



# INDICE

---

<b>1. Il Quadro della Pianificazione Comunale .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Oggetto della Variante Parziale n.4 al P.I. ....</b>	<b>4</b>
2.1 Inquadramento territoriale e localizzazione dell'opera .....	4
2.2 Obiettivi generali dell'intervento .....	5
2.3 Descrizione dell'intervento .....	6
<b>3. Contenuti della Variante Parziale n.4 al P.I. ....</b>	<b>10</b>
<b>4. Elaborati della Variante Parziale n.4 al P.I. ....</b>	<b>12</b>



# 1. Il Quadro della Pianificazione Comunale

Il Comune di Vigonovo, mediante la procedura concertata con la Regione Veneto e la Città metropolitana di Venezia ha redatto il **PAT, approvato in Conferenza dei Servizi del 18/10/2018**, quindi ha adottato ed **approvato il primo PI relativo al proprio territorio comunale (D.C.C. n°18 del 25/06/2020)**, ovvero lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità (art.12 - L.R. 11/2004).

I principali obiettivi del primo P.I. in adeguamento al P.A.T. erano:

- a) l'aggiornamento e revisione della disciplina urbanistica;
- b) il ridisegno complessivo della zonizzazione, secondo i principi e le regole della L.R. 11/04, sulla nuova base cartografica aggiornata;
- c) lo sviluppo di alcune azioni strategiche e di tutela definite dal PAT con riguardo specifico a:
  - recepimento e precisazione dei vincoli;
  - recepimento delle idoneità edificatorie e disposizioni di tutela idrogeologica;
  - identificazione di unità edilizie di valore e attribuzione di gradi di tutela;
  - definizione di nuove zone insediative compatibili con gli "ambiti di edificazione diffusa";
  - identificazione di aree di riqualificazione ambientale e introduzione di meccanismi incentivanti per la progettazione sostenibile (Prontuario della Qualità Architettonica e Mitigazione Ambientale);

Successivamente a questa "Variante Generale" di adeguamento al P.A.T., l'Amministrazione Comunale ha provveduto alla redazione delle seguenti **Varianti Parziali al P.I.:**

1. **Variante Parziale n.1** approvata con D.C.C. n.10 del 29/09/2022 che ha provveduto a:

- perfezionare le N.T.O. vigenti;
- recepire alcune manifestazioni di interesse pervenute a seguito della pubblicazione di appositi avvisi relativi a:
  - proposte di accordo pubblico – privato finalizzate ad interventi di trasformazione e/o riqualificazione di rilevante interesse pubblico ai sensi art. 6 LR 11/2004;
  - proposte di modifica di destinazione d'uso di costruzioni esistenti non più funzionali alle esigenze dell'azienda agricola;
  - proposte di modifica di destinazione d'uso di costruzioni esistenti di modesta entità con attività produttive/artigianali dismesse;
  - proposte di tipo generico relative all'inserimento di volumi puntuali o a modeste rettifiche cartografiche;

2. **Variante Parziale puntuale n.2** finalizzata al recepimento di una proposta di Accordo Pubblico-Privato relativa ad un'area sita nel centro del comune e oggetto di un P.I.R.U. (Programma Integrato di Riqualificazione Urbana) approvato con D.C.C. n.13 del 12/04/2006.

3. **Variante Parziale puntuale n.3 bis** approvata con D.C.C. n.30 del 28/07/2025 che ha provveduto a:

- perfezionare le N.T.O. vigenti;
- recepire alcune manifestazioni di interesse pervenute a seguito della pubblicazione di appositi avvisi relativi a:
  - proposte di accordo pubblico – privato finalizzate ad interventi di trasformazione e/o riqualificazione di rilevante interesse pubblico ai sensi art. 6 LR 11/2004;



- proposte di modifica di destinazione d'uso di costruzioni esistenti non più funzionali alle esigenze dell'azienda agricola;
- proposte di tipo generico relative all'inserimento di volumi puntuali o a modeste rettifiche cartografiche.

Nella **Conferenza dei Servizi del 18/10/2018** di approvazione del P.A.T. sono state inoltre recepite le disposizioni della **L.R. 14/2017 "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche alla Legge Regionale 11/2004"**.

Il Comune di Vigonovo ha provveduto infatti ad adempiere agli obblighi di legge, approvando con D.G.C. n.101/2017 la scheda e la tavola con individuati gli ambiti di urbanizzazione consolidata, successivamente trasmessi alla Regione entro il termine previsto dal comma 5 dell'articolo 4.

**La quantità massima assegnata di consumo di suolo** ammesso per il Comune di Vigonovo dalla D.G.R. 668/2018 è data dalla quantità relativa allo strumento urbanistico previgente (PRG), pari a 24,75 ha, e dalla quantità relativa al PAT, pari a 5,73 ha, **per complessivi 30,48 ha.**



## 2. Oggetto della Variante Parziale n.4 al P.I.

La presente Variante Parziale n. 4 al P.I. si rende necessaria per l'inserimento dell'opera pubblica denominata **“Realizzazione percorso ciclopeditone in via Cavour e lungo la S.P. n. 17 - via Padova tratto tra via G. Galilei e la Rotatoria n. 24”**. I contenuti riportati nei seguenti paragrafi del capitolo 2 si riferiscono a quanto indicato nella Relazione Generale del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) di cui sopra.

