

Procedimento

## Variante al Piano degli Interventi

Responsabile: Ing. Gerardo Carpentieri

Procedura

**Articolo 18 della LR 11/04**

Fase

**Adozione**      Delibera C.C. n.      del

**Approvazione**      Delibera C.C. n.      del

Elaborato

## Relazione

Oggetto

**Apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 8 e seguenti del Dpr 327/2001 per la rotonda tra la strada provinciale n. 92 e la strada provinciale n. 17**

**Sindaco**      Serenella Negrisola

**Assessore all'Urbanistica**      Loris Silvestrin

**Segretario Generale**      Sara Tillati

**Consulente**

Dott. Antonio Buggin

Luglio 2027

## 1 Premessa

La presente relazione ha lo scopo di illustrare i contenuti della Variante al Piano degli Interventi del Comune di Cartura, avente per oggetto l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi dell'art. 8 e seguenti del Dpr 327/2001, per la realizzazione della rotatoria tra la strada provinciale n. 92 e la strada provinciale n. 17.

## 2 Oggetto della Variante

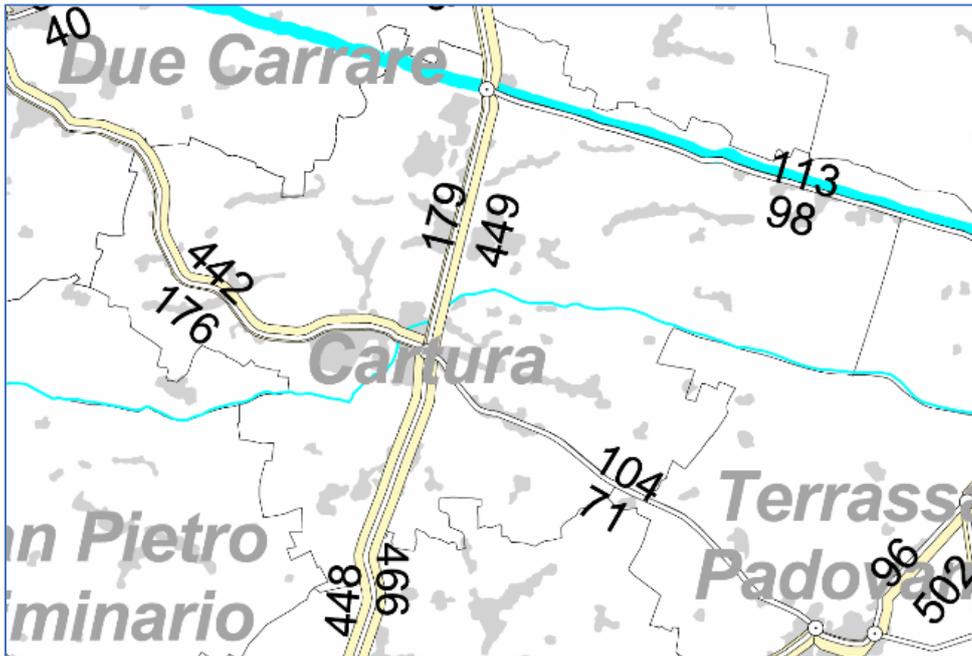
Nel Comune di Cartura è presente uno snodo viario tra la strada provinciale n. 92 (congiungente dei comuni di Due Carrare con Terrassa Padovana) e la strada provinciale n. 17 Conselvana (congiungente i comuni di Maserà di Padova con Conselve).



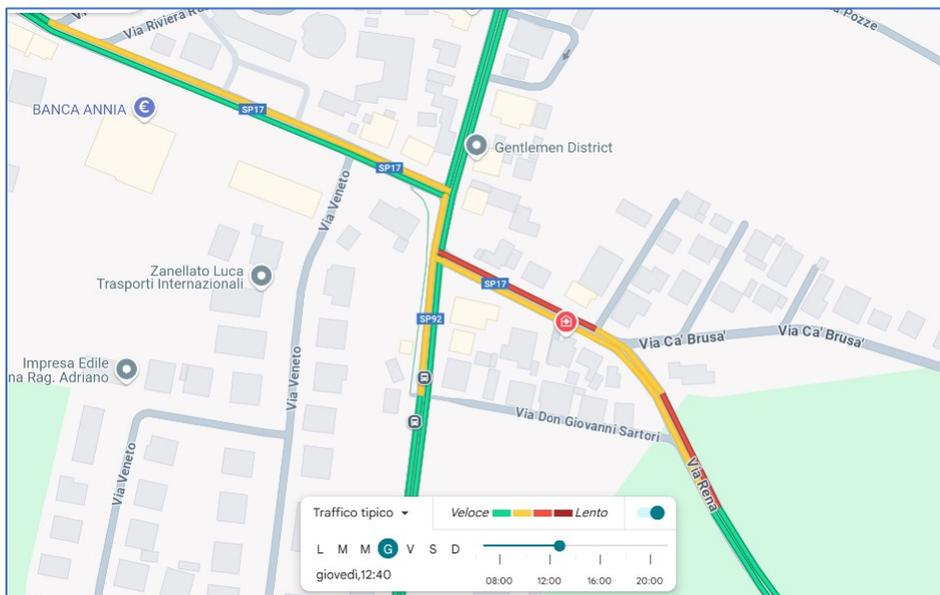
Attualmente tale incrocio si presenta di tipo lineare a raso, dove i bracci dell'intersezione (nello specifico la Strada Provinciale 17) risultano disassati tra loro.

