



Comune
di Padova



Comune
di Rubano



Comune
di Vigonza



Finanziato
dall'Unione europea
Next Generation EU



TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITA' SOSTENIBILE
M2 C2 INV 4.2 TRASPORTO PUBBLICO DI MASSA
INTERVENTO FINANZIATO DELL'UNIONE EUROPEA
"NEXT GENERATION EU" CIG 9411036895 CUP H94I19008130004

**VARIANTE URBANISTICA AL
PIANO DEGLI INTERVENTI DEI COMUNI
DI RUBANO, PADOVA E VIGONZA,
EX ART. 19 D.P.R. 327/2001,
PER LA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA
PUBBLICA DENOMINATA
"LINEA SIR2 E SISTEMA SMART"**

**ELABORATO:
Relazione di variante**

COMUNE DI PADOVA

Dirigente:
Dott. Danilo Guarti

Funzionario A.S.
Dott. Luisa Zugolaro

Progettisti
Arch. Vanni Baldisseri
Ing. Antonio Zotta

Elaborazione grafica
banche dati:
Arch. Enrico Ferreguti
Geom. Manuele Nicoletta

COMUNE DI RUBANO

Capo Area:

Arch. Giampietro Marchi

Progettisti:

Dott. Urb. Gian Luca Trolese
Arch. Stefano Marzari

COMUNE DI VIGONZA

Dirigente:
Arch. Alessandro Piva

Capo Settore:
Geom. Enzo Ferrara

Progettista:
Arch. Alessandro Piva

Elaborazione grafica
banche dati:
Ufficio di Piano
Dott. Jacopo De Rossi
Geom. Fortunato Amore



APRILE 2023

Firmato da

PER IL COMUNE DI PADOVA

Progettista:

Ing. Antonio Zotta

PER IL COMUNE DI RUBANO

Progettisti:

Dott. Urb. Gian Luca Trolese

Arch. Stefano Marzari

PER IL COMUNE DI VIGONZA

Progettista:

Arch. Alessandro Piva

INDICE

1. PREMESSE

2. COERENZA CON LA STRUMENTAZIONE COMUNALE

3. CENNI SUL PROGETTO DELLA LINEA SIR 2

4. PROCEDURA PER LA VARIANTE URBANISTICA

5. COERENZA CON IL P.A.T.I. DELLA COMUNITÀ METROPOLITANA DI PADOVA

6. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI RUBANO

6.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

6.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

7. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI PADOVA

7.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

7.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

8. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI VIGONZA

8.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

8.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

9. VAS

10. VINCA

11. COMPATIBILITÀ IDRAULICA

12. CONCLUSIONI

1. PREMESSE

Con i decreti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) n. 448 del 16/11/2021 e n. 464 del 22/11/2021, è stato assegnato il finanziamento al Comune di Padova per la progettazione e la realizzazione della linea tranviaria SIR2.

I Comuni di Rubano, Padova e Vigonza hanno approvato un Protocollo di collaborazione per la realizzazione della linea Tranviaria SIR 2, rispettivamente con DCC n. 57 del 23/12/2021, n. 127 del 20/12/2021 e n. 109 e 110 del 29/12/2021.

Il comune di Padova, con la medesima Deliberazione n. 2021/0127, ha designato APS Holding S.p.A. al ruolo di stazione appaltate per la realizzazione della linea tranviaria SIR2.

In seguito alla gara d'appalto per l'affidamento della progettazione definitiva, con Delibera di Consiglio di Amministrazione di APS Holding S.p.A. n. 965 del 29/09/2022 è stato individuato il soggetto affidatario della progettazione definitiva della linea SIR2 e del sistema SMART.

Il soggetto affidatario, come da contratto, ha provveduto, nell'ambito della progettazione definitiva, a recepire le indicazioni emerse dal Dibattito pubblico e dagli incontri tecnici con i comuni interessati dall'opera e ha consegnato ad APS Holding S.p.A. la planimetria aggiornata, quale prima fase prevista dal disciplinare di gara. Gli elaborati sono altresì utili a fornire le informazioni necessarie per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma che consente l'avvio della procedura di variante alla strumentazione urbanistica delle tre amministrazioni comunali coinvolte.

La presente relazione ha, pertanto, lo scopo di illustrare i contenuti della variante urbanistica agli strumenti di governo del territorio dei Comuni di Rubano, Padova e Vigonza, relativamente alla localizzazione dell'opera pubblica denominata "SIR2 e sistema SMART", mezzo a guida vincolata che si estende sui rispettivi territori.

La variante agli strumenti urbanistici dei tre Comuni è necessaria al fine di rendere conforme la progettanda opera alle previsioni dei Piani Urbanistici Generali *ex art.19, comma 1 e art. 10, comma 1* del D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 (Testo Unico Espropri).

2. COERENZA CON LA STRUMENTAZIONE COMUNALE

La realizzazione dell'opera è coerente con;

- le previsioni del Piano Urbano della Mobilità elaborato nell'ambito del P.A.T.I. (Piano di Assetto del Territorio Intercomunale) dell'Area Metropolitana di Padova approvato nel 2012;
- il P.A.T. del Comune di Rubano definitivamente approvato con Decreto del Presidente della Provincia n. 5 del 16/01/2015;
- il P.A.T. del Comune di Padova definitivamente approvato con Delibera di Giunta Provinciale (DGP) n. 142 del 4 settembre 2014, del P.A.T.;
- il P.A.T. del Comune di Vigonza definitivamente approvato con Delibera di Giunta Provinciale (DGP) n. 114 del 26 maggio 2011;

- col Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della CO.ME.PA. e dei tre comuni - PUMS – adottato dal Comune di Rubano con D.G.C. n. 132 del 23/12/2019 dal Comune di Padova con D.G.C. 17 del 14/01/2020 e dal Comune di Vigonza con D.G.C. n. 214 del 23/12/2019.

