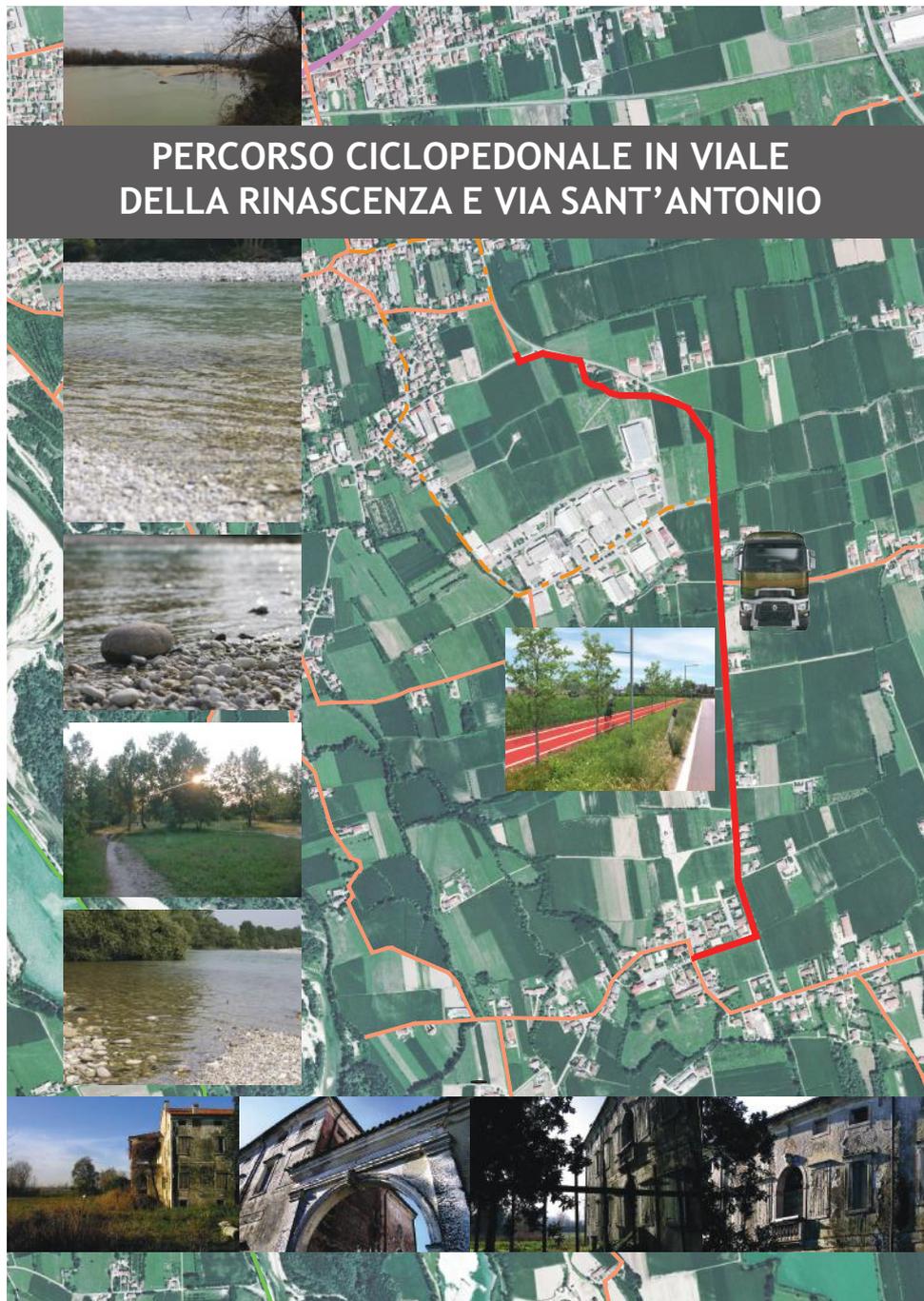


Comune di Fontaniva

## Progetto preliminare - Primo e secondo stralcio



### Relazione paesaggistica semplificata

**Committente:** Comune di Fontaniva (PD)  
Servizi Tecnici, V Unità Operativa - Lavori Pubblici, Manutenzione,  
Patrimonio, Ecologia

