

DOCUMENTO DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

N° ORDINE	PROT.	DATA	RICHIEDENTE	OSSERVAZIONE	RICHIESTA	ACCOGLIBILITA'	MOTIVAZIONE
1	34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	I cittadini residenti a Pescara Portanuova hanno il diritto di potersi muovere in sicurezza in bicicletta per raggiungere il centro della Città e i servizi essenziali	Chiedo che venga realizzata una rete di percorsi ciclabili che consenta ai residenti di Pescara Portanuova di muoversi in sicurezza per raggiungere i servizi essenziali della Città, il Comune, gli uffici postali, gli impianti sportivi, i parchi, le scuole e l'Università.	NO	In quanto la rete ciclabile prevista nel PUMS già assicura la messa a sistema, in sicurezza, dei principali poli attrattori e dei servizi cittadini. Inoltre, avendo il PUMS carattere strategico, l'implementazione della rete ciclabile è oggetto della pianificazione di settore di maggior dettaglio, ossia del Biciplan.
2	34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	I cittadini residenti a Pescara Colli hanno il diritto di potersi muovere in bicicletta come quelli che abitano a Pescara centro.	Chiedo che venga realizzata una rete di percorsi ciclabili che consenta ai residenti di Pescara Colli di muoversi in sicurezza per raggiungere i servizi essenziali della Città e il lungomare.	NO	In quanto le piste ciclabili previste nel PUMS tra le opere strategiche di breve periodo sono immediatamente attuabili poichè sostenibili anche dal punto di vista finanziario. Lo Scenario di Piano (SP) assunto, tra tutti gli scenari alternativi possibili, coniuga i benefici generati dalle azioni messe in campo con la loro sostenibilità economica, finanziaria e gestionale. Inoltre, avendo il PUMS carattere strategico, demanda l'implementazione della rete ciclabile alla pianificazione di settore (Biciplan).
3	34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	Quando pedoni e biciclette condividono lo stesso spazio fisico c'è sempre un alto rischio di incidenti o infortuni. Molte piste ciclabili nella Città riportano nella segnaletica orizzontale sia il simbolo della bicicletta che quello del pedone, generando così potenziali situazioni di pericolo per chi le percorre in bicicletta o a piedi. Ne costituisce un grave esempio il tratto di ciclabile su Via De Nardis e V.le Primo Vere. In quel caso, oltre al pericolo costituito dalla condivisione della pista ciclabile coi pedoni, si deve aggiungere che la stessa, passando adiacente ai muri di recinzione delle abitazioni (e relativi passi carrai), espone i ciclisti al continuo rischio di incidente con gli eventuali veicoli e pedoni in uscita dalle abitazioni private. Questa situazione appare ancor più inaccettabile in quanto detta pista ciclabile fa parte della dorsale adriatica denominata Bike to Coast, una pista ciclabile di interesse nazionale che dovrebbe anche favorire il cicloturismo.	Chiedo che tutte le piste c.d. ciclopedonali della Città vengano trasformate in piste ciclabili, quindi riservate solo ed esclusivamente al transito di biciclette o monopattini, e che ai pedoni vengano dedicati adeguati spazi sui marciapiedi. Chiedo altresì che il tratto di pista ciclopedonale ricompreso fra Via De Nardis e V.le Primo Vere venga spostato di fianco al marciapiede lato mare, eliminando una fila di parcheggi auto. In tal modo si restituirebbe la giusta dignità (e sicurezza) a un tratto di pista ciclabile fondamentale per la Città.	NO	Le piste ciclopedonali sono espressamente previste all'art. 4 del D.M. Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" che tra l'altro recita (...) "I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.(...)". Il tratto di pista ciclopedonale ricompreso fra Via De Nardis e V.le Primo Vere è stato realizzato dalla Provincia di Pescara nell'ambito del progetto Corridoio Verde Adriatico, collegato alla più ampia rete ciclabile europea denominata EuroVelo, ed è stato realizzato secondo quanto previsto dal citato Regolamento.
