

COMUNE DI PADOVA  
PIANO URBANISTICO ATTUATIVO  
“AREA PP1 – EX GASOMETRO”

\*\*\*

ALLEGATO 01

RELAZIONE TECNICA

\*\*\*

Prof. Arch. BORIS PODRECCA  
Jorgerbadgasse 8 1170 Vienna tel 0043 1 427210 fax 004314272120 email [boris.podrecca@podrecca.at](mailto:boris.podrecca@podrecca.at)

Architetto Marco Zordan  
Dorsoduro 3458 30123 Venezia tel 041 5242866 fax 0412448084 email: [studio@studiozordan.it](mailto:studio@studiozordan.it)

## INDICE:

1. PREMESSE
2. IL SITO DELL'EX-GASOMETRO
3. INTERVENTO
4. PIANO DI LOTTIZZAZIONE
  - 4.1 LA PROPOSTA URBANISTICA
  - 4.2 LA CIRCOLAZIONE, IL SISTEMA DELLE RELAZIONI
  - 4.3 AMBITO
  - 4.4 STANDARD
  - 4.5 OPERE
  - 4.6 MODALITA' E TEMPI DI ESECUZIONE

## **1. PREMESSE**

Lo sviluppo della città di Padova ha avuto, come la quasi totalità delle città italiane, uno sviluppo – a volte impetuoso - legato ai diversi momenti storici.

In particolare, l’espansione moderna della città, avutasi a partire dal secondo dopoguerra, ha visto la nascita di quartieri nei quali gli edifici del lavoro e della residenza si rivelano antitetici in un “per sé” egocentrico producendo uno spazio di vita sordo ed aprioristico e non un “milieu urbano”.

Il sociologo anglosassone Sennett ha ben sintetizzato questa perdita del senso sociale quando, osservando la città italiana formatasi nel secondo dopoguerra, nota come qui si sia avuta la perdita della “civitas” a favore di una mera mercantizzazione della città.

Nel recupero della nervatura stessa della città il sito di via Trieste, oggetto dell’intervento, diviene strategico; infatti per la sua posizione costituisce la cerniera tra la città storica da un lato e le strutture della città moderna dall’altro.

## **2. IL SITO DELL'EX GASOMETRO**

L'area in esame fu la sede di una delle più importanti infrastrutture del XIX e XX secolo, il Gasometro di Padova. Posta nelle immediate vicinanze del Piovego, alle spalle di piazzale Boschetti, è compresa fra via Trieste, via Diego Valeri ed il gruppo di edifici a carattere direzionale che affacciano su via Gaspare Gozzi.

La costruzione del gasometro, avvenuta tra il 1844 ed il 1847, si inserì nel quadro delle modernizzazioni che interessarono le principali città europee del periodo e che ebbero proprio nell'illuminazione pubblica alimentata a gas l'aspetto più visibile.

Il Comune di Padova si risolse all'illuminazione a gas tra il settembre 1843 e l'aprile 1844, valutandola sotto il duplice aspetto di utilità pubblica e dell'interesse da parte dei potenziali utilizzatori privati.

La scelta del sito per il gasometro – peraltro lungamente dibattuta con una possibile collocazione alternativa in Prato della Valle - rispondeva alle esigenze di approvvigionamento del combustibile (carbone che giungeva attraverso il percorso fluviale del Piovego) e di decentramento periferico della struttura stessa. L'area all'epoca dell'insediamento corrispondeva – più che ad una periferia urbana - alla prima espansione della città all'esterno della cinta muraria cittadina.

Individuata la collocazione del futuro impianto (alla quale contribuì non poco il Decreto del Regno Italico del 16 gennaio 1811, che sottoponeva a particolari vincoli i processi produttivi che emanavano esalazioni malsane), il 15 maggio 1845 venne sottoscritto il contratto per l'affidamento della concessione alla Società Civile per l'illuminazione a Gas di Lione.

I lavori per la costruzione dell'impianto terminarono nell'aprile del 1847 e iniziò l'interramento delle tubazioni di distribuzione, con le diramazioni alle lanterne pubbliche e alle utenze private.

