

Procedimento

Variante strumentazione urbanistica per l'eliminazione del tracciato "Grande Raccordo Anulare di Padova" per il territorio del Comune di Vigodarzere

Responsabile: arch. Silvia Cuccato

Procedura

Variante al P.A.T.I. ai sensi del comma 6 dell'articolo 14bis della LR 4/2011

Fase

Adozione Delibera C.C. n. del

Approvazione Delibera C.C. n. del

Elaborato

A.3 - Relazione

Sindaco Zordan Adolfo

Assessore all'Urbanistica Roberto Zanovello

Ufficio di Piano Silvia Cuccato, Fabio Coppo

Consulente Antonio Buggin



Revisione 1 20.10.2020

1. PREMESSA

La presente variante urbanistica (Variante al Piano di Assetto del Territorio Intercomunale dei Comuni di Cadoneghe e Vigodarzere), provvede ad adeguare lo strumento di programmazione territoriale di tipo strategico (per la sola parte del Comune di Vigodarzere) alle risultanze degli studi sul traffico di attraversamento del territorio comunale in relazione ai collegamenti viari con il comune di Padova, quale attrattore principale dell'Area metropolitana.

Ai sensi dell'articolo 3 delle Norme Tecniche, qualora le varianti riguardino solo il Comune di Cadoneghe o di Vigodarzere e non incidano sui contenuti intercomunali del PATI AM, ovvero non limitino o pregiudichino il raggiungimento degli obiettivi delle scelte strategiche del PATI; le stesse sono adottate e approvate dal singolo Comune ai sensi della normativa vigente.

Il Comune di Cadoneghe ha già provveduto con delibera di Consiglio n. 25 del 26.06.2020 all'adozione di analoga variante urbanistica per la parte riguardante il proprio territorio.

2. CONTENUTI DELLA VARIANTE

2.1 Le analisi del traffico e le previsioni della viabilità del 2011

Il 23 gennaio 2006 i Sindaci dei 18 Comuni della Co.Me.Pa. assieme all'Assessore provinciale all'urbanistica e all'Assessore alle politiche per il territorio della Regione del Veneto hanno sottoscritto un Accordo di Pianificazione per attivare la procedura concertata ai sensi dell'art. 15, comma, 3 della L.R. n. 11/2004 per la formazione del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale dell'Area Metropolitana di Padova (PATI AM).

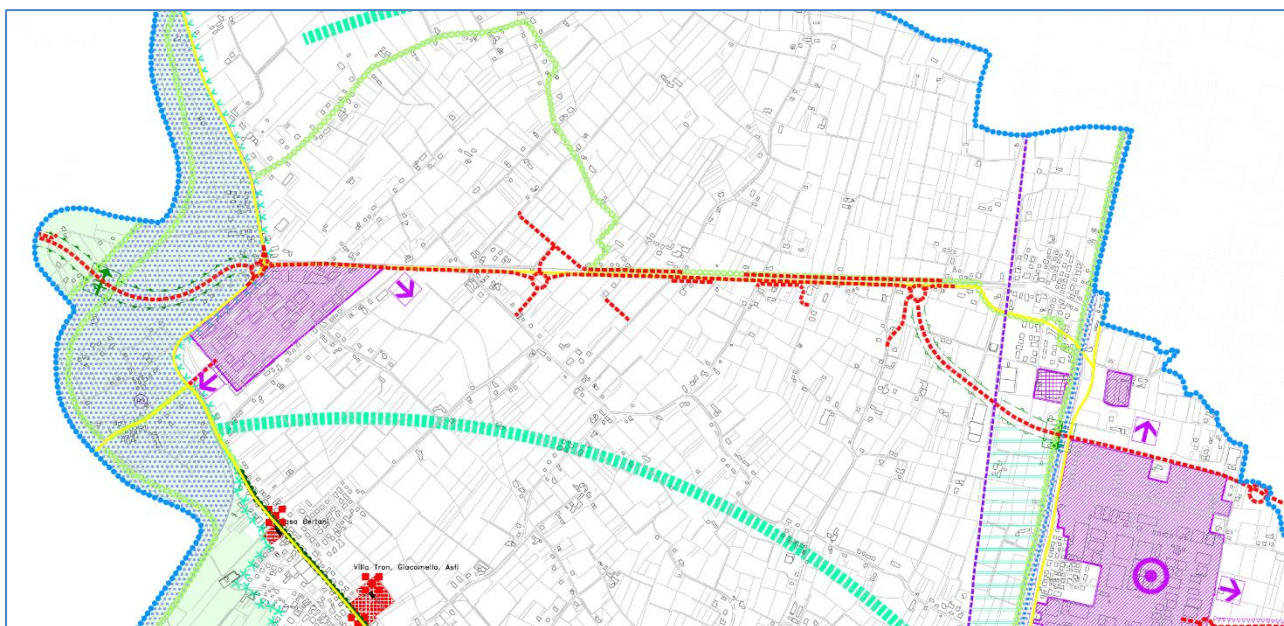
L'Accordo recepisce il Documento Preliminare approvato dalle singole Giunte comunali e dalla Giunta provinciale e tra i sei temi oggetto dell'Accordo uno riguarda il **Sistema Relazionale, Infrastrutturale e della Mobilità**.

All'interno del PATI AM è stato redatto il **Piano Urbano della Mobilità dell'Area Metropolitana di Padova**, che ha proposto una risposta al traffico di attraversamento dei comuni contermini verso il capoluogo Padova basata su scenari di modellistica dei flussi di traffico nel periodo 2005-2017, per la valutazione dei benefici ambientali delle scelte operate.

Il PATI dell'Area Metropolitana è stato approvato il 18.07.2011, ratificato il 22.02.2012 e pubblicato sul BUR n. 21 del 16.03.2012.

Per quanto riguarda il tema del **Sistema Relazionale, Infrastrutturale e della Mobilità**, la risposta al traffico di attraversamento viene riposta soprattutto sul progetto del Grande Raccordo Anulare, dove nella zona a nord del Fiume Brenta viene interessato il territorio del Comune di Vigodarzere, con la zona del Tavello.

Nell'immagine seguente viene riportato un estratto della Tavola 4 del PATI AM, la Carta della Trasformabilità, dove risulta visibile, con il segno rosso, il tracciato del corridoio infrastrutturale del Grande Raccordo Anulare interessante il territorio del Comune di Vigodarzere tra il fiume Brenta e il Muson dei Sassi, per arrivare poi in Comune di Cadoneghe.



Estratto Tavola 4 della Trasformabilità del PATI AM vigente

2.2 Lo stato del progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova

Il progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) prevede un nuovo tratto autostradale dal casello Padova Sud di accesso alla autostrada A13, sino al previsto nuovo casello autostradale di Ronchi di Villafranca lungo la A4 (ovest di Padova) e un nuovo tratto di strada extraurbana tra la Strada Regionale 47 e la Strada Regionale 308, formando così un nuovo anello di viabilità intorno alla città di Padova finalizzato a separare i flussi di traffico pesante da quello locale. Inoltre, l'opera dovrebbe costituire un collegamento tra la zona industriale padovana, la Statale Romea e l'area di Marghera. L'intervento del GRAP sarebbe propedeutico per la realizzazione di una nuova strada (c.s.d. "camionabile") tra Padova-Venezia.

Attualmente vi è un progetto preliminare, presentato nel 2011 dalla Regione Veneto al Ministero dell'Ambiente per il parere di compatibilità ambientale. La Commissione VIA si è espressa negativamente per rilevanti criticità e impatti sul tratto che attraversa l'area naturalistica del Tavello

A seguito del parere negativo della Commissione VIA del Ministero dell’Ambiente non sono state più presentate varianti al progetto del GRAP riguardanti soluzioni alternative al tracciato posto a nord del Fiume Brenta.

Nel 2016 il Comune di Padova affida il progetto del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area Metropolitana di Padova**, con l'obiettivo di aggiornare gli scenari del traffico basato sulle nuove previsioni demografiche, economiche e territoriali e che preveda azioni nel breve-medio periodo (entro il 2025) e nel lungo periodo, corrispondente all'orizzonte temporale del PUMS, ovvero il 2030.