**Responsabile:**  
Geom. Lino Brugnaro

**Progettista:** arch. Gianpaolo Forese  
con Michele Tezzon

6 luglio 2015    R00

# Relazione **paesaggistica semplificata**

per le opere il cui impatto paesaggistico è valutato mediante documentazione semplificata

**Richiedente:**

Comune di Fontaniva

**Tipologia delle opere:**

realizzazione di percorso ciclopedonale in Viale della Rinascenza e Via Sant'Antonio

**Opera correlata a:**

Messa in sicurezza mobilità ciclopedonale, miglioramento viabilità comunale, collegamento nuclei urbani sparsi e zona industriale con San Giorgio in Brenta e zone naturalistiche legate al fiume Brenta.

**Carattere dell'intervento:**

Permanente, provvisorio per segnaletica e pubblica illuminazione

**Destinazione d'uso:**

Mobilità ciclopedonale, con funzionalità locale e intercomunale, ambientale e turistico ricreativa.

**Uso attuale del suolo:**

Tracciato in ambito urbano, periurbano agricolo, sui margini di terreno coltivato, su strade esistenti, su carrarecce.

**Contesto paesaggistico dell'intervento:**

Aree agricole, nuclei sparsi, area di connessione naturalistica, margini di aree produttive.

**Morfologia del contesto paesaggistico:**

Pianura, luoghi centrali e periurbani, ambito agricolo e fluviale.

**Ubicazione dell'intervento:**

Comune di Fontaniva, Catasto Fogli n 17, 19, 20, dal centro di San Giorgio in Brenta lungo Viale della Rinascenza e Via Sant'Antonio fino alla rotonda di Via della Repubblica.

**Descrizione generale degli interventi**

Vedi TAV 8.1, 8.2 (primo Stralcio); 8.3 (secondo Stralcio).

**(Dalla relazione tecnico illustrativa)**

La **lunghezza complessiva del percorso** di progetto è di 2.327 m., di cui:  
Primo Stralcio (chiesa di San Giorgio in Brenta - Via dell'Industria): 1.441 m;  
Secondo Stralcio (Via dell'Industria - rotonda Via della Repubblica): 886 m.

I principali obiettivi del progetto sono:

- avviare la realizzazione del percorso di collegamento di San Giorgio in Brenta e altri nuclei urbanizzati al capoluogo e ai principali servizi cittadini (municipio, scuole, ecc.);
- migliorare la viabilità dolce (biciclette e pedoni) del territorio comunale mediante la messa in sicurezza dei percorsi;
- implementare i collegamenti sovracomunali;

- implementare il turismo locale e la connessione della rete ciclabile comunale ai percorsi di lunga percorrenza presenti sul Brenta;
- realizzare una infrastruttura ciclopedonale in azione sinergica con la ristrutturazione di Villa Borromeo.

Come **lavoro propedeutico** alle scelte progettuali si sono svolte le seguenti attività:

- ricognizione degli strumenti urbanistici e normativi di livello comunale provinciale e regionale;
- ricognizione di studi, ricerche e progetti pertinenti già effettuati o in corso di redazione sull'ambito territoriale di riferimento;
- recepimento dello Studio di Fattibilità della rete ciclabile comunale, contenete il rilievo delle emergenze del territorio interessato, con analisi delle principali componenti storico-architettoniche, culturali, ambientali, naturalistiche e paesaggistiche che lo caratterizzano e il rilievo delle principali attrezzature sociali, sportive, recettive, alberghiere, ecc..