La regolazione del traffico avviene tramite impianto semaforico, il quale, data l'intensità del traffico, provoca attese e incolonnamenti lungo le direttrici.

Nel 2012 (data della redazione degli studi del traffico da parte della Provincia di Padova, il cui estratto è riportato nell'immagine sottostante), i veicoli equivalenti stimati erano inferiori alle 500 unità per direzione di spostamento.



L'indicatore di "traffico tipico" presente nelle piattaforme di geolocalizzazione (Google Maps, Waze, etc.) indica congestione nelle ore di punta, tipico di un volume di traffico superiore alle 500 unità.



La congestione del traffico è dovuta anche all'impianto semaforico e questo comporta un aumento dell'inquinamento ambientale dovuto ai gas di scarico a veicolo fermo e al rumore prodotto dai veicoli in fase di ri-partenza.

Recentemente la Provincia di Padova ha redatto il Piano di Azione delle strade di competenza della Provincia di Padova riguardanti assi stradali principali con flusso veicolare superiore ai 3 milioni di veicoli/anno (D. Lgs. 19/08/2005, n. 194 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale") e la strada provinciale n. 92 rientra in questa casistica, con i seguenti rilievi:

Tabella 7.38. Risultati della mappatura acustica  $L_{den}$  e  $L_{night}$  per la S.P. n.92 "Conselvana" - RD\_IT\_0188\_092

Strada Provinciale n.92 "Conselvana" RD_IT_0188_092								
Comuni di appartenenza	Fascia $L_{den}$	Nr. di persone esposte	Edifici			Superficie	Effetti nocivi	
	dBA		Nr. edifici residenziali	Nr. Scuole	Nr. strutture sanitarie (Case riposo e/o ospedali)	Km <sup>2</sup>	Cardiopatía ischemica (IHD)	Fastidio forte (HA)
Maserà di Padova Due Carrare Cartura Conselve Bagnoli di Sopra Anguillara Veneta	55 - 59	3612	309	2	1	14,131	63,88 Su 13444	3937,53 su 13444
	60 - 64	2908	228	0	0	7,428		
	65 - 69	4397	352	2	0	4,631		
	70 - 74	2352	164	0	0	3,311		
	≥ 75	175	5	0	0	0,007	0,48%	29,29%

L'Amministrazione comunale ritiene utile intervenire per risolvere il problema prevedendo l'esecuzione di lavori appropriati per la riqualificazione della viabilità nel centro urbano di Cartura, in corrispondenza dell'intersezione stradale tra la SP 17 e la SP 92.

La progettazione si è basata sulla normativa vigente e in particolare al D.M. del 19.04.2006 e al D.M. 6792 del 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e alle "Linee guida per la progettazione e la verifica delle intersezioni a rotatoria", pubblicazione edita dalla Provincia di Padova.

La rotatoria è stata progettata tenendo conto delle seguenti esigenze: aumentare la sicurezza stradale nonché snellire un nodo critico del traffico dell'area. Lungo tutto il perimetro sarà realizzato un nuovo marciapiede (lato ovest) mentre sul lato est verrà riqualificato il tracciato del marciapiede esistente.

Il progetto, denominato "Messa in sicurezza stradale dell'intersezione a raso tra la SP 17 e la SP 92 mediante realizzazione di n° 2 rotatorie", è stato approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n.64 in data 28.06.2024.

Sul progetto, la Provincia di Padova, Area Tecnica, Viabilità e Ciclabilità, ha espresso il parere positivo in data 23.06.2023.

