

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

Allegata al piano urbanistico attuativo PU1-Viale Margherita di iniziativa privata proposto dalle signore Zaccaria Maila e Sara e dalla società VIPROF srl.

PREMESSA

Il comparto territoriale, oggetto della presente proposta progettuale di pianificazione, è previsto nel Piano Interventi comunale, all'art. 55 delle NTO, che lo classifica come Progetto Urbano denominandolo "PU1-Viale Margherita".

La norma richiamata assoggetta l'attuazione del PU1 al criterio di perequazione con l'esecuzione di specifiche opere da parte dei privati attuatori, opere predeterminate e normate dal Comune (articolo 55.2 NTO).

L'ambito dei PUA delimitato nel Piano degli Interventi ricomprende, quindi, sia aree di proprietà dei privati attuatori che del Comune di Vicenza.

Questo ambito comprende un tratto di viale Margherita lungo circa ml 215 da nord a sud e confina ad est con un'ansa del fiume Retrone e ad Ovest per lo più con il compendio produttivo dismesso denominato "ex Fro" e con l'ingresso del plesso universitario.

Anche il comparto "ex Fro" è soggetto a PUA quale "Progetto Urbano PU2" di cui all'art. 55/2 NTO.

E' evidente l'indirizzo comunale di indurre i privati a riqualificare l'intero contesto rigenerandolo seppure con due distinti interventi di pianificazione (PU1- PU2).

Considerato che il Comune ha già rilasciato il permesso di costruire per le opere di urbanizzazione del PU2 e che sta per rilasciare i permessi di costruire per ristrutturare e ampliare gli edifici su Viale Margherita (ditte: VIPROF srl - Pretto), con la presente istanza si intende "completare" il contesto de quo (PU1-PU2) correlando i due ambiti in modo da attuare l'indirizzo comunale che traspare dalle norme sopra richiamate.

A tal proposito si ritiene doveroso sottolineare che la proposta progettuale in essere è stata nel tempo sottoposta non solo ai dirigenti e tecnici comunali ma anche a quelli della soprintendenza e del genio civile e illustrata agli amministratori comunali tramite gli assessori preposti pro tempore e di recente anche al portavoce del sindaco.

Il presente lavoro si è fatto carico dei suggerimenti e osservazioni che i vari tecnici nel tempo hanno ritenuto di proporre.

Infine, si osserva e precisa che l'adesione alla presentazione di questa istanza da parte del comune di Vicenza, quale proprietario della maggior parte dei terreni ricompresi nel PU è implicita in quanto, come previsto nel P.I., l'ambito è soggetto a perequazione per realizzare le opere predeterminate ai sensi dell'art. 55/2 NTO del P.I. al fine di perseguire gli obiettivi dell'Amministrazione Comunale.

1) CENNI STORICI

Nell'ambito del "Progetto Urbano PU1" è ricompreso un tratto di viale Margherita. Questa strada fu realizzata a metà dell'Ottocento per collegare il piazzale antistante "l'Arco delle Scalette" con il viale racchiuso tra gli alvei dei fiumi Bacchiglione e Retrone e fu costruita contemporaneamente al "ponte dei Marmi" al fine di evitare che i pesantissimi carri provenienti dalle Cave dei Monti Berici fossero costretti a scendere verso Campo Marzo percorrendo la ripida strada di Santa Libera presso Porta Lupia.



Il nuovo asse stradale seguì di pochi decenni le imponenti opere che contemplarono il "drizzagno" del Bacchiglione, che spostò più a sud la confluenza con il Retrone dove fu

collocato strategicamente lo stabilimento del Cotonificio Rossi per sfruttare la forza delle acque e la vicinanza del tracciato della ferrovia progettato negli stessi anni.

In tal modo si creò un viale, con intento chiaramente monumentale, per unire idealmente l'Arco delle Scalette e il percorso di ascesa al "Monte Santo", alla Piazza dell'Isola attestata sul Corso cittadino che sarà, da allora, punto d'arrivo dei percorsi esterni alla città provenienti da sud-est un tempo diretti al centro attraverso Porta Monte.



La realizzazione della strada comportò la formazione di un importante rilevato per compensare il dislivello allora esistente tra l'attuale piazzale Fraccon e le Piarde impiegando come materiale di riporto anche quello recuperato dalle demolizioni di Porta Monte è una porzione del convento di Santa Caterina.

