

Provincia di
PADOVA

Comune di
PADOVA

P.U.A. "Centro direzionale C.Rizzato"

in attuazione della "Scheda di intervento - Area di Rigenerazione R/17b" della Variante al Piano degli Interventi

AREA COMPRESA TRA VIALE VENEZIA - VIA DEL PESCAROTTO

Foglio n.72 mappali 585 - 780 - 782

Foglio n.72 mappali 780 sub. 1

Foglio n.72 mappali 768 sub. 5

AREE RICADENTI IN AMBITO P.U.A. "PT1 tra via San Marco e via delle

Scarie" Foglio n.57 mappali 591 - 592 - 593 - 594 - 595 - 81

IL COMMITTENTE

DITTA:



ASPIAG SERVICE s.r.l.

sede legale Bolzano

(BZ) via Bruno Buozzi

n.30 p.iva

00882800212

I PROGETTISTI

Arch. Francesco

Cibin Arch.

Eleonora David

Ing. Sara

Guadagno

TITOLO ELABORATO:

Relazione tecnico-illustrativa

AII. A

REV.	DATA	DIS.	DESCRIZIONE
0	Novembre 2023	DVD	EMISSIONE
1	Marzo 2024	DVD	1° INTEGRAZIONE
2	Agosto 2024	DVD	2° INTEGRAZIONE
3	Dicembre 2024	DVD	3° INTEGRAZIONE
4	Febbraio 2025	GDG	4° INTEGRAZIONE
5	Luglio 2025	GDG	5° INTEGRAZIONE
6	Novembre 2025	BNT	6° INTEGRAZIONE
7	Dicembre 2025	DVD	7° INTEGRAZIONE

TECHNE PROGETTI
ingegneria ed architettura

dott. ing. Loris Bergamo

dott. arch. Francesco Cibin

p.iva 03656880279

e-mail: info@techneprogetti.com

tel 0421 222551

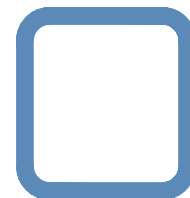
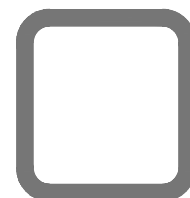
Via Garda 20, 30027 San Donà di

Piave (VE)

Il presente elaborato è di esclusiva proprietà del professionista sopra scritto che ne vieta la riproduzione e la divulgazione senza autorizzazione

progetti

techneprogetti



INDICE

1. INTRODUZIONE E INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO	2
2. INQUADRAMENTO URBANISTICO	5
3. RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO – indicazioni normativa	8
4. RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO – scelte progettuali	10
5. RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO – valutazione di compatibilità idraulica	14
6. ANALISI VINCOLI E IMPIANTI – scelte progettuali	15
7. RECEPIMENTO INDICAZIONI VAS	16

1. INTRODUZIONE E INDIVIDUAZIONE DELL'INTERVENTO

Il seguente Piano Urbanistico Attuativo viene presentato a seguito delle disposizioni come modalità di attuazione all'interno della Variante al Piano degli Interventi del Comune di Padova per un accordo pubblico privato ex Art.6 LR 11/2004, finalizzato all'ampliamento del parco del Basso Isonzo, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2023/0023 del 27/03/2023 e successivamente approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2023/0054 del 24/07/2023. Si tratta della variante 63 anno 2022. Suddetta variante deve essere introdotta come nuova disciplina urbanistica delle aree interessate, all'interno del vigente Piano degli Interventi, approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.6 del 13/02/2023.

L'area oggetto di PUA è ubicata nel quadrante nord-est del Comune di Padova; essa confina sul lato nord con un'area urbanizzata a destinazione universitaria, in cui si stanziava l'edificio che ospita i locali dell'Università degli Studi di Padova, a est con una porzione del parco pubblico che corona l'intera area fino al confine con via Zamboni, a sud con via Venezia e a ovest con via del Pescarotto. La sua posizione nelle immediate vicinanze dei principali poli universitari e, più in generale, della stazione ferroviaria di Padova, la rende una zona di grande potenzialità espansiva. Il contesto circostante risulta completamente disomogeneo da un punto di vista architettonico, gli edifici, infatti, sono slegati da una corrente architettonica prevalente seguendo, nella loro progettazione e realizzazione, necessità produttive singole e mirate. La pluralità di destinazioni d'uso, di servizi, di tipologie edilizie contribuisce a creare un quartiere in prevalenza urbanisticamente slegato. L'area produttiva, insistente soprattutto sulla porzione a sud dell'area oggetto di intervento, si scontra con una compagine abitativa prevalentemente residenziale costruita sul lato nord, al di là della strada – via Maroncelli – su cui affaccia il Campus di Biologia e Biomedicina "Fiore di Botta".

Il sito si presenta, a oggi, sgombro da fabbricati fuori terra ma ospitante, nella sua porzione più a nord, un piano interrato completamente realizzato e collaudato (di cui si allegano elaborati relativi al collaudo parziale nella documentazione di presentazione del titolo) ospitante un parcheggio a uso pubblico mai utilizzato. Il parcheggio è accessibile da via del Pescarotto da due rampe e possiede tutte le caratteristiche strutturali e impiantistiche per poter essere definito in "buone condizioni conservative".

Il resto dell'area, separata dalla strada da recinzione di cantiere, appare come un grande parco verde con dei cumuli di origine antropica di ingenti dimensioni al centro. Le strade di accesso all'area, essendo di proprietà pubblica, sono quotidianamente utilizzate; ne deriva, quindi, che l'accesso all'area di progetto non sia impossibilitato da alcuna barriera.

Per il lotto in oggetto – e più in generale per l'area che comprendeva in origine anche la porzione ad oggi ospitante l'università – era stato presentato un PUA eseguibile per stralci funzionali.

Lo storico dell'ambito di intervento, infatti, ricompreso in un Piano di Lottizzazione convenzionato con il Comune di Padova con atto in data 01/02/2022 Rep. n.89369 è legato agli edifici del lotto adiacente a quello di progetto – appartenenti all'Università degli Studi di Padova, realizzato tramite Variante al Pdl approvata con DCC n78/09 del 22/04/2009 e adottata con DGC n.2009/0186 del 10/03/2009 con convenzione sottoscritta in data 30/06/2009. Tale area è stata caratterizzata da un PUA approvato con delib. CC n.124 del 27/11/2001, da permesso di costruire 5127/10/2 del 24/10/2019 e da successiva SCIA in variante del 22/11/2021.

Il PUA relativo al secondo stralcio è completamente superato dalla nuova Variante al Piano degli Interventi e dal PUA che interessa la pratica in oggetto, che non funge da variante.

L'intervento, nello specifico, riguarda l'area sita a Padova, all'angolo tra via Venezia e via del Pescarotto, identificata al Catasto Fabbricati del Comune di Padova al foglio 72 mappali 585 – 780 – 782 e al foglio 72 mappale 780 sub.1 e foglio 72 mappale 768 sub.5. Oggetto del PUA è, inoltre, una porzione di area ubicata nell'area di ambito PUA "PT1 tra via San Marco e viale delle Grazie"

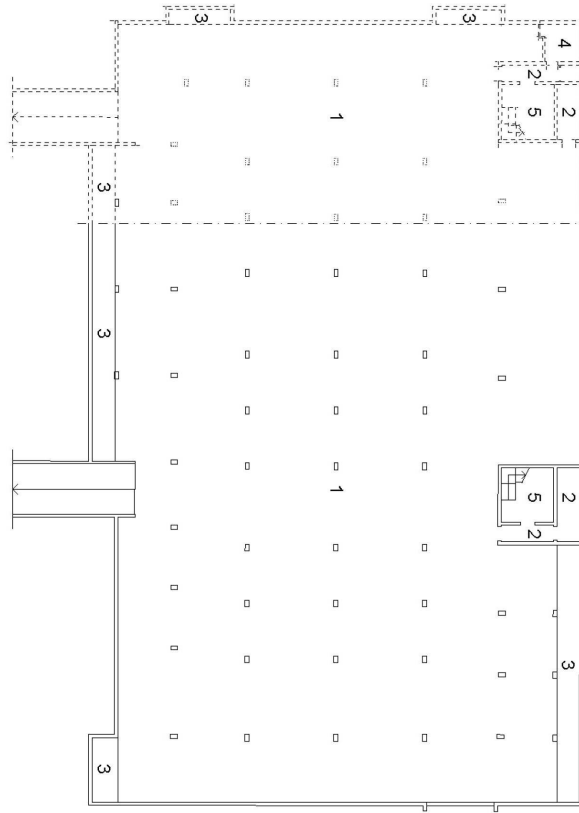
censito al Catasto Terreni del Comune di Padova al foglio 57, mappali 81, 591, 592, 593, 594 e 595.



