SP6 - Accordo di Programma
Allegato 2a
copia documento firmato digitalmente

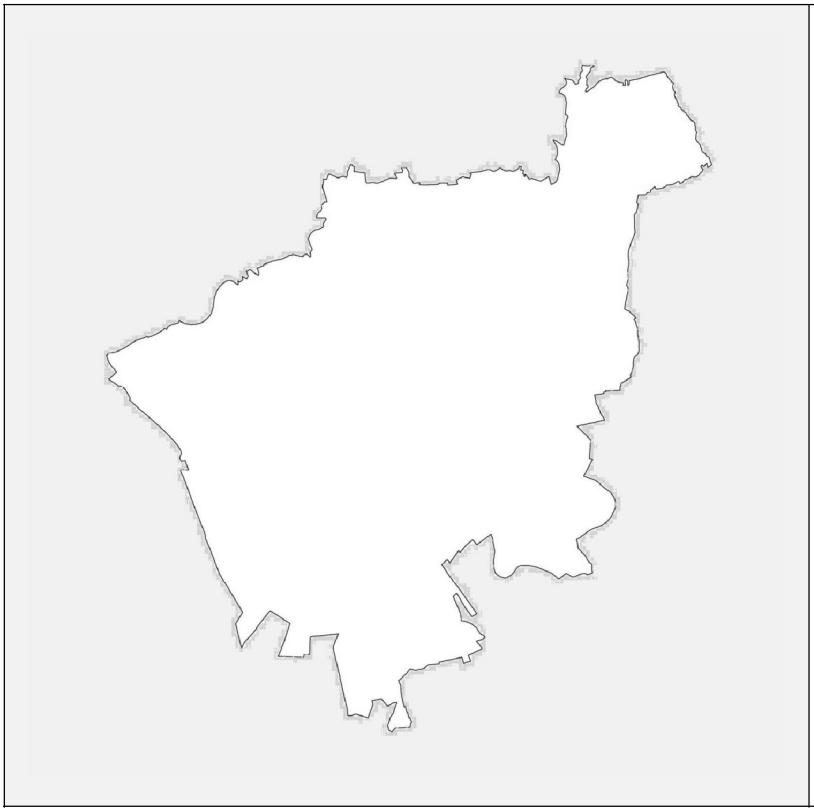
Comune di Verona

Provincia di Verona

P.I.

Variante n. 30 al P.I.

COLLEGAMENTO TRA LA TANGENZIALE EST E LA S.P. 6 "DEI LESSINI" IN COMUNE DI VERONA
Accordo di programma - Progetto preliminare 2° Stralcio



Sindaco
Avv. Federico Sboarina

Assessore all'Urbanistica
Ing. Ilaria Segala

Direttore Area Gestione del Territorio
Ing. Andrea Bombieri

Progettista e Responsabile del Procedimento
Arch. Paolo Boninsegna

Coordinatore Tecnico
Dott. Arch. Stefano Menini

Elaborati
Arch. Andrea Zenatto
Pian. Terr. Giovanni Bianchi

RELAZIONE TECNICA

rev. 20/06/2019

INDICE

PREMESSA

PROGETTO
- Inquadramento
- 2^ Stralcio: tratto rotatoria Poiano sud - svincolo di Poiano Nord
- Incrocio Via Segorte e sottopasso pedonale
- Pista ciclopedonale
- Incidenza pista ciclabile con muro perimetrale di Villa Pavesi

DISCIPLINA URBANISTICA
- PAQE – Piano d'Area Quadrante Europa
- PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
- PAT - Piano d'Assetto Territoriale
- PI - Piano degli Interventi

DISCIPLINA URBANISTICA DELLA VARIANTE AL P.I.

