

**PUA per l'attuazione dell' Accordo Pubblico-Privato A07 –
1° stralcio nelle aree comprese tra le vie Castelfidardo,
Adua e Aosta**

**RELAZIONE di CONTRODEDUZIONI
ALLE OSSERVAZIONI**

1. Osservazioni pervenute

A seguito della pubblicazione del PUA, il Comune di Padova ha ricevuto in totale le seguenti 10 osservazioni:

N.	Protocollo	Richiedente
1	n° 615347 del 17/11/2025 (pervenuta il 16/11/2025)	V. V.
2	n° 627231 del 20/11/2025	B. A.
3	n° 633334 del 21/11/2025	Z. G.
4	n° 634758 del 22/11/2024 (pervenuta il 21/11/2025)	M. A.
5	n° 634759 del 22/11/2025	M. M. C.
6	n° 634829 del 22/11/2025	L. A.
7	n° 635563 del 23/11/2025	C. M. A.
8	n° 636143 del 24/11/2025 (pervenuta il 23/11/2025)	M. M. C. e V. M.
9	n° 637085 del 24/11/2025	C. A.
10	n° 638810 del 25/11/2025	R. T.

2. DETTAGLIO DELLE OSSERVAZIONI

Osservazione n° 1 - Prot. n° 615347 del 17/11/2025 (pervenuta il 16/11/2025)

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia che il PUA comporta:

1. Criticità sulla viabilità: l'intervento comporterebbe un aumento significativo del traffico in un sistema viario già oggi congestionato e considerato sottodimensionato.
2. Insufficienza dei parcheggi: Il numero di parcheggi pubblici previsti è ritenuto inadeguato rispetto all'elevato numero di nuovi appartamenti, dotati di garage e posti auto privati considerati insufficienti.
3. Mancanza di verde nella zona a fronte della realizzazione di quattro nuovi condomini.

Chiede, pertanto:

- di limitare il volume ed il numero di unità abitative;
- di prevedere verde pubblico sia nel lotto di Castelfidardo e via Aosta, sia nel lotto tra vicolo Castelfidardo e via Rodi;
- di prevedere infrastrutture quali piste ciclabili lungo tutte le aree interessate e di allargare le strade;
- non considerare necessario il collegamento tra via Rodi e Vicolo Castelfidardo.

Controdeduzione

L'osservante prende in considerazione due Piani Urbanistici Attuativi limitrofi ma distinti:

- l'Accordo pubblico privato A07 - di cui il PUA adottato che prevede l'attuazione del 1° stralcio - deriva da una Variante al Piano degli Interventi approvata in data 09/05/2016 con la denominazione iniziale di Accordo PP A017, successivamente modificato in sede di approvazione del Secondo Piano degli Interventi in data 13/02/2023.
- il PUA Rodi che è stato approvato con D.C.C. n° 8 del 01/02/2010, relativo Permesso di Costruire n° 3582/2010 e successivo Permesso di Costruire con pratica GPE n° 2021/01056, in data 25/03/2022 con lavori già avviati.

Il Piano in esame, 1° stralcio dell'Accordo ha come obiettivo l'acquisizione di un'area da destinare a parco pubblico, nonché la realizzazione di un collegamento ciclo pedonale tra via Castelfidardo e via Aosta, in sostituzione di una vecchia previsione di viabilità carraia ormai superata e che avrebbe comportato un eccessivo aumento del traffico e notevole consumo di suolo; tuttavia un ulteriore obiettivo è quello di migliorare l'attuazione del PUA Rodi inserito in un contesto con la viabilità esistente di ridotte

dimensioni, facendo in modo che quest'ultimo possa fruire di un accesso più consono senza aggravare sulla rete stradale storica.

Pertanto si precisa quanto segue:

1. Il PUA in esame prevede la realizzazione di una viabilità a fondo cieco, di accesso ad un unico lotto edificabile sul quale sorgeranno due palazzine residenziali. E' prevista una sede stradale di m. 7, con un marciapiede di m. 1,50 da una parte e una pista ciclo pedonale dall'altra di m. 3 che collega la via Castelfidardo con la via Aosta, necessaria per potenziare la "viabilità dolce" della zona. Tale viabilità, opportunamente dimensionata, darà accesso anche al lotto adiacente derivante dal PUA denominato "Via Rodi" attualmente in fase di attuazione e oggetto di variante in itinere, in cui si prevede la chiusura dell'accessibilità carraia già prevista a favore di quella nuova; non è previsto alcun ulteriore carico urbanistico.
2. Il progetto prevede una dotazione di parcheggi alberati idonea a soddisfare la nuova edificabilità e collocati in modo da essere facilmente usufruibili dal quartiere e anche dal limitrofo "P.U.A Rodi", fermo restando che quest'ultimo ha la sua dotazione di standard a parcheggio. Pertanto l'insieme dei due parcheggi previsti dai due Piani e la loro collocazione, oltre a soddisfare la necessità di parcheggi pubblici per i due ambiti, costituisce anche una ulteriore nuova dotazione per il contesto urbano esistente.
3. Il progetto prevede, inoltre, come si evince dalla tavola 12 del progetto di Piano, la realizzazione di un parco pubblico dotato di circa 226 piante di varie specie e frutto di un'attenta progettazione; diventerà una dotazione territoriale, un polmone verde all'interno della città consolidata.

In merito alle richieste si precisa quanto segue:

Non è possibile ridurre il volume previsto dai due Piani in quanto rispettosi delle previsioni derivanti dal vigente Piano degli Interventi.