### 2.1 Inquadramento territoriale e localizzazione dell'opera

L'asse viario oggetto del PFTE in variante al PI è quello costituito dalla S.P. n. 17 via Padova, asse principale sulla direttrice est-ovest della viabilità comunale che collega il capoluogo con la località Galta e più oltre Fossò e Camponogara da un lato, e con la località di Tombelle e la città di Padova dall'altro.

L'area è prevalentemente interessata da una bassa densità di urbanizzato ed un'elevata alternanza di aree agricole caratterizzate da campi di piccole dimensioni con proprietà molto frammentate. Sul lato Tombelle è presente in corrispondenza dell'inizio del percorso ciclopeditone l'accesso della locale Zona Artigianale, mentre sul lato Vigonovo il percorso permette di raggiungere l'esistente pista ciclabile già da molti anni realizzata.

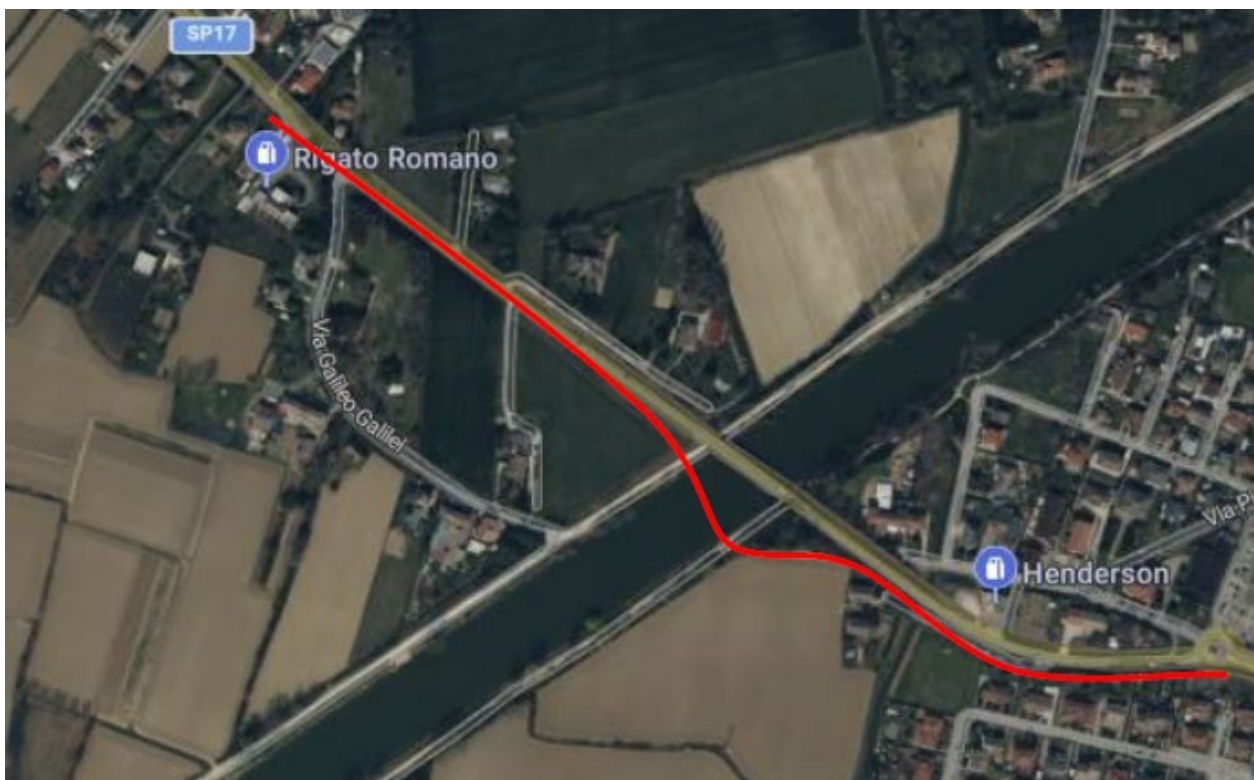


Figura 1 – Inquadramento dell'opera (linea rossa continua) su ortofoto (fonte google.maps)

Il segno distintivo del locale territorio è la presenza dell'Idrovia Padova Venezia, corso navigabile mai completato che, allo stato di fatto, risulta essere un bacino chiuso di tipologia lacustre, frequentemente visitato dalla cittadinanza per la sua valenza paesaggistica ed ambientale, come luogo per praticare attività sportiva o semplicemente per passeggiate.

