



Nuovo parcheggio nell'area di riorganizzazione della sosta dell'ex Prandina

Via Orsini - foglio 88 particelle 496, 497, 498

PROGETTO ESECUTIVO

A.R.03

RELAZIONE GENERALE E TECNICA

committenza: APS HOLDING S.P.A.
Via Salboro 22/b 35124 – Padova
DIREZIONE MOBILITA' E SOSTA - 3
RUP: arch. Gaetano Panetta

progetto: SA SVILUPPO ARCHITETTURA ed ingegneria srl
via Frà Paolo Sarpi 37 int.2 35133 Padova (PD)

note:

29 aprile 2026	PP_APS_PK_E_A.R.03 relazione generale e tecnica_rev01	rev. 01	L.B.	L.B.
14 aprile 2026	PP_APS_PK_E_A.R.03 relazione generale e tecnica_rev00	rev. 00	L.B.	L.B.
data:	nome file:	descrizione:	redatto:	approvato:

indice:

1.	premessa	pag.	2
2.	inquadramento territoriale ed urbanistico	pag.	4
3.	Quadro esigenziale indicato nel DOCFAP e nel DIP	pag.	11
4.	Linee guida definite dal DOCFAP	pag.	12
5.	Soluzioni progettuali sviluppate nel DOCFAP	pag.	16
6.	stato di fatto	pag.	18
7.	progetto del parcheggio boscato	pag.	19
8.	interferenze sottoservizi	pag.	32
9.	interferenze con altri cantieri e parcheggio aperto	pag.	33
10.	cenni degli impatti sulla viabilità	pag.	34
11.	Sicurezza e bonifica bellica	pag.	38
12.	Pareri ed autorizzazioni	pag.	38
13.	Altri vincoli e autorizzazioni	pag.	38
14.	Indagini e verifiche preventive e VPA	pag.	39
15.	Caratteristiche economiche-finanziarie	pag.	39
16.	Cronoprogramma	pag.	40
17.	Normativa di riferimento	pag.	40

1. Premessa

La presente relazione costituisce l'elaborato **Relazione Generale e Tecnica**, previsto da D.lgs. 36/2023, allegato al Progetto Esecutivo redatto per l'intervento di realizzazione di un parcheggio in una porzione dell'area ex Caserma Prandina all'interno del progetto di riorganizzazione della sosta dell'ex caserma Prandina.

L'intervento di realizzazione del nuovo parcheggio fa parte di una più ampia strategia di rigenerazione e riqualificazione dell'area ex Prandina prevista dal DOCFAP approvato con D.G.C. n. 2024/0212 del 23/04/2024.

Le informazioni riportate da progetto si basano su:

- DOCFAP;
- DIP;
- progetto di demolizione edifici nell'area di riorganizzazione della sosta dell'ex caserma Prandina;
- Progetto di recupero degli ambiti A e B.

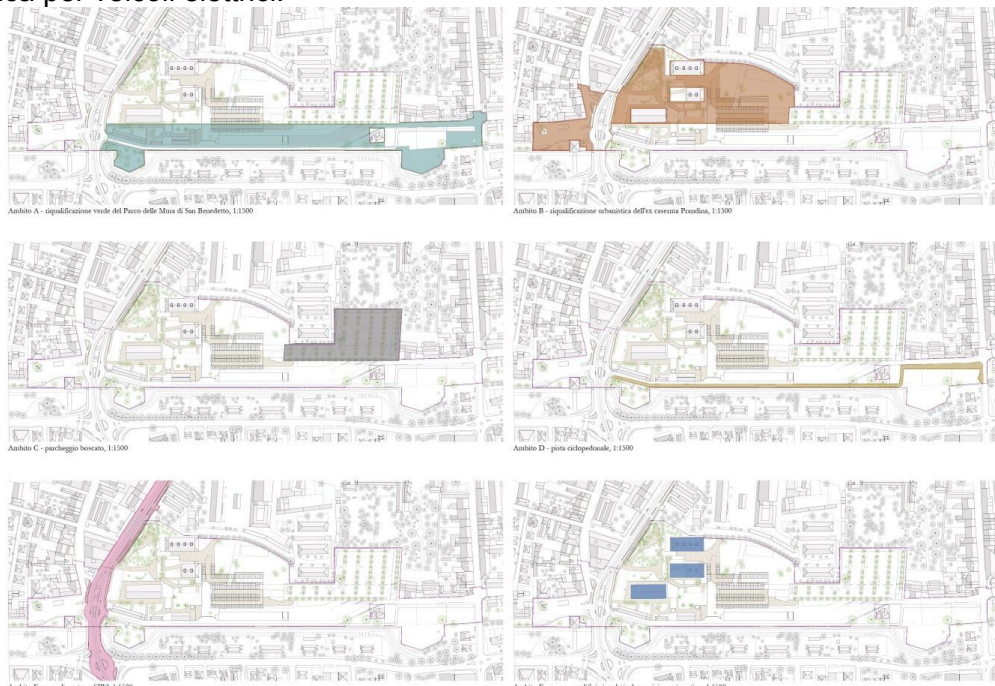
Il progetto generale di riqualificazione dell'area prevede i seguenti ambiti di intervento, caratterizzati da specifici progetti in atto di progettazione, approvazione od esecuzione dei lavori:

- A. riqualificazione verde del parco delle mura di San Benedetto;
- B. riqualificazione urbanistica mura di San Benedetto;
- C. nuovo parcheggio boscato (oggetto del presente Progetto Esecutivo);
- D. realizzazione di una nuova pista ciclopedonale parallela alle mura, realizzata nella sede stradale di via Orsini;
- E. realizzazione della nuova linea del tram su Corso Milano;
- F. recupero degli edifici vincolati, ad uso civico, museale ed espositivo e di servizi commerciali.

Il Progetto Esecutivo in oggetto riguarda specificamente l'Ambito C. Gli altri ambiti, oggetto di distinte progettazioni, sono considerati recepiti come stato di fatto per lo sviluppo del presente progetto.

Il progetto generale per l'Ambito C prevede la realizzazione di un «parcheggio boscato» sull'attuale sedime esito degli interventi di primo stralcio. L'intervento segue una programmazione per fasi:

- Primo stralcio (concluso): interventi propedeutici già eseguiti;
- Secondo stralcio (oggetto del presente progetto e bando): realizzazione del parcheggio;
- Fasi successive (escluse dal presente bando): opere di sistemazione a verde ed impianto di ricarica per veicoli elettrici.



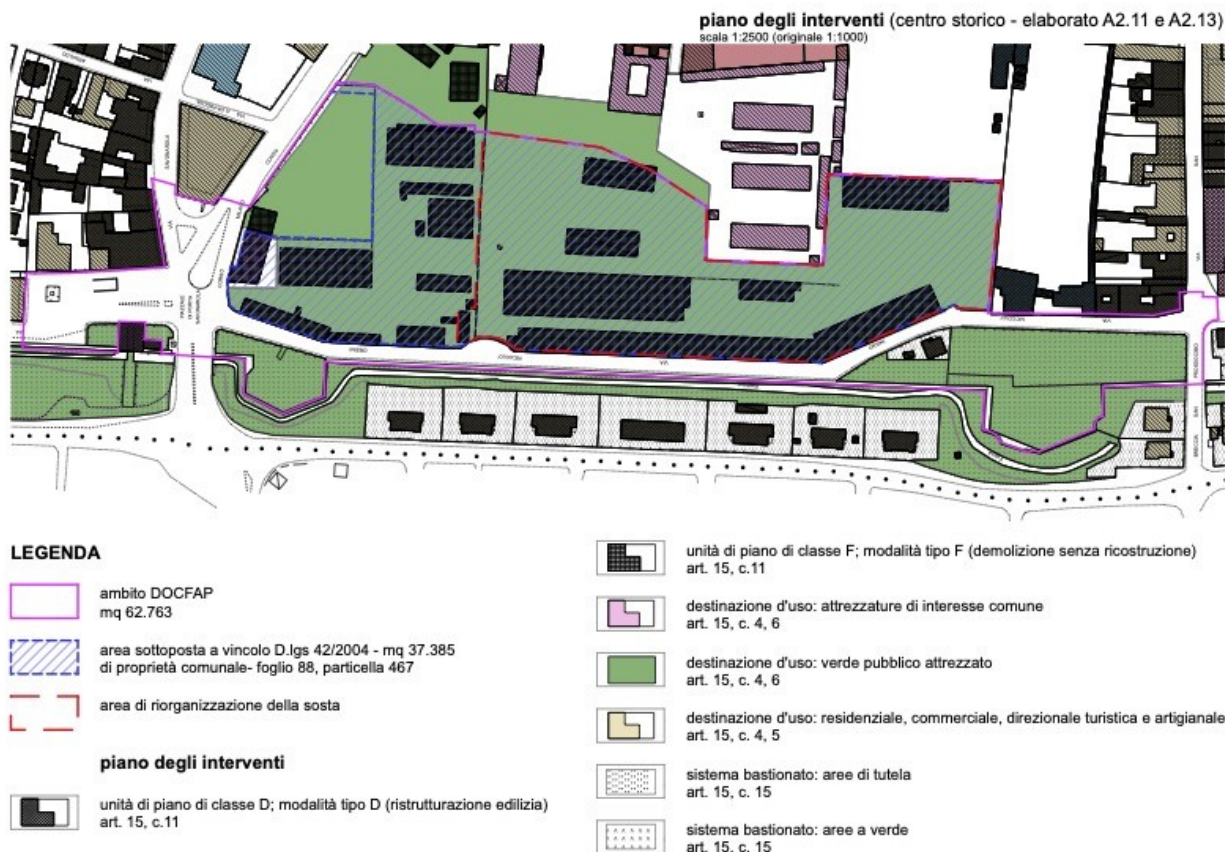
Schema di individuazione di tutte le aree di intervento.

Il progetto esecutivo del parcheggio è stato redatto a seguito dell'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica con Determinazione n. 2026/57/0019 del 02/02/2026 avente come Oggetto il "NUOVO PARCHEGGIO NELL'AREA DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA DELL'EX PRANDINA. DETERMINAZIONE MOTIVATA DI CONCLUSIONE POSITIVA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI DECISORIA IN FORMA SEMPLIFICATA E IN MODALITÀ ASINCRONA (ART. 38 DEL DECRETO LEGISLATIVO 31 MARZO 2023, N. 36, DELL'ART. 14-BIS DELLA LEGGE 7 AGOSTO 1990, N. 241)".

Per il dettaglio della determina e dei pareri rilasciati vedasi l'elaborato "A.D.05 pareri e prescrizioni_rev00".

2.2 Inquadramento urbanistico

2.2.1 Piano degli Interventi



L'area di intervento del DOCFAP e del Progetto Esecutivo del nuovo parcheggio ricade in ZTO A1 ed in particolare è classificata come "area a verde pubblico" ed "attrezzature di interesse comune", normata dagli artt. 15.4 e 15.6 delle NTO del secondo PI approvato con DCC n. 6 del 13/02/2023, che si riportano di seguito:

ART. 15 – ZTO A1 A CARATTERE STORICO, ARTISTICO E DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO - AMBIENTALE

[...]

4. Le Tavv. di progetto del PI in scala 1:1.000, distinguono le Unità di Piano nelle seguenti categorie, per ognuna delle quali vengono indicate le destinazioni d'uso consentite, fatte salve le specificazioni di cui ai successivi commi 5 e 6:

[...]

b) Unità di Piano destinate a servizi pubblici:

Sono ammesse le destinazioni d'uso individuate nelle Tavv. di progetto del PI in scala 1:1.000:

- istruzione (asili nido, scuole di infanzia, scuole primarie, scuole secondarie di I grado);
- servizi di interesse comune e servizi religiosi;
- verde pubblico e attrezzato;
- istruzione superiore all'obbligo; parcheggi e autorimesse.

La destinazione specifica delle aree destinate a servizi pubblici può essere modificata con deliberazione del Consiglio Comunale, senza che ciò comporti Variante al PI, purché la modifica avvenga tra i suddetti servizi e nel rispetto dei principi generali del PI.

Qualora gli immobili ricompresi nelle Unità di Piano destinate a servizi pubblici siano oggetto di dismissione ed alienazione e/o cartolarizzazione da parte dello Stato, degli Enti territoriali e/o di Enti pubblici o di interesse pubblico, la destinazione a servizi pubblici può essere modificata nelle destinazioni private di cui alla precedente lett. a), previa deliberazione del Consiglio Comunale di approvazione di un Accordo di Programma o di un'intesa tra il Comune e il soggetto pubblico o di interesse pubblico. Tale modifica non costituisce Variante al PI ed è comunque soggetta al Contributo Straordinario di cui all'Art. 10 delle NTO.

Per le Unità di Piano destinate a servizi pubblici e servizi di interesse generale, di cui alle precedenti lett. b) e c), al fine di favorire una maggiore flessibilità e integrazione del Sistema dei servizi pubblici, è consentita con delibera di Consiglio Comunale la modifica dei parametri urbanistici ed edilizi e delle modalità di intervento. Tale modifica non costituisce Variante al PI se attuata dai soggetti istituzionalmente competenti ai sensi dell'Art. 17, comma 3 del DPR 380/2001.

6. Unità di Piano destinate a servizi pubblici e servizi di interesse generale, per il Sistema Bastionato e per il Sistema del Prato della Valle

Per le Unità di Piano inedificate destinate a servizi pubblici e a servizi di interesse generale, per il Sistema Bastionato e il Sistema del Prato della Valle sono consentite, previa deliberazione del Consiglio Comunale, in via provvisoria e fino all'attuazione delle opere pubbliche previste dal PI, utilizzazioni diverse purché non vengano realizzati manufatti o installazioni fisse nel soprassuolo.

Si può inoltre osservare come gli edifici esistenti o rimossi ricadano in classe F, deputata ad interventi di demolizione senza ricostruzione di cui all'art. 15.11 delle NTO:

Classe "F"	Comprende: - Aree edificate con edifici da demolire	DEMOLIZIONE SENZA RICOSTRUZIONE – Modalità di tipo "F" <u>Modalità di intervento</u> Gli edifici ed i manufatti edilizi esistenti devono essere demoliti allo scopo di sistemare l'area secondo le destinazioni d'uso stabilite dal PI. L'intervento di demolizione determina il riconoscimento di un credito edilizio secondo le modalità stabilite all'Art. 11. Fino alla demolizione sono ammessi esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria come definiti dall'Art. 3, comma 1, lett. a) e b) del DPR 380/2001, con esclusione dell'aumento delle unità immobiliari. <u>Destinazioni d'uso</u> Fino alla demolizione non è consentita la modifica della destinazione d'uso, fatti salvi gli interventi di riuso temporaneo come definiti dall'Art. 8 della LR 14/2017.
------------	--	---

2.2.2 Piano di Assetto del Territorio

L'area dell'ex caserma Prandina è vincolata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 10.