La variante, pertanto, riguarderà la strumentazione urbanistica che necessita di approvazione dei soli organi amministrativi comunali, secondo quanto previsto dalla L.R.V. 11/2004.

3. CENNI SUL PROGETTO DELLA LINEA SIR 2

Il progetto del SIR2 consente l'ampliamento del Sistema Intermedio a Rete coerentemente ai contenuti del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Conferenza Metropolitana di Padova (CO.ME.PA).

L'interessamento dei territori dei tre comuni consente di fornire un servizio di Trasporto Pubblico Locale altamente efficiente ai rispettivi cittadini, diminuendo, in prospettiva, il carico automobilistico di attraversamento che i comuni sopportano, con particolare riferimento ai territori di Rubano e Vigonza, anche in conseguenza ai futuri prevedibili interventi che potrebbero essere adottati circa la mobilità locale.

Per quanto riguarda la città di Padova, la stessa troverà particolari benefici dalla realizzazione del Tram con l'obiettivo di diminuire il carico del traffico automobilistico privato, indotto dalla sua attrattività in materia di lavoro, istruzione, turismo, commercio, sanità, cultura e ricreatività.

Tale caratteristica, che risulta al contempo opportunità e criticità, tipica dei comuni capoluogo di Provincia, troverà una prima effettiva facilitazione tramite l'ampliamento del Sistema di Interscambio a Rete quale sistema di trasporto efficiente e a basso impatto, in grado di ridurre la pressione indotta, con l'obiettivo di dare un rinnovato impulso alla sostenibilità anche ambientale del territorio cittadino.

Il progetto delle opere inerenti la linea SIR 2 è divisibile in **due tratte funzionali**:

- la tratta Ovest, che si sviluppa dal capolinea di Rubano sino alla stazione ferroviaria di Padova, comprendente anche la diramazione per il capolinea intermedio "Chiesanuova Romagnoli";
- la tratta Est, che si sviluppa dalla stazione ferroviaria di Padova sino ai pressi del capolinea di Busa di Vigonza FS (Via Padova), comprendente anche la diramazione per il Nuovo Polo Ospedaliero di Padova Est.

L'asse del SIR 2 si articola prendendo avvio dal capolinea Ovest, previsto nel Comune di Rubano, in un'area a ridosso della SR 11 ed al confine col Comune di Mestrino, precisamente via Pria Fosca. Il capolinea è funzionale a realizzare l'attestamento dei bus extraurbani e un parcheggio di scambio con il capolinea della linea SIR2. Dal capolinea ovest il sedime della linea si sviluppa lungo via Rossi, interessando poi il centro della SR 11 "Padana superiore", determinando una riorganizzazione della carreggiata; da questo punto, infatti, le vie di corsa del SIR2 si trovano per la maggior parte del loro sviluppo ad interessare la carreggiata esistente e saranno affiancate da due corsie a senso unico di marcia, per il normale traffico veicolare. Superato il municipio di Rubano, in direzione Padova, la linea si sposta a Sud della SR11 e va ad occupare la fascia tra la strada regionale e la controstrada tramite il tombamento del fosso di guardia sud della S.R. 11. In

prossimità dell'intersezione tra via Emilia e la SR11 la sede di progetto si riporta in asse della strada regionale fino al confine comunale. Lungo questo primo tratto sono previste anche delle opere per adeguare le intersezioni che si affacciano alla regionale. Superato il ponte sul fiume Brentelle, con alcune opere di manutenzione straordinaria, il tracciato prosegue in asse a via Chiesanuova. In corrispondenza di via Giovanni Michelotti, si sviluppa la prima diramazione del tracciato che prevede la via di corsa in affiancamento alla strada esistente all'interno del compendio dell'ex Caserma Romagnoli fino al capolinea intermedio alla fine dell'attuale via Michelotti. Verso sud si prevede la realizzazione di un parcheggio scambiatore e, per motivi viabilistici, il prolungamento della strada fino a via Pelosa.

Entrando a Padova il tracciato mantiene la medesima configurazione fino all'altezza del cimitero maggiore.

In corrispondenza del cavalcaferrovia Chiesanuova, per garantire la percorribilità veicolare, la percorribilità del Tram e la continuità della pista ciclabile, è previsto un ridisegno della piattaforma stradale, la realizzazione di alcune opere di allargamento della rampa est e lo spostamento, sempre verso sud, della pista ciclabile tramite la realizzazione di terrapieni e impalcato funzionali allo scavalco di corso Australia. Entrando nel centro della città di Padova e poi nel centro storico, la linea SIR si sviluppa lungo la viabilità esistente trovando un tessuto urbano consolidato, non suscettibile di modifiche planimetriche. All'incrocio tra piazza Garibaldi e riviera dei Ponti Romani il SIR 2 si innesta sul SIR1, fino al piazzale della stazione.

Dal piazzale della stazione la linea si sviluppa su via Tommaseo (nel percorso della SIR3) e poi su via Venezia per arrivare al piazzale Stanga dove, tramite una deviazione, percorrerà via Anelli fino al ricongiungimento di via Venezia. La sede della tranvia prosegue collocandosi al centro della carreggiata, comportando la modifica della percorribilità ciclabile in corrispondenza del viadotto che supera il raccordo ferroviario per l'interporto, tramite la realizzazione, verso nord, di una passerella ciclopedonale che scavalca la viabilità, la rotatoria e la linea ferroviaria. Successivamente, in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria tra via San Marco e via Einaudi, il SIR si dirama in direzione del futuro ospedale. Superata la rotatoria il tram corre in sede stradale proseguendo su via San Marco, interessando il viadotto che scavalca l'autostrada A4 ed entrando a Ponte di Brenta fino al confine del territorio comunale scavalcando, infine, il fiume Brenta. Le vie di corsa proseguono in territorio di Vigonza fino ai pressi dell'intersezione a rotatoria tra via Padova e via Verona.

