



**AREA SERVIZI AL TERRITORIO  
SERVIZIO MOBILITÀ e TRASPORTI**

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ed ECONOMICA**  
*(art. 23 D. Lgs. 50/2016 e s.m.i.)*

**REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO  
CICLO-PEDONALE IN SEDE PROPRIA  
LUNGO STRADA DI CASALE**

**Il Direttore del Servizio Mobilità e Trasporti**  
*Ing. Paolo Gabbi*

**Il Responsabile Unico del Procedimento**  
*dott. Marco G. Bonafede*

**Gruppo di progettazione**  
*arch. F. Nicole Grendele*

AGOSTO 2021

## **INTRODUZIONE**

La presente relazione ed elaborati grafici allegati riguardano il progetto di fattibilità tecnico economica delle opere di realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo Strada di Casale. Il progetto viene redatto in base alle indicazioni di cui all'art. 23 del D. Lgs. 50/2016, con particolare riferimento alle analisi e valutazioni descritte e richieste dai commi 5 e 6.

L'intervento in oggetto rientra negli obiettivi generali dell'Amministrazione Comunale finalizzati all'implementazione della rete ciclabile cittadina, attraverso la realizzazione di nuovi tratti funzionali alla valorizzazione dell'ambiente naturale, al sostegno degli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola all'interno del Comune, al collegamento verso i comuni contermini nonché funzionali a raggiungere siti a valenza paesaggistica-naturalistica, storico-artistica, in chiave turistica e ciclo-turistica. In via generale tali tipologie di intervento mirano ad innalzare il livello di sicurezza per l'utenza debole -negli assi viari privi di sedi dedicate- nonché ad innalzare la qualità dell'insediamento e dell'edificato.

Il percorso ciclopedonale su strada di Casale ha quindi la duplice finalità di contribuire allo sviluppo turistico -specificatamente cicloturistico- del territorio nonché di favorire e promuovere un elevato grado di autonomia e sicurezza nella mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con i territori contermini.

## **LO STATO ATTUALE: inquadramento territoriale e valenze**

Strada di Casale è un asse storico di collegamento tra la città di Vicenza ed il territorio rurale posto a sud/est del capoluogo, asse mediano tra l'infrastrutturazione territoriale rappresentata dalla strada Padana Superiore (ex SS11, est) e la Riviera Berica (ex SS 247, sud-est), entrambe direttrici storiche risalenti alla territorializzazione di epoca romana.

Il percorso di strada di Casale costeggia a distanza prossocchè costante il corso del fiume Bacchiglione, in sinistra orografica, e si snoda all'interno di un territorio rurale conservato nei suoi caratteri originari, collocato ai piedi dei colli Berici, sempre visibili nel loro progressivo declivio verso la città di Vicenza. I caratteri identitari del patrimonio naturalistico, rappresentato dal binomio "fiume-collina", aggiungono valenza all'ambito storico-architettonico dato dalle numerose ville insediate sul territorio agricolo e dalla presenza della Basilica di Monte Berico, sul ciglio collinare.

L'asse storico si sviluppa fino all'altezza di strada della Pelosa; da qui prosegue per ulteriori 800 m. circa con il diverso toponimo di Strada San Pietro Intrigogna, fino ad arrivare all'omonima frazione.

Strada di Casale da inoltre accesso, all'Oasi naturalistica denominata "Stagni di Casale", gestita dal WWF.

Strada di Casale è inoltre interessata, nelle due direzioni dalla linea 17 del Trasporto Pubblico Locale, che collega San Pietro Intrigogna al centro città.

All'interno dello stesso contesto territoriale è inoltre in fase di progettazione esecutiva un ulteriore percorso ciclopedonale -stralcio del masterplan "itinerari cicloturistici palladiani"- che si sviluppa dalla località di San Pietro Intrigogna per raggiungere, in un contesto dalla notevole valenza naturalistica sull'argine del fiume Tesina, il centro urbano di Torri di Quartesolo, con connessione alla SR 11 sul ponte palladiano, in adiacenza a Villa Da Porto.

Parallela a Strada di Casale -e ad essa direttamente connessa- si sviluppa anche la ciclabile "Casarotto" lungo viale della Riviera Berica. Tale ciclabile, a forte valenza cicloturistica e tassello fondamentale del quadrante sud della Provincia di Vicenza, è collegata inoltre alla "Treviso-Ostiglia" e si snoda per una lunghezza di 36 km fino a Noventa Vicentina, attraverso i comuni di Longare, Castegnero, Nanto, Barbarano, Campiglia dei Berici e rappresenta la ciclovia regionale E7. In essa è idealmente Andrea Palladio a segnare il percorso che da Vicenza conduce verso la tranquilla campagna ai piedi dei colli Berici, in un paesaggio evocativo, ricco di testimonianze rurali e di affascinanti ambienti naturali ed emergenze architettoniche, tra le quali -sempre visibile da strada di Casale- Villa "La Rotonda".

