



COMUNE DI MONTEGROTTO TERME

COPIA

DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

Numero 115 del 21-06-2018

Oggetto: Piano Urbano del Traffico (PUT). Approvazione del Documento Programmatico

Per approvazione e conferma del presente verbale, si sottoscrivono

IL PRESIDENTE
F.to Mortandello Riccardo

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott.ssa Paola Carraro

L'anno duemiladiciotto il giorno ventuno del mese di giugno alle ore 16:00, nella sala delle adunanze, convocato per determinazione del Sindaco con avvisi scritti, si è riunita la Giunta Comunale.

Sono presenti i Signori, componenti della Giunta Comunale di questo Comune:

N. 965 reg. pubbl.

Certifico che copia della presente deliberazione viene PUBBLICATA all'Albo Pretorio del Comune per 15 giorni consecutivi a partire dal 11-07-2018

F.to L' INCARICATO

Nome Cognome	Qualifica	Presenza.
Mortandello Riccardo	Sindaco	Presente
Fanton Luca	Vicesindaco	Presente
Roetta Elisabetta	Assessore	Presente
Sponton Pier-Luigi	Assessore	Assente
Zanotto Laura	Assessore	Assente
Carniello Paolo	Assessore	Presente

Per copia conforme all'originale

Li, 11-07-2018

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Carraro Paola

Partecipa alla seduta la Dott.ssa Carraro Paola Segretario Generale.

Il sottoscritto Segretario, visti gli atti d'ufficio,

ATTESTA
Che questa deliberazione è divenuta esecutiva il

In quanto decorsi i 10 giorni dalla pubblicazione

Li, _____

IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Dott.ssa Paola Carraro

Riccardo Mortandello nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

Proposta di deliberazione n. 121 del 21-06-2018

Oggetto: Piano Urbano del Traffico (PUT). Approvazione del Documento Programmatico

PREMESSO:

- che con deliberazione di Giunta Comunale n. 492/1994, esecutiva, l'Amministrazione aveva provveduto a dare incarico ad un professionista per la redazione di uno studio sulla modalità di elaborazione del Piano urbano del traffico (PUT), tenuto conto delle caratteristiche di stagionalità del territorio comunale;
- che con successivi provvedimenti sempre di Giunta Comunale si era proceduto ad incaricare lo stesso professionista di elaborare la prima, seconda e terza fase del PUT, quest'ultima consistente nell'elaborazione del Piano Programmatico di intervento, con identificazione delle strategie e degli obiettivi da perseguire, con la elaborazione di cartografie adatte ad illustrare i risultati delle fasi precedenti e di una relazione tecnica;
- che una bozza del PUT, composta da 14 tavole grafiche e dalla relazione tecnica è stata acquisita al prot. n. 23930 del 28.09.2000;
- che con successiva determinazione n. 12/2002 è stato dato incarico allo stesso professionista di effettuare una serie di indagini sul flusso di traffico necessarie all'aggiornamento degli elaborati del Piano in considerazione dell'adeguamento della situazione viabilistica mutata rispetto a quello che aveva portato alla elaborazione della bozza citata al precedente punto;
- che la suddetta documentazione contenente le indagini richieste è stata acquisita al protocollo comunale in data 31.08.2002 al n. 20624;
- che con ordinanza di liquidazione del servizio Edilizia Privata e Ambiente del 16.06.2010 è stato liquidato al professionista il saldo delle prestazioni effettuate, ritenendo pertanto conclusi gli adempimenti ed obblighi del professionista stesso nei confronti dell'Amministrazione Comunale, così come previsto dal disciplinare di incarico;

ciò premesso,

ATTESO che la bozza del PUT depositata agli atti e la successiva integrazione non hanno trovato una elaborazione definitiva e conseguentemente il Piano non è stato mai approvato, in considerazione anche del fatto che il territorio comunale è stato ed è interessato da numerose urbanizzazioni di aree e dalla realizzazione di una nuova arteria stradale di primaria importanza (prolungamento della circonvallazione ovest), le quali hanno contribuito a modificare sostanzialmente l'assetto viario del territorio comunale e conseguentemente anche quello dei Comuni limitrofi;

RICHIAMATA integralmente la deliberazione di C.C. n. 34 del 05.06.2018 con la quale è stato ratificato l'Accordo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS) dei Comuni della Conferenza Metropolitana di Padova sottoscritto in data 21.12.2017 dagli Enti Aderenti alla Conferenza Metropolitana di Padova e non, allegato al provvedimento stesso;

DATO ATTO che il PUMS costituisce uno strumento di programmazione ad ampia scala territoriale intercomunale, questa Amministrazione pone ora tra i propri obiettivi quello di dotare il Comune del Piano Urbano del Traffico, strumento di programmazione ritenuto strategico e previsto dall'art. 36 del D.Lgs n. 285 del 30.04.1992 (Nuovo Codice della Strada) e ss.mm.ii.;