PREMESSA

La Strada Provinciale n. 6 "dei Lessini" si inserisce nel panorama delle strade provinciali che, partendo dalla rete viaria principale, direttrice est-ovest costituita dalla S.R. 11 "Padana Superiore", risalgono le vallate pedemontane Veronesi, costituendo pertanto i collettori viabilistici principali su cui confluiscono le strade delle singole vallate. La Strada Provinciale n. 6 collega Verona con le località montane della Lessinia. Inizia da Verona ed arriva sino a nel Comune di Velo Veronese, attraversando i principali centri urbani quali Grezzana, Cerro Veronese, Bosco Chiesanuova. Nella parte valliva della Valpantena, la S.P. 6 passa esternamente i centri abitati di Poiano, Quinto, Marzana e Grezzana.
Dal punto di vista viario compreso fra Verona e l'abitato di Quinto nel corso degli anni è emersa l'inadeguatezza dell'attuale sede stradale a soddisfare le esigenze di traffico e la congestione viabilistica ha raggiunto livelli critici.

Considerando le caratteristiche orografiche dell'area in esame, ed in particolare il carattere vallivo del corridoio infrastrutturale, si osserva un accentramento di flussi di traffico sull'asse, il quale assume il difficile compito di garantire la mobilità da e per Verona ed il suo sistema di tangenziali. Per risolvere i problemi viabilistici sopracitati lo studio di possibili alternative si è focalizzato nel tratto viabilistico compreso fra la tangenziale est e l'ingresso all'abitato di Quinto, in prossimità del cavalcavia stradale per la frazione di S. Maria in Stelle.

La necessità di trovare soluzione a questa criticità lo dimostrano gli studi e progetti che si sono succeduti nel corso degli anni. Già nel 2003 un primo progetto del Comune di Verona prevedeva l'allargamento della strada, poi ancora nel 2006 era stato redatto dalla Provincia di Verona uno studio di fattibilità, e successivamente inserita nel Piano Triennale della Viabilità della Regione Veneto per il Triennio 2006-2008. Altre soluzioni progettuali sono state vagliate negli anni 2010 - 2011.

Nel 2011 Veneto Strade S.p.A. ha sviluppato il progetto preliminare della variante alla strada provinciale. Veneto Strade è una Società di capitali, a prevalente partecipazione pubblica, costituita nel 2001 dalla Regione Veneto, avente ad oggetto la progettazione, l'esecuzione, la manutenzione, la gestione e la vigilanza di reti stradali.

Il progetto preliminare sviluppato nel 2011 riguarda la tratta compresa tra Poiano sud e l'abitato di Quinto, prevede la riqualificazione del tratto esistente nella parte adiacente

l'abitato di Poiano (2^ stralcio) e la realizzazione di viabilità in nuova sede nel tratto compreso fra Poiano Nord e la frazione di Quinto (1^ stralcio).
Successivamente allo sviluppo del progetto preliminare, Veneto Strade ha redatto il progetto definitivo del 1^ stralcio, ovvero il tratto di viabilità in nuova sede da Poiano nord all'abitato di Quinto.
Fra il 2012 ed il 2013 è stato espletato l'iter approvativo del progetto definitivo, per il quale il Comune di Verona ha espresso il proprio parere favorevole[1] in sede di Conferenza di Servizi del 31.01.2013.
Considerato che il progetto definitivo non aveva la conformità urbanistica, mediante la variante n. 5 al P.I., finalizzata alla localizzazione dell'opera pubblica "Variante alla S.P. 6 dei Lessini" - primo stralcio, è stato adeguato il Piano degli Interventi. Tale variante urbanistica è stata approvata con Delibera Consiglio Comunale n. 12/2014.
Nel 2016 l'opera ha visto l'avvio dei lavori.