La nuova strada favorì uno dei primi insediamenti industriali dell'epoca (ex FRO), e dopo l'ultima guerra mondiale, il vuoto che si era formato tra viale Margherita e l'argine del fiume Retrone ad ovest, fu riempito con le rovine provenienti dagli edifici distrutti dai bombardamenti.

Nei primi anni del 1960 in questo contesto si insediò uno dei primi distributori di carburante (ESSO) che vi svolse la sua attività fino al 2012, quando per le sopravvenute disposizioni legislative è stato demolito e l'area sulla quale era insediato bonificata.



Nel 1986, con delibera C.C. n° 226, fu stabilito di realizzare una modifica viaria a viale Margherita creando una rotatoria attorno all'impianto di distribuzione carburante che costeggia, verso ovest, l'argine del fiume Retrone e in modo che all'interno di questo nuovo abito si potessero ricavare anche spazi da destinare a parcheggi.

Nel tempo l'incremento del traffico e nuove soluzioni viarie hanno reso marginale il ruolo di questa rotatoria e attuali previsioni del Piano Urbano della Mobilità la ritengono superata soprattutto per quanto riguarda i percorsi delle linee di trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

2) INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il PUA proposto interessa sostanzialmente un'area sulla quale insisteva una stazione di distribuzione carburanti (ex ESSO), demolita nel 2012 ora ineditata, incolta e residuale. L'ambito soggetto alla pianificazione come delimitato dal P.I. è attraversato ad est da Viale Margherita che a sua volta confina con il compendio produttivo dismesso e con il plesso universitario.

Prescindendo da Viale Margherita, l'appezzamento di terreno de quo ha la conformazione di un triangolo isoscele irregolare con il vertice ad est costituito dall'ansa fluviale, la base ad ovest identificabile con viale Margherita e i due lati minori, a nord/ovest e nord/est dall'argine fluviale. Il terreno, a giacitura per lo più 'piana, scende verso est per formare l'argine del fiume che risulta troppo alto e ripido come evidenziato dal Genio Civile.

La superficie dell' ambito territoriale sopra descritta è di quasi mq 13.000 e il suo perimetro è di ml 518, assumendo come riferimento ad est il confine tra la proprietà comunale compreso il viale Margherita, e quella privata; ad ovest l' argine fluviale e a nord e sud i limiti previsti nel P.I. (Elab. 3)

3) INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il vigente Piano Interventi comunale classifica la zona nella quale si chiede di intervenire con il PUA come ambito ricadente nel Progetto Urbano denominato "PU1-Viale Margherita" ed è disciplinata dall'art. 55 delle NTO del P.I.

L'articolo 55 delle NTO al punto 2 prevede che la capacità massima edificatoria dell'ambito sia pari a 2000 mq di superficie utile, che l'altezza massima degli edifici non dovrà superare ml 7,50 e stabilisce che la superficie minima obbligatoria da destinare a opere di urbanizzazione, escludendo le strade a uso privato (parametro S), non può essere inferiore a mq 10.000 e comunque pari almeno all' 80% della superficie territoriale dell'ambito da pianificare.

La norma comunale inoltre stabilisce in "1" il parametro "K" che è il rapporto tra la superficie utile edificabile a destinazione direzionale e commerciale e la superficie utile totale (art.17/m) NTO).

Infine definisce, richiamando gli articolo 54 delle NTA del PAT vigente, le opere da realizzare a titolo perequativo.

Le opere che i proprietari devono realizzare a titolo perequativo son prescritte dalla norma e risultano:

- passerella ciclopedonale sul fiume Retrone;

- formazione di edificio dalla Su di 200 mq a servizio della mobilità ciclopedonale e del TPL;
- incremento del 50% della dotazione minima di parcheggi ad uso pubblico.

4) TUTELE E VINCOLI

L'ambito del PUA rientra tra i beni paesaggistici meritevoli di tutela ai sensi del D.Lgs 42/2004, inoltre è considerato bene culturale per preservare prospetticamente l'Arco delle Scalette e la chiesa di Santa Caterina (art.13 NTO), infine rientra tra i siti sottoposti a tutela dell'UNESCO di cui all'art. 14 NTO e per la fascia di ml 10 dall'argine del fiume Retrone a servitù idraulica di cui al R.D. 368/1904 e R.D. 523/1904.