L'area rientra inoltre all'interno del centro storico, normato dall'art. 5.5.1 delle Norme Tecniche del PAT. Dal punto di vista della compatibilità geologica, l'area di intervento risulta "area idonea", normata dall'art. 7.1 delle Norme Tecniche del PAT:

7.1 AREE IDONEE

Sono definite idonee le aree che non presentano sostanziali problematiche idrogeologiche o vincoli. In tali aree non sono previsti particolari accorgimenti costruttivi o di salvaguardia, salvo quanto prescritto dal D.M. 25 settembre 2005 e D.M. 11 marzo 1988, D.G.R.V. n° 1322/06 e D.G.R.V. n° 80/04 e successive modifiche e D.M. 14 gennaio 2008 e salvo quanto prescritto nella allegata Valutazione di compatibilità idraulica finalizzata a ridurre il rischio idraulico nelle aree poste a valle delle zone di intervento urbanistico o edilizio.

La carta delle trasformabilità evidenzia che l'area di intervento ricade in ATO 1, corrispondente al centro storico.



LEGENDA



carta dei vincoli e della pianificazione territoriale - art 5.5.1 NTA
Vincoli sui beni culturali (D.Lgs. n° 42/2004 – artt. 10 e 12)

PAT - carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



LEGENDA



carta delle fragilità - art 7.1 NTA
Compatibilità geologica - Aree idonee



carta delle fragilità - art 10.4 NTA
Zone di tutela - Aree di interesse storico, ambientale e artistico

PAT - carta della fragilità



LEGENDA



carta delle invarianti - art. 6.3 NTA

Invarianti di natura storico-monumentale e architettonica di interesse comunale e sovracomunale

PAT - carta delle invarianti



LEGENDA



carta della trasformabilità - art. 11.1 NTA

Ambiti territoriali omogenei - A.T.O. 1 Centro storico

PAT - carta della trasformabilità



LEGENDA



ambiti di urbanizzazione consolidata

PAT - ambiti di urbanizzazione consolidata

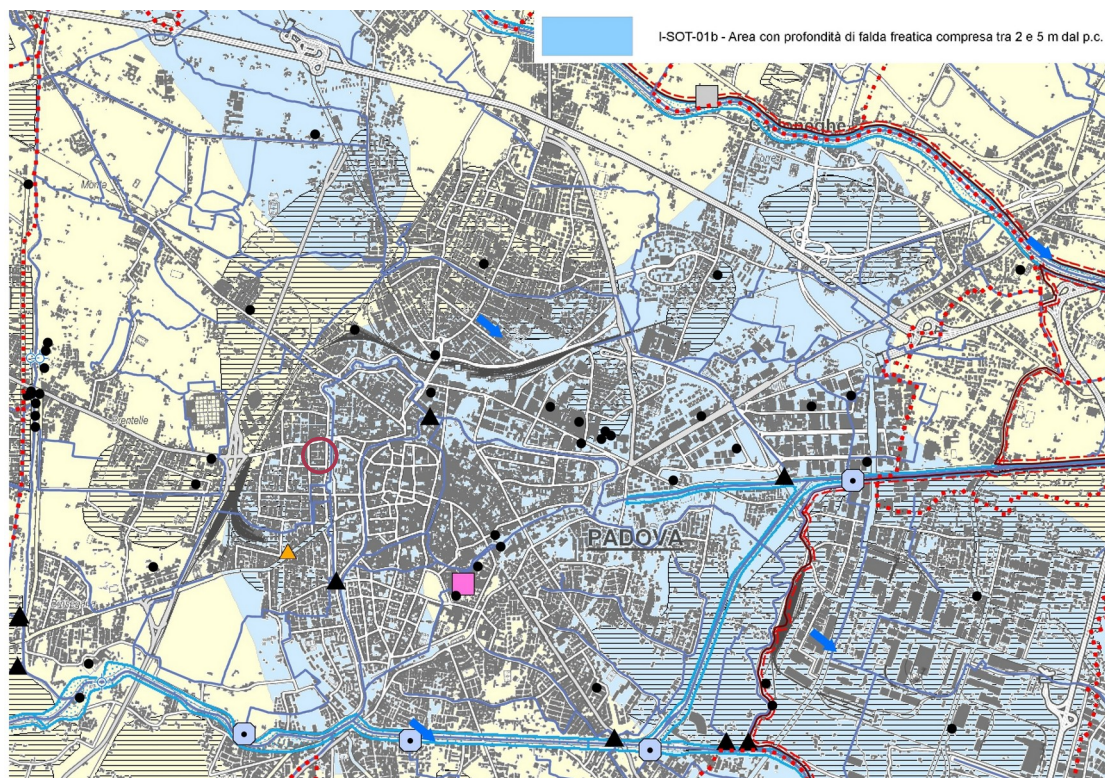
2.2.3 Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Il PGRA adottato con delibera n. 3 della Conferenza Istituzionale Permanente del 21/12/2021 non evidenzia alcun livello di rischio o pericolosità idraulica per l'area.

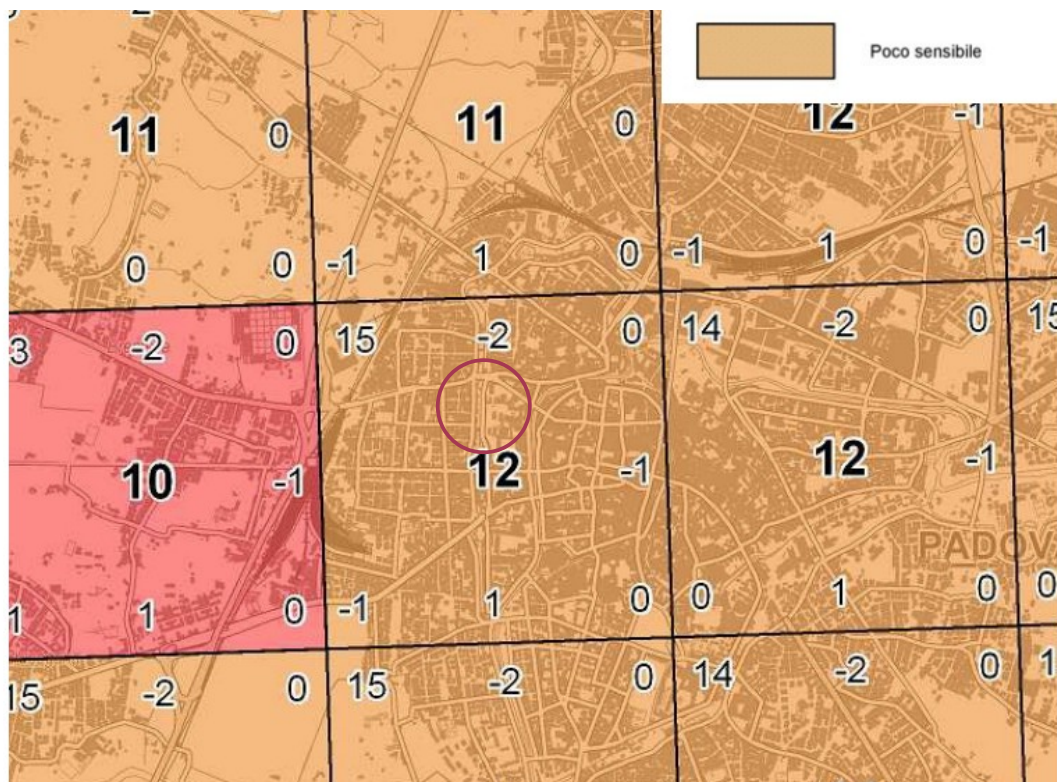


2.2.4 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il PTCP approvato con Deliberazione di Giunta n. 4234 del 29/12/2009, pubblicata sul BUR n.14 del 16/02/2010 e adeguato alle prescrizioni regionali in data 22/09/2011, con Delibera di Consiglio Provinciale n. 55, classifica l'area in oggetto area avente profondità di falda compresa tra 2 e 5 m dal p.c. considerata come poco sensibile dalla Carta di sintesi di Sensibilità del suolo.



estratto: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)



estratto: PTCP - Carta di sintesi di sensibilità

2.3 Conclusioni

Si evince che gli interventi risultano pienamente conformi alle prescrizioni degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica adottati.

3. Quadro esigenziale indicato nel DOCFAP e nel DIP

Il Comune di Padova, rilevando la particolare importanza dell'area dal punto di vista storico ed urbanistico, ha individuato gli elementi rilevanti di cui l'intervento di recupero dovrà tener conto e che vengono riassunti nel "quadro esigenziale", come previsto dalla Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, che si riporta a seguire:

Premessa

La riqualificazione urbana di una vasta area del centro storico di Padova coinvolge l'ex Caserma Prandina, la Via Orsini, le mura cinquecentesche, l'attuale parco Cavallegeri e la "Porta Savonarola". L'area storicamente comprende gli antichi monasteri di San Benedetto Vecchio (1195) e San Benedetto nuovo (1262) e relativi spazi aperti che rimasero inalterati per circa sei secoli, successivamente furono occupati dalla caserma d'artiglieria napoleonica (1810) che ne rimaneggiò in vari tempi la morfologia e destinazione.

Particolare rilievo va dato al carattere storico dell'isolato, della grande importanza monumentale benché nel 1810 l'insediamento delle attività militari ne abbiano stravolto la morfologia al contempo ne hanno anche impedito la parcellizzazione permettendo così l'attuale previsione di riqualificazione e rigenerazione dell'isolato.

La maggior parte dell'area, posta nel centro storico, fa parte dell'ex compendio della caserma Prandina che è stata acquisita dal Demanio mediante permuta nel luglio 2021 è immobile vincolato con decreto di vincolo del 2017. Si presenta come ampia area degradata ed abbandonata da molti anni, con parziali aree verdi spontanee, una parte considerevole di edifici fatiscenti e non recuperabili, pavimentazioni impermeabili e fabbricati vincolati da mantenere.

1. Obiettivi generali

Si prevede una riqualificazione da attuare mediante la realizzazione di una "infrastruttura verde inclusiva" per la valorizzazione del centro storico e delle mura rinascimentali di Padova. L'obiettivo è di restituire alla città un'ampia area non accessibile ora in stato di forte degrado ed abbandono. All'interno dell'intervento di riqualificazione si identificano due interventi principali:

- il primo di rigenerazione urbana con un progetto di "Riqualificazione urbanistica del Parco delle mura di San Benedetto";
- il secondo di riqualificazione verde con il progetto di "Riqualificazione verde del parco delle mura di San Benedetto".

I due interventi sono fra loro collegati in quanto appartenenti al sistema dell'isolato dei monasteri Benedettini e delle mura cittadine che andranno a far parte del progetto di realizzazione "Parco delle mura di San Benedetto". Isolato che dovrà essere riqualificato dal punto di vista urbanistico sia per il rapporto con i monasteri, i collegamenti ciclopeditoni, le aree verdi, la viabilità ed adeguate strutture per la sosta.

Sono stati individuati i possibili stralci progettuali che permettano la migliore realizzazione della riqualificazione con interventi separati.

2. Fabbisogni

Per quanto concerne i fabbisogni si riassume puntualmente:

- riqualificazione urbanistica e morfologica dell'area in rispetto ai vincoli storici, paesaggisti e monumentali;
- valorizzazione delle mura cinquecentesche e del sistema bastionato in relazione al più ampio progetto di recupero delle mura medievali della città;
- creazione di aree a parco inclusive;
- aumento delle superfici permeabili dell'area;
- ove possibile, mantenimento delle alberature esistenti di pregio;
- restauro ed individuazione delle possibili funzioni degli edifici vincolati;
- inserimento di attività a carattere pubblico, sociale e sportivo funzionali alla miglior fruizione del parco;
- realizzazione di percorsi ciclopeditoni di attraversamento, di collegamento con il centro storico e con la linea tranviaria SIR2;
- riqualificazione dell'area della porta Savonarola in relazione agli interventi di realizzazione del parco e del SIR 2;
- realizzazione di una struttura per la sosta con una capienza di circa 200/300 posti auto.

4. Linee guida definite dal DOCFAP

Sulla base del suddetto quadro esigenziale il DOCFAP sviluppa alcune indicazioni di massima per gli interventi previsti, prevedendo la liberazione dell'area da tutte le sovrapposizioni intervenute nel tempo, in modo da restituire alla città una vasta area, la sua riqualificazione per una destinazione a parco legata al sistema bastionato della città ed all'impianto storico in rapporto agli ex monasteri ed al centro storico.

Il DOCFAP individua 4 ambiti di intervento per i quali specifica obiettivi generali, linee guida, metodologie di intervento.

KEY MAP ambiti di progetto DOCFAP

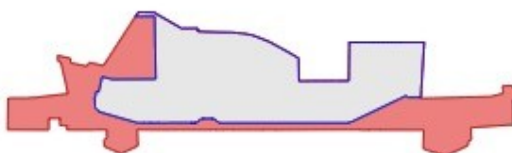
ambito complessivo

- superficie complessiva
mq 62.763
- perimetro complessivo
- perimetro area vincolata
mq 37.385



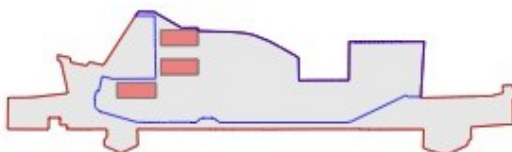
ambito non vincolato

- superficie ambito non vincolato
mq 25.378



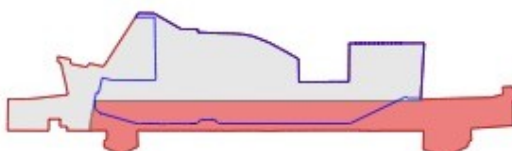
A ambito "edifici ad uso civico e servizi"

- superficie ambito "edifici ad uso civico e servizi"
mq 2.992



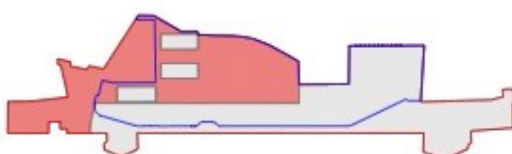
B ambito "parco mura"

- superficie ambito "parco mura"
mq 24.787



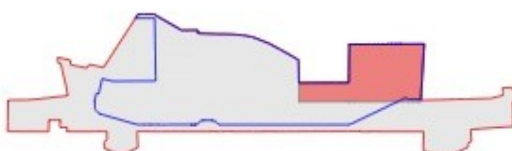
C ambito "parco san Benedetto"

- superficie ambito "parco s.benedetto"
mq 26.127



D ambito "parcheggio boscato"

- superficie ambito "parcheggio boscato"
mq 8.856



Schema ambiti di progetto del DOCFAP (fonte DOCFAP).

Di seguito si riportano le indicazioni riportate dal DOCFAP per ogni ambito di intervento previsto.

Il Parco delle mura di San Benedetto (escluso dal presente Progetto Esecutivo se non per il parcheggio)

L'intervento è costituito da tre temi di progetto:

- il parco,
- il parcheggio boscato,
- la nuova piazza Savonarola e gli edifici ad uso civico e servizi.