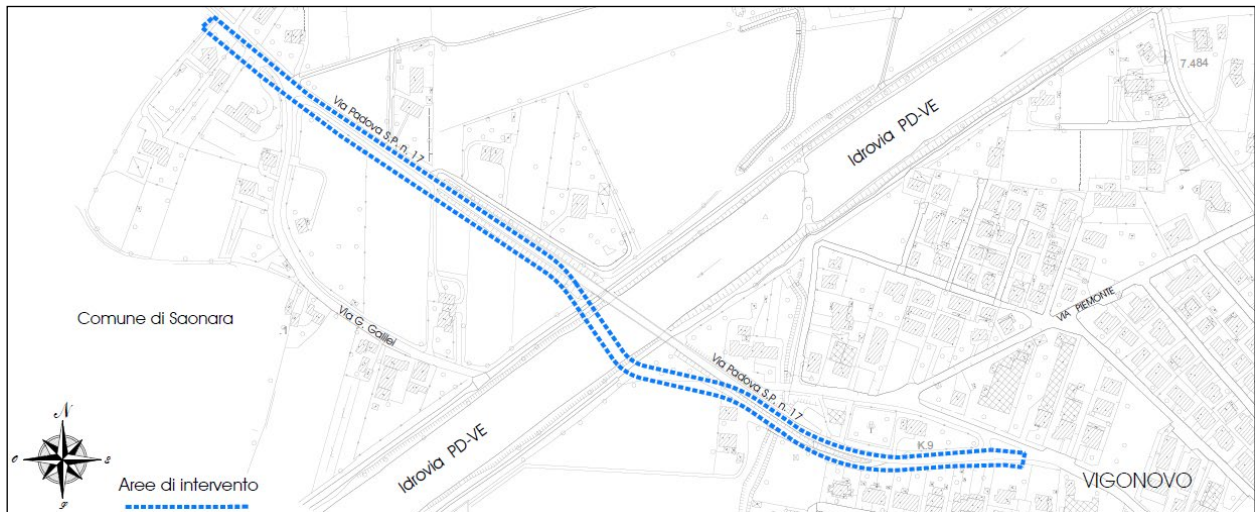


Figura 2 – Inquadramento dell'opera su C.T.R.

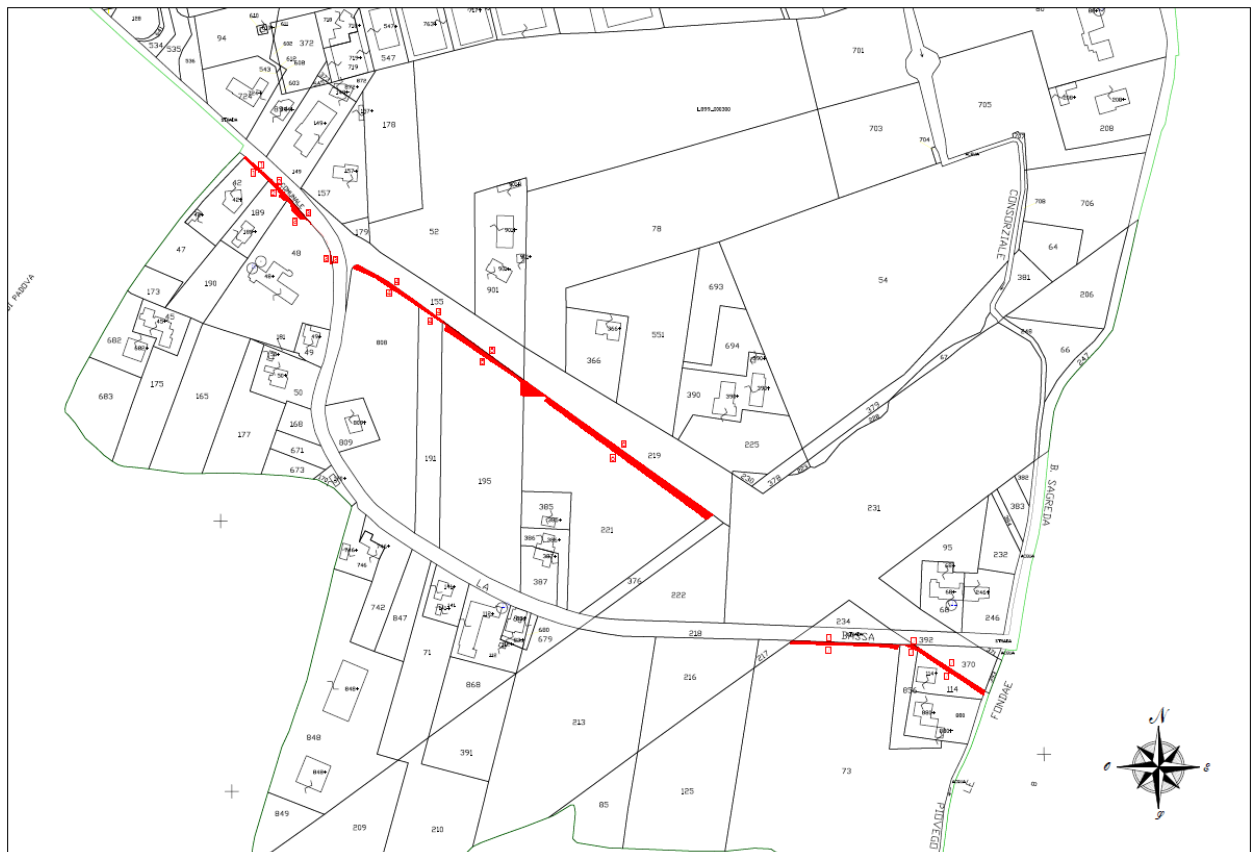


Figura 3 – Planimetria generale di esproprio (scala 1:2.000)

## 2.2 Obiettivi generali dell'intervento

L'opera pubblica oggetto di Variante nasce dall'esigenza ormai inderogabile di realizzare un collegamento tra la frazione di Tombelle ed il capoluogo Vigonovo, che permetta alle utenze della strada così dette "deboli" (pedoni e ciclisti), di eseguire i propri spostamenti in condizioni di sicurezza e di indipendenza dal traffico veicolare lungo la direttrice principale di collegamento dei due abitati.



L'asse viario in considerazione è quello costituito dalla S.P. n. 17 via Padova, asse principale sulla direttrice est-ovest della viabilità comunale che collega il capoluogo con la località Galta e più oltre Fossò e Camponogara da un lato, e con la località di Tombelle e la città di Padova dall'altro.