## **LO STATO ATTUALE: caratteristiche planoaltimetriche e tipologiche**

L'asse stradale si presenta ad andamento piano per l'intero suo sviluppo, per complessivi 4755 metri. Si evidenzia solo la livelletta del viadotto sull'autostrada A4.

L'andamento planimetrico presenta curve di diverso raggio, con un corso tipico della strada secondaria in ambito rurale, e rettilinei anche di significativo sviluppo. Le sezioni della sezione carrabile, vincolate in taluni punti, non superano mai i 6,5 metri, con limite inferiore a 5. Tali sezioni, pur rientranti nelle caratteristiche storiche dell'asse stradale, non consentono un'agevole manovrabilità e incrocio tra i veicoli, con maggiore pregiudizio per l'utenza debole.

Ai lati della strada si riscontrano diverse tipologie di banchina e margine stradale, così identificabili nelle loro caratteristiche e dotazioni:

- fosso di guardia, su uno o entrambi i lati;
- tombinamento dei fossati, in corrispondenza di singoli accessi carrai o per sviluppi più significativi (banchina non definita),
- presenza di alberature ad alto fusto, in banchina o sui margini dei fossati;
- presenza di arbusti e siepi di delimitazione del contesto agricolo;
- pali di illuminazione pubblica, rete bassa tensione e telefono;

- recinzioni o fronti di edifici a diretto contatto con la sede stradale.

Vi sono numerose intersezioni laterali, sia con strade pubbliche (strada del Megiaro, strada dei Pizzolati, via Veronese, strada delle Ca' Perse, strada della Pelosa) che private di accesso ai fondi. Il numero, la geometria e le dimensioni di tali intersezioni rappresentano punti di pericolosità, specie per ciclisti e pedoni. Solo l'intersezione con via Martiri delle Foibe (limite nord della strada) è attrezzata con rotatoria.

Dal punto di vista funzionale strada di Casale si suddivide in due diverse classificazioni. Per le parti di interesse:

- dalla rotatoria con via Martiri delle Foibe fino all'intersezione con via Veronese (limite centro abitato): strada urbana di quartiere;
- dal limite centro abitato in prossimità dell'intersezione con via Veronese fino all'intersezione con strada della Pelosa: strada extraurbana.

L'analisi della residenzialità, su strada di Casale e sulle laterali su di essa direttamente afferenti, restituisce i seguenti dati:

- Strada di Casale: 589 residenti;
- Strada del Megiaro: 265 residenti;
- Strada dei Pizzolati: 310 residenti;
- Via Paolo Veronese: 32 residenti, più tutti gli abitanti dell'Housing USA(uscita ciclo-pedonale del villaggio);
- Strada delle Caperse: 258 residenti.

L'analisi dei volumi di traffico restituisce 600 veicolo all'ora nelle due direzioni, con un 25% di traffico pesante. TGM pari a 6000 veicoli.

L'analisi dell'incidentalità non restituisce indici critici, mantenendo il tasso a circa 2 eventi/anno nell'ultimo triennio.

Molte sono le segnalazioni dei residenti, relative all'eccesso di velocità dei veicoli e dell'apericolosità della strada per gli utenti deboli, specie in attraversamento.

L'illuminazione pubblica, con tipologie di impianti risalenti anche agli anni '70, presenta una variegata tipologia di corpi illuminanti, ad interassi, altezze e distanze dalla sede stradale non uniformi. Ne risulta un quadro gravemente insufficiente, non conforme alle norme e alle buone pratiche e non in grado di garantire condizioni di piena sicurezza per la circolazione.

## IL QUADRO DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE

### PIANO ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI VICENZA

La **Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale** individua l'area posta a sud di Viale Ancecy come zona P1 del PAI. Inoltre, i terreni prospicienti Villa Pigatti Piovene sono sottoposti a Vincolo Paesaggistico.

La **Carta delle Invarianti** pone tutta l'area all'interno dei contesti figurativi delle Ville Venete.

La **Carta delle Fragilità** ripropone il tema idraulico, ponendo l'area a sud della strada come idonea a condizione e soggetta a ristagno idrico/area esondabile.

Infine, la **Carta delle Trasformabilità** conferma la presenza del contesto figurativo per i complessi monumentali.

