

**MODIFICA AL PIANO DI LOTTIZZAZIONE**  
**"IMMOBILIARE BRONZETTI S.R.L."**

P.U.A. approvato con delibera C.C. n° 2008/0128 esecutiva dal 03.01.2009  
 e successiva variante approvata con delibera di G.C. n° 2013/0540 del 29.10.20013

**RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA e COSTI  
 DELLA MODIFICA**

Richiedente <b>Immobiliare Bronzetti s.r.l.</b> Treviso (TV), via Fonderia, 31		File \CONAD\PUA VARIANTE 2016\Opere di Urbanizzazione\A-COPERTINE RELAZIONI_variante 2016.dwg File di stampa: Bronzetti PDL.ctb scala 2:1	Scala
Progettista <b>Architetto Francesco Bovo</b> <b>Architetto Piero Bovo</b> Padova, via Morgagni, 12 tel. 049 656134 fax 049 656259 e-mail: francesco_bovo@virgilio.it		Data Aprile 2013	Elaborato N° <div style="text-align: center; font-size: 2em; font-weight: bold;">A</div>
		Aggiornamenti Gennaio 2016	

## ***1 - DESCRIZIONE AMBITO D'INTERVENTO***

L'area interessata dalla modifica al Piano Urbanistico Attuativo denominato Piano di Lottizzazione "Immobiliare Bronzetti s.r.l.", è delimitata ad ovest dalla ferrovia Padova-Bologna, a nord dai giardini dell'edilizia residenziale pubblica di Via Bezzecca, ad est da altra proprietà, mentre il lato sud è prevalentemente confinante con le attrezzature della Parrocchia della Natività di Maria S.S.

## ***2 – CENNI STORICI***

Lo sviluppo urbano della città di Padova è avvenuto per fasi storiche ben definite che hanno segnato anelli concentrici alla cinta muraria, comprendenti sia ambiti prettamente residenziali sia attività industriali e commerciali.

La prima fase dello sviluppo urbano, che possiamo definire moderno, è individuabile in quella relativa allo **spostamento fuori le mura delle attività produttive** che sono state insediate tra la fine dell'ottocento e gli inizi del novecento a nord del centro storico lungo la via Tommaseo-Venezia e ad ovest lungo la Via P. Bronzetti, prevalentemente a ridosso della linea ferroviaria Padova-Bologna e a "Campo di Marte".

Tali localizzazioni, situate prevalentemente lungo la ferrovia, dovevano essere funzionali al sistema generale di trasporto basato principalmente su rotaia e favorire la possibilità d'intrattenere interscambi agevoli e diretti tra stabilimenti produttivi e trasporto delle merci prodotte.

Il settore urbano compreso tra la ferrovia e Via Vicenza, Via Bezzecca, Via Bronzetti e Via Sarpi, è particolarmente caratterizzato da attività produttive e dalla compresenza di insediamenti residenziali di tipo popolare.

**Il progressivo inurbamento delle industrie nel tessuto residenziale,** l'impossibilità di reperire aree all'interno per lo sviluppo delle stesse, le particolarità specifiche delle industrie esistenti, alcune di queste inquinanti e non compatibili con la residenza, hanno innescato la progressiva trasformazione urbanistico-edilizia dell'ambito sopra definito.

Le attività produttive sono andate progressivamente sostituendosi con edifici residenziali e, soprattutto per quelle poste a ridosso della linea ferroviaria, la trasformazione è avvenuta nella **variazione di utilizzo** delle strutture ed impianti esistenti (capannoni) **da attività produttive ad attività commerciali.**

In tale quadro storico evolutivo, due aree hanno avuto una particolare specializzazione nell'uso del territorio : una prima area ricompresa tra la ferrovia e Via Sarpi e la seconda area oggetto del presente Piano di Lottizzazione.

All'interno di un ambito industriale-commerciale e produttivo, queste due aree hanno assunto caratteristiche logistiche proprie con l'insediamento di attività per trasporti commerciali.