Con nota del 02/08/2018 PG 246205/2018 Veneto Strade comunicava che era volontà della Regione Veneto procedere con la realizzazione del 2^ stralcio della variante alla S.P. dei Lessini, del tratto compreso fra Via Colonnello Giovanni Fincato e la rotatoria di Poiano. L'intervento prevede sostanzialmente una riqualificazione della viabilità esistente, la realizzazione di una nuova rotatoria in prossimità con Strada della Giara e la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale in loc. Misturin.
Dal punta di vista urbanistico, tale intervento, pur sviluppandosi in prevalenza su viabilità esistente, per alcuni tratti, fra cui la nuova rotatoria in prossimità dell'incrocio con Strada della Giara, ricade in zona agricola, area urbanisticamente non idonea, pertanto è necessario procedere con specifica ed adeguare il Piano degli Interventi alla progettazione in corso. Inoltre, considerato che per la realizzazione delle opere il proponente ha necessità di acquisire specifiche aree, saranno posti i vincoli preordinati all'esproprio secondo il Piano Particellare di esproprio allegato al progetto preliminare.
A riguardo, Veneto Strade, con nota del 20/09/2018 acquisita al protocollo generale in data 25/09/2018 PG 301503, ha chiesto l'attivazione di Accordo di programma ai sensi dell'art. 7 della L.R. 11/2004 al fine di adeguare il Piano degli Interventi con specifica variante, inviando il progetto preliminare del 2^ stralcio.
Durante l'iter procedurale dell'Accordo di Programma, in sede di conferenze di Servizio, osservazioni e pareri, è emersa la necessità, da parte di tutti gli stakeholder, di inserire nel progetto la realizzazione del tratto di pista ciclabile, inizialmente non previsto, dall'incrocio con Via Segorte sino alla rotatoria del supermercato "Famila". A riguardo Veneto Strade ha

[1]Parere inviato con nota PG 33951/2013 rif. dec. Giunta Rep. 153/2013

effettuato uno specifico studio in cui è stata prevista la pista ciclo-pedonabile così richiesta, prevedendone la collocazione ad ovest dell'attuale asse viario principale. Per mantenere l'equilibrio della sostenibilità economica dell'intero intervento la proposta progettuale ha mantenuto inalterata l'attuale rotatoria all'incrocio con Strada la Giara [2], in quanto ritenuta ancora funzionale ed adeguata al volume di traffico.[3]
Su questa nuova soluzione progettuale c'è stata un convergenza positiva, in quanto da risposta a quanto chiesto ed osservato dai vari enti e settori coinvolti nella procedura di Accordo.
Veneto Strade ha così aggiornato il progetto preliminare, progetto pervenuto al Comune di Verona con nota 17/06/2019 P.G. 208381. Tale progetto è stato approvato, in linea tecnica , con atto dell'Amministratore Delegato di Veneto Strade S.p.A. Protocollo generale 14057/2019 – 11-06-2019 Cl. 10.01.0.
Tale progetto è il riferimento degli elaborati delle presente variante urbanistica.
Visti gli elaborati progettuali e quindi le aree di intervento, la variante urbanistica ed i relativi elaborati sono riferiti esclusivamente entro i limiti di intervento del 2^ stralcio, così come individuati dal progetto preliminare aggiornato rev. A 04/04/2019.

Per una visione più completa e di dettaglio dell'infrastruttura si rimanda al progetto preliminare che si richiama interamente.

PROGETTO

Inquadramento

Con il presente capitolo si vuole dare un quadro sintetico delle opere previste, descrivendo le caratteristiche tecniche principali così come dedotte dal progetto, rimandando agli elaborati progettuali ogni e qualsiasi elemento inerente l'inquadramento ambientale, archeologico e sismico, procedura V.I.A. , analisi del traffico, Piano Particellare d'Esproprio, caratteristiche geometriche di ogni tratta stradale ed opera. Si richiama pertanto il progetto preliminare nel suo complesso.
Il nuovo collegamento tra la Tangenziale Est di Verona e la Strada Provinciale S.P. n. 6 "dei Lessini" si sviluppa totalmente nel territorio comunale di Verona, parte dall'innesto della Tangenziale Est in corrispondenza di via Colonnello Fincato e prosegue lungo via Valpantena, parte su sede attuale e parte in nuova sede sino all'altezza dello svincolo di Quinto.

[2]Vedasi risultanze Conferenze di Servizi del 01/03/2019 e 19/04/2019.
[3]Relazione Tecnica cap. 14 - pag. 41.