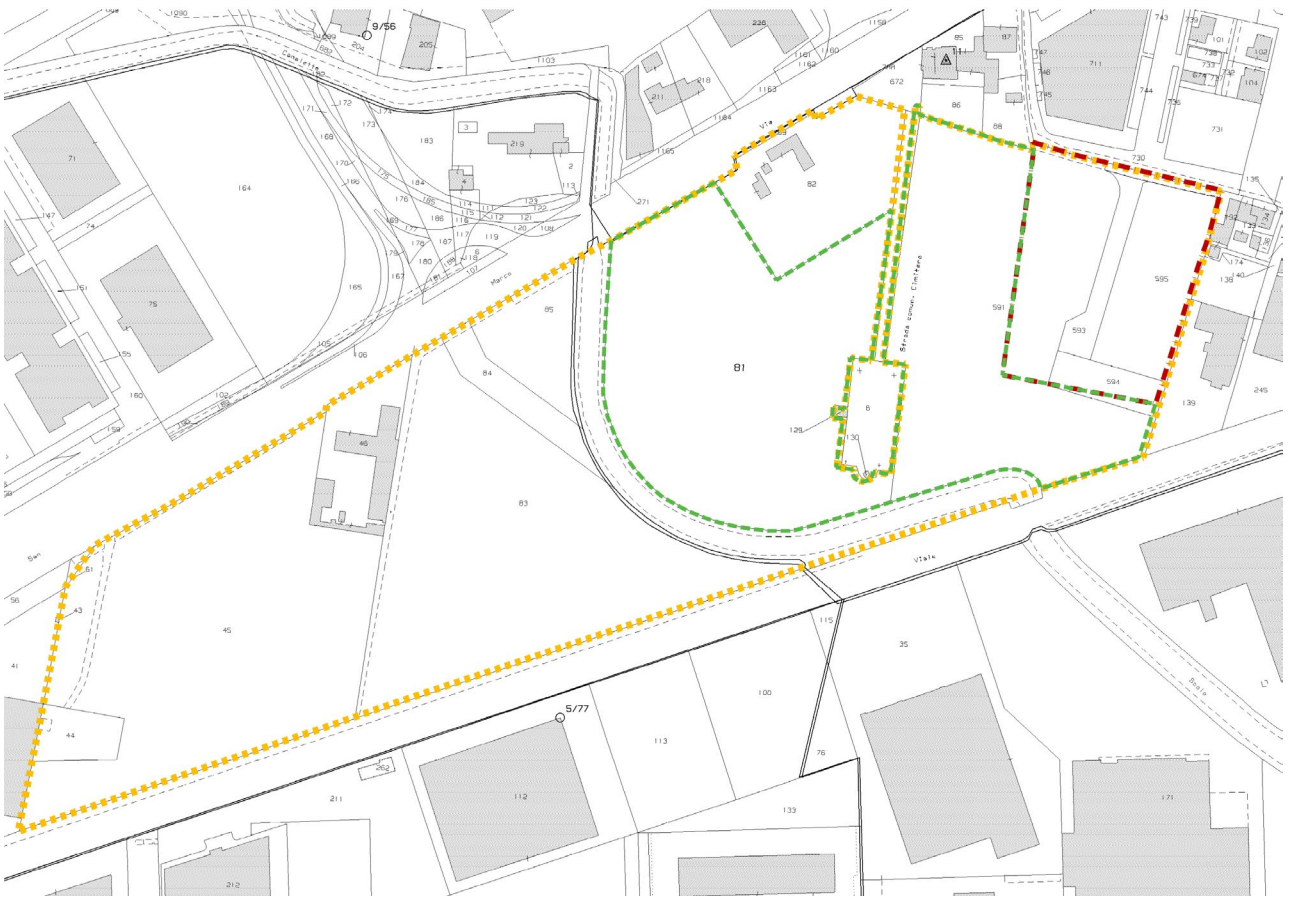
Localizzazione del lotto all'interno di estratto mappa – aree fuori terra

In arancione area di proprietà catastale ASPIAG, comprensiva di una porzione del mappale 780 asservito ad uso pubblico (area campita in azzurro), secondo l'Atto di "Cessione di aree e costituzione di vicolo ad uso pubblico a favore del Comune di Padova" registrato in data 26/07/2013 all'Ufficio Entrate di Padova - n° 36.777 di Rep. e al n°11.419 di Racc.

In rosso perimetro Ambito di intervento P.U.A. "Centro direzionale C.Rizzato"



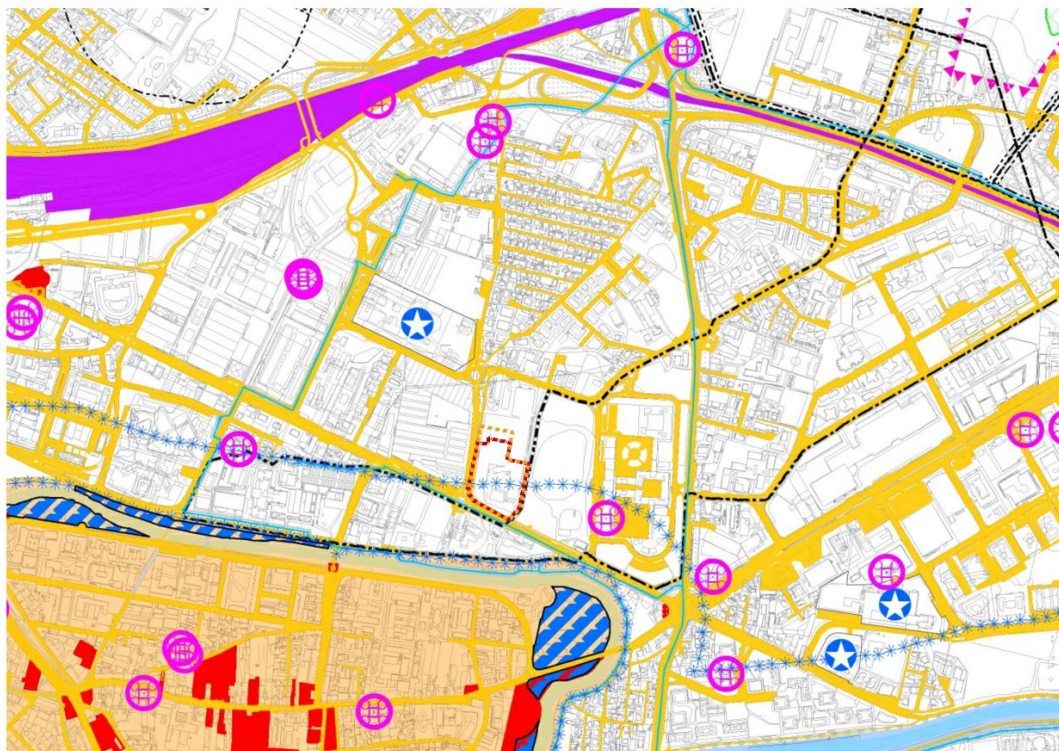
Localizzazione del lotto all'interno di estratto mappa – area interrata mapp.780



