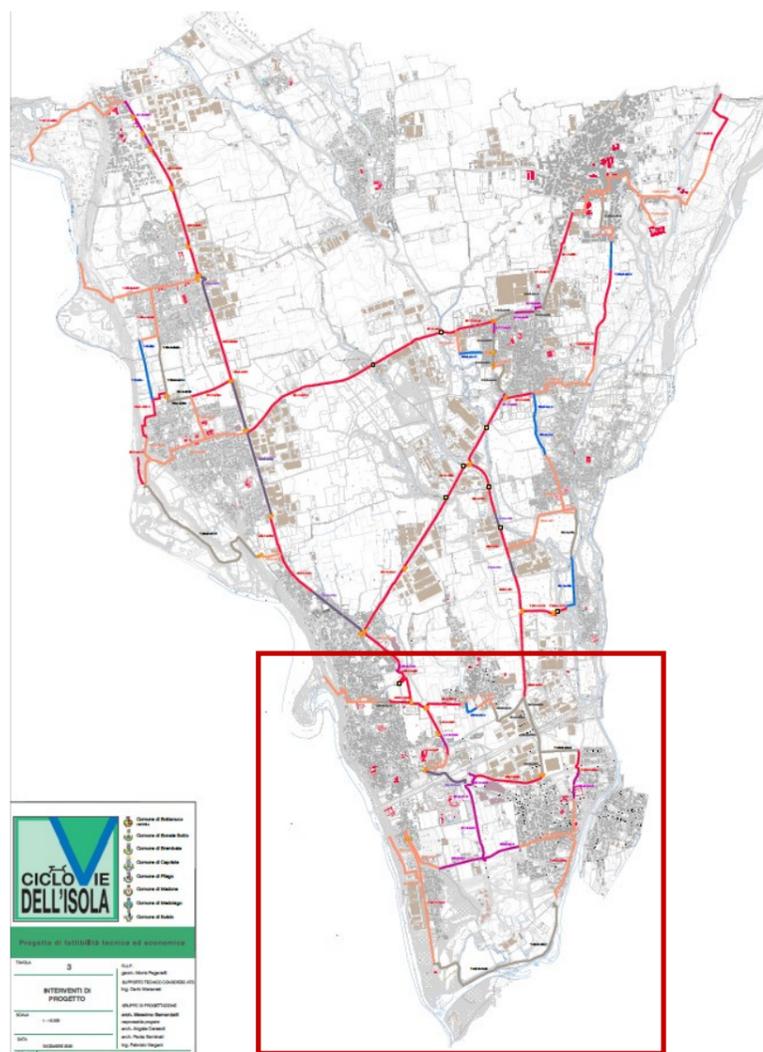
INTERVENTO STRUTTURALE  
manufatto a scavalco corso  
d'acqua o altra interferenza



REALIZZAZIONE  
ATTRAVERSAMENTO STRADALE

# TAVOLA DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

RETE DELLE CICLOVIE FINANZIABILI CON IL "PIANO MARSHALL"



## INTERVENTI DI PROGETTO

-  NUOVO PERCORSO CICLABILE IN SEDE PROPRIA
-  ALLARGAMENTO CICLABILE ESISTENTE
-  RIFACIMENTO DEL TAPPETINO D'USURA
-  ADEGUAMENTO DEL FONDO SU TRACCIATO ESISTENTE
-  SEGNALETICA DA REALIZZARE SU STRADA (DL 76/2020)
-  TRACCIATO ESISTENTE O DI REALIZZAZIONE IN PREVISIONE COMUNALE
-  INTERVENTO STRUTTURALE manufatto a scavalco corso d'acqua o altra interferenza
-  REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO STRADALE