L'opera è stata suddivisa in due stralci:

1° stralcio - tratto Svincolo di Poiano nord - Svincolo di Quinto, in nuova sede, in variante all'esistente, con una sezione tipo di "Categoria C2 - Extraurbana secondaria" del D.M. 05.1 1.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Gli interventi sono attualmente in avanzato stato di realizzazione e l'asta principale è stata messa in esercizio a dicembre 2018.

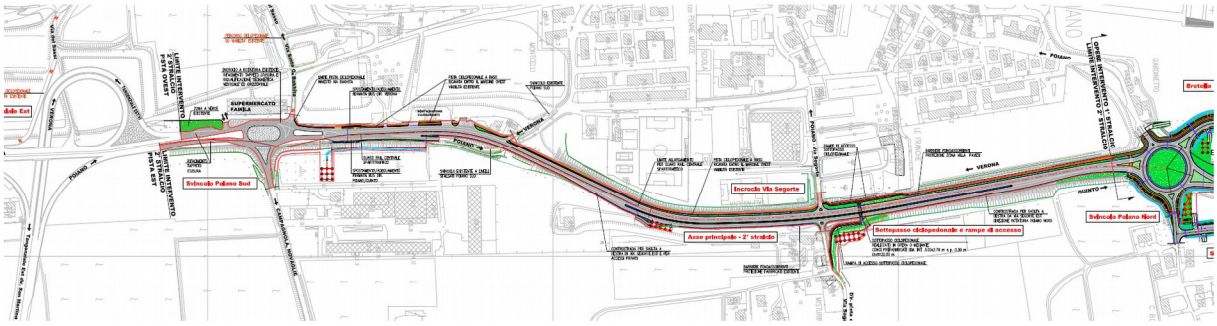
2° stralcio - tratto Tangenziale est di Verona - Svincolo di Poiano nord, miglioramento del livello di servizio della viabilità esistente con la riqualificazione in sede della pista principale.

Per questa tratta, nel progetto preliminare del 2011 era prevista una sezione tipo di "Categoria C2 - Extraurbana secondaria" del D.M. 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". Ora con questo progetto, al fine dell'ottimizzazione dell'intervento, alla luce delle prescrizioni degli Enti, nonché alla luce di nuove opere previste nell'ambito dei progetti di viabilità ciclabile a livello comunale [4] è stata prevista una sezione di "Categoria F1 – Strada locale in ambito extraurbano".

Gli interventi di 2° stralcio sono in programma a breve termine, al fine del completamento della messa in sicurezza e dell'ammodernamento dell'intero lotto tra lo svincolo della Tangenziale Est e Quinto.

La presente variante urbanistica riguarda pertanto solo il progetto del 2° Stralcio del "Collegamento tra la Tangenziale Est e la S.P. n° 6 "dei Lessini" in Comune di Verona, nel tratto compreso tra la rotatoria in corrispondenza al supermercato Famila di Via Colonnello Fincato e la rotatoria di Poiano Nord.

