



COMUNE DI TRIBANO (Provincia di Padova)

PERCORSO CICLOPEDONALE PROTETTO LUNGO VIA CASSETTE (S.P. N°37 "PARAISA")

PROGETTO ESECUTIVO

<i>N. ELABORATO</i>	<i>TITOLO ELABORATO</i>
A	RELAZIONE

Progettazione: UTC arch. Nicoletta Semenza

Piazza Martiri della Libertà, 6
35020 Tribano (PD)
Tel. 049 5342006
e-mail: info@comune.tribano.pd.it
pec: tribano.pd@cert.ip-veneto.net
C.F. / P. IVA 00683160287

DATA: Febbraio 2025

PREMESSE

Il Comune di Tribano è situato nella parte centro meridionale della provincia di Padova. Ha una superficie di 1926 *ha* ed ha una popolazione di circa 4.400 abitanti.

La viabilità principale del Comune di Tribano è rappresentata da n° 3 strade che tagliano il territorio comunale e si intersecano in corrispondenza del centro capoluogo: la S.R. n° 104 "Monselice-Mare", la S.P. n° 5 "Amnia" Monselice–Agnà e la S.P. n° 37 "Paraisa" S. Bortolo–Tribano–Conselve. Tali strade sono interessate da un forte traffico di attraversamento e provocano frequenti situazioni di criticità, specialmente nei tratti che interessano i centri abitati.

Mentre le prime due hanno larghezza di carreggiata adeguata al tipo di traffico, la S.P. 37 presenta una larghezza insufficiente (circa 5 ml), che la rende particolarmente disagiata e pericolosa. Le banchine sono praticamente inesistenti. Gli scambi in curva per chi proviene dai due sensi di marcia, sono molto difficoltosi. Inoltre, non esiste alcun percorso protetto per pedoni e ciclisti, i quali sono costretti a percorrere il ciglio stradale mettendo seriamente in pericolo la propria incolumità. Negli anni si sono verificati vari incidenti.

Nel Febbraio 2022, il Comune di Tribano, assieme ai Comuni di Conselve e di San Pietro Viminario, ha redatto un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di percorsi ciclabili di collegamento tra i tre territori, a sua volta collegati alla rete ciclabile sovracomunale del Veneto.

Il progetto avrebbe dovuto essere finanziato nell'ambito della Legge 30/12/2021, n° 234, art. 1, comma 534 e successivi. Purtroppo il finanziamento non è arrivato.

Il progetto di fattibilità prevedeva di realizzare un percorso ciclabile anche su Via Casette (S.P. n° 37), collegando le esistenti piste di Tribano (in particolare quella su Via Gambarare – S.P. 5) con il territorio di Conselve e con le progettate piste di questo Comune.

Il Comune di Tribano, ben consapevole della situazione viaria assai critica di Via Casette – S.P. 37, intende ora programmare un proprio intervento, almeno per la porzione di strada più prossima al centro capoluogo.

OPERE DI PROGETTO

Il presente progetto esecutivo, stralciato dal predetto progetto di fattibilità tecnica ed economica del 2022, prevede infatti di realizzare circa 650 ml di intervento, nel tratto di S.P. 37 compreso tra l'incrocio con Via Tezzon e l'incrocio con Via Cà Rossa.

Il collegamento con le piste esistenti di Via Gambarare (S.P. n° 5), è possibile effettuarlo attraverso l'utilizzo in promiscuo con la viabilità secondaria comunale rappresentata da Via Tezzon e Via Bussoli: queste strade hanno traffico assai limitato e locale, e pertanto sono adatte ad accogliere anche il passaggio di bici e pedoni.

Collegare la nuova pista direttamente alla S.P. n° 5 lungo la S.P. n° 37, oltre che assai più costoso, creerebbe un grosso problema di attraversamento stradale (la pista esistente corre sul lato ovest della S.P. 5), essendo impossibile avere a disposizione adeguate condizioni di visibilità e, quindi, di sicurezza.

Utilizzando invece Via Tezzon e Via Bussoli, prima di tutto ci si può collegare con la pista esistente lungo il lato est della S.P. 5, la quale conduce al centro del paese, e poi si può utilizzare l'attraversamento attrezzato, anch'esso esistente, per coloro che intendono dirigersi a nord verso S. Pietro Viminario.

L'allargamento della carreggiata stradale della S.P. n. 37 nel tratto tra l'incrocio con la S.P. n. 5 e l'incrocio con via Tezzon sarà oggetto di un prossimo intervento.

La pista viene prevista lungo il lato sud della strada, quello che presenta migliori possibilità di inserimento in relazione alla presenza di edifici, recinzioni ed ostacoli vari.

L'inserimento della pista nel contesto territoriale tiene conto della necessità di prevedere anche un adeguato allargamento della carreggiata stradale, essendo questa, come detto sopra, particolarmente stretta. La sezione che viene creata prevede una strada provinciale tipo F.2, con n° 2 corsie da ml 3,25 ciascuna, una banchina asfaltata della larghezza di ml 0,50, un'aiuola spartitraffico invalicabile larga ml 0,50 ed una pista bidirezionale larga ml 2,50, con un ingombro complessivo di ml 10,00.

