

PROPRIETA' E COMMITTENTI
CONSORZIO PAC 3 CAMPEDELLO
 Presidente
 Zorzan Renzo

Edilvilla srl

Campagnaro Alessandro

Carbone Antonia

Palin Lucio

Salin Giancarlo

Società agricola Verde Più

ALLEGATO ALLA DELIB. DI G.C.
 N. 6 DEL 17.1.2013.....

IL PRESIDENTE
 F.to MORENTI

IL SEGRETARIO GEN.LE
 F.to CASACCIARO

IL DIRETTORE SETTORE URBANISTICA
 dott. Darigo Guarti

TITOLO
COMUNE DI VICENZA
PROVINCIA DI VICENZA
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO

PAC 2/3

PROGETTAZIONE
 arch. **MARIO FRIGO**

 Ordine degli Architetti
 Pianificatori, Paesaggisti e
 Conservatori Provincia di Vicenza

 **MARIO FRIGO**
 n. 919

DOCUMENTO
VALUTAZIONE DI IMPATTO
SULLA MOBILITA'

VIM

DATA: GENNAIO 2012
 N. PRATICA: _____

AGGIORNAMENTO: _____
 RESPONSABILE DEL PROGETTO: _____

FILE: _____

ARCH. MARIO FRIGO
 STRADA DI LONGARA 234 - 36100 VICENZA
 TEL 0444240663

[Digitare il testo]

COMUNE DI VICENZA
Provincia di Vicenza

**LOTTIZZAZIONE P.A.C. 2 e P.A.C.3
CAMPEDELLO – VICENZA**

**VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA MOBILITA' REDATTA IN BASE
ALL'ARTICOLO 11.2 DEL REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE**

RELAZIONE SULLA MOBILITA'

[Digitare il testo]

INDICE

1. PREMESSA - DESCRIZIONE ED INQUADRAMENTO	pag. 3
2. PROGETTO DEL P.A.C. 2 P.A.C. 3 – MOBILITA’	pag. 3
3. CLASSIFICAZIONE	pag. 4
4. DEFINIZIONE DELLE CATEGORIE DI TRAFFICO	pag. 4
5. CRITERI DI PROGETTAZIONE	pag. 5
6. PROPOSTA DI INTERVENTO	pag. 6
7. DIMENSIONAMENTO	pag. 8
8. SISTEMAZIONE ESTERNA E ARREDO URBANO	pag. 8
9. TOPONOMASTICA	pag. 9

Allegati:

Tavola n. 10 – Stato di Progetto – Segnaletica Stradale, Sistemazione Esterna e Verde

Tavola n. 13 – Stato di Progetto – Particolari Costruttivi

[Digitare il testo]

1. PREMESSA - DESCRIZIONE ED INQUADRAMENTO.

I Piani Urbanistici Attuativi (P.U.A.) denominati P.A.C. 3 P.A.C. 2 di Campedello, nascono come proposta urbanistica del Comune di Vicenza atta a riorganizzare l'accessibilità locale ed a riqualificare la zona sud di Campedello, emersa a seguito dei lavori di ricerca partecipata che coinvolsero l'Amministrazione Comunale con gli abitanti della frazione di Campedello. Dalla ricerca infatti emerse una richiesta di rivitalizzazione della frazione attraverso uno sviluppo contenuto che rafforzasse l'identità locale e riqualificasse morfologicamente l'immagine complessiva della frazione, arrestando un lento ma inesorabile degrado e declino anche abitativo della frazione.

Il P.A.C. 3 si inserisce a sud di Campedello tra Strada della Porciglia e Via Riviera Berica; esso si addossa a nord ad un insediamento esistente sorto in modo spontaneo attorno alla seconda metà degli anni sessanta che fa perno su Via Ponza e Via Lipari, laterali di Strada della Porciglia e est al P.U.A. denominato P.A.C. 2 che si affaccia sulla Via Riviera Berica. L'ambito del P.A.C. 3 riguarda un territorio caratterizzato da un forte frazionamento che ha generato una molteplicità di piccoli lotti la cui limitata estensione condiziona la possibilità di un loro utilizzo agricolo; infatti tranne che per alcuni orti privati, l'area risulta incolta.