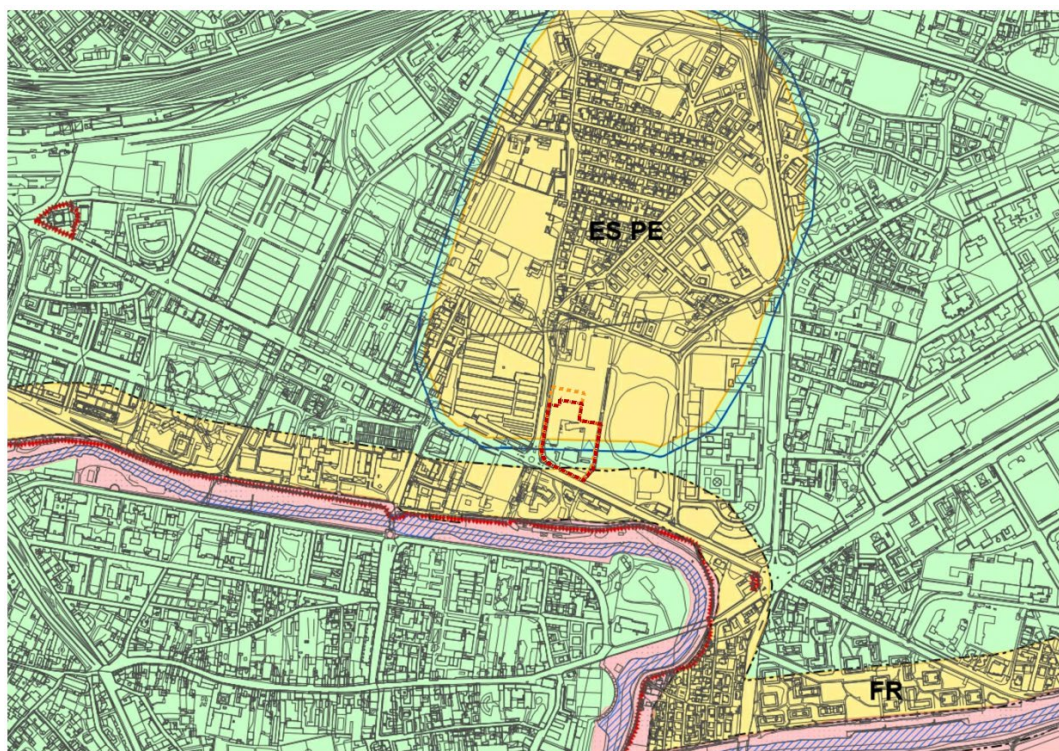
Localizzazione del lotto all'interno di estratto mappa – aree ricomprese all'interno del PUA "PT1 tra via San Marco e viale delle Grazie

2. INQUADRAMENTO URBANISTICO

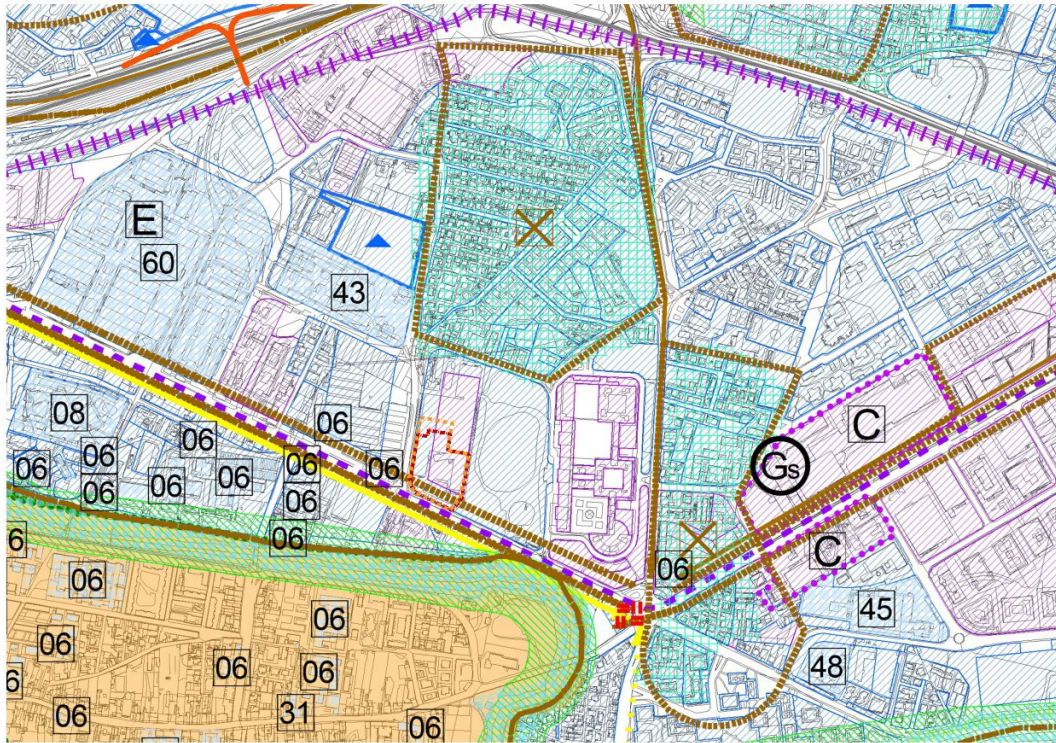
Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), aggiornato con elaborati adeguati alla variante approvata con DCC n.53 del 28/07/2020, inquadra l'area all'interno della tav.1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale" con vincolo paesaggistico (D.LGS. 42/2004) derivante dalla fascia di rispetto da corso d'acqua (Art.142 lett.c).



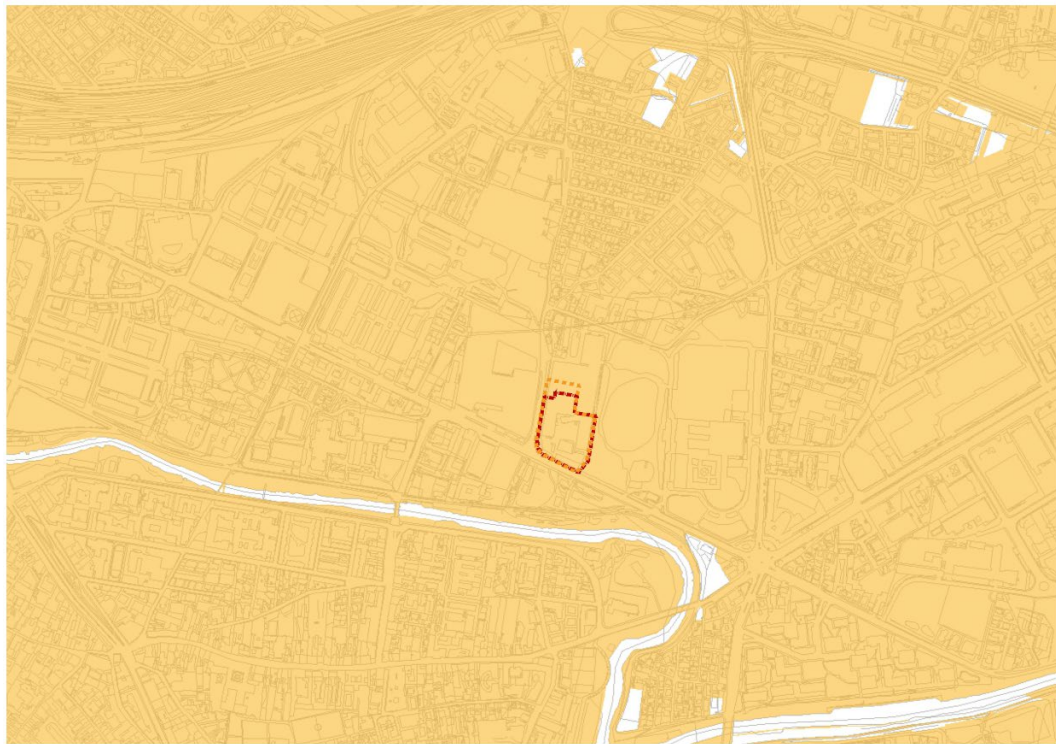
Tav.1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale"



Tav.3 "Carta delle fragilità"



Tav.4 "Carta della Trasformabilità"



Tav.5 "Carta degli ambiti di Urbanizzazione Consolidata"

Il **Piano di gestione rischio alluvioni (PGRA)**, adottato dalla Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali in data 21 dicembre 2021, classifica l'area in oggetto, nello stato ante operam, con una pericolosità idraulica moderata P1 e rischio moderato R1.

3. RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO – indicazioni normative

Così come delineato all'interno delle NTA allegata al PUA in oggetto, l'iter procedurale ha comportato, a seguito di un accordo pubblico privato ex Art.6 LR 11/2004, finalizzato all'ampliamento del parco del Basso Isonzo, una Variante al Piano degli Interventi al cui interno si definisce la modalità di attuazione dell'area ex officine Rizzato (via Venezia) con un Piano Urbanistico Attuativo.

Le prescrizioni, come riporta l'Art.7 – procedura urbanistica e contenuti della variante, confermano le norme di cui all'Accordo Pubblico Privato ex Art.6 LR 11/2004 approvato con DCC n.36 in data 04/04/2022 e sottoscritto in data 19/05/2022, per cui *“il volume è il parametro di riferimento per le destinazioni residenziali, turistico-ricettive e turistico-ricettive complementari. La SLP è il parametro di riferimento per le destinazioni commerciali, direzionali, spazi universitari e somministrazione. In nessun caso potrà essere superato il volume massimo indicato nell'accordo, anche in concomitanza di destinazioni miste la cui edificabilità è riferibile in parte al volume in parte alla SLP. Gli standard urbanistici dovranno essere adeguati alle effettive destinazioni progettuali e conguagliati a favore dell'amministrazione, se necessario, mediante l'istituto della monetizzazione”*. A tal proposito, ci si riserva – ferma restando la SLP massima destinata all'U.M.I commerciale – la possibilità di un aumento della SLP/SN dell'edificio a destinazione turistico-ricettiva complementare per eventuali necessità architettoniche rispettando – e in nessun modo sforando – il limite di volume massimo a cui questa tipologia edilizia fa riferimento. La possibilità di un aumento della SLP in questo verso comporterebbe un ricalcolo degli standard – secondo normativa vigente aggiornata al nuovo Piano degli Interventi – che, da un calcolo preliminare sarebbero ampiamente soddisfatti con quanto già riportato all'interno dell'Accordo. Ci si riserva, comunque, di procedere con valutazioni più specifiche – soprattutto in quanto dettate da necessità progettuali e dalla conformazione architettonica dell'edificio – nella successiva fase di Permesso di Costruire della “U.M.I. 2” altri usi.

La Variante in oggetto identifica, inoltre, le destinazioni d'uso ammesse per l'area in oggetto – con la modifica della scheda di Piano specifica sopra allegata – indicandole a partire dalla differenziazione e suddivisione dello spazio in due differenti stralci funzionali, aventi denominazione “U.M.I. 1” e “U.M.I. 2”: la “U.M.I. 1” prevede una destinazione d'uso commerciale mentre nella “U.M.I. 2” sono ammesse le seguenti destinazioni: direzionale, turistico ricettiva, turistico ricettiva complementare, somministrazione, residenziale e spazi universitari, ivi compresa la realizzazione di uno studentato e la possibilità di insediare attività di somministrazione con destinazione d'uso commerciale per un massimo di 250 mq di superficie lorda.

Ne consegue che le destinazioni d'uso sono legittimate ai sensi del Comma 1 Art. 3 del vigente “Disciplinare per l'attuazione dei PUA da parte di soggetti privati”, in quanto *“le destinazioni d'uso degli edifici nell'ambito dello strumento urbanistico sono stabilite in conformità con le destinazioni d'uso previste o ammesse dal Piano Regolatore Generale [...]”*.

Così come definiti all'interno delle NTA del PUA si riportano di seguito gli elementi prescrittivi che normano e vincolano la successiva definizione progettuale dell'intervento:

- Superficie di zona reale (SZ): 12.652 mq di cui:
 - Superficie di zona (SZ) del “U.M.I. 1” commerciale: 9.178 mq
 - Superficie di zona (SZ) del “U.M.I. 2” altri usi: 3.474 mq
- Superficie coperta (SC) massima: 6.450mq di cui:
 - Superficie coperta (SC) del “U.M.I. 1”: 3.400mq
 - Superficie coperta (SC) del “U.M.I. 2”: 3.050mq
- Superficie di vendita (SV) massima: 1.868mq
- Superficie accessoria (SACC) massima: 1532mq
- Volume totale (V): 60.120mc* di cui:
 - Volume (V) del “U.M.I. 1”: 14.655mc

- Volume (V) del "U.M.I. 2": 45.465mc
- Superficie lorda di pavimento (SLP) massima "U.M.I. 1": 3400mq
- Altezza massima (H): 28m
- Standard a parcheggio pubblico: 6.752mq** di cui:
 - 1.700mq reperiti al piano interrato in ampliamento al parcheggio esistente già asservito a uso pubblico da realizzarsi completamente entro l'ultimazione della "U.M.I. 2" altri usi****
- Standard a verde pubblico: 8.012mq***
- I fabbricati all'interno del perimetro dello strumento attuativo – anche se all'interno delle due U.M.I. differenti – possono essere collocati a una distanza tra loro di 10m o in aderenza in deroga all'altezza stessa dei fabbricati e non sono soggetti al rispetto della distanza di 5m dai confini della porzione in adiacenza
- Le facciate parallele di uno stesso corpo di fabbrica non sono soggette al rispetto delle distanze minime tra pareti finestrate: esse, infatti, in deroga all'altezza del fabbricato stesso, potranno essere realizzate a una distanza inferiore di 10m
- Distacchi minimi dei fabbricati da:
 - Confini di proprietà: 5m
 - Confini di proprietà pubblica: 3m
 - Via Venezia (strada oggetto di futuro attraversamento di linea tramviaria SIR): 10m – fascia di rispetto ristretta

*è ammesso il trasferimento di volume/slp da una U.M.I. all'altra, all'interno dell'area PUA "Centro Direzionale C. Rizzato", nel limite del 25% e ferme restando le superfici a uso commerciale e di vendita già definite

**monetizzabili per la parte eccedente i 1.700mq, ai sensi dell'Art.32 della LR 11/2004, in conformità a quanto previsto dall'Art.9 delle NTO allegate al secondo PI, ai valori previsti dal vigente regolamento per le monetizzazioni degli standard urbanistici. Per quanto riguarda il calcolo degli standard a parcheggio pubblico, in linea con la normativa vigente all'epoca della redazione dell'APP, si è utilizzato il parametro di 0,5mq/mq SLP per la U.M.I. 1 commerciale e lo 0,4mq/mq SLP per la U.M.I. 2 altri usi.