Nel corso del tempo anche queste funzioni sono state superate da organizzazioni più complesse che hanno condotto al progressivo abbandono e degrado dell'area "Ex Domenichelli" lungo Via Sarpi, le cui strutture sono state ora completamente demolite nell'ambito di un piano di recupero urbano in fase di attuazione, mentre per l'area di proprietà dell'Immobiliare Bronzetti s.r.l. erano state conservate nel tempo le strutture esistenti per essere impiegate in modo diversificato per attività commerciali.

### **3 – PROPOSTA DI MODIFICA AL P.U.A.**

Mantenendo inalterati i dati edificatori riportati nella delibera N. **2008/128 del Consiglio Comunale**, approvata in data **22.12.2008**, nella delibera N. **2013/0540 della Giunta Comunale** approvata in data **29.10.2013** e nella **Convenzione Urbanistica**, che è stata stipulata con rogito del Notaio Dr. Fabrizio Pietrantoni in data **25.2.2009 rep. N. 98095** ed inoltre, in obbligo a questa, è già avvenuto il trasferimento gratuito al Comune di Padova dell'area necessaria alla realizzazione del sottopasso ferroviario con rogito del medesimo Notaio in data **21.1.2010 rep. n. 98974**; si rende necessaria un'ulteriore variante ai precedenti P.U.A., già approvati, in quanto si richiede una **modifica della destinazione d'uso del parcheggio**, attualmente destinato a standard ecclesiastico, in quanto **alla Parrocchia della Natività è più utile avere un'area libera per un futuro ampliamento della palestra attuale, oltre poi ad eventuali nuovi fabbricati da adibire sempre a nuovi spazi sportivi per le attività parrocchiali.**

Tale richiesta è stata supportata anche dall'Amministrazione Comunale che ha condiviso i bisogni della Comunità Parrocchiale. La società CONAD si è prestata volentieri a dette richieste e si appresta a cedere al Comune la quantità di area prevista dai precedenti P.U.A. approvati, **chiedendo anche una variante nel tracciato** che renda la strada di accesso un po' meno tortuosa e tale da facilitare il passaggio dei mezzi pesanti. Detta modifica viaria **comporta una cessione di area a ridosso della palestra**, per un suo futuro ampliamento, e dell'area ad ovest del campo sportivo di cui il confine attuale è a ridosso della porta. Dette aree vengono delimitate da una recinzione parte in c.a. e parte in ringhiera tipo Orsogril. La modifica viaria rende più agevole l'accesso degli automezzi di approvvigionamento, tale configurazione lascia uno spazio prospiciente all'edificio produttivo che verrà attrezzato come verde

pubblico per le attese ed il gioco dei bambini, per gli utenti abituali e per coloro che vengono da via Bezzecca come ciclisti e pedoni.

Non viene modificata la sagoma ed il sedime dell'edificio commerciale, mentre vengono posizionate in maniera precisa tutte le vie di fuga del primo piano come prescritto con il corpo VV.FF.. Inoltre con questa nuova conformazione planimetrica si può d'altro canto ampliare la palestra esistente in modo da renderla omologabile per le attività agonistiche.

**L'area ceduta al Comune che attualmente è adibita a standard ecclesiastici avrà una destinazione per strutture al servizio della comunità stessa.**

#### **4 – NUOVI DIMENSIONALI DELL'AREA**

Nella variante richiesta i principali dati edificatori sono riassunti come nella tabella che segue.

<b>DATI DIMENSIONALI DELL'AREA</b>			
superficie coperta	mq.	4.445,00	
viabilità principale	mq.	1.493,00	
verde pubblico (790+1534)	mq.	2.324,00	
parcheggi scoperti (1605+400)	mq.	2.005,00	
area carico scarico	mq.	730,00	
strada già ceduta per nuovo sottopasso	mq.	1.900,00	
porzione strada privata	mq.	100,00	
<b>area per servizi ecclesiastici di interesse comune</b>	<b>mq.</b>	<b>988,00</b>	
<b>TOTALE</b>	<b>mq.</b>	<b>13.985,00</b>	

## **5 – INTERESSE PUBBLICO ALL'INTERVENTO**

La modifica salvaguarda l'interesse pubblico già precedentemente contemplato nei P.U.A. approvati nel 2008 e nel 2013.