E' necessario, infine, citare la previsione di realizzazione dell'ampliamento dell'officina della Guizza, che sarà realizzata in continuità all'area che già ospita l'attuale officina in corrispondenza del capolinea del SIR 1 in zona Guizza nel Comune di Padova. L'area non necessita di variante risultando già urbanisticamente conforme e in proprietà al Comune di Padova.

Il tracciato della linea 2 del Tram segue prevalentemente sedi stradali e/o aree pubbliche esistenti, da dedicare espressamente, anche se non in via esclusiva, alla sede del nuovo sistema di trasporto. Sono, inoltre, previste opere complementari come parcheggi e impianti tecnologici, oltre

alle già citate diramazioni per i capolinea intermedi di “Chiesanuova Romagnoli” e per il Nuovo Polo Ospedaliero di Padova Est, queste ultime due ricadenti nel territorio del Comune di Padova. In particolare, per quanto riguarda il nuovo Polo ospedaliero di Padova est, occorre far menzione del contenuto del sottoscritto ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DEL “NUOVO POLO DELLA SALUTE – OSPEDALE POLICLINICO DI PADOVA” che in relazione alla previsione del tram così recita:

“7. Impegni del Comune

7.1. (...)

7.2. Il Comune si impegna altresì a ricercare i finanziamenti necessari per realizzare le nuove linee della tranvia di Padova denominate “SIR2” e “SIR3”, così da dotare i due presidi ospedalieri di un adeguato sistema di trasporto pubblico urbano.”;

demandando di fatto l'esatta individuazione del tracciato e delle opere complementari, ad un momento successivo al reperimento delle risorse finanziarie, che non può che coincidere con le fasi di progettazione definitiva delle due opere - Tram e Polo Ospedaliero.

La fase di progettazione definitiva dell'opera è tutt'ora in corso e il perimetro di variante ha come riferimento la conclusione della FASE 1 prevista dal disciplinare di gara per l'affidamento della progettazione definitiva, così come recentemente trasmesso alle amministrazioni da APS Holding SpA con nota prot. n. 84373 del 22/02/2023 così come integrato con nota prot. 98480 del 02/03/2023.

4. PROCEDURA PER LA VARIANTE URBANISTICA

La variante urbanistica, ha la finalità di localizzare l'opera conformando la strumentazione di governo del territorio delle tre amministrazioni interessate alla stessa, al fine di apporre il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal progetto, mediante la procedura dell'Accordo di Programma ex art. 34 del D.Lgs 267/2000 e art. 7 della L.R.V. n. 11/2004 e secondo quanto previsto dall'art. 19, comma 1 del D.P.R. 327/2001.

l'opera pubblica “Linea SIR2 e sistema SMART” si estende per una lunghezza complessiva di circa 18 Km ed interessa una superficie complessiva paria circa 538.998 mq dei quali circa 233.490 mq sono oggetto di variante Urbanistica di cui alla presente relazione.

5. COERENZA CON IL P.A.T.I. DELLA COMUNITÀ METROPOLITANA DI PADOVA

Con la sottoscrizione, nel gennaio 2006 e integrata poi nel 2008, dell'accordo di pianificazione tra i Comuni per la disciplina del loro territorio relativamente ai seguenti temi:

1. Sistema ambientale;
2. Difesa del suolo;
3. Servizi a scala sovracomunale;
4. Sistema relazionale, *infrastrutturale e della mobilità*;
5. Poli produttivi;

6. Fonti di Energia Rinnovabili;

prese avvio la redazione del primo P.A.T.I. che rappresenta, relativamente ai temi sopracitati, il nuovo strumento di pianificazione strutturale del territorio della Comunità Metropolitana di Padova (CO.ME.PA.).

Il P.A.T.I. è stato approvato con deliberazione della Giunta Provinciale n. 50 del 22/02/2012.

La tavola di progetto del PATI denominata "A.4 Carta della Trasformabilità", riporta la linea strategica della SIR 2, coerentemente con quanto previsto dalla presente variante ai P.I. dei tre Comuni di Rubano, Padova e Vigonza.

L'art. 3 delle Norme Tecniche del P.A.T.I. recita: *"non costituiscono varianti al P.A.T.I. le scelte pianificatorie che, costituendo approfondimenti a scala comunale, comportino variazioni in coerenza con gli obiettivi e le finalità delle strategie progettuali del P.A.T.I. e che comunque non ne limitino o pregiudichino il raggiungimento dei relativi obiettivi, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale di cui la VAS nonché di salvaguardia Idraulica"*.

A tale norma occorre far riferimento circa alle soluzioni progettuali che prevedono limitati scostamenti di tracciato ed in particolare:

- diramazione per il capolinea intermedio "Chiesanuova Romagnoli", nel territorio comunale di Padova e contestuale prolungamento di via Giovanni Michelotti fino a via Pelosa, quale opera complementare finalizzata alla migliore regolamentazione della viabilità stradale;
- diramazione per il Nuovo Polo Ospedaliero di Padova Est, nel territorio comunale di Padova;
- alternativa di tracciato in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria all'incrocio tra le vie Venezia e Grassi (Stanga), in territorio comunale di Padova, finalizzata ad evitare interferenze e conseguenti congestioni stradali in un nodo particolarmente sensibile della città.

