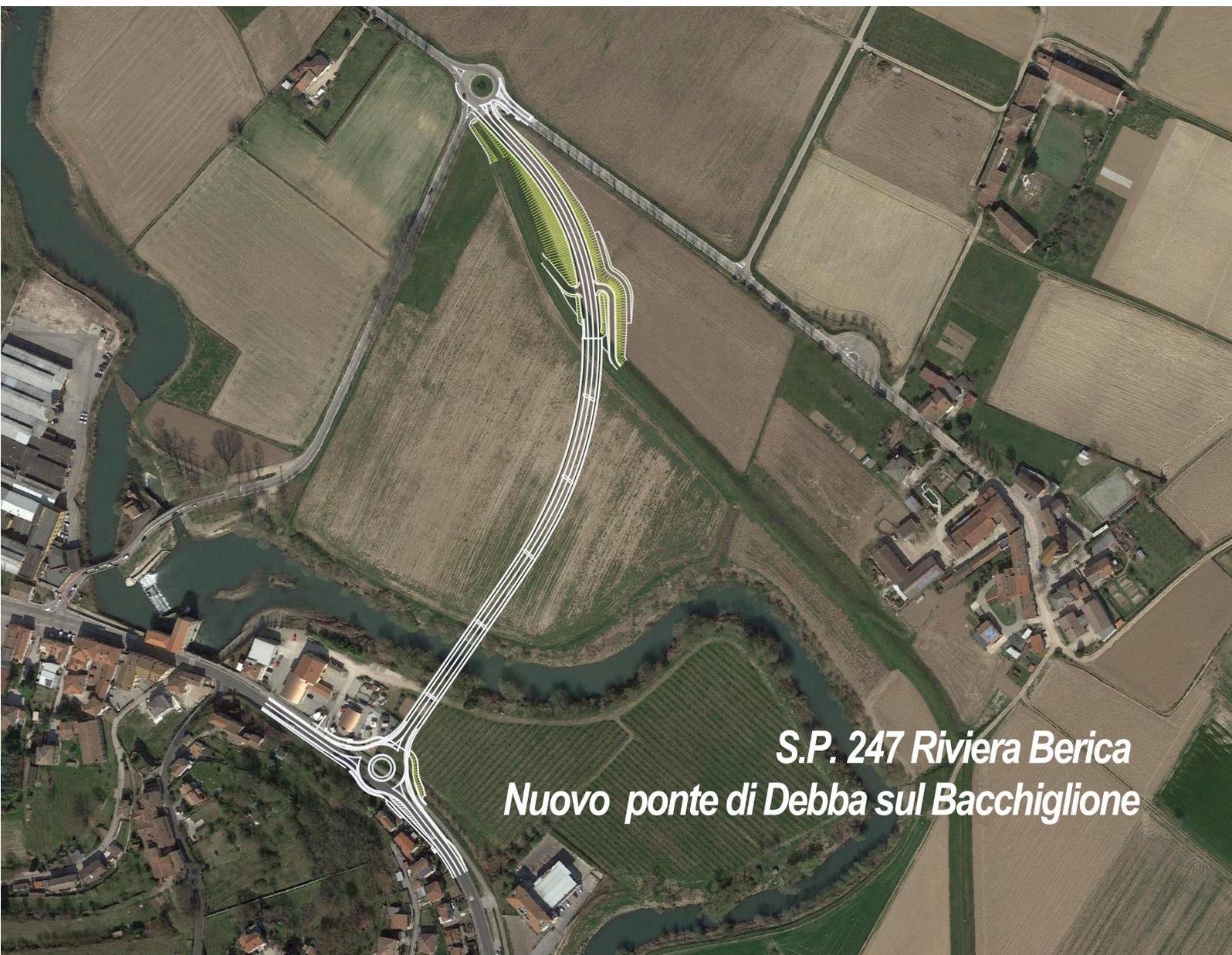




# COMUNE DI VICENZA

PROVINCIA DI VICENZA



*S.P. 247 Riviera Berica*  
*Nuovo ponte di Debba sul Bacchiglione*

**Variante parziale al Piano degli Interventi**

ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. 327/2001 e ai sensi dell'art. 18 della L.R. 11/2004

## **FASCICOLO DI VARIANTE**

**Gennaio 2022**

*a cura del Servizio urbanistica – Area servizi al territorio*



## RELAZIONE DI VARIANTE

### Premesse

La Provincia di Vicenza, il Comune di Vicenza e il Comune di Longare hanno sottoscritto in data 28 ottobre 2019 un nuovo accordo per la realizzazione della viabilità di raccordo tra la strada provinciale n. 247 Riviera Berica e l'asse di collegamento con il casello autostradale di Vicenza Est, con la realizzazione di un nuovo ponte sul Fiume Bacchiglione in località Debba.