Il P.A.C. 2 si inserisce a sud di Campedello fronte Via Riviera Berica e si addossa ad ovest al P.A.C. 3. L'ambito del P.A.C. 2 riguarda un territorio abbastanza omogeneo di poche proprietà coltivato a prato o incolto.

Dal punto di vista della mobilità, la rete viaria attuale è di tipo di attraversamento e locale e fa perno su Via Riviera Berica e Strada della Porciglia, intersecando prima Via Lipari e Via Ponza, strade a fondo cieco e prettamente di ambito locale, e Strada della Pergoletta la quale si collega con la frazione di Campedello. Il traffico è di tipo locale nell'ambito dei piani per la distribuzione dei pochi abitanti residenti stimati e di tipo misto attraversamento/locale fronte Via Riviera Berica dove si inserisce l'attività commerciale-direzionale.

2. PROGETTO DEL P.A.C. 2 P.A.C. 3 – MOBILITA'.

La rete stradale all'interno del piano è contraddistinta dalla presenza di una strada principale che corre sul versante sud e sud-ovest a doppio senso di marcia, affiancato da una pista ciclabile che delimita anche il P.A.C. 3; tale percorso parte da Strada della Porciglia, in corrispondenza dell'incrocio con Via Pergoletta e termina a ridosso del P.A.C. 2 dal quale proseguendo la stessa strada si collega con Via Riviera Berica tramite una rotatoria.

Il percorso realizza il primo tratto di collegamento tra la parte sud della frazione ed il centro della frazione migliorando la viabilità interna e rendendo autonoma la frazione da Via Riviera Berica.

Dalla suddetta via principale si diparte la viabilità interna della nuova zona residenziale, distribuita verso la parte nord, nord-est rispetto alla strada principale anzidetta, la quale penetra all'interno del futuro sviluppo urbanistico con un doppio senso unico a verso antiorario, collegandosi anche con Strada della Porciglia tramite Via Lipari con un percorso ciclo pedonale.

Il piano di lottizzazione PAC 3 e PAC 2 prevede un insediamento di tipo esclusivamente residenziale con la stima di una capacità insediativa massima di 168 nuovi abitanti.

La determinazione numerica risulta dalla seguente previsione:

[Digitare il testo]

- per il PAC 3 si prevede una superficie utile residenziale di mq 7215, tenendo conto di un abitante equivalente ogni 50 mq si ottiene 144,3 abitanti

- per il PAC 2 si prevede una superficie utile residenziale di mq 1260, tenendo conto di un abitante equivalente ogni 50 mq si ottiene 25,2 abitanti

Alla luce di quanto si dovrà considerare che la nuova via principale servirà sia gli abitanti del nuovo insediamento residenziale sia gli abitanti di Strada della Porciglia e limitrofe come collegamento e passaggio a Via Riviera Berica, mentre il traffico che interesserà le vie interne risulterà esclusivamente in funzione degli abitanti dei nuovi lotti residenziali.

Nel PAC 2 è prevista una zona a destinazione commerciale in corrispondenza della rotatoria in progetto che collegherà i PAC 3 e 2 con la strada della Riviera Berica.

Si deve sottolineare che il traffico viario conseguente alla destinazione commerciale interesserà la sola zona del PAC 2 e non andrà ad influire nell'area del PAC 3.

3. CLASSIFICAZIONE.

Le strade della lottizzazione vengono classificate secondo il codice della strada in categoria E "strade urbane di quartiere" ed in particolare, rispetto alla classificazione del Regolamento Viario Comunale di Vicenza, la strada principale che collega Via Riviera Berica e Via Porciglia si classifica in "strada di quartiere" – art. 7, mentre la rete viaria a senso unico interna alla lottizzazione si classifica "strada locale interzonale" – art. 8.