***da reperire all'interno della superficie di zona ampliata dell'ambito PT1, come evidenziato all'interno delle *tav.13.a* e *tav.13.b – calcolo analitico aree a verde cedute su PT1* e derivanti dal rapporto di 0,4mq/mq SLP per entrambi le unità, secondo normativa vigente al momento dell'APP

****l'ampliamento del parcheggio interrato con l'inserimento della superficie necessaria a soddisfare lo standard di parcheggio a uso pubblico può essere realizzato previa demolizione totale o parziale della porzione esistente – foglio 72 mapp. 768 sub.5 – secondo necessità strutturali specifiche, meglio definite all'interno degli elaborati esecutivi presentati in sede di permesso di costruire. Si specifica che le quantità di materiale computato, il posizionamento delle strutture e quanto in generale ora riportato subirà delle modifiche a seguito del progetto esecutivo dello Fabbricato ricadente nella "U.M.I. 2" senza generare variante sostanziale al PUA in essere. Si specifica che nel computo tale intervento è stato calcolato come parcheggio a raso sopra terra.

Per quanto riguarda la richiesta normativa di parcheggi pertinenziali per soddisfare le necessità di entrambe le U.M.I., si è proseguito con il calcolo degli stessi applicando 1mq/10mc come specificato dalla Legge Tognoli n.122/89 per cui *"nelle nuove costruzioni e anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore a un metro quadrato per ogni dieci metri cubi di costruzione"*. I parcheggi saranno interamente reperiti all'interno delle due unità – tramite un assetto progettuale nella proposta

planimetrica allegata che comunque non è prescrittiva – sia fuori terra che all'interno di un piano interrato appositamente progettato e accessibile tramite due rampe.

4. RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO – scelte progettuali

Si premette, come evidenziato all'interno delle NTA, che le scelte architettoniche e progettuali ora esposte non sono prescrittive; esse, infatti, possono subire delle modifiche più o meno consistenti e saranno al meglio definite – per entrambe le U.M.I. – all'interno dei rispettivi Permessi di Costruire. Le modifiche potranno vertere sia sulla natura compositiva del fabbricato che sul suo posizionamento all'interno del lotto – e, di conseguenza, sulla conformazione spaziale degli spazi esterni – e non comporteranno variante al PUA. Il rispetto dei parametri sopra indicati, invece, è di natura prescrittiva e funge da elemento vincolante.

Il progetto prevede, così come precedentemente delineato, la creazione di due differenti U.M.I., aventi destinazioni d'uso specifiche e differenti. La progettazione tra i due avverrà in sintonia e nel rispetto delle identità dei due edifici. La progettazione avverrà in maniera che i nuovi fabbricati dialoghino con il contesto in cui essi si inseriscono, nonostante lo stesso appaia come un tessuto urbanistico eterogeneo sotto vari punti di vista, che siano essi compositivi, di destinazione, di tecnica costruttiva, di definizione dell'assetto urbano etc.

Impianto architettonico e sistema costruttivo – fabbricato U.M.I. 1

La "U.M.I. 1" a destinazione commerciale ospiterà un edificio insistente su una piastra dalla forma regolare. Il suo posizionamento all'interno del lotto prevede un duplice affaccio dello stesso con i prospetti delle vetrine sia su via Venezia che su via del Pescarotto, optando, quindi, per lo scarico merci sul lato nord.

La quota di imposta del fabbricato è fissata a +11.555m (quota assoluta su livello del mare), una quota derivante dalla progettazione del piano quotato a seguito della determinazione della quota di sicurezza idraulica – +11.320m – (identificata a +0.50 rispetto alla quota media – +10.813m – dell'andamento del terreno all'interno del lotto) soddisfatta nel punto più basso del parcheggio. Tali calcoli sono al meglio esplicitati all'interno delle relazioni tecniche idrauliche specifiche allegate. Attorno allo stesso si svilupperà parte del parcheggio pertinenziale a raso con la realizzazione di due rampe per la discesa-risalita dal piano interrato, che sarà posto sotto la sagoma del fabbricato e sotto una porzione di parcheggio. Le sue dimensioni ingenti servono a ospitare tutta la superficie necessaria per il soddisfacimento degli standard a parcheggio pertinenziali previsti per entrambi gli edifici. La suddivisione dei parcheggi sarà successivamente riassetata in base alla struttura esecutiva – garantendo comunque la superficie minima richiesta da normativa. La connessione tra parcheggio interrato e attività commerciale avverrà tramite un punto di risalita baricentrico (composto da tappeti mobili, ascensore e scale) nel rispetto delle normative vigenti in materia di antincendio tale da permettere agli utenti l'entrata diretta nell'edificio.

Le linee progettuali su cui virerà il progetto, al fine di contribuire un miglioramento della qualità dell'aria, prevedono la progettazione di un tetto giardino su gran parte della copertura, di modo che dalla vista dall'alto del masterplan sia data l'idea di un potenziale prolungamento del parco circostante.

A livello planimetrico si è scelto di realizzare aiuole attrezzate a verde e parcheggi che saranno realizzati con materiali il più possibili permeabili. L'accesso alla "U.M.I. 1" avverrà tramite due passi carrai realizzati sui due assi viari principali che circondano il lotto: via del Pescarotto e via Venezia. La volontà di avere un doppio accesso ben si sposa con la necessità di creare una viabilità fluida, in cui i mezzi di servizio non debbano necessariamente attraversare tutto il parcheggio. A tal proposito si permette l'entrata di qualunque tipo di mezzo da via del Pescarotto, mentre il passo carraio su via Venezia sarà limitato al passaggio dei mezzi di servizio merci (in numero limitato durante la giornata) e alle auto – solo in entrata – e provenienti dalle rotonde del Piazzale

della Stanga. È, infatti, vietata la svolta a sinistra da coloro che provengono da via Venezia/via Tommaseo. Relativamente agli studi di traffico si allegano all'interno della VAS analisi e indicazioni specifici.

Il progetto, che sarà appunto definito con successivo Permesso di Costruire, a titolo indicativo sarà costituito da una struttura in calcestruzzo, formata da una maglia regolare di pilastri e travi prefabbricate e tegoli. Le chiusure verticali saranno costituite da pannelli prefabbricati in calcestruzzo che si eleveranno almeno un metro sopra all'estradosso di copertura, fungendo non solo da parapetto ma anche da parziale mascheramento degli impianti collocati sulla stessa.

Il tema della sostenibilità ambientale, di grande rilevanza nella progettazione dei nuovi edifici, sarà ricercato non solo nelle scelte di materiali in grado di incentivare la permeabilità dell'area ma anche nella progettazione stessa dell'edificio. Come citato precedentemente, si è orientati alla realizzazione di un tetto giardino e, più in generale, a utilizzare materiali che permettano l'alta coibentazione del fabbricato con l'obiettivo di minimizzare il consumo di energia, tramite la riduzione delle dispersioni termiche.

La conformità ai parametri igienico-sanitari sarà successivamente valutata (in sede di Permesso di Costruire) secondo le indicazioni della normativa vigente in materia.

Per quanto riguarda lo spazio dedicato all'alloggiamento dell'area ecologica di pertinenza del fabbricato, essa sarà disposta – oscurata alla vista dell'utenza – nell'area di carico-scarico merci sul lato nord del fabbricato. Il ritiro dei rifiuti, differenziati per tipologia, sarà successivamente concordato con gli enti competenti.