L'andamento plano-altimetrico della Strada Provinciale è nel tratto in considerazione assai eterogeneo. Infatti, dopo una curva di raggio modesto all'altezza dell'intersezione con via Statuto dei Lavoratori, si prosegue in direzione Vigonovo lungo un rettilineo che termina con una semicurva in corrispondenza di via Galilei. Di qui in poi si incontra la rampa d'accesso al ponte sull'idrovia Padova-Venezia, dotata di pendenza sufficientemente elevata per rendere il transito dei ciclisti abbastanza difficoltoso. In seguito, la rampa in discesa si sviluppa lungo una curva di ampio raggio per un tratto relativamente lungo, che termina alla base del rilevato prima di un breve rettilineo.

Da dati sui flussi di traffico messi a disposizione, risulta che la Provinciale viene caricata giornalmente dal transito di almeno 15700 veicoli nell'intervallo 07.00-20.00, con valori medi di 1200 veicoli/ora, e flussi orari di punta in grado di superare i 2000 transiti sulla sezione. Inoltre, l'incidenza del traffico commerciale pesante si attesta attorno al 6% del totale dei veicoli, con una evidente riduzione delle condizioni di sicurezza viste le dimensioni piuttosto modeste della piattaforma stradale, non certo adeguate alle condizioni di carico veicolare esistenti.

L'inadeguatezza delle dimensioni della piattaforma stradale, l'andamento plano-altimetrico irregolare e il pesante carico dell'arteria accentuano in maniera rilevante il problema sopra accennato della convivenza tra utenze "deboli" e correnti veicolari, evidenziando in maniera decisa la necessità di creare spazi separati per le due tipologie di flussi, allo scopo di evitare interferenze di qualsiasi genere che potrebbero avere conseguenze alquanto serie. La soluzione più idonea e praticabile resta quella di realizzare una pista ciclabile in sede propria in affiancamento alla Strada Provinciale.

La scelta di impegnare direttamente il cavalcavia della S.P. n. 17 via Padova, ha come motivazione di fondo quella di effettuare lo spostamento più breve e diretto tra il capoluogo e Tombelle. I percorsi alternativi vengono presi in considerazione solamente se gli spostamenti hanno una motivazione ludico-ricreativa o sportiva, altre situazioni portano a prediligere il percorso più diretto ed immediato nonostante le difficoltà e gli intrinseci pericoli, in primis l'intenso traffico veicolare e le dimensioni ridotte della piattaforma. Queste considerazioni portano a concludere che il percorso debba seguire in un qualche modo l'attuale direttrice della Strada Provinciale.

### 2.3 Descrizione dell'intervento

Il percorso ciclo pedonale descritto risponde principalmente alle disposizioni del D.M. n. 557 del 30/11/1999 "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili", che a riguardo dei percorsi ciclopedonali riferisce al D.P.R. 16/12/1992 n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada".

Le caratteristiche geometriche e altimetriche, descritte negli elaborati grafici allegati al PFTE, fanno riferimento alle prescrizioni dell'articolo n. 7 del D.M., con una larghezza minima di 2.50 metri negli ambiti a percorrenza bidirezionale, opportunamente adeguata a 2.65 per tenere conto della possibile presenza anche di pedoni (si veda a riguardo l'articolo n. 4 punto 5 del D.M.).

In tre particolari ambiti il percorso ciclopedonale subisce delle riduzioni di sezione, essenzialmente per motivazioni derivanti dalla presenza di elementi geometrici che impediscono di realizzare la piattaforma secondo il requisito minimo. Questo tuttavia è possibile per un tratto limitato e per una larghezza che non può scendere sotto i due metri (art. n. 7 comma 2 D.M. n. 557/99).

Il primo ambito a larghezza ridotta dell'itinerario ciclabile si trova all'angolo dell'intersezione tra la S.P. e via G. Galilei, all'altezza del civico n. 71-73 di via Padova. La presenza di un muro di contenimento che segna un salto di quota tra la pavimentazione stradale e la proprietà privata, segna di fatto un limite invalicabile che rappresenta il limite interno del nuovo percorso. Inoltre in



fregio alla S.P. è presente una fermata del TPL, che non può essere localizzata in altra posizione. Il sedime del percorso verrà quindi ricavato in sostituzione della scarpata di raccordo tra la recinzione e la piattaforma stradale con una larghezza ridotta a due metri per limitare gli spazi necessari e mantenere la fermata del TPL all'incirca nella posizione attuale.