4	34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	Tutte le scuole primarie e secondarie della Città dovrebbero essere raggiungibili da una pista ciclabile, in modo che i ragazzi, ma anche gli insegnanti, abbiano la possibilità di recarsi a scuola in bicicletta in modo sicuro. Dato il grande numero di automobili impegnate quotidianamente nell'accompagnamento degli studenti, ciò ridurrebbe in maniera significativa l'inquinamento della Città e contribuirebbe a rendere le strade molto più sicure.	Chiedo che la rete di percorsi ciclabili previsti nella tavola 1 venga estesa e portata fino a tutte le scuole primarie e secondarie della Città. Chiedo altresì che davanti a tutte le scuole siano realizzate adeguate aree di sosta videosorvegliate per le biciclette.	NO	In quanto le piste ciclabili previste nel PUMS tra le opere strategiche di breve periodo sono immediatamente attuabili poichè sostenibili anche dal punto di vista finanziario. Lo Scenario di Piano (SP) assunto, tra tutti gli scenari alternativi possibili, coniuga i benefici generati dalle azioni messe in campo con la loro sostenibilità economica, finanziaria e gestionale. Inoltre, avendo il PUMS carattere strategico, demanda l'implementazione della rete ciclabile alla pianificazione di settore (Biciplan).
5	34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	Manca un collegamento ciclabile fra la ciclostazione di fronte alla stazione Centrale e il mare.	Considerando anche la vocazione turistica della Città, chiedo che venga realizzata una pista ciclabile che colleghi la Stazione Centrale al mare, percorrendo C.so Umberto sul lato sinistro della sede stradale, per poi attraversare Piazza Salotto e ricongiungersi alla ciclabile Lungomare (Bike to Coast).	NO	In quanto, allo stato attuale, il percorso ciclabile richiesto è garantito all'interno del tratto pedonale esistente tra la Stazione Ferroviaria e Piazza della Repubblica, nonché all'interno della ZTL che si estende dalla medesima Piazza della Repubblica fino alla Piazza della Rinascita, con possibilità di connessione alla pista ciclabile rivierasca c.d. bike to coast.
6	34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	Manca un collegamento ciclabile fra il Comune e la Stazione Centrale. I percorsi ciclabili di una Città dovrebbe garantire, in primis, il collegamento sicuro fra i punti strategici della Città stessa. E' fondamentale consentire il raggiungimento degli uffici del Comune, del Palazzo della Provincia e della Regione da parte di chi arriva in Città in treno.	Chiedo che venga realizzata un percorso ciclabile lungo il lato Ovest di C.so Vitt. Emanuele. La larghezza della sede viaria consente tale realizzazione senza creare problemi al traffico dei mezzi pubblici e delle auto private. La pista ciclabile dovrà ricollegarsi al tratto realizzato sul Ponte Risorgimento e raggiungere Piazza Unione.	NO	In quanto il collegamento ciclabile richiesto è ampiamente garantito dai percorsi ciclabili esistenti e interessanti le seguenti aree/vie urbane: tratto perimetrale al parcheggio antistante la Stazione FFSS Pescara Centrale - Via De Gasperi - Via Caduta del Forte - Piazza Duca D'Aosta - Ponte Risorgimento - Piazza Unione
7	32921-34178	26/02/2021	LAMANTE Antonino	L'attuale rete cicloviaria pescarese si presenta frammentata, disarticolata e trascurata. Se si vuole incentivare l'uso della bicicletta, con tutti i benefici ambientali, sociali ed economici che ne conseguono, bisogna mettere il cittadino nella condizione di poterne scegliere l'utilizzo, ma per far sì che ciò possa avvenire bisogna dotare la Città di una rete completa e articolata di percorsi ciclabili, che garantisca la sicurezza dei ciclisti e che comprenda tutti i servizi essenziali al suo corretto funzionamento: segnaletica, illuminazione, semafori dedicati, parcheggi videosorvegliati e manutenzione costante.	Chiedo la realizzazione della Rete Urbana Cicloviaria, e in particolare della Ciclopolitana, così come era stata progettata nel Documento per Approvazione del PUMS, e coerentemente con quanto indicato dal Decreto MIT dell'agosto 2017 e dalla Commissione al Parlamento Europeo di gennaio 2014.	NO	In quanto il PUMS, quale strumento di pianificazione strategica sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità, ivi compresa la Rete urbana cicloviaria. Tuttavia, in ossequio alla Legge n. 2/2018, demanda al Biciplan, piano di settore, la definizione degli obiettivi, delle strategie e delle azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.