RITENUTO in questa fase preliminare di adottare un documento programmatico al fine di individuare quali siano i criteri generali sui quali dovrà svilupparsi il PUT, strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, del traffico veicolare e della mobilità lenta (ciclopedonale), la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il

contenimento dei consumi di energia, nel rispetto dei valori ambientali, oltre che con il medesimo piano perseguire il miglioramento della qualità urbana;

VISTA la proposta di “*Documento Programmatico*” del PUT predisposta sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione Comunale che costituisce parte integrante e sostanziale della presente, allegato sub “A”;

RITENUTO di:

- approvare, con la presente, la proposta del “*Documento Programmatico*” di cui al punto precedente;
- demandare agli uffici comunali competenti il compito di attivare la procedura per l'individuazione del professionista da incaricare per la redazione di PUT;

DATO ATTO che il PUT fa parte e sarà redatto e coordinato nell'ambito degli strumenti di pianificazione comunale in atto;

DATO ATTO, altresì, che l'argomento di cui trattasi sarà esaminato in occasione della prima seduta utile della Commissione Consiliare “*Ambiente e Territorio*”, ancorché trattati di documento da non sottoporre al Consiglio Comunale;

VISTO il D.Lgs. 18.8.2000, n. 267;

VISTA, altresì, la deliberazione di Giunta Comunale n° 89 del 10.05.2018 di assegnazione del piano esecutivo di gestione 2018/2020 comprendente il piano di dettaglio degli obiettivi e il piano della performance;

ACQUISITI ed allegati alla presente i pareri di cui all'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000, così come modificato dall'art. 3, comma 1, lett. b) del D.L. 174 del 10.10.12, convertito in Legge n. 213 del 7.12.12;

Con votazione unanime e favorevole;

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse fanno parte integrante e sostanziale del dispositivo della presente deliberazione;
2. di approvare il “*Documento Programmatico*” (allegato sub “A”), nel quale sono indicati i criteri generali sui quali dovrà svilupparsi il Piano Urbano del Traffico, strumento finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, del traffico veicolare e della mobilità lenta (ciclopedonale), la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi di energia, nel rispetto dei valori ambientali, oltre che con il medesimo piano perseguire il miglioramento della qualità urbana;
3. di dare atto che il PUT fa parte e sarà redatto e coordinato nell'ambito degli strumenti di pianificazione comunale in atto;
4. di dare atto, altresì, che la presente non determina diretto impegno di spesa per l'Ente;
5. di demandare agli uffici comunali preposti il compito di attivare la procedura per l'individuazione del professionista da incaricare per la redazione di PUT;
6. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii.

Proposta di deliberazione n. 121 del 21-06-2018

Oggetto: Piano Urbano del Traffico (PUT). Approvazione del Documento Programmatico

**PARERI DI REGOLARITA' DEI RESPONSABILI
AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS 267/2000**

Parere sulla Regolarita' Tecnica: **Favorevole**

data 21-06-2018

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Rinaldo Andrea

Parere sulla Regolarita' Contabile: **Favorevole**

data 21-06-2018

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Stecca Caterina

DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 115 DEL 21-06-2018

Oggetto: Piano Urbano del Traffico (PUT). Approvazione del Documento Programmatico

LA GIUNTA COMUNALE

PRESO atto della proposta di deliberazione di cui sopra, comprensiva dei pareri espressi dai responsabili dei servizi attestanti la regolarità tecnica e contabile;

RITENUTA la stessa conforme alla volontà di questa Amministrazione;

CON voti unanimi favorevoli palesemente espressi;

DELIBERA

di approvare la proposta di deliberazione come sopra riportata che si intende qui integralmente trascritta, senza alcuna modificazione e/o integrazione.



Provincia di Padova

Regione del Veneto

CITTÀ DI MONTEGROTTO TERME

STAZIONE DI CURA SOGGIORNO E TURISMO

PIANO URBANO DEL TRAFFICO DOCUMENTO PROGRAMMATICO

La definizione del piano Urbano del Traffico (PUT) del Comune di Montegrotto Terme rappresenta un'opportunità per intervenire sulla qualità dello spazio pubblico e sul livello di servizi che la parte Pubblica offre a beneficio degli utenti, intesi come residenti, visitatori turistici, operatori economici e sociali di questo territorio. Elevare la qualità dello spazio pubblico aumenta il benessere di chi vive e lavora quotidianamente nella città, e aumenta le possibilità del territorio di essere competitivo all'interno di un mercato ampiamente globale nel settore dei servizi termali.