Impianto architettonico e sistema costruttivo – fabbricato U.M.I. 2

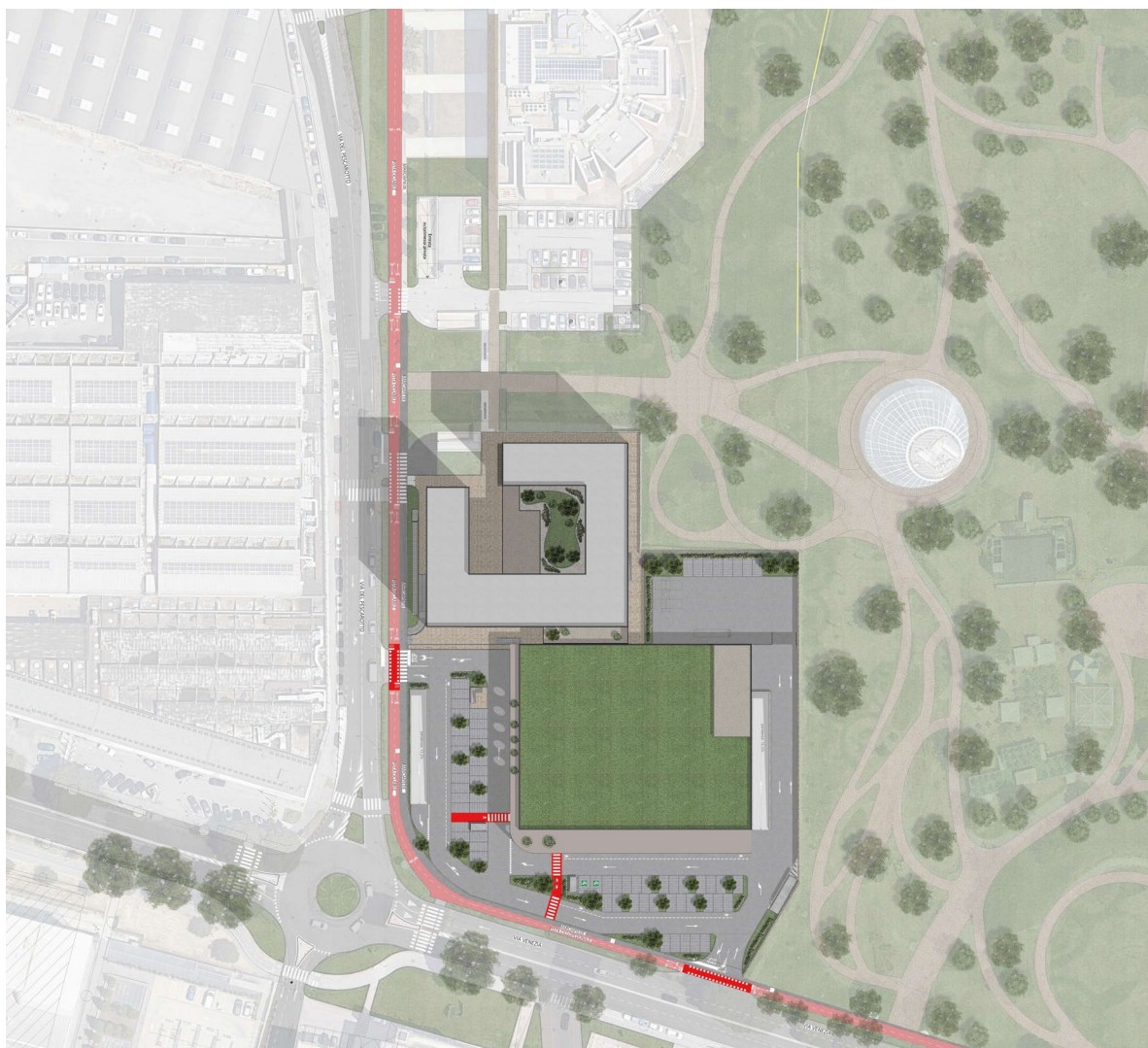
La "U.M.I. 2", di cui i parametri massimi di volume realizzabili sono stati indicati all'interno delle NTA allegate, potrà ospitare un edificio a destinazione direzionale, turistico ricettiva, turistico ricettiva complementare, somministrazione, residenziale e spazi universitari, ivi compresa la realizzazione di uno studentato e la possibilità di insediare attività di somministrazione con destinazione d'uso commerciale per un massimo di 250 mq di superficie lorda. L'idea progettuale risponde alla necessità di coniugare più concetti legati sia alla relazione con l'edificio universitario nell'area adiacente che al nuovo edificio a destinazione commerciale; l'idea, infatti, è quella di definire e rappresentare una nuova identità del luogo come punto di arrivo del processo di completamento territoriale. L'edificio si sviluppa sulla scia del concetto di "coltivazione" come metafora di crescita ed evoluzione in un ecosistema formativo-educativo, nel tentativo di realizzare un luogo di crescita e residenzialità come esperienza di differenti opportunità.

Tenendo in considerazione la morfologia del lotto e della volumetria a disposizione, il nuovo edificio ha forma regolare rettangolare con corte interna ed è disposto su nove piani compreso il piano terra. Il lato verso l'università è lasciato volutamente aperto nella congiunzione tra i due bracci di fabbrica, in modo da permettere il prolungamento del camminamento proveniente dall'edificio universitario sino all'interno della corte.

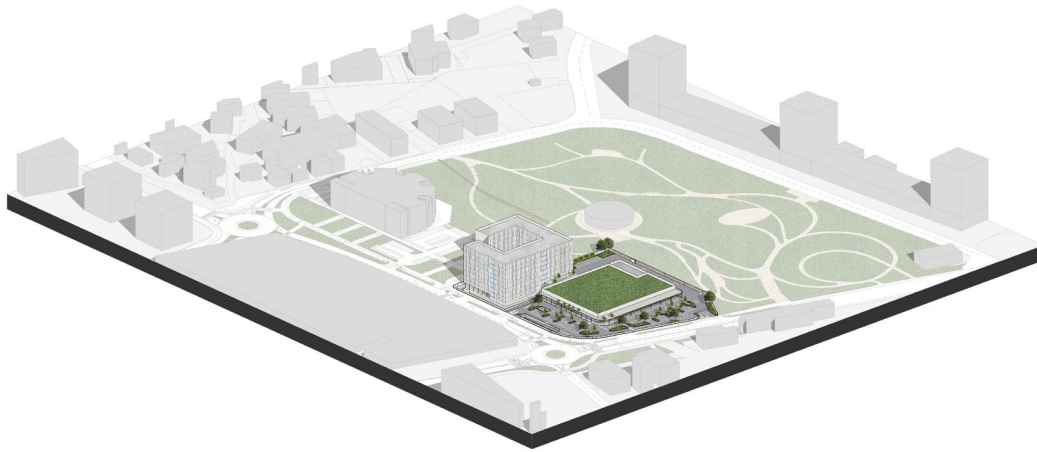
La corte interna è pensata per dare spazio e superficie utile all'aperto, per creare un ruolo di aggregazione all'interno dell'edificio stesso, dove la presenza di essenze arboree possa garantire qualità dell'abitare. All'interno della corte, in posizione centrale, è prevista la realizzazione di un corpo di fabbrica indipendente di un solo piano ospitante l'ingresso principale all'intera struttura. L'edificio ospiterà tutti i locali di pertinenza – meglio espletati successivamente in fase di permesso di costruire – in linea con quanto disposto all'interno della normativa vigente in materia.

I concetti cardine su cui è stata orientata la progettazione preliminare sopradescritta – e su cui si basano gli elaborati architettonici all'interno delle *tav.18a – ipotesi architettonica: masterplan e tav.18b – ipotesi architettonica: prospetti e render* – rispecchiano la necessità di rispettare la creazione delle due differenti U.M.I. con destinazioni d'uso specifiche e definite, tale che la loro progettazione possa avvenire in sintonia ma rispettando e richiamando le singole identità. L'idea è stata, quindi, quella di realizzare una piastra di base che si distribuisse in continuità non solo visiva tra le due unità, ma anche materica, cromatica e di forme.

Un ruolo di fondamentale importanza avrà la progettazione degli spazi verdi. La scelta è quella di, dove possibile, incentivare la realizzazione di verde pertinenziale al fine di contribuire al benessere dell'area.