4. DEFINIZIONE DELLE CATEGORIE DI TRAFFICO.

A norma del codice della strada le componenti di traffico che possono circolare sono tre: pedoni, veicoli e animali.

Dall'art. 47 e 73 del Codice, che definisce la classificazione dei veicoli, si determina che per la lottizzazione in oggetto i veicoli interessati sono i seguenti:

- autoveicoli
- velocipedi
- ciclomotori
- motoveicoli
- autocarri (componente saltuaria)

Le funzioni di traffico ammesse per la circolazione sulla sede stradale sono: movimento, sosta e accesso privato diretto.

Ai fini di pervenire all'identificazione degli spazi stradali necessari alle diverse componenti di traffico, per assolvere le funzioni previste nel rispetto dei criteri di sicurezza e regolarità della circolazione, le componenti di traffico, le classi veicolari e le funzioni ammesse sono state raggruppate nelle seguenti categorie di traffico:

- pedoni
- autoveicoli
- velocipedi
- motocicli
- autocarri (componente saltuaria)

[Digitare il testo]

Ad ogni categoria di traffico corrisponde uno spazio stradale che, nella composizione finale della sezione, potrà essere autonomo o comune a più categorie compatibili.

Nello specifico si definisce quanto segue:

Categorie di traffico	Carreggiata	Spazio autonomo
Pedoni	Non ammesso	Solo su marciapiede
Autoveicoli	In carreggiata	
Velocipedi	In carreggiata	In pista ciclabile
Motocicli	In carreggiata	
Autocarri (componente saltuaria)	In carreggiata	

5. CRITERI DI PROGETTAZIONE.

Una volta determinato la classificazione delle strade, la categoria di traffico e gli spazi corrispondenti per il dimensionamento della sede stradale si è tenuto conto delle seguenti caratteristiche:

- autoveicoli previsti $168 \text{ abitanti} / 1,8 = 94$ autoveicoli
- velocità limite 50 Km/h per la strada principale – strada di quartiere
- velocità limite 30 Km/h per le strade interne a senso unico – strade locali interzonali
- larghezza minima del marciapiede m 1,50
- larghezza minima della carreggiata con banchine m 3,75 per la strada a doppio senso di circolazione, e m 4,00 per le strade a senso unico
- larghezza minima delle banchine m 0,50 per la strada a doppio senso di circolazione, m 0,25 per le strade a senso unico
- livello di servizio inteso come misura della qualità della circolazione in corrispondenza del flusso di traffico tenuto conto del numero di abitanti della lottizzazione
- portata di servizio intesa come valore massimo del flusso di traffico smaltibile della strada in corrispondenza al livello di servizio assegnato
- regolazione della sosta ammessa in appositi spazi (fascia di sosta)
- standard parcheggio residenziali mq. 2296,00 (PAC 2 + PAC3)
- standard parcheggio commerciale mq. 850,00 (PAC 2)

Il flusso di traffico residenziale è composto dai pedoni previsti dalla lottizzazione (circa 168 persone) e dagli abitanti nella zona di Via Porciglia (stimabili in 30 famiglie, circa 90 persone) e dai relativi veicoli ad essi pertinenti.

Il flusso di traffico commerciale è composto dal numero di autoveicoli in entrata ed in uscita dal complesso commerciale-direzionale che si può stimare tenendo conto del numero di posti auto di pertinenza pari a 45 e ad un tempo di permanenza medio di 4 ore giornaliere per veicolo si ottiene un flusso giornaliero di circa 90 auto.

Si tiene conto che quest'ultimi possono entrare e uscire dalla strada della Riviera Berica direttamente senza dover passare attraverso la strada principale della lottizzazione.

