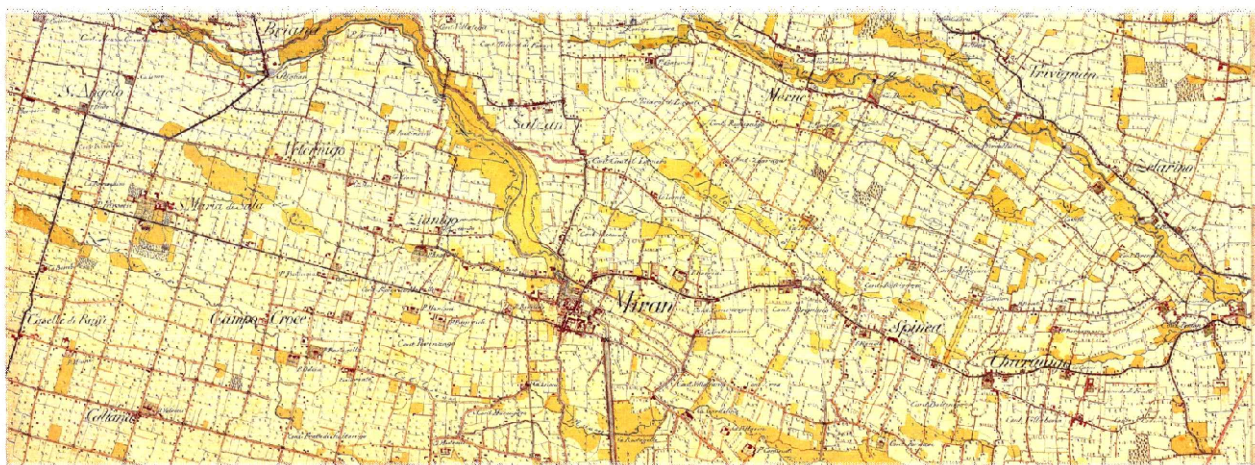




CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

Area Lavori Pubblici - Servizio Viabilità

Ca' Corner, San Marco 2662 - 30124 Venezia (VE)
Via Forte Marghera, 191 - 30173 Mestre (VE)



PROGETTO DEFINITIVO

**ADEGUAMENTO SP 30 "ORIAGO-SCALTENIGO-CALTANA"
E REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE DALL'INTERSEZIONE CON LA SS 515 IN COMUNE DI
SANTA MARIA DI SALA ALL'INTERSEZIONE CON LA SP 26 IN COMUNE DI MIRANO**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Ing. Nicola Torricella

SUPPORTO AL RUP
Ing. Rossella Guerrato

PROGETTAZIONE E COORDINAMENTO

RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE
FRA LE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

Proteco Engineering s.r.l.
Arch. Andrea Gabatel
Ordine degli Architetti di VE



PROGETTISTA

Proteco Engineering s.r.l.
Ing. Enrico Musacchio
Ordine degli Ingegneri di VE

COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE
DI PROGETTAZIONE



E-Farm s.r.l.
Geom. Massimo Tabarin
Collegio dei Geometri di PD

UBICAZIONE DELL' INTERVENTO

Comune di Santa Maria di Sala "SP30" Comune di Mirano "SP 30"
Via Caltana, 30036 Venezia (VE) Via Caltana, 30035 Venezia (VE)

S.P. 30 "ORIAGO-CALTANA"

TITOLO ELABORATO

VARIANTE URBANISTICA

Comune di S. Maria di Sala
Relazione tecnico-illustrativa di variante

TAVOLA N.

1197.0.D.U.002.00.F.0

REV.	DESCRIZIONE	DATA
1	PRIMA EMISSIONE	novembre 2021

INDICE

1	PREMESSA	1
2	ELABORATI DI VARIANTE	2
3	CARATTERI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE	3
3.1	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	3
4	DISCIPLINA DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE	5
4.1	PIANO ASSETTO DEL TERRITORIO	5
4.2	PIANO DEGLI INTERVENTI	10
5	DESCRIZIONE DELLA VARIANTE	13

1 PREMESSA

La presente Relazione Tecnico Illustrativa è parte integrante del progetto Definitivo relativo all'intervento denominato "Adeguamento SP 30 Oriago-Scaltenigo-Caltana e realizzazione di pista ciclabile dell'intersezione con la SS 515 in comune di Santa Maria di Sala all'intersezione con la SP 26 in comune di Mirano".

