



COMUNE DI SANT'URBANO

Provincia di Padova

MESSA IN SICUREZZA DELLA S.P. N° 41 E REALIZZAZIONE PISTA CICLABILE dal km 10+500 al km 12+000 - 3° STRALCIO -

PROGETTO DEFINITIVO

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO ing. Alberto Moscardi	ELABORATO N. 15		
COD. PROG. PS008-PD			
TITOLO RELAZIONE PAESAGGISTICA			
PROGETTISTA ing. Giuseppe Morosinotto	SCALA		
	DATA	OTTOBRE 2018	
	REV./DATA		
STUDIO MOROSINOTTO Ingegneria & Urbanistica ex zuccherificio Montesi, Viale Montesi 5 35025 Cagnola di Cartura (PD) Tel./Fax 049.9556366 - e-mail: studio.morosinotto@libero.it	NOME FILE PS008-PD-015-Relazione paesaggistica.doc		
	ESEGUITO F. Galuppo	VERIFICATO G. Morosinotto	APPROVATO G. Morosinotto

INDICE

1. PREMESSA

2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 Pianificazione territoriale in atto. Contesto paesaggistico, indicazioni su livelli di tutela e loro attualità

2.2 Rappresentazione fotografica dell'area di intervento e del contesto paesaggistico

3. IL PROGETTO DELL'INTERVENTO

3.1 Elaborati

3.2 Descrizione dell'intervento di progetto

3.3 Caratteristiche costruttive e geometriche delle opere di progetto

4. CONCLUSIONI

RELAZIONE PAESAGGISTICA (DPCM 12 Dicembre 2005)

1. PREMESSA

La presente relazione, congiuntamente ad una selezione degli elaborati di progetto, correda l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 159 comma 1 e 146 comma 2, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al D.Lgs. 42/2004.

Essa è compilata allo scopo di consentire all'Amministrazione competente la verifica di *compatibilità paesaggistica degli interventi di progetto* ai sensi del 5° comma dell'art. 146 e contiene tutti gli elementi necessari all'espletamento di suddetta verifica.

Dal punto di vista metodologico viene quindi eseguita

- l'analisi dello stato attuale, finalizzata all'inquadramento dell'area di intervento e alla descrizione del contesto in cui risulterà inserito;
- la descrizione dell'intervento di progetto e la valutazione di compatibilità paesaggistica con l'individuazione di condizioni di coerenza/conflicto tra opera progettata e contesto paesaggistico ed eventuali misure di mitigazione e/o compensazione

2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 Pianificazione territoriale in atto. Contesto paesaggistico, indicazioni su livelli di tutela e loro attualità.

- Le aree interessate dalla realizzazione del percorso ciclopedonale di Progetto e dall'allargamento della sezione stradale, per la messa in sicurezza della strada provinciale n.41 "Morosina", sono collocate in fregio ai margini destro e sinistro di suddetta strada che attraversa il territorio Comunale di Sant'Urbano.
- Secondo il Piano degli interventi comunali (P.I.) vigente, risultano così codificate:
 - Zona Territoriale Omogenea "E2 – Agricolo produttiva",
 - Zona Territoriale Omogenea "C1 – Residenziale di completamento".
- La consistenza immobiliare e la relativa codifica catastale dell'infrastruttura in argomento risultano:

- superficie di nuova occupazione = mq 1.379
- Comune di Sant'Urbano, Foglio 15, particelle 150 (parte), 152 (parte), 154 (parte), 158 (parte) e Comune di Sant'Urbano, Foglio 20, particelle 150 (parte), 153 (parte) 158 (parte), 220 (parte), 213 (parte), 216 (parte), 185 (parte).
- Sotto il profilo paesaggistico le aree sono sottoposta a vincolo di cui alla Legge 08.08.1985 n. 431 (ora D.Lgs. 42/2004) poiché ricadono parzialmente all'interno della fascia di rispetto del *Canale S. Caterina* (150 m), di cui all'art. 1, lettera c della stessa legge. Inoltre sono tutte comprese nella fascia di rispetto stradale, codificata all'art. 45 delle Norme Tecniche Operative del Piano degli Interventi comunale.

Non sono presenti ulteriori elementi di tutela del paesaggio circostante, né vincoli derivanti da beni culturali tutelati nella II parte del Codice (ex 1089/'39).

Il contesto paesaggistico di riferimento è del tipo agricolo di pianura.

2.2 Rappresentazione fotografica dell'area di intervento e del contesto paesaggistico

L'elaborato di progetto n.4 "*Foto aerea dell'area di intervento e documentazione fotografica*" consente di cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio interessato dall'intervento. Nello stesso elaborato infatti, oltre alla vista aerea, sono inoltre raccolte alcune immagini fotografiche dello stato attuale dell'area e del suo contesto paesaggistico, riprese da punti di normale accessibilità.

3. IL PROGETTO DELL'INTERVENTO

3.1 Elaborati

Oltre all'elaborato di progetto n.4 citato nel precedente paragrafo, vengono qui di seguito elencati gli elaborati di progetto che, per scala di rappresentazione e aggregato descrittivo, rendono comprensibile l'adeguatezza dell'inserimento delle nuove opere nel contesto paesaggistico descritto nella analisi dello stato attuale:

1. Elab. n.2 – *“Estratti dal Piano degli Interventi comunale”*;
2. Elab. n.5.1 – *“Rilievo topografico – Planimetria”*;
3. Elab. n.8 – *“Planimetria di progetto”*;

nonché quelli interessanti il tratto di percorso ciclopedonale ricadente in area vincolata in prossimità del Canale S. Caterina:

4. Elab. n.9 – *“Sezioni tipo”* (in particolare la sezione E-E che ricade in area vincolata);
5. Elab. n.10.2 – *“Sezioni stradali trasversali”* (in particolare la sezioni 20, 21 e 22 che ricadono in area vincolata);
6. Elab. n.12 – *“Planimetria catastale e piano particellare d'esproprio”* (in particolare parte della particella 185 del Foglio 20 del Comune di Sant'Urbano interessata dall'intervento e che ricade in area vincolata);

e ai quali dunque si rimanda.

3.2 Descrizione dell'intervento di progetto

Il Progetto prevede la realizzazione:

- di un percorso ciclopedonale in rilevato;
- della relativa aiuola di separazione dalla carreggiata stradale;
- del relativo fosso di guardia laterale;

in aderenza al margine destro della strada provinciale n.41 “Morosina” (tra le progressive chilometriche 10+502 ÷ 10+986) e al margine sinistro della stessa strada (tra le progressive 10+419 ÷ 10+559);

- dell'allargamento della carreggiata riservata al transito dei veicoli (corsie e banchina laterale) per l'adeguamento alle norme vigenti;

tra le progressive chilometriche 10+419 ÷ 10+896 della strada provinciale;

- del risezionamento del fosso di guardia laterale, conseguente all'allargamento della carreggiata;

tra le progressive chilometriche 10+730 ÷ 10+896, in aderenza al margine sinistro della stessa strada provinciale.

La soluzione progettuale individuata risulta

- rispettosa della normativa tecnica vigente,
- compatibile con la morfologia delle zone degli interventi;
- idonea alle funzioni richieste dalla Committenza salvaguardando un sufficiente livello di sicurezza;

oltretutto produttiva del minor impatto possibile sulle componenti ambientali preesistenti sia in fase di costruzione che di esercizio.

Particolare influenza sulle scelte progettuali hanno avuto:

1. il percorso ciclopedonale già realizzato, a sud dell'area di intervento, con i lavori relativi al 2° stralcio, e del quale l'opera in questione rappresenta il *naturale prolungamento*;
2. l'esistenza di un percorso ciclopedonale a nord-est dell'area di intervento;
3. la posizione degli edifici/recinzioni, accessi carrai e barriere stradali esistenti in prossimità degli interventi di Progetto.