Progetto di fattibilità tecnica ed economica

Titolo: 3

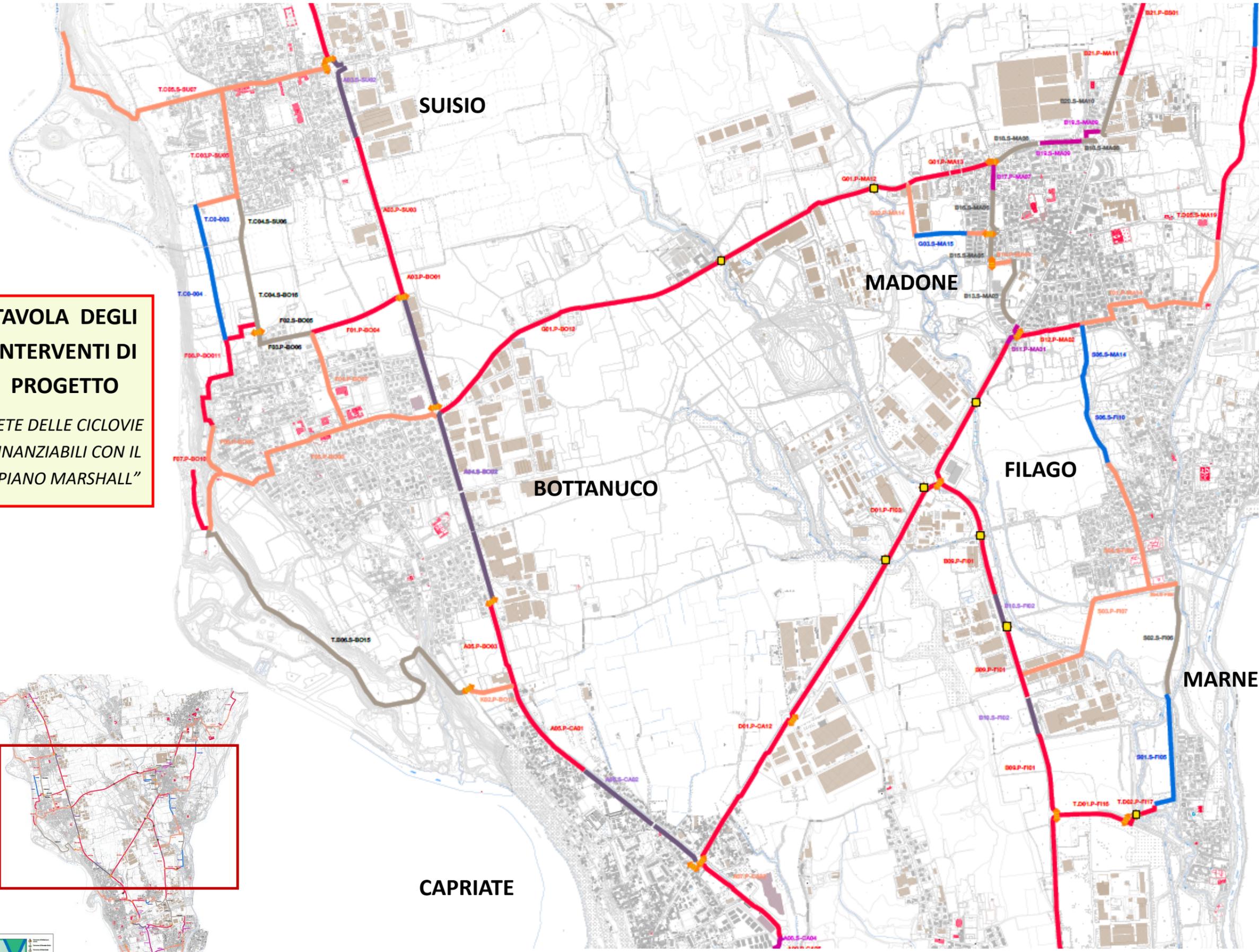
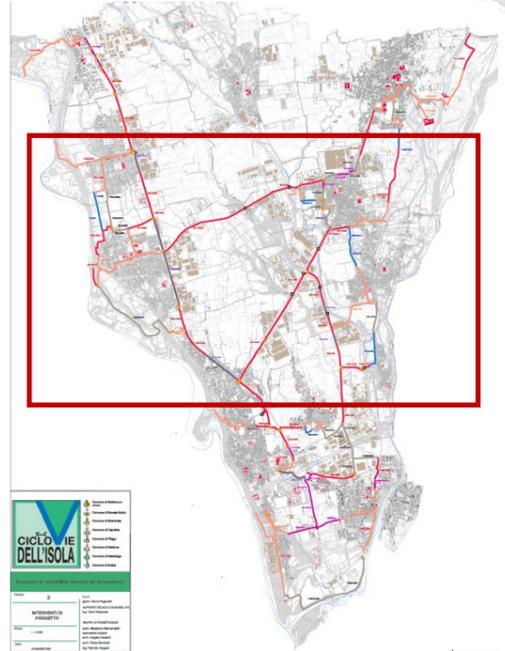
Autore: Studio Tecnico