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tracciato ciclabile in collegamento ai tracciati esistenti o in previsione a carico delle Amministrazioni Pubbliche locali. Il progetto prevede di utilizzare quanto più possibile ambiti agricoli delle aree limitrofe alla SP 30 per aumentare il grado di sicurezza del percorso ciclabile, mantenendolo esterno al sistema viario.

2 ELABORATI DI VARIANTE

La variante è costituita dai seguenti elaborati:

- Relazione Tecnico illustrativa della variante urbanistica;
- Variante normativa alle NTO;
- Planimetria di Variante;
- Relazione Tecnica di non Necessità alla VINCA;
- Verifica Facilitata di Sostenibilità Ambientale.

3 CARATTERI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

L'intervento oggetto di Studio di Inserimento Urbanistico ricade interamente all'interno della Provincia di Venezia, interessando i comuni di Santa Maria di Sala e Mirano nelle rispettive frazioni di Caltana e Scaltenigo.



Figura 1- Inquadramento del tracciato in progetto con linea verde. In rosso vengono evidenziati i confini amministrativi dei comuni di Santa Maria di Sala e Mirano. (Fonte: elaborazione Proteco)

3.1 Descrizione dell'intervento

Il percorso ciclabile ha origine nei pressi del sistema rotatorio sulla SR 515, il tracciato si sviluppa lungo la sponda nord dello scolo Caltana. La sede del tracciato sfrutterà una fascia di circa 4 metri che in alcuni tratti risulta essere priva di costruzioni mentre in altri sarà necessario creare lo spazio demolendo le recinzioni esistenti.

In centro a Caltana la pista ciclabile sfrutterà, dove possibile, percorsi pedonali e ciclopedonali esistenti e superfici pavimentate che verranno riorganizzate in modo da far convivere vecchie e nuove funzioni. Superato il centro di Caltana vi è un percorso ciclopedonale sul lato sud della SP 30 che raggiunge il cimitero comunale. Per questo tratto è già in programma un tracciato ciclopedonale di circa 190 m a carico dell'Amministrazione Comunale.

Superata via Pianiga il tracciato proseguirà a nord della SP30 fino al confine comunale posto in corrispondenza di via Chiesa.

Il tracciato all'interno del territorio comunale di Santa Maria di Sala avrà una lunghezza di circa 3.365 m complessivi di tracciati in programma e tracciati esistenti.



Figura 2 - Inquadramento del tracciato in progetto all'interno del territorio comunale di Santa Maria di Sala, con indicazione di percorsi ciclopedonali esistenti, di progetto e in previsione come illustrato in legenda. (Fonte: elaborazione Proteco)

4 DISCIPLINA DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE

4.1 Piano Assetto del Territorio

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Santa Maria di Sala è stato approvato in sede di Conferenza di Servizi con la Provincia di Venezia in data 06/09/2011. è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della regione Veneto n. 79 del 21/10/2011 ed è divenuto efficace in data 07/11/2011.

Si riportano in seguito le previsioni del PAT secondo le seguenti cartografie:

- Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- Carta delle invarianti;
- Carta delle fragilità;
- Carta delle trasformabilità.

Secondo la Tavola n. 1 “Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale” l’area di intervento è interessata da vincolo paesaggistico dei corsi d’acqua ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e secondo l’Art. n. 12 delle NTA del Piano. Il percorso ciclabile rientra in elementi definiti come viabilità/fasce di rispetto ai sensi dell’Art. n. 20 delle NTA del Piano. Le Norme Tecniche di Attuazione prescrivono per gli ambiti soggetti a fasce di rispetto viabilistico l’ammissione di solamente opere compatibili con le norme dettanti disposizione in materia di sicurezza, tutela dell’inquinamento acustico ed atmosferico, nonché la realizzazione di nuove infrastrutture stradali o l’ampliamento di quelle esistenti.