2° Stralcio : tratto rotatoria Poiano sud - svincolo di Poiano Nord



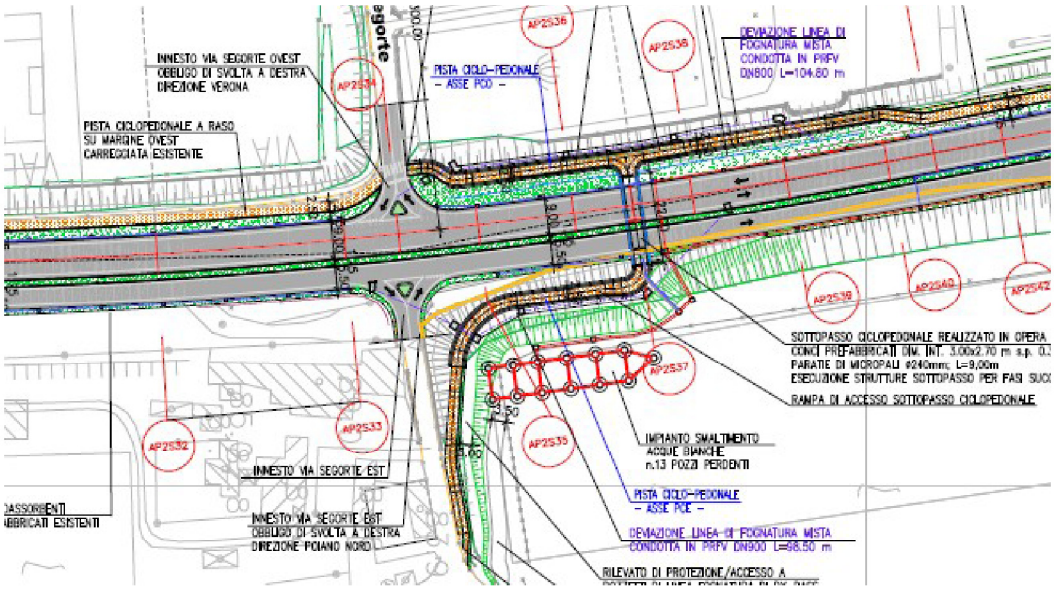
[4]Progetto preliminare - Relazione tecnica capitolo 14

L'analisi dello stato di fatto della viabilità di Via Colonnello Fincato, ricadente interamente in zona comunale, evidenzia la presenza di numerosi accessi diretti, soprattutto sul lato Ovest della carreggiata direzione Verona, che non risulta possibile spostare o chiudere; l'attuale carreggiata stradale presenta peraltro banchine bitumate di larghezza inferiore al metro. Richiamando anche le motivazioni citate in premessa, ora per la viabilità in progetto tra lo svincolo della Tangenziale Est e la rotatoria di Poiano Nord, si adotta per la carreggiata stradale una sezione di "Categoria F1 – Strada locale in ambito extraurbano".
La sezione pavimentata della carreggiata tipo "F1" ha larghezza complessiva di 9,00 m composta da:
- 1 corsia per senso di marcia di larghezza 3,50 m;
- 1 banchina laterale pavimentata per senso di marcia di larghezza 1,00 m.

Lateralmente alla carreggiata, in entrambe le direzioni, sono normalmente presenti due cigli marginali erbosi di larghezza 1,25 m.

Viene mantenuta la previsione progettuale della realizzazione della controstrada direzione Poiano Nord oltre lo svincolo a livelli sfalsati di Poiano Sud, al fine di salvaguardare la viabilità minore dal traffico di attraversamento. Il restringimento delle banchine della carreggiata è stato compensato con l'allargamento di 25 cm delle aiuole di separazione tra la carreggiata stradale e la pista ciclopedonale ad Ovest e la controstrada ad Est; le aiuole spartitraffico hanno perciò ora larghezza B = 2,75 m e 1,75 m, rispettivamente ad Ovest ed Est.

Incrocio via Segorte e sottopasso pedonale



L'innesto di Via Segorte sulla SP 6 viene mantenuto, con possibilità di svolta a destra per le provenienze da Nord e l'obbligo di svolta a destra nella direzione Sud per gli utenti provenienti da Poiano.

Originariamente il sottopasso della pista ciclopedonale era previsto a circa 80,00 m a Nord dell'incrocio tra Via Segorte e Via Colonnello Fincato.