Interventi di Progetto

Scala: 1:5000

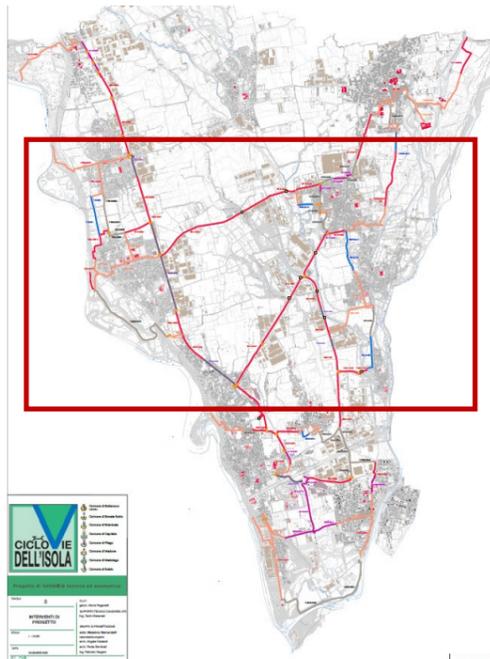
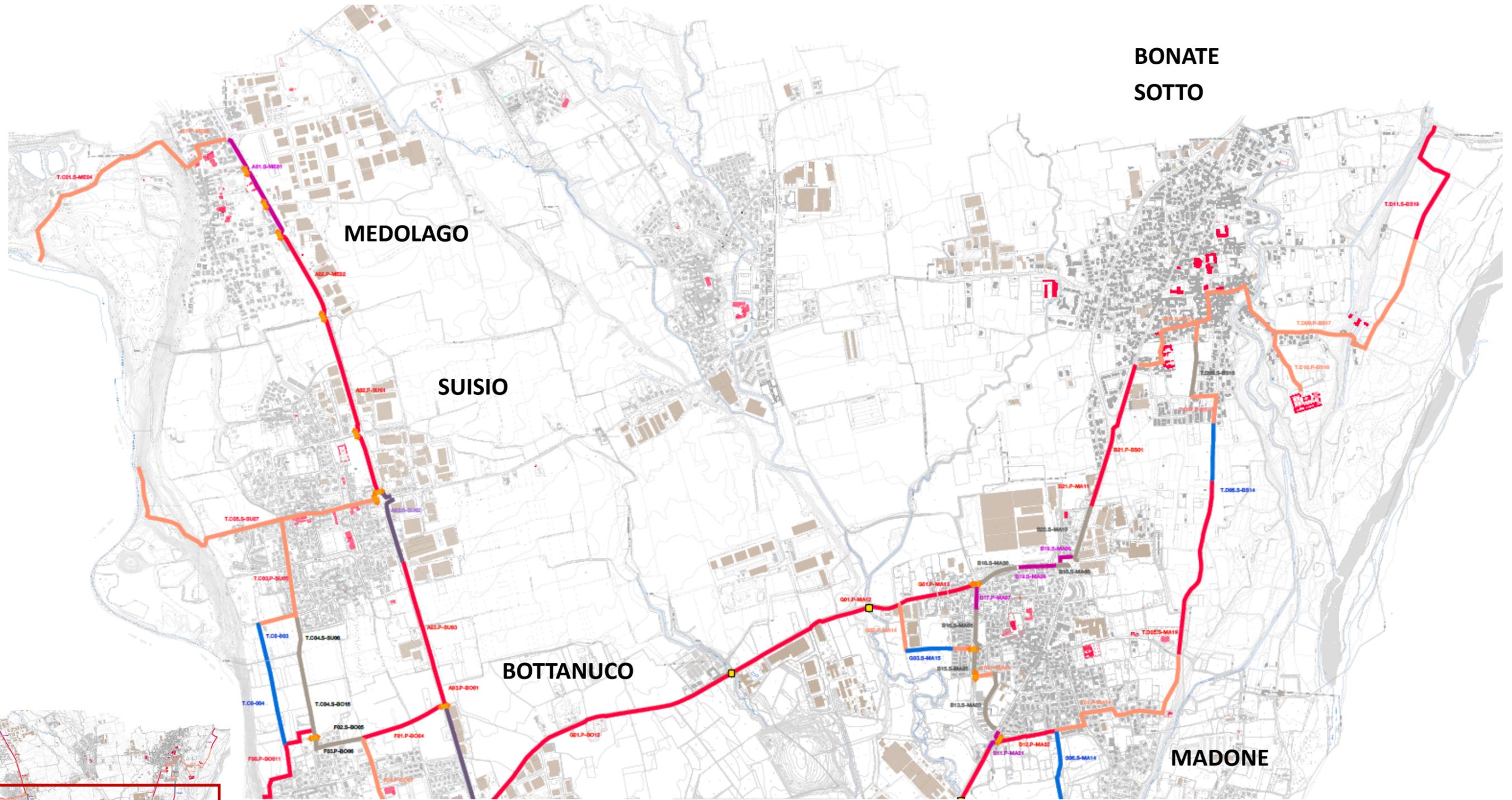
Data: 2023