[Digitare il testo]

6. PROPOSTA DI INTERVENTO.

Lo stato di progetto del P.U.A. denominato P.A.C. 3 e P.A.C. 2 di Campedello è il frutto di un insieme di istanze e osservazioni fatte dai vari attori – progettista, ditte proprietarie, Amministrazione Comunale nei vari uffici tecnici ed Enti gestori delle reti di sottoservizio – che riassumono e raccolgono un'insieme di modifiche rispetto alla scheda originaria di piano, senza alterarne l'impostazione generale di fondo e le quali hanno avuto una definizione a seguito dei tanti progetti presentati in Comune nei vari settori.

La progettazione parte da due punti fondamentali: uno, come detto, è la scheda di P.R.G. che identifica la distribuzione delle aree a standard, delle aree residenziali e delle aree per la viabilità e l'altro è la valutazione ed il rilievo dello stato di fatto dei luoghi e delle reti infrastrutturali esistenti.

Da un punto di vista della mobilità tre sono gli interventi generali che influiscono sull'area di lottizzazione:

- a) il primo riguarda l'inclusione a est di tutta l'area a sedime stradale di Via Riviera Berica in corrispondenza dell'innesto della nuova viabilità di P.U.A. in modo da consentire la realizzazione di una rotatoria urbana adeguata ai flussi di traffico esistenti in Riviera Berica richiesta dal Comune.
- b) il secondo riguarda l'inclusione a nord di tutta l'area a sedime stradale dell'incrocio tra Strada della Porciglia, Via Pergoletta in corrispondenza dell'innesto della nuova viabilità del P.U.A. in modo da consentire la realizzazione di una adeguata rotatoria richiesta dal Comune;
- c) il terzo riguarda la traslazione di un tratto della strada principale nella parte sud-ovest del piano in modo da allontanarla da una casa abitata esistente ad una distanza minima di 6,05 metri dal confine ed in modo da allontanare la curva di raggio notevole della nuova strada principale dall'incrocio successivo in previsione, unendo anche qui nel contempo piccole porzioni di particelle che altrimenti rimanevano a residuo.

Nel dettaglio la nuova strada di lottizzazione a doppio senso di marcia affiancata da marciapiedi e pista ciclabile, si innesta nella Riviera Berica con una rotatoria con raggio di curvatura pari a m. 13,30 nel punto più estremo. Essa è costituita da un'isola centrale di raggio uguale a m. 3,00, da una corsia sormontabile con larghezza di m. 1,90 e dalla carreggiata vera e propria ampia m. 8,40 a doppia corsia dimensionata per i flussi di traffico della Riviera Berica.

La stessa strada principale che attraversa tutta la lottizzazione alla fine si innesta a Strada della Porciglia in corrispondenza con l'incrocio di Via Pergoletta con un'altra rotatoria un po' più piccola, visto il traffico prettamente locale delle strade; la rotatoria ha raggio di curvatura di m. 9,50 nel punto più estremo ed è costituita da un'isola centrale – raggio m. 1,00, da una corona interna sormontabile – raggio m. 2,00 e dalla carreggiata vera e propria ampia m. 6,50.

La strada principale di quartiere a doppio senso di marcia è larga in carreggiata m. 7,50, ed è costituita da una doppia corsia per una larghezza complessiva di m. 6,50 e da banchine laterali larghe cadauna m. 0,50. Essa è affiancata per tutta la sua lunghezza, da Via Riviera Berica fino a Via Porciglia, da una pista ciclabile larga m. 2,50 e da un marciapiede largo m. 1,50. Lungo il suo percorso non si sono ricavati spazi per la sosta dei veicoli per non interferire con la viabilità se non in corrispondenza delle attività commerciali – fronte Riviera Berica – con un'area di sosta indipendente affiancata. Gli stalli per le residenze sono previsti all'interno del quartiere e distribuiti in modo uniforme sia su piazzole sia lungo la viabilità a senso unico interna. In corrispondenza dell'incrocio con la strada che collega il nuovo quartiere con la nuova strada principale, si è rialzato il

