

## 1 PREMESSA

La presente relazione riguarda la variante urbanistica al P.R.G. di Monselice da adottare per l'inserimento nello strumento urbanistico di un tratto di viabilità a completamento del tracciato esistente di via Della Cementeria a nord e della strada di accesso allo stabilimento Italcementi a sud. Il suddetto tracciato attualmente si interrompe appunto all'altezza dello stabilimento ed il suo completamento consentirà di realizzare un collegamento tra la S.P. n° 6 e la S.R. n° 10.

Nonostante la viabilità in oggetto sia prevista sia dai piani sovraordinati (Piano Provinciale della Viabilità e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) che dai piani locali di settore (Piano Urbano del Traffico di Monselice), la viabilità di collegamento tra la S.P. n° 6 e la S.R. n° 10 non risulta invece prevista dagli strumenti urbanistici vigenti o adottati del Comune di Monselice, né dal Piano Ambientale del Parco Regionale dei Colli Euganei, all'interno del cui perimetro si sviluppa.

La variante urbanistica da adottare andrà pertanto a sanare questa incongruenza rendendo omogenei i vari strumenti pianificatori insistenti sul territorio comunale di Monselice.

Per la realizzazione della viabilità in oggetto è stata stipulata in data 26/09/2005 una apposita convenzione tra i soggetti coinvolti (Comune di Monselice, Italcementi S.p.A. e Società Veneto Strade).

Con la suddetta convenzione la Società Italcementi si impegna a promuovere ed a concorrere alla realizzazione delle opere viarie che interessano l'ambito del proprio stabilimento perseguendo gli obiettivi di un miglioramento della sicurezza stradale, delle condizioni di deflusso del traffico cittadino e di rendere maggiormente compatibile la prosecuzione dell'attività industriale con la salvaguardia ambientale del territorio comunale e del Parco Regionale dei Colli Euganei.

Sempre in forza della già citata convenzione, l'Amministrazione Comunale di Monselice si impegna a promuovere tutte le varianti necessarie alla realizzazione del tracciato progettuale, nonché ad ottenere e rilasciare, per quanto di propria competenza, i permessi, i nulla-osta, gli assensi e quant'altro a livello procedurale-amministrativo.

Gli obiettivi da perseguire con la realizzazione della suddetta viabilità sono molteplici: infatti, analizzando l'attuale sistema viario, si evidenzia che il traffico proveniente dall'area dei Colli Euganei (Baone, Arquà Petrarca, ecc..) impegna principalmente la S.P. n° 6, dalla quale, per raggiungere la viabilità principale (S.S. n° 16, casello autostradale A13, S.R. n° 10) deve attraversare necessariamente il centro abitato di Monselice ed in particolare le vie Petrarca, Verdi, Cadorna e Marconi.

Le zone residenziali attraversate dalle suddette viabilità risultano fortemente urbanizzate con evidenti problemi di sicurezza stradale ed inquinamento sia atmosferico che acustico.

Il tracciato della viabilità principale, che si diparte da via Della Cimiteria a sud dello stabilimento e si riconnette alla stessa via Della Cimiteria a nord, fornirà quindi una serie di alternative all'attraversamento del centro urbano per i veicoli che da ovest debbano dirigersi verso sud ed est, inoltre fornirà una rapida via d'accesso al centro cittadino per il traffico proveniente da sud-ovest, in alternativa alla percorrenza della S.R. n° 10 (oltremodo tortuosa ed interessata dall'attraversamento della linea ferroviaria Monselice-Mantova mediante passaggio a livello).

I vantaggi si rifletteranno in particolare sul traffico pesante che interessa la viabilità precedentemente citata, in quanto l'asse viario di progetto permetterà di riorganizzare i flussi di traffico legati all'attività produttiva dello stabilimento Italcementi S.p.A. di Monselice: tutte le operazioni dei mezzi pesanti per lo scarico delle materie prime ed il carico del prodotto finito avverranno quindi dalla S.R. n° 10, eliminando il traffico pesante dal tratto terminale della S.P. n° 6, della S.P. n°

73 e dal centro urbano.