La dotazione di verde pubblico è già prevista con la realizzazione di due aree a verde: una lungo Vicolo Castelfidardo, comprensiva di pista ciclo pedonale alberata, e l'altra, più consistente, e comprendente anche una pista ciclo pedonale che collega il Vicolo Castelfidardo con la nuova viabilità del PUA APP 07.

Vicolo Castelfidardo continuerà ad avere il senso unico da via Castelfidardo, e con l'attuazione del PUA Rodi ci sarà un collegamento a doppio senso di marcia con via Rodi.

Conclusione

Alla luce delle argomentazioni sopra esposte, si ritiene l'osservazione in parte non pertinente ed in parte non accoglibile.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante richiama l'attenzione sull'attuale stato del fosso di scolo che collega via Adua a vicolo Castelfidardo, ritenendo che il Piano Urbanistico Attuativo – 1° Stralcio dell'Accordo Pubblico Privato "APP A07" non consideri adeguatamente una criticità idraulica già nota e più volte segnalata. Secondo quanto riportato, la mancata manutenzione del fosso e una pendenza non coerente con il sistema fognario comunale avrebbero determinato, in occasione di eventi meteorici intensi, ripetuti allagamenti delle abitazioni di via Enna 3 e 5, con ingressi d'acqua fino a dieci centimetri all'interno degli immobili. Gli episodi, verificatisi il 23 agosto 2020, il 21 agosto 2025 e il 29 agosto 2025, sarebbero riconducibili al fatto che il fosso non scarica correttamente nel pozzetto 10b, andando invece in pressione durante le piene e provocando rigurgiti verso le abitazioni.

A sostegno di tale ricostruzione, l'osservante richiama i rilievi contenuti nel progetto esecutivo del piano pluriennale di riassetto fognario del Comune di Padova, dai quali emergerebbe una differenza altimetrica tra la tombinatura di via Adua e il punto di immissione nel pozzetto 10b tale da impedire il corretto deflusso delle acque. La situazione, già oggetto di segnalazioni all'URP nel 2018, all'Assessore competente nel 2020 e sulla piattaforma "Padova Partecipa" nel 2025, non avrebbe ancora trovato soluzione.

Alla luce di quanto esposto, l'osservante chiede che, nelle fasi progettuali del PUA, venga affrontata e risolta la criticità idraulica del fosso, così da prevenire ulteriori allagamenti e tutelare la sicurezza delle abitazioni circostanti.

Controdeduzione

Le criticità idrauliche segnalate in relazione al fosso tra via Adua e vicolo Castelfidardo sono state valutate all'interno del Piano Urbanistico Attuativo. La tavola 18 di progetto del Piano prevede, infatti, una completa rimodellazione morfologica dell'area destinata a parco, con la realizzazione di un bacino di laminazione a bassa profondità, concepito per incrementare la capacità di invaso e migliorare la gestione delle acque meteoriche senza comprometterne la fruibilità pubblica. Le restanti superfici saranno modellate in modo da creare un compluvio centrale orientato nord-sud, funzionale al drenaggio e al convogliamento delle acque verso il bacino.

A ulteriore tutela, l'articolo 12 della convenzione prevede la costruzione di un cordolo in calcestruzzo lungo il fronte di via Adua, con funzione di contenimento rispetto a eventuali presenze d'acqua. Le opere progettate risultano quindi idonee a migliorare il comportamento idraulico dell'area e a mitigare le criticità storicamente riscontrate, superando le condizioni che hanno determinato gli allagamenti segnalati.



Conclusione

L'osservazione, per quanto sopra esplicitato, non è pertinente, in quanto le richieste sono già soddisfatte dalla progettazione del PUA.

Osservazione n° 3 - Prot. 633334 del 21/11/2025)

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. Viabilità: si richiede l'adozione di un senso unico di marcia tra la nuova viabilità prevista dal Piano, via Rodi e vicolo Castelfidardo, al fine di migliorare la regolazione dei flussi e la sicurezza stradale.
2. Pista ciclabile: la nuova infrastruttura ciclabile è ritenuta non opportuna, in quanto considerata ridondante rispetto alla pista esistente in via Libia.
3. Parcheggi: i posti auto previsti risultano giudicati insufficienti rispetto al fabbisogno generato dall'intervento; infatti molti garage non vengono utilizzati per le auto, che le famiglie possiedono mediamente due veicoli e che l'area verde attirerà ulteriori utenti, visitatori e operatori (artigiani, manutentori), aumentando la domanda di sosta oltre la capacità prevista.
4. Area a verde: la fruibilità dell'area verde è ritenuta compromessa dalla presenza del bacino di laminazione previsto dal progetto e la mancanza di giochi per bambini.
5. Alberature a Vegetazione: le specie vegetali previste non sarebbero adeguate, poiché non privilegiano essenze utili agli insetti impollinatori, ritenuti fondamentali per l'equilibrio ambientale.
6. Altezza dei Fabbricati: le altezze dei nuovi fabbricati e le relative quote d'imposta non sono considerate coerenti con il tessuto edilizio circostante.
7. Permeabilità del suolo e acque reflue: la realizzazione di strade, parcheggi e fabbricati ridurrebbe la permeabilità del suolo, mettendo in difficoltà la rete di smaltimento delle acque meteoriche, progettata per edifici più datati.
8. Carico urbanistico: l'intervento è ritenuto privo di benefici per il quartiere e generatore di impatti negativi (traffico, sosta, servizi). L'osservante sostiene che ogni nuova edificazione dovrebbe essere accompagnata da adeguamenti infrastrutturali (strade, piste ciclabili, marciapiedi, aree verdi, parcheggi, reti idrauliche) e da una manutenzione a carico dei costruttori.