L'analisi ha pertanto tenuto conto di studi, ricerche e progetti già effettuati per valutare l'attrattività e sostenibilità degli interventi all'interno di una visione del territorio quanto più possibile articolata e approfondita. Sono state riprese le valutazioni sul tema della valorizzazione complessiva del territorio, già effettuate, anche dallo scrivente, su temi e contenuti simili o relativi allo stesso ambito.

Tra le considerazioni rilevanti da riportare, non può mancare la sottolineatura della vicinanza di **Villa Borromeo** alla testa meridionale del percorso di progetto. La villa e il suo parco, attualmente in fase di ristrutturazione, appartengono all'ambito fluviale del Brenta e le nuove funzionalità che vi si insedieranno una volta ultimata la ristrutturazione troveranno supporto nel percorso ciclopedonale di progetto. L'evidenziazione del sistema ambientale, storico e paesaggistico relativo al territorio del Brenta, in questo punto, dovrà essere illustrato da adeguata segnaletica e cartellonistica all'interno di specifica compagna di comunicazione.

E' stata studiata la soluzione tipo per il tratto lungo la strada provinciale e si sono valutate le alternative di percorso sia per il tratto che collega Viale della Rinascenza alla chiesa, sia nel tratto a nord della Zona Industriale.

Nel PATI, il percorso di collegamento tra Viale della Rinascenza e l'abitato di San Giorgio in Brenta è indicato lungo Via Montagnola. Il presente progetto prevede, invece, di rimanere sulla strada provinciale e entrare nel nucleo urbano lungo Quartiere della Fratellanza, mediante l'allargamento della strada esistente e la percorrenza di una carrareccia già oggi spontaneamente utilizzata. Dal punto di vista urbanistico, questa soluzione consente di individuare un asse stradale capace di evidenziare uno dei luoghi centrali di San Giorgio in Brenta, costruendo una sorta di canale ottico e infrastrutturale centrato sulla chiesa.

Il percorso lungo la strada provinciale ha dovuto tenere conto delle indicazioni dettate dall'ente Provincia di Padova. La scelta di posizionare il percorso oltre il fosso esistente, in sede propria, ha consentito di evitare fasce di rispetto inutilizzate lungo strada e di articolare meglio il paesaggio verso il campo coltivato, area oggi poco differenziata dal punto di vista ecologico e individuata nel PATI come area di connessione naturalistica.

Nel tratto a nord della zona industriale, si è scelto di percorrere la fascia di terreno già di proprietà comunale, interclusa tra gli edifici residenziali e il margine dell'area produttiva.

Le scelte sulla **tipologia del percorso** sono state fatte cercando di utilizzare, ove possibile, le aree stradali/pubbliche a disposizione. Dove è stato necessario ipotizzare un allargamento stradale, si è definito un allargamento medio, demandando alla progettazione definitiva la precisa individuazione di eventuali aree da espropriare o, in alternativa, parziali e eccezionali restringimenti della pista ciclopedonale. Il tutto come evidenziato nell'allegato Piano Particellare di esproprio che individua le proprietà che potranno essere interessate dal passaggio del percorso ciclopedonale, con un margine di approssimazione che sarà necessario eliminare nelle successive fasi di progettazione. L'intero percorso è stato suddiviso in tratti omogenei e per ciascun tratto è stata evidenziata la soluzione di progetto. I tratti A, B, C, D, E, F, G, H

compongono il primo Stralcio e sono illustrati in Tavola 8.1 e 8.2. In Tavola 8.2 è contenuto il secondo Stralcio di attuazione, con i relativi tratti I, J, K, L.

In Tavola 09, per alcuni nodi significativi, si sono approfonditi i temi e le soluzioni che potrebbero guidare le successive fasi di progettazione.

Di seguito sono schematizzate le **tipologie stradali previste** con le specifiche tecniche generali.

### **Tipo stradale 1 - Tratto A**

Percorso in sede protetta, con allargamento del marciapiedi esistente. Finitura in cemento colorato.