Le opere si inseriscono infine all'interno di un più ampio scenario che prevede il collegamento tra la S.P. n° 6, la S.P. n° 8 (nell'ambito delle opere legate alla terza fase di attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) e la nuova S.R. n° 10 (attualmente in fase di realizzazione), realizzando così una sorta di tangenziale sud-ovest dell'abitato di Monselice.

Tali considerazioni trovano riscontro negli elaborati, del P.U.T. di Monselice redatti nel 2002: confrontando infatti i flussogrammi di traffico attuali (rilievi dell'anno 2001) con quelli dello scenario di medio-lungo periodo (corrispondente alla realizzazione dell'intero sistema infrastrutturale che comprende, oltre al citato collegamento S.P. 6 – S.P. 8 – Nuova S.R. 10, anche la variante alla S.S. n° 16 complanare all'autostrada e lo spostamento del casello autostradale stesso) si può notare una diminuzione del traffico di attraversamento del centro urbano pari a circa il 25%.

L'opera di progetto rappresenta quindi un primo tassello nella realizzazione di un più ampio intervento di razionalizzazione del sistema viario comunale e sovracomunale, che apporterà evidenti benefici in termini di miglioramento delle condizioni di traffico e di impatto ambientale a tutto vantaggio della compatibilità con un territorio delicato come quello rappresentato dai Colli Euganei.

Oltre alla suddetta bretella, è prevista la realizzazione di una rotonda all'intersezione di via Della Cimiteria con la S.R. n° 10 (per garantire adeguata capacità in relazione al tipo di traffico ed all'incremento che dovrà sopportare) e la realizzazione di un tratto di viabilità a servizio della frazione di Marendole per consentire l'accesso dei veicoli pesanti alla frazione stessa attualmente impedito dall'inadeguatezza del ponte sul canale Bisatto.

## 2 VIABILITÀ DI PROGETTO

### 2.1 ASSE PRINCIPALE "A"

L'asse principale di progetto, individuato nelle sue caratteristiche funzionali dal P.U.T. di Monselice, assolve alla funzione di collegamento tra la S.R. n° 10 e la S.P. n° 6 realizzando, assieme alla prevista rotatoria sulla strada Padana Inferiore, un rapido collegamento viario tra la principale arteria posta ad ovest di Monselice ed il centro cittadino.

Ulteriore funzione assegnata all'infrastruttura, sarà quella di riorganizzare i flussi dei mezzi pesanti che riforniscono di materie prime lo stabilimento Italcementi e che ne veicolano i prodotti finiti, eliminando il transito del traffico pesante nelle zone urbanizzate con evidenti benefici in termini di sicurezza stradale, impatto ambientale e compatibilità dell'attività produttiva con il territorio.

L'andamento planimetrico dell'infrastruttura si differenzia in parte dal tracciato individuato dal P.U.T. in quanto recepisce le osservazioni allo strumento pianificatore e relative principalmente all'innesto sul tronco nord di via della Cementeria. In questa zona il tracciato di progetto rappresenta il miglior compromesso possibile tra le esigenze di percorrenza determinate dalla categoria di strada adottata e la salvaguardia dell'integrità delle proprietà agricole interessate dalle opere di progetto.

L'asse "A" si sviluppa a partire dall'intersezione con l'attuale strada di accesso sud allo stabilimento (caratterizzata da pavimentazione in calcestruzzo con armatura continua), aggirando con una curva di raggio pari a 120 m un appezzamento di terreno coltivato a pioppeto e costeggiandolo sul lato est. In seguito il tracciato si sviluppa con una successione di rettifili e raccordi circolari con interposti elementi di transizione (clotoidi) seguendo la morfologia delle scarpate che delimitano l'area produttiva dello stabilimento Italcementi e che costituiscono i residui delle pendici del Monte Fiorin. Tra le progressive km 0+800 e km 1+000 l'infrastruttura

attraversa una sorta di arginatura costituita appunto dalla pendice del rilievo spianato a seguito delle attività estrattive.