Ipotesi non vincolante - Masterplan di progetto



Ipotesi non vincolante - Assonometria di progetto

Impianto architettonico e sistema costruttivo – opere di urbanizzazione

Si prevede, come meglio descritto all'interno dell'*All.F – descrizione delle opere di urbanizzazione*, la progettazione e realizzazione di un parcheggio al piano interrato in ampliamento a quello esistente già asservito a uso pubblico ma mai utilizzato. Essendo lo stesso localizzato sotto il sedime del fabbricato della "U.M.I. 2" – e interamente all'interno della "U.M.I. 2" – la sua progettazione esecutiva e successiva realizzazione sarà vincolata non solo alle necessità del parcheggio esistente ma anche a quelle dell'edificio di nove piani che si stanzierà al di sopra. L'idea, soggetta a possibile cambio valutativo secondo quanto sopra riportato, è quella di una parziale demolizione del parcheggio esistente – foglio 72 mapp. 768 sub. 5 di proprietà – con il ripristino della porzione demolita secondo necessità strutturali specifiche e la realizzazione dell'ampliamento per la superficie richiesta. Le fondazioni, eventuali opere di sostegno, l'impianto strutturale e tutte le altre parti che servono a consegnare il parcheggio realizzato a regola d'arte saranno descritte all'interno della specifica relazione e computate. Si specifica che le quantità di materiale impiegato, il posizionamento delle strutture e quanto in generale riportato potrà subire delle modifiche a seguito del progetto esecutivo dell'edificio sovrastante. Le rampe di ingresso e uscita al parcheggio saranno implementate con un sistema anti-allagamento, su richiesta dell'Autorità di Bacino, descritto all'interno di relazione tecnica specifica allegata.

Altra opera di urbanizzazione è la realizzazione e completamento di una porzione del percorso esistente che si sviluppa con forme fluide all'interno del Parco d'Europa. Lo scopo è quello di implementare il percorso esistente aggiungendo un braccio nella parte in cui oggi risulta mancante e arricchirlo con la piantumazione di essenze arboree concordate successivamente con gli uffici competenti.

In accordo con i tecnici comunali si è pensato, inoltre, di sfruttare il muro esistente che attraversa il Parco d'Europa e che funge attualmente da confine est della "U.M.I. 1" commerciale. Il fine è quello di preservare la preesistenza e costruire internamente in adiacenza a essa, sfruttando il suo posizionamento come recinzione di confine. Il muro esistente, a seguito di analisi visive (così come riportato all'interno della *tav.12c – progetto oouu Conservazione muro esistente* tramite una documentazione fotografica specifica) è stato mantenuto lungo tutta la sua direttrice originaria, tagliandolo puntualmente secondo necessità. A terra è stata, in prossimità dei tagli, mantenuta la traccia del passaggio del muro, come testimonianza visiva della sua originaria estensione all'interno del Parco. La scelta progettuale proposta prevede, quindi, a seguito di indagini statiche eseguite successivamente in fase di permesso di costruire, la pulizia e la sistemazione puntuale degli elementi degradati, al fine di ripristinare la continuità visiva dello stesso dal Parco e di impattare – con la nuova realizzazione – il meno possibile lo stato attuale dei luoghi. Internamente si prevede di realizzare una struttura di contenimento/rinforzo in calcestruzzo in corrispondenza della fondazione, così come esposto all'interno della tavola di progetto, di modo

che la realizzazione della viabilità interna non intacchi la struttura esistente. Si rimanda, quindi, al progetto esecutivo – congiuntamente al confronto con i Settori preposti – la progettazione puntuale e le scelte conservative ottimali dello stesso.

Così come delineato all'interno delle NTA per quanto riguarda i suoi dati metrici e all'interno delle relazioni e tavole specifiche relative alle urbanizzazioni (*tav.13b – progetto oouu aree a verde PT1 e All. F – descrizione delle opere di urbanizzazione*) l'area in adiacenza al Cimitero S. Lazzaro ospiterà l'intera superficie destinata a standard a verde pubblico – prodotto dall'intervento all'interno del lotto oggetto di PUA – e a standard aggiuntivo e compensativo per circa 24.500mq. In accordo con i tecnici comunali e coerentemente a quanto precisato all'interno dell'Accordo Pubblico Privato, la superficie catastale da cedere è pari a 32.512mq (risultante dalla somma degli standard a verde pubblico derivanti dall'edificazione dell'area del PUA "C. Rizzato" e dello standard aggiuntivo e compensativo di circa 24.500mq richiesto dall'Accordo stesso, come precedentemente precisato). A livello progettuale, così come esplicito all'interno della tabella della *tav.13.a e 13.b – calcolo analitico aree a verde cedute su PT1*, è stato scelto di cedere i mappali indicati (foglio 57 mapp. 591, 592, 593, 594, 595 e 81) nella loro totalità, non essendo, infatti, chiari gli effettivi confini degli stessi e risultando, quindi, complicato identificarli. La superficie ceduta, quindi, sarà pari a 33.451mq. Così come specificato all'interno delle tavole dedicate e nelle NTA, i 939mq in eccedenza ceduti saranno successivamente sottratti ai 7.326mq di verde pubblico richiesti all'interno della Variante al Piano degli Interventi per l'area PUA "PT1 tra via San Marco e viale delle Grazie" da reperirsi nella medesima area.

L'area resterà attrezzata a manto erboso e verranno piantumati all'interno della stessa – seguendo direttive sul loro posizionamento da parte degli uffici competenti – circa 100 alberature rispondenti alle caratteristiche tipiche delle piante di zona.

Viabilità dell'intera U.M.I.

Di fondamentale importanza nella genesi progettuale è risultato il ruolo assunto dalla viabilità - soprattutto alla luce delle scelte del Comune di Padova per via Venezia (realizzazione della linea tramviaria) – il che ha spinto alla necessità di un'analisi accurata dell'area tramite un attento studio di impatto viabilistico – allegato nella sua totalità d'analisi all'interno dell'All. R – studio di impatto viabilistico relazione tecnica.

Il fine dello studio è stato quello di determinare le componenti di mobilità che andranno a interessare il quadrante territoriale di Padova centro-orientale, nel quale, appunto, ricadono le opere connesse al PUA in oggetto. L'analisi sviluppa e dettaglia gli aspetti trasportistici legati all'attivazione delle programmate opere urbanistiche, tenendo conto dei flussi viari attuali e del futuro sviluppo del contesto. Il tecnico competente, a supporto delle valutazioni di ordine trasportistico, ha raccolto dati sulla mobilità dell'area mediante conteggio del flusso di traffico effettuato *ad hoc* nel mese di Maggio 2022 sulla viabilità limitrofa alla U.M.I. in oggetto, al fine di caratterizzare puntualmente le dinamiche di mobilità che interessano l'area, di modo da sviluppare un database aggiornato che sarà alla base delle valutazioni di scenari infrastrutturali.

5. RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO – valutazione di compatibilità idraulica

Premettendo e asservendo quanto descritto all'interno dell'All. L2a – *relazione idraulica e All. L2b – dispositivi di tutela del piano interrato (Art.15 NTA)* allegati alla presentazione del PUA in oggetto, in linea con quanto esposto all'interno delle analisi dell'area e degli estratti della normativa vigente in materia di pericolosità e rischio idraulico, si precisa che la quota di imposta dei fabbricati, degli accessi ai piani interrati e del piazzale più in generale – alla luce della classificazione dell'area in pericolosità idraulica moderata P1 e rischio moderato R1 – sono stati fissati a una quota di sicurezza idraulica al di sopra dei +0.50m richiesti rispetto al piano campagna.

In tal senso, è stata attuata una verifica delle quote dello stato di fatto dell'area oggetto di intervento. L'intera area del PUA, infatti, è stata suddivisa in due "sotto-aree"; per ognuna di esse – in linea con le direttive dell'Autorità di Bacino che prevedono, per interventi su superficie maggiore

di 100mq, la suddivisione dell'area di intervento tramite una griglia di lato 10m – è stata determinata la quota del piano campagna. La quota di sicurezza è stata successivamente calcolata – differente per ogni U.M.I. – come la maggiore tra le somme della quota media di ogni elemento della griglia e dei tiranti previsti in ognuno di essi. Da tale conteggio sono stati esclusi tutti quegli elementi di origine antropica quali muri, cabine Enel esistenti, cumuli di terreno riportato etc..