Il Parco delle Mura di San Benedetto può essere descritto suddividendolo in “aree” secondo la seguente struttura in quanto utile all'individuazione degli interventi indicati nel bando POR FESR 2021-27 di cui al sottocapitolo 7.3:

- A.** Edifici ad uso civico e servizi (escluso dal presente Progetto Esecutivo)
- B.** Parco delle Mura (escluso dal presente Progetto Esecutivo)
- C.** Parco di San Benedetto (escluso dal presente Progetto Esecutivo):
 - a.** piazza Savonarola
 - b.** area a parco
- D.** Parcheggio boscato (oggetto del presente Progetto Esecutivo)

Descrizione degli interventi a carattere generale per la realizzazione del Parco delle Mura di San Benedetto:

- demolizione degli edifici non vincolati,
- drastica riduzione delle superfici permeabili,
- realizzazione di un'ampia area a parco lungo le mura cinquecentesche nell'area corrispondente agli ex orti benedettini ed inclusione dell'attuale giardino Cavalleggeri,
- ripristino dell'originario tracciato della “strada delle mura di San Prodocimo” ed eliminazione dell'attuale via Orsini se non per la parte corrispondente all'impianto originario.
- modifica della viabilità e prevalenza di percorsi ciclo-pedonali,
- recepimento delle indicazioni per il completamento del “parco delle Mura cinquecentesche”,
- recupero dei tre edifici vincolati con introduzione di nuove destinazioni,
- realizzazione di Piazza Savonarola.

A - Edifici ad uso civico e servizi (escluso dal presente Progetto Esecutivo)

Obiettivo è la valorizzazione dei tre edifici vincolati dell'area che diventerà parco, l'ex cavallerizza e le due ex scuderie, mediante un intervento di restauro e recupero con l'inserimento di nuove funzioni compatibili con l'impianto originario degli stessi. La riqualificazione può essere realizzata a stralci in tempi diversi per ogni edificio.

Le modalità di realizzazione degli interventi di restauro saranno oggetto di una specifica progettazione che dovrà, ove possibile, ripristinare l'originario assetto in termini strutturali, prospettici e distributivi compatibilmente con le funzioni che verranno insediate. Le nuove funzioni sono indicate considerando la posizione e tipologia edilizia:

- destinazione espositiva e museale nell'ex cavallerizza.
 - L'immobile, in posizione strategica rispetto alle mura cinquecentesche ed alla Porta Savonarola, può essere messo in relazione con il sistema bastionato ed al sistema della fruizione “museale” complessiva;
 - di grandi dimensioni, a spazio ampio ed unico, con ampie vetrate regolari si presta ad una funzione espositiva.
- destinazione a servizi e ristorazione nella ex scuderia con la previsione di ricostruire parte del volume originario abbattuto durante i bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale.
 - originariamente suddiviso in ampie “stanze” in serie, con due corpi addossati a destinazioni funzionali minori, si presta ad ospitare servizi e ristorazione di supporto alle altre attività turistiche presenti nell'area ed utile al presidio del parco;
 - è possibile una ricostruzione della parte del volume demolito sia dal punto di vista storico sia come occasione per la realizzazione di uno spazio funzionale al parco.
- destinazione civica e per associazioni nella seconda ex scuderia.
 - ora sottoposto ad un intervento di restauro, grazie al suo impianto distributivo originario, può essere utilizzato come contenitore polifunzionale di varie attività a carattere sociale.

B - Parco delle Mura (escluso dal presente Progetto Esecutivo)

A seguito dello studio delle mappe storiche, dell'originario utilizzo delle aree parte del sistema bastionato si può finalmente liberare quanto occupato dall'insediamento militare e restituire l'area di pertinenza alle Mura Cinquecentesche mediante interventi:

- Liberazione dell'area corrispondente al terrapieno delle mura cinquecentesche con la demolizione degli edifici esistenti e del tratto di via Orsini.
- Valorizzazione dell'originario asse della "strada delle mura di San Prosdocimo" con un percorso ciclopeditonale alberato.
- Conseguente completamento del più ampio progetto di valorizzazione delle Mura cinquecentesche.
- Ripristino del percorso di ronda alla quota zero con un percorso ciclopeditonale a ridosso delle mura.
- Drastica riduzione delle superfici permeabili.

C - Il parco San Benedetto (escluso dal presente Progetto Esecutivo)

E' prevista la realizzazione di un ampio parco che comprende gli edifici vincolati dell'ex caserma, parte dell'area dell'ex caserma Prandina, il parco Cavallegeri e l'area antistante Porta Savonarola. Gli interventi si possono riassumere in:

- Realizzazione di un parco comprendente l'attuale parco Cavallegeri e gli edifici vincolati.
- Viabilità funzionale solo alle attività presenti lungo il tracciato della "strada delle Mura di San Prosdocimo".
- Percorsi ciclo-pedonali di collegamento funzionali alla fruizione del parco, di attraversamento, di collegamento con il centro storico e con la fermata SIR2.
- Realizzazione della nuova "Piazza Savonarola" a cavallo di Corso Milano. Piazza di valorizzazione della Porta, dell'accesso attraverso le mura cinquecentesche, dell'ex Cavallerizza e dell'accesso al nuovo sistema del Parco;
- Riduzione delle superfici impermeabili e recupero della vegetazione di pregio esistente.
- Nuovo "parcheggio boscato".
- Tracciati che riprendono gli assi compositivi dei monasteri e della centuriazione per una ricomposizione spaziale con l'impianto originario.
- Progettazione biofilica.

Piazza Savonarola risulta essere un elemento di particolare interesse rispetto al sistema bastionato e da valorizzare con un intervento di revisione dell'area quale elemento di connessione fra il sistema bastionato, il nuovo sistema parco e la modifica della viabilità conseguente alla nuova linea SIR2.

Si individua come intervento qualificante di uno degli ingressi principali al centro di Padova mediante:

- Chiusura di via Orsini.
- Eliminazione dell'attuale rotonda posta in corrispondenza di via Orsini-via Raggio di Sole.
- Nuovi percorsi ciclopeditonali.
- Piazza funzionale a Porta Savonarola ed al nuovo spazio espositivo nell'ex Cavallerizza.
- Individuazione, ove possibile, di pavimentazioni che ne aumentino la permeabilità.

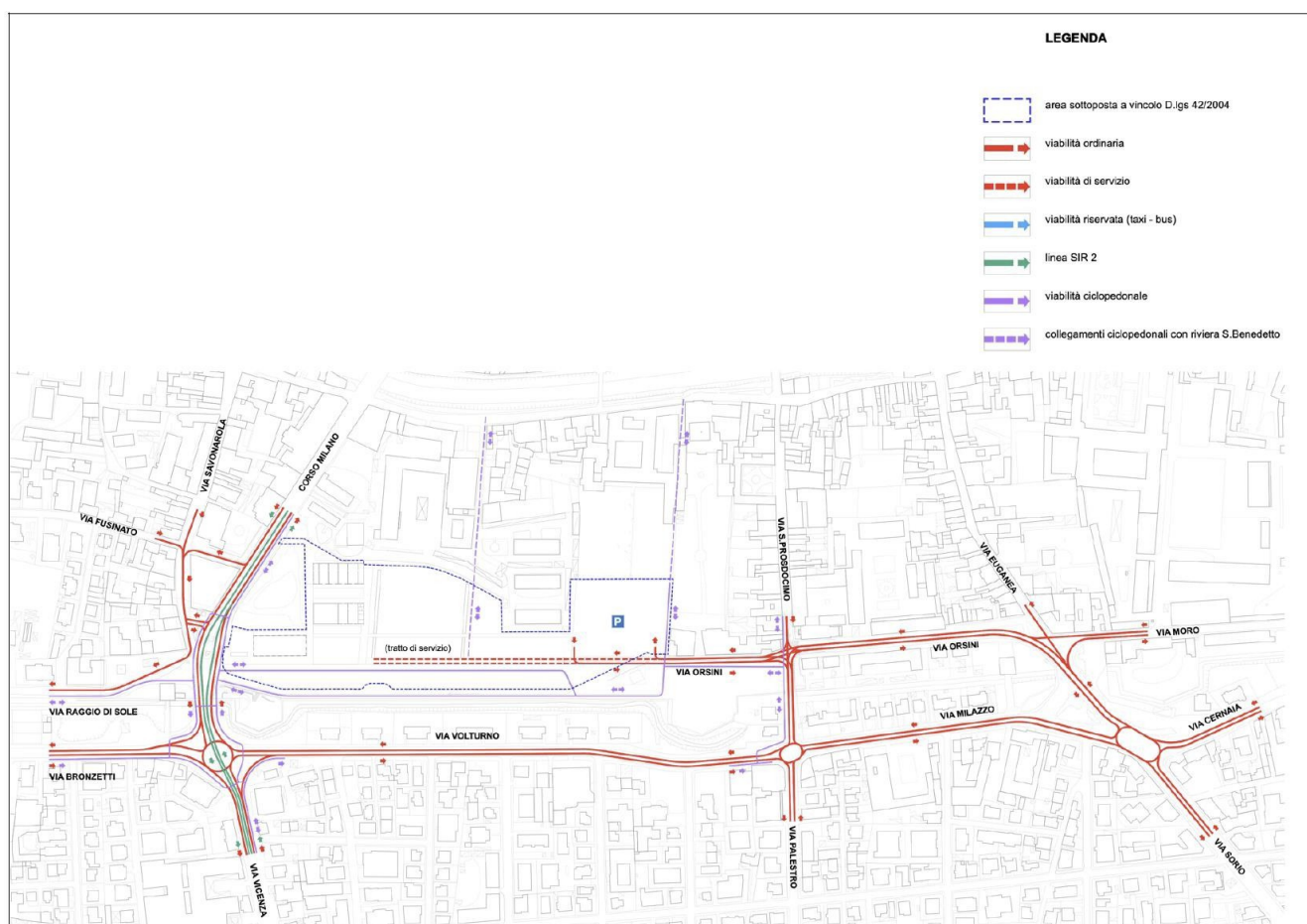
D - Parcheggio Boscato (oggetto dal presente Progetto Esecutivo)

L'intervento prevede la realizzazione di un "Parcheggio Boscato" funzionale alle attività turistiche e sociali previste per gli edifici ad uso civico e servizi dell'area ed alle attività del Centro Storico. Caratteristiche:

- Mantenimento della vegetazione di pregio esistente.
- Nessun consumo di suolo.
- Reversibilità.
- Maggior vegetazione nel parcheggio rispetto alla media cittadina e nella forma di "bosco".
- Densità pari ad 1posto/35 mq > 1posto/25 mq (valore standard).
- Utilizzo di materiali drenanti.
- Intervento economico e di veloce realizzazione.
- Riduzione delle superfici impermeabili.

Modifica della viabilità per la valorizzazione dell'intervento

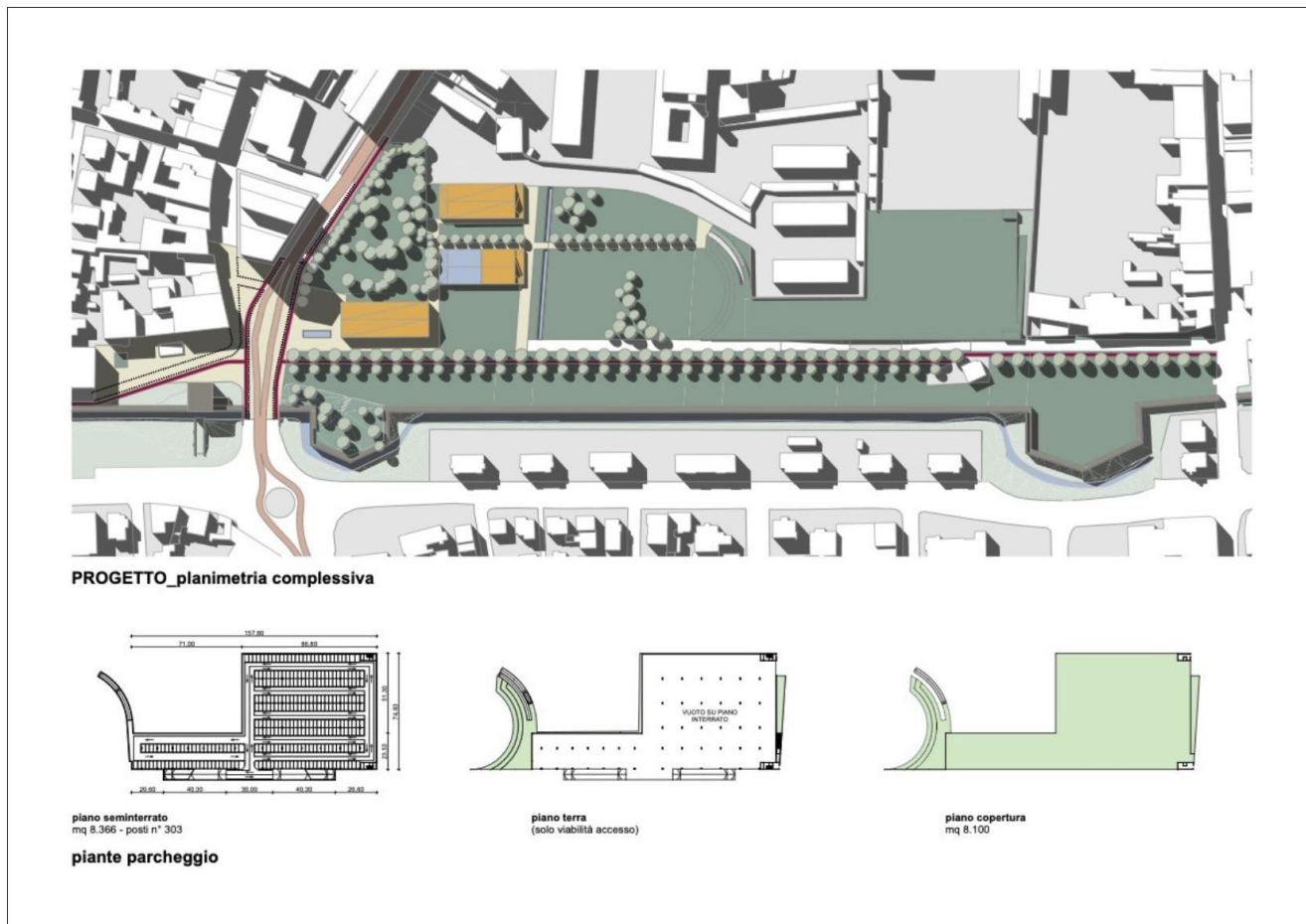
Utile alla valorizzazione del sistema dei parchi e delle mura cinquecentesche è l'eliminazione dell'attuale tracciato di via Orsini non coincidente con l'originaria strada delle mura di San Prosdocimo, l'eliminazione del suo collegamento con Corso Milano e conseguente eliminazione dell'attuale rotonda su C.so Milano. Il ripristino dell'originario tracciato della "strada delle mura di San Prosdocimo" sarà fruibile solo dai mezzi diretti agli edifici ad uso civico e servizi ed al parcheggio boscato, senza alcun collegamento carrabile su C.so Milano, se no per l'eventuale passaggio dei mezzi di soccorso. Il traffico veicolare che ora utilizza via Orsini sarà trasferito su via Volturno. Dallo studio delle "macro-simulazioni area centrale di Padova" redatta per APS Holding S.p.A. da Logit nel 2021 emerge che la chiusura di via Orsini è possibile.