8	32326-34178	25/02/2021 - 26/02/2021	LAMANTE Antonino	La pista ciclabile di Via R. Margherita termina improvvisamente a Piazza Salotto, costringendo gli utenti a immettersi improvvisamente e pericolosamente nel traffico veicolare e pedonale.	Chiedo che venga realizzata una pista ciclabile su Via Nicola Fabrizi considerando la notevole larghezza della stessa, la pista ciclabile potrebbe essere realizzata di fianco al marciapiede destro, spostando alla sinistra della ciclabile i posteggi per auto e moto. In questo modo non si creerebbe nessuna interferenza con il pullman che arriva da Via Galilei.	NO	In quanto le piste ciclabili previste nel PUMS tra le opere strategiche di breve periodo sono immediatamente attuabili poichè sostenibili anche dal punto di vista finanziario. Lo Scenario di Piano (SP) assunto, tra tutti gli scenari alternativi possibili, coniuga i benefici generati dalle azioni messe in campo con la loro sostenibilità economica, finanziaria e gestionale. Inoltre, avendo il PUMS carattere strategico, demanda l'implementazione della rete ciclabile alla pianificazione di settore (Biciplan).
9	31615/21	24/02/2021	Comitato oltre il Gazebo - No Filovia (Antonella De Cecco) Comitato Utenti Strada Parco (Maurizio Biondi)	Nel documento approvato dalla Giunta Comunale in occasione dell'aggiornamento programmato con delibera n. 18 del 19 Gennaio 2021, si legge tra l'altro che "i soggetti interessati avevano confermato l'esigenza di dotare la Città di Pescara e Montesilvano di un sistema di trasporto pubblico rapido di massa a basso inquinamento, con sistemi o alle modalità di captazione dell'energia e alle modalità di ausilio alla guida, a minor impatto ambientale possibile, e avevano preso atto dell'esigenza manifestata dal Comune di Pescara di individuare, per l'intera rete, instradamenti dedicati e non promiscui (laddove tecnicamente possibili), sicuri negli attraversamenti sia con la viabilità ordinaria sia con quella pedonale e ciclabile, da realizzarsi nell'ambito delle rispettive competenze. Nulla di tutto questo è compendiato nel progetto in corso d'opera, assai lontano da vedere la luce, posto che non rispondono al vero che i lavori siano stati completati al 98 per cento. L'infrastruttura dovrà essere ricostruita daccapo, il vettore prescelto non è dotato di vincoli di assistenza alla guida, gli attraversamenti pedonali non potranno essere garantiti in sicurezza in assenza di barriere fisiche di protezione inapplicabili su un territorio densamente popolato, non potrà essere neppure garantita la velocità commerciale prescritta dalla legge finanziaria. Pertanto è ragionevole attendersi che l'impianto - nelle condizioni date - non possa conseguire il "Nullaosta per la Sicurezza" di cui all'art. 3 del DPR 753/80. Per tutti questi motivi, onde evitare che si disperda il residuo finanziamento CIPE disponibile di 16 milioni di Euro, i comitati scriventi suggeriscono di adottare soluzioni alternative al progetto Filò - nel percorso e nel vettore - che siano