**TAVOLA DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO**  
**RETE DELLE CICLOVIE FINANZIABILI CON IL "PIANO MARSHALL"**



**INTERVENTI DI PROGETTO**

-  NUOVO PERCORSO CICLABILE IN SEDE PROPRIA
-  ALLARGAMENTO CICLABILE ESISTENTE
-  RIFACIMENTO DEL TAPPETINO D'USURA
-  ADEGUAMENTO DEL FONDO SU TRACCIATO ESISTENTE
-  SEGNALETICA DA REALIZZARE SU STRADA (DL 76/2020)
-  TRACCIATO ESISTENTE O DI REALIZZAZIONE IN PREVISIONE COMUNALE
-  INTERVENTO STRUTTURALE manufatto a scavalco corso d'acqua o altra interferenza
-  REALIZZAZIONE ATTRAVERSAMENTO STRADALE



**TAVOLA DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO**  
 RETE DELLE CICLOVIE FINANZIABILI CON IL "PIANO MARSHALL"

**INTERVENTI DI PROGETTO**

 NUOVO PERCORSO CICLABILE IN SEDE PROPRIA

 ALLARGAMENTO CICLABILE ESISTENTE

 RIFACIMENTO DEL TAPPETINO D'USURA

 ADEGUAMENTO DEL FONDO SU TRACCIATO ESISTENTE

 SEGNALETICA DA REALIZZARE SU STRADA (DL 76/2020)

 TRACCIATO ESISTENTE O DI REALIZZAZIONE IN PREVISIONE COMUNALE

 CICLABILE IN SEDE PROPRIA

 ALLARGAMENTO CICLABILE ESISTENTE

 RIFACIMENTO DEL TAPPETINO D'USURA

## STRUMENTI PER REALIZZARE PERCORSI CICLABILI URBANI

DL 76/2020 convertito in legge il 10 settembre 2020

Art. 49—Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali—5-ter. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modificazioni:

### STRADA URBANA CICLABILE

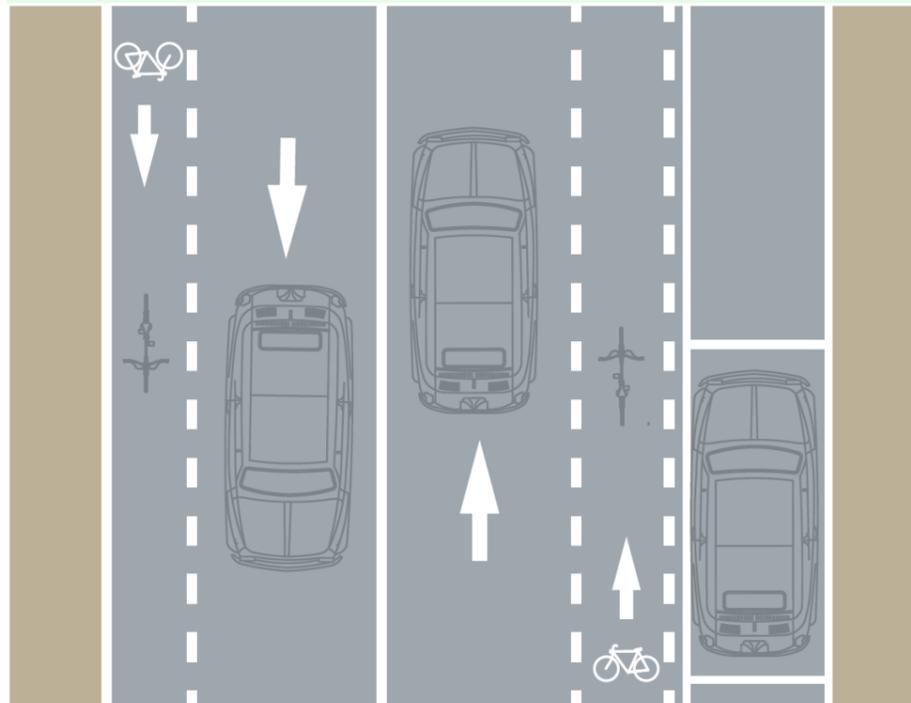
categoria stradale che si aggiunge alle strade di categoria E urbane di quartiere. E-bis: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.



### CORSIA CICLABILE

Parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

*La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue.*



Esempio di inserimento delle corsie su carreggiate bidirezionali inferiori a 5.5 mt (ambito urbano ed ambito extraurbano)

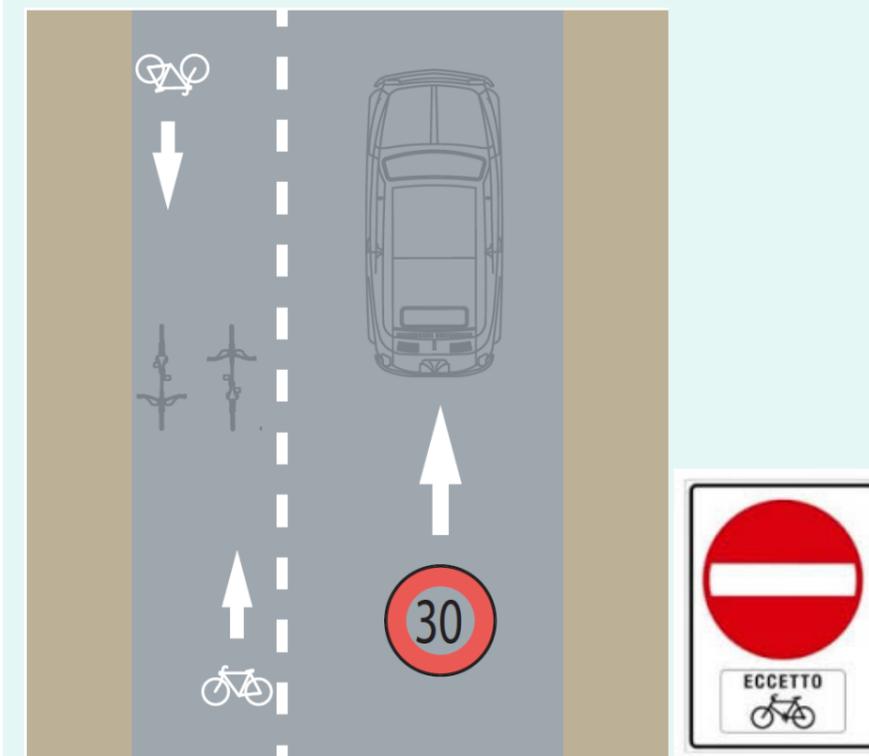
B I K E

### CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE

Parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli

*su strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa.*



L A N E

### ZONA SCOLASTICA

zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine