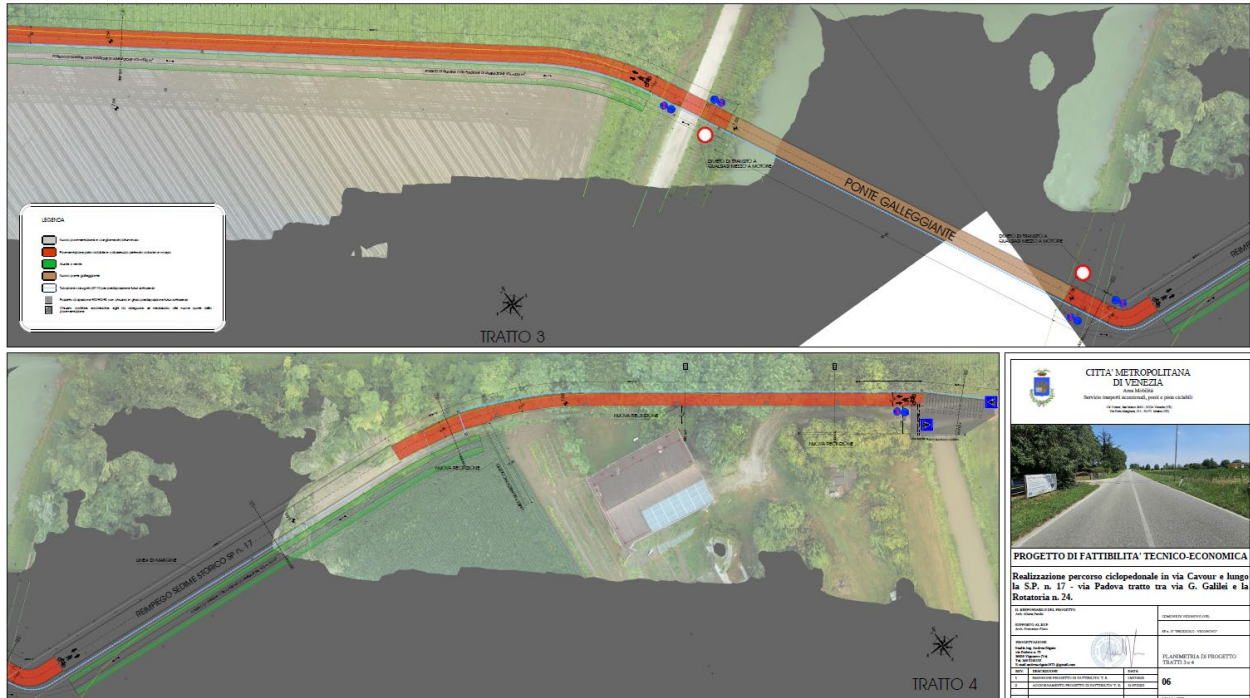


Figura 4 – Planimetria di progetto / Tratti 1 e 2 (scala 1:200)

Il secondo ambito per il quale è necessario scendere a dimensioni inferiori al minimo stabilito dal D.M. n. 557/99 è collocato in corrispondenza della proprietà al civico n. 49 di via Padova, unica abitazione privata direttamente interferita dal passaggio del percorso ciclopedonale. In questo caso, l'individuazione del varco necessario alla realizzazione della nuova piattaforma è ricaduta sullo stretto passaggio tra l'edificio e l'unghia del rilevato stradale, altre soluzioni di tracciato avrebbero richiesto sviluppi del percorso sensibilmente più lunghi, superfici di esproprio maggiori e impatti più sensibili in termini ambientali, ricorrendo la necessità di attraversare vaste aree impegnate con culture agricole. In questo caso, la riduzione di sezione a soli due metri, è necessaria per limitare l'esproprio dell'area di pertinenza dell'abitazione; si valuti che la riduzione di sezione cade in un tratto ove l'asse del percorso pedonale è perfettamente rettilineo, circostanza che limita interferenze tra i mezzi in transito e soprattutto mantiene un buon grado di sicurezza.

Il ponte galleggiante che consentirà di attraversare il corso d'acqua dell'Idrovia (che in realtà allo stato di fatto è un bacino chiuso privo di corrente, assimilabile quindi ad un piccolo lago) sarà gemello dell'esistente che collega via L. Aristo e via G. Garibaldi. Il ponte galleggiante costruito nel 2005 ha una larghezza netta percorribile di 2.40 metri. Valutate con attenzione tutte le difficoltà che verrebbero arrecate al progetto per aumentare la larghezza della sezione a 2.50 metri, non ultime l'aggravio dei costi e la perdita delle economie di scala ipotizzate nella manutenzione delle strutture, si ritiene che la riduzione della sezione di soli 10 centimetri possa essere accettata. A monte e a valle del ponte galleggiante la sezione riprenderà la larghezza stabilita, garantendo anche in questo caso adeguate condizioni di sicurezza. Il profilo longitudinale del percorso ciclopedonale ricalcherà, per quanto possibile, l'andamento dei terreni allo stato di fatto, in maniera da contenere paleggiamento con sterri, riporti, movimentazione di terreni e materiali; questo è possibile essendo sostanzialmente l'ambito interferito interamente pianeggiante.



La pavimentazione che caratterizzerà il percorso ciclopedonale è costituita superficialmente da un massetto in calcestruzzo armato dello spessore di 10, opportunamente lavorato superficialmente per garantire caratteristiche antiscivolo, con giunti di costruzione/dilatazione a distanza di quattro metri, colorato in massa di rosso mattone, questo per armonizzarsi con buona parte dei percorsi ciclabili esistenti nella zona e garantire immediata percezione dell'itinerario agli utenti.

