


Variante n. 60 al P.I.

VARIANTE PER LA REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO CICLOPEDONALE PREVISTO NEL
PUMS DENOMINATO B17 PARONA-PONTE GARIBALDI

	<p>Sindaco Damiano Tommasi</p> <p>Vice Sindaca e Assessora all'Urbanistica Barbara Bissoli</p> <p>Direttore Area Gestione del Territorio Arch. Arnaldo Toffali</p> <p>Progettista Variante Urbanistica Arch. Arnaldo Toffali</p> <p>Progettista Opere Ing. Matteo Danielli Arch. Dong Sub Bertin</p> <p>Coordinatore Tecnico Dott. Arch. Stefano Menini</p> <p>Elaborati Arch. Marco Ceschi</p>
--	--

RELAZIONE TECNICA

Adottata con _____

Indice generale

PREMESSA.....	3
DESCRIZIONE PROGETTO.....	3
PROPRIETÀ ED ESPROPRI.....	7
DISCIPLINA URBANISTICA.....	8
P.A.T. - PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO.....	8
P.I. - PIANO DEGLI INTERVENTI.....	8
VARIANTE AL P.I. - PIANO DEGLI INTERVENTI.....	9

PREMESSA

Con nota del 20.12.2024 PG n. 0474642 è stato inviato alla scrivente Direzione il progetto definitivo relativo alla realizzazione di un percorso ciclopedonale previsto nel PUMS – B17 – Parona – Ponte Garibaldi, ai fini della predisposizione del parere di competenza ed eventuale variante urbanistica.

L'Amministrazione Comunale di Verona, al fine di dare esecuzioni ad alcuni itinerari ciclabili previsti dal PUMUS, ha affidato alla società "TAU Engineering S.r.l." l'incarico di redigere il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'itinerario B17 – "Parona – Ponte Garibaldi", che unisce le frazioni di Parona, Quinzano, Avesa, al Quartiere Borgo Trento e, attraverso Ponte Garibaldi, al centro della città, con un andamento radiale.

L'itinerario B17 inizia nel quartiere di Parona in via Preare dove si raccorda con il tracciato B19, prosegue verso est sulla SP 1 (via Preare e via Ca di Cozzi) per poi svoltare verso nord in via San Rocco e nuovamente verso est in direzione del Cimitero, rimanendo su via San Rocco, dove incontra l'itinerario di progetto B16. L'itinerario B17 prosegue verso est verso via Camillo Cesare Bresciani dove si incontra nuovamente con il tracciato B16, e continua in via Santini e in via Cesiolo.

L'itinerario prosegue per un breve tratto in via Goffredo Mameli prima di percorrere via Ciro Menotti. Da via Ciro Menotti l'itinerario si divide in due, una parte prosegue in via Gian Battista da Monte e si ferma in Piazza Aristide Stefani, e l'altra prosegue in viale Nino Bixio fino a collegarsi con l'itinerario B24 sulle sponde del Fiume Adige, Ponte Garibaldi.

DESCRIZIONE PROGETTO

Le opere previste in progetto vengono di seguito descritte:

- **Via Nino Bixio:** la pista ciclabile verrà realizzata nella sede stradale esistente; in corrispondenza dell'incrocio con via D'Annunzio è previsto l'allargamento del percorso pedonale in porfido che attraversa l'aiuola spartitraffico per dare continuità al percorso ciclabile fino al Parco Cesare Lombroso;

La via Nino Bixio, attualmente a doppio senso, diventerà a senso unico di marcia in direzione del centro città.

- **Via Gian Battista da Monte:** si prevede il restringimento del marciapiede e la realizzazione della ciclabile a raso; anche in questo caso la via diventerà a senso

unico di marcia in direzione del centro città; in corrispondenza di Piazzale Aristide Stefani verrà di conseguenza adeguato l'incrocio con creazione di nuove isole spartitraffico;

· **Via Menotti:** la ciclabile verrà realizzata sul lato est allargando il marciapiede esistente a discapito della fila di parcheggi esistenti; giunta a via Mameli la ciclabile seguirà la curva in direzione est per giungere all'attraversamento pedonale che consentirà l'attraversamento di via Mameli;

· **Via Mameli:** la ciclabile è prevista sul lato nord in sede propria la fermata dell'autobus verrà traslata verso ovest dove la via si allarga per raccordarsi a via Cesiolo; in tale punto verrà creata un'isola rialzata dedicata ai pedoni ed agli utenti del pubblico trasporto; è inoltre prevista la creazione di un'aiuola di fronte all'imbocco di via Cesiolo.