5) DATI CATASTALI

FOGLIO	MAPPALE	PROPRIETA'	SUPERFICIE (mq)
7	650	Comune di Vicenza	1.105
7	651 parte	Comune di Vicenza	615
7	689	Comune di Vicenza	600
7	757	Comune di Vicenza	20
7	758	Zaccaria Maila (1/2) e Sara (1/2)	420
7	759	Comune di Vicenza	420
7	760	Zaccaria Maila (1/2) e Sara (1/2)	366
7	761	Comune di Vicenza	1.170
7	762	VIPROF s.r.l.	692
7	763	Comune di Vicenza	1.708
7	810	Zaccaria Maila (1/2) e Sara (1/2)	1.180
7	5 parte	Comune di Vicenza	1.940
7	166 parte	Comune di Vicenza	200
TOTALE			10.436
ALTRO NON IDENTIFICATO CATASTALMENTE (strada, argini, etc.)			2.524
TOTALE DELL'AMBITO TERRITORIALE			12.960

NOTA BENE: come riportato in tabella, nell'ambito dell'intervento perimetrato nel P.I. risultano anche aree del demanio comunale (esempio viale Margherita) che sono sprovviste di identificazione catastale.

6) DITTE PROPRIETARIE

Il piano attuativo interesse coinvolge la totalità delle ditte proprietarie e precisate:

- Comune di Vicenza mappali 650,651 (parte), 689, 757,761,763 del foglio 7 e mappali 763,5,166 (parte) del foglio 34.
- Zaccaria Maila e Sara mappali 758,760,810 del foglio 7 per mq 1.966.
- Viprof srl mappale 762, foglio 7 per mq 692.

7) PROPOSTA PROGETTUALE

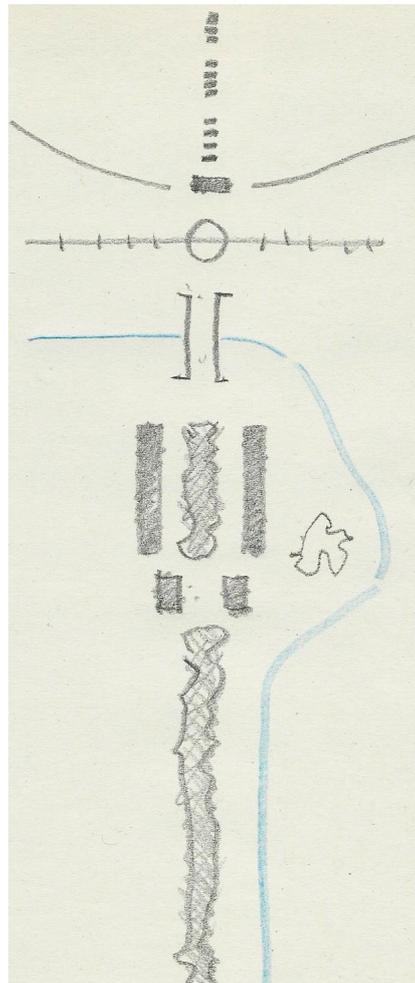
Principi generali

Il principio che ha ispirato la progettazione del PUA è quello di stabilire una significativa correlazione tra l'ambito posto ad est di viale Margherita (ex FRO-Università) e quello da progettare ad ovest, sia in termini di relazione che di percezione visiva dei volumi e dei prospetti.

Recependo le raccomandazioni desumibili dai documenti della commissione Unesco si è cercato di collocare strategicamente volumi e vuoti in modo da ristabilire la sequenza originaria che comprendeva, dall'alto, le Scalette di Monte Berico, l'Arco Trionfale Palladiano, il Ponte dei Marmi ed il viale alberato fino alla Piazza dell'Isola con Palazzo Chiericati. La collocazione degli edifici è pensata dunque, in modo da orientare la percezione visiva verso l'Arco delle Scalette che oggi si coglie con difficoltà, per la presenza del traffico veicolare e spazi disordinati, senza gerarchia, che invece orientano la vista verso spazi marginali di tipo periferico e privi di qualità.

Infatti, il viale alberato è oggi irriconoscibile, per la scomparsa di molte delle piante originarie ma, soprattutto, per l'invasione dei tracciati stradali che, oltre a sacrificare molti alberi, nel tempo hanno colmato lo spazio compreso tra l'ansa del fiume Retrone ed il viale

che in origine costituiva una sorta di basamento su cui sveltava il rilevato di viale Margherita.