[Digitare il testo]

piano stradale di cm. 7 in modo da ridurre la velocità delle autovetture ed in modo da evidenziare l'incrocio e l'entrata / uscita della zona quartiere a 30 km/h; in corrispondenza dello stesso si è previsto anche l'attraversamento pedonabile e ciclabile rialzati. Tale soluzione è stata adottata anche in corrispondenza degli altri due attraversamenti ciclo pedonali in modo da evidenziare l'attraversamento e ridurre le velocità dei veicoli; per evidenziare anche visivamente le intersezioni si è previsto la posa di un materiale autobloccante in cemento (bettonelle);. La via è affiancata verso ovest, sud-ovest, da una area verde alberata con alberature ad alto fusto in modo da creare una importante barriera verso le grandi infrastrutture limitrofe della autostrada e della tangenziale sud di Vicenza.

Le strade locali interzonali si distribuiscono all'interno del realizzando quartiere residenziale, sono previste a senso unico con una larghezza di carreggiata di m. 7,00 e m. 4,00 con banchine laterali larghe m. 0,25. Esse si intersecano alla via principale in corrispondenza dell'incrocio rialzato suddetto e si sviluppano in un anello a circolazione antioraria con limite di velocità a 30 km/h. Sono affiancate da marciapiedi larghi m. 1,50 e dalle aree di sosta a raso o innestano piazzole di sosta rialzate.

La superficie complessiva per la viabilità e marciapiedi è pari circa a mq. 10.802,00

Il cassonetto tipo delle strade prevede una fondazione stradale di cm. 50-60 con strato separatore, cm. 10 di finitura in misto granulare stabilizzato, cm. 7 di binder e cm. 3 di manto d'usura sigillato il tutto delimitato da banchine e cordoli prefabbricati in calcestruzzo.

Le aree a parcheggio si distribuiscono uniformemente nell'ambito del P.U.A. con soluzioni diverse per garantire il più ampio sistema di sosta per le aree residenziali. Si prevedono parcheggi a raso lungo le varie strade di quartiere a spina di pesce inclinata per favorire la sosta veloce e parcheggi a piazzola rialzati in tre punti diversi dell'ambito in modo da garantire anche soste stanziali. Le aree di parcheggio a raso sono all'interno del quartiere residenziale lungo le strade a senso unico; le piazzole per la sosta sono previste una fronte edificio commerciale, molto ampia, in corrispondenza dell'innesto della rotatoria - questo per facilitare l'ingresso e l'uscita degli utenti dell'area commerciale e limitare l'influenza di questa componente di traffico nel quartiere residenziale - e due all'interno del quartiere residenziale distribuite all'inizio e alla fine dello stesso. Gli stalli di sosta sono complessivamente 105 di cui 4 riservati ai disabili. Le aree a parcheggio sono in parte alberate con "acero riccio", essenza autoctona e molte aree di intersezione e risulta vengono anch'esse adibite a verde alberato. La superficie complessiva a parcheggio è di mq. 3.146,00.

Altre aree adibite a servizio sono le due piazzole per l'alloggio dei cassonetti per i rifiuti solidi urbani, collocati in modo da servire uniformemente l'ambito del piano attuativo e per garantire il funzionale utilizzo dei mezzi di servizio per la raccolta.