Controdeduzione

1. Viabilità: il Piano non prevede alcuna modifica alla viabilità esistente ma va a potenziare la "viabilità dolce" attraverso la pista ciclabile che collega via Castelfidardo, via Aosta e Vicolo Castelfidardo;
2. Pista ciclabile: come sopra indicato l'obiettivo è potenziare la "viabilità dolce" nel quartiere e la complementarietà "parco-pista ciclabile" ben si presta nel progetto. Inoltre la pista ciclabile prevista non costituisce una pista doppia rispetto a via Libia, in quanto le due piste collegano quartieri diversi, da sempre separati ed autonomi e soddisfano bisogni diversi;
3. Parcheggi: il dimensionamento dei parcheggi deriva da norme di carattere nazionale e regionale ed il Piano le soddisfa entrambe. Inoltre nel Piano sono

previsti parcheggi privati interni al lotto superiori al minimo previsto da Regolamento Edilizio;

4. Area verde: il bacino di laminazione è progettato con una pendenza molto contenuta (15%), che ne consente comunque l'utilizzo come area verde fruibile. L'assenza di giochi per bambini deriva da una scelta progettuale consapevole, motivata dalla loro scarsa utilizzazione e dagli elevati costi manutentivi.
5. Alberature e vegetazione: su indicazione del Settore Verde, si prevede la sostituzione del 10% delle alberature con arbusti, così da migliorare la biodiversità e favorire la presenza di insetti impollinatori.
6. Altezza fabbricati: i due fabbricati previsti nel Piano hanno un'altezza massima di ml 11,70 e sono composti da tre piani abitabili più un terzo piano attico, ovvero arretrato rispetto al perimetro del fabbricato. Da un confronto con l'edificato nelle vicinanze si evidenzia che gli stessi risultano più bassi dei fabbricati ad est, in Vicolo Castelfidardo, alti circa da ml 11,70 a ml 14,50. La quota d'imposta dei nuovi fabbricati deriva dall'applicazione della normativa dettata dal Piano Gestione Rischio Alluvioni;
7. Permeabilità del suolo e acque reflue: il progetto tiene conto dell'invarianza idraulica, ovvero, che la permeabilità tra il terreno esistente e l'intervento futuro sia corrispondente, in modo da non gravare ulteriormente la rete di smaltimento delle acque piovane esistente e il parere favorevole del Consorzio di Bonifica Bacchiglione ne dà conferma: inoltre si evidenzia che il PUA ha ricevuto il parere favorevole degli enti gestori di pubblici servizi;
8. Carico urbanistico: Il carico urbanistico dell'intervento è stato già valutato e approvato in sede di Piano degli Interventi, sede deputata alla verifica della compatibilità tra nuove edificazioni e dotazioni territoriali.

Conclusione

L'osservazione per quanto sopra esplicitato risulta parzialmente accoglibile per quanto concerne il punto 5) relativamente alla piantumazione di arbusti per una quota pari a circa il 10%. Per gli altri punti risulta non accoglibile.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. La realizzazione dei due nuovi fabbricati (11 unità ciascuno) potrebbe aggravare la già precaria funzionalità della rete fognaria e idrica del quartiere, con aumento della probabilità di allagamenti, richiamando gli episodi verificatisi a fine agosto. Si sottolinea inoltre l'assenza di un aggiornamento del piano fognario comunale dal 1995 e la carenza di manutenzione delle condotte e delle caditoie.
2. La previsione di una quota di imposta superiore di 50 cm rispetto al terreno circostante potrebbe determinare rischi di allagamento per gli edifici esistenti, collocati a quota inferiore.
3. Si esprime contrarietà alla nuova ciclabile con sbocco su via Aosta, anche per il necessario abbattimento di oltre dieci alberi maturi. Si ritiene preferibile potenziare la ciclabile esistente in via Libia, completandola nei tratti oggi mancanti o non accessibili (via Aosta, via Monte Pertica e percorso ciclo pedonale lungo la canaletta).
4. La separazione tra marciapiede e parcheggi dei nuovi fabbricati, come rappresentata nella tavola 15 del PUA, con un dislivello di 15 cm, è ritenuta pericolosa per rischio di inciampo; si propone di uniformare la quota del marciapiede al livello del cordolo.

Controdeduzione

1. Il PUA ha ottenuto il parere idraulico favorevole dei gestori di pubblici servizi, tra cui del Consorzio di Bonifica Bacchiglione. Non sono state evidenziate le criticità indicate dall'osservante.
2. La quota d'imposta dei nuovi fabbricati è fissata a 50 cm sopra il piano di campagna medio, come prescritto dal Consorzio di Bonifica e dal Piano Generale di Gestione del Rischio Alluvioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali. L'intervento è progettato secondo il principio di invarianza idraulica, garantendo che la permeabilità del suolo post-intervento sia equivalente a quella attuale grazie al bacino di laminazione previsto.
3. La realizzazione della pista ciclabile è di interesse primario per l'Amministrazione, in quanto si vuole potenziare la "viabilità dolce" nei quartieri. L'eventuale interferenza degli alberi esistenti sarà risolto o mediante lo spostamento o con la sostituzione degli stessi in area adiacente a cura della Ditta attuatrice come compensazione ambientale.
4. Come si evince dalla planimetria della tavola 15 del progetto di Piano, tutte le opere di urbanizzazione e lo spazio esterno del lotto edificabile vengono realizzate alla stessa quota (12,80 s.l.m.) a seguito del parere dell'Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali nel rispetto del Piano Generale Rischio Alluvione. Mentre si può

accogliere l'ultimo punto dell'osservazione rialzando la quota del marciapiede a livello del cordolo.