Il Comune di Vigodarzere ha recepito il PUMS della Conferenza Metropolitana di Padova con delibera DGC n. 83 del 02.09.2020.

Scenario di Piano

- Tangenziale e svincolo
 - V12 - Cadoneghe - ampliamento Strada del Santo
- Strada 30 Km/h
- Piste ciclabili breve-medio periodo
 - C55 - Vigodarzere - collegamento lungo Brenta con frazione Saletto
 - C56 - Vigodarzere - via Manzoni, sottopasso ferroviario
- Piste ciclabili medio-lungo periodo esterne alla rete portante
 - C74 - Cadoneghe - scolo Altichiero
 - C75 - Cadoneghe - via Brineri (strada tra via Giotto e via Belladoro)
 - C76 - Cadoneghe - via Augusta
- Direttrici TPL
 - T02 - breve-medio periodo, bus priority verso Cadoneghe
 - medio-lungo periodo, prolungamento SIR 1 verso Cadoneghe
- Parcheggi scambiatori (P+R)
 - P01 - Cadoneghe (nuovo PIR - Stadio Martin Luther King)

Legend:

- Ferrovia
- Stazione ferroviaria
- Ambito d'attenzione dai luoghi d'interesse (raggio di 300 metri)

3

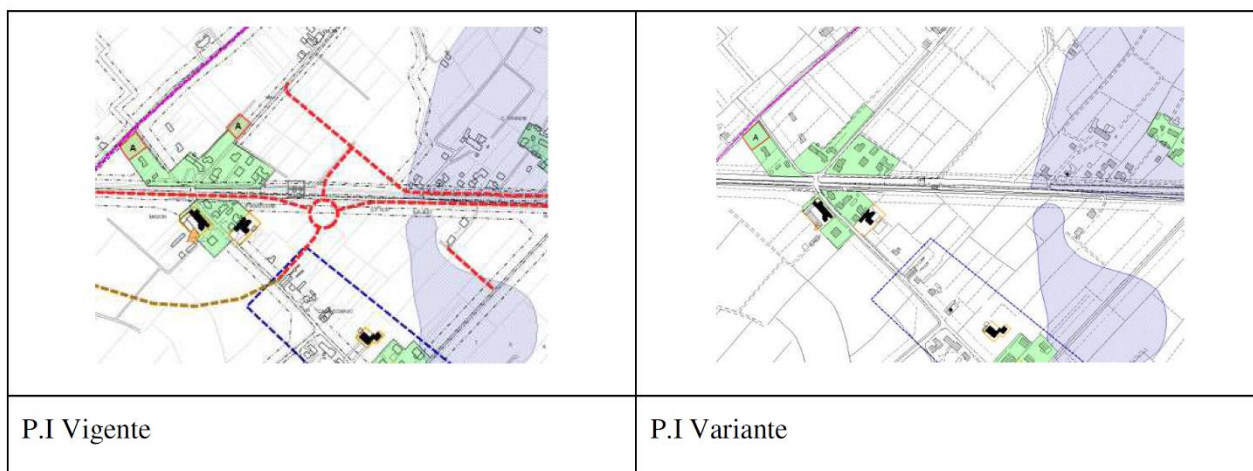
2.4 La necessità della Variante al PATI dei Comuni di Cadoneghe e Vigodarzere

L'Amministrazione comunale condivide il PUMS dell'Area metropolitana in quanto aggiorna gli scenari di riferimento ed è migliorativo del PATI dell'Area Metropolitana in quanto non prevede il GRAP sul territorio di Vigodarzere (a seguito del parere negativo della Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente), e ne sostituisce la funzione con due collegamenti ad ovest della SR307 tra Vigodarzere via Roma (stazione FS) e Padova via Semitecolo.

Vi è quindi la necessità di eliminare dalla cartografia del PATI dei Comuni di Cadoneghe e Vigodarzere, per il tema del Sistema Relazionale, Infrastrutturale e della Mobilità, la previsione del tracciato del GRAP e della viabilità collegata, che rappresenta l'oggetto della presente Variante, in modo da rendere coerenti il PATI con il redigendo PUMS AM.