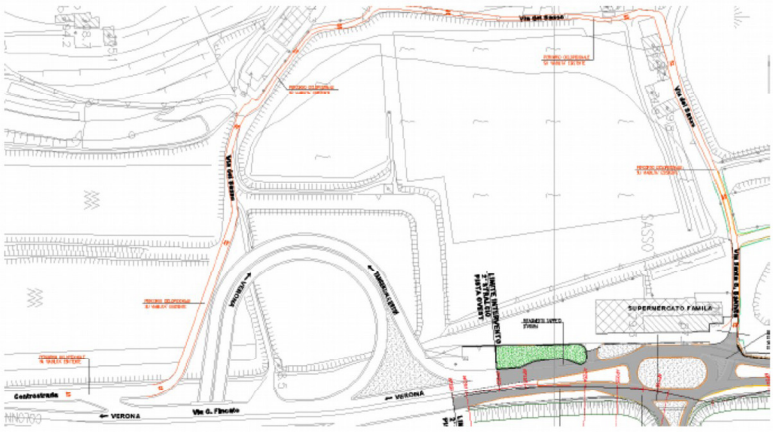
Il presente progetto prevede un avvicinamento del sottopasso all'incrocio suddetto, previsto a circa 55,00 m a Nord, al fine di ottimizzare il percorso delle rampe di accesso, anche in funzione dello stato di fatto dei luoghi e delle interferenze con i numerosi sottoservizi presenti.

Per l'accesso al sottopasso ciclopedonale è prevista la realizzazione di rampe che si collegano a Via Segorte Est ed Ovest, oltre ad una rampa di collegamento per la pista proveniente da Nord in affiancamento alla Via Fincato sul lato Ovest.

Le rampe sono realizzate con muri di sostegno in c.a. con sezione ad "U" e presentano rampe con pendenze massime dell'8% aventi estensione di 10,00 m, a cui seguono pianerottoli di riposo con pendenza nulla ed estensione di 1,50 m; la pista ha una larghezza utile di 2,50 m.

Pista ciclopedonale[5]

Il progetto prevede una pista ciclo-pedonale su tutto l'asse della della S.P. 6 - 2^ stralcio dalla rotatoria di Poiano nord fino a Via Santa G. Bakhita. Da Via Segorte, direzione sud, la pista viene ricavata sul margine Ovest della attuale carreggiata, protetta rispetto alla sede stradale attuale da un'aiuola spartitraffico. Visto la stato dei luoghi, inevitabilmente la pista ciclabile viene interrotta per un breve tratto in corrispondenza dell'intersezione con la rampa di ingresso dello svincolo a livelli sfalsati di Poiano sud. La pista ciclabile termina con Via Bakhita ma il percorso ciclopedonale prosegue a sud in via del Sasso in un tracciato che supera lo svincolo della tangenziale est fino a collegarsi con il percorso pedonale di Via Fincato.



Percorso pedonale su Via Sasso

La viabilità ciclopedonale prevede di imboccare Via Segorte lato Est, per poi collegarsi alla viabilità ciclabile esistente lungo il Progno della Valpantena, che poi prosegue in direzione della zona Est della città, o verso Santa Maria in Stelle, attraverso un percorso ciclo-turistico dedicato. Assume pertanto grande rilevanza la realizzazione del già previsto sottopasso ciclopedonale a Nord dell'esistente incrocio di Via Segorte, per dare continuità alla pista in direzione Est - Ovest, garantendo la sicurezza agli utenti evitando un pericoloso attraversamento a raso di Via Colonnello Fincato.

Incidenza pista ciclopedonale con il muro perimetrale di Villa Pavesi [6]

Sul lato Ovest di Via Colonnello Fincato, a Nord dell'innesto di Via Segorte, è presente Villa Pavesi - Dalle Molle, bene vincolato di cui alla Legge 1 giugno 1939, n. 1089 "Tutela delle cose d'interesse artistico o storico", facente parte dell'elenco dell'Istituto Regionale delle

[5] Rif. Relazione tecnica aggiornata rev. A – cap. 14.4
[6] Rif. Relazione tecnica aggiornata rev. A – cap. 17

Ville Venete. Il complesso è limitato da una muratura in pietrame per che sul lato est è al limitare della strada provinciale. La muratura in pietrame che circonda Villa Pavesi è lambita dalle opere inerenti la pista ciclopedonale e dalle rampe di accesso al sottopasso ciclabile. A riguardo è stato svolto uno studio progettuale molto dettagliato con rilievi strumentali della zona e di tutte le opere e manufatti di interesse, attraverso il quale è stato evidenziato che le opere non interessano il muro stesso.
A riguardo si richiama l'ampio studio effettuato riportato ed illustrato al capitolo 17 della relazione tecnica.