Il principio insediativo generale adottato è molto semplice: infatti gli edifici saranno simmetrici e dimensionati coerentemente e con finiture simili a quelli progettati sul fronte opposto del viale e già da tempo approvati dalla Sovrintendenza. Il progetto si propone di creare un nuovo ambito urbano, una sorta di piazza che si inserirà nella sequenza storica attestandosi da una parte verso il Ponte dei Marmi, dall'altra, sulla parte residua del viale storico ricostruendo il doppio filare di alberi.

In questo contesto si intende realizzare due nuovi volumi edilizi coordinati e correlati appunto a quelli già previsti sul fronte opposto del viale. Lo spazio che rimarrà verso il fiume sarà liberato dal traffico veicolare diventando un giardino lungo il fiume.

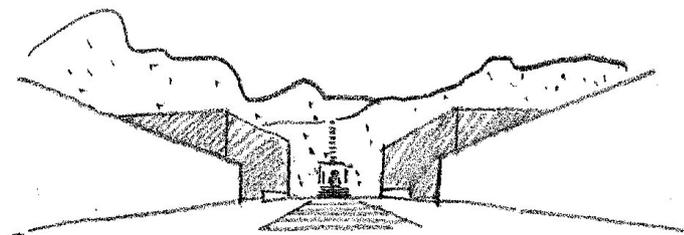
Piazza Università

Tenuto conto che è già stato previsto dall'Ufficio Mobilità di collocare la fermata delle linee del trasporto pubblico in corrispondenza dell'ingresso all'Università, si è ritenuto opportuno proporre la nuova fermata sull'altro lato della strada in asse al sistema di accesso al plesso universitario risultando così simmetrica a quella prevista dal Comune.

Pertanto, si è ritenuto opportuno che i manufatti delle fermate nelle due direzioni siano coordinati e simmetrici, come evidenziato nello schizzo sopra riportato. I volumi a copertura delle fermate potranno emergere rispetto alla quota strada di un unico livello, alto quanto necessario per poter riparare i mezzi di trasporto, che potranno così effettuare la ricarica rapida come richiesto dall'Ufficio Mobilità.

L'edificio previsto in asse all'accesso all'Università si svilupperà su due livelli, uno sopra viale Margherita, quello sottostante quasi al livello dell'argine. In tal modo si formerà una piccola piazza a servizio delle attività previste nell'ambito del PUA. Questo spazio scoperto sarà ribassato rispetto alla quota attuale di circa due metri e consentirà anche di accedere all'alveo del fiume di cui oggi, come segnalato dal Genio Civile, è difficile realizzare adeguata manutenzione a causa dell'argine troppo alto e ripido.

Lo spazio tra l'edificio e il fiume risulterà in asse all'accesso Universitario creando un sistema unitario, con una nuova sequenza che intersecherà quella storica del viale, caratterizzando i percorsi tra il complesso universitario e l'alveo del fiume.

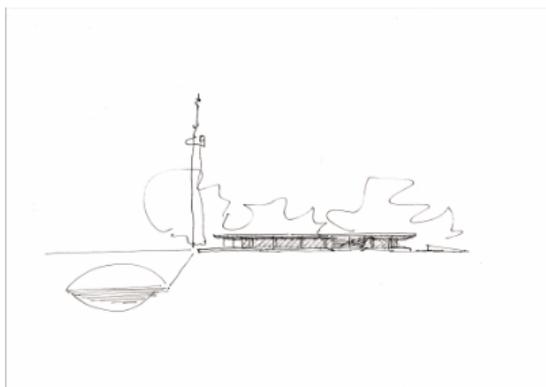


Procedendo verso l'Arco delle Scalette, gli edifici previsti sui fronti opposti del viale risulteranno più distanziati rispetto ai manufatti delle fermate degli autobus, ma comunque

simmetrici, in modo da costituire due quinte, anch'esse alte un solo livello sul viale, creando un "cannocchiale" prospettico verso il fuoco costituito dall'Arco trionfale.

L'ambito compreso tra i nuovi edifici sia del PU1 che del PU2, sarà caratterizzato da due filari di alberi ricostituendo la continuità con la parte antica del viale anche se, ovviamente, con essenze nuove e adeguate alle attuali condizioni ambientali. I posti auto prescritti dalla norma comunale saranno anch'essi collocati simmetricamente, ordinando lo spazio come una sorta di piazza attraversata dal viale alberato.