La realizzazione della rotatoria in corrispondenza di tale intersezione comporterà notevoli benefici, in particolare:

- a) riduzione dei tempi di attesa lungo tutte le direttrici rispetto ad un'intersezione

- regolata da impianto semaforico;
- b) riduzione di criticità, con una notevole diminuzione di traffico in “sosta” e, conseguentemente, una riduzione dell’inquinamento, sia acustico che atmosferico, di origine veicolare grazie ad una viabilità più fluida;
  - c) riduzione di velocità dei veicoli permettendo quindi una maggior sicurezza sia per i conducenti che per gli attraversamenti pedonali;
  - d) la riduzione della velocità nella rotatoria mette a disposizione dei conducenti tempi di reazione più lunghi che permettono di fronteggiare al meglio le situazioni più complesse in corrispondenza dei punti critici;
  - e) una minore e più omogenea velocità dei veicoli nella rotatoria consente una riduzione del numero e della gravità degli incidenti. Statisticamente rispetto agli schemi di intersezioni lineari, la realizzazione di rotatorie comporta una riduzione delle percentuali di incidenti fino al 40% con una minore gravità degli stessi;
  - f) l’attraversamento dei pedoni viene agevolato dalla riduzione di velocità dei veicoli rispetto gli incroci tradizionali e dal fatto di affrontare l’attraversamento per un senso di traffico per volta;
  - g) la riprogettazione della viabilità porterebbe ad un miglioramento anche della viabilità ciclo pedonale con la realizzazione di appositi attraversamenti muniti di illuminazione dedicata e percorsi predefiniti.

Il progetto esecutivo relativo al sopra descritto intervento comporta, tra l’altro, l’esproprio di una porzione di fabbricato al quale, con apposita variante al Piano degli Interventi, verrà modificato il grado di protezione che passerà da una tutela 5 a una tutela 9 ai sensi dell’art. 10 delle NTO del PI, tale da permetterne la demolizione e ricostruzione.

L’area in esame, di cui ai mappali 3 e 768, è urbanisticamente classificata come zona T1/72, disciplinata dall’art. 16 “Condizioni generali degli interventi del territorio urbanizzato” e art. 18 “Tessuto storico” delle NTO del PI vigente del Comune di Cartura.

Segnatamente, una porzione del mapp. 3 (lato sud) e il mapp. 768 sono inclusi nell’area di trasformazione “AR O9” disciplinata da apposita scheda Norma di cui all’art. 2, comma 15 dell’Elaborato P.05 del P.I. denominato “Schede norme - i progetti sulle aree di trasformazione della città”, approvato con DCC 22.5.2019 n. 24.

La volontà dell’Amministrazione di intervenire per risolvere il problema è stata manifestata con Delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 22.01.2025 in cui il Sindaco ha illustrato il documento programmatico previsto all’art. 18 comma 1 della Legge Regionale 11/2004, prevedendo anche

la variante urbanistica allo strumento regolatore comunale per la definizione della problematica stradale.

## **2 Elaborati del Piano**

Gli elaborati che compongono la variante sono:

1. Relazione
2. Estratti Cartografici:
  - Tavola 1: Piano degli Interventi - stato attuale
  - Tavola 2: Cartografia area di intervento
  - Tavola 3: Piano degli Interventi - stato di variante
3. Relazione tecnica idraulica
4. Modulo di identificazione del progetto rispetto al campo di applicazione della disciplina in materia di vinca.

Il Modulo di identificazione riguarda la valutazione preliminare/Screening (Livello I) finalizzata ad accertare l'insorgenza di possibili incidenze sui Siti della Rete Natura 2000, alla luce degli obiettivi di conservazione degli stessi.

## **3 Dimensionamento e verifiche**

La variante non genera carichi urbanistici che incidono sul dimensionamento del piano e non produce consumo di suolo ai sensi dell'articolo 1 lettera c) della LR 14/2017.

La disciplina regionale in materia di VAS è oggi regolata dalla Legge n. 12 del 27 maggio 2024 pubblicata sul Bur n. 70 del 31 maggio 2024, che demandava la sua efficacia alla pubblicazione dei regolamenti attuativi.

In data 19/01/2025 sono stati pubblicati sul Bur n. 9 i regolamenti attuativi in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), Valutazione d'Incidenza Ambientale (VINCA) e Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA).

Pertanto dal 20/01/2025 la disciplina regionale in materia di VAS è regolata dalla Legge n. 12 del 27 maggio 2024 e dallo specifico Regolamento attuativo (il n. 3).

