

ZITAC S.P.A. in liquidazione via Indipendenza 41 - 35013 Cittadella (PD)

PROVINCIA DI PADOVA

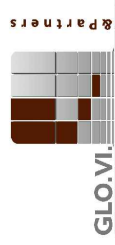
PIANO INSEDIAMENTI PRODUTTIVI "ROMETTA"
REALIZZAZIONE OPERE DI URBANIZZAZIONE - 3° STRALCIO
OPERE DI COMPLETAMENTO - LOTTO A - 1° STRALCIO

PROGETTO ESECUTIVO

A.1 ELABORATO RELAZIONE GENERALE

OGGETTO

S1405 COMMESSA	FILE	02/08/19	DATA	SCALA	gc	ELABORATO	gc	VERIFICATO	dg	CONTROLLATO
S14050AESE01R0.doc										



GLO.VI.
studio associato
SERVIZI TECNICI - EDILIZIA & INFRASTRUTTURE

sede operativa: via Roma, 105/2 - 35015 Galliera Veneta (PD)
sede legale: via Campagna, 100/A - 35015 Galliera Veneta (PD)
vox +390499471819 - fax +390499479351
email: info@studloglovi.it partita iva 03802560288

RELAZIONE GENERALE

Premessa

Il Comune di Cittadella con Delibera del Consiglio Comunale n. 33 del 8/04/2002 ai sensi dell'art. 120 del D. Lgs 267/2000 ha deliberato di utilizzare lo strumento legislativo della Società di Trasformazione Urbana (STU) per la realizzazione e gestione di una nuova area industriale.

Successivamente in data 25 ottobre 2002 è stata costituita la società “Z.I.T.A.C. S.p.A.” tra il Comune di Cittadella e il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova con lo scopo di progettare, realizzare e gestire gli interventi per la trasformazione e riqualificazione urbana nel territorio cittadellese.

Per quanto concerne la pianificazione urbanistica dell'area, la Regione ha approvato la variante parziale al PRG per le nuove Zone Produttive con DGRV n. 2163 del 3.8.2001 e tra queste è stata inserita anche la ZTO D2, zona su cui ricade l'attuale intervento di trasformazione urbanistica.

La realizzazione degli interventi ricadenti in tale area era subordinata all'approvazione di uno strumento urbanistico.

Lo strumento urbanistico prescelto è stato il Piano per Insediamenti Produttivi, ad iniziativa pubblica. Tale Piano è stato adottato dalla Giunta comunale con provvedimento n. 548 del 29/12/2003 e a seguito del dovuto tempo di pubblicazione, approvato con Delibera di consiglio comunale n. 21 il 07/04/2004 accogliendo parte delle osservazioni pervenute al Comune di Cittadella.

Il progetto definitivo che ha regolato in modo unitario e complessivo l'urbanizzazione dell'area in 4 stralci consecutivi, che prevedeva la realizzazione della viabilità sia principale che secondaria di tutto il comparto produttivo è stato approvato con delibera di C.C. nr. 21 del 07/04/04.

La progettazione definitiva ha tenuto conto della mobilità intercomunale tra il Comune di Tombolo e il Comune di Cittadella. Infatti in data 9 luglio 2003 è stata sottoscritta una convenzione tra i due comuni, che regolamentava la realizzazione della viabilità principale posta a confine tra i due comuni e che è stata individuata nelle allegate planimetrie di progetto definitivo.

La zona interessata dal progetto definitivo è posta a sud-est del territorio di Cittadella, al confine con il Comune di Tombolo. L'ambito, fatta eccezione per alcune aree già edificate, attualmente si configura come un'area agricola, coltivata prevalentemente a seminativo. L'area è delimitata a nord dalla ferrovia Padova-Treviso, è attraversata lungo l'asse est-ovest dalla strada dell'Olmo e dalla strada Provinciale n. 52 “Luparense”. A est è delimitata dal confine comunale con Tombolo.