· **Via Cesiolo:** è previsto l'adeguamento della cartellonistica stradale per la trasformazione a sede ciclabile;

· **Via Santini:** in relazione alla mutevole larghezza della via sono previsti differenti tipi di opere:

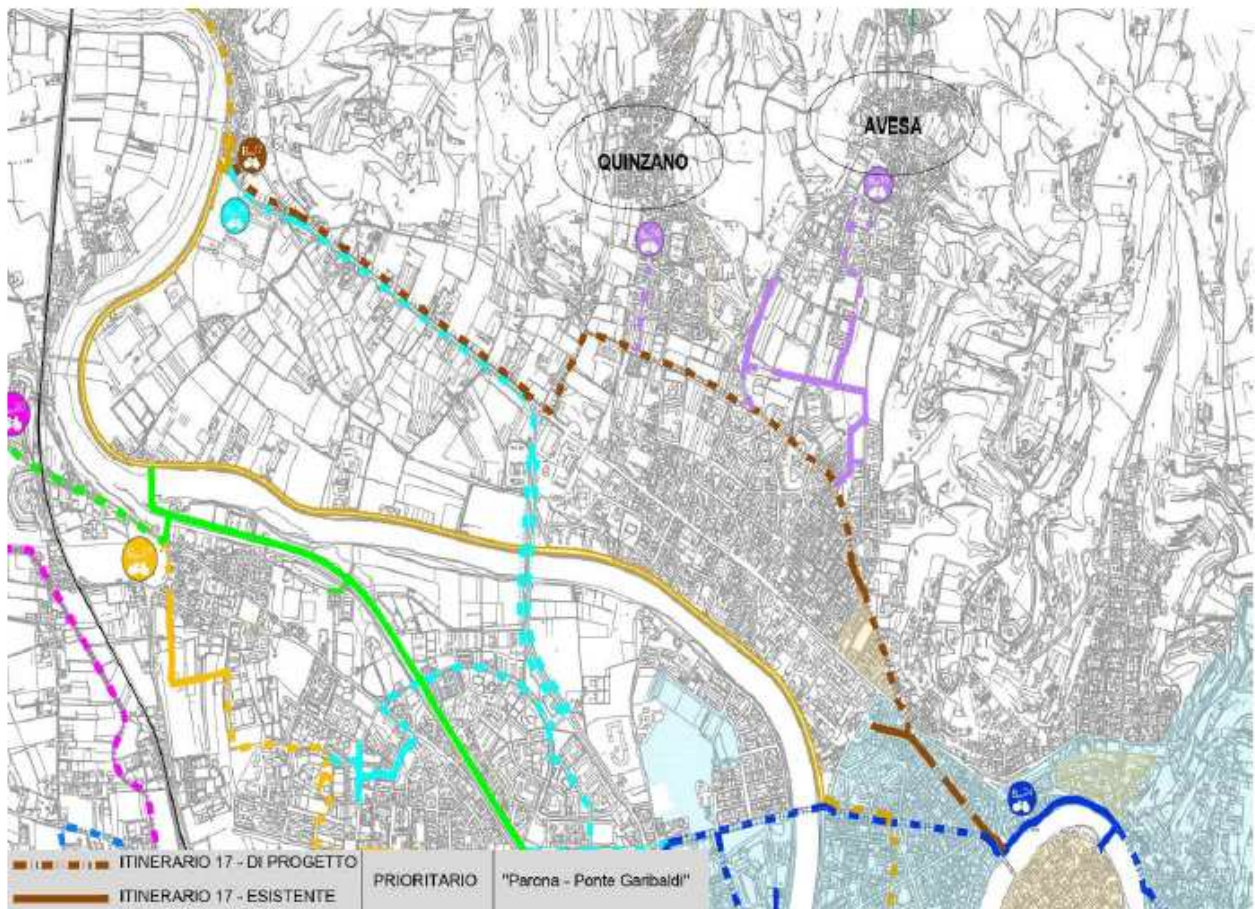
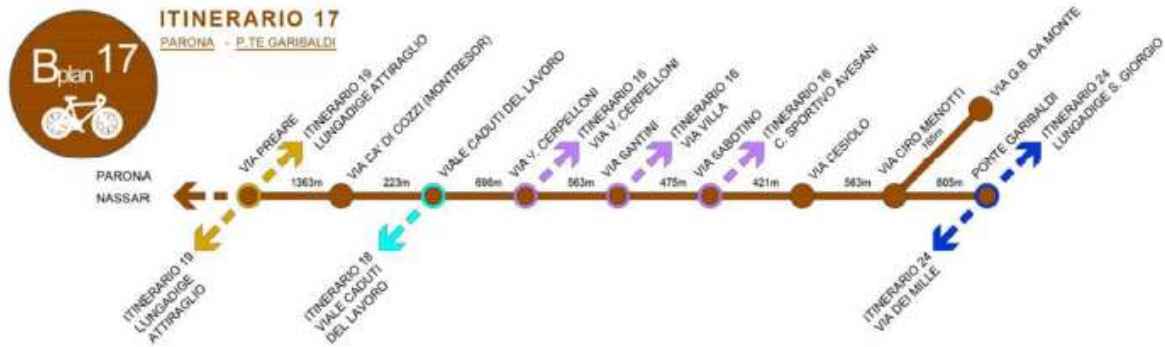
- Nel primo tratto tra via Ortigara e via Pindemonte, verrà adeguato il marciapiede lato nord per accogliere la nuova pista;
- Nel tratto compreso tra via Pindemonte e via Monte Santo la ciclabile proseguirà a raso in sede stradale con realizzazione di cordolo di separazione; la via Santini in questo tratto diventerà di conseguenza a senso unico di marcia per i veicoli;
- Da via Monte Santo a via Sacchi (fino allo slargo stradale), la via Santini resterà a doppio senso e la nuova ciclabile rimarrà sul lato nord mediante l'adeguamento del marciapiede esistente;
- Dalla fine dello slargo di fronte a via Sacchi fino alla rotatoria di via Cadore la pista verrà realizzata invece a raso ad esclusione dell'ultimo tratto di raccordo alla rotatoria dove il percorso tornerà rialzato sfruttando il marciapiede esistente. Lungo la via Santini è inoltre previsto l'innalzamento degli incroci delle vie Monte Santo, Sabotino, Locchi.