LA NORMATIVA

La normativa di settore ha subito negli anni una rapida evoluzione, introducendo strumenti strategici di scala vasta, come i PUMS, che ribaltano i paradigmi consolidati della pianificazione trasportistica, mettendo al centro del progetto le persone piuttosto che i veicoli e facendo della sostenibilità ambientale e del miglioramento dell'ambiente urbano il principale obiettivo da perseguire.

Tale pianificazione di cui trattasi è codificata a livello europeo dalle linee guida di sviluppo della "*Dichiarazione di Brema sulla Pianificazione Urbana della Mobilità Sostenibile*", da cui si estrapolano alcuni obiettivi guida come base di ragionamento per una successiva implementazione operativa.

La normativa nazionale dispone l'utilizzo di tali strumenti strategici innovativi (PUM e PUMS) solo per le aree vaste o i centri superiori ai 100.000 abitanti; si ritiene comunque necessario mutuarne le finalità e gli obiettivi anche per la redazione del un nuovo piano per la mobilità del Comune di Montegrotto Terme.

La normativa inoltre fa obbligo della redazione del Piano Urbano del Traffico (PUT) ai comuni con popolazione residente superiore a 30.000 abitanti, a tale obbligo sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, ecc (2° comma dell'art. 36 del D. Lg. n. 285/1992). Il PUT costituisce uno strumento tecnico- amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

L'attività di progettazione che l'Amministrazione Comunale di Montegrotto Terme intende sviluppare e concretizzare è un piano strutturato in due diversi livelli di scala, una strategica e una di dettaglio:

1. un livello generale che individua e definisce obiettivi, scenari e strategie;
2. un livello di dettaglio che definisce le scelte progettuali puntuali.

CLASSIFICAZIONE, TIPOLOGIE E STANDARD TECNICI

Sulla base del Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992) e del relativo Regolamento di esecuzione (D.P.R. 495/1992, delle "*Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade urbane*" (Bollettino Ufficiale del C.N.R. n. 60 del 26 aprile 1978), della Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 2575 del 8 agosto 1986 dal titolo "*Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani Urbani del Traffico*", del D.M. 5 novembre 2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*" e del D.M. 19/04/2006 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*", il piano conterrà le indicazioni relative a

- ✓ viabilità di nuova costruzione;
- ✓ viabilità esistente;
- ✓ disciplina d'uso delle strade;

- ✓ classificazione delle strade esistenti.
- Il piano determinerà, inoltre, specifici *standard* tecnici per ogni tipologia di strada in merito a
- ✓ le componenti di traffico ammesse;
 - ✓ le caratteristiche geometriche della sezione trasversale;
 - ✓ le caratteristiche geometriche di tracciato;
 - ✓ l'organizzazione delle intersezioni stradali;
 - ✓ le precedenze tra le diverse strade;
 - ✓ le dimensioni delle fasce di sosta laterale;
 - ✓ le discipline delle altre occupazioni delle sedi stradali.

DEFINIZIONE SCENARI STRATEGICI

Attraversamento e accesso della città

La città di Montegrotto Terme non presenta particolari criticità in termini di congestione della mobilità automobilistica. Dovranno essere definiti una serie di indicatori per monitorare il traffico di attraversamento, di sosta e di ingresso, con individuazione di metodologie di intervento, attraverso anche l'eventuale pianificazione di modalità di potenziamento o depotenziamento dei punti di accesso, in relazione anche agli esiti forniti dall'analisi degli indicatori di analisi utilizzati.

Interscambio Montegrotto

La stazione di Terme Euganee rappresenta una fondamentale porta di accesso/partenza principale per i flussi turistici, lavorativi e studenteschi con il territorio e pone la città di Montegrotto Terme al centro del sistema territoriale più ampio delle Terme Euganee. La definizione di un nuovo snodo di interscambio multimodale può essere al centro degli obiettivi della mobilità della città di Montegrotto Terme, spingendo e coinvolgendo anche le strategie e le risorse dei comuni limitrofi, dei gestori delle reti ferroviarie e della mobilità provinciale.

Mobilità dolce delle Terme

Tra gli obiettivi del piano, con interventi mirati di progettazione delle sezioni stradali, la riqualificazione della rete ciclabile, sia di distribuzione interna al centro e ai quartieri, che di collegamento ai vicini colli e ai punti di eccellenza del territorio, con uno sviluppo in sintonia con gli operatori ed enti del territorio.

Mobilità di quartiere

Dovranno essere individuate le zone residenziali che sono più interessate dal fenomeno del "parcheggio selvaggio" e proposte delle soluzioni di alleggerimento tramite creazione di aree a senso unico o a circolazione limitata, che offrono la possibilità di allargare la fruibilità pedonale degli spazi, la messa in sicurezza, la realizzazione di aree a parcheggio e percorsi ciclabili.