A livello prettamente numerico, quindi, la media delle quote battute per la “U.M.I. 1 – commerciale” è pari a +10.813m, mentre per la “U.M.I. 2 – altri usi” +11.073m. La quota di sicurezza idraulica – rispettata in entrambi le unità nel punto più basso a livello planimetrico – sarà posta rispettivamente a +11.320m e a +11.580.

Si specifica che l'identificazione del caposaldo (posto in prossimità della rotonda esistente di via Venezia) non corrisponde alla quota media calcolata per le verifiche idrauliche.

Indicazioni più precise in merito sono state approfondite all'interno degli elaborati specifici.

6. ANALISI VINCOLI E IMPIANTI – scelte progettuali

I vincoli derivanti dalla normativa vigente in materia di Verifica dell'Compatibilità Idraulica e le soluzioni progettuali specifiche saranno delineate all'interno dell'*All. L1 – valutazione di compatibilità idraulica, All. L2a – relazione idraulica dell'All. L2b – dispositivi di tutela del piano interrato (Art.15 NTA) e dell'All. L3 – relazione barriere anti-allagamento piano interrato (Art.15 NTA)* allegati all'interno degli elaborati del PUA in oggetto.

Le scelte operate in materia di impianti esterni si basa su quelle che sono le indicazioni reperite dagli enti competenti e dalle planimetrie delle reti esistenti.

- **Rete acque nere e bianche:** per quanto riguarda lo smaltimento delle acque meteoriche dei piani fuori terra si è scelto di realizzare un unico impianto di laminazione, con realizzazione di specifica vasca dimensionata all'interno di un'area interrata localizzata nel parcheggio della “U.M.I. 1” e uscente nella linea esistente in via Venezia (OVI 1000x1400 CLS). Tutte le acque derivanti dai parcheggi interrati saranno pompate attraverso un sistema di pompe di rilancio, anche questo debitamente dimensionato nella progettazione esecutiva in fase di permesso di costruire. Le acque miste del fabbricato commerciale, dopo essere passate all'interno di specifiche vasche condensagrassi si allacceranno alla fognatura mista esistente su via Venezia (OVI 1000x1400 CLS). Le acque miste e nere del Fabbricato ricadente nella “U.M.I. 2”, di portata evidenziata all'ente competente, andranno a convogliarsi – dividendo la loro portata – rispettivamente sulla linea mista (DN315 PEC) esistente in via del Pescarotto e all'interno di una condotta esistente in prossimità del lotto verso il Parco d'Europa (DN600 CLS). Bozza di tale schema fognario è graficamente evidenziato all'interno della *tav.17 – schema rete fognatura*;

- **Rete acquedotto:** l'adduzione della rete idrica alla “U.M.I. 1” avverrà tramite allacciamento con saracinesca alla linea di distribuzione esistente passante su via Venezia, tramite una nuova linea di approvvigionamento Ø 40mm e tramite un allaccio dalla stessa linea necessario all'impianto antincendio. L'adduzione della rete della “U.M.I. 2”, invece, avverrà da linea di distribuzione esistente passante per via del Pescarotto a cui sarà, anche in questo caso, aggiunto un allaccio per l'impianto antincendio. Integrazioni e analisi richieste da parte dell'ente competente sono state predisposte all'interno di specifico elaborato allegato al presente PUA (*All.Q – gestione fognature e approvvigionamento idrico* e all'interno della *tav.14a – reti di progetto via del Pescarotto/via Venezia*).

In progetto predisposizione di allaccio alla condotta esistente passante sia su via San Marco che su via Quintino Sella – area PT1 – al fine della realizzazione di uno stacco tramite saracinesca e arrivo in pozzetto dedicato per il futuro/eventuale impianto di irrigazione dell'area ceduta a verde pubblico (vedasi *tav.14b – reti di progetto PT1*);

- **Rete telecom:** la rete telecom sarà portata all'interno delle due U.M.I. tramite due linee separate con derivazione dalla linea esistente interrata passante per via del Pescarotto;
- **Rete Enel:** il posizionamento della cabina Enel di pertinenza dei due Fabbricati sarà posizionata nell'area indicata all'interno delle planimetrie allegate. Sarà previsto un ampliamento della linea della media tensione con derivazione dalla linea MT esistente passante su via del Pescarotto, come delineato all'interno della *tav.14a – reti di progetto via del Pescarotto/via Venezia*. Dalla cabina in progetto usciranno le due linee di alimentazione dei fabbricati, rispettivamente in media tensione per il Fabbricato commerciale della "U.M.I. 1" e in bassa per il Fabbricato ricadente sulla "U.M.I. 2". Verrà, salvo diverse disposizioni e accordi con l'ente in fase di permesso di costruire, mantenuta nella posizione esistente la cabina Enel esistente in affaccio su via del Pescarotto.

Quanto precedentemente descritto in merito al posizionamento e dimensionamento delle reti di progetto si specifica che non funge da elemento vincolante e che le stesse saranno debitamente posizionate e dimensionate in fase di permesso di costruire/esecutiva anche a seguito delle prescrizioni specifiche dei vari Enti preposti.

7. RECEPIMENTO INDICAZIONI VAS

Così come indicato all'interno dell'Art.9 della Variante 63, per l'accordo R/17, al Piano degli Interventi per un accordo pubblico privato ex Art.6 LR 11/2004, finalizzato all'ampliamento del parco del Basso Isonzo, la Ditta ASPIAG SERVICE srl si è impegnata alla redazione della Valutazione Ambientale Strategica e della Valutazione di Incidenza Ambientale, depositando in data 02.03.2023 con prot. n. 97345 il Rapporto Ambientale Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a VAS e la relazione tecnica con la dichiarazione di non necessità di Valutazione di Incidenza Ambientale. A tal proposito, si inoltra con il seguente procedimento *l'All. H – VAS*, all'interno del quale sono state delineate tutte le linee guida progettuali e le verifiche necessarie per la fattibilità dell'intervento in oggetto, aggiornata di tutte le necessità apportate con l'elaborazione del PUA, nel pieno rispetto dei parametri richiesti dalla normativa vigente in materia. Si cita e si inoltra, quindi, il parere motivato n.120 del 15 giugno 2023 della Commissione Regionale VAS – Autorità Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica.

L'autorità competente per la VAS, approfonditi i principali strumenti di programmazione e pianificazione settoriale, regionale, provinciale, sovracomunale e comunale, non ravvisa la presenza di elementi ostativi relativi all'area oggetto di intervento, anzi, l'ambito oggetto di valutazione risulta essere coerente e compatibile con le indicazioni e i contenuti dei Piani territoriali urbanistici analizzati. Tutti i parametri sono stati analizzati identificando per ognuno una risposta puntuale rispetto alle scelte progettuali e alla compatibilità delle stesse con il tessuto esistente e/o la norma di riferimento.

Gli interventi, infatti, risultano compatibili dal punto di vista geologico, geomorfologico e idrogeologico; il consumo del suolo non è considerevole alla luce della passata destinazione d'uso del lotto – e conseguenti bonifiche resesi necessarie – e della sua posizione urbanistica come "contesto consolidato".

La matrice di sostenibilità del PUA, verificate tutte le sue caratteristiche e richieste, emette risultati migliorativi e/o pari a quelli attuali. Un esempio è dato dall'analisi del traffico veicolare – ben delineata all'interno della VAS stessa – dalla quale emerge il mantenimento di adeguate performance in termini di capacità di deflusso e sicurezza.

Tutte le indicazioni, linee guida, scelte progettuali, analisi etc. espresse e delineate all'interno della VAS sono state recepite all'interno del progetto presentato con il PUA in oggetto, alla luce di un accorto lavoro di collaborazione progettuale.