DISCIPLINA URBANISTICA

La parte del territorio attraversato dall'infrastruttura è sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi del D.L. 29/10/1999 n. 490. A riguardo si richiama il parere della Soprintendenza del 28-01-2013 prot. 0002421 e successiva nota di chiarimenti di Veneto Strade protocollo 2774/2019 del 04-02-2019 Cl. 10.0.0. Per quanto riguarda la compatibilità idraulica si intende acquisito il parere favorevole dell'Ufficio Regionale - Genio Civile di Verona, secondo i disposti della Del. GRV n. 2948/2009, in sede di CdS del 19/04/2019.
Al fine di valutare le ricadute urbanistiche delle opere in progetto e individuare il corretto cambio di destinazione d'uso urbanistico delle zone su cui ricade l'opera, sono stati esaminati i seguenti strumenti urbanistici.

PAQE – Piano d'Area Quadrante Europa

La Regione Veneto ha approvato il PAT con Delibera G.R.V. n. 4148/2007, il quale ha recepito lo strumento urbanistico sovraordinato a livello regionale PAQE Piano d'Area Quadrante Europa, approvato il 20.10.2009 con provvedimento del Consiglio Regionale n. 69. La strada provinciale n. 6 dei Lessini è individuato nel tavola 1/A come strada da riqualificare, di cui all'art. 9 delle NTA del PAQE. Le relative fasce di rispetto, pari a 60 m., sono state recepite nel P.I. e normate dall'art. 52 delle NTO.

P.T.C.P. – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 236 del 03 marzo 2015 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), quindi a partire dal 04 marzo 2015 le competenze in materia urbanistica sono state trasferite dalla Regione alla Provincia.

Tale piano inserisce la SP 6 dei Lessini nel Sistema Infrastrutturale come rete viaria integrativa (Tav. 4 Sistema Insediativo Infrastrutturale). Anche in questo caso, dal punto di vista urbanistico, si ritiene che la riqualificazione della S.P. 6, sia in linea con le azioni previste dal PTCP come obiettivi del sistema infrastrutturale[7]

P.A.T. – Piano d'Assetto del Territorio

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Verona è stato approvato con DGRV n. 4148 del 18 dicembre 2007. Il collegamento tra la tangenziale est e la S.P. 6 dei Lessini, trova specifico riscontro nel PAT nella tav. 4– Carta della trasformabilità, nella grafia indicata come viabilità di progetto di scala urbana e territoriale.
Il PAT definisce mediante vettori di collegamento l'azione strategica della nuova viabilità come indicazione per la pianificazione di livello inferiore, demandando al Piano degli Interventi l'individuazione dei tracciati viari.
Dall'analisi delle norme correlate alle destinazioni previste nelle singole tavole, risulta che l'opera non sia in contrasto ai contenuti della pianificazione territoriale operata dal PAT.

P.I. – Piano degli Interventi

Il Piano degli Interventi è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 91 del 23 dicembre 2011.
L'opera è inserita nelle previsioni del P.I. nella disciplina programmatica, tav. 6 Tavola Programmatica - Viabilità Programmata - opera n. 319 "Variante e riqualificazione SP 6".
L'analisi di raffronto fra il progetto di variante e le tavole del P.I. ha evidenziato che le opere previste nel progetto preliminare sono parzialmente conformi alle previsioni del P.I., quindi per la loro attuazione è necessario procedere con una variante urbanistica, adeguando gli elaborati del P.I., secondo quanto previsto dalla presente.
Per una valutazione urbanistica, tenuto conto della tolleranza e della diversa scala di rappresentazione degli elaborati del P.I. e del progetto preliminare, si è proceduto a sovrapporre il progetto della SP6 – rev. A del 04/04/2019 con le tavole grafiche del Piano degli Interventi in modo da valutare l'incidenza delle aree impegnate dall'infrastruttura sulle previsioni urbanistiche, ed individuare tutti i punti dove il progetto non è in linea con le previsioni del P.I..

