



AVM S.p.A.



**ITINERARIO BICIPLAN
MESSA IN SICUREZZA DI VIA PADANA
CON LA REALIZZAZIONE DI MARCIAPIEDI,
PISTA CICLABILE E FERMATE BUS
2° LOTTO (C.I. 12791)**



PROGETTO PRELIMINARE

Data Agosto 2013	2° EMISSIONE variante tracciato		Elaborato: B
A.V.M. S.p.A. Ufficio Tecnico Isola Nova del Tronchetto, 33 30135 Venezia		Responsabile Unico del Procedimento Ing. Guido Franchin	



Studio prefattibilità ambientale

Progettista:

PATRIZIO CORRO'
ARCHITETTO

via E. Toti 11 30173
Mestre Venezia
ph. e fax +390415041944

Collaboratori alla progettazione:

arch. Alvise Luchetta



Indice

1.0 PREMESSA

2.0 STATO DI FATTO

3.0 TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'OPERA

3.1 Carattere dell'intervento

3.2 Uso del suolo

3.3 Contesto paesaggistico dell'opera

3.4 Morfologia del contesto paesaggistico

3.5 Ubicazione dell'intervento

3.6 Documentazione fotografica

3.7 Estremi del provvedimento Ministeriale o Regionale di notevole interesse pubblico del vincolo per immobili o aree dichiarate di notevole interesse pubblico (artt. 136-141-157, D.Lgs n. 42/2004) e presenza di aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs 42/2004)

3.8 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

3.9 Mitigazione dell'impatto dell'intervento

1.0 PREMESSA

Il presente documento costituisce studio propedeutico alla stesura della relazione di compatibilità paesaggistica, redatta ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i. ed è relativo al Progetto Preliminare per la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale in via Padana - SR 11, dalla curva di via Della Stazione fino al mobilificio Trevisan, al civico 330 di via Padana, in Comune di Venezia.

2.0 STATO DI FATTO

Come anticipato in premessa, l'area oggetto d'intervento è situata a sud-ovest del Comune di Venezia, in località Malcontenta, lungo la SR 11 "Padana superiore", nel tratto compreso tra la curva di via Della Stazione fino al mobilificio Trevisan.

L'itinerario ciclo-pedonale complessivamente misura circa 800 metri di lunghezza ed ha una larghezza media di circa 2.50 metri. Schematicamente può essere diviso in tre tratte: per il primo tratto costeggia la SR 11 seguendo l'andamento del Naviglio Brenta, per poi scostarsene, tagliando la curva cosiddetta "Perale", passando nella ex sede ferroviaria prospiciente la cinta muraria di Villa Priuli. L'ultimo tratto si inserisce nuovamente nella SR 11 proprio in corrispondenza della proprietà Trevisan, nel parcheggio del quale termina il Lotto in oggetto.

Sul lato nord, del primo tratto, per quasi tutto lo sviluppo della strada, fino all'inserimento nel vecchio sedime ferroviario, è presente un fossato di modeste dimensioni punteggiato, sulla scarpata in prossimità delle recinzioni delle abitazioni, da alcune alberature, la maggior parte delle quali spontanee.

In prossimità della curva "Perale" sono posizionati dei guard rails a protezione del ciglio, oltre il quale è possibile il transito pedonale (mai ciclabile) quando le condizioni manutentorie lo consentano: non vi è infatti pavimentazione.

All'altezza dell'immissione nella ex ferrovia ci si trova in un tratto di campo incolto caratterizzato da una depressione oggetto di ristagno delle acque meteoriche, appena oltre, dove inizia la proprietà dell'Amministrazione Provinciale della ex ferrovia, vi è una strada in ghiaia che si estende lungo la tutta cinta muraria di Villa Priuli ; oltre questo tratto il sedime è asfaltato.

3.0 TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'OPERA

Nel primo tratto il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a raso in asfalto della larghezza media di 2,50 metri separato dalla contigua carreggiata da un cordolo in cls della larghezza di m 0,50.

Il sedime della pista è ricavato impegnando parte della carreggiata, restringendola, e parte del fossato che vi corre contiguo. La presenza di tale fossato impone la realizzazione di una palizzata in legno di contenimento lungo quasi tutto lo sviluppo del percorso ciclo-pedonale. A sicurezza di pedoni e ciclisti, pertanto, l'intero percorso prospiciente il fossato è dotato di idonea balaustra pure in legno. In corrispondenza di ogni accesso carrabile le acque meteoriche verranno convogliate in idonee canalette che intercetteranno il flusso proveniente dal nuovo manufatto verso la proprietà di terzi.