Conclusione

Alla luce delle argomentazioni sopra esposte, si ritiene l'osservazione parzialmente non accoglibile e parzialmente accoglibile per quanto riguarda il punto 4) sopra evidenziato.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. La costruzione dei due nuovi fabbricati (11 unità ciascuno) potrebbe aggravare la già scarsa efficienza della rete fognaria e idrica, aumentando frequenza e gravità degli allagamenti, come quelli verificatisi a fine agosto. Si richiama l'assenza di aggiornamento del piano fognario dal 1995 e la carente manutenzione delle condotte, evidenziando l'impatto del consumo di suolo sulla capacità di drenaggio.
2. La previsione di una quota di imposta superiore di 50 cm rispetto al terreno circostante potrebbe determinare ristagni e allagamenti a carico degli edifici esistenti, posti a quota inferiore.
3. Si richiama la relazione ARPAV 2023 e i dati ISPRA sul Veneto come Regione con il maggior consumo di suolo, con conseguente riduzione della capacità di assorbimento idrico e costi ambientali rilevanti.
4. Si esprime contrarietà alla nuova ciclabile con sbocco su via Aosta, ritenuta non necessaria e assimilabile a una servitù di passaggio per i nuovi edifici. Si ritiene preferibile potenziare la ciclabile esistente in via Libia. Si segnala inoltre l'abbattimento previsto di un filare di aceri e tigli, ritenuto non compensato dalla piantumazione proposta.
5. La separazione tra marciapiede e parcheggi, con dislivello di 15 cm come da tavola 15 del PUA, è considerata pericolosa per rischio di inciampo; si propone di uniformare la quota del marciapiede al cordolo.

Controdeduzione

1. L'intervento è stato progettato nel rispetto del principio di invarianza idraulica, garantendo che la permeabilità dei mediante la realizzazione di un bacino di laminazione dimensionato secondo le prescrizioni del Consorzio di Bonifica Bacchiglione. Il PUA ha infatti ottenuto parere idraulico favorevole dal Consorzio, che ha verificato la compatibilità dell'intervento con il sistema di drenaggio esistente e con le condizioni di rischio idraulico dell'area.
2. La quota di imposta dei nuovi edifici, fissata a +50 cm rispetto al piano di campagna medio, deriva da precise prescrizioni tecniche del Consorzio di Bonifica Bacchiglione e dalle indicazioni del Piano Generale del Rischio Alluvioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali. Si tratta quindi di un adeguamento obbligatorio, finalizzato alla sicurezza idraulica degli edifici e coerente con la normativa vigente. Tutte le opere di urbanizzazione e gli spazi esterni del lotto saranno realizzati alla quota uniforme di 12,80 m s.l.m., come rappresentato nella tavola 15 del PUA, garantendo continuità altimetrica e corretta gestione delle acque meteoriche.

3. L'edificazione dell'area è espressamente prevista dal Piano degli Interventi, che ne definisce destinazioni d'uso, indici e parametri edilizi. Il PUA non introduce nuovo consumo di suolo rispetto alle previsioni vigenti, ma disciplina in modo puntuale un ambito già destinato alla trasformazione urbanistica, integrandolo con opere di mitigazione idraulica e ambientale.
4. La pista ciclabile prevista dal PUA costituisce un'opera di interesse primario dell'Amministrazione, coerente con l'obiettivo di potenziare la mobilità sostenibile e la "viabilità dolce" nei quartieri. Le richieste relative a ulteriori tratti ciclabili esterni all'ambito del Piano non possono essere valutate in questa sede, poiché non attinenti al perimetro del PUA. Per quanto riguarda le alberature interferenti, l'eventuale interferenza sarà risolta mediante spostamento o sostituzione delle piante in area adiacente, a cura e spese della Ditta attuatrice, quale forma di compensazione ambientale.
5. come si può notare dalla planimetria della tavola 15 del progetto di PUA, tutte le opere di urbanizzazione e lo spazio esterno del lotto edificabile vengono realizzate alla stessa quota (12,80 s.l.m.) a seguito del parere dell'Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali nel rispetto del Piano Generale Rischio Alluvione. Si può accogliere la richiesta dell'osservante relativa al dislivello tra marciapiede e parcheggi: il marciapiede verrà rialzato alla quota del cordolo, eliminando il rischio di inciampo e migliorando la sicurezza pedonale.

Conclusione

Alla luce delle argomentazioni sopra esposte, si ritiene l'osservazione in parte non pertinente, in parte non accoglibile ed in parte parzialmente accoglibile per quanto concerne il rialzo della quota del marciapiede a livello del cordolo.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. Parcheggi ad uso pubblico: si ritiene eccessivo il numero complessivo dei posti auto pubblici previsti (35 nell'ambito A07, cui si aggiungerebbero 38 del vicino PUA "Rodi"). Si propone l'eliminazione dei 15 stalli pubblici posti sul lato ovest, mantenendo solo quelli per persone con disabilità, e sostituendo la fila di parcheggi con un filare di alberi di maggiori dimensioni per incrementare ombreggiamento e qualità ambientale.
2. Area verde: si suggerisce l'inserimento di una piccola area giochi nelle porzioni non occupate dal bacino di laminazione, al fine di evitare un'area verde priva di funzioni specifiche e di offrire attrezzature alle famiglie che abiteranno i nuovi edifici.
3. Termine ciclabile in via Aosta: si chiede di recuperare e trapiantare nell'area verde comunale gli alberi presenti nell'area oggetto di esproprio e interferenti con la pista ciclabile, valorizzando il patrimonio arboreo esistente.
4. Collegamento con via Adua: si propone di realizzare un collegamento ciclo pedonale diretto tra via Adua e la nuova ciclabile prevista dal PUA, per garantire una migliore accessibilità est-ovest e una fruizione più ampia dell'area da parte del quartiere.