[7] PTCP - Norme tecniche art. 75 - Obiettivi

La variante urbanistica ha la finalità di adeguare il Piano degli Interventi alle opere previste dal progetto preliminare. Per le parti/aree non compatibili, si opera sulle destinazioni d'uso previste dal P.I., assegnando alle aree la corretta zonizzazione.
Per quanto riguarda il rispetto alla recente Legge Regionale sul Consumo del Suolo, n.14 del 06/06/2017 "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della legge regionale 23 aprile 2004, n.11", si evidenzia che ai sensi dell'art. 12 comma 1 lett. c) della L.R. sono sempre consentiti, in deroga ai limiti stabiliti dal provvedimento della Giunta regionale i lavori e le opere pubbliche o di interesse pubblico.
La presente variante urbanistica è redatta tenendo conto del P.I. vigente (aggiornato con la variante n. 22 al P.I. approvata con del. C.C. n. 8 del 16.02.2017).

DISCIPLINA URBANISTICA DELLA VARIANTE AL P.I.

Dalla sovrapposizione del progetto con la cartografia del Piano degli Interventi, trattandosi sostanzialmente una riqualificazione di viabilità esistente, risulta che la maggior parte dell'intervento ricade su sede stradale. Tuttavia parte dell'opera interessa aree urbanisticamente non idonee all'intervento in progetto, pertanto è necessario procedere a specifica variante urbanistica, che permetta l'esecuzione delle opere, a cui fanno riferimento i presenti elaborati progettuali.
La definizione dell'ambito in cui il progetto incide sul Piano degli interventi si richiamano integralmente gli elaborati progettuali relativi al progetto preliminare Rev. A del 04/04//2019, limitatamente al 2° stralcio, così come risulta dagli elaborati inviati da Veneto Strade Spa con nota del 17/06/2019 pervenuto al Protocollo Generale con P.G. 208381/2019.

All'interno della fascia d'ingombro dell'opera stradale saranno realizzate tutte le opere previste dal progetto e negli elaborati grafici del Piano degli Interventi assumerà la destinazione a sede stradale e relative pertinenze.

La variazione di destinazione d'uso delle aree coinvolte comporta la modifica ed adeguamento dell'attuale fascia di rispetto stradale di cui agli all'art. 26 e all'art. 52 comma 2 lettera C delle NTO del Piano degli Interventi.

In considerazione a quanto sin qui esaminato, le modifiche della zonizzazione da apportare al P.I. Piano degli Interventi contenute nella presente variante sono:

nella Tavola n.4 – Disciplina Regolativa e Tavola 5 – Disciplina Operativa

SISTEMA DEI PARCHI E DEL TERRITORIO AGRICOLO

da *art.141 Condizioni, limiti generali e speciali per l'edificabilità del territorio agricolo e della zona a prevalente destinazione agricola;*

da *- Art.122 lett.V - Verde ed Attrezzature Pubbliche o di Uso Pubblico - Aree per verde pubblico, verde attrezzato e orti urbani;*

a *- Sistema delle infrastrutture per la mobilità e per gli impianti tecnologici - Sede Stradale;*

E' apposto il vincolo preordinato all'esproprio per tutte quelle parti del progetto che non modificano le destinazioni del Piano degli Interventi e per le quali è necessario procedere all'esproprio, al fine di realizzare le opere previste dal progetto, secondo quanto previsto dal Piano Particellare d'Esproprio.

La Variante è costituita dai seguenti elaborati:

- ELABORATO GRAFICO

  Inquadramento territoriale

  estratto tavola 4 Disciplina Regolativa

  estratto tavola 5 Disciplina Operativa

  - P.I.: estratto dello stato attuale
  - P.I.: estratto dello stato modificato

2. RELAZIONE TECNICA