Questo spazio diventerà dunque un luogo urbano che unirà il viale alberato ed il piazzale ai piedi di Monte Berico ricucendo, per quanto possibile, la continuità della sequenza tra il nucleo Storico ed il "Monte Santo".



Giardino sul fiume

La progettata dismissione della strada esistente lungo l'argine e parte del vecchio sedime del distributore consentirà di "restituire" alla città un'area di quasi mezzo ettaro lungo il fiume e di darle un senso nuovo grazie al collegamento ciclopedonale con il quartiere di S.Caterina, il giardino sul fiume ed il plesso universitario.

Così come nel caso dell'edificio che accoglie la fermata dei mezzi pubblici, l'edificio lungo viale Margherita si svilupperà anche alla quota dell'argine affacciandosi verso il fiume. Il livello inferiore tuttavia, sarà collocato sotto il livello del grande giardino da cui emergerà solo il piano superiore. La piazzetta in asse all'accesso universitario e un grande piano

inclinato daranno luce ai locali interrati, il declivio sarà gradonato in modo da poter essere utilizzato per eventuali spettacoli.

Il percorso ciclopedonale previsto lungo il fiume, sarà ricavato ad una quota inferiore all'attuale argine rimodellando il terreno riportato nel dopoguerra. Questa modificazione consentirà di realizzare la passerella ciclopedonale prescritta ad una quota coerente con lo stato dei luoghi in riva destra del fiume. Questa soluzione si propone di ripristinare rapporti spaziali coerenti con le quote originarie mantenute sull'argine opposto e di consentire la manutenzione dell'alveo oggi trascurato per l'altezza e la ripidezza eccessiva della sponda sinistra, come richiesto dal Genio Civile.

Il giardino pubblico si comporrà dunque di tre elementi autonomi ma complementari tra loro: il percorso lungo il fiume, lo spazio verde affacciato sul fiume e, infine, la piazzetta attestata sul sistema dei percorsi tra il fiume e l'Università.

8) OPERE DI URBANIZZAZIONE

Le opere di urbanizzazione previste nel piano in argomento sono in sintesi le seguenti:

- a) eliminazione della bretella stradale tangente l'argine fluviale ad ovest;
- b) la rimodellazione degli argini, come suggerito dal Genio Civile per consentire una più agevole manutenzione del fiume e delle sponde;
- c) la realizzazione di un piazzale antistante i comparti PU1 e PU2 in modo da formare un ampio slargo, una sorta di piazza, anche se attraversata da Viale Margherita; questo piazzale ospiterà sia la corsia viaria dedicata anche al traffico pubblico che spazi da destinare a parcheggio oltre a ricavare una doppia sequenza alberata;
- d) la fermata della linea di trasporto pubblico sia urbano che extraurbano a servizio soprattutto dell'università; a tal proposito si fa presente che il punto di fermata proposto ha recepito il suggerimento dell'ufficio mobilità comunale e il relativo manufatto sarà dotato di una copertura atta all'installazione del dispositivo per la ricarica rapida (flash) per i mezzi pubblici;
- e) la formazione di un percorso ciclopedonale che si collegherà con quella già autorizzato nell'ambito del PU2 che dall'Università, per cui scavalcando il fiume Retrone con la passerella si potrà realizzare un comodo e agevole collegamento dall'Università a Santa Caterina e da qui sino alla stazione ferroviaria;

- f) la realizzazione della passerella su fiume Retrone;
- g) la formazione ad ovest di un giardino con una cortina alberata in prossimità dell'argine fluviale;
- h) la posa delle reti tecnologiche e di sottoservizi.

9) LA PEREQUAZIONE

I privati richiedenti ottemperando a quanto prescritto dalla norma comunale del PU1 (art.55/2 NTO) si impegnano a realizzare a titolo perequativo le opere in essa previste:

- a) passerella ciclopedonale sul fiume Retrone;
- b) manufatto dalla S.U. di mq 200 a servizio della mobilità ciclopedonale TPL;
- c) spazi da adibire a parcheggi incrementati oltre il 50% rispetto alla dotazione minima di parcheggi ad uso pubblico.

10) STANDARDS

Tenuto conto che il piano urbanistico attuativo prevede la costruzione di due edifici, uno dalla superficie utile di mq 468, l'altro di mq 1.332 a destinazione commerciale oltre all'edificio a servizio del TPL di mq 200, le superfici da destinare al soddisfacimento degli standard urbanistici sono evidenziate nella tavola 15 e fanno riferimento agli articoli 19, 28 e 55 del Piano degli Interventi mentre il parametro S risulta dimostrato nell'elaborato 13 di progetto.