Pedonalizzazione del centro

La chiusura calibrata alla viabilità automobilistica viene valutata in funzione delle possibili soluzioni alternative e permette di assegnare un valore significativo a tutta la città e manifesta l'intenzione di porre al centro le persone e non i mezzi.

Dovrà essere valutato in modo concertato l'impatto sulle attività alberghiere, commerciali e sull'uso privato dello spazio.

Mobilità pubblica / privata

Il PUT di Montegrotto dovrà favorire la mobilità collettiva per alcuni tipi di spostamenti, coinvolgendo le aziende di mobilità pubbliche del territorio (sia locali che extra territoriali) per favorire gli interscambi fra mobilità privata e mobilità pubblica, predispone aree di interscambio

(bici, minibus, auto, bus, treno), con la verifica di possibili scenari di mobilità condivisa (bike sharing).

DEFINIZIONE DEI CONTENUTI PROGETTUALI DA SVOLGERE

I contenuti progettuali dell'incarico dovranno riguardare, con riferimento all'intero territorio Comunale di Montegrotto Terme, le seguenti attività:

1. la definizione dello schema generale di circolazione e della viabilità principale;
2. l'individuazione della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento urbano;
3. la definizione delle modalità di precedenza tra i diversi tipi di strade;
4. la definizione delle aree e delle strade esistenti da destinare a parcheggio e degli eventuali spazi di sosta sostitutivi;
5. la definizione del regolamento viario;
6. la riorganizzazione della segnaletica verticale;
7. l'individuazione delle priorità di intervento con relativo progetto di massima.

Dette attività presuppongono la raccolta di informazioni e dati sullo stato attuale della mobilità, reperibili sia presso le fonti istituzionali, che mediante l'effettuazione di indagini di campo specifiche volte a rappresentare in modo significativo il fenomeno oggetto dello studio e le sue peculiarità.

DEFINIZIONE DELLO SCHEMA GENERALE DI CIRCOLAZIONE DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE

Propedeutica all'attività di progettazione è la fase conoscitiva dell'area di studio e della mobilità che, nello specifico, riguarda i seguenti punti.

Raccolta di dati socio-economici

I dati e le informazioni riguarderanno, con riferimento all'intero territorio comunale di Montegrotto Terme, ai comuni limitrofi e, per quanto possibile, alle frazioni:

- ✓ la popolazione residente;
- ✓ le attività produttive;
- ✓ il numero di addetti;
- ✓ l'analisi della localizzazione delle polarità (centri commerciali, parchi giochi, luoghi di afflusso turistico, polarità scolastiche, ecc.).

Rilievi di traffico

Il rilievo dei flussi di traffico transitanti in alcune sezioni delle strade principali ha lo scopo di individuare la pressione veicolare sulla rete stradale e nelle singole zone attraversate, al fine di ottenere risultati significativi dal punto di vista della rappresentatività del giorno medio feriale.

Conteggi automatici classificati

I conteggi automatici classificati saranno svolti sulla rete viaria principale e contribuiscono a definire l'entità, la composizione e la distribuzione temporale dei flussi veicolari. Il rilievo dovrà prevedere il conteggio, per una intera giornata feriale e per entrambi i sensi di marcia, delle seguenti tipologie di veicolo, rilevate in base alla lunghezza:

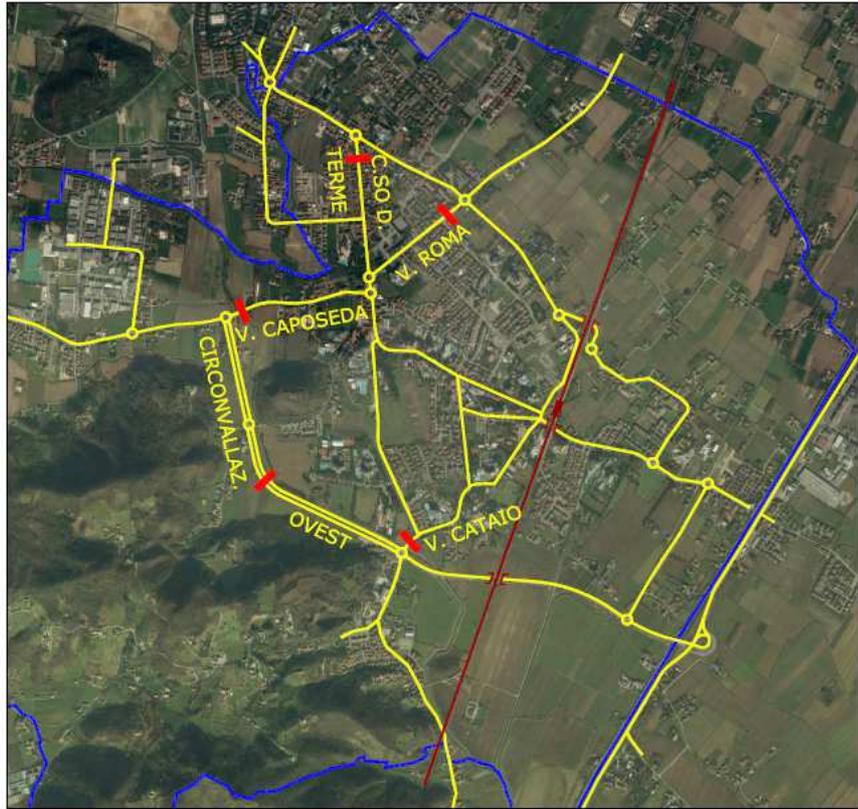
- ✓ autovetture (e veicoli di dimensione simile);
- ✓ veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 tonnellate;
- ✓ veicoli pesanti (autotreni, autoarticolati, autobus e autosnodati).