Controdeduzione

1. Parcheggi ad uso pubblico: la quantità di parcheggi prevista dal PUA deriva da un dimensionamento obbligatorio stabilito dalla normativa vigente, che definisce le dotazioni minime necessarie per l'urbanizzazione di nuove aree. Nel caso specifico, la presenza congiunta dei due interventi edilizi previsti nei PUA limitrofi e la realizzazione di un nuovo parco richiedono una dotazione di parcheggi superiore alla soglia minima, al fine di garantire un adeguato servizio all'aggregato urbano esistente, in particolare nelle aree di via Rodi e vicolo Castelfidardo, oggi prive di spazi di sosta pubblica. La proposta di eliminare i 15 stalli pubblici non risulta pertanto compatibile con gli standard urbanistici e con le esigenze funzionali dell'ambito.
2. Area verde: la dotazione di aree gioco nel territorio comunale è già ampiamente sviluppata, e l'inserimento di ulteriori attrezzature comporterebbe oneri manutentivi significativi. L'area verde prevista dal PUA è concepita come spazio di mitigazione ambientale e di fruizione libera, integrata dal bacino di laminazione e dalla rete ciclopedonale, senza necessità di ulteriori attrezzature specifiche.
3. Termine ciclabile: l'eventuale interferenza tra la pista ciclabile e le alberature esistenti sarà gestita mediante spostamento in area adiacente, ove tecnicamente possibile, oppure tramite sostituzione con nuove piante, a cura e spese della Ditta attuatrice, quale forma di compensazione ambientale. Il patrimonio arboreo sarà

quindi mantenuto o ricostituito, garantendo continuità paesaggistica e qualità ecologica.

4. Collegamento con via Adua: il collegamento ciclopedonale tra via Adua e la nuova pista prevista dal PUA potrà essere valutato nell'ambito di un futuro progetto esecutivo di Opera Pubblica in coerenza con la programmazione comunale della mobilità dolce. Tale intervento, pur non rientrando nel perimetro del presente PUA, potrà essere considerato in una fase successiva per migliorare la connessione est-ovest del quartiere.

Conclusione

L'osservazione per quanto sopra esplicitato non è accoglibile.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante:

1. Segnala che i due condomini previsti rappresentano l'ennesimo intervento intensivo in un'area già oggetto di numerose costruzioni recenti, spesso realizzate in deroga e con riduzione degli spazi verdi. Ritiene inoltre, che l'attuale rete fognaria sia già insufficiente e che ulteriori edificazioni possano aggravare il rischio di malfunzionamenti e allagamenti.
2. Manifesta contrarietà alla nuova ciclabile prevista, ritenuta non necessaria in quanto esiste già una pista in via Libia, che dovrebbe invece essere potenziata. Propone: l'apertura al transito ciclabile del tratto tra via Libia e via Aosta, oggi vietato, la prosecuzione della ciclabile lungo via Monte Pertica, considerata stretta e pericolosa, l'estensione del percorso dal tratto dell'acquedotto fino a via Lucca.

Controdeduzione

1. Il Piano Urbanistico Attuativo in esame discende dall'Accordo APP07, già approvato all'interno del Piano degli Interventi, il quale persegue un rilevante interesse pubblico: la cessione al Comune di oltre il 75% dell'area per la realizzazione di un parco pubblico. Per quanto riguarda la rete idraulica, il PUA ha ottenuto parere favorevole del Consorzio di Bonifica Bacchiglione, che ha verificato la compatibilità dell'intervento con le condizioni idrauliche dell'area. Il progetto è stato sviluppato secondo il principio di invarianza idraulica, garantendo che la permeabilità dei suoli mediante un bacino di laminazione appositamente dimensionato. Non si prevedono quindi aggravamenti per la rete esistente, essendo state adottate tutte le misure di mitigazione richieste dagli enti competenti.
2. In merito alla pista ciclabile con sbocco in via Aosta, si precisa che l'obiettivo dell'Amministrazione è il potenziamento della viabilità dolce all'interno dei quartieri, in coerenza con le strategie comunali di mobilità sostenibile. La relazione funzionale tra parco pubblico e pista ciclo pedonale costituisce un elemento qualificante del progetto, migliorando l'accessibilità e la fruizione dell'area. La pista prevista non rappresenta una duplicazione della ciclabile di via Libia: i due percorsi servono ambiti urbani differenti, storicamente separati e con esigenze di mobilità autonome. La nuova infrastruttura risponde quindi a bisogni distinti e complementari rispetto alla rete ciclabile esistente.

Conclusioni

L'osservazione per quanto sopra esplicitato risulta non accoglibile.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. I due condomini previsti dal PUA aggraverebbero una rete fognaria già insufficiente, progettata decenni fa e oggi incapace di gestire l'aumento di impermeabilizzazione, i maggiori consumi e gli eventi meteorici intensi. L'ulteriore impermeabilizzazione e la quota rialzata dei nuovi edifici rischiano di trasformare le abitazioni esistenti in "bacini di laminazione", con danni economici e sanitari. Si chiede un adeguamento delle reti e una manutenzione efficace delle condotte prima di autorizzare nuove costruzioni.