Lo studio di prefattibilità tecnica ed economica del progetto prefigura una stima dell'importo complessivo dell'opera pari a circa 17,7 milioni di euro e una suddivisione in due stralci funzionali, così articolati:

- 1) rotatoria sulla SP247 Riviera Berica, nuovo ponte sul Fiume Bacchiglione, nuova rotatoria su Strada S. Pietro Intrigogna e tronco stradale di collegamento;
- 2) tratto di connessione tra la rotatoria sulla Strada S. Pietro Intrigogna a Vicenza – esclusa – ed il sovrappasso dell'autostrada A4.

La Provincia e il Comune di Vicenza si sono resi disponibili al finanziamento dell'opera per il primo stralcio stralcio funzionale per complessivi 9,2 milioni di euro, successivamente aumentati a 10,7 milioni, impegnandosi ad individuare forme anche diverse di copertura finanziaria per il secondo stralcio.

A seguito della pubblicazione di bando di gara per Servizi di architettura ed ingegneria è stato definitivamente affidato l'incarico di progettazione al raggruppamento temporaneo di professionisti, con mandataria E-Farm Engineering & Consulting srl, che ha redatto - a fine novembre 2021 – il progetto di fattibilità tecnica economica del primo stralcio, sulla base del quale si dà avvio alla formazione della presente Variante al Piano degli Interventi.

## La proposta progettuale

L'area di intervento è posizionata a cavallo del confine comunale tra i Comuni di Vicenza e Longare ed interessa il fiume Bacchiglione a circa 250 metri più a valle rispetto all'attuale ponte esistente su "via Ponti di Debba".

La nuova proposta infrastrutturale si sviluppa a circa 1 km più a sud dell'attuale casello autostradale di Vicenza Est e permette il nuovo collegamento tra la SP 247 "Riviera Berica", in comune di Longare, con Strada S. Pietro Intrigogna in comune di Vicenza.



Figura 1 Inquadramento dell'ambito di intervento su ortofoto google maps.

La ex strada statale 247 "Riviera" (SS 247), ora strada provinciale 247 "Riviera Berica" (SP 247) in provincia di Vicenza e strada provinciale 247 Riviera (SP 247) in provincia di Padova, è una strada provinciale che collega Vicenza con Este. La strada ha origine a Vicenza, da cui si allontana verso Sud seguendo il corso del fiume Bacchiglione. Incrocia la tangenziale Sud di Vicenza e l'A4 Torino-Trieste, prima di costeggiare la sponda

orientale dei Colli Berici: attraversa i centri abitati di Longare, Castegnero e Noventa Vicentina. A questo punta la strada devia verso est, entrando nella provincia padovana, dove termina il proprio percorso nel centro abitato di Este.

Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica prevede la realizzazione di una rotatoria sulla S.P. 247 Riviera Berica in Comune di Longare. L'asse principale si stacca perpendicolarmente alla SP247 e prosegue in viadotto nell'area golenale destra del Bacchiglione, in Comune di Vicenza, sino a giungere all'argine maestro per poi inserirsi in rilevato nell'attuale rotatoria di S. Pietro Introgogna.

L'inserimento delle opere di progetto, in area non fortemente urbanizzata, comporta la parziale demolizione del muro a sostegno della fascia pedecollinare adiacente il sedime stradale della Riviera Berica. La quota di progetto dell'anello è posta a circa 1.70 m rispetto al pavimentato esistente implicando l'arretramento del limite intervento per la realizzazione delle rampe di approccio alla rotatoria e la scarifica degli strati in conglomerato bituminoso interessati dalla rettifica altimetrica. L'adeguamento del ramo Nord coinvolge il muretto di sottoscarpa della piccola scarpata di separazione tra la piattaforma stradale e la pista ciclopedonale.