### PIANO DEGLI INTERVENTI

Secondo la tavola **Vincoli e tutele**, quasi tutta l'area a nord del cavalcavia di Viale Ancecy ricade nei contesti figurativi del PTCP. L'art. 14 delle Norme Tecniche Operative prevede che:

*- devono essere salvaguardati la visibilità complessiva e i limiti dei contesti figurativi con elementi di schermatura arborea per mascherare situazioni insediative o antropiche esterne all'ambito incongrue con la tutela della risorsa culturale da proteggere;*

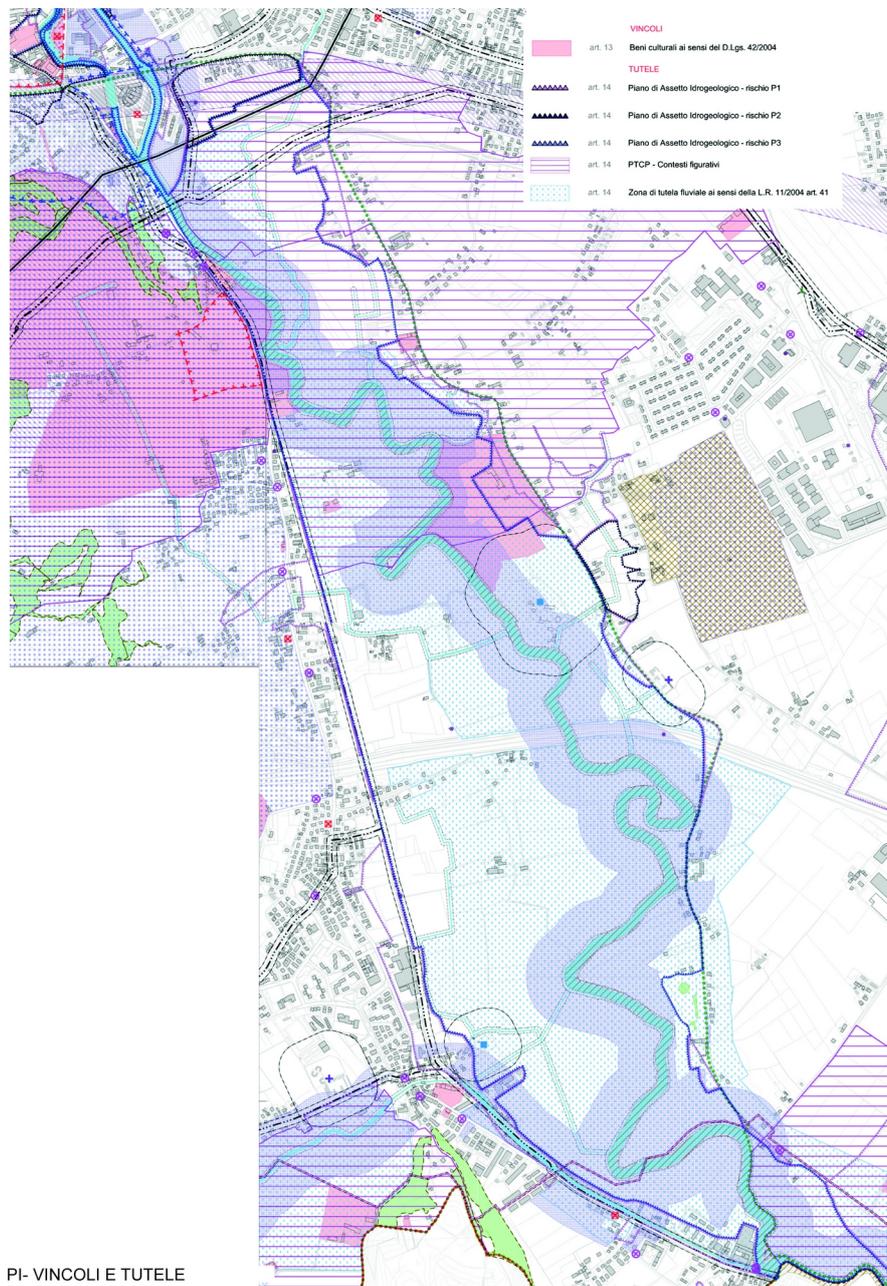
*- devono essere mantenuti e valorizzati gli aspetti naturali e paesaggistici del territorio agrario storico, evitando smembramenti o separazione tra edifici e contesto paesaggistico, che possano compromettere l'integrità e le relazioni con l'intorno (parchi e giardini, broli, viali, filari, siepi autoctone e fossati);*

*- deve essere favorita l'eliminazione di eventuali elementi detrattori del paesaggio o di edificazione incongrua, per migliorare la percezione visiva del contesto, anche mediante l'utilizzo del credito edilizio.*

Inoltre, confermando quanto già previsto nel PAT, qualche area del tratto sud di strada di Casale ricade in zona P1 del PAI, e in zona di tutela fluviale. L'art. 14 delle Norme Tecniche Operative prevede che:

*- Nelle aree individuate dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), si applicano le relative disposizioni per quanto efficaci. All'interno delle zone di tutela non sono consentite nuove edificazioni per una profondità di 20 m dall'unghia esterna dell'argine principale o, in assenza di arginature, dal limite dell'area demaniale, limitatamente alle aree periurbane individuate dal PAT, e per una profondità di 50 m dall'unghia esterna dell'argine principale o, in assenza di arginature, dal limite dell'area demaniale nelle altre aree rurali individuate dal PAT.*

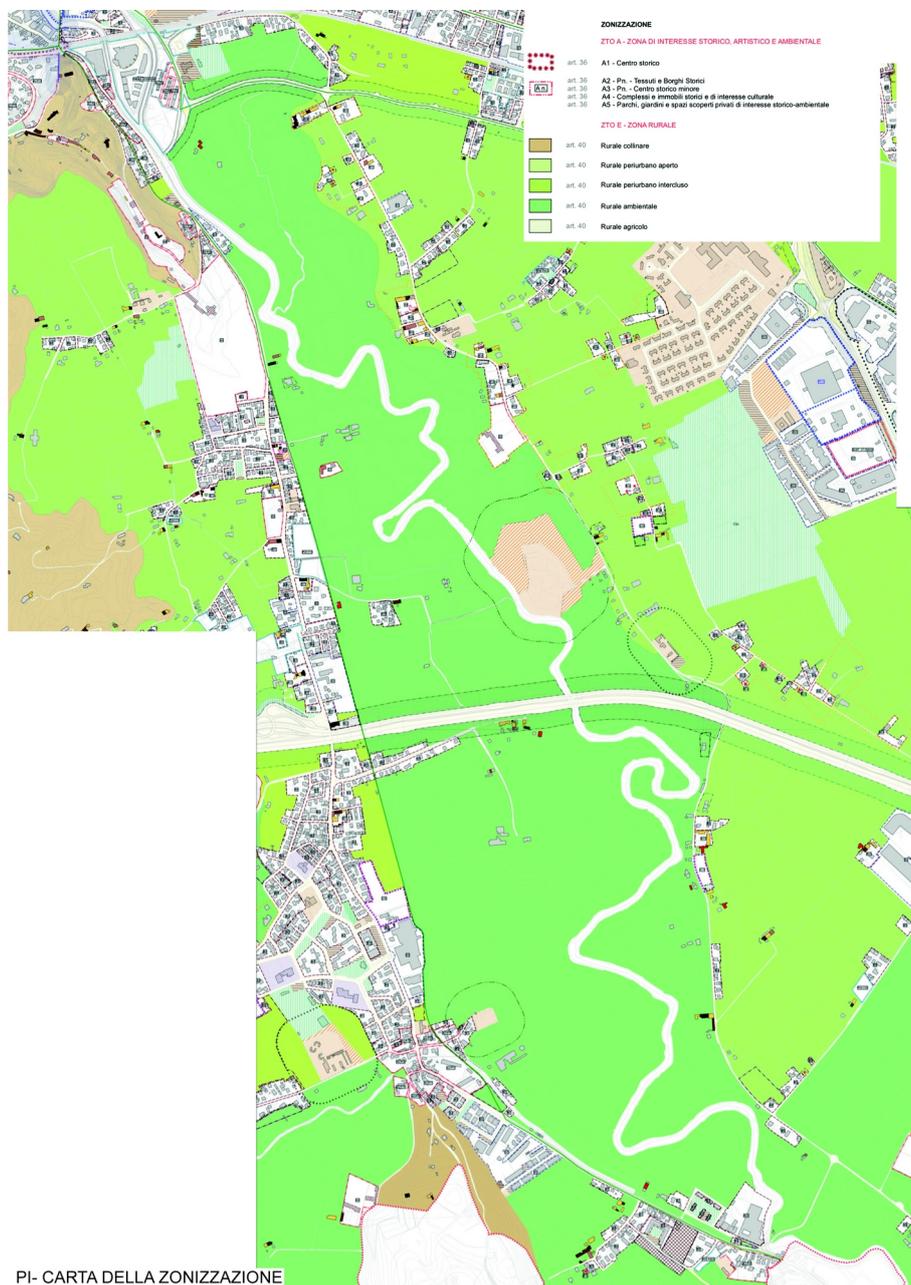
Infine, i terreni posti a in prossimità di Villa Pigatti Piovene sono sottoposti a Vincolo Paesaggistico.



Per quanto riguarda la tavola della Zonizzazione, il tracciato del marciapiede oggetto d'intervento si affianca alla viabilità ordinaria.