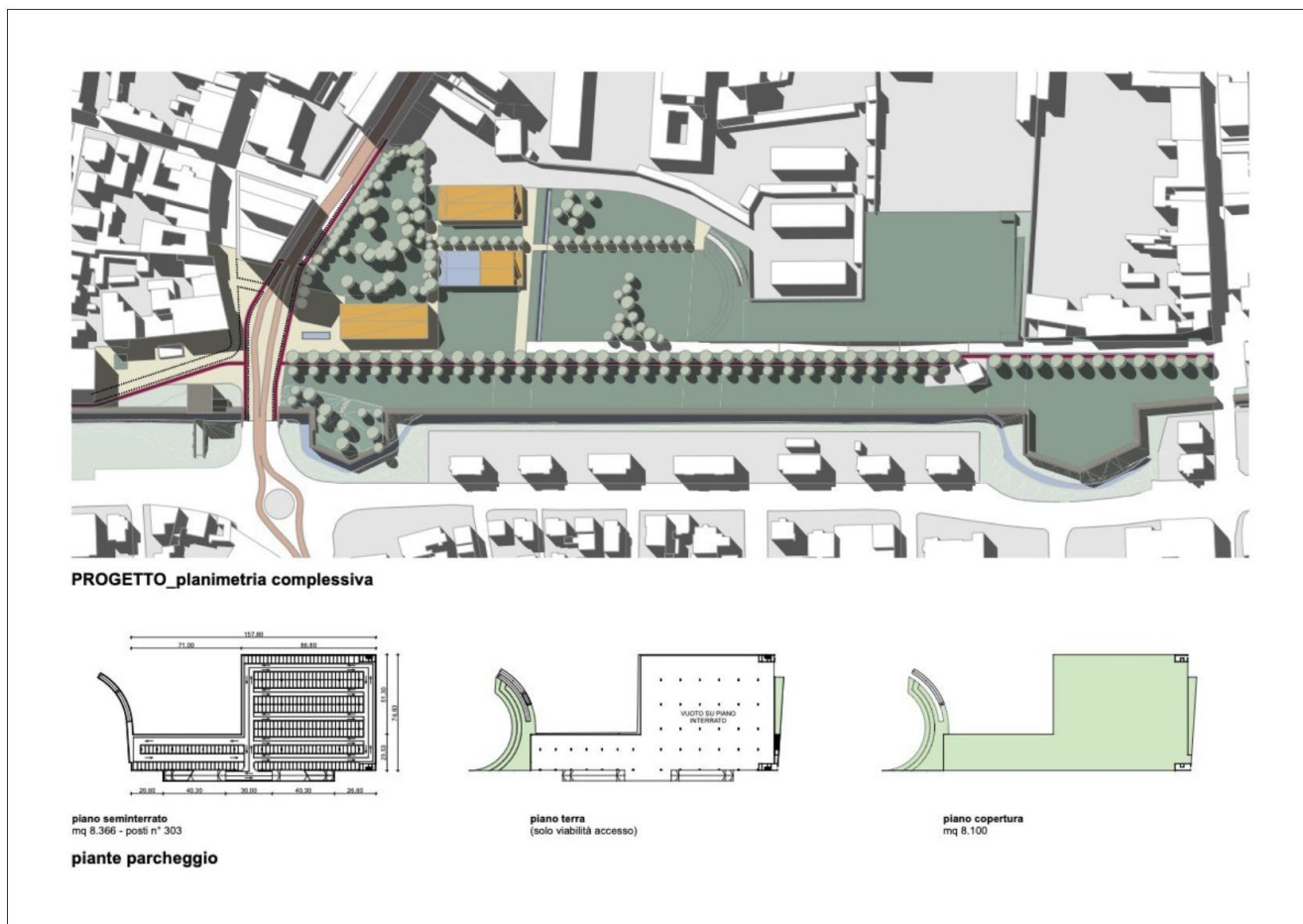
Schema proposta modifica viabilità compresa fra C.so Milano e Piazza San Giovanni (fonte DOCFAP).

5. Soluzioni progettuali sviluppate nel DOCFAP

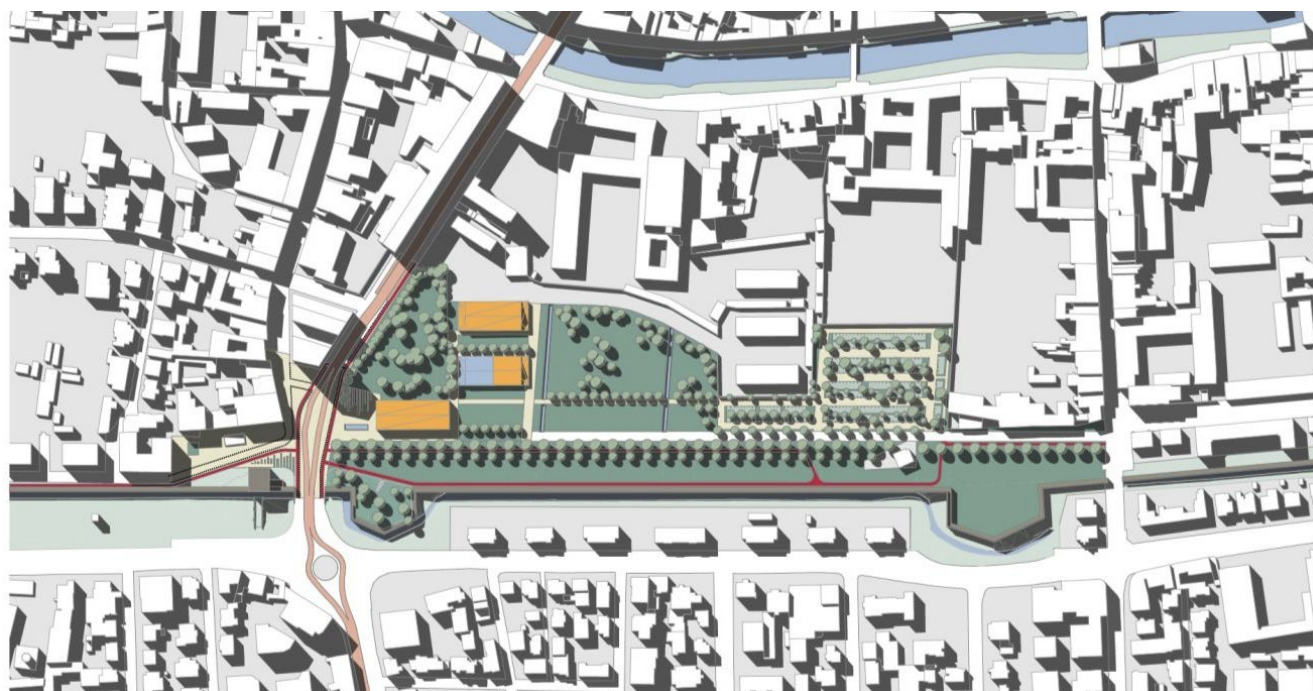
Sulla base del suddetto quadro esigenziale il DOCFAP sviluppa alcuni scenari, confrontati poi attraverso una matrice qualitativa costruita in base al quadro esigenziale. Lo studio evidenzia come la soluzione alternativa 3 sia quella preferibile in termini di rispetto del quadro esigenziale. Di seguito si riporta sintetico stralcio estratto dal DOCFAP.



Alternativa 01 con parcheggio seminterrato (300 stalli) (fonte DOCFAP).



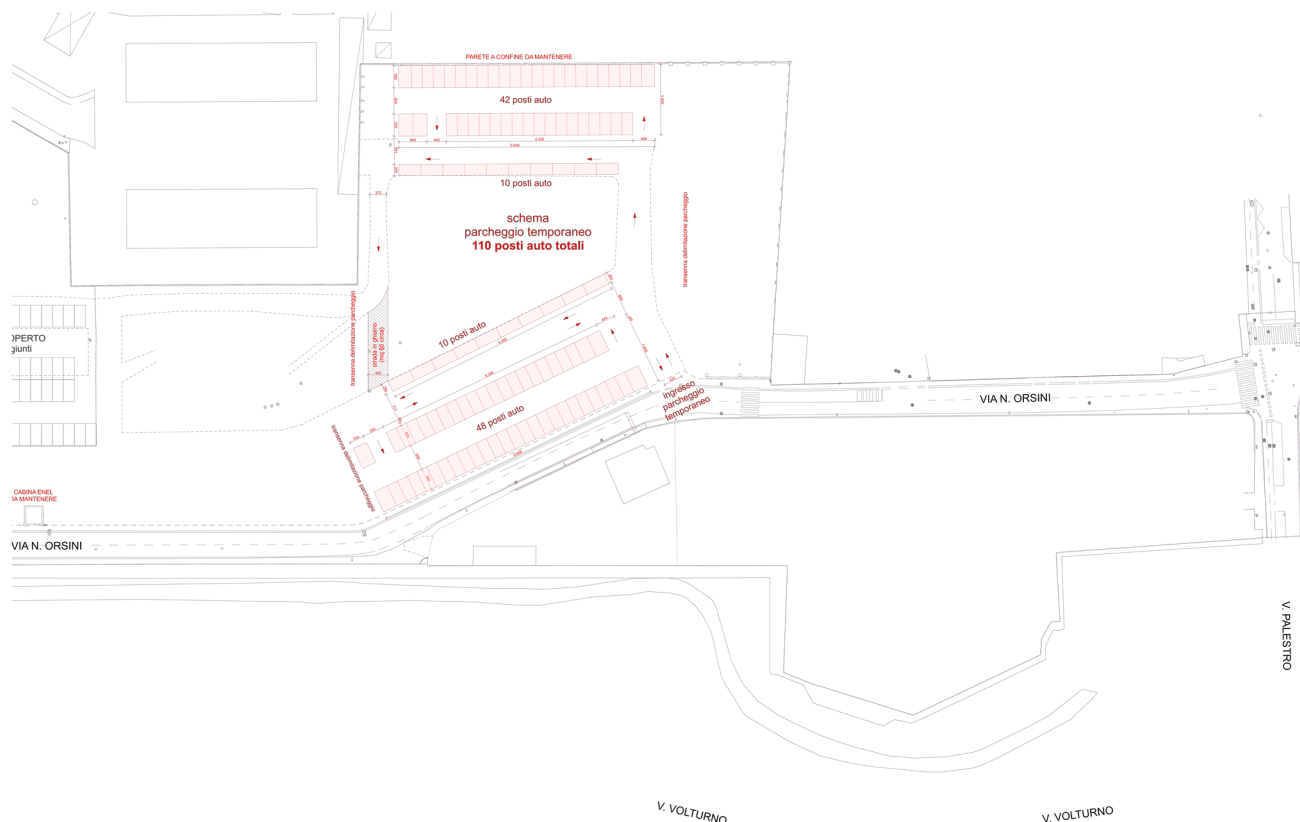
Alternativa 02 con parcheggio seminterrato (250 stalli) (fonte DOCFAP).



Alternativa 03 con parcheggio boscato (250 stalli) (fonte DOCFAP).

6. Stato di fatto

L'area oggetto di intervento del secondo stralcio si presenta libera da immobili a seguito delle sistemazioni già effettuate con il primo stralcio. Il secondo stralcio dei lavori di realizzazione del parcheggio avverrà nell'area priva di edifici; rimangono alcune platee di fondazione da rimuovere parzialmente, la sede stradale da modificare ed aree verdi. Si evidenzia che attualmente il parcheggio Prandina è attivo nell'area limitrofa che sarà interessata dai lavori di riqualificazione nelle aree di intervento A e B previste nel DOCFAP e non oggetto del presente progetto. L'attuale parcheggio Prandina ad inizio dei lavori nelle aree A e B sarà trasferito nell'area di intervento del presente Progetto Esecutivo e dovrà rimanere attivo anche durante i lavori di realizzazione del parcheggio, pertanto la costruzione del nuovo parcheggio dovrà avvenire a stralci, come meglio specificato nel progetto della Sicurezza.



Parcheggio provvisorio nell'area di realizzazione del nuovo parcheggio

Vedasi gli elaborati grafici dello stato di fatto e la relazione fotografica.

7. Il progetto del parcheggio boscato

7.1 il progetto in premessa

La realizzazione del nuovo parcheggio è secondo stralcio del progetto di riorganizzazione della sosta all'ex caserma Prandina, un "Parcheggio Boscato" funzionale alle attività turistiche e sociali previste per gli edifici ad uso civico e servizi dell'area ed alle attività del Centro Storico.

Il presente progetto esecutivo riguarda solo le opere di realizzazione del parcheggio e non comprende le sistemazioni a verde e la realizzazione dell'impianto di ricarica elettrica dei veicoli in quanto parte facenti parte di altri stralci. Le descrizioni delle sistemazioni a verde e ricariche sono presenti negli elaborati grafici ed in relazione in quanto utili alla comprensione delle predisposizioni da realizzare e del progetto generale nel suo stato finale.

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo parcheggio con caratteristiche ambientali adeguate al nuovo parco di San Benedetto ed alla presenza degli edifici di pregio storico esistenti nell'isolato coerentemente con quanto disciplinato dai documenti dal DOCFAP e persegue i seguenti OBIETTIVI GENERALI:

OBIETTIVI	VERIFICA DEL PROGETTO
Mantenimento della vegetazione di pregio esistente	Non possibile
Nessun consumo di suolo	Non è previsto consumo di suolo
Reversibilità	Intervento reversibile
Maggior vegetazione nel parcheggio rispetto alla media cittadina e nella forma di "bosco"	Rapporto fra vegetazione e parcheggio pari a 1 albero ogni 2,75 posti auto contro la norma che prevede 1 albero ogni 8 posti auto (79 alberi, 217 posti auto)
Densità pari ad 1posto/35 mq > 1posto/25 mq (valore standard).	Densità pari ad 1 posto/40 mq > 1posto/25 mq (valore standard).
Utilizzo di materiali drenanti	Tutte le pavimentazioni previste sono drenanti
Intervento economico e di veloce realizzazione	Compatibilmente con le prescrizioni l'intervento è comunque sostenibile
Riduzione delle superfici impermeabili	Dallo stato di fatto al progetto si passa dal 57,11% al 95,91% di superfici permeabili.

I punti sopra descritti sono rispettati e migliorati ad esclusione del mantenimento della vegetazione esistente in quanto qualsiasi intervento ne avrebbe compromesso l'esistenza, come meglio specificato nelle relazioni di:

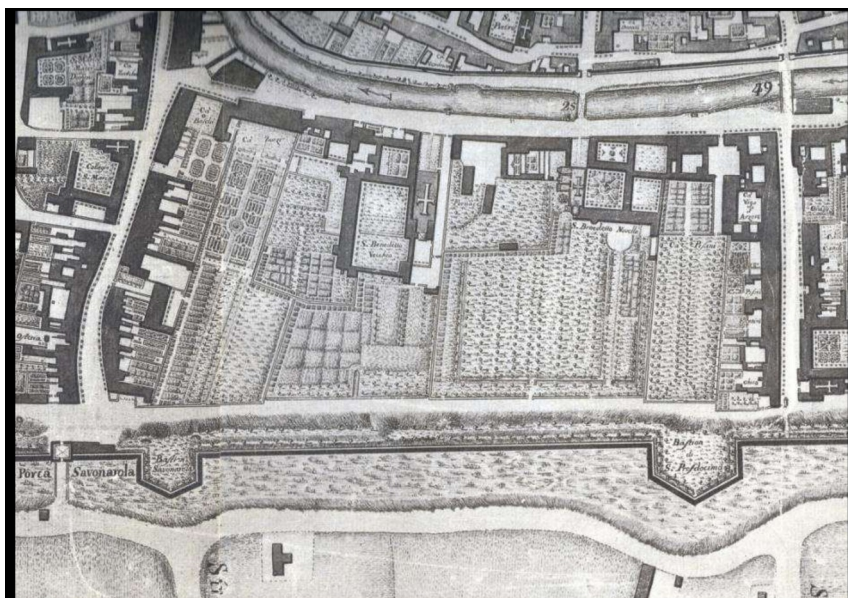
- "accertamento delle condizioni vegetative, fitosanitarie e di stabilità degli alberi radicati nell'area dell'ex caserma Prandina in Padova";
- "analisi delle interferenze tra gli alberi esistenti e i lavori per la realizzazione del nuovo parcheggio presso l'area dell'ex Caserma Prandina";

redatte dal Dottore Forestale Sergio Sgrò nel luglio 2025 ed allegate al procedimento di abbattimento avvenuto nell'agosto 2025.