La seconda infrastruttura interessata dall'intervento è Strada S. Pietro Intrigogna che ha origine dall'omonima frazione, collocata al margine Sud del territorio comunale di Vicenza e termina all'intersezione con Strada Pelosa, ossia, collegamento al nodo autostradale di Vicenza Est. Sull'asse di Strada S. Pietro Intrigogna confluiscono due viabilità secondarie, lato Sud si attesta via Ponti di Debba dove l'intersezione è la rotatoria, mentre lato Nord converge Strada Businello dove l'intersezione è regolata con stop. Il progetto prevede l'innesto della nuova infrastruttura sulla rotatoria su Strada S. Pietro Intrigogna.

Il progetto infrastrutturale di collegamento tra la SP 247 e Strada S. Pietro Intrigogna ha una duplice funzione, da un lato collegare direttamente la SP 247 al casello autostradale di Vicenza Est e dall'altro eliminare l'utilizzo degli attuali ponti sul fiume Bacchiglione (via Ponti di Debba) non più adeguati in termini sia di portata sia di sicurezza, ma che vengono mantenuti come ciclopista e a servizio dei frontisti.

L'opera di progetto è caratterizzata da una lunghezza di circa 550 m e larghezza della piattaforma pari a 9.00 m (Categoria F – Extraurbana locale F1). Il nuovo schema viario prevede la realizzazione di una rotatoria sulla SP247 "Riviera Berica", in destra del fiume Bacchiglione nell'unico varco esistente tra i fabbricati sulla strada provinciale; in uscita dalla rotatoria e circa 300 m a valle degli attuali ponti, l'asse di progetto percorre il ponte-viadotto costituito da 6 campate per superare il tratto interessato dalle golene e dall'alveo attivo del fiume Bacchiglione; superato l'argine maestro in sinistra idrografica l'asse prosegue in rilevato verso Ovest innestandosi sulla rotatoria esistente di Strada S. Pietro Intrigogna.

La rotatoria sulla S.P.247, in Comune di Longare, è prevista in rilevato, inclinata, e posta su un piano di pendenza pari al 3% con lo scopo di rispettare il franco idraulico in golena

in prossimità della spalla in destra fiume. Tale innalzamento delle quote stradali agevola il sottopassaggio della pista ciclabile e risolve a livelli sfalsati l'interferenza tra gli utenti deboli che intendono proseguire in pista ciclabile sulla Riviera Berica e i veicoli che utilizzano il nuovo asse di progetto.



Figura 2 Planimetria di progetto su ortofoto.

## I Vincoli e le tutele

La nuova infrastruttura sul fiume Bacchiglione, pur ponendosi in linea con la pianificazione territoriale provinciale (PTCP) e urbanistico strutturale comunale (PAT), è fortemente interessata da diversi livelli di regolamentazione di natura vincolistica e di tutela che ne condizionano la progettualità.