· **Via Bresciani:** la ciclabile verrà realizzata sempre sul lato nord, all'interno del sedime stradale, in sede propria, solo in corrispondenza delle due rotatorie, ad inizio e fine della via, il percorso, in continuità con il tratto precedente, si porterà sul marciapiede con adeguamento dello stesso e delle aiuole spartitraffico ove necessario (rotatoria di via Cadore);

- **Via San Rocco:** la via è divisa in due tratti:
 - Nel primo, antistante al cimitero, la pista ciclabile verrà realizzata in sede propria, a margine del marciapiede esistente, alla stessa quota della strada e divisa da essa da una aiuola;
 - Nel restante tratto a calibro estremamente ridotto, è previsto solo l'adeguamento della cartellonistica stradale per la trasformazione a strada ciclabile
- **Via Preare:** anche in questo caso si distinguono più tratti, differenti per tipologia di intervento:
 - Nel primo (via Preare Nord) compreso tra via San Rocco e strada Dei Monti, verrà realizzata una nuova sede ciclabile al di sopra dell'esistente fosso di guardia. Per buona parte del percorso la ciclabile correrà a filo delle recinzioni esistenti senza necessità di interessamento delle particelle private; **solo nel tratto terminale, superato il distributore di carburante, è prevista l'acquisizione di aree esterne al sedime catastale della strada provinciale con conseguente arretramento della recinzione esistente;** la pista sarà a raso; la pista terminerà poco prima della strada Dei Monti dove verrà realizzato un nuovo attraversamento stradale con isole salvagente in sostituzione dell'esistente posto più a valle;
 - Il secondo tratto si sviluppa invece sul lato sud della ex SP1 (da strada Dei Monti all'incrocio con via Caovilla ed a scendere lungo via Preare per circa 80 m sino all'ingresso della società di noleggio autogrù), su sede propria realizzata a quota stradale adiacente alle recinzioni esistenti;
 - Infine, nell'ultimo tratto di via Preare discendente verso l'Adige è prevista la realizzazione di due corsi ciclabili, una per senso di marcia.