Rispetto a quanto indicato nel DOCFAP gli assi generatori del progetto sono stati ruotati in modo da rispondere con maggior coerenza ai segni storici dell'area ed in particolar modo con l'assetto originario dello spazio a frutteti dell'ex monastero di San Benedetto Nuovo (ex Convento della Visitazione).

7.2 Rispetto dei vincoli storico culturali, ambientali e paesaggistici presenti nel sito ed inserimento urbanistico

Il progetto considera i vincoli storico-culturali, ambientali e paesaggistici del sito quali segni descrittivi del nuovo progetto del Parcheggio Boscato, la valorizzazione dei manufatti storici presenti nell'isolato, il ripristino dell'originario tracciato della "strada delle mura di San Prosdocimo", la ricomposizione immateriale dell'area esterna dell'ex Monastero mediante il ripristino del frutteto originario del tempo come si può constatare nell'immagine storica a seguire.



Dettaglio dalla pianta di Padova di Giovanni Valle del 1781

Dalla lettura dell'estratto della pianta di Padova di Giovanni Valle si evince che l'area di pertinenza del Monastero di San Benedetto Nuovo era coltivata in modo omogeneo con un disegno regolare lungo assi principali di direzione est-ovest mentre nella pianta del catasto napoleonico troviamo indicate le coltivazioni:

- "aratorio vitato con frutti" sta ad indicare una coltura promiscua dove la vite è piantata tra gli alberi da frutto o altre colture;
- "aratorio con frutti" in cui la coltivazione principale è costituita da alberi da frutto (frutteto), come ulivi, vigneti, alberi da frutta.

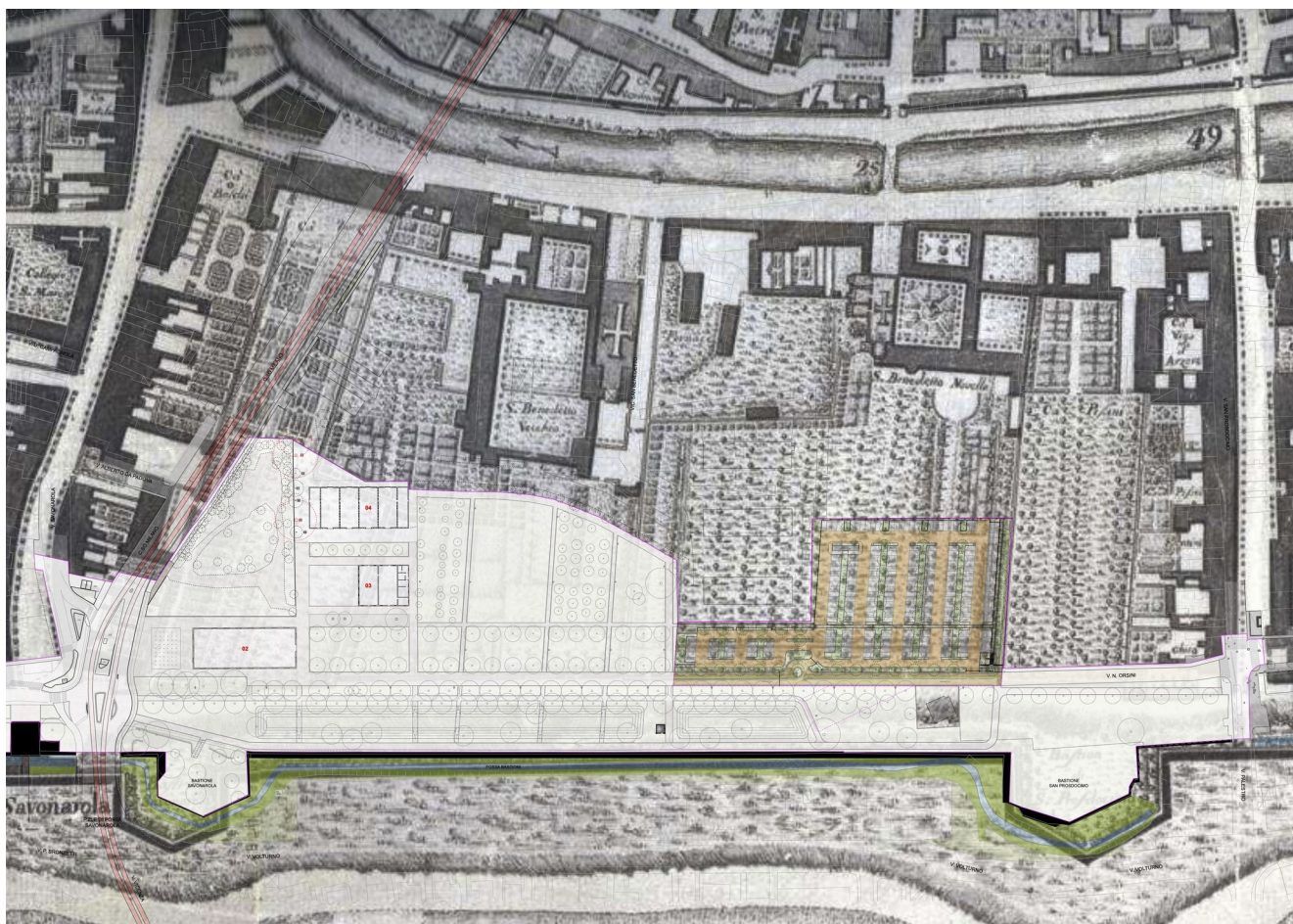


L'uso del suolo rilevato dal catasto napoleonico del 1815

Gli elementi fondati la progettazione generale del nuovo parcheggio boscato si possono riassumere in base ai temi progettuali a seguire.

- Percezione spaziale unitaria:

- disegno regolare dei filari e delle corsie in senso est-ovest quale memoria dell'impianto originario della coltivazione a frutteti del Monastero;
- utilizzo della stessa specie arborea con omogeneità cromatica e di fioritura primaverile;
- ampie aree a verde diminuendo la percentuale standard a parcheggio prevista dalla normativa;
- utilizzo di pavimentazioni "omogenee" che cromaticamente richiamano i colori del terreno.



Sovrapposizione del progetto alla Pianta del Valle

- sistema dei percorsi:

- percorso pedonale in continuità con l'asse nord-sud di collegamento con C.so Milano definito dal DOCFAP e ripreso dal progetto del parco di San Benedetto mediante scelta cromatica della pavimentazione simile a quella prevista nel percorso del parco ma adeguata all'utilizzo da parte di disabili, è stato scelto il cemento drenante di colore adeguato simile alla pavimentazione tipo "Calcestre" prevista nel progetto esecutivo del parco (salvo diverse indicazioni della Soprintendenza in fase di realizzazione);
- percorso est-ovest di valorizzazione del tratto di mura a confine con la scuola Don Bosco e di futuro collegamento con l'ex monastero di San Benedetto nuovo;
- ove possibile i percorsi pedonali si allontanano dalla viabilità per preparare il pedone all'accesso al parco, evitando la replica di un impianto stradale tradizionale (strada con marciapiede); si fa notare che l'intento del DOCFAP è quello di separare nettamente i percorsi pedonali del parco da quelli carrabili; il percorso della strada di servizio interna al parco, che ripristina il vecchio tracciato della "strada delle mura di San Prosdocimo, rimane carrabile e

non è accoppiata ad un percorso pedonale. Ci auguriamo che il fruitore prediliga i reali percorsi pedonali dimenticando quelli carrabili.

- il sistema del verde e le superfici drenanti:

- Il nuovo Parcheggio Boscato diventa drenante, ampie aiuole trattate a verde, pavimentazione degli stalli drenanti, pavimentazione dell'area di manovra in masselli autobloccanti drenanti (salvo diverse indicazioni della Soprintendenza in fase di realizzazione delle opere), percorsi pedonali in materiale drenante ed infine la viabilità principale di accesso al parcheggio in cemento drenante dello stesso colore di quanto previsto dal progetto del parco di San Benedetto. In fase di stesura del progetto esecutivo è stata indicata la migliore soluzione della tipologia e trama della pavimentazione drenante del parcheggio, tutti gli elementi pavimentati saranno trattati con la stesa trama, materia ma disomogenei al contempo, a rincorrere un effetto "naturale" delle superfici orizzontali. (vedasi le immagini dei materiali a seguire come esempio).
- La maggior parte della pavimentazione del parcheggio è reversibile in quanto gli elementi in masselli autobloccanti permettono la loro totale rimozione e recupero in altra sede, inoltre facilitano gli interventi di manutenzione o manomissione con un ripristino senza traccia a differenza degli interventi che spesso lasciano traccia evidente come ad esempio sulle superfici in asfalto o in cemento.
- Il progetto prevede il recupero delle soglie in trachite degli edifici demoliti, saranno utilizzate quali porzioni di pavimentazione pedonale o sedute.
- Il sistema di smaltimento delle acque meteoriche verte ad eliminare i ristagni di acqua nelle corsie di manovra ed aumentare la permeabilità nei momenti di grande pioggia facendo scorrere l'acqua il più possibile attraverso le superfici drenanti per poi arrivare alle caditoie poste in prossimità delle aiuole. Tale soluzione è possibile dando la pendenza di deflusso dal centro delle corsie di manovra verso le aiuole, inoltre questa soluzione evita la formazione di ristagni d'acqua che possono disturbare il pedone.
- In relazione alla diminuzione delle superfici impermeabili si riporta un estratto della relazione specialistica di invarianza idraulica dalla quale si evince la drastica riduzione delle superfici permeabili, alla quale di associa il calcolo da RE riportato nell'elaborato grafico stralcio A "superfici permeabili".

Il progetto riguarda la riqualificazione di un'area già parzialmente impermeabilizzata. Il progetto prevede una diminuzione delle superfici impermeabilizzate, passando da un coefficiente di deflusso esistente di 0,521 a uno di progetto pari a 0,506. Il principio di invarianza idraulica, secondo la normativa vigente, sarebbe già rispettato. Da un punto di vista urbanistico l'area è individuata, geologicamente e idraulicamente, come area idonea. Di concerto con il Consorzio di Bonifica Bacchiglione, in ogni caso si dovrà mettere a disposizione ulteriore volume profondo, che permetta un volume di invaso specifico totale di almeno 300 m³/ha.

Di seguito si vedano i calcoli eseguiti, per il calcolo del coefficiente di deflusso ϕ , sullo stato di fatto e sulla proposta progettuale:

STATO DI FATTO			
descrizione	superficie	coefficiente deflusso	superficie impermeabile
verde e aiuole	5.177	0,200	1.035,40
percorsi in ghiaia	510	0,600	306,00
percorsi in asfalto/cemento	2.251	0,900	2.025,90
superficie coperta fabbricati e manufatti	2.019	0,900	1.817,10
superficie reale totale	9.957	0,521	$\phi_{med\ sf}$



STATO DI PROGETTO			
descrizione	area vincolata	coefficiente deflusso	superficie impermeabile
verde e aiuole	1.991	0,200	398,20
percorsi in betonella drenante	3.372	0,600	2.023,20
parcheggio in grigliato erboso carrabile	2.655	0,500	1.327,50
viabilità e aree pedonali in cemento drenante	1.532	0,600	919,20
superficie coperta manufatti	407	0,900	366,30
superficie reale totale	9.957	0,506	$\phi_{med\ prg}$








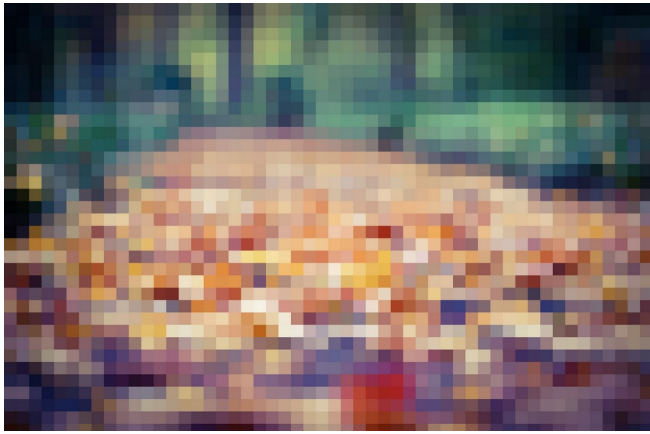
Come si evince dalle tabelle riportate sopra, il progetto prevede un miglioramento per quanto riguarda la matrice idraulica, ovvero il coefficiente di deflusso ha una variazione in negativo (diminuzione delle superfici impermeabilizzate), che individua in modo assolutamente positivo l'intervento.