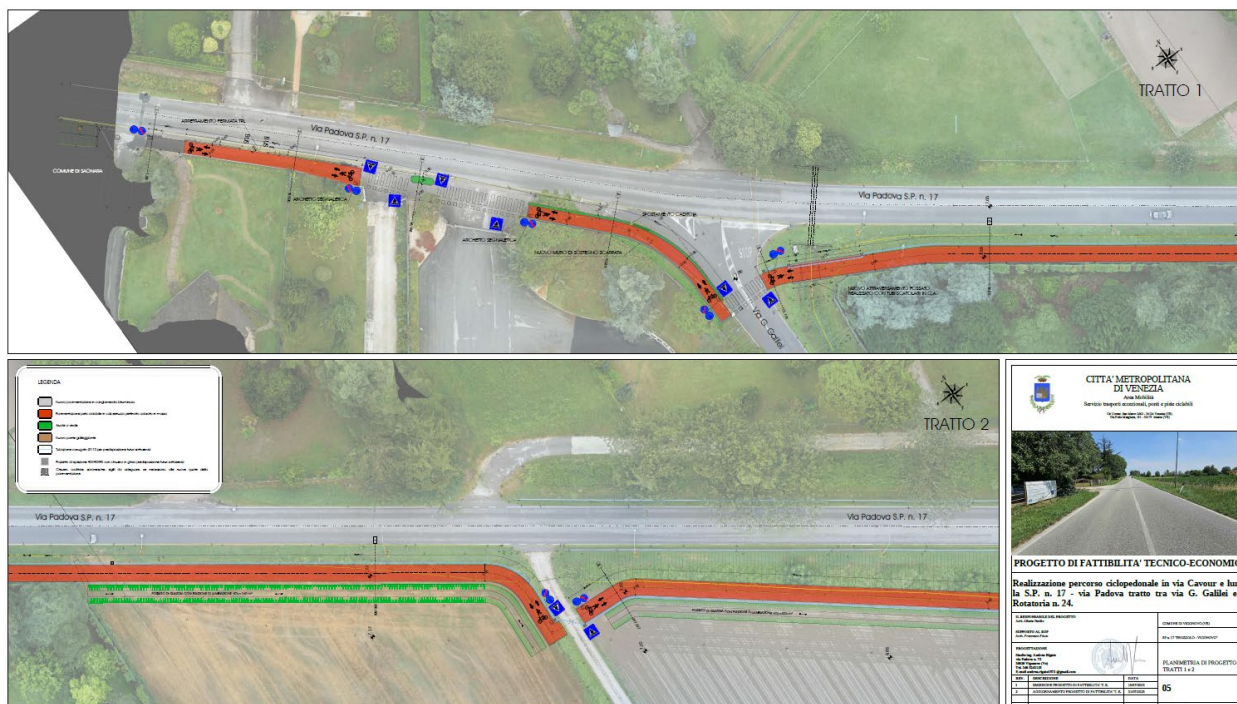


Figura 5 – Planimetria di progetto / Tratt 3 e 4 (scala 1:200)

In ogni caso la pavimentazione in calcestruzzo poggerà su uno strato di regolarizzazione del piano di posa in misto granulare stabilizzato, dello spessore anch'esso di 10 centimetri. La fondazione dell'intera piattaforma sarà invece differenziata in funzione dell'ambito in cui si ricadrà.

In corrispondenza dei terreni agricoli, si procederà con una stabilizzazione del terreno in sito del tipo a calce e cemento, secondo le indicazioni della allegata relazione geologica, per uno spessore di 30 centimetri. Questo limiterà per ampi tratti del percorso la movimentazione di materiali e terreni con mezzi meccanici, limitando l'impatto ambientale dell'opera. Nei rimanenti ambiti per i quali risulta difficoltosa la lavorazione descritta, è prevista una fondazione dello spessore di 20 centimetri con materiale misto riciclato, regolarizzato granulometricamente, materiale che garantisce buona risposta meccanica e proviene da una attività di recupero di materiali da demolizione come sottoprodotto.

A protezione della pavimentazione dalle acque meteoriche è prevista la realizzazione di fossature di guardia anche con funzione di laminazione oppure il ripristino di fossati e scoline esistenti, maltenuti e irregolari. È prevista la messa in opera di una breve porzione di rete idraulica che garantirà lo smaltimento verso lo scolo Cornio delle acque meteoriche in corrispondenza del tratto chiuso tra il rilevato stradale e la nuova recinzione, con un tubo PVC SN4 del diametro di 200 millimetri e caditoie opportunamente distribuite. La scarpata lato Vigonovo del rilevato stradale del cavalcavia sull'Idrovia Padova Venezia si presenta quasi del tutto boscata, con presenza di piante infestanti e alberi in precaria condizione di staticità. È previsto di intervenire con una pulizia selettiva, mantenendo le piante in buona salute, rendendo così il transito gradevole e mantenendo una cortina verde di separazione dai flussi veicolari. Nel tratto del percorso ciclopedonale racchiuso tra l'intersezione con via G. Galilei e la chiusura del percorso lato Vigonovo, per una lunghezza di circa 800 metri in corrispondenza della banchina a verde, il



### 3. Contenuti della Variante Parziale n.4 al P.I.

La presente Variante Parziale al P.I. riguarda il recepimento e l'individuazione nella cartografia di Piano vigente del progetto dell'opera pubblica denominata "Realizzazione percorso ciclopedonale in via Cavour e lungo la S.P. n. 17 - via Padova tratto tra via G. Galilei e la Rotatoria n. 24".