Alla progressiva km 1+300 circa si attesta l'intersezione per l'ingresso/uscita per il parcheggio automezzi dello stabilimento: è prevista la realizzazione di una adeguata corsia di accumulo per i veicoli che svoltano a sinistra in ingresso alla cementeria, in modo da non ostacolare il flusso principale diretto verso il centro cittadino; analogamente per i veicoli in uscita dal parcheggio è prevista la sola manovra di svolta a destra con apposita corsia di immissione, sempre per perseguire la medesima finalità di non ostacolare il flusso principale. Eventuali veicoli che dall'ingresso nord della cementeria dovessero dirigersi verso la S.P. n° 6, potranno usufruire dell'intersezione tra l'asse di progetto e via della Cementeria.

Successivamente il tracciato prevede la percorrenza di due curve controverse necessarie per ricondurre l'asse sul sedime esistente di via della Cementeria, all'altezza della seconda curva, alla progressiva km 1+600 circa è situata l'intersezione di cui al precedente capoverso. La stessa è stata studiata per garantire adeguati livelli di sicurezza e facilità di iscrizione in curva dei mezzi pesanti, ancorché il traffico gravante su di essa sia previsto essere di scarsa rilevanza.

Nel tratto terminale l'asse coincide con quello di via della Cementeria e le opere di progetto prevedono il rifacimento della pavimentazione stradale che ad oggi si presenta soggetta a fessurazione e cedimenti con formazione di ormaie.

Lo sviluppo complessivo dell'infrastruttura è di circa 1800 m.

La piattaforma stradale utilizzata corrisponde alla categoria C2 - extraurbana secondaria, secondo la classificazione del D.M. 5 novembre 2001; essa ha una piattaforma di larghezza complessiva pari a 9.50m ed è composta da:

- 2 corsie larghe 3.50 m ciascuna;
- banchine larghe 1.25 m.

Tale tipologia risulta congruente con le sezioni stradali delle infrastrutture stradali esistenti con cui si connette a monte e a valle.

## 2.2 ASSE SECONDARIO "B"

Il tracciato dell'asse "B" connette la viabilità esistente di via Monte Fiorin con via della Cementeria. Questo tratto di viabilità rivestirà un'importante funzione per l'abitato della frazione Marendole in quanto consentirà l'accesso anche ai mezzi pesanti che a tutt'oggi non possono transitare sul ponte sul Canale Bisatto a causa delle sue ridotte dimensioni e portata, né, provenendo da Monselice, raggiungere la località da via Monte Fiorin a causa del sottopasso ferroviario a sezione ridotta sulla linea Bologna-Padova.

Anche in questo caso il tracciato si discosta a quello previsto nel P.U.T. per congruenza con le previsioni urbanistiche della Variante Generale alle Zone Residenziali del P.R.G. di Monselice adottata nel marzo 2004. Tale variante prevede già la presenza di un'infrastruttura viaria che delimita a nord le aree destinate ad attrezzature sportive e si attesta poi su via Monte Fiorin.

Recependo tali indicazioni e seguendo le prescrizioni del Piano Ambientale del Parco Regionale dei Colli Euganei, che prevede che le nuove infrastrutture seguano la morfologia del territorio, l'asse di progetto si svolge con andamento est-ovest delimitando a nord le aree destinate a nuova edificazione, per poi seguire, con l'inserimento di una curva di raggio pari a m 80, l'andamento delle pendici dell'ex Monte Fiorin così da riproporre la funzione di coronamento della zona dell'ex cava. L'asse confluisce infine nell'intersezione di progetto a rotatoria posta a sud dello stabilimento. Lo sviluppo totale è di circa 650 m.

La piattaforma stradale prevista corrisponde alla categoria E - urbana di quartiere, secondo la classificazione del D.M. 5 novembre 2001; essa ha una piattaforma di larghezza complessiva pari a 10.00 m ed è composta da:

- 2 corsie larghe 3.00 m ciascuna;
- banchine larghe 0.50 m;
- marciapiedi laterali di 1.50 m di larghezza.