Stralci del progetto definitivo ciclabile B17



Schema dell'itinerario ciclabile B17 riportato all'interno del PUMS

PROPRIETÀ ED ESPROPRI

Gli interventi sono condotti su aree di proprietà comunali e provinciali in fregio alle viabilità di competenza nonché su aree di proprietà privata.

È stato quindi redatto il Piano Particellare di Esproprio, composto da elaborato grafico su base catastale e dall'elenco particellare con l'individuazione delle aree da

assoggettare ad esproprio o a concessione e l'indicazione della ditta risultante agli atti catastali, nonché le relative visure.

Per l'acquisizione delle aree private si dovranno attivare le procedure previste dal TT.UU. sugli espropri.

Il dettaglio delle particelle in concessione o in esproprio è riportato nell'elaborato relativo al piano Particellare d'Esproprio. Pertanto con la presente viene apposto il vincolo preordinato all'esproprio così come riportato nell'elaborato progettuale PPE.

DISCIPLINA URBANISTICA

COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE

PTCP

Il PTCP, approvato con deliberazione della Giunta Regionale n.236 del 03.03.2015 per l'area in cui è prevista la realizzazione dell'opera prevede i vincoli di seguito riportati:

Dall'analisi degli elaborati non si riscontrano elementi ostativi al progetto presentato.

P.A.T. - PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Verona è stato approvato con DGRV n.4148 del 18.12.2007.

Rispetto alle previsioni contenute nel PAT nella tavola 4 della Trasformabilità, per l'area di intervento, rispecchia l'azione strategica prevista dalle piste ciclabili di progetto.

P.I. - PIANO DEGLI INTERVENTI

Il Piano degli Interventi del Comune di Verona è stato approvato con DCC n.91 del 23.12.2011 ed integrato con le successive varianti (Determine e Deliberazioni Consiliari) Il confronto tra il progetto della pista ciclabile e lo strumento urbanistico vigente ha evidenziato che l'opera è parzialmente conforme alle classificazioni di P.I. Per quanto riguarda il rispetto alla L.R. 14/2017 "Disposizioni sul consumo di suolo" si evidenzia che ai sensi dell'articolo 12 comma 1 lett. c) sono sempre consentiti in deroga ai limiti stabiliti dal provvedimento della Giunta Regionale i lavori e le opere pubbliche o di interesse pubblico.

Dal punto di vista zonizzativo il progetto interessa principalmente ed esclusivamente la zona omogenea della viabilità esistente e di progetto, pertanto necessita di variazione di zonizzazione.

In particolare gli articoli del PI interessati dal presente intervento sono di seguito elencati:

Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

- Art. 27 – Beni paesaggistici tutelati ai sensi del D. Lgs. 42/2004
- Art. 27 – Beni paesaggistici tutelati ai sensi del D. Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua – art. 142 lett. c)
- Art. 29 – Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004
- Art. 32 – Ambiti d'interesse paesaggistico ambientale del PAQE
- Art. 36 – Area sottoposta a tutela dell'UNESCO:
 - perimetro sito
 - zona cuscinetto
- Art. 39 – Invarianti di natura idrogeologica ed idraulica:
 - fascia di ricarica degli acquiferi
 - fiumi e laghetti
- Art. 37 - Strade Romane
- Art. 34 – Aree a rischio Idraulico del Bacino dell'Adige e del bacino interregionale del fiume Fissero – Tartaro – Canalbianco: Media
- Art. 43 – Tutela della vulnerabilità intrinseca degli acquiferi:
 - Unita A: Vulnerabilità intrinseca alta
 - Unita B: Vulnerabilità intrinseca bassa
 - Unita C: D4 Vulnerabilità intrinseca da alta ad elevata
- Art. 55 – Impianti generanti campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici
- Art. 56 - Cimiteri