È utile, inoltre, sottolineare che:

- ai sensi dell'art. 21, comma 3 delle N.T. del P.A.T.I. *"La rappresentazione cartografica dei tracciati riportata nella tav. 4 "Carta della Trasformabilità" costituisce indicazione sommaria rispetto alla ubicazione degli effettivi tracciati che andranno definiti in sede di specifica progettazione preliminare e definitiva ..."*;
- ai sensi dell'art. 21, comma 6 *"Non costituiscono variante al P.A.T.I. le modifiche alle previsioni viarie di interesse comunale purché non interferiscano con la viabilità di livello sovracomunale"*.

Pertanto, per quanto sopra relazionato, è di tutta evidenza che il tracciato previsto per la linea SIR2 Rubano, Padova, Vigonza sono coerenti con il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale della Comunità Metropolitana di Padova.

6. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI RUBANO

6.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

Il Comune di Rubano è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT), elaborato in co-pianificazione con la Provincia di Padova e la Regione Veneto e approvato con con **Decreto del Presidente**

della Provincia n. 5 del 16/01/2015. Successivamente, in ottemperanza alla L.R.V. n°14/2017, con Deliberazione Consiliare n.61 del 23/12/2019, è stata approvata la Variante n.1 al P.A.T..

L'art. 38 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.A.T., definisce: *“ ai fini del completamento e del potenziamento dei collegamenti che interessano il territorio comunale, il PAT prevede una serie di interventi da definirsi specificamente all'interno del PI. Tali interventi sono così definiti:*

- *tracciati di raccordo tra assi viari utilizzando tracciati esistenti*
- *rete dei percorsi ciclabili con funzioni ricreative;*
- *rete dei percorsi ciclabili per la mobilità alternativa.”*

Direttive

I tracciati di strade e piste ciclabili, sono da ritenersi indicativi. La definizione avverrà in sede di PI o di progetto esecutivo dell'infrastruttura.

Il PI preciserà meglio l'individuazione dei percorsi ciclabili facendo in modo che i tracciati corrano in sede protetta e seguano percorsi già esistenti.

L'elaborato grafico tavola 4 del P.A.T. denominata “A4 Carta delle Trasformabilità” riporta specificatamente *Stazione S.I.R. di progetto* - nonché *Linea S.I.R. di progetto* come tracciato definito lungo la Strada Regionale 11 Padana Superiore, specularmente come oggetto della presente relazione di variante urbanistica. Inoltre la Stazione SIR di progetto è prevista dal PAT ove è specificamente indicata negli elaborati di progetto dell'opera pubblica in argomento, in ambito A.S.2 - *Ambiti di riqualificazione e riconversione sottoposti a programmi complessi art.27 NTA del PAT :*“Tale area potrà essere attivata solo in relazione alla programmazione di una delle seguenti tre condizioni: **SIR2**, polo scolastico o polo sportivo, comunque il progetto dovrà avere una valenza unitaria e dovrà rispettare le seguenti PAT RUBANO-NORME DI ATTUAZIONE- 34/56

In aderenza a quanto previsto dagli elaborati grafici e descrittivi del P.A.T. e viste le NTA del P.A.T., la rappresentazione del tracciato del SIR 2 deve considerarsi conforme allo strumento pianificatorio strategico, non comportando, conseguentemente, la necessità di una variante urbanistica allo stesso Piano Assetto del Territorio vigente.

6.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

Lo strumento urbanistico generale di riferimento è la Variante n. 4 al Piano degli Interventi, approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 33 del 28/07/2021.

Stante la necessità da parte dell'Amministrazione di dare attuazione alle opere programmate (SIR2), si rende necessario predisporre la variante al vigente Piano degli Interventi per l'inserimento del nuovo sedime dell'opera pubblica in oggetto su aree di varia tipologia urbanistica, così come descritto nei paragrafi che seguono.

Preme evidenziare come l'opera sia compatibile con lo strumento di pianificazione ovvero non in conflitto in quanto prevista dal Piano degli Interventi e necessitante, pertanto, della sola conformità per renderla pienamente rispondente alle previsioni del Piano.

A seguito della sovrapposizione del sedime di massimo ingombro della nuova opera, vengono individuate le superfici complessive di intervento oltre alle porzioni di zona oggetto di cambio di destinazione d'uso urbanistica, complete di descrizione della destinazione attuale e della destinazione finale.

TABELLA TECNICA RIASSUNTIVA DATI METRICI DELLA VARIANTE URBANISTICA			
	DESCRIZIONE		SUPERFICIE
(a)	AREA AMBITO DI INTERVENTO SIR2	m ²	222.272
(b)	AREA AMBITO DI VARIANTE SIR2	m ²	156.227

TABELLA TECNICA RIASSUNTIVA DELLA ZONIZZAZIONE ESISTENTE OGGETTO DI VARIANTE URBANISTICA		
	zona territoriale omogenea	DESTINAZIONE D'USO
(a)	"B1"	"RESIDENZIALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE, TURISTICA E ARTIGIANALE"
(b)	"B2"	"RESIDENZIALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE, TURISTICA E ARTIGIANALE"
(c)	"B3"	"RESIDENZIALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE, TURISTICA E ARTIGIANALE"
(d)	"B4"	"RESIDENZIALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE, TURISTICA E ARTIGIANALE"
(e)	"C6"	"RESIDENZIALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE, TURISTICA E ARTIGIANALE"
(f)	"D1"	"ARTIGIANALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE"
(g)	"D2"	"ARTIGIANALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE" zone di espansione
(h)	"D3"	"impianti e attrezzature connessi con l'attività turistico-alberghiera e cioè alberghi, ristoranti, nonché impianti connessi con il ristoro e lo svago, quali piscine, campi da tennis, parco attrezzato e simili"
(i)	"D4"	"attività commerciali, direzionali, artigianato di servizio e a servizio delle zone produttive"
(l)	"E"	"L.R.V. 11/2004 artt.43 e segg."
(m)	"Parco rurale"	"Parco rurale"
(n)	"Aree a verde Privato"	"salvaguardia dell'esistente edificato"
(o)	"verde di contesto"	"verde di contesto"
(p)	"F1"	istruzione nei diversi gradi (asilo nido, scuola materna, scuole elementari, scuola media)
(q)	"F2"	- attrezzature di interesse comune di culto (chiesa, comunità religiose, centro religioso e dipendenze ecc.); - istituzioni culturali e associative (biblioteca, centro civico, centro culturale e ricreativo ecc.); - istituzioni assistenziali (casa di riposo- istituzioni sanitarie ecc.); - servizi amministrativi (municipio, servizi di