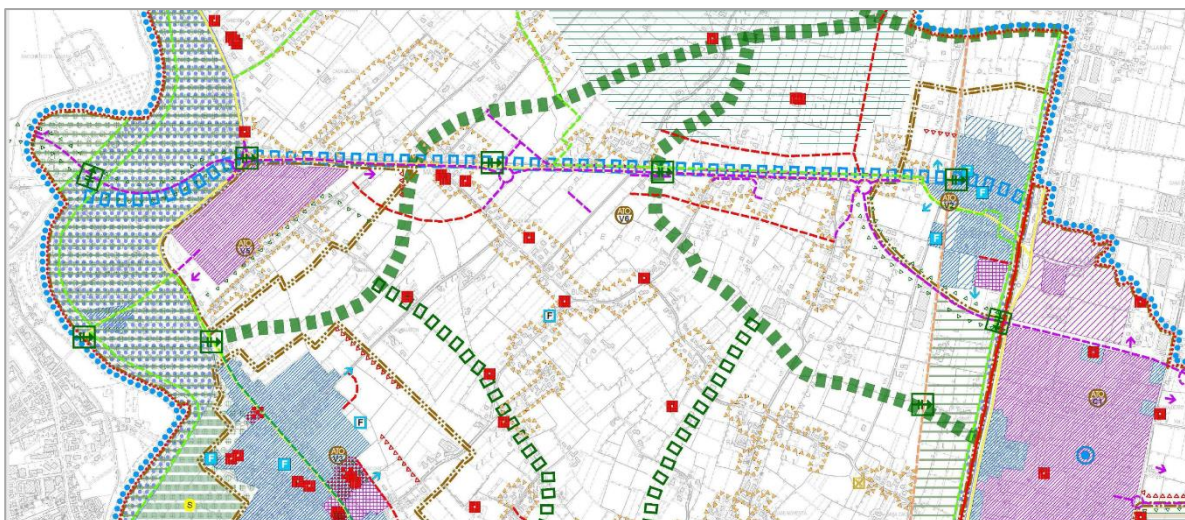
Con delibera di Consiglio Comunale n. 53 del 19/12/2014 l'Amministrazione ha approvato la variante n.1 al Piano degli Interventi del Comune di Vigodarzere, relativa all'allineamento PATI-PRG e in quella sede erano stati introdotti, nel PI, i vincoli derivanti dalle previsioni infrastrutturali del GRAP.

Con successive variante n. 5 al PI sono state eliminate le previsioni infrastrutturali del GRAP e quindi la presente variante al PATI riporta a coerenza i due livelli di pianificazione urbanistica del Comune di Vigodarzere.