Lo Studio GLO.VI. Associato è stato incaricato dalla ZITAC S.p.A. di redigere il progetto esecutivo del 3° stralcio. Il progetto esecutivo è stato redatto in data 10/03/2011 e approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 29/06/2011, per l'importo complessivo di euro 4.020.000,00.

Con determina del 09/07/2012, venivano aggiudicati i lavori in menzione alla ditta IMPRESAVI s.r.l. di Selvazzano Dentro (PD), per un'importo netto di euro 1.574.833,22 compresi gli oneri per la sicurezza. Il contratto principale è stato stipulato con l'impresa il 03/09/2012 reg. a Cittadella il 04/09/2012 al n.2386 serie 3.

In data 25/04/13 è stato sottoscritto dalle parti l'atto di risoluzione contrattuale consensuale.

Con nota prot. nr. 12/MS il 03/02/2014 il Responsabile del Procedimento ha richiesto alla Direzione dei Lavori la redazione dello stato di consistenza dei lavori.

Lo stato di consistenza è stato redatto in data 18/03/2014.

Lo studio scrivente è stato di conseguenza incaricato alla redazione del presente progetto esecutivo delle opere di completamento, chiedendo di suddividerne i lavori in più lotti esecutivi funzionali.

Le opere relative al presente progetto sono relative al “Lotto A”, suddiviso in 2 stralci funzionali: 1° stralcio viabilità principale, 2° stralcio parcheggio.

Aspetti urbanistici

Il Comune di Cittadella è dotato di Piano di Assetto del Territorio Intercomunale PATI Alta Padovana approvato con conferenza di servizi del 27/05/2009 e di Piano degli Interventi approvato con deliberazione del consiglio comunale del 12.7.2010.

Con DGRV n. 2163 del 03/08/2001, la Regione ha approvato la variante parziale al PRG per le nuove Zone Produttive e tra queste è inserita anche la ZTO D2 oggetto dell’attuale PIP (Piano Insediamenti Produttivi) “Rometta”.

Con DGC n. 548 del 02/11/2003 è stato adottato il PIP di “Rometta” e approvato con DCC n. 21 del 07/04/2004.

Successivamente sono state approvate 10 varianti al Piano Insediamenti Produttivi “Rometta” rispettivamente con:

- Var. n. 1 - DCC n. 7 del 20/02/2006: modifica art. 7 NTA;
- Var. n. 2 - DCC n. 53 del 10/07/2006: modifica art. 6 della Convenzione;
- Var. n. 3 - DCC n. 84 del 18/12/2006: modifica viabilità interna e ambito intervento;
- Var. n. 4 - DCC n. 48 del 25/07/2008: ridefinizione ambiti edifici e modifica lotti 26, 29 e 29bis;
- Var. n. 5 - DCC n. 34 del 26/05/2009: modifica del perimetro, ridefinizione viabilità interna e ambito interscambio ferro gomma;
- Var. n. 6 - DCC n. 74 del 28/09/2009: accorpamento ambiti edificabili e modifica art. 6 delle NTA;
- Var. n. 7 - DCC n. 42 del 12/07/2010: ridefinizione degli ambiti edificabili e superfici a parcheggio;
- Var. n. 8 - DCC n. 31 del 13/6/2011: accorpamento lotti e aggiustamenti cartografici;
- Var. n. 9 – DGC n. 96 del 18/05/2016: di modifica agli artt. 7 e 12 delle Norme Tecniche di Attuazione;
- Var. n. 10 – DGC n. 53 del 27/03/2017: di modifica alla dimensione del lotto 3 ed alla viabilità, adottata ed approvata ai sensi degli artt. 19 e 20 della LR n. 11/2004;
- Var. n. 11 – DGC n. 105 del 08/05/2019: per il completamento delle opere di urbanizzazione, la modifica dimensionale dei lotti e aggiustamenti cartografici;

L'intervento è stato quindi progettato in ossequio alle 11 varianti susseguite, ed in particolare alla variante nr. 11, che tra gli altri ha pure rinnovato la Convenzione Urbanistica ed ottenuto il parere idraulico del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

Illustrazione caratteristiche geometriche dell'intervento da realizzare

La geometria progettuale degli assi viabili deriva dall'impostazione progettuale definitiva autorizzata. Le dimensioni tipo della viabilità sono deducibili dalle sezioni trasversali tipo di cui agli elaborati grafici.