		telecomunicazione, ufficio postale ecc.).
(r)	"F3"	- giardini, parchi, spazi per il gioco, ed ammettono la realizzazione di chioschi per il ristoro, tettoie aperte, servizi igienici, locali per deposito degli attrezzi, attrezzature per il gioco dei bambini .
(s)	"F4"	aree da destinare a parcheggio.
(t)	spazi riservati alla viabilità	strade, piste ciclabili
(u)	"AT"	impianti tecnologici
(v)	vincoli e fasce di rispetto	- fasce di rispetto cimiteriale (RD1265 del 1934); - fasce di rispetto cimiteriale PRG

La presente variante, al fine di rendere il P.I. pienamente conforme al progetto in fase di redazione, consiste nell'adeguamento della destinazione urbanistica (Zonizzazione) di tutte le aree sopra elencate, necessarie all'attuazione del progetto come di seguito precisato:

- lungo il tracciato dei binari, nella serie di elaborati in scala 1:5000 e in scala 1:2000: "Spazi riservati alla viabilità";
- lungo il tracciato della pista ciclopeditone di progetto nella serie di elaborati in scala 1:5000 e in scala 1:2000: "*percorso ciclabile programmato*";
- alla confluenza degli scoli "Bapi" e "Mestrina", ad ovest del cimitero di Rubano-Sarmeola, nella serie di elaborati in scala 1:5000 e in scala 1:2000: "*Ambito invaso di laminazione*";
- in corrispondenza dell'area destinata ad accogliere il parcheggio scambiatore – capolinea ovest – rimessaggio mezzi, previsto al limite ovest del territorio comunale di Rubano (a confine con Mestrino) nella serie di elaborati in scala 1:5000 e in scala 1:2000: "*F4 Aree per parcheggi*";

In generale il tracciato della linea Sir 2 si snoda lungo l'asse est – ovest del territorio comunale rappresentato dalla Strada Regionale (S.R.) 11 Padana Superiore, quindi senza alterare urbanisticamente l'assetto del territorio (viabilità esistente), se non nei seguenti punti:

realizzazione capolinea con area di rimessaggio e parcheggio (posta in Via Pria Fosca al confine ovest del territorio comunale) nell'area attualmente agricola finitima con il Comune di Mestrino)
tombinamento parziale dello Scolo Mestrina, lato sud SR 11, nel tratto da Via Europa a Via Volta;
intersezione SR 11 con SP 55 (via Brentella) con realizzazione di fermata e relativa intersezione a rotatoria in luogo di viabilità esistente e parcheggi pubblici;

Il percorso ciclopeditone in affiancamento della Linea Sir2, è in larga parte già previsto nella pianificazione strategica ed operativa (ovvero in parte già esistente) lungo tutto il lato nord della SR 11 da confine est (frazione Sarmeola) sino a Capoluogo Via Roma. Nel tratto da Via Roma sino a confine comunale ovest, la viabilità ciclabile si integrerà con la viabilità ordinaria ponendo per tutto il comparto il limite di 30 Km/h.

Si allegano alla relazione le tavole grafiche esplicative della presente variante:

N. TAV.	INQUADRAMENTO	DESCRIZIONE
4A	Zona Significativa RUBANO	Comune di Rubano Tavola 2.3 Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 2000 – VIGENTE
4B	Zona Significativa RUBANO	Comune di Rubano Tavola 2.3 Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 2000 – VARIANTE
5A	Zona Significativa ZONA INDUSTRIALE	Comune di Rubano Tavola 2.5 Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 2000 – VIGENTE
5B	Zona Significativa ZONA INDUSTRIALE	Comune di Rubano Tavola 2.5 Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 2000 – VARIANTE
6A	Zona Significativa SARMEOLA SUD	Comune di Rubano Tavola 2.6 Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 2000 – VIGENTE
6B	Zona Significativa SARMEOLA SUD	Comune di Rubano Tavola 2.6 scala 1 : 2000 – VARIANTE
7A	RUBANO INTERO TERRITORIO	Comune di Rubano Estratto della Tav. 1 - Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 5000 – VIGENTE
7B	RUBANO INTERO TERRITORIO	Comune di Rubano Estratto della Tav. 1 - Zonizzazione - Vincoli e tutele scala 1 : 5000 – VARIANTE

7. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI PADOVA

7.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

Il Comune di Padova è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT), elaborato in co-pianificazione con la Provincia di Padova e la Regione Veneto e approvato con Delibera di Giunta Provinciale (DGP) n. 142 del 4 settembre 2014. Successivamente, in ottemperanza alla L.R.V. n°14/2017, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 53 del 28/07/2020, è stata approvata la Variante n.1 al P.A.T.

La città che si muove è il tematismo del P.A.T. che delinea il sistema infrastrutturale e della mobilità sostenibile della città futura.

Tale tematismo comprende anche le linee tranviarie (esistenti e di nuova programmazione) con estensione oltre ai confini della città per servire anche la comunità metropolitana.