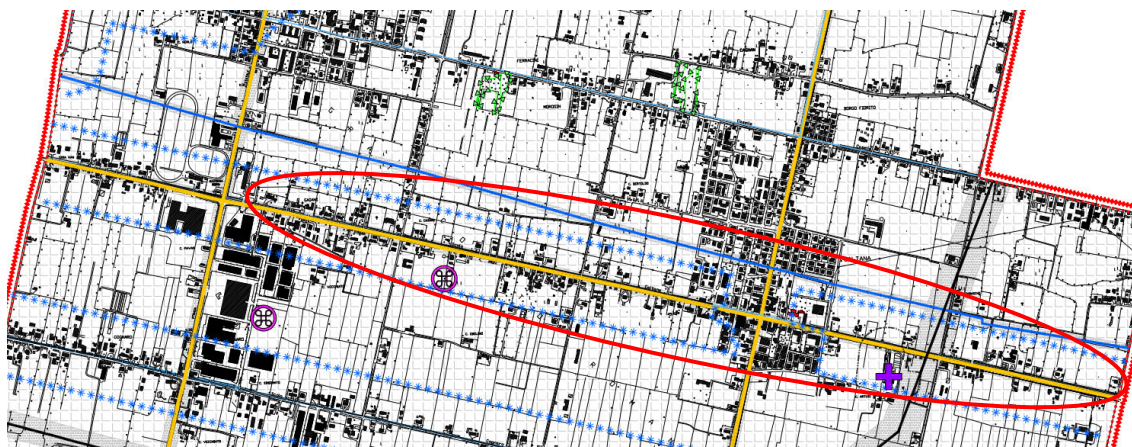




Figura 3 – Estratto Tavola n. 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” del PAT del Comune di Santa Maria di Sala. Con cerchio rosso viene evidenziata l’area di intervento. (Fonte: Comune di Santa Maria di Sala)

La Tavola n. 2 “ Carta delle Invarianti” evidenzia che l’intervento interessa elementi lineari e corsi d’acqua secondo l’Art. n. 27 delle NTA del Piano. Inoltre, l’ambito ricade in elementi lineari cardi/decumani ai sensi dell’Art. 31 delle NTA. Quest’Ultimo vieta qualsiasi tipo di intervento che ne cancelli le peculiarità della centuriazione romana e prescrive che i nuovi tracciati dovranno seguire l’andamento dell’agro centuriato. Il progetto non prevede l’intaccamento della centuriazione in quanto la sua realizzazione è prevista per quasi la totalità del percorso in ambiti agricoli.

Si riscontra la presenza di Ville individuate nella pubblicazione dell’Istituto regionale per le Ville Venete (Art. n. 23 delle NTA) ed edifici e complessi di valore testimoniale ai sensi dell’Art. 33 delle NTA del Piano. L’agro centuriato prossimo all’intervento è caratterizzato da elementi lineari / sistemi di siepi ed alberature secondo l’Art. n. 28 delle NTA che rimanda all’Art. 48 delle stesse che tratta di elementi lineari atti al collegamento con i corridoi ecologici principali e secondari con la funzione di creare una rete ecologica minima che colleghi vari siti comunali.