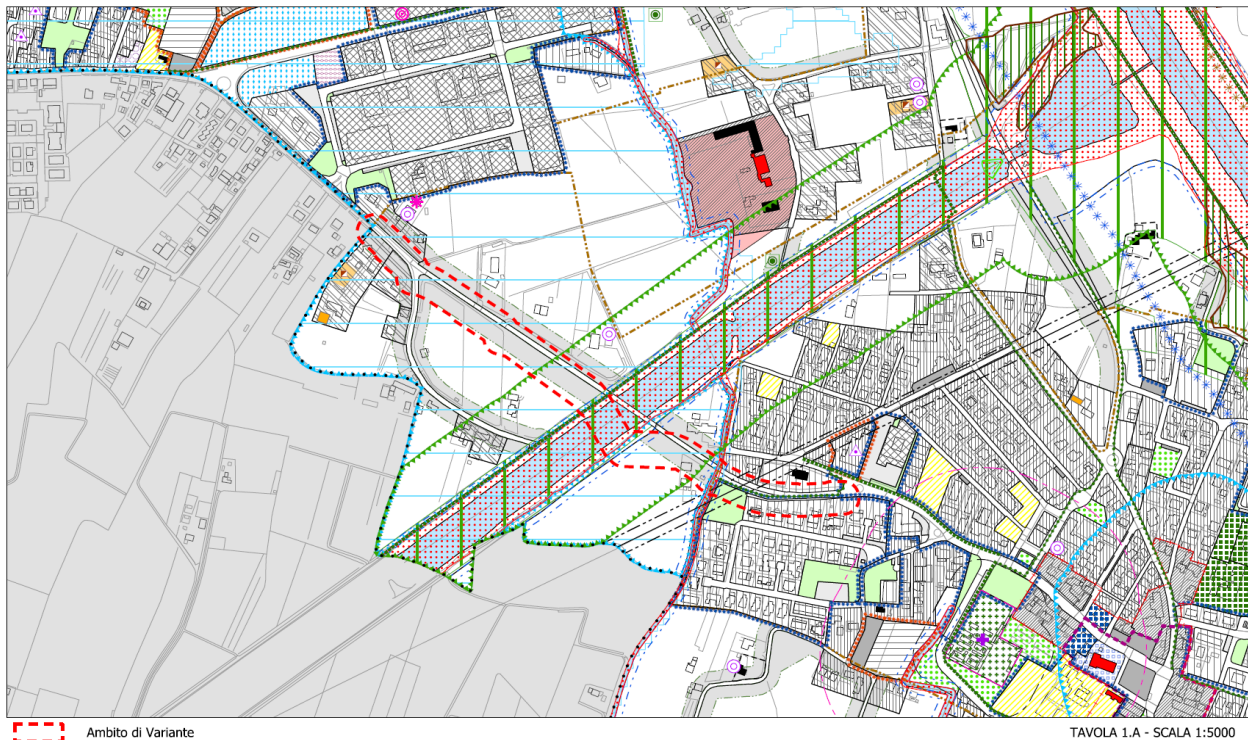


Figura 7 – Localizzazione ambito di variante su P.I. vigente (scala 1:5.000)

Con riferimento al P.I. vigente la localizzazione dell'opera, come si evince dall' "Elaborato 02 – Elaborati Grafici" allegato alla presente Variante, prevede la riclassificazione delle seguenti zone in nuove zone destinate alla "viabilità" ai sensi dell'art.73 delle NTO:

- Zona "C1.1" (art.57 NTO)
- Zona "E" (art.61 NTO)

Inoltre, in corrispondenza del percorso ciclopedonale in oggetto è stato riportato l'elemento lineare "Piste ciclabili progetto" (art.75 NTO). La variante non incide sui criteri formatori e sulle caratteristiche essenziali de P.I. vigente e non comporta un aumento di abitanti insediabili. Per completezza si riportano gli altri tematismi riportati nel P.I. vigente ed interessati (in tutto o in parte) del progetto di opera pubblica:

- ART. 28 P.G.R.A.
- ART. 31 ELETTRODOTTI FASCE DI RISPETTO
- ART. 35 COMPATIBILITÀ GEOLOGICA AI FINI EDIFICATORI
- ART. 36 AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO
- ART. 38 ZONE DI TUTELA
- ART. 41 AMBITO DI INTERESSE PAESAGGISTICO