L'art. 15 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.A.T., recita quanto segue: *“Nel richiamare quanto rappresentato nella tavola del P.A.T.I., la tav. n° 4 “Carta della trasformabilità” del P.A.T., individua le infrastrutture del sistema della viabilità di interesse comunale e sovracomunale esistenti e programmate.*

Le previsioni di nuovi tracciati e il potenziamento di quelli esistenti, di interesse sovracomunale, già previsti dal P.A.T.I. ed indicati dal P.A.T, recepiscono obiettivi e previsioni della pianificazione comunitaria (reti transeuropee), (...) nonché le linee SIR di trasporto urbano su sede propria.

La rappresentazione cartografica dei tracciati riportata in tale tavola, costituisce indicazione sommaria rispetto alla ubicazione degli effettivi tracciati che andranno definiti in sede di specifica progettazione preliminare e definitiva, (...)"

La tavola 4 del P.A.T. denominata "A4 Carta delle Trasformabilità" riporta tra le linee SIR anche la linea 2 oggetto della presente relazione di variante urbanistica.

In aderenza a quanto previsto dagli elaborati grafici e descrittivi del P.A.T. e visto l'art. 3 della NTA del P.A.T., la rappresentazione del tracciato del SIR 2 deve considerarsi conforme allo strumento pianificatorio, non comportando, conseguentemente, la necessità di una variante urbanistica allo stesso.

7.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

Lo strumento urbanistico generale di riferimento è il secondo Piano degli Interventi, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 13/02/2023.

Stante la necessità da parte dell'Amministrazione di dare attuazione alle opere programmate (SIR2), si rende necessario predisporre la variante al secondo Piano degli Interventi per l'inserimento del nuovo sedime dell'opera pubblica in oggetto su aree di varia tipologia urbanistica, così come descritto nei paragrafi che seguono.

Preme evidenziare come l'opera sia compatibile con lo strumento di pianificazione ovvero non in conflitto in quanto prevista dal Piano degli Interventi e necessitante, pertanto, della sola conformità per renderla pienamente rispondente alle previsioni del Piano.

A seguito della sovrapposizione del sedime di massimo ingombro della nuova opera, vengono individuate le superfici complessive di intervento oltre alle porzioni di zona oggetto di cambio di destinazione d'uso urbanistica, complete di descrizione della destinazione attuale e della destinazione finale.

TABELLA TECNICA RIASSUNTIVA DATI METRICI DELLA VARIANTE URBANISTICA			
	DESCRIZIONE		SUPERFICIE
(a)	AREA AMBITO DI INTERVENTO SIR2	mq.	309.426
(b)	AREA AMBITO DI VARIANTE SIR2	mq.	76.079

TABELLA TECNICA RIASSUNTIVA DELLA ZONIZZAZIONE OGGETTO DI VARIANTE URBANISTICA	
ZONA TERRITORIALE OMOGENEA ESTERNAMENTE AL CENTRO STORICO (serie tavole A1 scala 1:5000)	
(a)	ZTO "A2 EDIFICI ED AMBITI DI INTERESSE STORICO, ARCHITETTONICO E TESTIMONIALE ISOLATI" – ART. 16 NTO
(b)	ZTO "AREA PER ATTREZZATURE STRADALI" – ART. 38 NTO
(c)	ZTO "B0 A VERDE PRIVATO" – ART. 17 NTO
(d)	ZTO "B1 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO CONSOLIDATE" – ART. 18 NTO
(e)	ZTO "B2 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO CONSOLIDATE" – ART. 18 NTO
(f)	ZTO "B3 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO CONSOLIDATE" – ART. 18 NTO
(g)	ZTO "B5 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO CONSOLIDATE" – ART. 18 NTO
(h)	ZTO "C1 RESIDENZIALI DI RIGENERAZIONE" – ART. 22 NTO
(i)	ZTO "D2 COMMERCIALI, DIREZIONALI E TURISTICHE DI COMPLETAMENTO" – ART. 26 NTO
(l)	ZTO "D3 POLIFUNZIONALI DELLA RICERCA E DELL'INNOVAZIONE" – ART. 27 NTO
(m)	ZTO "D4 SPECIALI DI TRASFORMAZIONE" – ART. 28 NTO
(n)	ZTO "E1 AGRICOLO-PAESAGGISTICA" – ART. 31 NTO
(o)	ZTO "E2 AGRICOLO PRODUTTIVA" – ART. 32 NTO
(p)	ZTO "F1 SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE PER L'ISTRUZIONE" – ART. 34 NTO
(q)	ZTO "F2 SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE" – ART. 34 NTO"
(r)	ZTO "F3 SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE PER SPAZI DI VERDE PUBBLICO E ATTREZZATO A PARCO. PER IL GIOCO E LO SPORT" – ART. 34 NTO"
(s)	ZTO "F4 SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE PER PARCHEGGI" – ART. 34 NTO"
(t)	ZTO "F5 SERVIZI URBANI E TERRITORIALI PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE" – ART. 35 NTO"
(u)	ZTO "F6 SERVIZI URBANI E TERRITORIALI PER PARCHI URBANI E TERRITORIALI, VERDE SPORTIVO E VERDE ATTREZZATO DI INTERESSE TERRITORIALE" – ART. 35 NTO"
ZONA TERRITORIALE OMOGENEA INTERNAMENTE AL CENTRO STORICO (serie tavole A2 scala 1:1000)	
(a)	ZTO "A1 A CARATTERE STORICO, ARTISTICO E DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE" – ART. 15 NTO DESTINAZIONE D'USO "VERDE PUBBLICO E ATTREZZATO"
(b)	ZTO "A1 A CARATTERE STORICO, ARTISTICO E DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE" – ART. 15 NTO DESTINAZIONE D'USO "RESIDENZIALE, COMMERCIALE, DIREZIONALE, TURISTICA E ARTIGIANALE"
(c)	ZTO "A1 A CARATTERE STORICO, ARTISTICO E DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE" – ART. 15 NTO DESTINAZIONE D'USO "VERDE PUBBLICO – SISTEMA BASTIONATO AREA A VERDE"
ZONA TERRITORIALE OMOGENEA INTERNAMENTE AL CENTRO STORICO (serie tav. A1 scala 1:5000)	
(a)	ZTO "A1 A CARATTERE STORICO, ARTISTICO E DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE"