davvero praticabili e sostenibili onde preservare l'unico corridoio verde di Pescara alla mobilità dolce ciclo pedonale, che peraltro garantisce egregiamente da oltre un ventennio. Esistono oggi sul mercato internazionale degli autobus vettori a batteria di ultima generazione - a ricarica rapida alle banchine di fermata - più economici e sostenibili del filobus convenzionale "full electric" Van Hool Exqui.City 18 T (Tosa-Abb, Iveco Enel X, Nemo, tanto per citarne alcuni), che non necessitano delle ridondanti costose architetture verticali fisse assai impattanti sul territorio e il paesaggio. Pescara segua l'esempio di Savona, Taranto e Verona, se vorrà avvalersi di un impianto BRT che funzioni davvero, in applicazione sulle principi direttrici di traffico veicolare in apposite corsie riservate, dove insiste espressiva la domanda di trasporto rapido collettivo.		NO	In quanto il PUMS, quale strumento di pianificazione strategica sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità, ivi compreso il BRT - Trasporto Pubblico di Massa -, tuttavia non sono oggetto del PUMS aspetti progettuali esecutivi e/o tipologie del vettore destinato al BRT. In riferimento a quanto auspicato dai comitati circa (...) l'adozione di soluzioni alternative al progetto Filò - nel percorso e nel vettore - che siano davvero praticabili (...) e sostenibili è utile evidenziare che il previsto sistema di trasporto pubblico di massa lungo Via Castellamare Adriatico rispetta la previsione del PRG comunale vigente, il quale destina la citata strada a "Corridoio Verde Linea filobus" regolato dall'art. 64 delle N.T.A., inoltre l'individuazione di tale percorso è sostenibile dato che non genera alcun consumo di suolo, utilizzando un'infrastruttura esistente, a totale vantaggio dei cittadini e dell'ambiente. E' utile, infine, precisare che, il particolare vettore individuato ed il relativo finanziamento per l'elettrificazione di Via Castellamare Adriatico, cui fa riferimento l'istanza, è in capo alla Società TUA Spa, gestore del TPL per conto della Regione Abruzzo e non al Comune di Pescara.
10	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Si segnala un certo grado di pericolosità nel tratto misto, a viabilità ciclabile e pedonale, che muove da Via De Nardis a Fosso Vallenga in cui la corsia ciclabile risulta immediatamente adiacente agli ingressi/uscite delle proprietà private.	Adeguamento del percorso al fine di rendere il transito ciclabile e pedonale nella più totale sicurezza.	NO	In quanto il PUMS, quale strumento di pianificazione strategica sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana. Ad ogni buon conto, il tratto di pista ciclopedonale compreso fra Via De Nardis e Fosso Valle Lunga è stato eseguito dalla Provincia di Pescara nell'ambito del progetto Corridoio Verde Adriatico, collegato alla più ampia rete ciclabile europea denominata EuroVelo. Esso è stato realizzato in base alle norme costruttive di cui al Regolamento approvato con D.M. Lavori Pubblici 30 novembre 1999.