Dovranno essere forniti, inoltre, i dati relativi alla velocità media di deflusso dei veicoli.

Le sezioni di rilievo dovranno essere localizzate presso i principali assi di accesso al centro di Montegrotto (4 sezioni) e lungo la viabilità tangenziale (1 sezione):

- ✓ corso delle Terme (tra l'incrocio con le vie Vivaldi/Fasolo e l'innesto di via San Daniele),
- ✓ via Roma (tra l'incrocio con le vie Marza/Vivaldi e l'innesto di via Tiberina),
- ✓ via Cataio (tra l'incrocio con la Circonvallazione Ovest e l'innesto di via dei Colli),
- ✓ via Caposedà (tra l'incrocio con la Circonvallazione Ovest l'innesto su via Roma),

- ✓ Circonvallazione Ovest.



Individuazione delle sezioni per i conteggi automatici

Rilievo delle manovre alle intersezioni

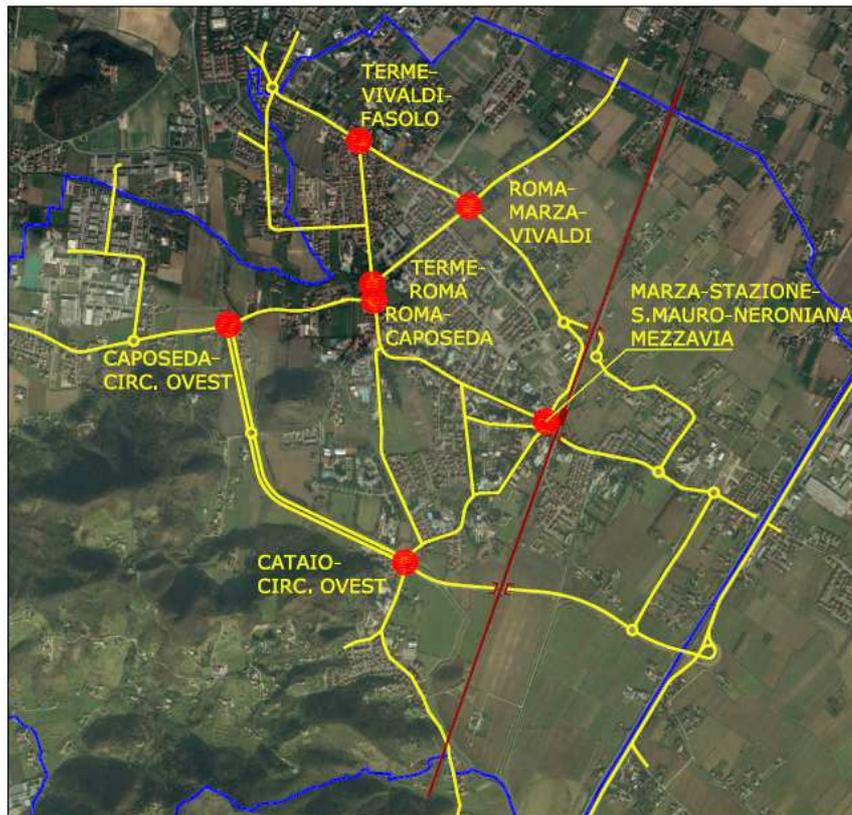
Tale attività dovrà ottenere un maggior dettaglio dei flussi veicolari. Il rilievo dovrà prevedere, secondo una classificazione compatibile con quella dei conteggi automatici al punto precedente, il conteggio classificato delle manovre dei veicoli che impegnano gli incroci. Tale attività sarà svolta nelle ore di punta feriali ed è utile all'eventuale dimensionamento di sistemi di regolazione del traffico e dell'intersezione.