La presente variante, al fine di rendere il P.I. pienamente conforme alle opere in oggetto, consiste nell'adeguamento della destinazione urbanistica (Zonizzazione) di tutte le aree sopra elencate, necessarie all'attuazione del progetto stesso come di seguito precisato:

- lungo il tracciato dei binari, nella serie di elaborati in scala 1:5000 (Serie A1): "*Tram – Linee SIR esistenti e di progetto*";
- in corrispondenza del parcheggio scambiatore previsto nella diramazione per il capolinea intermedio "Chiesanuova Romagnoli", all'esterno del Centro Storico, nella serie di elaborati in scala 1:5000 (Serie A1): "*F5/i attrezzature e infrastrutture per la mobilità*";
- in corrispondenza delle aree a parcheggio previste lungo la linea tranviaria, esternamente al Centro Storico, nella serie di elaborati in scala 1:5000 (Serie A1): "*F4 per parcheggi*";
- in corrispondenza delle aree ove verranno realizzati gli impianti tecnologici a servizio della linea tranviaria, all'esterno del Centro Storico, nella serie di elaborati in scala 1:5000 (Serie A1): "*F5/g servizi tecnologici e telecomunicazioni*";
- lungo il tracciato dei binari, internamente al Centro Storico, nella serie di elaborati in scala 1:1000 (Serie A2): "*sedì stradali*" andando a sottrarre la destinazione oggi prevista;
- in corrispondenza delle aree ove verranno realizzati gli impianti tecnologici a servizio della linea tranviaria, internamente al Centro Storico, nella serie di elaborati in scala 1:1000 (Serie A2): "*sedì stradali*" andando a sottrarre la destinazione oggi prevista;

La cui disciplina urbanistica è rinvenibile agli artt. 36, 35, 34 e 15 delle NTO del secondo Piano degli Interventi.

Per quanto concerne le opere previste per la realizzazione della diramazione per il Nuovo Polo Ospedaliero di Padova Est, la presente variante non prevede la modifica della destinazione urbanistica delle aree in quanto la linea del tram, già prevista all'interno dell'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DEL "NUOVO POLO DELLA SALUTE – OSPEDALE POLICLINICO DI PADOVA", unitamente all'esatta ubicazione del parcheggio, delle opere infrastrutturali e delle conseguenti fasce di rispetto (Fascia di rispetto allargata SIR e fascia di rispetto ridotta SIR), saranno inseriti in sede di progettazione del polo ospedaliero, come precisato al precedente paragrafo 3 e recepiti all'interno degli elaborati del Piano degli Interventi.

Per quanto riguarda la modifica al tracciato del SIR2 in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria tra via Venezia e via Grassi, vengono adeguate le fasce di rispetto al nuovo tracciato e, conseguentemente, eliminati dal Piano degli Interventi, tracciato e fasce di rispetto non più coerenti con le previsioni progettuali.

Anche in corrispondenza delle due previste diramazioni (capolinea intermedio "Chiesanuova Romagnoli" e diramazione per il Nuovo Polo Ospedaliero di Padova Est), vengono aggiornati gli elaborati del Piano degli Interventi inserendo le relative fasce di rispetto (Fascia di rispetto

allargata SIR e fascia di rispetto ridotta SIR), ad esclusione di quelle ricadenti all'interno dell'area oggetto di Accordo di Programma, come precisato nei commi precedenti.

Si allegano alla relazione le tavole grafiche esplicative della presente variante:

N. TAV.	INQUADRAMENTO	DESCRIZIONE
1A	PADOVA_OVEST	Comune di Padova, Estratto della Tavola A1 Usi e Modalità di intervento - Intero Territorio Comunale – scala 1 : 5000 - Padova Ovest - VIGENTE
1B	PADOVA_OVEST	Comune di Padova, Estratto della Tavola A1 Usi e Modalità di intervento - Intero Territorio Comunale – scala 1 : 5000 - Padova Ovest - VARIANTE
2A	PADOVA_CENTRO	Comune di Padova, Estratto della Tavola A2 Usi e Modalità di intervento – Centro Storico – scala 1 : 1000 - Padova Centro - VIGENTE
2B	PADOVA_CENTRO	Comune di Padova, Estratto della Tavola A2 Usi e Modalità di intervento – Centro Storico – scala 1 : 1000 - Padova Centro - VARIANTE
3A	PADOVA_EST	Comune di Padova, Estratto della Tavola A1 Usi e Modalità di intervento - Intero Territorio Comunale – scala 1 : 5000 - Padova Est - VIGENTE
3B	PADOVA_EST	Comune di Padova, Estratto della Tavola A1 Usi e Modalità di intervento - Intero Territorio Comunale – scala 1 : 5000 - Padova Est - VARIANTE

8. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DEL COMUNE DI VIGONZA

8.1 COERENZA CON IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.)

Il Comune di Vigonza è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT), elaborato in co-pianificazione con la Provincia di Padova e la Regione Veneto e approvato con Delibera di Giunta Provinciale (DGP) n. 114 del 26 maggio 2011 e successive Varianti n. 1, ai sensi dell'art. 14 della L.R. 14/2017, in adeguamento alle disposizioni normative e della D.G.R. 668 del 15/5/2018 in materia di contenimento del consumo di suolo, approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 57 del 30/09/2019 e variante n. 2, ai sensi dell'art. 14 bis lett. d) della L.R. 11/2004 per l'adeguamento cartografico del P.A.T. al mero recepimento di prescrizioni dei piani urbanistico-territoriali (PGRA e PTRC), approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 60 del 30/11/2022;

Il sistema infrastrutturale relativo al tracciato del SIR2, oggetto della presente relazione di variante urbanistica, è stato individuato nel P.A.T. nella tavola B4, denominata "Carta della Trasformabilità" e rappresentato con la classe di oggetti denominati "Linea SIR".