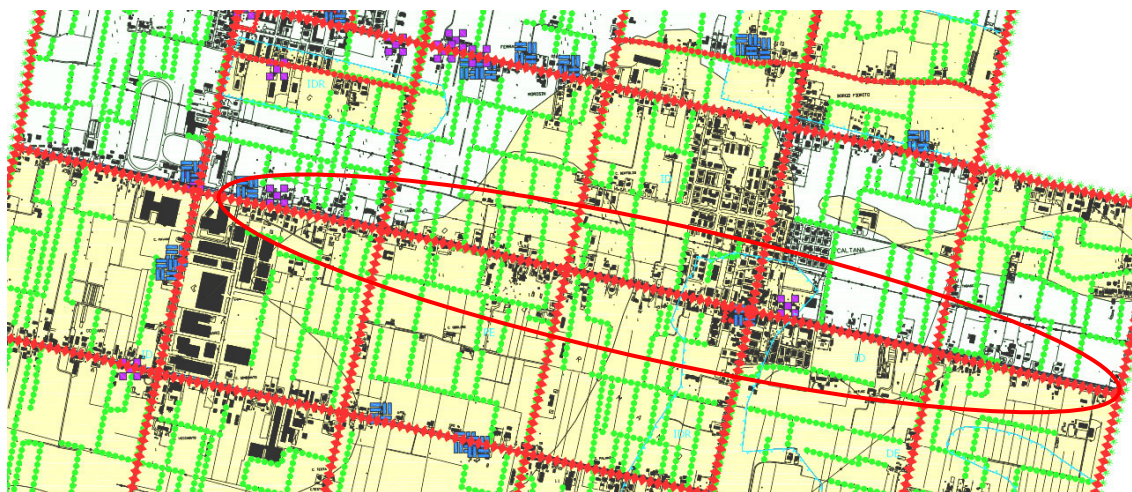


	Confini comunali	Art. 10
Invarianti di natura paesaggistica		
	Ambiti di natura agricolo-ambientale	Art. 26
	Elementi lineari / Corsi d'acqua	Art. 27
	Elementi lineari / Sistemi di siepi ed alberature	Art. 28
Invarianti di natura storico-monumentale		
	Ambiti	Art. 29
	Centri storici	Art. 30
	Elementi lineari / Cardi-decumani	Art. 31
	Elementi lineari / Strade storiche	Art. 31
	Ville individuate nella pubblicazione dell'Istituto Regionale per le Ville Venete	Art. 32
	Edifici e complessi di valore testimoniale	Art. 33

Figura 4 – Estratto Tavola n. 2 “Carta delle invarianti” del PAT del Comune di Santa Maria di Sala. Con cerchio rosso viene evidenziata l'area di intervento. (Fonte: Comune di Santa Maria di Sala)

La Tavola n. 3 “Carta delle fragilità” individua l'intervento come ricadente all'interno di aree idonee secondo l'Art. 34 delle NTA e di aree idonee a condizione ID con falda superficiale e/o drenaggio difficoltoso, PE terreni prevalentemente impermeabili e DE depressioni morfologiche ai sensi dell'Art. n. 35 delle NTA del Piano. Il PAT per gli interventi urbanistici all'interno di queste aree prevede compatibilità geologica, geomorfologica e idrogeologica ai sensi della L.R. 11/2004 ed una compatibilità idraulica ai sensi della DGRV 1322/2006 ss.mm.ii.

L'intervento si colloca a ridosso di elementi lineari / cardi e decumani secondo l'Art. 44 delle NTA che richiama l'Art. 31 precedentemente indicato. Come precedentemente descritto vi è la presenza di ville individuate nella pubblicazione dell'Istituto Regionale per le Ville Venete ed edifici e complessi di valore testimoniale, rispettivamente ai sensi degli articoli n. 45 e 46 delle NTA del Piano che non descrivono alcuna direttiva in merito al creazione di un percorso ciclabile che non influisce su aree di pertinenza storico monumentale.



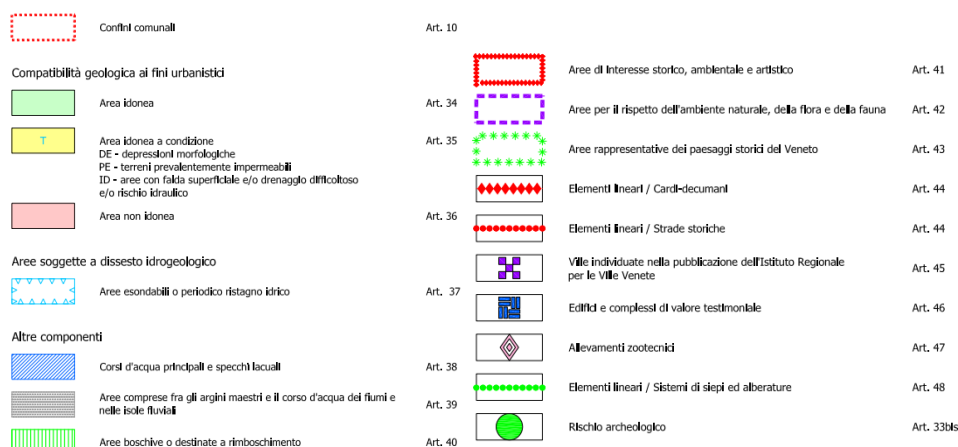


Figura 5 - Estratto Tavola n. 3 "Carta delle fragilità" del PAT del Comune di Santa Maria di Sala. Con cerchio rosso viene evidenziata l'area di intervento. (Fonte: Comune di Santa Maria di Sala)

L'analisi della Tavola n. 4 "Carta delle trasformabilità" evidenzia la presenza di elementi lineari – percorsi ciclopeditonali esistenti o di progetto (Art. 77 delle NTA) e corridoi ecologici secondari (Art. 76 delle NTA). L'Art. n. 77 delle NTA elenca le direttive per la formazione del PI, ne viene riportato un estratto in seguito.