Le reti viarie, la pista ciclabile ed i parcheggi a raso sono illuminati da un sistema su pali conici zincati a bordo marciapiede con o senza sbraccio di altezza pari a m. 8,80 per la strada principale e m. 7,80 per le strade di quartiere, per un totale di n. 32 punti luce. L'armatura stradale prevista è del tipo G.E. LIGHTING mod. EUROSTREET ET25/70 S.A.P. fino a 100W e la distanza media tra i corpi illuminanti è di circa m. 30,00. I vialetti delle aree verdi ed le aree a parcheggio indipendenti sono illuminati da un sistema su pali conici zincati di altezza pari a m. 4,50 con corpi illuminanti per esterni tipo Thorn o similari, per un totale di n. 14 punti luce con distanze medie tra corpi illuminanti variabili a secondo delle zone. Le canalizzazioni sono in PEAD corrugato a doppia parte mm. 125 colore rosso, sotto i marciapiedi esistenti, con tre nicchie bordo strada e pozzetti in corrispondenza di ogni punto luce, completi di accessori e fili.

[Digitare il testo]

7. DIMENSIONAMENTO.

Tenuto conto dell'analisi del traffico e dei criteri di progettazione adottati si determina le seguenti caratteristiche

Strada	Senso di marcia	Numero corsie	Larghezza (escluso banchine)	Larghezza Banchina
Strada principale	doppio	2	m. 6,50	m. 0,50
Strada interna collegate con la strada principale	unico	1	m. 6,50	m. 0,25
Strade interne	unico	1	m. 3,50	m. 0,25

	Larghezza
Marciapiede	m. 1,50
Pista ciclabile	m. 2,50

8. SISTEMAZIONE ESTERNA E ARREDO URBANO

L'arredo urbano si colloca soprattutto in corrispondenza dei vialetti delle aree verdi e delle aree gioco e consiste di n. 10 panchine con profili in acciaio zincato e sedute, fianchi in legno, di lunghezza pari a cm. 185 e larghezza della panca di cm. 35, ancorate al suolo, di n. 4 portabiciclette in acciaio tubolare lunghezza cm. 195 ancorate al suolo. La segnaletica orizzontale è del tipo tradizionale con strisce semplici o affiancate continue o discontinue, lineari rettilinee e curvilinee, della larghezza costante di cm 12 con impiego di vernice bianca e gialla; si evidenzia con segnaletica specifica la corsia a senso unico principale. La segnaletica verticale è conforme a quanto prevede il Codice della Strada e prevede la nuova installazione di circa 90 segnali di tipo diverso – circolare, ottagonale, quadrato, triangolare - costituiti da pannello in lamiera di alluminio dello spessore di 20/10 di mm., delle prescritte forme e dimensioni, completi di rivestimento con pellicola rifrangente, scritte e simboli. Essi si collocano su pali zincati del diametro di mm. 60 ed altezza pari a m. 3,00.

I marciapiedi pedonali larghi m. 1,50, sono rialzati rispetto alla quota bordo strada di cm. 14,00 e servono interamente le strade in ambo i lati. Esso rimangono sempre in quota garantendo gli accessi carrai con appositi profili a scivolo e voltatesta in calcestruzzo e si abbassano a cm. 2,00 dalla quota stradale solo in corrispondenza dei passaggi pedonali zebraati per garantire la massima fruibilità ai disabili. La pendenza massima delle rampe è del 12%.

[Digitare il testo]

9. TOPONOMASTICA

A completamento della proposta progettuale si propone la titolazione delle nuove vie del PAC 3. Visto il contesto, le modalità della proposta e lo spirito dei PUA sorti all'interno dei Piani Frazioni, l'Associazione Nazionale del Fante – Sezione di Campedello – propone di intitolare la via principale ai Fratelli Sergio e Silvano Boesso e la via interna al quartiere al Cav. Giuseppe Milani ragazzo del '99.