Premesso che il Regolamento n. 3 ha tra le sue finalità, ai sensi dell'articolo 11, comma 4, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", l'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni, gli articoli 4 e 5 introducono il campo di applicazione dei criteri di applicazione e le forme di semplificazione dei procedimenti amministrativi da sottoporre a VAS.

Gli aspetti del regolamento n. 3 che interessano la variante in oggetto sono:

*b) modifiche di Piani, ai sensi dell'articolo 6, comma 12, del TUA, conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge effetto di variante;*

*f) varianti connesse a interventi su singoli edifici non più funzionali alla conduzione del fondo, o comportanti modifiche alla destinazione d'uso o del loro grado di protezione;*

Pertanto la variante non necessita della Verifica di Assoggettabilità alla procedura di VAS.

#### **4 Aree oggetto di intervento**

Le aree oggetto di intervento sono individuate nella seguente cartografia.



## DISPOSIZIONI GENERALI

	Limite amministrativo del comune
	Ambiti Territoriali Omogenei - A.T.O.
	Idrografia
	Viabilità

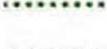
### Territorio urbano

	Il tessuto storico (T1)		<i>artt. 16, 18</i>
	Il tessuto consolidato (T2)		<i>artt. 16, 19</i>
	Il tessuto consolidato recente (T3)		<i>artt. 16, 20</i>
	Il tessuto consolidato misto (T4)		<i>artt. 16, 21</i>
	Il tessuto residenziale diffuso (T5)		<i>artt. 16, 22</i>

		denominazione tessuto riferimento progressivo
--	---	--

### I parchi, le attrezzature per servizi

	Le aree e gli edifici per l'istruzione (F1)		<i>artt. 35, 36</i>
	Le aree e gli edifici per i servizi di interesse comune (F2)		<i>artt. 35, 37</i>
	Le aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport (F3)	 attrezzatura esistente	<i>artt. 35, 38</i>
	Le aree per parcheggi pubblici (F4)	 attrezzatura di progetto	<i>artt. 35, 39</i>
	Aree per attrezzature per il tempo libero di tipo privato		<i>art. 40</i>
	Percorsi ciclopeditoni di progetto		<i>art. 43</i>
	Percorsi ciclopeditoni esistenti		<i>art. 43</i>

## DISCIPLINE SPECIFICHE

### Gli elementi di interesse storico e culturale

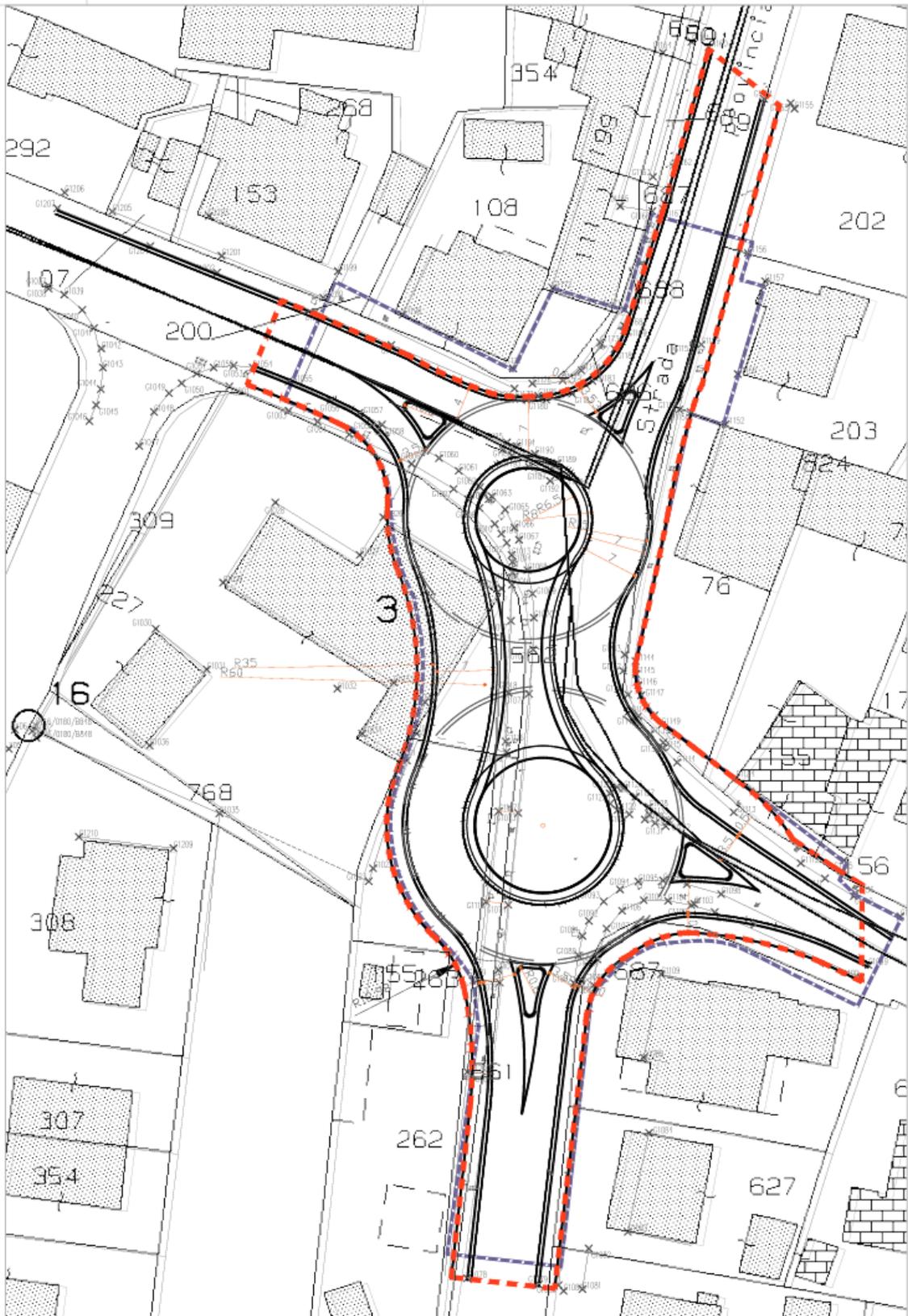
	Edifici storici soggetti a grado di protezione	<i>art. 44</i>
---	--	----------------