Larghezza ml 3,00.

*Scorticatura piano campagna per una profondità fino a cm. 10.*

*Scavo a larga sezione obbligata con accumulo e reimpiego del materiale in cantiere, per una profondità di cm. 30.*

*Fondazione stradale realizzata con materiale riciclato e inserimento sottoservizi.*

*Demolizione marciapiedi esistente.*

*Demolizione recinzioni e loro rifacimento.*

*Fondo stradale realizzata su massetto armato in cls cm 10 con finitura in cemento colorato spazzolato.*

*Piantumazione di specie autoctone arbustive e arboree ad alto fusto.*

### **Tipo stradale 2 - Tratti B, D, F, G, H, I, J, K.**

Percorso in sede propria realizzato su terreno agricolo o verde, con alberature e illuminazione. Finitura in asfalto o in cemento spazzolato.

Larghezza ml 2,50/3,00.

*Scorticatura piano campagna per una profondità fino a cm. 10.*

*Scavo a larga sezione obbligata con accumulo e reimpiego del materiale in cantiere, per una profondità di cm. 30.*

*Geotessile per cassonetto di fondazione stradale*

*Fondazione stradale realizzata con materiale riciclato e tout venant con inserimento sottoservizi.*

*Demolizione e rifacimento della Pubblica Illuminazione.*

*Strato di bynder e manto di usura in conglomerato bituminoso o in cemento spazzolato per uno spessore di cm 10.*

*Piantumazione di specie autoctone arboree ad alto fusto.*

### **Tipo stradale 3 - Tratto L.**

Percorso in sede protetta realizzato su strada asfaltata esistente, con alberature e illuminazione. Finitura in asfalto.

Larghezza ml 2,50.

*Scavo a sezione obbligata su strada per inserimento alberi.*

*Inserimento paletti metallici per protezione corsia ciclopedonale.*

*Finitura colorata manto stradale in street print.*

*Piantumazione di specie autoctone arbustive e arboree ad alto fusto.*

### **Tipo stradale 4 - Tratti C, E.**

Percorso in sede propria realizzato su ponti di passi carrai esistenti, con illuminazione. Finitura in asfalto o in cemento spazzolato.

Larghezza ml 2,50.

*Eventuale demolizioni del passo carraio esistente.*

*Inserimento tubo in cls e riempimento passo carraio.*

*Geotessile per cassonetto di fondazione stradale*

*Fondazione stradale realizzata con materiale riciclato e tout venant con inserimento sottoservizi.*

*Demolizione e rifacimento della Pubblica Illuminazione.*

*Risagomatura fosso in materiale sassoso.*

*Strato di bynder e manto di usura in conglomerato bituminoso o in cemento spazzolato per uno spessore di cm 10.*

*Finitura in asfalto dell'intera area di passo carraio.*

Gli attraversamenti di Via dell'Industria e Via della Repubblica saranno attrezzati con dosso rialzato e stampato e portale verticale, il primo anche con isola salvagente.

Nel tratto A dovrà essere valutata la possibilità di procedere all'allargamento del marciapiedi mediante demolizione di quello esistente, per evitare, nel tempo medio, fessurazioni longitudinali tra elemento nuovo e l'esistente.

Nei tratti C e E, sono presenti passi carrai di entrata alle abitazioni sul fosso tombinato. Sarà probabilmente necessaria la completa demolizione dei passi carrai esistenti per la costruzione della corretta livelletta di scorrimento delle acque, comprensiva dei tratti di allargamento dei passi carrai. Il fosso sarà inoltre risagomato con materiale sassoso di idonea pezzatura.

I tratti D, F, G, H saranno realizzati sul limite del campo coltivato, senza alcun intervento sui canali esistenti lungo strada.