Nel 1896 il Comune riscattò l'Officina del Gas dalla Società Lionese e potenziò l'impianto.

L'officina ampliò la sua estensione nel 1915 arrivando a produrre 13.000 mc/giorno di gas rispetto ai 2.500 di fine Ottocento. Durante il conflitto mondiale, i maggiori costi per l'approvvigionamento del carbone portarono a risultati negativi sul piano economico, poi superati progressivamente dall'incremento dei consumi.

La produzione del gas mediante distillazione del carbone assunse sempre più peso e proseguì anche attraverso le due guerre mondiali sino a che, la realizzazione di condotte legate ad altri collettori fecero diminuire la necessità di impegno dell'area e delle sue strutture, sino alla definitiva cessazione della produzione e trattamento del gas nel corso dei primi anni settanta del secolo scorso.

Dal punto di vista degli insediamenti urbani, la cartografia storica e le cronache descrivono un'area - sino al secondo dopoguerra - relativamente libera da costruzioni anche nell'immediato intorno

(forse anche a causa dei miasmi delle lavorazioni<sup>1</sup>). Fanno buona eccezione le palazzine costruite nei primi anni del '900 su piazzale Boschetti e gli edifici di edilizia residenziale pubblica costruiti attorno agli anni trenta del '900 sul lato settentrionale dell'ex gasometro.

Successivamente, nel corso degli anni cinquanta ed ancor più nel corso degli anni sessanta e settanta del secolo scorso, l'intorno venne quasi completamente saturato con la realizzazione di quegli edifici a carattere in gran parte direzionale che caratterizzano oggi l'area e che ne hanno determinato la destinazione funzionale a zona Direzionale n. 7 prevista dagli strumenti urbanistici.

Attualmente l'area è in via di sgombero dai parcheggi pubblici in vista dei futuri interventi.

---

1

*Il gas si otteneva dalla distillazione del carbone in appositi forni si otteneva il gas che una volta depurato veniva immagazzinato nel cosiddetto "gazometro" e da lì immesso in rete. La redditività di questa particolare industria era data dalla vendita del gas, ma anche dal commercio dei residui di distillazione, soprattutto coke e catrame.*

### **3. INTERVENTO**

L'Amministrazione Comunale nel corso del 2003 affidò al Prof. Boris Podrecca di Vienna, un incarico di particolare rilevanza e complessità che interessa il centro storico cittadino: lo studio preliminare per una proposta progettuale che interessasse l'area dell'ex gasometro individuata dal P.R.G. come Zona Direzionale n. 7 PP1.

A questa prima redazione del progetto urbanistico – con contenuti prevalentemente planivolumetrici - fece seguito la vendita dell'area da parte dell'Amministrazione Comunale.

Gli attuali proprietari ed attuatori dell'intervento sono la società privata "PROGETTO PP1 S.p.A." e la Provincia di Padova (che ha permutato tali aree con il comparto del prospiciente piazzale Boschetti ceduto al Comune di Padova per la realizzazione del nuovo Auditorium della Città di Padova).

Il progetto sviluppato fissa i caratteri urbanistici ed urbani dell'intervento considerando l'area come strategica; infatti per la sua posizione l'area dell'ex gasometro è cerniera tra città storica da un lato e strutture della città moderna dall'altro. In questo sito di cerniera il progetto ricostruisce una dicotomia filtrata e risolta dalla realizzazione di un insediamento urbano che, con un grande parco urbano ed una nuova piazza costituisce nuovi luoghi di incontri e fermenti sociali.

In particolare la nuova piazza è destinata ad essere il baricentro sul quale si coaguleranno i blocchi solitari e le tensioni della città nuova con i frammenti ed il disegno stratificato della città storica.

Il parco urbano trasmette "a filtro", prolungandolo, il verde del fiume verso le zone direzionali di nuova realizzazione.