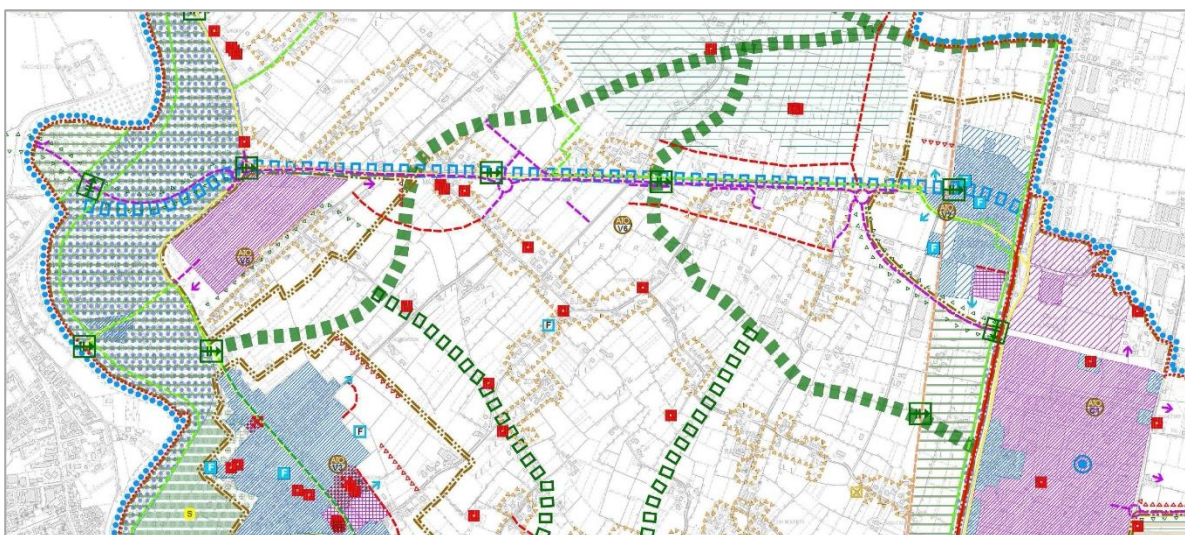


Estratto variante n. 5 al PI del Comune di Vigodarzere

Il Comune di Cadoneghe, come già suscritto, ha già provveduto con delibera di Consiglio n. 25 del 26.06.2020 all'adozione di analoga variante urbanistica per la parte riguardante il proprio territorio nel PATI.



Estratto Tavola 4 della Trasformabilità del PATI - Vigente



Estratto Tavola 4 della Trasformabilità del PATI - Variante Comune di Cadoneghe



Estratto Tavola 4 della Trasformabilità del PATI - Variante Comune di Vigodarzere

2.5 Il percorso di condivisione con i Comuni del PATI

L'articolo 3 delle Norme Tecniche del PATI AM, indica che *“qualora le varianti riguardino un solo Comune e non incidano sui contenuti intercomunali del Piano possono essere approvate anche con le procedure dell'art. 14.”*

Quindi ai fini di informare e condividere il percorso di revisione del tema del Sistema Relazionale, Infrastrutturale e della Mobilità di competenza della Co.Me.Pa., nella riunione dei Sindaci della Co.Me.Pa del 27 febbraio scorso sono stati illustrati i contenuti e gli obiettivi della Variante al PATI che va ad eliminare, prima per il territorio di Cadoenghe e adesso per il territorio di Vigodarzere, la previsione del tracciato del GRAP in modo da rendere coerente la previsione del Sistema Relazionale, Infrastrutturale e della Mobilità con quanto emerso in sede di redazione del PUMS AM.

Nella stessa riunione è stata inoltre evidenziata la possibilità di attivare, parallelamente alla variante urbanistica, l'adozione del PUMS AM secondo la procedura semplificata che prevede l'adozione dello strumento con deliberazione di Giunta Comunale, secondo le indicazioni del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, procedura già seguita sia dal Comune di Padova che da altri Comuni dell'area metropolitana.

2.6 Il percorso amministrativo della Variante al PATI ai sensi dell'articolo 14 bis della LR 11/04

1. La giunta comunale elabora un documento preliminare che contiene gli obiettivi generali che s'intendono perseguire con la variante anche in relazione alle previsioni degli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato (PATI Area metropolitana) e strategico (PUMS).
2. Si effettua concertazione con gli altri enti pubblici territoriali e con le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, nonché con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico.
3. A seguito della conclusione della fase di concertazione il documento preliminare e la proposta di variante viene trasmessa al consiglio comunale ai fini dell'adozione del piano.
4. Entro otto giorni dall'adozione, il piano è depositato a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi presso la sede del comune, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi trenta giorni. Dell'avvenuto deposito è data notizia con le modalità di cui all'articolo 32, della legge 18 giugno 2009, n. 69 “Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile”. Il comune può attuare ogni altra forma di pubblicità ritenuta opportuna.
5. Nei trenta giorni successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni, il consiglio comunale decide sulle stesse e contestualmente approva la variante semplificata.

6. Il consiglio comunale trasmette la variante, entro dieci giorni dalla sua approvazione, alla provincia che, nei quindici giorni dal suo ricevimento, verifica il ricorrere dei presupposti indicati dal comma 6 dell'articolo 14bis della LR 4/2011. Trascorso inutilmente detto termine, la variante al PAT si intende approvata e diventa efficace trascorsi cinque giorni dalla sua pubblicazione, effettuata con le modalità di cui all'articolo 32 della legge 18 giugno 2009, n. 69 "Disposizioni per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività nonché in materia di processo civile".
7. Il parere di regolarità tecnica dell'atto di approvazione dello strumento urbanistico attesta, tra l'altro, la sussistenza dei requisiti che consentono di avvalersi delle presenti procedure semplificate.