L'art. 32 delle Norme Tecniche Operative prevede che:

- Qualora sia indicata solo la sede stradale potranno essere eseguiti lavori di rettifica, sistemazione e ampliamento stradale, fuori della sede esistente, entro una fascia di 10 m di larghezza su ambo i lati della strada senza che ciò comporti variante al PI. La rete di distribuzione urbana secondaria, interna, pedonale e ciclabile, segnata nel PI è indicativa; essa può essere modificata in sede di pianificazione attuativa o in sede di progettazione esecutiva, senza che ciò costituisca variante al PI.



## NATURA 2000

L'Oasi degli Stagni di Casale è inserita nella rete Natura 2000 come Sito di Interesse Comunitario designato come Zona di Protezione Speciale istituita ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO: analisi delle alternative progettuali

La tipologia di strada ed il suo inserimento territoriale consentono alcune diverse tipologie progettuali, di seguito analizzate secondo la metodologia SWOT:

Tipologia	Punti di forza	Punti di debolezza
Percorso ciclopedonale in aderenza stretta alla strada, sviluppato su un unico lato per tutto lo sviluppo	<p>Massima linearità dell'intervento;</p> <p>migliore performance per utenza ciclistica;</p> <p>migliore inserimento dei sottoservizi e della rete IP.</p>	<p>Minore popolazione insediata direttamente connessa all'infrastruttura;</p> <p>minore adattabilità all'andamento planimetrico originario della strada;</p> <p>maggiore necessità e complessità degli espropri;</p> <p>minore adattabilità ai filari alberati.</p>
Percorso ciclopedonale in aderenza stretta alla strada, sviluppato per tratti sui due lati	<p>Massima quota di popolazione insediata direttamente connessa all'infrastruttura;</p> <p>migliore adattabilità all'andamento planimetrico originario della strada;</p> <p>migliore riqualificazione e moderazione delle velocità dell'asta stradale esistente;</p> <p>migliore inserimento nel contesto territoriale (ambientale e storico);</p> <p>minori necessità di espropri;</p> <p>migliore connessione con le funzioni TPL.</p>	<p>Minore linearità;</p> <p>maggior numero di attraversamenti necessari</p>
Percorso ciclopedonale per tratti anche separato dalla sede stradale	<p>Minore interferenza con l'edificato;</p> <p>maggiore valenza cicloturistica;</p> <p>minore complessità degli espropri.</p>	<p>Minore connessione all'edificato;</p> <p>minori opportunità di riqualificazione e messa in sicurezza della sede stradale;</p> <p>maggiore interferenza con il tessuto della aziende agricole;</p> <p>maggiore numero di opere d'arte;</p> <p>maggiori costi complessivi stimabili;</p> <p>maggiore inquinamento luminoso.</p>

Ne consegue la preferenza per un intervento in diretto affiancamento alla sede stradale, da ricalibrare nella sezione minima ove possibile, con sviluppo su entrambi i lati e attraversamenti ciclopedonali quali ambiti di moderazione delle velocità.

## DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il percorso ciclo-pedonale di progetto ha inizio da Via Martiri delle Foibe andando in continuità con la pista ciclabile già esistente su quest'ultima. L'intervento trae origine sul lato ovest della rotonda,

e si sviluppa lungo strada di Casale, indicando, per il primo tratto, il lato ovest della carreggiata quale sviluppo preferibile, poiché presenta una banchina stradale di sezione più ampia e quindi maggiormente adatta all'allargamento della piattaforma atto ad insediare il percorso ciclopedonale. Inoltre da questo lato si intercettano più residenti insediati. I successivi tratti, descritti poi puntualmente, si sviluppano alternativamente sul lato est ed ovest.

L'itinerario ciclo-pedonale, di larghezza variabile tra i 2,50 e i 3,00 metri, si sviluppa in sede propria, prevalentemente separato dalla sezione stradale da un cordolo spartitraffico di sezione pari a 50 cm., secondo la vigente normativa.

L'attuale sezione stradale vede un fossato su ambo i lati e si procederà quindi, ove necessario, con il tombinamento del fossato sul solo lato di intervento. In assenza di fosso laterale, il percorso è realizzato sulla banchina (sterrata o asfaltata) esistente.

In corrispondenza di alcune fermate del Trasporto Pubblico Locale (in numero totale di 9 coppie) si prevede di eseguire attraversamenti con illuminazione zenitale per garantire la massima sicurezza degli utenti. Gli attraversamenti trovano, in alcuni casi, più idoneo posizionamento rispetto agli attuali, in relazione alle caratteristiche di sicurezza per i pedoni in transito. Gli attraversamenti saranno inoltre collocati nei punti di cambio del lato del percorso.

La sezione stradale carrabile verrà allargata, con un minimo di 6 metri netti, al fine di consentire maggiore sicurezza alla circolazione.