In funzione del fatto che l'urbanizzazione delle aree avverrà con tutta probabilità in

tempi successivi alla realizzazione dell'infrastruttura, la sezione di progetto è stata così modificata: la carreggiata mantiene una larghezza di 7.00 m, alla quale si affiancano banchine in misto stabilizzato di larghezza pari a m 0.75, che sommati agli ulteriori 75 cm del previsto arginello, consentono di ricavare lo spazio utile alla futura realizzazione dei marciapiedi.

### **2.3 ROTATORIA ALL'INTERSEZIONE SUD DELL'ASSE "A" CON VIA DELLA CEMENTERIA**

La rotatoria in progetto ha la funzione di connettere l'esistente via della Cementeria (tratto a sud dello stabilimento) con gli assi A e B di progetto. La rotatoria insisterà sul sedime dell'attuale accesso sud allo stabilimento ed avrà 4 bracci in essa confluenti, così identificati in senso antiorario:

- ramo di via della Cementeria di connessione con la S.R. n° 10;
- asse B di progetto;
- asse A di progetto;
- ramo di connessione con la viabilità di accesso allo stabilimento Italcementi.

Le caratteristiche geometriche previste per la rotatoria sono le seguenti:

- diametro esterno di 54.00 m;
- isola centrale di diametro 38.00 m;
- anello bitumato di larghezza pari a 8.00 m costituiti da 0.50 m di banchina in sinistra, 7.00 m di corsia di transito e 0.50 m di banchina in destra.

### **2.4 ROTATORIA ALL'INTERSEZIONE TRA LA S.R. N° 10 E VIA DELLA CEMENTERIA**

La rotatoria presenta le medesime caratteristiche geometriche della precedente, differenziandosi esclusivamente per la presenza di 3 soli rami in essa confluenti.

Sul lato sud è prevista la futura connessione con la viabilità di collegamento alla S.P. n° 8 contemplata tra le opere relative alla terza fase di attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale.



Le dimensioni delle rotatorie di progetto sono tali da garantire un'adeguata capacità di deflusso del traffico oltre a consentire un'agevole iscrizione e percorrenza da parte dei mezzi pesanti.

### 3 QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

La viabilità di collegamento tra la S.P. n° 6 e la S.R. n° 10, ad est dello stabilimento Italcementi di Monselice costituisce un elemento di invarianza dello scenario di piano proposto dal Piano Provinciale della Viabilità (PPV - approvato con delibera del Consiglio Provinciale n°43 del 16/07/2001) ed è indicato nelle tavole di progetto del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP - adottato mediante delibera di Consiglio Provinciale n. 25 del 05.04.2004), come “nuova viabilità in progetto o costruzione”.

A livello locale tale nuova viabilità è prevista tra gli interventi a medio e lungo periodo (orizzonte temporale 2010) definiti dal Piano Urbano del Traffico di Monselice (PUT - approvato con delibera della Giunta Comunale n°149 del 5 giugno 2003) quale tratta settentrionale del collegamento tra la S.P. n° 6 (Via Valli) e la nuova S.R. n° 10 “Padana Inferiore”. Va inoltre evidenziato che lo stesso PUT prevede, nell’ambito dell’intervento descritto, la realizzazione del nuovo collegamento con la frazione di Marendole e la rotatoria sulla attuale SR 10.

Nonostante questa generale conformità con i piani sovraordinati citati ed i piani locali di settore, la viabilità di collegamento tra la S.P. n° 6 e la S.R. n° 10, ad est dello stabilimento Italcementi di Monselice non risulta invece prevista dagli strumenti urbanistici vigenti o adottati del Comune di Monselice, né dal Piano Ambientale del Parco Regionale dei Colli Euganei, all’interno del cui perimetro si sviluppa.

L’intervento non ricade infatti né tra la viabilità prevista dal piano all’art. 27 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Ambientale né viene riportato negli elaborati cartografici di piano (dove peraltro non viene rappresentata nemmeno l’esistente viabilità di accesso alla cemenzeria, pur venendone indicate le fasce alberate di delimitazione) né risulta compatibile con le prescrizioni di zona (Titolo II, Capo II, “Norme per parti del territorio”).