Per realizzare tale soluzione, occorre occupare proprietà private, in gran parte sul lato sud, dove esiste tale possibilità, ma anche sul lato nord per il tratto iniziale (da ovest), dove a sud sono ubicate abitazioni con relative pertinenze.

Partendo dall'incrocio con Via Tezzon, la pista si accosta alle recinzioni esistenti, utilizzando la banchina ed il fossato (previa sua tombinatura) ed allargando la sede stradale sul lato opposto, dove esistono gli spazi sia per tale allargamento, sia per realizzare un nuovo fosso di guardia. Passato il primo nucleo abitato, e fino all'incrocio con Via Cà Rossa, sia l'allargamento stradale, sia la pista, vengono posizionati completamente a sud, occupando il fossato e porzioni di terreni privati: nei tratti fronte abitazioni, si prevede di tombinare il fosso e ricostruire, arretrate, le recinzioni private; nei tratti in affiancamento alla campagna, si prevede di ricostruire il fosso al di là della pista.

Pertanto, il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche avviene con tubazioni, pozzetti di ispezione e pozzetti con caditoia in ghisa nei tratti urbani, mentre nei tratti in campagna avviene con scarico diretto verso i nuovi fossati, il tutto collegato alla rete di bonifica esistente. La pendenza della corsia sud della strada

e della pista ciclopedonale è sempre verso l'esterno: sulla carreggiata stradale, pertanto, non viene posto alcun tipo di pozzetto.

Le recinzioni private che verranno demolite per permettere l'esecuzione del lavoro, saranno ricostruite arretrate con analoghe caratteristiche di quelle esistenti.

Sulla fascia di allargamento stradale si prevede di creare un idoneo sottofondo in misto ghiaioso e soprastante strato di base e strato di bynder. La pista avrà anch'essa un sottofondo in misto ghiaioso e finitura con bynder e tappeto.

Una volta completati i lavori, e dopo un adeguato periodo di assestamento, sulla nuova sede stradale saranno realizzate fresature e ricariche per creare le nuove baulature trasversali ed, infine, sarà realizzato un nuovo tappeto di usura.

Sia la strada, sia la pista, saranno dotate di idonea segnaletica orizzontale e verticale.

Sarà realizzato anche un nuovo impianto di illuminazione con tecnologia LED e rispettoso delle vigenti norme in materia di risparmio energetico e di inquinamento luminoso.

Si dovrà prevedere anche l'interramento delle linee aeree Telecom ed Enel, in quanto i relativi pali sono attualmente posti sulle aree da occupare con le nuove opere.

La pista rispetta le disposizioni di cui al D.M. 30-11-1999 n. 557

ASPETTI AMBIENTALI, GEOLOGICI, ARCHEOLOGICI, SICUREZZA DEL CANTIERE

Per l'intervento di progetto, non sono necessari particolari approfondimenti sul piano ambientale, in quanto trattasi di opere di completamento e ampliamento di infrastrutture viarie esistenti da realizzare sulla fascia di rispetto. Si interviene su una

strada esistente, utilizzando, prevalentemente, le banchine o i fossati, spostando questi ultimi più verso la campagna.

Il progetto non prevede modifiche sostanziali nell'uso delle superfici rispetto allo stato attuale. Razionalizzare e fluidificare il traffico veicolare, nonché creare percorsi protetti per ciclisti e pedoni, comporta un consistente miglioramento delle caratteristiche ambientali delle aree interessate dalle opere e positiva ricaduta sulla vivibilità delle aree stesse.

L'intervento non è origine di alterazioni climatologiche, pluviometriche, idrauliche, del suolo e del sottosuolo; non vengono abbattute piante. Gli unici impatti prevedibili, peraltro di modesta entità e limitati nel tempo, sono quelli legati alla fase realizzativa, con l'impiego di macchine operatrici (escavatore, autocarro e vibrofinitrice): l'utilizzo di tali macchine sarà limitato alle ore diurne in orario di lavoro e si inserisce comunque in un contesto notevolmente urbanizzato e con la presenza di una importante arteria stradale.

Non risultano pertanto necessari né accorgimenti tecnici specifici per la mitigazione di eventuali impatti negativi, né misure compensative, sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio.

Per quanto riguarda le nuove superfici impermeabilizzate, esse risultano assai limitate. Tuttavia si prevede di ricostruire adeguati fossi di guardia a cielo aperto ed efficienti interconnessioni con la rete di bonifica principale senza alterare minimamente l'equilibrio idraulico della zona e garantendo una corretta compatibilità idraulica.

Per quanto riguarda l'incidenza dell'opera di progetto sulla rete Natura 2000, si rileva che l'area di intervento non solo non ricade all'interno di alcun Sito, ma neppure nelle vicinanze.