"...Il PI svilupperà il tema in armonia con la legislazione vigente ed il manuale tecnico pubblicato dalla Regione, dettando indicazioni sulle caratteristiche e sul tipo di pavimentazioni da impiegare:

- lungo gli argini sarà preferibilmente utilizzata pavimentazione in stabilizzato mistocementizio o con altri prodotti aggreganti e si dovranno predisporre la segnaletica, l'illuminazione adeguata ed aree di sosta attrezzate;*
- lungo le strade urbane di quartiere si utilizzerà la sede asfaltata esistente o di nuova realizzazione, dividendo nettamente la mobilità ciclabile da quella sia automobilistica che pedonale dove sia possibile;*
- lungo carrarecce, alzaie e tracciati agricoli si predisporranno misure per la possibilità di percorrere tali itinerari, opportunamente mantenuti e segnalati, preferibilmente in stabilizzato o stabilizzato misto-cemento;*
- la realizzazione di eventuali nuove piste ciclabili qualora previste a margine delle affossature esistenti, che dovranno essere preservate nella loro funzionalità anche escludendone la chiusura con tubazioni; la progettazione dei nuovi percorsi dovrà inoltre provvedere alla realizzazione di adeguati volumi di invaso compensativi e integrativi laddove non possa prescindere dalla necessità di ottenere una riduzione dell'esistente grado di sofferenza idraulica, se presente;*
- laddove i percorsi attrezzati ricadano nelle pertinenze idrauliche dei corsi d'acqua, si dovranno concordare con il competente Consorzio misure strutturali atte a contemperare le reciproche esigenze;*

Inoltre tali percorsi dovranno essere dotati di adeguati arredi, piazzole di sosta attrezzate, e di tutte le necessarie strutture di servizio..."

L'intervento attraversa zone ad urbanizzazione consolidata ai sensi dell'Art. 53 delle NTA e aree ad edificazione diffusa ai sensi dell'Art. 54 delle NTA. In caso di presenza di Ville individuate nella pubblicazione dell'istituto regionale per le Ville Venete e di edifici e complessi di valore storico testimoniale ogni intervento di trasformazione sarà subordinato alla predisposizione di un'analisi preventiva e all'attuazione di interventi di mitigazione ai fini di garantire il mantenimento di coni visuali verso gli ambienti descritti in precedenza e l'inserimento paesaggistico e ambientale dovrà avvenire mediante l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica e ambientale.

Inoltre, l'intervento si trova a ridosso di aree boschive o destinate a rimboschimento (art. 70 delle NTA) e zone di ammortizzazione o transizioni ai sensi dell'Art. 74 delle NTA. Risulta anche la presenza di barriere naturali e infrastrutturali lineari secondo l'Art. 80 delle NTA. La S.P. 30 viene individuata come cardi e decumani esistenti da tutelare ai sensi dell'ART. 73 delle NTA del Piano.



	Confini comunali	Art. 10		Art. 64
Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei - A.T.O.				
	ATO 1 - Ambito di valenza ambientale notevole Interessato dal Muson	Art. 49		Art. 65
	ATO 2 - Ambito centrale dei servizi della produzione	Art. 50		Art. 66
	ATO 3 - Ambito dei servizi e delle commerciabilità	Art. 51		Art. 67
	ATO 4 - Ambito della centurazione più evidente	Art. 52		Art. 68
Azioni strategiche				
	Aree di urbanizzazione consolidata	Art. 53		Art. 69
	Edificazione diffusa	Art. 54		Art. 70
	Aree di riqualificazione e riconversione	Art. 55		Art. 71
	Limiti fidati della nuova edificazione	Art. 56		Art. 72
	Aree preferenziali di sviluppo insediativo prioritario	Art. 57		Art. 73
	Strada mercato	Art. 58		Art. 74
	Servizi di interesse comune di maggior rilevanza	Art. 59		Art. 75
	Punto critico di viabilità	Art. 60		Art. 76
	Linea indicativa viabilità di previsione	Art. 61		Art. 77
	Interventi di riordino della zona agricola	Art. 62		Art. 78
	Ambiti trasformabili / Linee preferenziali di sviluppo insediativo	Art. 63		Art. 79
				Art. 80
				Art. 81

Figura 6 - Estratto Tavola n. 4 "Carta delle trasformabilità" del PAT del Comune di Santa Maria di Sala. Con cerchio rosso viene evidenziata l'area di intervento. (Fonte: Comune di Santa Maria di Sala)

4.2 Piano degli Interventi

Il P.R.G. vigente è stato approvato con delibera di Giunta Regionale n. 3312 del 28 giugno 1985 pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione Veneto n. 35 del 23 agosto 1985.