Inoltre, richiamando il quadro critico evidenziato da ARPAV e ISPRA dove appare che il Veneto è tra le regioni con maggior consumo di suolo, con perdita dell'"effetto spugna" e costi ambientali ed economici rilevanti, si invita l'Amministrazione a considerare i dati aggiornati e la necessità di ridurre le deroghe che favoriscono ulteriore impermeabilizzazione.

2. La ciclabile prevista è ritenuta non necessaria, poiché esiste già quella di via Libia, che dovrebbe essere potenziata (apertura del tratto verso via Aosta, completamento su via Monte Pertica e fino a via Lucca). La nuova pista appare come una servitù di passaggio per i nuovi condomini più che un'opera di pubblica utilità, con espropri ritenuti inappropriati.
3. L'intervento comporterebbe l'abbattimento o lo spostamento di alberature mature, considerato dannoso e non compensato dalla piantumazione di oltre 200 nuove piante, giudicata insufficiente dal punto di vista arboricolturale.

Controdeduzione

1. Previsioni edificatorie e aspetti idraulici. Il PUA discende dall'Accordo APP07, già approvato dal Piano degli Interventi, che persegue un rilevante interesse pubblico: la cessione al Comune di oltre il 75% dell'area per la realizzazione di un parco pubblico e di una pista ciclopedonale. In merito alle criticità idrauliche sollevate, si precisa che il Piano ha ottenuto parere idraulico favorevole dal Consorzio di Bonifica Bacchiglione. L'intervento è progettato secondo il principio di invarianza idraulica, garantendo che la permeabilità dei suoli. L'interesse pubblico dell'intervento Accordo APP07, recepito nel Piano degli Interventi, definisce l'assetto urbanistico dell'area e individua come obiettivo pubblico prioritario la realizzazione del parco, resa possibile proprio attraverso la trasformazione urbanistica prevista dal PUA. L'intervento non introduce consumo di suolo aggiuntivo rispetto alle previsioni già vigenti.
2. La pista ciclabile prevista dal PUA risponde all'obiettivo dell'Amministrazione di potenziare la viabilità dolce e di integrare il nuovo parco con una rete di mobilità sostenibile. Il tracciato non costituisce una duplicazione della ciclabile di via Libia: i

due percorsi servono ambiti urbani diversi, storicamente separati e con esigenze autonome di collegamento. La nuova ciclabile soddisfa quindi funzioni distinte e complementari rispetto alla rete esistente.

3. Per quanto riguarda le alberature esistenti, l'eventuale interferenza con la pista ciclabile sarà gestita mediante lo spostamento delle piante in area adiacente, ove tecnicamente possibile, oppure con la sostituzione con nuove specie, a cura e spese della Ditta attuatrice, qualora il trapianto non sia realizzabile.

Conclusione

L'osservazione per quanto sopra esplicitato risulta non accoglibile.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. Il quartiere Sacra Famiglia continua a ricevere interventi ciclabili frammentati e non coordinati, nonostante le richieste della Consulta e dei residenti per una rete unitaria. Il progetto strategico su via Libia, indicato dall'Amministrazione come dorsale principale, non è mai stato avviato. La ciclabile di via Monte Pertica, già finanziata anche tramite bilancio partecipato, non è stata realizzata. Il PUA introduce invece un tratto ciclabile isolato, funzionale alla nuova lottizzazione, che richiede espropri e non si connette alla rete esistente. La pista del PUA è ritenuta funzionale all'intervento edilizio, con abbattimento di alberature e nessuna integrazione con la pianificazione comunale.
2. Le indagini geologiche hanno rilevato presenza naturale di arsenico nel terreno, che richiederebbe particolare cautela nella movimentazione delle terre. L'area è idraulicamente fragile, tanto da richiedere un bacino di laminazione interno al lotto. L'intervento prevede volumetrie consistenti, impermeabilizzazione e movimentazione di terreni contaminati in un contesto già vulnerabile e soggetto a eventi meteorici intensi. Si ritiene imprudente autorizzare nuove edificazioni in un'area con criticità idrogeologiche e ambientali.
3. L'area era destinata a uso pubblico dal 1957 (prima viabilità, poi verde pubblico). Il progetto giustifica la necessità di verde nel quartiere, ma contemporaneamente consuma suolo edificando oltre 7.500 mc e lasciando solo porzioni residuali a verde. L'osservante ritiene contraddittorio rispondere a un'"urgenza ambientale" con nuova cementificazione.
4. Segnala una lunga serie di interventi privati nel quartiere, ciascuno presentato come autonomo, senza una visione urbanistica complessiva. Il PUA prevede già un "secondo stralcio", lasciando spazio a ulteriori trasformazioni non definite.
5. L'esproprio di 163 mq di giardino privato per una ciclabile ritenuta funzionale alla lottizzazione viene considerato un uso improprio del potere pubblico di esproprio. L'operatore privato controlla quasi l'intero ambito (98,9%) e può quindi attivare il PUA nonostante il dissenso dell'unico proprietario restante
6. Il progetto sostiene che la nuova strada ridurrà il traffico, ma l'osservante ritiene che le 22 nuove unità abitative genereranno ulteriore carico veicolare. Non è stata valutata l'interazione con il vicino intervento "Rodi", che produrrà ulteriori effetti cumulativi su traffico, ambiente e rischio idraulico. Si evidenzia un approccio frammentato che evita una valutazione complessiva del carico urbanistico.