Il presente studio di fattibilità tecnica ed economica prevede 8 stralci funzionali, di seguito descritti e per i quali, al fine di una migliore comprensione e per una completa contestualizzazione, si rimanda alle tavole grafiche. Dove non diversamente specificato, la sezione tipo del nuovo sedime è così composta:

- geotessile non tessuto in fibre vergini di polipropilene ad alta tenacità, grammatura 400 g/mq;
- fondazione stradale dello spessore di 20 cm con materiale proveniente da cave di prestito;
- binder per uno spessore di 5-7 cm;
- finitura superficiale con uno strato di usura in conglomerato bituminoso per uno spessore di 3 cm;
- opere di tombinamento e sostegno stradale, ove necessarie.

La separazione fisica tra la carreggiata stradale e il percorso ciclo-pedonale avverrà con cordoli prefabbricati in cls (sezione h 12/15 cm, larghezza complessiva 50 cm).

- Stralcio **A** (m 725) dalla rotatoria di Via Martiri delle Foibe fino all'intersezione con Strada del Megiaro. Importo lavori stimato € 280.000,00; importo complessivo stimato 350.000,00
- Stralcio **B** (m 260) fino a strada dei Pizzolati. Importo lavori € 128.000,00; importo complessivo stimato circa 180.000,00

- Stralcio **C** (m 150 ) fino alla Chiesa di Casale. Importo lavori € 71.000,00; importo complessivo stimato 98.200,00
- Stralcio **D** (m 370) fino all'intersezione con Via Paolo Veronese. Importo lavori € 145.000,00; importo complessivo stimato 200.000,00
- Stralcio **E** (m 780) intercettando l'ingresso dell'Oasi di Casale. Importo lavori € 293.000,00; importo complessivo stimato 370.000,00
- Stralcio **F** (m 510). Il presente stralcio è ricompreso nelle opere di "adeguamento di strada di Casale e messa in sicurezza con marciapiede" ad opera di ViAcqua, in fase di autorizzazione.
- Stralcio **G** (m 1350) fino all'intersezione con strada della Pelosa. Importo lavori € 502.500,00; importo complessivo stimato 600.000,00
- Stralcio **H** (m 620) collegamento su strada San Pietro Intrigogna, fino alla frazione e in raccordo con il progetto di variante "Ponti di Debba"; a carico del progetto in corso di redazione da parte della Provincia di Vicenza.

## Stralcio A

Il tracciato, lungo 725 metri, prevede due attraversamenti con illuminazione zenitale, uno a congiunzione del percorso ciclo-pedonale già esistente su via Martiri delle Foibe (lato ovest rotatoria), e un secondo in corrispondenza di una fermata del TPL. Il tracciato prosegue su lato ovest con percorso ciclo-pedonale in sede propria separato da cordolo, fino all'intersezione con strada del Megiaro.

Realizzazione di un percorso ciclabile su strada di Casale- Stralcio A (m 725)		
Quadro Economico		
A. Importo dei Lavori e delle forniture		
A.1	Importo dei lavori	€ 275.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso (incidenza 2%)	€ 5.000,00
<b>Totale Importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2)</b>		<b>€ 280.000,00</b>
B. Somme a disposizione dell'Amministrazione		
B.1	Lavori in economia	€ -
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€ 1.000,00
B.3	Allacciamento a pubblici servizi (iva inclusa)	€ 1.000,00
B.4	Imprevisti e arrotondamenti (iva inclusa)	€ 10.175,00
B.5	Acquisizione aree o immobili	€ 24.000,00
B.5.1	Spese per espropri	€ 20.000,00
B.5.2	Spese tecniche per espropri (iva e cassa incluse)	€ 4.000,00
B.6	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 3 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 4.480,00
B.7	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 4 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 1.120,00
B.8	Contributo ANAC	€ 225,00
<b>Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+...B8)</b>		<b>€ 42.000,00</b>
C. I.V.A.		
C.1	IVA lavori (10%)	€ 28.000,00
<b>Totale I.V.A.</b>		<b>€ 28.000,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)</b>		<b>€ 350.000,00</b>

## Stralcio B

All'altezza dell'intersezione con strada del Megiaro è previsto un terzo attraversamento, che permette ai residenti della zona di raggiungere in sicurezza il percorso ciclo-pedonale. L'illuminazione zenitale garantisce piena visibilità con tutte le condizioni meteo e diventa elemento dissuasore per la velocità dei veicoli. Lo stralcio, lungo 620 metri, prosegue quindi sul lato est, e in alcuni piccoli tratti con una soluzione tipologica differente dallo stralcio A.