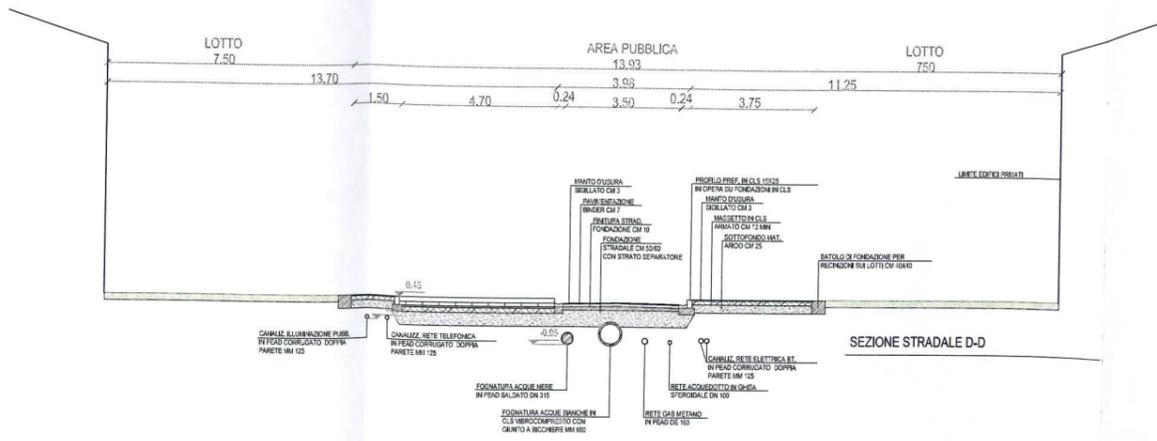
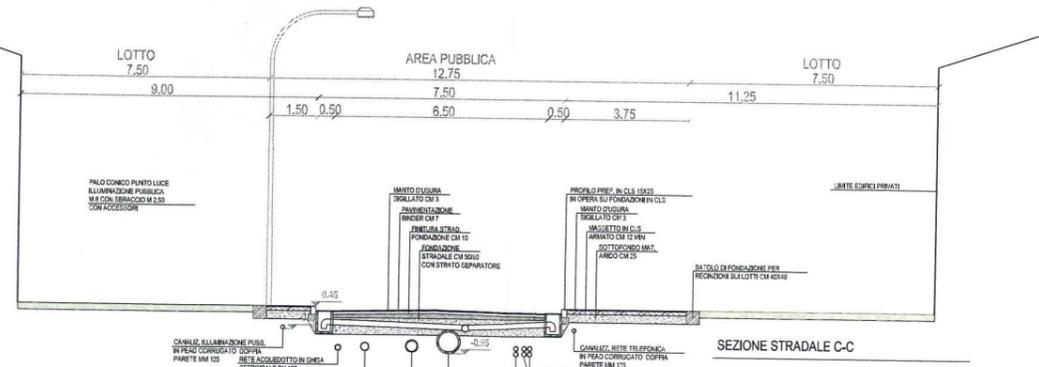
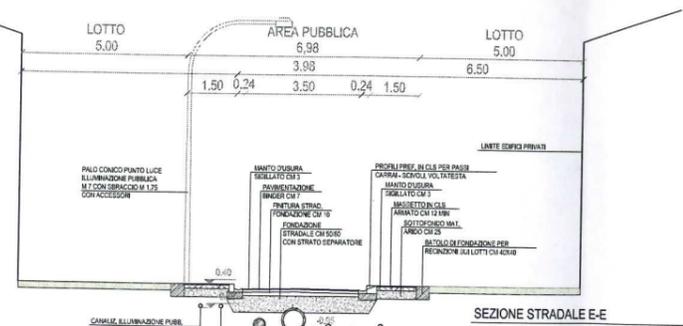
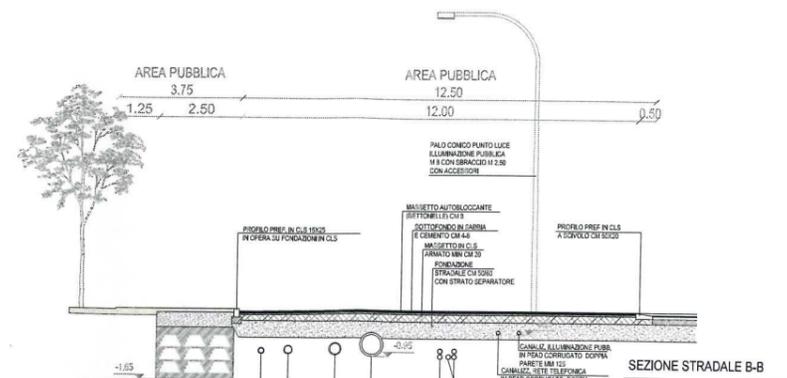
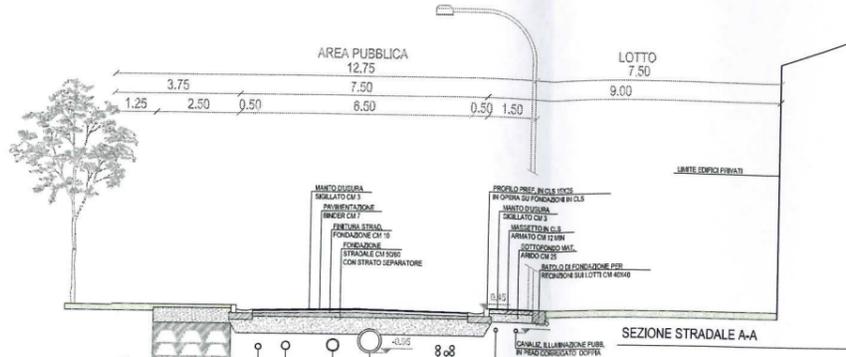
I fratelli Sergio Boesso (nato 1924) e Silvano Boesso (nato 1927) risiedevano a Campedello ed il 28 aprile 1945 uscirono da un rifugio antiaereo di Via Porciglia per andare alla loro casa in Via Riviera Berica. All'incrocio delle vie incrociarono una pattuglia nazifascista i quali con bestiale ferocia li fucilarono a bordo del fossato. Conosciuti da tutti, la comunità di Campedello rimase sconvolta dell'accaduto e sul posto venne messa una lapide ricordo.