Si può quindi affermare che sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio, oggettivamente non sono possibili effetti significativi negativi su nessun Sito: non risulta pertanto necessario sottoporre il progetto alla procedura di valutazione d'incidenza. Peraltro, si rileva che la nuova pista ciclabile viene realizzata in

affiancamento di un'importante arteria stradale molto trafficata ed in un'area densamente abitata.

Date le caratteristiche dell'opera prevista, la piccola mole dei volumi di terra movimentati e l'assenza di opere d'arte rilevanti dal punto di vista statico o comunque tali da influenzare il comportamento meccanico del terreno, si ritiene non necessario eseguire indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche particolari: lo stato dei luoghi è generalmente noto mediante indagini effettuate in aree circostanti e risulta compatibile con le strutture progettate.

I lavori vengono realizzati in zona pianeggiante interessata da terreni di copertura alluvionale, mediamente sciolti. Gli scavi per la formazione dei cassonetti saranno spinti al massimo a quota $0,50 \pm 0,60$ rispetto al piano campagna attuale, e la posa dei condotti viene effettuata sul fondo dei fossi attuali. I nuovi fossati vengono scavati in campagna.

I materiali di scavo risultano essere terreno vegetale o materiale inerte, tutto quindi con esclusione di prodotti inquinanti o soggetti a discariche particolari. La maggior parte possibile dei materiali di scavo sarà mantenuta in sito e reimpiegata per formazione di rilevati e aree verdi; la parte eccedente o comunque non idonea, sarà trasportata a discarica.

Non esistono motivi per ipotizzare la presenza di reperti archeologici e neppure ordigni bellici, anche perché, come detto sopra, le profondità di scavo sono molto limitate e, comunque, non superiori alle quote dei terreni già rimaneggiati.

Le opere di progetto non alterano minimamente l'equilibrio idrogeologico dell'area oggetto di intervento: come detto sopra, non sono previste alterazioni del regime delle acque sia superficiali sia di falda.

Per realizzare l'opera si utilizzano tutte le aree già di proprietà pubblica, integrate da aree di proprietà privata da acquisire.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza del cantiere, si rimanda all'allegato Piano di Sicurezza e Coordinamento.

CONCLUSIONI

Si conclude la presente relazione, sottolineando come l'opera di progetto rappresenti un importante contributo a favore della mobilità e della sicurezza stradale, con particolare riguardo all'utenza debole, pedoni e ciclisti. L'opera rappresenta inoltre un tassello significativo nel contesto dello sviluppo della rete ciclabile provinciale e regionale, in quanto risulta di completamento e di estensione di opere analoghe presenti nel territorio.

Inoltre, viene messa in maggiore sicurezza anche la viabilità stradale, avendo previsto una regolarizzazione ed un allargamento (portandola a ml 6,50 + 0,50) e, soprattutto, togliendo dalla sede stradale ciclisti e pedoni che attualmente occupano il ciglio restringendo la carreggiata e determinando spostamenti di veicoli verso la corsia opposta.

Il Comune di Tribano ha previsto l'opera nella programmazione triennale ed è in grado di cofinanziare l'intervento rispetto ad eventuali finanziamenti che dovessero arrivare da Enti superiori.

L'opera non richiede altre autorizzazioni o pareri, se non quello della Provincia di Padova.

Per quanto riguarda le aree private da acquisire per realizzare l'opera, non si prevedono particolari problemi, essendo già stati contattati i proprietari.

Per le ragioni suddette, si prevede che, una volta acquisiti i finanziamenti necessari, si potrà procedere celermente alla realizzazione dell'intervento.

COSTO DELLE OPERE

Il costo dei lavori a base d'appalto è risultato dall'applicazione dei Prezzi del più recente Prezziario Regionale (2024).

L'importo complessivo dell'opera è risultato di € 500.000,00, così suddiviso:

A. LAVORI A BASE D'APPALTO			
A.1)	Lavori a misura	€	380.000,00
A.2)	Oneri per la sicurezza	€	5.000,00
TOTALE IMPORTO LAVORI (A)		€	385.000,00
		€	385.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE			
B.1)	Acquisizione aree	€	15.000,00
B.2)	Frazionamenti e pratiche catastali e notarili	€	3.000,00
B.3)	Lavori e forniture in diretta Amm.ne e spostamento sottoservizi	€	1.000,00
B.4)	Spese tecniche e generali (oneri previdenziali compresi)	€	39.000,00
B.5)	Spese per attività tecnico-amministrative (incentivo, ANAC e varie)	€	8.000,00
B.6)	IVA 10% su A	€	38.500,00
B.7)	IVA 22% su B.2+B.3+B.4	€	9.460,00
B.8)	Imprevisti (I.V.A. compresa)	€	1.040,00
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE (B)		€	115.000,00
		€	115.000,00
TOTALE COMPLESSIVO DEL PROGETTO			€ 500.000,00