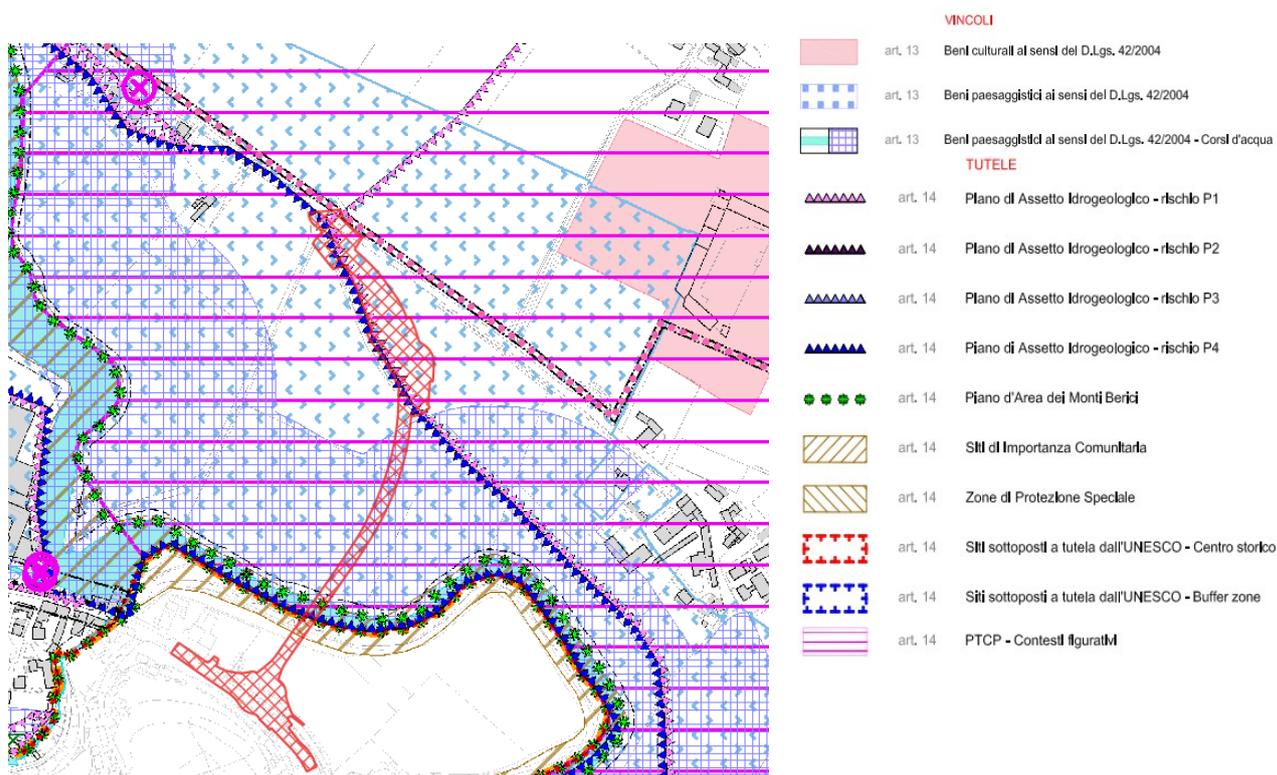


Figura 3 Estratto dell'Elaborato n. 2 del foglio 9 della Tavola dei Vincoli e Tutele

Sull'area di progetto si individuano, infatti, i seguenti vincoli e tutele:

- vincolo paesaggistico per i corsi d'acqua – art. 142 del D.Lgs. 42/2004;
- tutela fluviale – art. 41 della L.R. 11/2004;
- pericolosità idraulica moderata P1 e area fluviale – artt. 12-13 del PAI;
- tutela del SIC IT3220040 della Rete Natura – direttiva "Uccelli" 79/409/CEE e direttiva "Habitat" 92/43/CEE;
- tutela paesaggistica di interesse regionale (PAMOB) – art. 34 del PTRC;
- tutela dei contesti figurativi delle Ville Venete – art. 46 del PTCP.

Considerato pertanto che le implicazioni di natura paesaggistica, ambientale e idrogeologica hanno dettato limiti e condizionamenti al progetto, sono stati acquisiti i necessari pareri preliminari in Conferenza di Servizi al fine di poter approvare il progetto di fattibilità tecnica e economica.

## La Variante

L'ambito di Variante si colloca nel quadrante Sud-Est del territorio comunale, a confine con il Comune di Longare, in un contesto tipicamente rurale.



*Figura 4 Inquadramento dell'area di intervento su google maps 3D*

Il Piano degli Interventi vigente, approvato dal Consiglio comunale con provvedimento n. 16 del 4.03.2021 ed efficace dal 2 aprile 2021, non prevede l'infrastruttura viaria, anche se nella sua prima stesura del 2013, in coerenza alle previsioni del PAT, individuava un tracciato di massima.

L'attuale pianificazione operativa classifica l'area oggetto di intervento come zona agricola, meglio definita come zona rurale ambientale (ZTO E), poiché di particolare valenza paesaggistica e disciplinata all'art. 40 delle NTO.

Si rende pertanto necessario, al fine anche di apporre alle aree interessate dall'opera il vincolo preordinato all'esproprio ai sensi degli articoli 9, 10 e 19 del DPR 327/2001, procedere con l'inserimento in cartografia di Piano della grafia "Viabilità di progetto" sulla base delle aree definite dal progetto di fattibilità tecnico ed economico e delle relative "fasce di rispetto stradale".