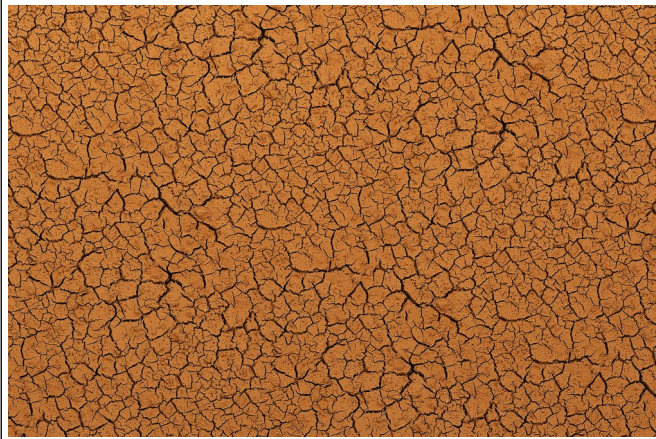
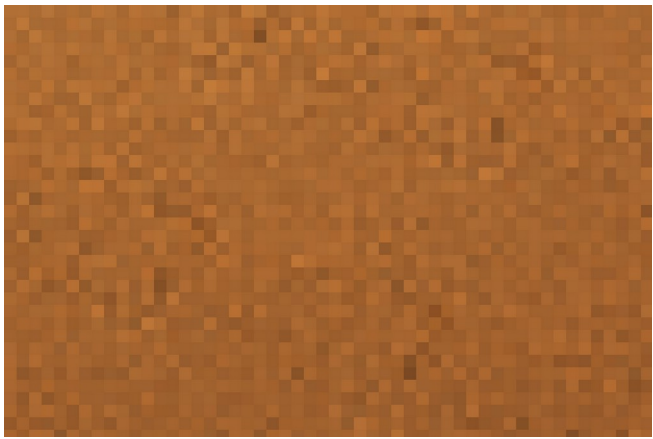
- Il filare di alberi (Acer Campestre) lungo il nuovo tratto della “strada delle mura di San Prosdocimo” sarà uguale ed in asse con quanto previsto dal progetto del parco al fine di mantenere l'unitarietà prospetti e materiale del tracciato storico, nel caso l'esecuzione dei lavori del parco portasse a modificarne la specie il parcheggio recepirà tale cambiamento;
- Il progetto generale di realizzazione del nuovo parcheggio definisce la piantumazione di 78 nuove alberature a fronte dell'abbattimento di 48 alberi censiti ed analizzati dei quali 21 alberi dovevano essere abbattuti in quanto dimostravano un quadro fitosanitario assolutamente grave e correlato con un'elevata propensione al cedimento, mentre i restanti 27 alberi non avrebbero potuto sopravvivere agli interventi di realizzazione del parcheggio. Solo un albero è stato mantenuto in quanto in posizione adeguata alla sua conservazione e valorizzazione e, pertanto, in forma compensativa 78 nuove alberature sostituiranno le 27 alberature che non possono essere mantenute, in particolare 16 *Acer Campestre* e 62 *Prunus Serrulata*.

materiali:


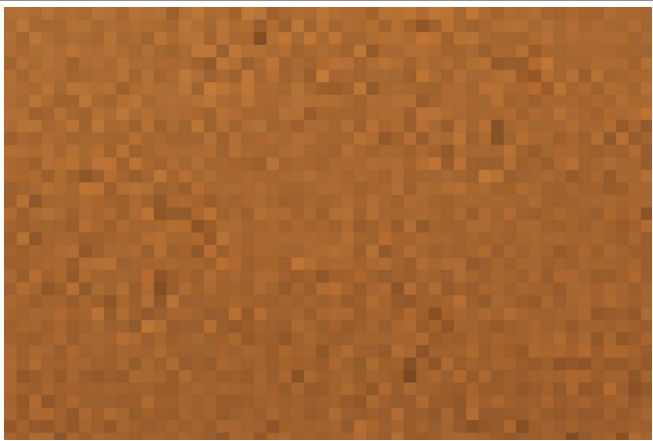
- rispetto all'area esistente il nuovo parcheggio prevede i cromatismi e fioriture più vicini alle aree delle corti dei conventi. La progettazione esecutiva ha sviluppato un approfondimento in relazione al trattamento delle superfici pavimentate con l'obiettivo di riprodurre la varietà e mutevolezza del terreno e non l'omogeneità cromatica data dalla coltivazione o dalla sistemazione a prato residenziale o agricolo, ma piuttosto richiamare la naturalità cromatica e la suggestione della terreno autunnale. Al fine di individuare una pavimentazione che cromaticamente possa rispondere a quanto sopra si espongono delle modifiche di foto in pixel a spiegazione dell'approccio in atto:

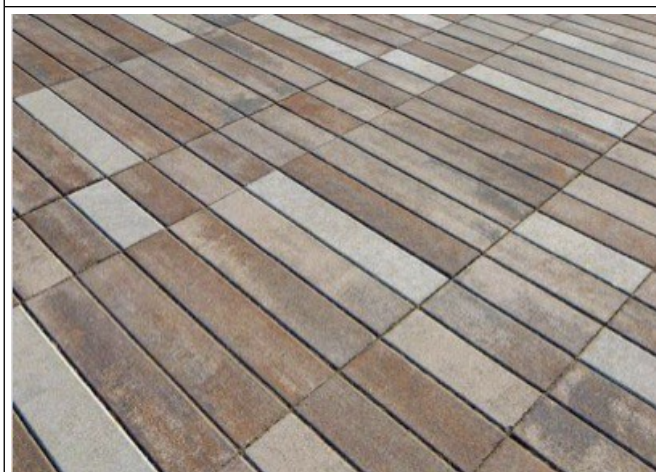
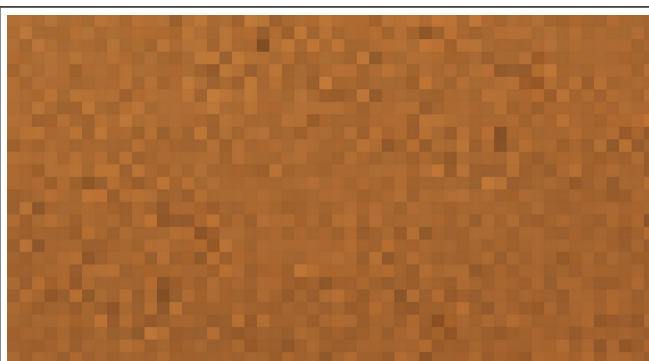
Foto originale	Foto trasformata in pixel
	

1	1a
	
2	2a
	
3	3a
	
4	4a
	

5	5a
	
6	6a
	
7	7a

Confrontando alcune delle immagini elaborate sopra con alcune foto di pavimentazioni quali cemento drenante e masselli autobloccati di vario tipo otteniamo effetti più o meno simili alla naturalità che sono stati di indirizzo alla progettazione esecutiva ed alla scelta del miglior materiale da utilizzare:

Foto di pavimentazioni	comparazione
	



I materiali previsti per la realizzazione del parcheggio sono descritti nell'abaco delle pavimentazioni A.T.19 e negli elaborati di dettaglio.

Le pavimentazioni sono previste in:

- “pacchetto stratigrafico tipo 5 “. Pavimentazione in calcestruzzo drenante carrabile, sp. 15 cm, con caratteristiche tipo “i.dro Drain” di colore a scelta della D.L. del nuovo tratto stradale di accesso al parcheggio.
- “pacchetto stratigrafico tipo 4.b”. Pavimentazione stradale delle corsie del parcheggio e dei posti auto dei disabili in Masselli autobloccanti di dimensioni variabili, spessore 10 cm, con caratteristiche tipo “Paver Cracovia filtrante 100%”, colore terra bruciata o altro colore a scelta della D.L.
- “pacchetto stratigrafico tipo 3.a”. Pavimentazione area di sosta dei veicoli in lastre grigliate in cls, spessore 10 cm, con caratteristiche tipo “Paver Listone Garden grigliato”, colore a scelta della D.L.
- “pacchetto stratigrafico tipo 2.c”. Pavimentazione attraversamenti pedonali in calcestruzzo drenante carrabile, sp. 15 cm, con caratteristiche tipo “i.dro Drain”, colore a scelta della D.L.
- le diverse pavimentazioni sono separate da Cordoli a raso, tipo Paver cordolo 10/10” olore a scelta della D.L.
cordoli delle aiuole sono prefabbricati, tipo “Paver quarzo Cordolo 12/15”, colore a scelta della D.L.

I muretti di contenimento del parcheggio sono previsti in cemento con eventuale colorazione a scelta della D.L.

Le soglie in trachite esistenti verranno recuperate e ricollocate lungo i percorsi pedonali a terra e come coronamento del muretto del percorso est-ovest. I chiusini dei pozzetti e le caditoie saranno di tipo carrabile in ghisa, posati a regola d'arte senza bordi cementizi a vista.

La scelta definitiva delle pavimentazioni (per colore e tipologia) avverrà d'intesa con la Soprintendenza, previa campionatura e sopralluogo in corso d'opera, come prescritto dal parere rilasciato. Pertanto, nell'elaborato grafico A.T.09 sono state indicate diverse opzioni di finitura per ogni pacchetto stratigrafico.

L'idea di progetto generale delle sistemazioni a verde, non oggetto del progetto esecutivo di realizzazione del parcheggio, prevede l'utilizzo di poche specie per una visione unitaria di ripristino parziale del frutteto e delle specie utilizzate nei conventi. Elementi principali sono:

- il filare di Aceri (altezza fino a 16/20 metri) a riproporre il “muro” che separava la strada delle mura di San Prosdocimo dalle aree verdi dei monasteri;
 - reinterpretazione dell'originario impianto conventuale a frutteto mediante con l'utilizzo di filari di Ciliegi che in primavera esploderanno con una fioritura spettacolare e successivamente con i verdi chiari delle foglie estive;
 - alti cespugli di graminacee posti nella direzione nord-sud a mascheratura delle macchine per chi attraversa il Parco;
 - lungo il percorso pedonale principale di collegamento con il parco (direzione nord-sud) e lungo il muro che confina con l'altra parte del monastero si ripropongono filari di lavanda utilizzata nei conventi per scopi terapeutici, cosmetici, igienici e religiosi con fioritura estiva;
 - a mascheratura della recinzione in cemento prefabbricato dell'attuale caserma Prandina un bordo in bambù a crescita veloce ma non invasivo (*Fargesia rufa*);
 - le aiuole dei ciliegi seminate per fioriture di campo varie;
 - gli stalli delle auto, in grigliato a righe continue e non interrotte, verranno seminati a gramigna rossa per la sua resistenza all'usura al fine di mantenere a verde gli stalli delle auto.
- un solo albero del Monastero, in posizione sud-ovest, in un piccolo giardino alla quota originaria posto lungo le mura dei conventi crea un luogo adeguato alla contemplazione dello spazio, delle fioriture dei Prunus con sedute realizzate con materiale di recupero delle demolizioni dei capannoni militari (soglie in trachite).

Si espongono a seguire delle renderizzazioni d'insieme dell'ipotesi progettuale esecutiva A) con l'utilizzo di pavimentazioni che cromaticamente saranno scelte dalla Soprintendenza durante i lavori su campioni selezionati dalla D.L. come ad esempio nella soluzione B).

Le immagini riportate hanno valore puramente illustrativo e indicano lo stato finale dell'area, includendo interventi che non sono oggetto del presente stralcio di realizzazione del parcheggio.

A) Soluzione cromatica di progetto finale:



vista zenitale del nuovo parcheggio _soluzione A)



vista dalla Strada delle Mura di San Prosdocimo, da Sud verso est _soluzione A)



vista dal percorso pedonale con il parco di San Benedetto _soluzione A)

B) Soluzione cromatica possibili alternative di progetto finale:



vista zenitale del nuovo parcheggio _soluzione B)



vista dalla Strada delle Mura di San Prosdocimo, da Sud verso est _soluzione B)

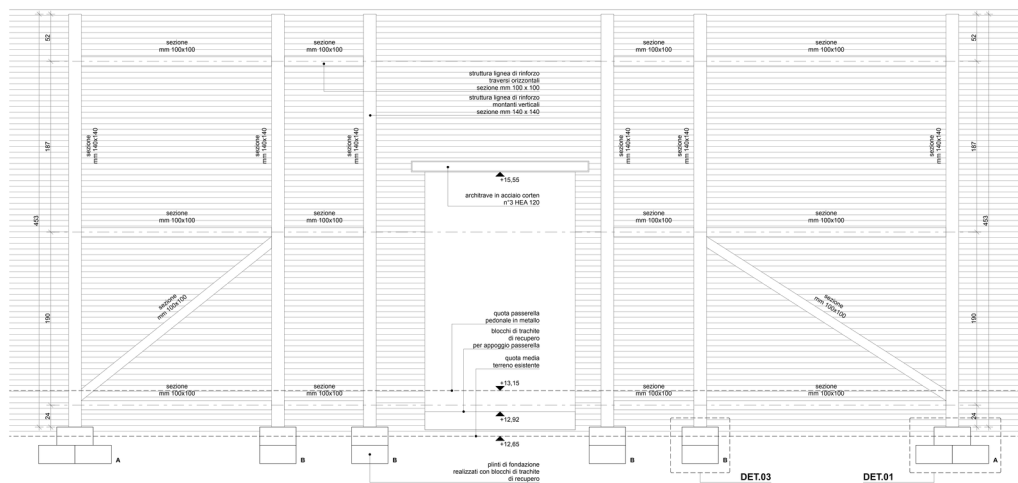


vista dal percorso pedonale con il parco di San Benedetto _soluzione B)

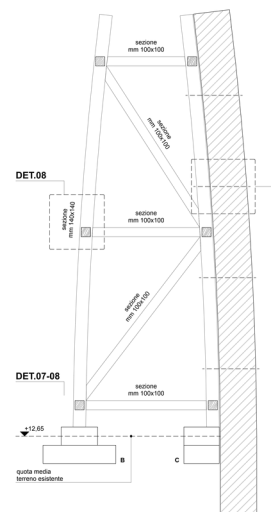
- recupero del muro storico mediante interventi di consolidamento e restauro, realizzazione di passerella.

"Una porzione della recinzione storica della vecchia 'strada delle mura di San Prosdocimo' è scampata alle demolizioni militari. Questo frammento murario, insieme all'unico albero superstite, diventa l'occasione per dare vita a uno spazio di meditazione e transito. Attraverso una nuova apertura nel muro si accede all'area del parcheggio, percorrendo una passerella in ferro progettata per non intaccare l'apparato radicale dell'albero. Il collegamento pedonale prosegue poi in direzione est-ovest verso l'ex monastero di San Benedetto Nuovo, lungo un percorso fiancheggiato da un filare di ciliegi e attrezzato con sedute in trachite di recupero. Le soglie in trachite, recuperate in loco, caratterizzano sia le sedute che parte della pavimentazione, tracciando il sentiero verso il futuro ricongiungimento con l'originario percorso del monastero fino a Riviera San Benedetto. Il muro storico viene infine restaurato e consolidato da una 'centina' in legno, le cui fondazioni sono costituite dalle medesime soglie in trachite."

SEZIONE S.01
struttura lignea di rinforzo
scala 1:25



SEZIONE S.03
struttura lignea di rinforzo
scala 1:25



8. interferenza sottoservizi

Il progetto rivede le reti di:

- acquedotto
- smaltimento acque bianche
- nuova illuminazione
- gas
- telecomunicazioni
- fornitura di media e bassa tensione

Rispetto alle reti rilevate non si prevedono interferenze significative e le interferenze sono risolte nel progetto esecutivo.

Rete dell'acquedotto:

il progetto prevede una nuova linea di adduzione derivata dalla nuova linea prevista per l'allaccio del nuovo parco direttamente su Corso Milano. Vengono eliminate le linee esistenti se non quella che fornisce le residenze sul primo tratto di via Orsini.

Smaltimento acque bianche:

è prevista la realizzazione di una nuova rete di raccolta delle acque di prima pioggia del parcheggio che vengono convogliate, previo trattamento, in un sistema di laminazione previsto nell'area di realizzazione del del parco e non oggetto dell'intervento di realizzazione del parcheggio.

Nuova illuminazione:

Nuovo progetto di illuminazione e videosorveglianza dell'area a parcheggio, illuminazione del tratto stradale. Il tutto alimentato da una nuova linea di BT in nuova cabina ENEL nell'area.

Gas:

L'attuale linea del gas è stata da poco sistemata in previsione della realizzazione del parco e della pista ciclabile lungo le mura. Rimane una interferenza con la linea di fornitura del gas all'abitazione posta di fronte all'ingresso del nuovo parcheggio. Il progetto, in accordo con APretigas, ne prevede lo spostamento. Lo spostamento sarà realizzato da APretigas ed addebitato direttamente ad APS Holding SpA.

Telecomunicazioni:

Sono state presentate le richieste per lo spostamento della linea di telecomunicazioni interferente con l'ingresso del parcheggio. Gli spostamenti saranno realizzati dagli enti ed a carico di APS Holding SpA.