Nei tratti I, J, K si realizzerà il percorso su fondo verde. Nel tratto I andrà valutato l'opportunità di realizzare l'infrastruttura oltre il limite dell'area asfalta, oggi utilizzata a parcheggio.

Nel tratto L si materrà il fondo asfaltato esistente, con stampa del tipo a *Street Print* per la realizzazione della finitura colorata. Saranno posizionate le nuove alberature e i dissuasori metallici di separazione con le aree carrabili

Il tutto come meglio evidenziato nelle Tavole 8.1, 8.2 per il Primo Stralcio e nella Tavola 8.3 per il secondo Stralcio. Nella Tavola 9 sono evidenziati alcuni nodi particolari, con resa fotorealistica del progetto realizzato, che potrebbero guidare le successive fasi di progettazione.

La **finitura** principale è prevista in asfalto colorato o in cemento spazzolato. Questa seconda soluzione è da preferirsi perché, a parità di costo, garantisce tempi di manutenzione più dilatati.

La **pubblica illuminazione** interesserà l'intero percorso di progetto. Nei tratti affiancati alla strada provinciale è prevista la completa demolizione della linea aerea esistente e la sua completa sostituzione.

Su tutto il percorso è prevista la **messa a dimora di specie arboree** ad alto fusto e, in alcuni tratti (B, L) anche di arbusti e aiuole. Sarà da valutare, sentito anche il parere dell'Ente Provincia di Padova, la possibilità di mettere a dimora arbusti e cespugli lungo la strada, per un miglioramento del paesaggio e per l'aumento della biodiversità in aree sensibili.

Verrà posizionata adeguata **segnaletica orizzontale e verticale** lungo il percorso e ai capi di ogni tratta, così come previsto nel Codice della Strada. Sarà dato opportuno valore e preferenza alla segnaletica orizzontale, meno impattante di quella verticale.

Con apposito progetto, dovrà essere ottimizzata la **segnaletica informativa**. Soprattutto all'incrocio con Viale della Rinascenza e nella testa meridionale, i pannelli dovranno fare riferimento ai percorsi di lunga percorrenza Venezia Trento e dovranno essere informati i residenti o i turisti occasionali sul patrimonio storico culturale paesaggistico e naturalistico relazionati al percorso e appartenenti al sistema del Brenta. La pubblicazione di idoneo **materiale divulgativo** fin dalle fasi di avvio dei lavori, con il compito di informare gli utenti sulle realizzazioni previste e in corso di attuazione, avrà il compito di promuovere l'utilizzo dei percorsi secondo le modalità del turismo locale.

Nell'ottica dello sviluppo del marketing territoriale del Brenta, a supporto della promozione del percorso ciclopedonale e in accordo con altri soggetti istituzionali, sarebbe interessante la realizzazione on line di una piattaforma per la promozione dei percorsi ciclopedonali, con la presenza dei beni territoriali diffusi, di mappe e contenuti scaricabili da qualsiasi smartphone. L'approccio digitale mostra oggi tutte le sue potenzialità, potendo diventare uno strumento efficace e alla portata di tutti i fruitori, ottimale all'interno di un progetto di sviluppo turistico sostenibile.

Prospettiva sul campanile di San Giorgio in Brenta da Viale della Rinascenza

*Stato attuale*



*Progetto*



*Vista lungo Viale della Rinascenza*

*Stato attuale*



*Progetto*



*Vista sui margini della zona industriale*

*Stato attuale*



*Progetto*



**Compatibilità urbanistica, vincoli e pareri**

Osservando il PATI dell'Alta Padovana, si osserva che l'intero territorio, oltre che da un diffuso patrimonio storico architettonico, è caratterizzato da interessanti aspetti geomorfologici ed ecologici, ambienti ricchi di vegetazione, con un habitat favorevole alla sosta e alla nidificazione di diverse specie di uccelli.