## 4. PIANO DI LOTTIZZAZIONE

### 4.1 LA PROPOSTA URBANISTICA.

Il progetto prevede la realizzazione di una **nuova gerarchia di spazi urbani** che, riconnettendosi agli edifici ex IACP su via Niccolò Tommaseo, sviluppa un tessuto edilizio “a meandro”, disegna un nuovo fronte urbano su via Diego Valeri e realizza un nuovo sistema di spazi pubblici dove il nuovo grande parco urbano apre il dialogo con la nuova piazza aperta su via Trieste e sul canale del Piovego.

Gli elementi principali che definiscono l’impianto progettuale possono essere così sintetizzati:

- la nuova piazza definita dalle cortine degli edifici con i loro porticati gradinati chiusi dalla nuova torre residenziale e completati dai volumi commerciali sul lato orientale dell’ambito;
- il nuovo parco urbano che si confronta con la nuova piazza;
- i parcheggi interrati sviluppati su due livelli;
- gli edifici articolati su diverse tipologie edilizie in relazione anche alle destinazioni d’uso insediabili.

Nei nuovi complessi che disegnano piazza e parco, i negozi al piano terreno e le terrazze verdi mutano nel corpo residenziale in linea su via Diego Valeri. Il profilo segue l’andamento differenziato della linea di gronda su cui si innestano i portici della nuova piazza. Via Valeri diviene un vero e proprio “asse attrezzato” sul quale si realizza il sistema di alimentazione dei parcheggi interrati.

L’articolazione del “meandro”, prima di disegnare la grande piazza urbana, arretra dal limite di via Trieste circoscrivendo con una grande loggia il nuovo parco urbano sul quale si affacciano le residenze del complesso. La sequenza del sistema abitativo si chiude con la torre a destinazione residenziale vero e proprio fulcro tra piazze ed edifici pubblici e privati, tra le abitazioni ed il fronte commerciale verso gli esistenti edifici direzionali.

La piazza è disegnata dai profili digradanti dei corpi residenziali e commerciali che si confrontano con i volumi delle grandi strutture pubbliche.

I fronti edilizi mediano anche le strutture esistenti riconducendole ad una dimensione urbana. Sul fronte verso le Piazzette Gaetano Salvemini e Filippo Turati, i nuovi volumi delle strutture pubbliche e direzionali, si confrontano con il grande “fuori scala” degli esistenti edifici direzionali. Il complesso si conclude con l’ultimo degli edifici alti, che si confronta con gli imponenti edifici direzionali esistenti.

Il progetto persegue la filosofia di completa pedonalizzazione degli spazi pubblici (raggiungibili solo dai mezzi di soccorso o per le attività pubbliche connesse all'utilizzo stesso della piazza). Per realizzare tale idea progettuale i parcheggi a raso sono solo una minima parte del totale. Quasi tutti i posti auto sono infatti ricavati nei due piani interrati realizzati nell'ambito.

#### **4.2 LA CIRCOLAZIONE, IL SISTEMA DELLE RELAZIONI**

L'intervento ha visto uno studio completo della circolazione all'interno del comparto e la prefigurazione di scenari futuri in funzione delle modifiche che interverranno nei prossimi anni.

Il progetto di circolazione prevede un alleggerimento del traffico su via Trieste in funzione della futura realizzazione dell'Nuovo Auditorium della Città di Padova e del sistema di relazioni che ne verrà. Via Diego Valeri viene completamente ridisegnata per favorire l'interscambio con il sistema dei parcheggi interrati pubblici/privati previsti dal Piano.

#### **4.3 AMBITO**

L'area interessata dagli interventi previsti dal piano di lottizzazione, è stata oggetto di domanda di delimitazione dell'ambito approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 2007/0095 del 05/11/2007. Con tale nuova delimitazione d'ambito, all'area originaria di circa 31.300,00 mq – classificata nel P.R.G. vigente come “Zona Direzionale n. 7 art. 19 delle N.T.A. del P.R.G. – sono state aggregate parti di aree stradali, di verde pubblico di interesse generale e una zona residenziale n. 5 di conservazione ex art. 17 delle N.T.A. del P.R.G. L'inclusione di tali aree nell'ambito di intervento è puramente strumentale ed ha il fine di coordinare ed integrare l'intorno e la relativa viabilità.