N° ORDINE	PROT.	DATA	RICHIEDENTE	OSSERVAZIONE	RICHIESTA	ACCOGLIBILITA'	MOTIVAZIONE
11	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Il documento PUMS è carente di progetti legati alla navigabilità del fiume Pescara da un punto di vista della mobilità dei cittadini.	Si richiede quindi di inserire all'interno del suddetto documento la possibilità di prevedere un progetto che permetta i cittadini pescaresi di spostarsi mediante un battello sulle acque del fiume. Si può valutare la possibilità di sfruttare il parcheggio di scambio P.U.E. 5,20 per intercettare i cittadini provenienti da Ovest e farli muovere via fiume e raggiungere la zona Est della Città.	NO	In quanto la visione strategica alla scala urbana del PUMS integra gli obiettivi di sostenibilità previsti dal MIT (sostenibilità economica, ambientale, sociale) con le azioni in corso sul sistema della mobilità in atto a livello comunale. Le iniziative messe in cantiere dall'A.C. in direzione di un rinnovamento del sistema della mobilità pescarese sono diverse e saranno attuate sia tramite progetti che prevedono interventi materiali sulle infrastrutture di trasporto, sia mediante azioni di tipo immateriale, di comunicazione e di marketing urbano. Il PUMS costituisce il quadro di sintesi di queste strategie, oltre che il luogo della loro messa in coerenza e riassume tutte le scelte strategiche per la nuova politica di mobilità urbana a Pescara, derivanti dalle suddette azioni in corso, nei seguenti temi fondamentali: - Trasporto pubblico a basso impatto ambientale in sede propria (BRT); - Integrazione tra le diverse modalità di trasporto; - Moderazione differenziata del traffico e della mobilità; - Mobilità ciclistica; - Parcheggi di scambio; - Micro logistica urbana; - Micro mobilità elettrica; - Mobilità urbana sostenibile (elettrica). A queste strategie si aggiungono azioni mirate alla razionalizzazione e al completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana principale. Il quadro delle azioni programmate sulla rete infrastrutturale è sintetizzata nella tavola allegata al PUMS (Tavola 1 – Opere strategiche di breve, medio e lungo periodo). In definitiva si possono individuare in totale 15 strategie/azioni quali principali linee di intervento previste dal PUMS per il raggiungimento degli obiettivi specifici. La navigabilità del fiume Pescara non rientra tra le azioni strategiche cui il PUMS affida, nel periodo temporale di riferimento, il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità generali e specifici fissati, mancando, peraltro, il requisito fondamentale di sostenibilità economica- finanziaria.
12	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Rendere sicuro il transito e l'attraversamento pedonale nel tratto di Via Paolucci uscita asse attrezzato, punto in cui il pedone non ha alcuna possibilità di effettuare un attraversamento in piena sicurezza.	Si richiede quindi adeguata realizzazione di attraversamenti pedonali, con relativa segnaletica orizzontale e saliscendi.		In quanto inconferente. L'istanza richiede interventi tecnici e operativi che attengono alle fasi esecutive dell'opera, non di competenza del PUMS che un piano territoriale strategico.
13	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Il documento del PUMS è carente di progetti legati alla navigabilità del fiume Pescara da un punto di vista della mobilità dei cittadini.	Si sollecita l'amministrazione in azioni di promozione e coordinamento con i comuni attraversati dal fiume Pescara al fine di mettere in atto provvedimenti che permettano ai cittadini di usufruire di un nuovo ed alternativo strumento di mobilità.	NO	In quanto la visione strategica alla scala urbana del PUMS integra gli obiettivi di sostenibilità previsti dal MIT (sostenibilità economica, ambientale, sociale) con le azioni in corso sul sistema della mobilità in atto a livello comunale. Le iniziative messe in cantiere dall'A.C. in direzione di un rinnovamento del sistema della mobilità pescarese sono diverse e saranno attuate sia tramite progetti che prevedono interventi materiali sulle infrastrutture di trasporto, sia mediante azioni di tipo immateriale, di comunicazione e di marketing urbano. Il PUMS costituisce il quadro di sintesi di queste strategie, oltre che il luogo della loro messa in coerenza e riassume tutte le scelte strategiche per la nuova politica di mobilità urbana a Pescara, derivanti dalle suddette azioni in corso, nei seguenti temi fondamentali: - Trasporto pubblico a basso impatto ambientale in sede propria (BRT); - Integrazione tra le diverse modalità di trasporto; - Moderazione differenziata del traffico e della mobilità; - Mobilità ciclistica; - Parcheggi di scambio; - Micro logistica urbana; - Micro mobilità elettrica; - Mobilità urbana sostenibile (elettrica). A queste strategie si aggiungono azioni mirate alla razionalizzazione e al completamento della rete infrastrutturale extraurbana e urbana principale. Il quadro delle azioni programmate sulla rete infrastrutturale è sintetizzata nella tavola allegata al PUMS (Tavola 1 – Opere strategiche di breve, medio e lungo periodo). In definitiva si possono individuare in totale 15 strategie/azioni quali principali linee di intervento previste dal PUMS per il raggiungimento degli obiettivi specifici. La navigabilità del fiume Pescara non rientra tra le azioni strategiche cui il PUMS affida, nel periodo temporale di riferimento, il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità generali e specifici fissati, mancando, peraltro, il requisito fondamentale di sostenibilità economica- finanziaria.