Queste, riguardo la realizzazione di nuovi assi stradali, forniscono infatti le seguenti prescrizioni:

- zone di promozione agricola: “l’apertura di nuove strade e l’ampliamento di quelle esistenti è ammissibile ad esclusivo uso agricolo forestale (*omissis*) nonché per esigenze di miglioramento della viabilità a favore dei residenti sulla base dei progetti redatti dai Comuni” (art. 15, comma 5, lett. a);
- zone di protezione agro-forestale: sono ammessi “interventi per apertura o completamento di strade solo per eventuali tratti non asfaltati (*omissis*) o quelli realizzati da Enti pubblici competenti” (art. 14, comma 5, lett. g).

Tale situazione pianificatoria, unita al fatto che all’interno del perimetro del parco i Comuni sono tenuti a rispettare gli indirizzi del P.A. in sede di formazione o adeguamento degli strumenti urbanistici, determina la necessità di inserire l’infrastruttura a progetto negli strumenti urbanistici comunali attraverso una variante al P.R.G. la cui approvazione può avvenire solo in seguito all’approvazione di una variante parziale al P.A. del Parco regionale dei Colli Euganei ai sensi dell’art 7 della legge istitutiva L.R. 38/1989. Tale variante parziale, ai sensi dell’art. 10 della L.R. n. 40/1984, sarà da adottarsi con voto favorevole della maggioranza dei componenti il Consiglio dell’Ente Parco e successiva approvazione della Giunta Regionale, sentita la Commissione Tecnica Regionale Integrata.