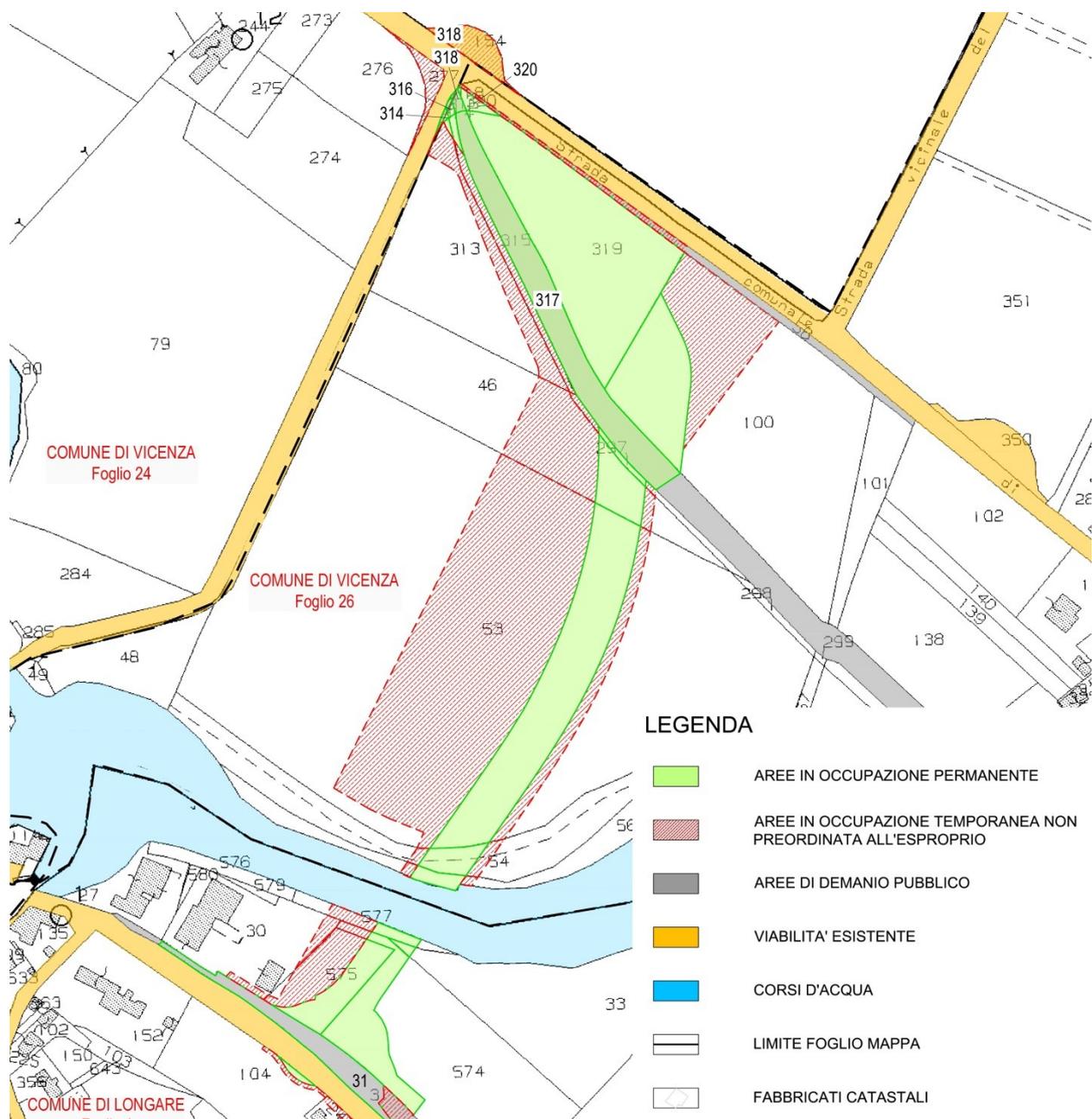


Figura 5 Estratto tavola " Piano Particellare di Esproprio – planimetria catastale" del PFTE.