L'asse viabile principale nord-sud è comunque il seguente:

marciapiede	park	corsia	corsia	park	marciapiede
m 1,50	m 2,50	m 3,75	m 3,75	m 2,50	m 1,50

I parcheggi predisposti lungo l'asse principale sono previsti della lunghezza pari a m 5,50, per agevolare le manovre di entrata ed uscita.

I percorsi pedonali sono tutti previsti della larghezza minima prevista dalla normativa: m 1,50.

I bracci di immissione nelle intersezioni hanno raggio pari a m 12,00. Tale dimensione risulta un buon compromesso tra raggio utile di svolta e ottimizzazione degli spazi viabili.

I parcheggi sono dotati di percorsi pedonali delimitati da segnaletica orizzontale. Viene quindi facilmente individuato dal pedone, disceso dalla vettura, quale tragitto deve compiere per raggiungere in sicurezza l'accesso al lotto.

Le geometrie studiate e proposte consentono in maniera soddisfacente l'inscrivibilità e le manovre dei mezzi pesanti in tutte le direzioni e per tutte le manovre.

Approfondimenti tecnici

Le opere da realizzare con il progetto generale rientrano in una normale tecnologia esecutiva per opere stradali.

Il completamento del corpo stradale viene previsto realizzato in modalità ricorrente nella pratica, secondo le usuali fasi:

- 1° step: pulizia area di intervento;
- 2° step: costipatura del fondo e rabocco del primo strato di rilevato (sottofondo stradale);
- 3° step: completamento di tutti i sottoservizi interrati;
- 4° step: completamento cordoli di contenimento della struttura stradale (muretti in c.a.);
- 5° step: sagomatura e costipatura del sottofondo stradale;
- 6° step: realizzazione cordonate in cls di delimitazione marciapiedi;
- 7° step: realizzazione ultimo strato di rilevato (misto cementato);
- 8° step: risagomatura e getto massetti percorsi pedonali;
- 9° step: realizzazione strato di base in conglomerato bituminoso;
- 10° step: messa in quota chiusini stradali;
- 11° step: realizzazione strato di collegamento (bynder);
- 12° step: realizzazione manto di usura marciapiedi;
- 13° step: illuminazione pubblica, segnaletica stradale verticale ed orizzontale provvisoria.

Le strutture in elevazione ed opere di fondazione relative al contenimento delle opere stradali, sono sostanziosamente già state realizzate, a meno del tratto lungo la viabilità principale sul fronte nord via Luparense.

Le occupazioni delle aree necessarie per la realizzazione delle opere in progetto non rendono necessarie ulteriori aree oltre quelle previste negli elaborati progettuali e comunque già di proprietà di Zitac S.p.a. L'area di cantiere può collocarsi in uno dei lotti prossimi alla S.P. 52 “Luparense” lungo il lato nord del PUA.

La successione delle attività imporrà per un breve periodo la circolazione a senso unico alternato solo sulla S.P. 52 “Luparense”, per le opere da realizzare in corrispondenza dell'intersezione di innesto nord e per l'allacciamento dei sottoservizi alle reti esistenti.

Complessivamente la maggiore parte delle lavorazioni avverrà senza alcuna interferenza di rilievo con la viabilità locale.