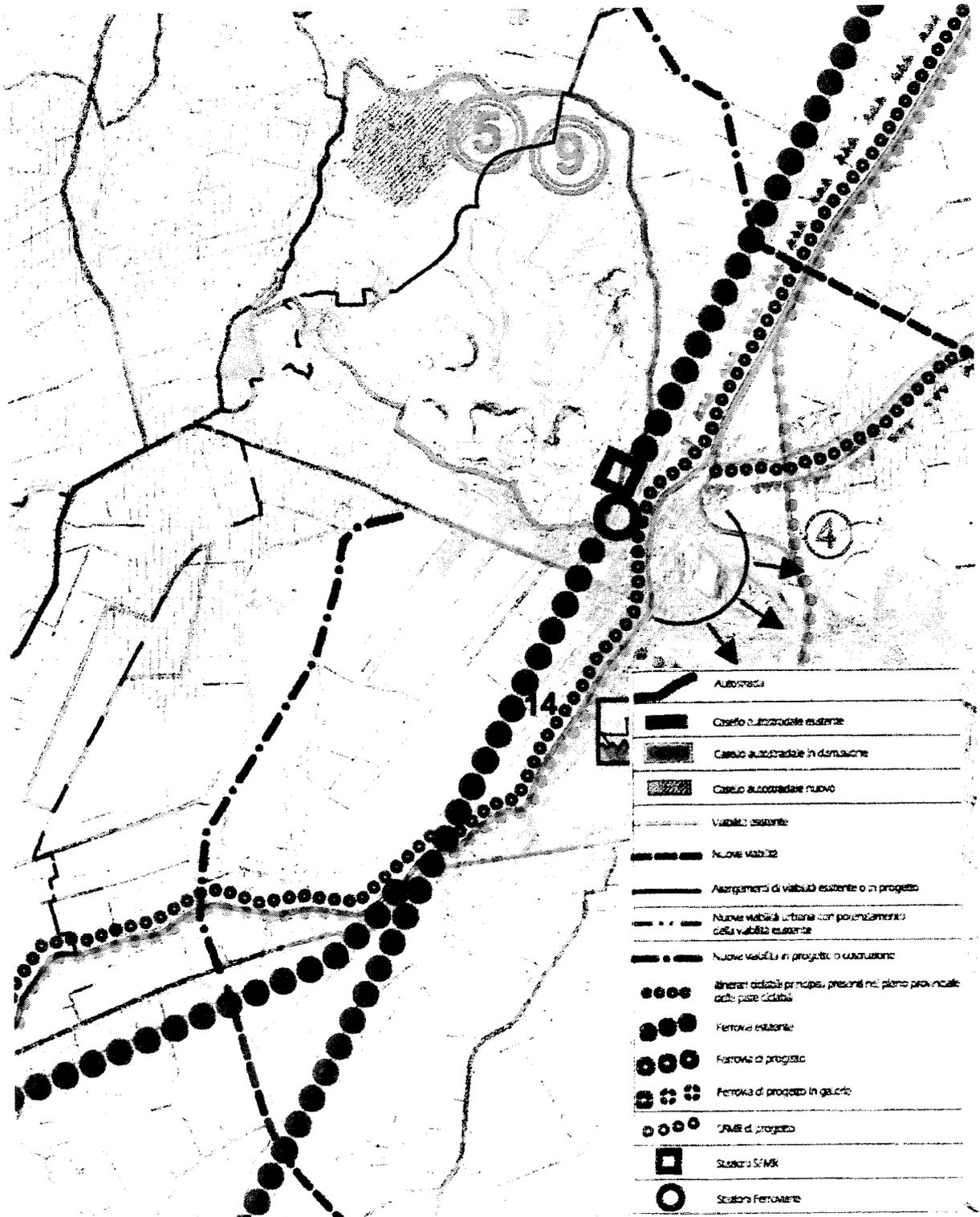


Fig. 3-1 Estratto della tavola di progetto P17 del PTCP della Provincia di Padova

## 4 ANALISI DELLE VARIAZIONI URBANISTICHE

L'obiettivo della seguente analisi è quello di individuare nel dettaglio localizzazione ed estensione delle aree per le quali l'inserimento della nuova viabilità determina una modifica della destinazione d'uso programmata.

Tale studio si realizza attraverso un'analisi urbanistica del territorio interessato dall'opera, in cui vengono confrontate le zonizzazioni attuali determinate dalle previsioni di piano, con le trasformazioni a livello urbanistico generate dall'intervento a progetto.

Nell'ambito di questo studio si è tenuto quindi conto dei seguenti strumenti:

- Piano Regolatore Generale del Comune di Monselice, approvato con delibera di Giunta Regionale del Veneto n°5709 del 21 novembre 1978
- Variante Parziale per le zone agricole del Comune di Monselice, approvata con delibere di Giunta Regionale del Veneto n°4269 e n°4270 del 21 luglio 1992
- Variante Tecnica al P.R.G. del Comune di Monselice, approvata con delibera di Giunta Regionale del Veneto n°7 del 23 gennaio 2004
- Variante Generale per le zone residenziali al P.R.G. del Comune di Monselice, adottata con delibera di Consiglio Comunale del 4 marzo 2004

Il metodo utilizzato prevede la sovrapposizione dei nuovi tracciati al PRG vigente (PRG approvato con delibera di Giunta Regionale del Veneto n°5709 del 21 novembre 1978 e successive varianti) ed alla Variante Generale per le zone residenziali, (adottata con delibera di Consiglio Comunale del 4 marzo 2004 ed attualmente in regime di salvaguardia).

Per ciascuna analisi (PRG vigente e Variante Generale adottata) viene prodotta una planimetria in cui viene rappresentata la zonizzazione attuale e le variazioni di destinazione causate dalla realizzazione dell'opera.

Nelle tavole sono inoltre presenti delle tabelle riassuntive che hanno lo scopo di identificare per ciascuna area di modifica la zonizzazione attuale e la destinazione d'uso di progetto.