Inoltre, la realizzazione delle opere a verde pubblico e della pista ciclabile prevista per le infrastrutture viarie connesse al sottopasso, costituiranno il **naturale collegamento** tra le aree a verde già presenti nella Corte Bezzecca e valorizzerebbero le aree ricreativo-sportive attualmente inserite all'interno della proprietà parrocchiale della Chiesa della Natività, costituendo un **nuovo polo d'aggregazione sociale per il quartiere**.

Il Piano ha posto in evidenza il **collegamento pedonale nord-sud tra Via Bronzetti e Via Bezzecca**, ed ha previsto, come richiesto, una **idonea mascheratura con alberature** a protezione delle aree verdi rispetto alla ferrovia ed alla nuova viabilità realizzata con il sottopasso.

Con tali intenti l'area interessata dal P.U.A. viene a costituire una **naturale cerniera situata tra le residenze di Via Bezzecca e le attività sportive della parrocchia** ; una cerniera in grado di **riqualificare in maniera organica, mediante ampi spazi liberamente fruibili a verde e a parcheggio**, non solo l'area di pertinenza della ditta lottizzante, ma in principal modo **tutto l'intorno urbano**.

## **6 – DIFFERENZA ONERI DI URBANIZZAZIONE**

Nella tabella che segue vengono illustrate le differenze tra gli oneri per le opere di urbanizzazione previste dalla Convenzione Urbanistica n° 98095 e le modifiche dal nuovo PUA.

<b>Convenzione Urbanistica N° 98095</b>		<b>Modifiche al PUA</b>	
Conglomerato bituminoso	€ 10,50 x 388 mq = € 4.074,00	Semina tappeto erboso	€ 10,5 x 518 mq = € 4.074,00
Tappeto	€ 5,80 x 388 mq = € 2.250,40	Pozzetti prefabbricati 60x60x60 con chiusini in ghisa	€ 180 x n° 4 = € 720,00
Masselli per pav. pedonale	€ 26,00 x 388 mq = € 10.088,00	Cls per trave di fondazione platea	€ 122,5 x 29,9 mc = € 3.662,80
Cordonate	€ 24,00 x 110 ml = € 2.640,00	Pavimento in cls spessore 20 cm	€ 122,5 x 57,6 mc = € 7.056,00
Segnaletica verticale	€ 280 x n° 2 = € 560,00	Ferro da armatura	€ 1,2 x 887,6 kg = € 1.065,10
Segnaletica orizzontale	€ 1,5 x 115 ml = € 172,50	Terreno vegetale	€ 36,00 x 519 mq = € 18.684,00
<b>Totale:</b>	<b>€ 19.784,90</b>		<b>€ 35.261,90</b>

<b>Maggiorazione oneri di urbanizzazione:</b>	<b>€ 15.477,00</b>
---	--------------------

Padova, lì febbraio 2016



## **7 – ELENCO DEGLI ELABORATI**

### *Fascicoli :*

A – Relazione tecnico-illustrativa con costi della modifica

### *Elaborati grafici :*

<b>Tav. 1</b> –	Estratti cartografici
<b>Tav. 3</b> –	Planivolumetrico
<b>Tav. 4.1</b> –	Verde Pubblico Planimetria
<b>Tav. 5.1</b> –	Viabilità e parcheggi con segnaletica stradale
<b>Tav. 5.4</b> –	Viabilità e parcheggi superamento barriere architettoniche
<b>Tav. 7.1</b> –	Illuminazione pubblica planimetria
<b>Tav. 9.2</b> –	Cabina ENEL
<b>Tav. 11</b> –	Permeabilità del suolo