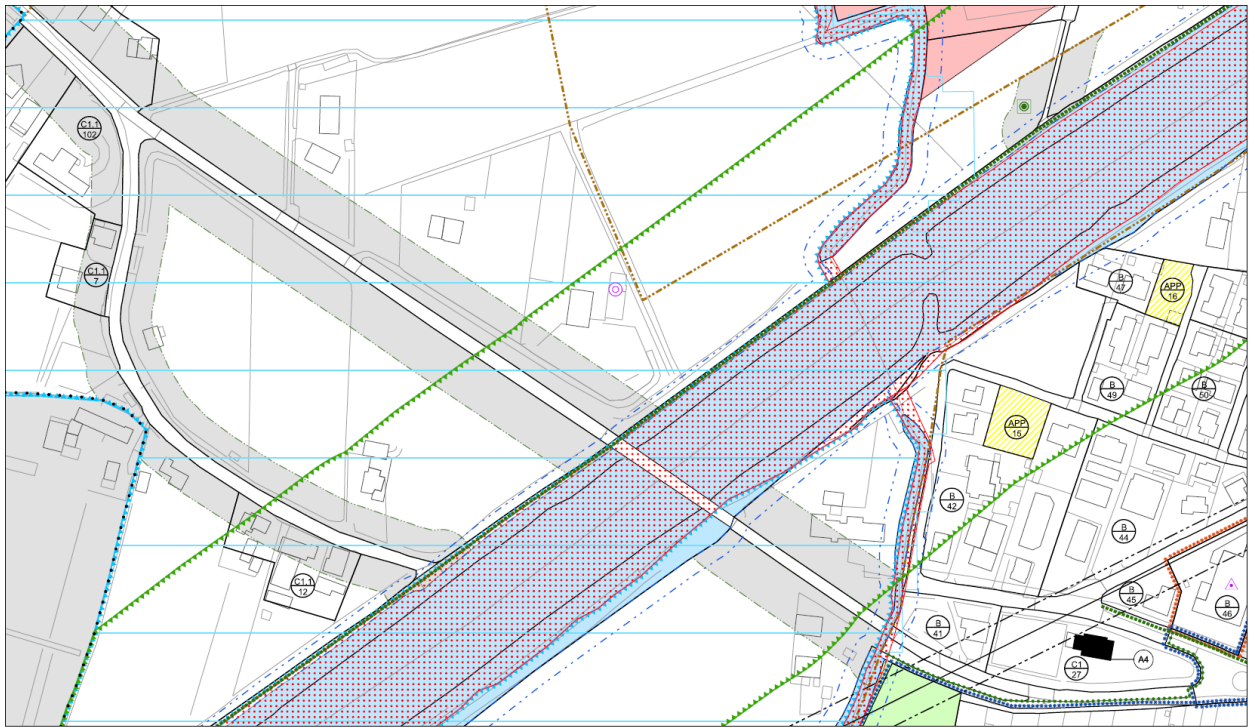


TAVOLA 2.A / 2.C- SCALA 1:2000

Figura 8 – Estratto P.I. vigente (scala 1:2.000)

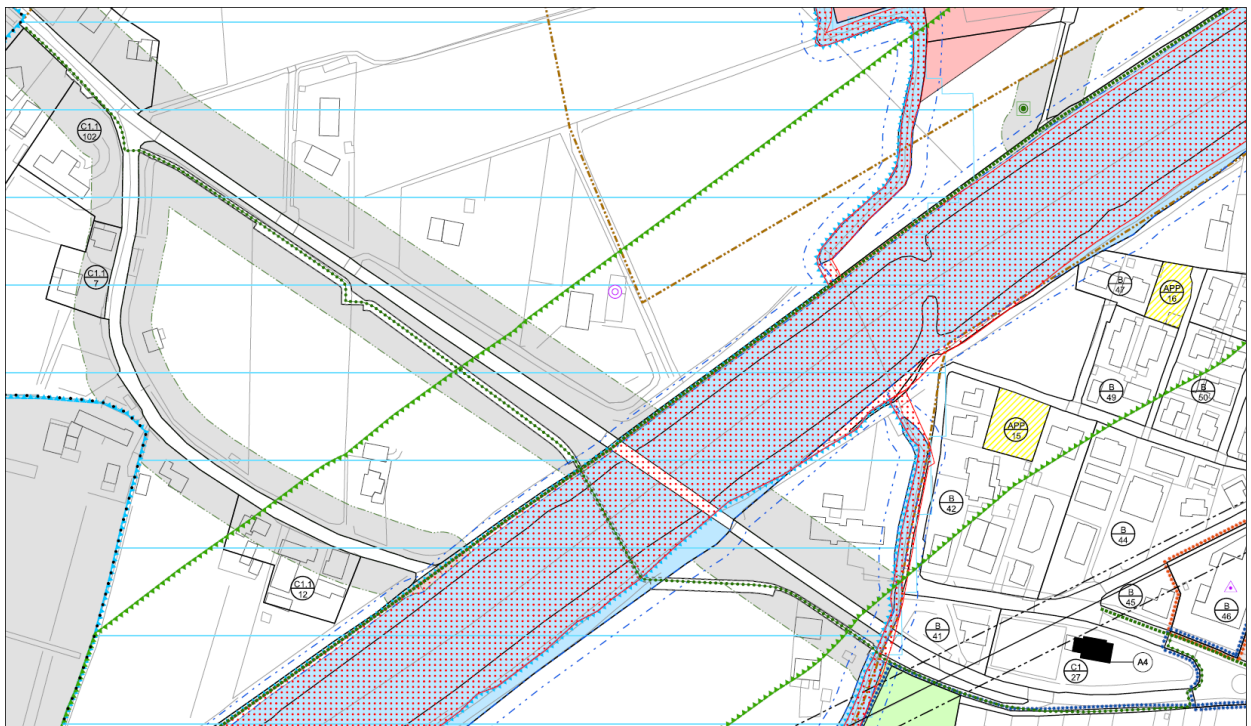


TAVOLA 2.A / 2.C- SCALA 1:2000

Figura 9 – Estratto P.I. variante (scala 1:2.000)



## 4. Elaborati della Variante Parziale n.4 al P.I.

---

La Variante Parziale n.4 al Piano degli interventi del Comune di Vigonovo è costituita dai seguenti elaborati:

- Elab.01 “Relazione programmatica”;
- Elab.02 “Elaborati grafici”;
- Elab.03 “Modulo di identificazione del P/P/P//A rispetto al campo di applicazione della disciplina in materia di VINCA”;
- Quadro Conoscitivo – Banca dati alfanumerica e vettoriale.

Per quanto attiene:

- il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) si rinvia a quanto indicato all'art.5 comma 3 lett.b) del Regolamento Regionale n. 3 del 09.01.2025, adottato ai sensi dell'articolo 7 della L.R. n.12/2024, che prevede tale tipo di variante tra le categorie di esclusione dal campo di applicazione delle procedure di Valutazione e Verifica di Assoggettabilità;
- lo Studio di Compatibilità Idraulica si rinvia alla Valutazione di Compatibilità Idraulica redatta dall'Ing. Andrea Rigato relativa all'opera pubblica denominata “Realizzazione percorso ciclopedonale in via Cavour e lungo la S.P. n. 17 - via Padova tratto tra via G. Galilei e la Rotatoria n. 24”;
- alla redazione del Quadro Conoscitivo, ai sensi dell'art.11 bis della L.R. 11/2004, successivamente all'approvazione della Variante dovrà essere inviato alla Giunta Regionale ai fini del monitoraggio.

Sono fatti salvi tutti gli altri elaborati, i contenuti e le disposizioni normative non in contrasto con la presente Variante.