L'area di maggiore valenza è senza dubbio l'**ambito territoriale del Fiume Brenta**. L'area fa parte del sito di interesse comunitario della Rete Natura 2000: SIC /ZPS IT 3260018 "Grave e Zone Umide della Brenta" e ricade all'interno del perimetro dell'ambito per la formazione del Parco del Brenta; è soggetta a Vincolo Paesaggistico dei Corsi d'Acqua e delle Fasce Boscate ai sensi del Dlgs 42/2004. Pur essendo profondamente antropizzato, il medio corso del Brenta conserva ancora caratteristiche "naturali". In queste aree vigono le norme di salvaguardia di cui al Titolo VII del PTRC e in particolare le norme di cui al punto 20 (Medio corso del Brenta).

Oltre gli immediati intorni del Brenta, il ricco patrimonio storico culturale dell'intero territorio viene definito come un sistema di grande interesse per lo sviluppo economico di attività legate al turismo sostenibile, all'agriturismo, allo sviluppo di attività recettive e turistiche.

La realizzazione del percorso ciclopedonale di progetto risulta in sintonia con il PTRC, assegnando valore storico, ambientale e culturale all'intero sistema fluviale.

Il PATI individua come prioritario, anche dal punto di vista economico, nell'ipotesi dell'istituzione del parco, la promozione di percorsi ciclopedonali e attività per il tempo libero eliminando come indicato dal PTCP "possibili contaminazioni e l'impatto delle infrastrutture".

Alla luce delle osservazioni soprariportate, la realizzazione di un percorso ciclopedonale come quello relativo al presente progetto incontra favorevolmente le indicazioni degli strumenti urbanistici, dal punto di vista culturale, storico architettonico, paesaggistico.

Il sedime del percorso ciclopedonale di progetto si attesta a sul nucleo urbanizzato di San Giorgio in Brenta. Muovendosi verso il capoluogo, si muove sul limite dell'area di connessione naturalistica, segnandone opportunamente il limite. In questo tratto, il percorso è interno al sito di interesse comunitario della Rete Natura 2000: SIC /ZPS IT 3260018 denominato "Grave e Zone Umide della Brenta" e ricade all'interno del perimetro dell'ambito per la formazione del Parco del Brenta; l'area è soggetta a Vincolo Paesaggistico dei Corsi d'Acqua e delle Fasce Boscate ai sensi del Dlgs 42/2004.

Vi sono delle differenze nel sedime del percorso indicato nel presente progetto e quello specificato nel PATI e nel PI, soprattutto nella parte meridionale. Negli strumenti urbanistici il percorso di collegamento tra Viale della Rinascenza e l'abitato di San Giorgio in Brenta è posizionato lungo Via Montagnola. Il presente progetto prevede, invece, di rimanere sulla strada provinciale e di entrare nel nucleo urbano lungo Quartiere della Fratellanza, mediante l'allargamento della strada esistente su un'area Sb "Area per attrezzature di interesse comune" e la percorrenza di una carrareccia già oggi spontaneamente utilizzata. **Sarà pertanto necessario provvedere a Variante Urbanistica.**

L'area di intervento è sottoposta a **parere ambientale** per la presenza di vincolo paesaggistico dato dal D. Lgs 42/2004. Considerato la tipologia degli interventi proposti dal progetto, si allega una relazione semplificata per l'autorizzazione paesaggistica come prevista dal DPC 12/12/2005.

La presenza di canali consortili, anche interrati, lungo il sedime del tracciato del percorso di progetto, comporta l'obbligo di **parere da parte del Consorzio di Bonifica Brenta**.

Considerata la prossimità della strada Provinciale al percorso ciclopedonale di progetto, il quale dovrebbe comunque mantenersi a una distanza minima di metri 1,50 dalla strada, e anche in considerazioni delle piantumazione e della nuova linea di pubblica illuminazione, dovrà essere inoltrata la richiesta di **parere all'Ente Provincia di Padova**.

Il progettista  
architetto Gianpaolo G. Forese