ENEL:

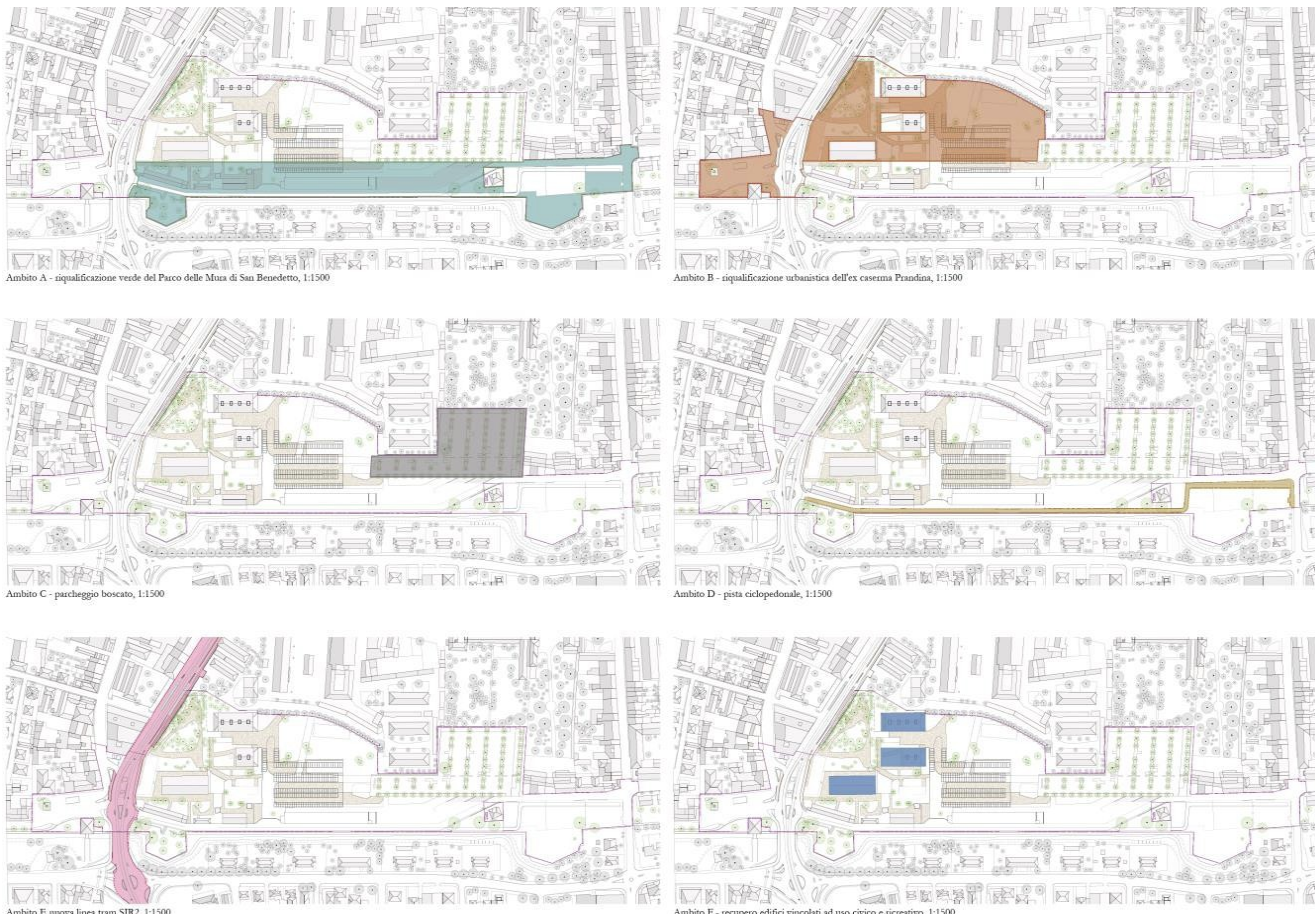
Dopo interlocuzioni con ENEL è prevista la riorganizzazione delle linee di BT e MT nell'area, la dismissione dell'esistente cabina elettrica e la realizzazione di una nuova cabina all'interno dell'area a parcheggio. I dettagli delle linee di MT e BT sono in fase di definizione con ENEL che richiede solo la predisposizione dei cavidotti e dei pozzetti (indicati nel progetto esecutivo del parcheggio). Le restanti opere saranno addebitate da ENEL direttamente ad APS Holding SpA.

Per gli approfondimenti si rimanda agli elaborati del progetto esecutivo.

9. interferenze con altri cantieri e parcheggio aperto

Come già descritto in premessa il progetto di realizzazione del parcheggio fa parte di un più ampio progetto di rigenerazione dell'ex Caserma Prandina. Il cantiere sarà contestuale ed in sovrapposizione ad altri cantieri ed in particolare con quelli che interessano le aree a confine:

- G. riqualificazione verde del parco delle mura di San Benedetto;
- H. riqualificazione urbanistica mura di San Benedetto.



Schema di individuazione di tutte le aree di intervento.

Non essendo partiti ad oggi i lavori dei suddetti cantieri non siamo in grado di asserire l'effettiva contemporaneità ma vi saranno sicuramente delle attività da coordinare con i lavori programmati per le aree contermini individuate con le lettere G ed H. I lavori di tali opere sono stati messi a gara che è in fase di conclusione.

La realizzazione delle opere G e H comporterà lo spostamento dell'attuale parcheggio Prandina nell'area dove si realizzerà il nuovo parcheggio. Il servizio di sosta pubblica dovrà rimanere attivo durante i lavori di realizzazione del parcheggio.



Parcheggio provvisorio nell'area di realizzazione del nuovo parcheggio

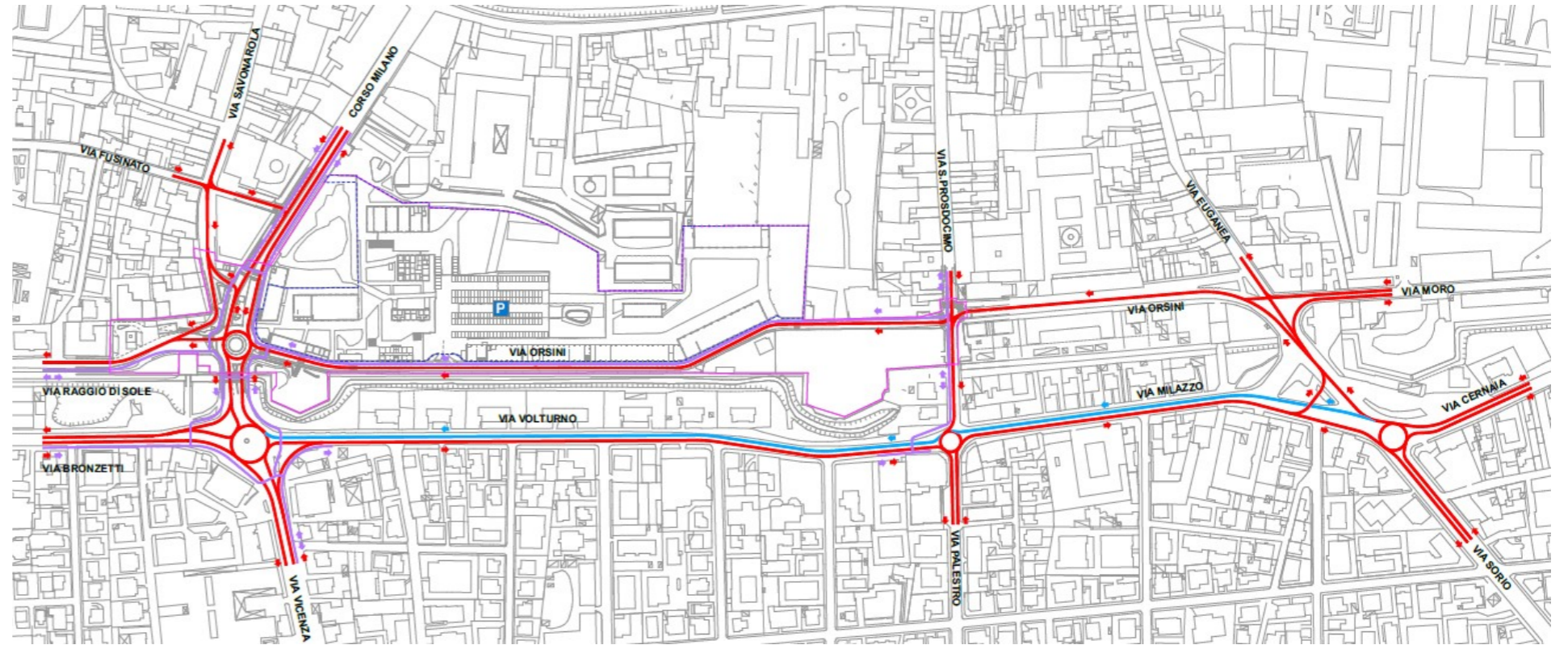
10. Cenni degli impatti sulla viabilità

Il progetto di costruzione del nuovo parcheggio Prandina con accesso da via Orsini prevede lo spostamento del parcheggio temporaneo attualmente esistente nell'area verso sud.

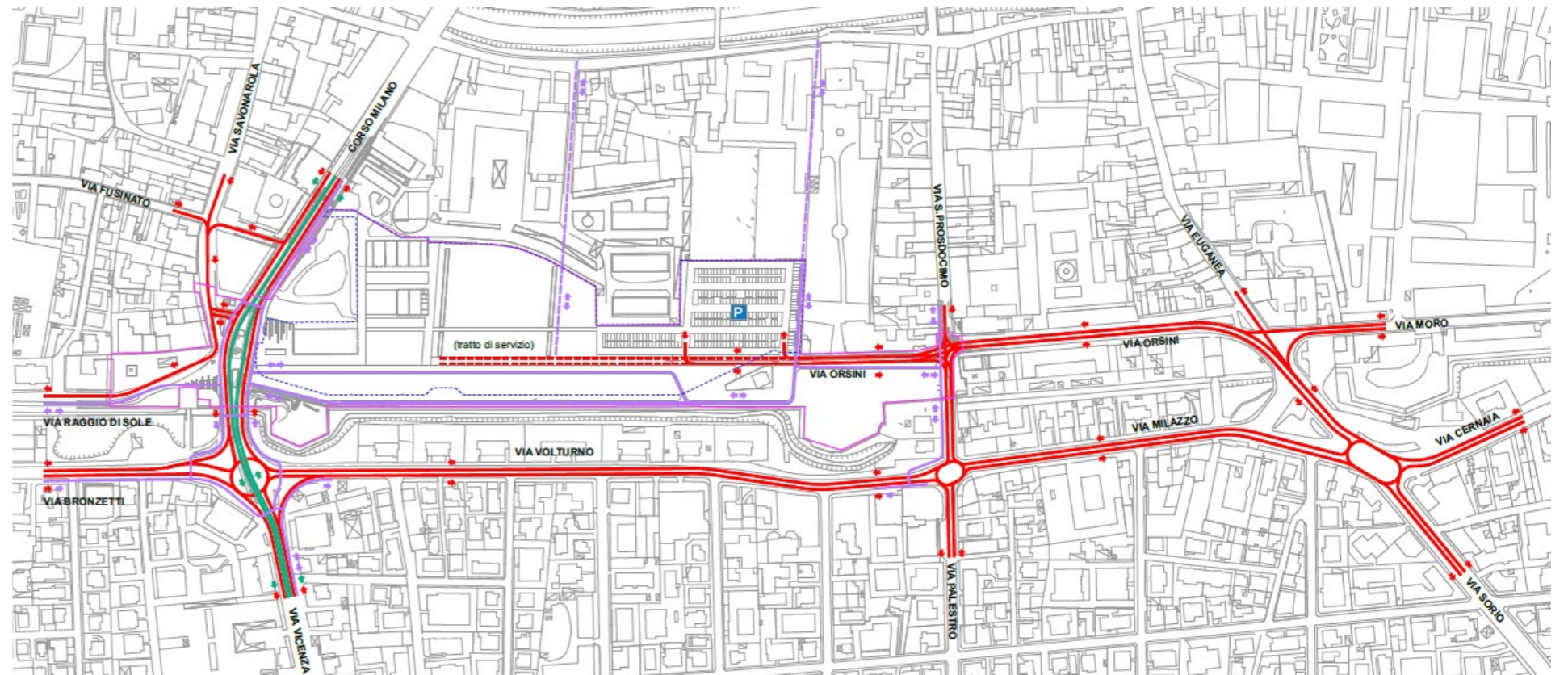
Il ricollocamento dell'area di sosta non comporterà nuovi impatti sulla viabilità esistente, in quanto si limita a confermare i flussi attuali. L'intervento prevede un incremento della capacità complessiva da 197 a 217 posti auto, una variazione che non altera l'assetto del traffico locale

Diversa, invece, è la situazione che si crea nella rete viaria con l'introduzione del nuovo parcheggio e la contemporanea chiusura del tratto nord di via Orsini, operazioni entrambe previste dall'Amministrazione Comunale a seguito della redazione del progetto di riqualificazione dell'intera area.

Di seguito, si riportano gli schemi viari dello stato attuale e dello stato di progetto, in cui si vede lo spostamento del parcheggio esistente, la chiusura del tratto nord di via Orsini, la trasformazione di via Volturno e via Milazzo da senso unico a doppio senso.



Schema viabilistico dello stato attuale

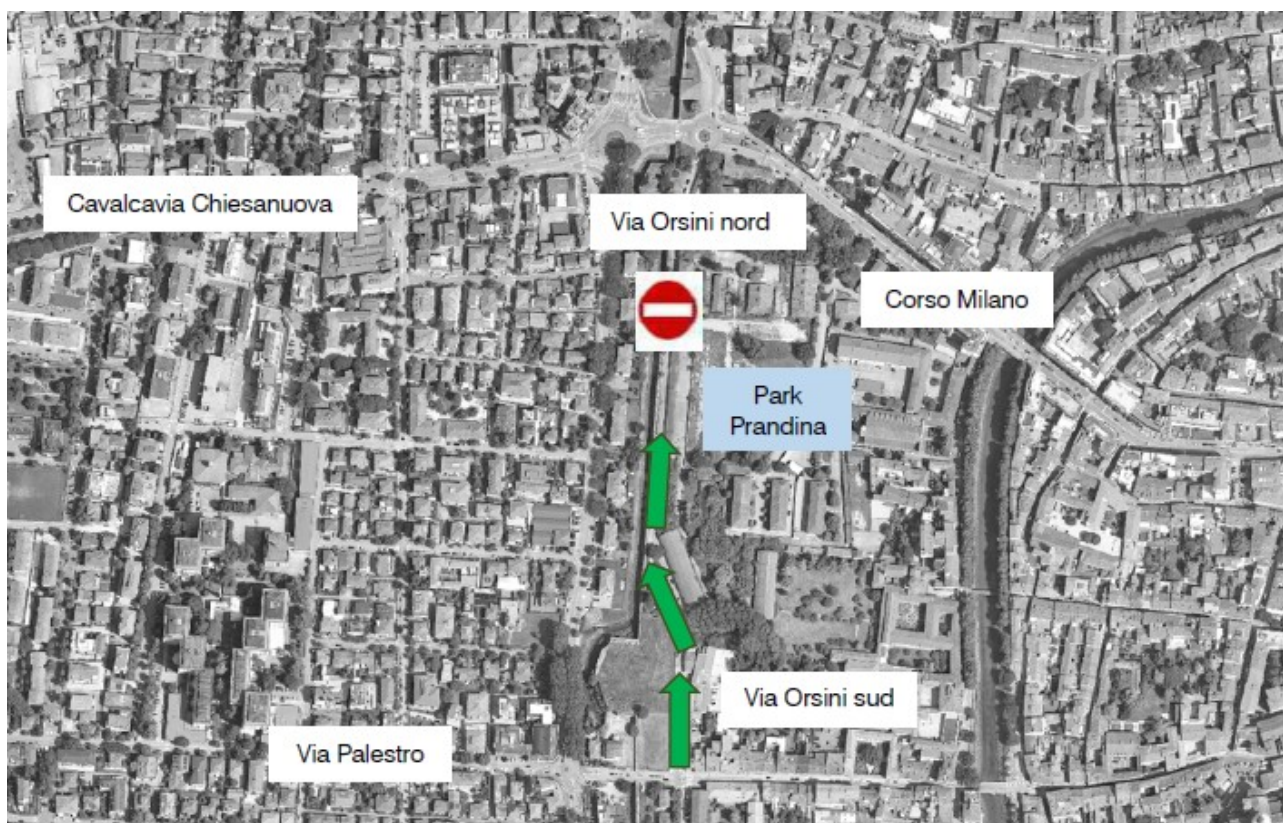


Schema viabilistico dello stato di progetto

Gli effetti sulla viabilità dati dalla chiusura del tratto nord di via Orsini sono già stati calcolati attraverso uno studio di macro-simulazione datato luglio 2021.