Sono individuate 3 intersezioni nell'area urbana centrale:

- ✓ rotatoria Corso delle Terme – via Roma,
- ✓ rotatoria via Roma – via Caposedà,
- ✓ incrocio via Marza – viale Stazione – via San Mauro – via Neroniana – via Mezzavia,

e 4 intersezioni lungo la viabilità tangenziale:

- ✓ rotatoria corso delle Terme – via Vivaldi – via Fasolo,
- ✓ rotatoria via Roma – via Vivaldi – via Marza,
- ✓ rotatoria via Caposedà – Circonvallazione Ovest,
- ✓ rotatoria via Cataio – Circonvallazione Ovest.



Individuazione delle intersezioni oggetto di rilievo

Indagine Origine – Destinazione (O/D)

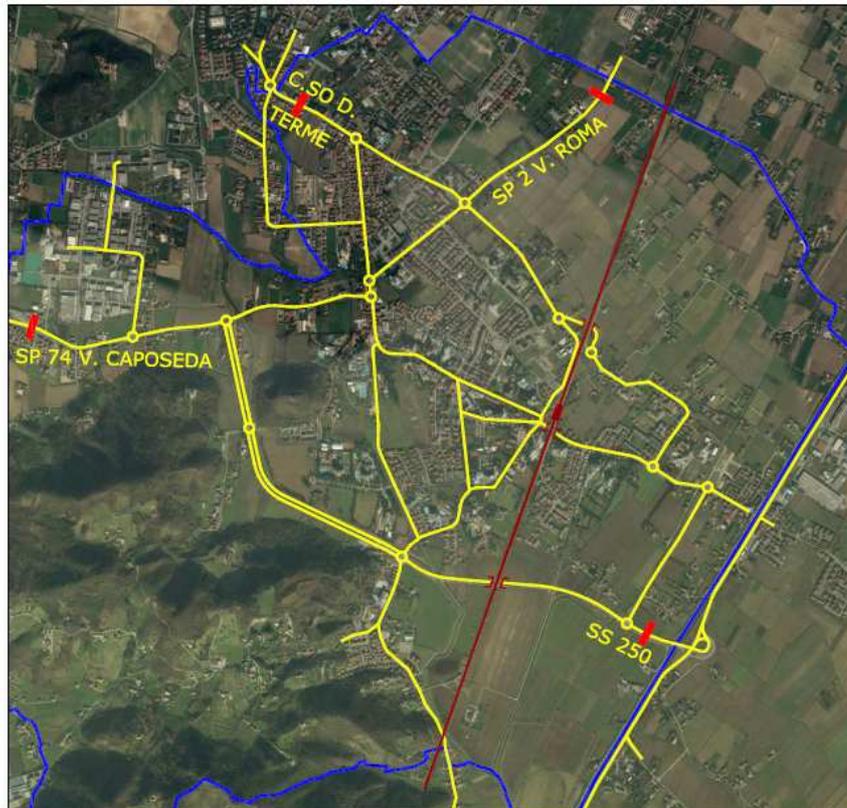
Tale attività ha il fine di produrre una prima stima dei flussi interzonalì all'interno del comune, nonché dei flussi pendolari e di attraversamento, con un'indagine O/D pilota. Qualora l'Amministrazione lo riterrà opportuno, tale attività potrà essere replicata in altre sezioni comunali per avere una maggiore universalità e significatività dei dati. L'indagine sarà svolta con il supporto della Polizia Municipale e prevede la somministrazione di un breve questionario ai soli conducenti di autovetture.

L'attività prevede il conteggio di tutti i veicoli transitanti in ingresso nelle 4 direttrici principali di accesso al territorio comunale:

- ✓ Corso delle Terme (tra la rotonda presso il confine comunale con Abano Terme e l'intersezione con le vie Vivaldi/Fasolo),
- ✓ via Roma / ex SP 2 (tra il confine comunale con Abano Terme e l'intersezione con le vie Vivaldi/Marza),
- ✓ Via Circonvallazione Ovest / nuova bretella tra SS 16 e ex SP 63 (tra il ponte sul canale Battaglia e l'intersezione con via Falcone),
- ✓ via Caposedà / ex SP 74 (tra il confine comunale con Torreglia e l'intersezione con via Fornace).

Sarà intervistato un campione corrispondente almeno all'8% del totale dei veicoli in ingresso a Montegrotto Terme nella fascia di tempo dell'indagine, compatibilmente con le esigenze di sicurezza della circolazione nello svolgimento dell'indagine.

Nella figura seguente sono indicate le sezioni d'indagine. La localizzazione è indicativa: la posizione effettiva andrà individuata in relazione alla significatività dei punti di rilevamento e alla messa in sicurezza degli intervistatori.



Individuazione delle sezioni con intervista

INDIVIDUAZIONE VIABILITÀ TANGENZIALE PER TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO URBANO

I dati di traffico che dovranno essere raccolti sulla viabilità dovranno permettere di definire:

- ✓ la viabilità tangenziale,
- ✓ il traffico di attraversamento urbano,

evidenziando, in particolare, la quota dei veicoli pesanti.