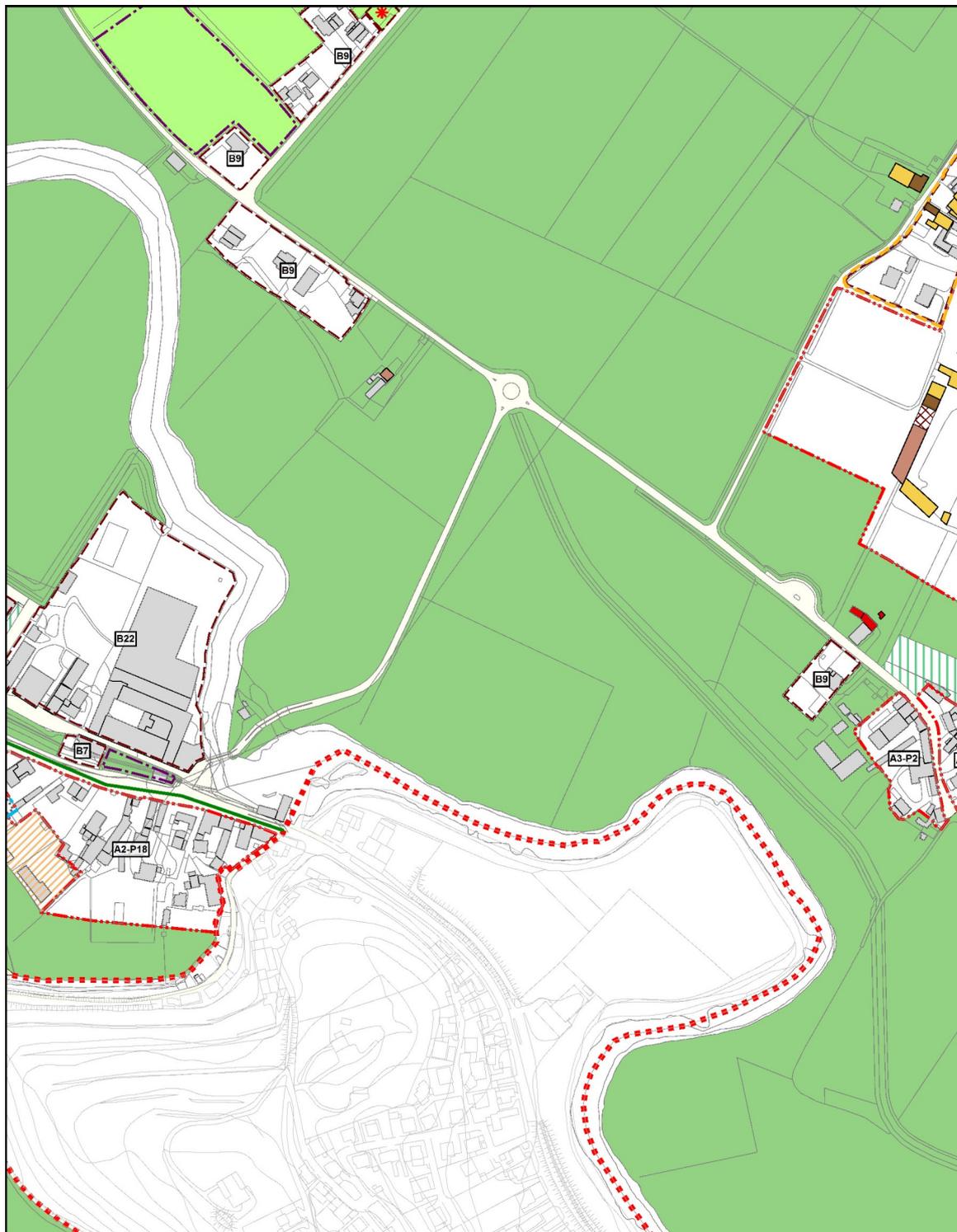
Con la variante viene quindi riportata l'indicazione del confine stradale così definito dal DM 5/11/2001, ovverosia, coincidente con il "limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato". All'uopo viene indicata pertanto l'area di esproprio definita in sede di redazione del progetto di fattibilità

tecnico economica e riportata nell'elaborato denominato "Piano Particellare di Esproprio – planimetria catastale" che accompagna gli elaborati di progetto infrastrutturale.

La fascia di rispetto stradale viene invece definita in funzione della categoria stradale, ossia in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 26 del DPR 495 del 16/12/1992. Data la tipologia della strada che coincide con una strada "F - Strada locale extraurbana" e la localizzazione al di fuori del centro abitato, la fascia di rispetto da definirsi a partire dal confine stradale è pari a 20 m.

Ai fini del registro del consumo di suolo, l'intervento si configura come opera pubblica e pertanto, ai sensi dell'art. 12 comma 1 lettera c) della LR 14/2017, è sempre consentito in deroga ai limiti di consumo di suolo.

**Estratto Elab. 3 – Zonizzazione VIGENTE**



**Estratto Elab. 3 – Zonizzazione *VARIANTE***