### Strumenti di attuazione

	Aree sottoposte a piano di recupero	<i>art. 48</i>
---	-------------------------------------	----------------



LEGENDE  
ARTI INTERESSATE DELLA NUOVA SANIPLA  
ARTI PRIVATE





ESTRATTO PIANO DEGLI INTERVENTI

COMUNE DI CARTURA

ZONE SIGNIFICATIVE - Scala 1:5.000 Cartura Nord



AREA DI NUOVA VIABILITÀ'

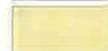
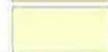


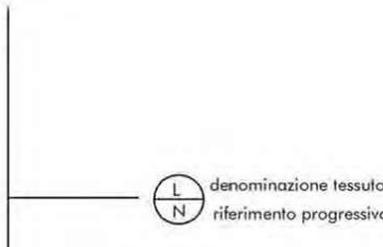
EDIFICIO INTERESSATO DA PROGETTO DI NUOVA VIABILITÀ' PUBBLICA

## DISPOSIZIONI GENERALI

	Limite amministrativo del comune
	Ambiti Territoriali Omogenei - A.T.O.
	Idrografia
	Viabilità

### Territorio urbano

	Il tessuto storico (T1)		<i>artt. 16, 18</i>
	Il tessuto consolidato (T2)		<i>artt. 16, 19</i>
	Il tessuto consolidato recente (T3)		<i>artt. 16, 20</i>
	Il tessuto consolidato misto (T4)		<i>artt. 16, 21</i>
	Il tessuto residenziale diffuso (T5)		<i>artt. 16, 22</i>



denominazione tessuto  
riferimento progressivo

### I parchi, le attrezzature per servizi

	Le aree e gli edifici per l'istruzione ( F1)		<i>artt. 35, 36</i>
	Le aree e gli edifici per i servizi di interesse comune (F2)		<i>artt. 35, 37</i>
	Le aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport (F3)		<i>artt. 35, 38</i>
	Le aree per parcheggi pubblici (F4)		<i>artt. 35, 39</i>
	Aree per attrezzature per il tempo libero di tipo privato		<i>art. 40</i>
	Percorsi ciclopedonali di progetto		<i>art. 43</i>
	Percorsi ciclopedonali esistenti		<i>art. 43</i>

## DISCIPLINE SPECIFICHE

### Gli elementi di interesse storico e culturale

	Edifici storici soggetti a grado di protezione	<i>art. 44</i>
---	--	----------------

### Strumenti di attuazione

	Aree sottoposte a piano di recupero	<i>art. 48</i>
---	-------------------------------------	----------------