Realizzazione di un percorso ciclabile su strada di Casale - Stralcio B (m260)		
Quadro Economico		
<b>A. Importo dei Lavori e delle forniture</b>		
A.1	Importo dei lavori	€ 123.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso (incidenza 2%)	€ 5.000,00
<b>Totale Importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2)</b>		<b>€ 128.000,00</b>
<b>B. Somme a disposizione dell'Amministrazione</b>		
B.1	Lavori in economia (iva inclusa)	€ 10.000,00
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€ 1.000,00
B.3	Allacciamento a pubblici servizi (iva inclusa)	€ 1.000,00
B.4	Imprevisti e arrotondamenti (iva inclusa)	€ 8.775,00
B.5	Acquisizione aree o immobili	€ 16.000,00
B.5.1	Spese per espropri	€ 10.000,00
B.5.2	Spese tecniche per espropri (iva e cassa incluse)	€ 6.000,00
B.6	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 3 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 2.048,00
B.7	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 4 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 512,00
B.8	Contributo ANAC	€ 225,00
<b>Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+...B8)</b>		<b>€ 39.560,00</b>
<b>C. I.V.A.</b>		
C.1	IVA lavori (10%)	€ 12.800,00
<b>Totale I.V.A.</b>		<b>€ 12.800,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)</b>		<b>€ 180.360,00</b>

## Stralcio C

Rappresenta il punto focale della realizzazione; nonostante ridotto in lunghezza (150 metri) è infatti lo stralcio più complesso e ricco di elementi, completamente all'interno della frazione di Casale, ove l'andamento planimetrico sviluppa anche una maggiore tortuosità. L'intervento in questo tratto intercetta un notevole flusso ciclo-pedonale dovuto alla presenza della chiesa di Casale; diventa ancora più importante quindi la messa in sicurezza e la valorizzazione del asse.

In questo caso il percorso sarà per un tratto rialzato su sede propria, andando ad allargare il marciapiede esistente, e poi continuerà in corsia riservata separato da cordolo in cemento.

Realizzazione di un percorso ciclabile su strada di Casale - Stralcio C (m150)		
Quadro Economico		
A. Importo dei Lavori e delle forniture		
A.1	Importo dei lavori	€ 66.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso (incidenza 2%)	€ 5.000,00
<b>Totale Importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2)</b>		<b>€ 71.000,00</b>
B. Somme a disposizione dell'Amministrazione		
B.1	Lavori in economia	€ -
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€ 2.000,00
B.3	Allacciamento a pubblici servizi (iva inclusa)	€ 1.000,00
B.4	Imprevisti e arrotondamenti (iva inclusa)	€ 5.455,00
B.5	Acquisizione aree o immobili	€ 10.000,00
B.5.1	Spese per espropri	€ 6.000,00
B.5.2	Spese tecniche per espropri (iva e cassa incluse)	€ 4.000,00
B.6	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 3 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 1.136,00
B.7	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 4 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 284,00
B.8	Contributo ANAC	€ 225,00
<b>Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+...B8)</b>		<b>€ 20.100,00</b>
C. I.V.A.		
C.1	IVA lavori (10%)	€ 7.100,00
<b>Totale I.V.A.</b>		<b>€ 7.100,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)</b>		<b>€ 98.200,00</b>

Per questo stralcio si richiede il finanziamento di cui alla DGR 874/2021, garantendo al Comune di Vicenza la quota del 20% di co-finanziamento, pari a € 19.640,00.

## Stralcio D

Il tracciato, di 370 metri, ha una valenza strategica per gli spostamenti ciclo-pedonali dal villaggio americano (uscita ciclo-pedonale su via Veronese) verso la frazione di Casale e la città di Vicenza. In questo tratto il percorso procede su sede propria separato, rispetto la sede stradale, da cordolo.

Realizzazione di un percorso ciclabile su strada di Casale - Stralcio D (m 370)		
Quadro Economico		
<b>A. Importo dei Lavori e delle forniture</b>		
A.1	Importo dei lavori	€ 140.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso (incidenza 2%)	€ 5.000,00
<b>Totale Importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2)</b>		<b>€ 145.000,00</b>
<b>B. Somme a disposizione dell'Amministrazione</b>		
B.1	Lavori in economia	€ -
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€ 1.000,00
B.3	Allacciamento a pubblici servizi (iva inclusa)	€ 1.000,00
B.4	Imprevisti e arrotondamenti (iva inclusa)	€ 6.375,00
B.5	Acquisizione aree o immobili	€ 29.000,00
B.5.1	Spese per espropri	€ 25.000,00
B.5.2	Spese tecniche per espropri (iva e cassa incluse)	€ 4.000,00
B.6	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 3 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 2.320,00
B.7	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 4 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 580,00
B.8	Contributo ANAC	€ 225,00
<b>Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+...B8)</b>		<b>€ 40.500,00</b>
<b>C. I.V.A.</b>		
C.1	IVA lavori (10%)	€ 14.500,00
<b>Totale I.V.A.</b>		<b>€ 14.500,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)</b>		<b>€ 200.000,00</b>

## Stralcio E

Il tracciato oggetto di questo stralcio interseca strada delle Caperse, di accesso principale all'Oasi naturalistica, classificata SIC "stagni di Casale". Si prevede un attraversamento illuminato in corrispondenza della fermata del TPL.