Ai sensi della L.R. 11/2004 art. 48 comma 5bis il P.R.G. diventa il Piano degli Interventi per le parti compatibili con il P.A.T.

All'interno della Tavola 5000 Sud l'intervento non risulta in previsione. Viene riscontrata la previsione di piste ciclabili in collegamento lungo la S.R. 515. L'intervento, come precedentemente descritto attraversa zone residenziali sparse e di completamento.

L'intervento in oggetto interessa, a partire da ovest verso est, le seguenti zone:

- Zona C1.1 "Zona residenziale sparse" (art. 6 NTO);
- Zona C2 "Zona residenziale di espansione" (art. 5 delle NTO);
- Zona B1 "Zona residenziale di completamento" (art. 4 delle NTO);
- Zona E "Zone agricole" (art. 10 delle NTO).

Per le zone residenziali sparse, di espansione e di completamento il PI detta specifiche indicazioni sui parametri edilizi da adottare per le nuove costruzioni.

Nelle zone E, il PI prescrive che tutti gli interventi in previsione su tali zone debbano rispettare i caratteri specifici

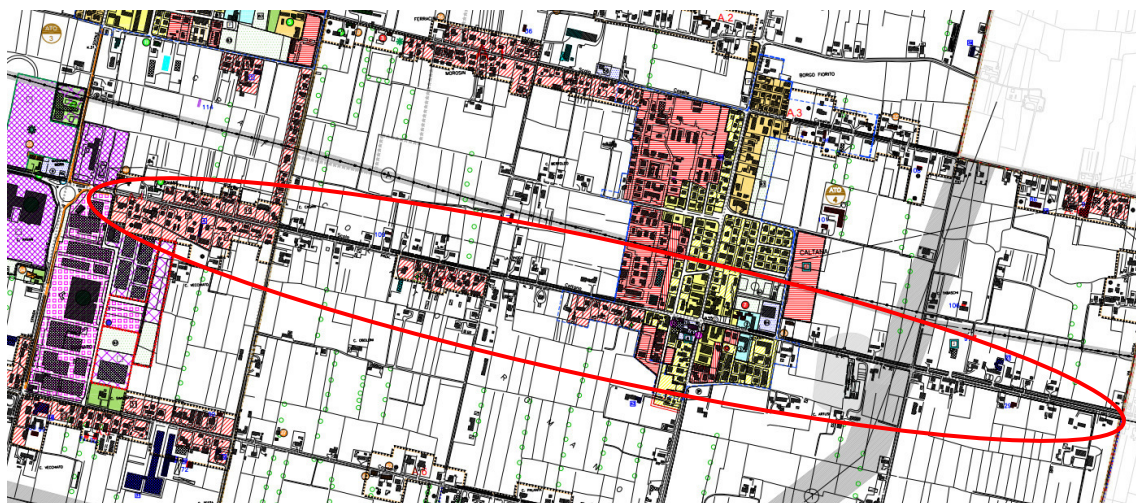
dell'area, in particolare, la lineazione del reticolo stradale storico, gli insediamenti rurali esistenti, la maglia poderale, la tipologia e dall'allineamento delle alberature e dalle piantate, dalle reti delle strade poderali, dei sentieri, delle capezzagne, dei corsi d'acqua, ecc, esistenti e di progetto indicati nel PI.