Tutela del paesaggio

- Art. 57 - Paesaggio storico
- Art. 57, 176 – Viabilità di progetto (Tangenziale Nord)
- Art. 57, 37 – Strade romane
- Art. 57 – Limiti fisici alla nuova edificazione
- Art. 57, 28 – Aree archeologiche a rischio
- Art. 57 – Tessuto di carattere testimoniale con dominante edificazione continua su fronte strada (tessuto storico)
- Art, 57, 36 – UNESCO – Perimetro e zona cuscinetto
- Art. 57 – Giardini storici

VARIANTE AL P.I. - PIANO DEGLI INTERVENTI

La presente Variante urbanistica interviene solo sulle porzioni areali individuate con specifica tavola progettuale in cui è stato individuato l'ambito dell'intervento di opera pubblica, mediante specifica grafia. L'ambito di intervento è stato raffrontato con tutte le tavole del P.I. interessate dalla variante e sono quelle risultanti dall'elenco del cambio di zonizzazione di seguito elencato.

La definizione dell'ambito su cui il progetto dell'opera incide sul Piano degli Interventi è desunta integralmente dagli elaborati progettuali relativi al progetto definitivo.

Si premette che le piste ciclabili situate lungo la sede stradale sono in zonizzazione idonea, mentre per i tratti di pista ricadenti in zona agricola ed altri articoli del PI risulta necessario procedere alla variazione di zona urbanistica.

In considerazione che l'integrazione dei file di progetto in formato dwg, richiesti tramite mail il 30.01.2025 u.s., al fine di effettuare le opportune valutazioni urbanistiche, è pervenuto allo scrivente Settore la mattina del 04.02.2025 e che il termine perentorio per le valutazioni degli uffici era fissato al giorno 03.02.2025, non è stato possibile attenersi a tale scadenza ma si è provveduto il più celermente possibile a redigere il parere di competenza.

Tenendo conto delle diverse scale utilizzate per rappresentare il progetto esecutivo (1:1000) e il PI (1:5000) risulta non sempre definita compiutamente una valutazione puntuale della necessità di variante urbanistica.

Tuttavia, le aree in cui l'ambito di progetto lambisce proprietà interessate dal Piano Particellare di Esproprio, che ricadono in ambito agricolo del PI, dovrà essere apposto il vincolo preordinato all'esproprio secondo il PPE inserito nel progetto definitivo.

AMBITI INTERESSATI DALLA VARIANTE URBANISTICA

Valutando quanto fin qui illustrato, si è verificato che il progetto comporta le seguenti modifiche di zonizzazione grafica:

Tavola 3.2

Viene modificato il perimetro delle seguenti zonizzazioni:

- **Da** Area di Connessione Naturalistica, Ambito di Ammortizzazione della Frangia Urbana - art. 62;
- **A** Sede stradale.

Tavola 4 e 5

- **Da** Zona a prevalente destinazione agricola Sub-Ambito Agricolo di Ammortizzazione e Transizione - art. 142 e Giardini Storici (Giardini e aiuola C. Lombroso) - art. 41;
- **A** Sede stradale.
- **Rettifica** fasce di rispetto stradale (su via Preare)

Altre tavole

Le altre tavole grafiche non sono interessate dalla variante.

Allegati:

La presente variante è composta dai seguenti elaborati:

- *relazione tecnica*
- *elaborato grafico - Stralci degli elaborati tecnici comparativi tra lo Stato di Fatto e Stato Modificato delle Tavole del PI 3.2, 4 e 5*