14	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Nel PUMS non risultano interventi che garantiscano la sicurezza dei pedoni nel tratto che collega l'Ospedale Civile al ponte Flaiano.	Si richiede la realizzazione di percorsi pedonali su via Valle Roveto e/o Via Le Mainarde.	NO	In quanto inconferente. La connessione pedonale richiesta è, allo stato, garantita dalla pista ciclopedonale lungofiume esistente fino a Piazza L. Pierangeli e, successivamente, dai marciapiedi riservati ai pedoni fino all'Ospedale Civile.
15	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Impossibilità di transito per i disabili nel tratto di Via Dante lato Nord dovuto al posizionamento dell'illuminazione pubblica posti al centro del marciapiede.	Si richiede la rimozione delle barriere architettoniche.	NO	In quanto inconferente. L'istanza si riferisce a interventi tecnici e operativi relativi alle fasi esecutive dell'opera, non di competenza del PUMS che è un Piano territoriale strategico.
16	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Impossibilità di transito per i disabili nel tratto di Via Ancona lato Sud dovuto al posizionamento dell'illuminazione pubblica posti al centro del marciapiede.	Si richiede la rimozione delle barriere architettoniche.	NO	In quanto inconferente. L'istanza si riferisce a interventi tecnici e operativi che attengono alle fasi esecutive dell'opera, non di competenza del PUMS che è un Piano territoriale strategico.
17	34183	26/02/2021	ROMANO Marco	Risultano ancora diverse le aree cittadine in cui sono presenti barriere architettoniche.	Si richiede l'attuazione di un piano di eliminazione delle barriere architettoniche sul suolo cittadino.	NO	In quanto inconferente. Il PUMS è un piano territoriale strategico, non vi sono in esso contenuti progettuali specifici sull'abbattimento delle barriere architettoniche. Giova sottolineare che il PUMS non è un "nuovo piano" ma un "piano di coordinamento strategico" che porta, da un lato, a sistema tutto quanto riguarda la mobilità di un territorio (piani, programmi, politiche-azioni), e che agisce, dall'altro (...) sui comportamenti di mobilità, e quindi anche sugli stili di vita, avendo quale obiettivo il benessere socio-ambientale dell'intera comunità. (Contributo alla valutazione ambientale e alla formazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) a cura di Gabriele Bollini, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPS), Regione Emilia-Romagna)
18	34181	26/02/2021	LAMANTE Antonino	La tav. 1 allegata al PUMS non prevede piste ciclabili che colleghino Piazza Unione (cuore storico della Città) col lungomare, costringendo gli utenti a pericolose gincane fra automobili, pullman e camion.	Chiedo la realizzazione di una pista ciclabile che attraversi Via Andrea Doria e Via Marco Polo, per poi ricollegarsi al ponte Risorgimento. Tale collegamento sarebbe favorito dalla notevole larghezza della sede stradale di tutti i segmenti attraversati e costituirebbe un collegamento strategico nella rete cicloviaria della Città.	NO	In quanto le piste ciclabili previste nel PUMS tra le opere strategiche di breve periodo sono immediatamente attuabili poichè sostenibili anche dal punto di vista finanziario. Lo Scenario di Piano (SP) assunto, tra tutti gli scenari alternativi possibili, coniuga i benefici generati dalle azioni messe in campo con la loro sostenibilità economica, finanziaria e gestionale. Inoltre, avendo il PUMS carattere strategico, demanda l'implementazione della rete ciclabile alla pianificazione di settore (Biciplan).