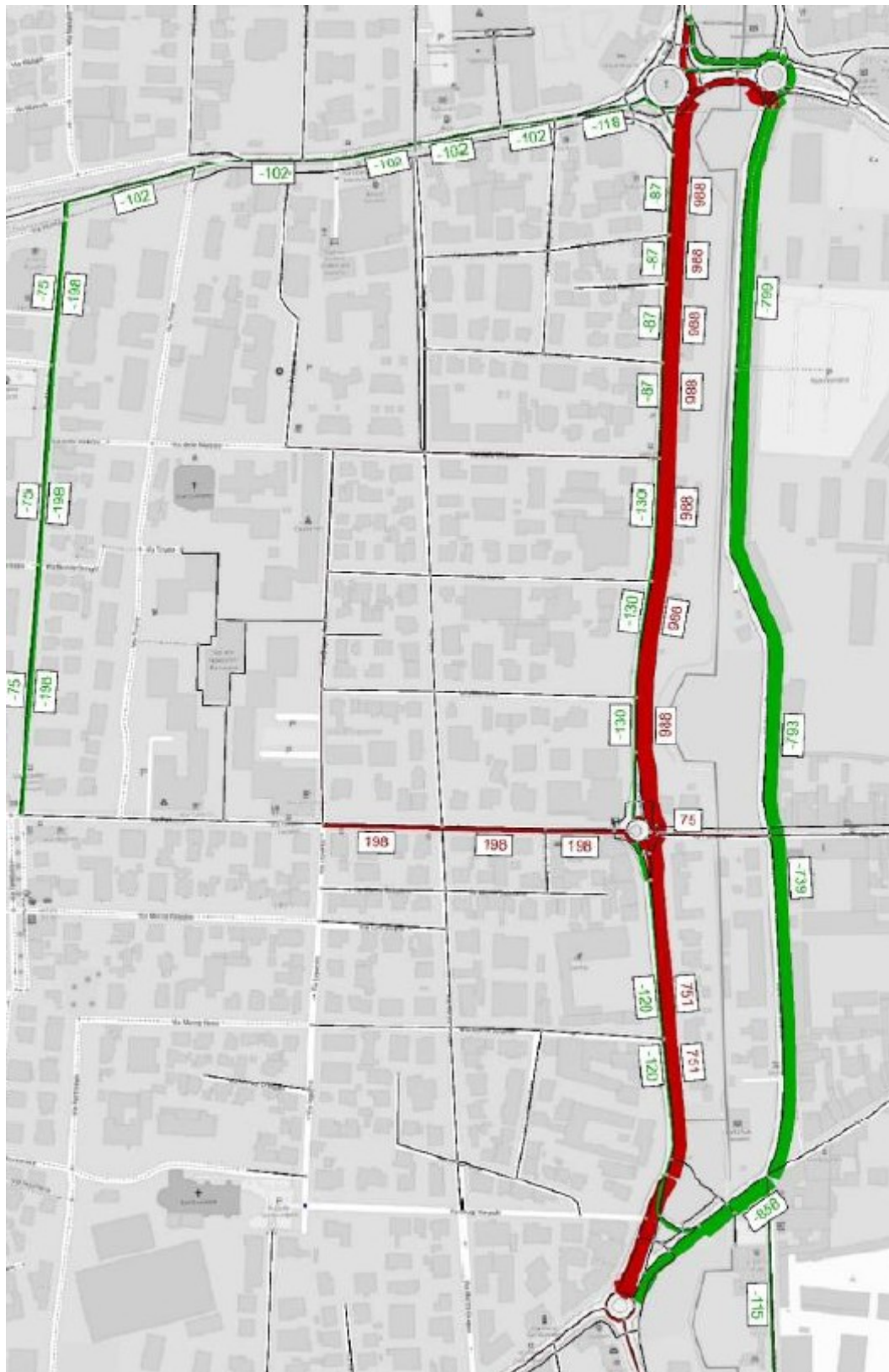
In tale studio, al fine di produrre un'analisi completa e dettagliata relativa alla viabilità dell'area centrale di Padova, sono state eseguite diverse macro-simulazioni corrispondenti alla situazione attuale, all'ipotesi di chiusura nei due sensi del Cavalcavia Borgomagno, agli scenari con chiusura alternata dei sensi di marcia verso Arcella o verso il centro, oltre all'introduzione di un nuovo collegamento in zona Fiera; nonché agli scenari con diverse soluzioni relative alla viabilità afferente al Park Prandina.

Tra gli scenari considerati, il numero 5 valutava gli effetti sulla rete della chiusura di Via Orsini nord con Via Volturno e Via Milazzo a doppio senso.



Chiusura Via Orsini nord – Scenario 5

Attraverso il modello di macro-simulazione sono stati simulati gli effetti sulla rete dei diversi stati di progetto. Di seguito si riporta il flussogramma che evidenzia le variazioni di traffico nell'ora di punta mattutina nell'area del parcheggio Prandina.



Chiusura Via Orsini nord – Scenario 5: flussogramma

Come si può facilmente dedurre dal flussogramma, l'ipotesi di ingresso/uscita dal Park Prandina esclusivamente da sud (Scenario 5), con l'istituzione di un doppio senso su Via Volturno e Via Milazzo, evidenzia uno spostamento del flusso veicolare che precorreva Via Orsini in direzione nord sulla direttrice Via Milazzo/Via Volturno, mentre il tratto di Via Orsini a nord di Via Palestro risulta percorso esclusivamente dagli utenti del Park Prandina.

11. Sicurezza e bonifica bellica

In materia di sicurezza si invita la presa visione del "Capitolato speciale descrittivo e prestazionale" e delle indicazioni del Piano di Sicurezza e Coordinamento.

In relazione alle attività di verifica bellica si rimanda agli elaborati del PSC.

Considerazioni:

- scavi profondi solo in corrispondenza della linea di smaltimento delle acque meteoriche;
- dall'esito dell'indagine ambientale emerge che l'area presenta mediamente zone con terreno di riporto per una profondità di circa 1/2 metri rispetto alla quota attuale;
- in prossimità del sedime degli ex fabbricati n. 10 e 12 (vedasi planimetria dello stato di fatto) si è appurato che l'imposta delle fondazioni è stata eseguita alla profondità di circa 160 cm per l'ex edificio 12 e di circa 200 cm in corrispondenza dell'ex edificio 10;
- l'intervento prevede la realizzazione del parcheggio ad una quota superiore alla quota esistente per uno spessore medio compreso fra cm 40/80;
- oltre agli scavi per la realizzazione della rete di smaltimento delle acque bianche non sono previsti altri scavi profondi.

12. Pareri ed autorizzazioni

L'intera area dell'ex caserma Giacomo Prandina è sottoposta a vincolo culturale ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 10 comma 1 e art. 12 comma 2 con provvedimenti di tutela del 09/12/2014 e 19/01/2017 che impongono due livelli di salvaguardia:

1. sistema bastionato;
2. singoli edifici dell'ex caserma Prandina.

La Soprintendenza, con provvedimento prot. n. 0041871-P del 13/12/2023, ha approvato le schede tecniche di cui all'art. 14 co. 4 dell'Allegato II.18 del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, esprimendo parere positivo in merito all'impianto metodologico generale del DOCFAP.

In data 28/04/2025 protocollo MIC_SABAP-VE-MET/28/04/2025/0014751-P la Soprintendenza ha rilasciato parere positivo alla realizzazione di lavori di demolizione degli edifici esistenti.

In data 25/07/2025 protocollo MIC_SABAP-VE-MET/25/07/2025/0025842-P la Soprintendenza ha preso atto della necessità di abbattimento delle alberature esistenti.

In data 09/01/2026 protocollo MIC_SABAP-PD_TV-BLI09/01/2026I0000505-P la Soprintendenza ha rilasciato parere ai sensi dell'art.25 del F.Ls. 42/2004 al progetto PFTE di realizzazione del nuovo parcheggio con le seguenti prescrizioni:

“.....

-nel condividere in termini sostanziali l'approccio progettuale e le finalità sottese alla realizzazione delle opere progetto, si ritiene che la sensibilità del contesto obblighi a verificare con particolare attenzione la qualità e la resa estetica di tutti gli elementi di nuova introduzione (concernenti arredi, illuminazione, manufatti e attrezzature in genere) che saranno oggetto di specifica valutazione in termini di materiali, trattamento superficiale, cromatismi e finiture mediante la predisposizione in corso d'opera di adeguate campionature da sottoporre al vaglio della Scrivente;

-prima che le nuove pavimentazioni siano estese alle intere superfici, dovranno essere predisposte idonee campionature da sottoporre al vaglio della Scrivente al fine di valutare in corso d'opera e sulla base delle caratteristiche del sensibile contesto architettonico le finiture nonché le migliori soluzioni di posa dei materiali di progetto;

-per quanto attiene alla componente vegetale di progetto, che costituisce elemento essenziale di mascheramento del parcheggio pubblico, si ravvisa la necessità che tutti gli esemplari arborei e arbustivi oggetto di piantumazione siano a pronto effetto, ben conformati e sani. Dovrà, altresì, essere predisposto un adeguato piano di manutenzione atto a garantire le cure colturali essenziali a consentire l'attecchimento, la crescita e il mantenimento nel tempo della componente vegetale di progetto, provvedendo alle eventuali sostituzioni laddove il precario stato vegetativo lo rendesse necessario;

-per quanto concerne le prescrizioni archeologiche, si richiama quanto sopra espresso nella relativa istruttoria.”

13. Altri vincoli e autorizzazioni

Non sono stati rilevati altri pareri ed autorizzazioni preventive necessarie se non l'indicazione dell'assistenza allo scavo da parte di un archeologo.

Pareri e prescrizioni sono raccolti nell'elaborato specifico allegato al progetto esecutivo "A.D.05_pareri e prescrizioni".

14. Indagini e verifiche preventive e VPIA

Gli interventi di cui alla presente relazione non sono oggetto di VPIA (verifica preventiva di interesse archeologico) ai sensi dell'art. 41 comma 4 del D.Lgs. 36/2023 poiché si applica quanto espresso dall'art. 1 comma 2 dell'allegato I.8 al D.Lgs. 36/2023:

"[...] La trasmissione delle documentazione suindicata non è richiesta per gli interventi che non comportino nuova edificazione o scavi a quote diverse da quelle già impegnate dai manufatti esistenti".

In relazione alla "verifica preventiva di interesse archeologico" per la costruzione del nuovo parcheggio boscato si evidenzia che non sono previsti interventi con scavi con profondità rilevante se non in corrispondenza della realizzazione della linea principale dello smaltimento delle acque meteoriche; intervento che richiede l'assistenza archeologica allo scavo in accordo con la Soprintendenza.

15. Caratteristiche economiche-finanziarie

La spesa complessiva per gli interventi di costruzione del parcheggio Boscato, secondo stralcio, è descritta nell'elaborato A.D.04 Quadro Economico.

Il valore economico è da articolare nelle seguenti voci:

- il costo dei lavori propriamente detto (manodopera, materiali, noli, trasporti, spese generali, utili di impresa, costi sicurezza);
- somme a disposizione, che si possono riassumere in: incentivo per funzioni tecniche, imprevisti, contributo ANAC, accordi bonari, spese tecniche comprensive di IVA e oneri previdenziali, spese per assistenza archeologica comprensive di IVA e oneri previdenziali, IVA sui lavori, accertamenti, indagini ed eventuali bonifiche, eliminazione allacciamenti.

I Costi della manodopera fanno riferimento al prezzo Regionale Veneto 2025 capitolo VEN25-RU-manodopera riferito al CCNL Contratto Nazionale industria edilizia ed integrativo territoriale al momento della revisione dell'elenco prezzi.

16. Cronoprogramma

La durata dei lavori è illustrata nell'elaborato "S.D.01_Cronoprogramma dei lavori".

17. Normativa di riferimento

Decreto 28 settembre 2010: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Modifiche ed integrazioni al decreto 17 dicembre 2009, recante l'istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti. (GU n. 230 del 1-10-2010);

Decreto 17 dicembre 2009: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Istituzione del sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti, ai sensi dell'articolo 189 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e dell'articolo 14-bis del decreto-legge n. 78 del 2009 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009. (GU n. 9 del 13-1-2010 - Suppl. Ordinario n.10);

Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4: Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale. (GU n. 24 del 29-1-2008-Suppl. Ordinario n.24);

Decreto 2 maggio 2006: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. Criteri, procedure e modalità per il campionamento e l'analisi delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 186, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. (GU n. 107 del 10-5-2006) (con comunicato ministeriale pubblicato nella GU n. 146 del 26-6-2006 è stata segnalata l'inefficacia del presente decreto);

Decreto 5 aprile 2006, n. 186: Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio. Regolamento recante modifiche al decreto ministeriale 5 febbraio 1998 «Individuazione dei rifiuti non pericolosi sottoposti alle procedure semplificate di recupero, ai sensi degli articoli 31 e 33 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22». (GU n. 115 del 19-5-2006);

Decreto 23 giugno 2022, n. 256: Ministero della Transizione Ecologica. Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di interventi edilizi;

Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro;

NTC 2018 e circolare gennaio 2019, n. 7: Istruzione per l'applicazione delle "Nuove norme tecniche per le costruzioni" di cui al D.M. 17 gennaio 2018;

Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152: Norme in materia ambientale;

Legge n. 257 del 27 marzo 1992 relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto;

D.M. del 28 marzo 1995 n. 202 relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto;

DM 23 giugno 2022 n. 256, GURI n. 183 del 8 agosto 2022 - in vigore dal 4 dicembre 2022 - Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di interventi edilizi;

Decreto legislativo 31 marzo 2023 n. 36 Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici;

Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 Codice dei beni culturali e del paesaggio.