Il Cav. Giuseppe Milani (nato 1899 – morto 1980) partecipò al primo conflitto mondiale sulle rive del Piave. Posto in congedo si occupò del suo lavoro di calzolaio e nel 1931 fondava la sezione dei combattenti di Campedello che comprendeva tutte le frazioni della Riviera Berica – Circostrizione 2, ricoprendo la carica di presidente. Da allora ricoprì vari incarichi e ruoli all'interno della comunità delle varie associazioni di Campedello, rimanendo sempre persona molto stimata e amata da tutta la comunità.

VICENZA, 12 Gennaio 2012

I TECNICI


Ordine degli Architetti
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori Provincia di Vicenza
ARCHITETTO
Sezione A/a
MARIO
FRIGO
n° 013



COMITATO DI GESTIONE
CONSORZIO PAC 3 CAMPELLO
 Presidente: Santuliana Graziano
 Vicepresidente: Zorzan Renzo
 Campagnolo Maria
 Sterchele Giuliano
 Campagnaro Alessandro
 Carbone Antonia
 Palin Lucio
 Salin Giancarlo
 Società agricola Verde Più

10020
COMUNE DI VICENZA
PROVINCIA DI VICENZA
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO
PAC 2/3

PROGETTAZIONE
arch. FRANCO ZANELLA
arch. MARIO FRIGO
 coll. arch. STEFANO
plan. DAVIDE STEFANI

STATO DI PROGETTO
PARTICOLARI COSTRUTTIVI

13

DATA: NOVEMBRE 2011
 AUTORE: MARIO FRIGO
 PROGETTO: PAC 2/3
 CLIENTE: CONSORZIO PAC 3 CAMPELLO
 SOGLIA: 1:100
 ALTEZZA: 1:200