La definizione dello schema della viabilità, finalizzato alla fluidificazione dei flussi veicolari e della sicurezza delle cosiddette “utenze deboli”, dovrà basarsi, tra l'altro, sulla raccolta delle caratteristiche geometrico-funzionali della rete esistente definendo:

- ✓ la configurazione delle sezioni tipo della viabilità principale (per es. presenza di marciapiedi/banchine, presenza di sosta in carreggiata, eventuale aiuola di separazione delle carreggiate, etc.);
- ✓ la regolazione della circolazione nelle strade (e dei sensi di marcia) e negli incroci della viabilità principale;
- ✓ i fattori di disturbo al deflusso veicolare (per es. passaggi pedonali, presenza di polarità attrattive e di fermate del trasporto pubblico);
- ✓ la presenza di infrastrutture ciclabili (piste e percorsi ciclabili o ciclo-pedonali) e di elementi moderatori della velocità (es. dissuasori fisici o virtuali, rotatorie, ecc.).

La definizione dello schema della viabilità esistente si baserà anche sui dati raccolti relativamente alle caratteristiche geometrico-funzionali della rete esistente, evidenziando il rapporto tra capacità stradale e flussi nelle ore di punta e ricavando per ciascun tratto stradale il livello di saturazione attuale e futuro.

MODALITÀ DI PRECEDENZA TRA I DIVERSI TIPI DI STRADE

Il piano dovrà identificare le precedenze delle diverse strade in base alla classificazione funzionale della rete stradale. Inoltre, per le intersezioni oggetto di studio specifico il piano indicherà il sistema di

precedenze più idoneo alla fluidificazione stradale. Per ogni singola intersezione, sulla base dei flussi di traffico rilevati, il piano dovrà determinare:

- ✓ le fasi semaforiche più adatte (qualora l'intersezione sia semaforizzata);
- ✓ la segnaletica opportuna (orizzontale e verticale) per la definizione delle precedenze.

STRADE E AREE ESISTENTI DA DESTINARE A PARCHEGGIO

Le aree e le strade esistenti da destinare alla sosta ed al parcheggio sarà definita solamente in seguito ad un attento studio della domanda e dell'offerta di stazionamento per le aree più congestionate, ottenuto mediante indagini di campo. Le tipologie di offerta di sosta che il piano dovrà valutare sono le seguenti:

- ✓ a pagamento: sosta in aree apposite all'esterno della sede stradale (parcheggi) o sulla sede stradale, delimitata dal disegno dei singoli stalli con vernice di colore blu;
- ✓ libera – stalli: sosta non a pagamento e non regolamentata con limiti di tempo; è individuata sulla sede stradale dal disegno dei singoli stalli con vernice di colore bianco;
- ✓ libera – non segnata: sosta non a pagamento e non regolamentata con limiti di tempo; è individuata sulla sede stradale o al di fuori di questa dalla delimitazione dello spazio complessivo di sosta con una linea tracciata con vernice di colore bianco o semplicemente dall'esistenza di uno spazio sufficiente per lo stazionamento di un veicolo;
- ✓ disabili: sosta destinata ai portatori di handicap; è individuata sulla sede stradale dal disegno dei singoli stalli con vernice di colore giallo e dall'apposito simbolo previsto dal codice della strada;
- ✓ riservata: sosta riservata a certe attività, ma comunque non delimitata da recinzioni chiuse o chiudibili di qualsivoglia genere; è individuata sulla sede stradale o al di fuori di questa in modo non univoco;
- ✓ non regolare o "selvaggia": la sosta che avviene in aree e spazi non consentiti.

Il rilievo dovrà essere distinto per via (o gruppi di vie omogenee dal punto di vista dell'utilizzo), piazza o area.

Il rilievo della domanda prevede il conteggio dei veicoli in sosta nella viabilità urbana, raccogliendo i dati sull'occupazione degli stalli di sosta regolamentata e libera ed evidenziando la quota di sosta "non regolare".

I dati rilevati permetteranno di definire il rapporto tra domanda ed offerta di sosta, evidenziano le eventuali criticità.

Nell'ottica della riqualificazione urbana il piano dovrà esaminare un eventuale riassetto della sosta nel Centro Abitato, evidenziando e definendo:

- ✓ le strade esistenti da destinare a parcheggio e la relativa regolamentazione (libera, a pagamento, oraria);
- ✓ le aree esistenti da destinare a parcheggio e la relativa regolamentazione (libera, a pagamento, oraria);
- ✓ le strade e le aree esistenti da non destinare a parcheggio per favorire la fluidificazione del traffico ed eliminare la componente di rischio di incidentalità;
- ✓ la realizzazione di nuovi parcheggi (in superficie o in struttura).