Tabella 1. Variazioni delle destinazioni d'uso rispetto al PRG vigente

Identificativo area	Destinazione d'uso del PRG vigente	Destinazione d'uso di progetto	Superficie interessata (m <sup>2</sup> )
1	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	4060
2	E2 - Zona agricola	F3 - Aree per spazi di uso pubblico Urbani e Territoriali	2466
3	D4 - Zona industriale per i cementifici	P - Strade di traffico principale	4713
4	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	699
5	D4 - Zona industriale per i cementifici	P - Strade di traffico principale	14398
6	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	2065
7	F2 - Area per spazi di uso pubblico attrezzature a parco per il gioco e per lo sport	P - Strade di traffico principale	472
8	C2 - Zona di espansione esterna (estensiva)	P - Strade di traffico principale	959
9	F2 - Area per spazi di uso pubblico attrezzature a parco per il gioco e per lo sport	P - Strade di traffico principale	137
10	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	1976
11	E3 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	72

Tabella 2. Variazioni delle destinazioni d'uso rispetto alla variante adottata per le zone residenziali

Identificativo area	Destinazione d'uso della Variante adottata al PRG	Destinazione d'uso di progetto	Superficie interessata (m <sup>2</sup> )
1	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	4060
2	E2 - Zona agricola	F3 - Aree per spazi di uso pubblico Urbani e Territoriali	2466
3	D4 - Zona industriale per i cementifici	P - Strade di traffico principale	4713
4	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	699
5	D4 - Zona industriale per i cementifici	P - Strade di traffico principale	14398
6	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	2065
7	F2 - Area per spazi di uso pubblico attrezzature a parco per il gioco e per lo sport	P - Strade di traffico principale	472
8	C2 - Zona di espansione esterna (estensiva)	P - Strade di traffico principale	104
9	Zona perequata	P - Strade di traffico principale	495
10	C2 - Zona di espansione esterna (estensiva)	P - Strade di traffico principale	360
11	Zona omogenea C1	P - Strade di traffico principale	97
12	F2 - Area per spazi di uso pubblico attrezzature a parco per il gioco e per lo sport	P - Strade di traffico principale	40
13	E2 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	1960
14	E3 - Zona agricola	P - Strade di traffico principale	72
15	Zona omogenea C1.e	P - Strade di traffico principale	16

In generale, in entrambi gli strumenti urbanistici considerati le variazioni di destinazione d'uso riguardano principalmente aree di tipo D4 - Zona industriale per i cementifici ed aree di tipo E2 - Zona agricola, che diventano zone P – Strade di traffico principale.

In corrispondenza della frazione di Marendole piccole variazioni sono a carico delle zone C2 di espansione esterna e della zona F2 – area per spazi di uso pubblico (per entrambi gli strumenti). Rispetto alla variante per le zone residenziali limitate modifiche della destinazione d'uso riguardano anche la zona perequata e le zone omogenee C1 e C1.e.

L'intero tracciato della nuova viabilità determina inoltre l'imposizione di una fascia di rispetto stradale ai sensi dell'Art. 16 del nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16 dicembre 1992 n° 495 e s.m.i) e dell'Art. 26 "Fasce di rispetto al di fuori dei centri abitati" del relativo regolamento di esecuzione ed attuazione.

Tale fascia è pari a m 30 per l'asse A (strada di tipo C2, esterna ai centri abitati), mentre per l'asse B, in assenza di precise indicazioni da parte del citato codice viene fissato, in analogia alle strade di tipo F, in m 20, che si riducono a m 10 all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico.

## 5 ESPROPRIAZIONI

Per la realizzazione della viabilità in oggetto si rende necessario occupare definitivamente aree di proprietà privata e pubblica, ubicate nel comune di Monselice, ricorrendo a procedure espropriative.

Le procedure espropriative riguarderanno esclusivamente le aree occupate che non ricadono all'interno delle proprietà Italcementi, la quale resterà proprietaria delle opere viarie realizzate sui propri possedimenti. In accordo a quanto stabilito al punto 4) terzo capoverso della Convenzione in data 26/09/2005, le suddette opere verranno assunte in gestione dall'Amministrazione Comunale e sulle stesse Italcementi concederà il pubblico transito.

Le aree interessate dalle espropriazioni sono costituite per la quasi totalità da terreni ad uso agricolo (qualità: seminativo, seminativo erborato, vigneto seminativo) o pertinenziali di fabbricati.