Il PI, su tali zone, prevede pertanto vengano garantiti i seguenti requisiti:

- a) - la cura dei corsi d'acqua, con particolare riferimento all'assetto e alla sistemazione delle sponde e degli attraversamenti;*
- b - il mantenimento delle alberature di valore ambientale, salva la possibilità di sostituirle con specie analoghe o compatibili;*
- c - il mantenimento delle altre alberature d'alto fusto, da integrare con nuovi raggruppamenti arborei, formati da specie di tipo tradizionale e disposti in rapporto agli insediamenti e alla tessitura dei fondi;*
- d - il recupero dei sentieri e delle strade agrarie, anche se non più utilizzate, che potranno essere aperte all'uso pubblico; detti percorsi, da sistemare con fondo stradale naturale, possono essere utilizzati, oltre che per gli usi agricoli, anche per l'uso pedonale, ciclabile e per l'equitazione. Le fasce laterali possono essere espropriate per realizzare percorsi attrezzati, per la ricreazione e la sosta, con l'obiettivo di favorire la fruibilità dell'ambiente. A tale scopo il Comune provvederà per il ripristino e la pubblicizzazione della viabilità rurale di interesse paesaggistico e ambientale.*

La pista si sviluppa in sommità arginale in sinistra idrografica dello Scolo Caltana e se ne prevede la realizzazione con pavimentazione superficiale ecologica drenante coerentemente con i requisiti dettati dalle NTO del PI.

In tali zone è inoltre vietata il tombinamento di fossi poderali, salvo nei casi strettamente necessari per l'accesso ai fondi, e fatto salvo il nullaosta idraulico dal Consorzio di Bonifica dove previsto. Il progetto non prevede interventi di tombinamento.



	CENTRO STORICO
	ZONA RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO B0 IF. 1.00 MC\MQ
	ZONA RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO B1 IF. 1.50 MC\MQ
	ZONA RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO B2 IF. 3.00 MC\MQ
	ZONA RESIDENZIALE MISTA DI COMPLETAMENTO (Osservazione n° 14 Approvata con DGR 3312/85)
	ZONA RESIDENZIALE DI ESPANSIONE C1 IF. 1.00 MC\MQ
	ZONA RESIDENZIALE DI ESPANSIONE C2 IT. 1.00 MC\MQ
	ZONE RESIDENZIALI SPARSE C11

	AGGREGAZIONE EDIFICI STORICI
	EDIFICI DA SCHEDA
	VILLA VENETA CON DECRETO DI VINCOLO
	VILLA VENETA SENZA DECRETO DI VINCOLO
	EDIFICIO VINCOLO OPE LEGIS
	EDIFICI VINCOLATI (NON VILLE VENETE)
	CAPITELLI
	CARDI E DECUMANI ESISTENTI DA TUTELARE
	CARDI E DECUMANI SCOMPARI DA RECUPERARE
	ALBERATE DI PREGIO AMBIENTALE
	MACCHIE ARBOREE DI PREGIO AMBIENTALE
	ITINERARI DI INTERESSE PAESAGGISTICO - AMBIENTALE ESISTENTI E DI PROGETTO
	PISTE CICLABILI

Figura 7 – Estratto del PRG del Comune di Santa Maria di Sala. Con cerchio rosso viene evidenziata l'area di progetto. (Fonte: Comune di Santa Maria di Sala)

5 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE

La variante al Piano degli interventi è finalizzata al recepimento del progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per la realizzazione della pista ciclabile facente capo all'intervento denominato "Adeguamento SP 30 Oriago-Scaltenigo-Caltana e realizzazione di pista ciclabile dell'intersezione con la SS 515 in comune di Santa Maria di Sala all'intersezione con la SP 26 in comune di Mirano".

Al fine di recepire quanto previsto in progetto si rende necessaria una variante cartografica e una variante normativa. La variante cartografica prevede l'inserimento nella tavola del Piano degli Interventi della grafia "pista ciclabile" coincidente con il sedime del tracciato definito e approvato con decreto del progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica ai sensi dell'art. 19 comma 3 del DPR 327/2001. Il tracciato definito nel dettaglio nelle tavole di progetto "19115-01_A_03.00_TAV_r00-SMS500-1" e "19115-01_A_03.01_TAV_r00-SMS500-2". La tavola di variante contenente il raffronto tra il Piano degli Interventi Vigente e la Variante è denominata "1197.0.D.U.004.0.D.0".