SEGNALETICA VERTICALE

Il piano dovrà contenere l'analisi della segnaletica verticale, con lo scopo di migliorare i seguenti aspetti:

- ✓ leggibilità dei segnali,
- ✓ eventuali incongruità,
- ✓ eventuali disomogeneità,
- ✓ percezione del messaggio,
- ✓ percezione del tracciato e dei punti critici;
- ✓ scelta dei percorsi e individuazione della gerarchia delle strade;

- ✓ fluidità della circolazione.

Sulla base dei rilievi della segnaletica esistente dovranno essere prodotti:

- ✓ la scelta dei tracciati stradali oggetto di intervento,
- ✓ la redazione di schede tecniche di definizione dei componenti tipo (es. intersezione a rotatoria, accesso a centro abitato, etc.).

PRIORITÀ D'INTERVENTO E PROGETTO DI MASSIMA DI SPECIFICI AMBITI VIARI

Sulla base dei contenuti delle fasi precedenti dovranno essere individuate le possibili soluzioni migliorative e dovranno essere definite le priorità di intervento in relazione al più ampio quadro del riassetto della circolazione nel comparto di interesse.

L'Amministrazione pone i seguenti obiettivi come prioritari:

- ✓ **riduzione del traffico di attraversamento** nell'area urbana centrale incentivando l'utilizzo della viabilità alternativa esistente, ponendo particolare attenzione alla sostenibilità dei nodi coinvolti e alla presenza nella maglia viaria di connessioni incomplete o indirette – in primo luogo l'itinerario Caposedà/Fornace/Artigianato/SP 43, potenzialmente sostitutivo del mancato collegamento tra la Circonvallazione Ovest di Montegrotto con viale dei Colli Euganei nel comune di Abano Terme;
- ✓ **ciclo-pedonalizzazione / riduzione della funzione veicolare per il sottopasso ferroviario di via Mezzavia**, incentivando l'utilizzo da parte del traffico veicolare privato dei sottopassi ferroviari lungo via Circonvallazione Ovest e via Campagna Bassa;
- ✓ **riqualificazione dei principali assi commerciali** dell'area urbana centrale, con riduzione della funzione del traffico veicolare, in particolare **corso delle Terme e viale della Stazione**.

Gli interventi saranno individuati

- ✓ stimando la domanda dei diversi livelli di traffico (ora di punta ed intera giornata) nella situazione attuale e di progetto;
- ✓ dimensionando gli interventi proposti;
- ✓ definendo la tipologia costruttiva più idonea;
- ✓ considerando gli impatti sulla realtà urbana e sull'ambiente;
- ✓ indicando una stima dei costi.

Gli interventi individuati saranno corredati dagli elaborati progettuali relativi alla verifica delle fattibilità tecnica e funzionale e classificati secondo una scala di priorità che terrà conto dei seguenti fattori:

- ✓ impatto sulla fluidificazione della viabilità;
- ✓ costi di realizzazione;
- ✓ tempi di esecuzione delle opere;
- ✓ difficoltà tecnico-operative di realizzazione.

IL PIANO DI LAVORO

- attività propedeutiche, principalmente la raccolta di dati ed informazioni e l'esecuzione delle indagini di campo;
- elaborazione dei dati di indagine;
- attività di Piano, ovvero redazione di tutti gli elaborati funzionali alla Preparazione al Piano della Circolazione e della mobilità e all'individuazione delle criticità;
- la redazione degli studi di pre-fattibilità;
- incontri con l'Amministrazione Comunale;
- consegna del un Rapporto Preliminare e dei progetti di massima di cui al punto C;
- presentazione del lavoro all'Amministrazione Comunale e alla cittadinanza.

ELABORATI PROGETTUALI E TEMPI DI REDAZIONE E CONSEGNA DEL PIANO

Con riferimento alle fasi su indicate, gli elaborati progettuali da produrre comprendono:

a) Rapporto Preliminare, contenente

- Relazione socio-economica;
- Relazione tecnica sulle indagini di traffico;
- Relazione tecnica sullo stato di fatto e sulle criticità riscontrate;
- Relazione tecnica sul Regolamento Viario e la segnaletica;
- Planimetrie in scala 1:5.000 e 1:2.000;

b) Studi di pre-fattibilità e progetti di massima relativi alle criticità individuate corredati da elaborati progettuali in scala opportuna e compresa tra 1:2.000 e 1:200;

c) Piano per la riorganizzazione del traffico veicolare e dei parcheggi completo;

d) Simulazioni dinamica per i nodi critici.

Gli elaborati relativi ai punti a) saranno consegnati entro 60 giorni dalla data di conferimento dell'incarico.

Gli elaborati relativi ai punti b) c) d) ed e) saranno consegnati entro i successivi 60 giorni.