I primi due elementi hanno condizionato l'andamento planimetrico del percorso ciclopedonale, mentre i rimanenti hanno influito sui parametri geometrici utilizzati per l'adeguamento delle dimensioni della sezione stradale della S.P. ai valori di norma.

3.3 Caratteristiche costruttive e geometriche delle opere di progetto

Le sezioni tipo, rappresentate nell'elaborato grafico di progetto n.9 "*Sezioni stradali tipo*", illustrano le modalità realizzative e le caratteristiche geometriche delle opere di progetto.

In particolare il nuovo percorso ciclopedonale verrà ottenuto mediante un ampliamento del rilevato stradale esistente ed il risezionamento, ai piedi della nuova scarpata, del fosso di guardia laterale della strada provinciale.

La pista ciclopedonale risulterà:

- ubicata alla stessa quota del piano stradale della provinciale;
- dotata di una pendenza trasversale costante del 2,5% verso l'esterno;
- separata con un'aiuola spartitraffico dalla carreggiata destinata al traffico veicolare;
- fiancheggiata, sul lato opposto, dal nuovo fosso di guardia della provinciale.

La struttura del percorso ciclopedonale poggiante sul nuovo rilevato sarà composta da uno strato di fondazione in materiale arido riciclato dello spessore di 25 cm + 5 cm di finitura superficiale di saturazione in materiale granulare di pezzatura minore stabilizzato meccanicamente e da un massetto di sottofondo in calcestruzzo, armato con rete elettrosaldata, dello spessore di 15 cm. La finitura superficiale della pavimentazione sarà costituita da un tappeto ad usura in conglomerato bituminoso dello spessore di 5 cm.

Lo smaltimento delle acque meteoriche, compreso quello proveniente dalla carreggiata stradale sarà garantito dalla pendenza trasversale assegnata alla pavimentazione della ciclopista, da apposite interruzioni dell'aiuola spartitraffico, dove risulterà garantita la continuità tra la pavimentazione della strada e quella della ciclopista, e dalla presenza di canalette ad embrice, sulla scarpata del rilevato, che convoglieranno l'acqua verso il sottostante fosso di guardia.

La larghezza utile del percorso ciclopedonale risulterà pari a 2,50 m.

Per quanto riguarda invece l'adeguamento della sezione stradale, il progetto prevede la seguente composizione della carreggiata:

- una banchina pavimentata della larghezza di 50 cm lungo il margine in cui la strada affianca il percorso ciclopedonale;
- due corsie di marcia (una per ogni senso) della larghezza di 3,50 m + una quota variabile dipendente dal raggio di curvatura planimetrico della strada;
- una banchina pavimentata della larghezza di 1,25 m lungo il margine privo di percorso ciclopedonale;
- un arginello erboso opportunamente raccordato alla scarpata del fosso di guardia;
- un fosso di guardia laterale con scarpata laterale 2/3 lato strada e 1/1 lato campagna e fondo di scorrimento della larghezza di 0,50 m.

La struttura delle porzioni di carreggiata, da realizzare in allargamento dell'attuale sezione della S.P. n. 41, sarà composta da

- uno strato di fondazione in materiale arido riciclato dello spessore di 30 cm + 5 cm di finitura superficiale di saturazione in materiale granulare di pezzatura minore stabilizzato meccanicamente;
- uno strato di base in conglomerato bituminoso dello spessore di 10 cm;
- uno strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso dello spessore di 7 cm;
- un tappeto ad usura in conglomerato bituminoso (che andrà esteso a tutta la superficie della carreggiata) dello spessore di 4 cm.

4. CONCLUSIONI

In coerenza con quanto sopra riferito sembra dunque possibile affermare che le trasformazioni introdotte dal Progetto non comportano significative riduzioni delle qualità paesaggistiche dei luoghi circostanti.

In pratica i “segni identificativi” del territorio interessato dall'intervento di progetto non risultano alterati dall'allargamento della esistente S.P. n.41 “Morosina” che, compresa la realizzazione della nuova ciclopista, comporta un aumento pari a circa il 15% della superficie occupata dall'attuale infrastruttura.