Nell'articolo 19 del Piano degli Interventi sono quantificate le dotazioni minime di spazi pubblici (parcheggi, verde, etc.) da reperire negli ambiti commerciali e direzionali in minimo 100 mq/100 mq Su. Inoltre lo stesso articolo precisa che *"... considerata la variabilità delle destinazioni insediabili, per stabilire la quota di superficie per ciascuna categoria di opera di urbanizzazione, l'interessato potrà preliminarmente acquisire il parere del Settore Mobilità e Trasporti, congiunto con quello del Settore Infrastrutture e gestione urbana. ..."*

L'articolo 28 relativamente all'insediamento delle attività commerciali rimanda per altro alla necessaria convenzione la definizione delle quantità di superfici a parcheggio e quindi

andrà concordato in convenzione quale sia la “*dotazione minima di parcheggi ad uso pubblico*” genericamente prevista dall’art. 55 che inoltre prescrive un aumento del 50% della quantità stessa.

Nella proposta qui illustrata si è ritenuto opportuno riservare l’80% delle superfici a standard a parcheggio vista la tipologia di attività previste. Si evidenzia che, complessivamente, le superfici a standard conteggiando dunque anche gli spazi destinati al verde e ai percorsi ciclopeditoni nel giardino risultano estremamente superiori a quanto prescritto: oltre seimila metri quadrati rispetto ai milleottocento previsti dalla norma.

11) VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA MOBILITA’

La proposta progettuale relativa al P.U.A. “PU1” è stata discussa più volte con l’Ufficio Mobilità del Comune di Vicenza recependo le osservazioni emerse e i suggerimenti proposti.

L’aspetto fondamentale di cui è stato tenuto conto, è la previsione del P.U.M. di far percorrere viale Margherita alle principali linee del Trasporto Pubblico ipotizzando fermate dotate di ricarica “flash” presso l’accesso dell’Università. Negli incontri collegiali è stata sottolineata, in particolare dai tecnici comunali, l’opportunità di utilizzare il tracciato storico dismettendo quello veicolare lungo la riva sinistra dell’argine sul fiume Retrone, per agevolare la mobilità dei mezzi pubblici in funzione del grande afflusso di studenti al complesso universitario.

Il progetto assume dunque come principio base l’ipotesi di ripristinare la percorrenza originaria del tracciato storico per rendere fluida la circolazione soprattutto delle linee del trasporto pubblico mentre il tracciato lungo l’argine, non funzionale alle linee dei mezzi pubblici e oggi marginale rispetto alle esigenze del traffico veicolare, verrà dismesso.

Tale dismissione consentirà un intervento di particolare rilevanza per la mobilità ciclopeditona potendo ricavare un percorso dedicato lungo l’argine che collegherà la zona di S.Caterina attraverso la passerella ciclopeditona, realizzata in perequazione, formando un unico sistema con il percorso già autorizzato nell’ambito del PU2 (FF.SS. Quartiere di S. Caterina, Università).

Si evidenzia che tale collegamento consente inoltre di realizzare, finalmente, il collegamento tra la pista ciclabile della Riviera Berica con quelle lungo viale Giuriolo e presso l'Università, fino ad ora reso impossibile dalla sezione insufficiente del Ponte dei Marmi.

La dismissione della strada lungo l'argine, consentirà infine di realizzare un giardino pubblico tra viale Margherita ed il fiume e, su indicazione del Genio Civile, di proseguire il percorso ciclopedonale fino al Ponte dei Marmi realizzando due accessi all'alveo fluviale utilizzabili dai mezzi per la manutenzione delle sponde che oggi risultano troppo alte e ripide.

Il progetto prevede un edificio a copertura della fermata TPL di mq 200 di superficie coperta di fronte all'accesso dell'Università. Il manufatto verrà realizzato in perequazione come previsto dall'art. 55 del Piano degli Interventi.

La sosta privata presso gli edifici commerciali previsti sarà soddisfatta come previsto dal citato articolo del P.I. prevedendo il 50% in più dello standard a parcheggio; saranno anche realizzati circa 90 stalli per biciclette in considerazione della frequentazione da parte di numerosi giovani della vicina Università e delle attività commerciali previste.