Richieste dell'osservante

- Adozione prioritaria di un Piano Generale della Mobilità Ciclabile per Sacra Famiglia e Parco Basso Isonzo
- Sospensione del PUA fino all'approvazione del Piano Generale,

- Stralcio della pista ciclabile dal progetto, ritenuta non integrata nella pianificazione e basata su espropri non giustificati.
- Attuazione prioritaria dei progetti ciclabili già finanziati (via Libia e via Monte Pertica) prima di autorizzare nuove opere.
- Valutazione integrata dell'impatto viabilistico cumulativo tra il PUA e il nuovo intervento "Rodi", considerati strettamente connessi.

Controdeduzione

- 1.-3. Il PUA individua, tra gli obiettivi di interesse pubblico, la realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra via Castelfidardo e via Aosta, in sostituzione di una precedente previsione di viabilità carrabile, molto più impattante dal punto di vista del traffico e già prevista nel previgente PI. Tale collegamento non è un "pezzo isolato", ma un tratto di rete funzionale a connettere il tessuto residenziale esistente, il nuovo parco pubblico e, tramite il PUA "Rodi", la viabilità locale (Vicolo Castelfidardo/via Rodi), contribuendo al potenziamento della "viabilità dolce" nel quadrante sud-ovest. La pista ciclopedonale è quindi un'opera pubblica, non un'infrastruttura privata di servizio: la sua realizzazione è condizione dell'Accordo e onere a carico del soggetto attuatore. L'esproprio di 163 m² è finalizzato esclusivamente a completare il collegamento pubblico tra due strade esistenti, in coerenza con l'interesse generale individuato e non per recare vantaggio localizzato al solo intervento edilizio. In questo quadro, il PUA non introduce un intervento ciclabile scoordinato, ma un intervento che si integra con il miglioramento dell'accessibilità del quartiere e con la nuova dotazione di parco pubblico e parcheggi alberati per il quartiere.
2. Le analisi dei terreni oggetto di cessione gratuita sono state visionate dal Settore Ambiente e Territorio. Qualora durante gli scavi emergessero rifiuti interrati o situazioni non note, verranno applicate le procedure previste dalla Parte IV del D.Lgs. 152/2006, con immediata comunicazione agli enti competenti.
4. L'operatore economico agisce nell'ambito delle previsioni del Piano Regolatore Generale e delle norme vigenti. La presentazione del PUA è conforme all'art. 20 della L.R. 11/2004, che disciplina i piani attuativi di iniziativa privata.
5. L'iniziativa del PUA da parte di un soggetto che detiene la maggioranza delle aree è espressamente prevista dalla L.R. 11/2004. Il potere espropriativo non è esercitato "a favore del privato", bensì per la realizzazione di un'opera pubblica (collegamento ciclopedonale tra via Castelfidardo e via Aosta) individuata come interesse generale. Per il soggetto attuatore, la pista ciclopedonale e il relativo esproprio rappresentano un onere (realizzazione e cessione di opera pubblica), non un vantaggio diretto: la capacità edificatoria riconosciuta è la contropartita per la cessione di oltre il 75% dell'area e per la realizzazione delle opere di urbanizzazione. L'esproprio di 163 m² è quindi strumentale a un'opera di pubblica utilità, coerente con la pianificazione comunale e con gli obiettivi di mobilità dolce del quartiere, e non a un interesse esclusivamente immobiliare. In questo senso,

l'applicazione dell'art. 20 L.R. 11/2004 e la procedura espropriativa risultano conformi al quadro normativo e finalizzate a un interesse pubblico definito in sede di pianificazione.

6. La proposta di PUA prevede la realizzazione di una viabilità a fondo cieco destinata all'accesso dell'unico lotto edificabile, sul quale sono previste due palazzine residenziali. La nuova strada è dimensionata con carreggiata di 7,00 m, marciapiede di 1,50 m su un lato e pista ciclopedonale di 3,00 m sull'altro, configurando un collegamento ciclopedonale continuo tra via Castelfidardo e via Aosta, funzionale al potenziamento della mobilità dolce nel quartiere. La stessa viabilità garantirà inoltre l'accesso al lotto adiacente del PUA "Via Rodi", attualmente in attuazione e oggetto di variante che prevede la chiusura dell'accesso carrabile esistente, senza incremento del carico urbanistico complessivo. La dotazione di parcheggi pubblici alberati è stata dimensionata per soddisfare gli standard relativi alla nuova edificabilità e collocata in modo da risultare fruibile anche per il PUA "Rodi", che dispone comunque della propria dotazione minima. L'insieme dei parcheggi previsti dai due Piani costituisce quindi non solo il rispetto degli standard urbanistici, ma anche una nuova dotazione pubblica a servizio del contesto esistente, oggi privo di aree di sosta adeguate.

Il progetto prevede inoltre, come rappresentato nella tavola 12, la realizzazione di un parco pubblico con circa 226 nuove alberature di specie differenti, frutto di un'attenta progettazione paesaggistica. Tale area verde costituirà una dotazione territoriale significativa, configurandosi come un vero e proprio polmone verde all'interno della città consolidata.

Anche il PUA "Rodi" comporterà un miglioramento rispetto allo stato attuale, mediante la realizzazione di due nuove aree verdi: una lungo Vicolo Castelfidardo, comprensiva di pista ciclopedonale alberata, e una seconda, più ampia, che includerà un ulteriore collegamento ciclopedonale verso la nuova viabilità del PUA A07. Vicolo Castelfidardo manterrà il senso unico da via Castelfidardo, mentre con l'attuazione del PUA "Rodi" sarà garantito un collegamento a doppio senso con via Rodi.