Realizzazione di un percorso ciclabile su strada di Casale - Stralcio E (m 780)		
Quadro Economico		
<b>A. Importo dei Lavori e delle forniture</b>		
A.1	Importo dei lavori	€ 288.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso (incidenza 2%)	€ 5.000,00
<b>Totale Importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2)</b>		<b>€ 293.000,00</b>
<b>B. Somme a disposizione dell'Amministrazione</b>		
B.1	Lavori in economia	€ -
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€ 1.000,00
B.3	Allacciamento a pubblici servizi (iva inclusa)	€ 1.000,00
B.4	Imprevisti e arrotondamenti (iva inclusa)	€ 10.615,00
B.5	Acquisizione aree o immobili	€ 29.000,00
B.5.1	Spese per espropri	€ 25.000,00
B.5.2	Spese tecniche per espropri (iva e cassa incluse)	€ 4.000,00
B.6	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 3 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 4.688,00
B.7	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 4 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 1.172,00
B.8	Contributo ANAC	€ 225,00
<b>Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+...B8)</b>		<b>€ 47.700,00</b>
<b>C. I.V.A.</b>		
C.1	IVA lavori (10%)	€ 29.300,00
<b>Totale I.V.A.</b>		<b>€ 29.300,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)</b>		<b>€ 370.000,00</b>

## Stralcio F

Il presente stralcio viene sviluppato a cura di Viacqua all'interno del progetto di ampliamento del depuratore di Casale, si prevede la realizzazione di un marciapiede sul lato ovest del tratto, con attraversamento a fronte del cimitero di Casale ove verranno riqualificate le fermate del TPL su entrambi i lati. Non vi sono oneri a carico del presente progetto.

## Stralcio G

Il tracciato, nel suo stralcio più lungo (1350 metri), si sviluppa su lato ovest di strada di Casale fino a strada Pelosa ed intercetta 3 fermate del TPL; in corrispondenza di quello più a nord e di quello più a sud sono previsti attraversamenti illuminati. Il percorso è in sede propria separato da cordolo.

Realizzazione di un percorso ciclabile su strada di Casale - Stralcio G (m 1350)		
Quadro Economico		
<b>A. Importo dei Lavori e delle forniture</b>		
A.1	Importo dei lavori	€ 497.500,00
A.2	Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso (incidenza 2%)	€ 5.000,00
<b>Totale Importo dei lavori e delle forniture (A.1+A.2)</b>		<b>€ 502.500,00</b>
<b>B. Somme a disposizione dell'Amministrazione</b>		
B.1	Lavori in economia	€ -
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€ 1.000,00
B.3	Allacciamento a pubblici servizi (iva inclusa)	€ 1.000,00
B.4	Imprevisti e arrotondamenti (iva inclusa)	€ 5.975,00
B.5	Acquisizione aree o immobili	€ 29.000,00
B.5.1	Spese per espropri	€ 25.000,00
B.5.2	Spese tecniche per espropri (iva e cassa incluse)	€ 4.000,00
B.6	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 3 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 8.040,00
B.7	Incentivo funzioni tecniche (art 113 comma 4 D.Lgs 50/2016 e smi)	€ 2.010,00
B.8	Contributo ANAC	€ 225,00
<b>Totale Somme a disposizione dell'Amministrazione (B1+...B8)</b>		<b>€ 47.250,00</b>
<b>C. I.V.A.</b>		
C.1	IVA lavori (10%)	€ 50.250,00
<b>Totale I.V.A.</b>		<b>€ 50.250,00</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO (A+B+C)</b>		<b>€ 600.000,00</b>

## Stralcio H

Previsto nell'opera denominata "variante Ponti di Debba", in fase di progettazione da parte della Provincia di Vicenza. Questo ultimo stralcio raggiunge la frazione di San Pietro Intrigogna e consente la connessione con l'opera, in fase di progettazione esecutiva, denominata "Itinerari ciclo-turistici palladiani" di collegamento con Torri di Quartesolo. Inoltre la prevista dismissione del sedime degli attuali Ponti di Debba, dalla rilevante valenza storica e ambientale, consentirà di riconvertire la connessione verso la Riviera Berica al solo transito ciclo-pedonale.