Nel secondo tratto, ora per lo più in ghiaia costipata, è prevista la pavimentazione in terra additivata e costipata tipo "Biostrasse" per tutta la larghezza del sedime stradale. In questo

tratto il traffico veicolare è assai modesto: si è ritenuto, quindi, ammissibile l'uso promiscuo su sede viaria del percorso ciclo-pedonale. La sezione corrente è a "schiena di mulo" al fine di garantire l'accesso ai passi carrai presenti su ambo i lati. Il deflusso delle acque meteoriche è garantito dalla risezionatura del fossato presente sul lato sud al quale saranno collegate delle caditoie posizionate per la raccolta dello spiovente del lato nord della strada.

Nell'ultimo tratto, in corrispondenza della proprietà Trevisan, la pista è in aderenza alla sede stradale ed il deflusso avviene per gravità nel Naviglio Brenta. Pur tuttavia, si prevede di adeguare gli scarichi presenti sul piazzale alla nuova conformazione dell'area così come dettata dall'inserimento del nuovo percorso protetto.

A completamento dell'opera, sul cordolo di separazione tra strada e percorso ciclo-pedonale, verranno posizionate delle nuove armature stradali per l'illuminazione pubblica sia della carreggiata che della pista. Nel tratto in terra costipata verranno installate delle paline più basse per la sola illuminazione del percorso ciclo-pedonale.

3.1 Carattere dell'intervento

L'intervento previsto è di tipo permanente.

3.2 Uso del suolo

Il suolo necessario alla realizzazione del nuovo percorso ciclo-pedonale, risulta adibito in parte a sede viaria della SR 11 via Padana, in parte a banchina, in parte a vecchio sedime di linea ferroviaria e in parte a fossato.

3.3 Contesto paesaggistico dell'opera

La presenza paesaggisticamente più rilevante sono senza dubbio il tratto di F. Brenta (Naviglio) ed il contesto monumentale di Villa Priuli. Dove, come si è detto, l'opera viene realizzata attraverso una ristrutturazione del sedime carrabile esistente che risulta esclusa dal vincolo ex 1089 in quanto, sin dalla sua formazione, adibito a sede viaria. Tale destinazione, priva di qualsiasi vincolo, risulta anche nel vigente PRG comunale.

Nelle rimanenti tratte l'opera viene realizzata sul sedime della via Padana, la direttrice che conduce alla Riviera del Brenta, costeggiata a nord da un fossato e da una serie di abitazioni con scoperto privato e attività commerciali e a sud dal naviglio Brenta.

3.4 Morfologia del contesto paesaggistico

Trattasi di pianura connotata dalla presenza di un livello medio-basso di urbanizzazione sul lato nord e dalla presenza del fiume su quello sud. Lungo il lato nord, a formazione spontanea sono presenti alberature di un certo rilievo e interesse paesaggistico quali pioppo nero lungo il fossato nel tratto rettilineo e subito oltre la curva "Perale" tre alberi di noci che il nuovo progetto di pista ciclabile lambisce e valorizza aumentandone la percezione. Proseguendo lungo il vecchio sedime ferroviario si costeggia il muro e i fossati di villa Priuli: tale contesto costituisce una testimonianza significativa dell'originario impianto organizzativo territoriale della villa veneta e la campagna circostante, sicuramente degno di preservazione e riqualificazione.

3.5 Ubicazione dell'intervento

Comune di Venezia, località Malcontenta, lungo la SR 11 "Padana superiore", nel tratto compreso tra la via Della Stazione e mobilificio Trevisan.

3.6 Documentazione fotografica

La documentazione fotografica ed i relativi con visuali sono riportati nell'allegato al presente progetto.

3.7 Estremi del provvedimento Ministeriale o Regionale di notevole interesse pubblico del vincolo per immobili o aree dichiarate di notevole interesse pubblico (artt. 136-141-157, D.Lgs n. 42/2004) e presenza di aree tutelate per legge (art. 142 del D.Lgs. 42/2004)

Tutto il tratto interessato dal progetto di pista ciclabile in via Padana 2° Lotto è sottoposto ai seguenti vincoli paesaggistici:

D.Lgs. 42/2004 *parte terza* "Beni paesaggistici" (fascia margine fiume Brenta - 150 mt rispetto fiumi - villa Priuli);

3.8 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

Sulla base del progetto descritto e sulla scelta delle modalità esecutive, si può escludere il verificarsi di effetti significativamente negativi.

3.9 Mitigazione dell'impatto dell'intervento

La realizzazione dell'opera mantiene sostanzialmente l'integrità dei caratteri distintivi del sistema naturale e visivo dell'ambito territoriale di intervento, quindi si ritiene che il progetto in esame possa essere considerato compatibile con il paesaggio esistente.

Mestre, 12 agosto 2013

Firma
arch. Patrizio Corrò