- La superficie interessata dall'intero ambito è di circa 48.576,00 mq.
- La volumetria complessiva ammessa è di 140.000,00 mc.

#### **Destinazioni d'uso ammesse:**

- a. direzionale – commerciale – turistica - artigianale di servizio e artistico
- b. residenziale (per un massimo del 50% del volume realizzabile)
- c. servizi pubblici e di interesse pubblico

Per l'elenco puntuale delle proprietà catastali si veda l'allegato Planimetria Catastale; per il rilievo reale dell'area si rinvia agli elaborati grafici (tav. PL\_03° e PL\_03b)

#### **4.4 STANDARD (VEDI TAV. PL 08 “STANDARD URBANISTICI”)**

Le superfici minime da destinarsi a servizi pubblici e/o di uso pubblico, sono state determinate come qui di seguito:

##### **destinazione RESIDENZIALE**

###### **Standard primari**

*(indici desunti da N.T.A. del P.R.G. vigente, art. 19),*

- 9 mq/100mc di costruzione per aree da sistemare a verde
- 3,5 mq/100mc di costruzione per parcheggi pubblici

###### **Standard secondari**

*(indici desunti da “Disciplinare per l’attuazione dei P.U.A. da parte di soggetti privati” Titolo II, art. 1, comma 1, “Aree ed opere di urbanizzazione secondaria”, lett. a), b), c), d)*

- 19 mq/ab per servizi di interesse comune
- 10 mq/ab aree aggiuntive ai servizi di interesse comune

###### **Capacità insediativi residenziale teorica**

*(indici desunti da L.R. 07 giugno 1985 n. 61 “Norme per l’assetto e l’uso del territorio”, titolo III, art. 22)*

- $V_r/150mc$  = abitanti teorici insediabili

##### **destinazione COMMERCIALE - DIREZIONALE**

###### **Standard primari**

*(indici desunti da N.T.A. del P.R.G. vigente, art. 19),*

- minimo 80/100 mq di S.l.p.
- di cui almeno 40/100 mq per parcheggi pubblici e/o di uso pubblico e la rimanente a verde

##### **destinazione MEDIA STRUTTURE DI VENDITA**

###### **Standard primari**

*(indici desunti dalla L.R. 13 agosto 2004 n. 15, art. 16, comma 2, lett. c)*

- 1,80 mq/mq superficie di vendita di area libera
- di cui 0,8 mq/mq S.l.p. di area a parcheggio effettivo

inoltre ai sensi della L. 122/89 art. 2:

- 1mq ogni 10 mq di costruzione da destinarsi a parcheggi privati.

#### **4.5 OPERE**

Il piano di lottizzazione, prevede la realizzazione delle seguenti opere di natura pubblica e/o di uso pubblico:

- le strade di viabilità secondaria;
- gli spazi di sosta e parcheggio in superficie per complessivi mq 1.014,00;
- parcheggio al secondo piano interrato per complessivi mq 23.400,00;
- le infrastrutture a rete per la distribuzione dell'energia elettrica, del gas, dell'acqua, la rete telefonica;
- l'illuminazione pubblica;
- la rete di smaltimento delle acque nere e delle acque bianche;
- il parco urbano di mq 8.381,00;
- le piazze pavimentate e con arredo urbano per complessivi mq 7.883,00;
- portici ad uso pubblico per complessivi mq 3.398,00;
- marciapiedi e altri spazi pedonali di collegamento per complessivi mq 485,00;
- piste ciclabili per complessivi mq 1.123,00.

Le opere di natura privata sono:

- autorimessa al primo piano interrato;
- edifici fuori terra per mc 140.000,00 circa a destinazione residenziale, direzionale e commerciale.

#### **4.6 MODALITÀ E TEMPI DI ATTUAZIONE**

Nell'apposita Convenzione urbanistica, da stipularsi tra il Comune e le proprietà interessate, verranno fissati definitivamente le modalità ed i tempi di esecuzione e realizzazione del piano di lottizzazione, nonché le diverse fasi temporali per l'esecuzione degli interventi.