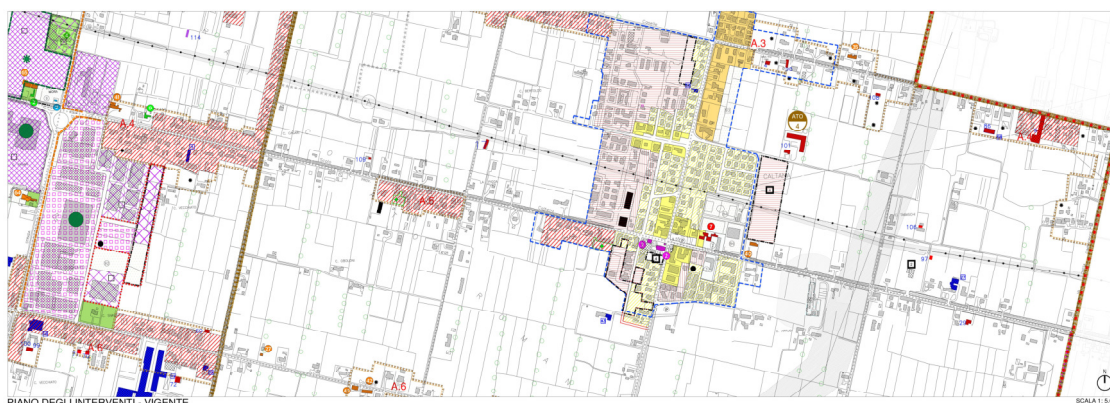


Figure 8 Estratto PI Vigente

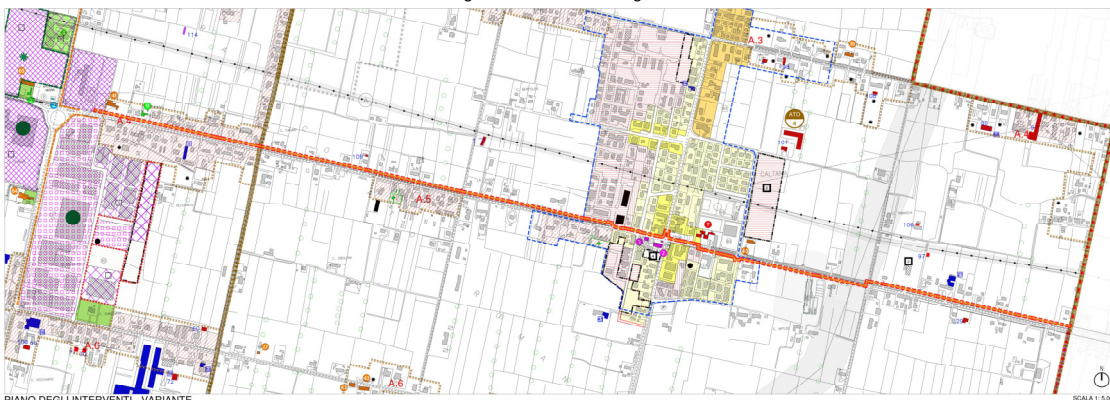


Figure 9 Estratto PI Variante

Adeguamento SP 30 Oriago-Scaltenigo-Caltana e realizzazione di pista ciclabile dall'intersezione con la SS 515 in comune di Santa Maria di Sala all'intersezione con la SP 26 in comune di Mirano

	PISTE CICLABILI
	AMBITO DI VARIANTE

Figure 10 Temi aggiunti con la variante

Contestualmente alla variante cartografica è prevista una variante alle Norme Tecniche con la finalità di specificare la

disciplina da applicare nelle aree interessate dall'intervento in oggetto. In particolare, la norma specifica che il tracciato così definito dalla tavola di variante urbanistica ha valore indicativo e che il progetto esecutivo può modificare tale tracciato senza che ciò comporti variante al Piano degli Interventi. Il comma di seguito riportato integra l'articolo n. 10 comma 5 delle NTO relativo a "Itinerari di interesse paesaggistico-ambientale esistenti e/o di progetto". In particolare tale integrazione sarà da prevedere in coda al comma citato.

Di seguito si riporta l'estratto della variante normativa da integrare alle NTO del PI Vigente.

Il tracciato indicato come "Pista ciclabile" relativo al Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico denominato "Adeguamento SP 30 Oriago-Scaltenigo-Caltana e realizzazione di pista ciclabile dell'intersezione con la SS 515 in comune di Santa Maria di Sala all'intersezione con la SP 26 in comune di Mirano" ha valore indicativo.

Il tracciato della pista ciclabile di progetto così definito ha valore indicativo e la progettazione esecutiva potrà modificare il tracciato stesso entro una fascia di 15 m di larghezza su ambo i lati della sede ciclabile senza che ciò comporti variante al PI.