Con riferimento alle richieste si precisa che:

- Il collegamento ciclopedonale tra via Castelfidardo e via Aosta, non è un intervento "frammentato", ma un'opera pubblica funzionale alla connessione tra il nuovo parco pubblico, la viabilità locale. L'opera è necessaria per garantire la continuità del collegamento tra via Castelfidardo e via Aosta e per potenziare la mobilità dolce nel quadrante sud-ovest
- La sospensione del PUA non è giuridicamente configurabile, poiché il Piano attua un Accordo già approvato dal Consiglio Comunale e conforme al P.I. vigente.
- Il PUA APP07 non interferisce con la realizzazione delle opere ciclabili su via Libia e via Monte Pertica, che seguono iter progettuali e finanziari autonomi. Il collegamento ciclopedonale previsto dal PUA è un'opera a carico del soggetto attuatore, non finanziata con risorse pubbliche, e quindi non sottrae fondi né priorità

agli interventi già programmati dall'Amministrazione. Le opere previste dal PUA contribuiscono a completare la rete locale, integrandosi con gli interventi futuri.

- Il PUA "Rodi" è un piano già approvato (2010) e con lavori avviati; il PUA APP07 è successivo e tiene conto del quadro urbanistico vigente, tuttavia la nuova viabilità prevista dal PUA APP07 è a fondo cieco, dimensionata per il solo lotto edificabile e per garantire l'accesso al PUA "Rodi" in sostituzione dell'attuale accesso carrabile, che sarà chiuso. In questo contesto non si determina incremento di carico urbanistico, ma una razionalizzazione degli accessi e un miglioramento della sicurezza.

Conclusione

L'osservazione per quanto sopra esplicitato risulta in parte non pertinente ed in parte non accoglibile.

Sintesi dell'osservazione

L'osservante evidenzia quanto segue:

1. L'Accordo non fornisce un'analisi specifica e quantitativa degli impatti pubblici dell'intervento. La Relazione illustrativa si limita a elencare tre presunti benefici (nuova strada di accesso, breve tratto di pista ciclabile, aree a parco) senza indicarne dimensioni, tempistiche, effetti attesi né una valutazione del benessere collettivo. In assenza di tali elementi, l'interesse pubblico viene assunto come dato implicito, ma senza alcuna giustificazione analitica.

Vengono infatti rilevate delle criticità puntuali: Nuova strada: di impatto trascurabile sulla mobilità urbana complessiva; la Pista ciclabile: un tratto molto breve, con scarsi collegamenti a rete ciclabile esistente e in parte sovrapposto a percorsi già presenti; le aree a parco: gli eventuali benefici sono compensati da impatti negativi dovuti alla trasformazione di suolo agricolo (consumo di suolo, risorse idriche, biodiversità, emissioni) e da costi pubblici di manutenzione, oltre alla perdita di reddito agricolo.

2. l'art. 6 comma 2, della L.R. n° 11/2004 stabilisce che la conclusione di un accordo risulta discrezionale ed è condizionato all'assenza di pregiudizio nei confronti dei diritti dei terzi. Nel caso in esame, essendo previsto un esproprio per la realizzazione della pista ciclabile, tale condizione non risulterebbe rispettata.

Controdeduzione

1. L'Accordo pubblico privato A07 discende da una Variante al Piano degli Interventi approvata dal Consiglio Comunale in data 09/05/2016 (Accordo PP A017), successivamente confermata e modificata con il secondo Piano degli Interventi del 13/02/2023. In entrambe le occasioni, il Consiglio Comunale ha già valutato e riconosciuto la sussistenza dell'interesse pubblico sotteso all'Accordo, come richiesto dalla normativa regionale. L'interesse pubblico è dunque già stato accertato in sede di approvazione degli strumenti urbanistici e non può essere rimesso in discussione in questa fase attuativa, che non ha natura pianificatoria ma esecutiva.

In merito alla realizzazione della pista ciclo pedonale si precisa invece che l'obiettivo dell'Amministrazione è potenziare la viabilità dolce nel quartiere, migliorando la continuità e la sicurezza dei collegamenti. La soluzione progettuale proposta è coerente con tale indirizzo, poiché integra in modo funzionale il rapporto parco-pista ciclabile, creando un asse di fruizione pubblica che valorizza l'area.

Inoltre, la pista ciclabile prevista non costituisce un duplicato della pista di via Libia, i quanto collega quartieri diversi, storicamente separati e con esigenze di mobilità autonome, risponde a bisogni distinti rispetto ai percorsi esistenti e contribuisce a creare una rete più capillare e accessibile, in linea con gli obiettivi comunali di sostenibilità. Si precisa inoltre, che le volumetrie previste per l'intervento non sono frutto di una scelta discrezionale dell'Amministrazione, bensì discendono da un

contenzioso nella quale il Comune è risultato soccombente. L'attribuzione volumetrica costituisce quindi un adempimento dovuto, non modificabile né contestabile in questa sede.

2. Non sussiste pregiudizio ingiustificato nei confronti dei terzi, essendo l'esproprio proporzionato, motivato e finalizzato esclusivamente alla realizzazione di un'opera pubblica. Si precisa infatti che l'esproprio riguarda soltanto 163 m² ed è finalizzato soddisfare una precisa richiesta dell'Amministrazione, volta a garantire un collegamento ciclo pedonale di interesse pubblico; l'intervento quindi è pienamente coerente con l'art. 6 L.R. 11/2004, che consente l'esproprio quando esso è funzionale alla realizzazione di opere pubbliche o di interesse generale.

Conclusione

Alla luce delle argomentazioni sopra esposte, si ritiene l'osservazione non accoglibile.