Il sistema di raccolta e smaltimento pluviale dell'area in oggetto è articolato con un reticolo idraulico razionale e di piena efficienza. La progettazione della rete pluviale è stata sviluppata in modo da mantenere un elevato livello di funzionalità e di compatibilità ambientale. Le acque pluviali dell'intero intervento (strade, parcheggi, coperture, viabilità lotti), sono integralmente convogliate alle vasche di espansione previste ad est e a sud con le opere del 2° stralcio. Si rinvia alla relazione idraulica allegata per le valutazioni specifiche.

L'illuminazione della viabilità e dei parcheggi viene prevista con punti luce con tecnologia a led, collocati ai margini del marciapiede e comunque della carreggiata. Le norme vigenti, indicano i requisiti illuminotecnici qualitativi e quantitativi da considerare nel progetto degli impianti di illuminazione stradale. Lo studio illuminotecnico definitivo viene allegato al progetto esecutivo e riporta le grandezze fotometriche, in funzione dell'indice della categoria illuminotecnica di appartenenza della strada, nel rispetto della norma vigente L.R. 17/09 smi.

I sottoservizi previsti per il PUA, sono in generale già stati realizzati, a meno di alcuni brevi tratti di collegamenti, rientranti nelle opere previste con il presente progetto; i riferimenti con i rispettivi Enti sono i seguenti:

- rete elettrica - Enel Distribuzione S.p.a.
riferimento: Enel di Padova
tel. 049/2962751 - fax. 049/2962521
- rete telefonica e telematica - Telecom Italia S.p.a.
riferimento: Telecom di Vicenza
tel. 0444209396 – mob. 3351343836
- rete idrica e fognaria - Etra S.p.a.
riferimento: Ufficio di Cittadella (PD)
tel. 0498098762
- rete metano - Eon S.p.a.
riferimento: geom. Filippo Canton – Mira (VE)
tel. 041424311 – mob. 335499991
- rete pluviale – Consorzio di Bonifica Sinistra Brenta

riferimento: Mirano (VE)
tel. 0415790311

Fattibilità intervento

A seguito dello studio preliminare e definitivo di prefattibilità ambientale, delle analisi geologiche, geotecniche ed idrogeologiche desunte da indagini realizzate per opere analoghe realizzate nelle immediate vicinanze, nonché dall’esito degli accertamenti in ordine alla esistenza di eventuali vincoli di natura storica, artistica, archeologica, paesaggistica afferenti sulle aree interessate, si conferma che non sussistono ragioni limitanti la realizzazione dell’opera in progetto.

Disponibilità delle aree

Gli interventi si svolgono integralmente su aree di proprietà dell’Ente Appaltante.

Accessibilità, utilizzo e manutenzione delle opere

L’accessibilità, l’utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti e che saranno realizzati con l’appalto, saranno garantiti dal fatto che il sedime in cui verrà compiuta l’opera in progetto sarà interamente disponibile all’Ente Appaltante.

Suddivisione opere in stralci funzionali

Ai sensi dell’art. 7 della Convenzione urbanistica rep. n. 35930 del 12/07/2019, l’opera può essere realizzata per stralci/comparti funzionali. Il lotto A viene suddiviso in due stralci funzionali: con il 1° stralcio funzionale viene realizzata la viabilità principale fino a servire il lotto 43; con il 2° stralcio funzionale viene realizzato il parcheggio.

Costo delle opere

Il costo delle opere del presente progetto quindi viene suddiviso come segue:

1° stralcio funzionale: costo complessivo euro 570.000,00

2° stralcio funzionale: costo complessivo euro 280.000,00

Rimane inteso che per i lavori relativi al 2° stralcio funzionale, sarà facoltà dell'Amministrazione Appaltante, agendo secondo le disposizioni l'art. 106 del D.Lgs. 50/16, di modificare il contratto principale, incrementando l'appalto con i nuovi lavori alle stesse condizioni del contratto originario (cioè agli stessi prezzi).

Cittadella, 02/08/2019

Il progettista

dott. geom. Davide Giacobbo