Il P.A.T. prevede un tracciato di carattere indicativo, conformandosi alle previsioni del P.A.T.I. Co.-Me.Pa, e combacia sostanzialmente con il tracciato di progetto attuale, con esclusione della tratta che interessa Via Verona in quanto viene prevista la linea fino alla rotatoria di Busa.

Anche dal punto di vista normativo, il P.A.T. rimanda per l'argomento alle specifiche norme del P.A.T.I. Co.Me.Pa.

Poichè l'art. 21 delle N.T.A. del P.A.T.I. al comma 3 espressamente recita *“La rappresentazione cartografica dei tracciati riportata nella tav. n° 4 “Carta della trasformabilità”, costituisce indicazione sommaria rispetto alla ubicazione degli effettivi tracciati che andranno definiti in sede di specifica progettazione preliminare e definitiva, come pure la rappresentazione dei corridoi plurimodali identificati nella medesima tav. n° 4.”*, si può tranquillamente affermare che la puntuale rappresentazione del tracciato definitivo del SIR 2 non comporta variante al P.A.T. così come non comporta variante al P.A.T.I.,

8.2 CONTENUTI DELLA VARIANTE AL PIANO DEGLI INTERVENTI

Lo strumento urbanistico generale di riferimento è la Variante n. 21 al Piano degli Interventi, adottata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 50 del 28/9/2022, approvata con deliberazione di Consiglio Comunale n. 70 del 30/12/2022, attualmente in fase di ratifica ed in regime di salvaguardia.

Stante la necessità da parte dell'Amministrazione di dare attuazione alle opere programmate (SIR2), si rende necessario predisporre le varianti per la localizzazione dell'opera pubblica denominata *“SIR2 e sistema SMART”*, per le parti non coincidenti con gli attuali sedimi stradali, su aree di varia tipologia urbanistica, così come rappresentato nella tabella che segue.

TABELLA TECNICA RIASSUNTIVA DATI METRICI DELLA VARIANTE URBANISTICA			
	DESCRIZIONE		SUPERFICIE
(a)	AREA AMBITO DI INTERVENTO SIR2 IN COMUNE DI VIGONZA	mq.	7300
(b)	AREA AMBITO DI VARIANTE SIR2 IN COMUNE DI VIGONZA	mq.	1184

TABELLA TECNICA RIASSUNTIVA DELLA ZONIZZAZIONE OGGETTO DI VARIANTE URBANISTICA		
N	DESTINAZIONE VIGENTE	DESTINAZIONE VARIANTE
(a)	C-VP/051 – (C-VERDE PRIVATO) (ART. 27 N.T.O. P.I.)	SEDE STRADALE (ART. 32BIS N.T.O. P.I.)
(b)	B/021 – (RESIDENZIALE INTENSIVA) (ART. 25 N.T.O. P.I.)	SEDE STRADALE (ART. 32BIS N.T.O. P.I.)

Viene allegato alla presente relazione elaborato progettuale comprendente lo stato vigente e di variante, relativamente alle aree interessate dall'intervento:

N. TAV.	INQUADRAMENTO	DESCRIZIONE
8A	Località VIGONZA	Vigonza Estratto PI Vigente – Vincoli tutele usi e procedure - Scala 1 : 2000 - VIGENTE
8B	Località VIGONZA	Vigonza Estratto PI Variante – Vincoli tutele usi e procedure - Scala 1 : 2000 - VARIANTE

9. VAS

Visto il Parere Motivato n. 259 del 14/10/2021 della Commissione Regionale VAS, la presente Variante non è soggetta a procedura VAS, in quanto Variante al P.I. adottata ai sensi dell'art. 19 del DPR 327/2001.

Occorre, infine, precisare che le procedure VAS relative alla linea del Tram denominata SIR2 sono già state espletate nell'ambito del P.A.T.I. e dei P.A.T. dei Comuni di Rubano, Padova e Vigonza.

10. VINCA

Ai sensi del paragrafo 2.2, punto 23 della D.G.R.V. 1400/2017, vengono allegati alla presente Relazione di variante urbanistica, la Relazione Tecnica unitamente alla dichiarazione che quanto proposto con la Variante Urbanistica non è soggetto alla valutazione di incidenza (VInCA), *ex allegato E alla D.G.R.V. 1400 del 29 agosto 2017.*

11. COMPATIBILITÀ IDRAULICA

Viene allegato alla presente Relazione, specifico studio di Valutazione di Compatibilità Idraulica (VCI) predisposto ai sensi delle Delibere della Giunta Regionale del Veneto n. 3637/2002, n. 1322/2006 e n. 2948/2009. In seguito all'emanazione della D.G.R.V. n. 3637 del 13/12/2002 è stato reso necessario valutare la compatibilità idraulica dei nuovi strumenti urbanistici.

L'allegata VCI ha ottenuto, il parere favorevole del Genio Civile, oltre che dei consorzi di Bonifica entro i cui territori ricade l'opera.

12. CONCLUSIONI

Visto quanto sopra illustrato, con la presente variante alla strumentazione urbanistica dei Comuni di Rubano, Padova e Vigonza, si procede ai sensi dell'art. 19 c. 1 e art. 10 c. 1 del D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 (Testo Unico Espropri), a rendere conformi i Piani degli Interventi delle tre amministrazioni coinvolte, ai fini della localizzazione dell'opera pubblica denominata "SIR2 e sistema SMART".