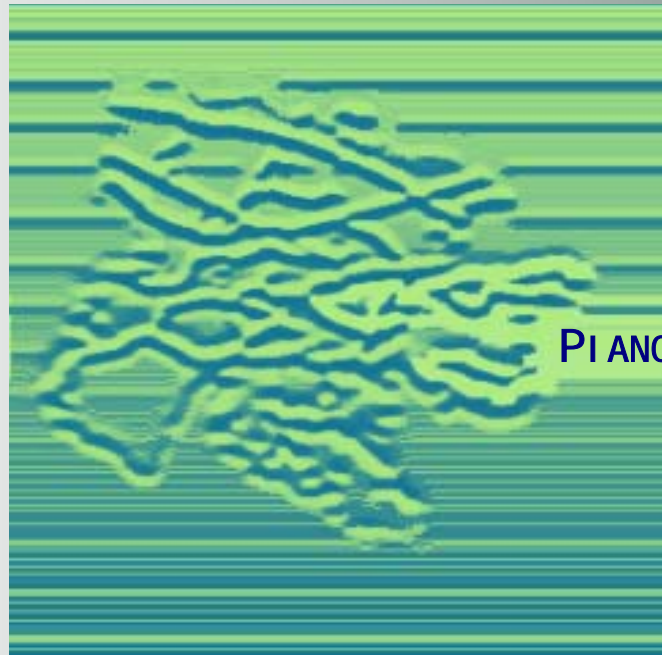




ci ttàdi padova



PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
documento preliminare

marzo 2006

COMUNE DI PADOVA

Settore Pianificazione Urbanistica

arch. Gianfranco Zulian - Capo Settore
arch. Franco Fabris – Capo Servizio
arch. Luigi Favero – Capo Servizio

Consulente scientifico

prof. arch. Federico Oliva

FOA FEDERICO OLIVA ASSOCIATI

prof. arch. Federico Oliva
prof. arch. Paolo Galuzzi
prof. arch. Piergiorgio Vitillo

Sommario

1 Sintesi dei contenuti del Documento preliminare

- 1.1 I caratteri del Documento preliminare
- 1.2 Un modello partecipativo
- 1.3 Le previsioni sovraordinate
- 1.4 Gli obiettivi generali
- 1.5 La costruzione di un quadro condiviso di conoscenze
- 1.6 Le scelte di assetto
- 1.7 Le indicazioni per uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio

2 Un processo partecipato

- 2.1 Il modello partecipativo del PAT di Padova
- 2.2 I contributi alla costruzione del Documento Preliminare
- 2.3 Il percorso partecipativo nella definizione del PAT

3. Le previsioni sovraordinate

- 3.1 Il Piano territoriale di coordinamento provinciale di Padova
- 3.2 Il Piano provinciale della viabilità
- 3.3 Il Piano di Assetto Territoriale Intercomunale dell'area metropolitana padovana
- 3.4 Piano d'Area del Corridoio metropolitano Padova-Venezia

4. Gli obiettivi generali del Documento preliminare

- 4.1 Premessa
- 4.2 Obiettivi e temi di sostenibilità ambientale e paesaggistica
- 4.3 Obiettivi e temi di sostenibilità per il sistema insediativo
- 4.4 Obiettivi e temi di sostenibilità per il sistema infrastrutturale

5. La costruzione di un quadro condiviso di conoscenze

- 5.1 Il Quadro conoscitivo: sistema integrato di informazioni
- 5.2 Gli atti di indirizzo della Regione Veneto: matrici, tematismi e banche dati
- 5.3 Contenuti e obiettivi delle matrici del Quadro Conoscitivo
- 5.4 Le carte di analisi del Piano di assetto del territorio
- 5.5 La costruzione di un quadro di conoscenze condiviso

6. Le scelte strategiche di assetto

- 6.1 Sistema ambientale
- 6.2 Sistema infrastrutturale
- 6.3 Sistema insediativo e dei grandi servizi urbani

7. Le indicazioni per uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio

7.1 La Valutazione ambientale strategica e la LR 11/2004

7.2 Il modello di valutazione della Direttiva Europea 42/2001: VAS integrata al processo di pianificazione

7.3 Il rapporto sullo stato dell'ambiente

7.4 L'Atto di indirizzo regionale per la valutativo degli strumenti urbanistici

7.5 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale

1. Sintesi dei contenuti del Documento preliminare

1.1 I caratteri del Documento

Il *Documento preliminare* individua gli obiettivi ed i contenuti generali del *Piano di Assetto del Territorio – PAT* e definisce una propria metodologia e una propria struttura di riferimento.

Esso contiene al contempo anche alcune prime riflessioni, interpretazioni e scelte, sia strategiche (riferite alle politiche e alle azioni da promuovere) che strutturali (riferite ai caratteri del territorio locale), contestualizzate e opportunamente ancorate a tempi e risorse certe.

1.2 Un processo partecipato

Il Documento preliminare definisce forme e modi di partecipazione alle scelte di pianificazione locale, improntando le attività al metodo del confronto e della concertazione con gli altri enti pubblici territoriali e con le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti.

Ciò comporta il necessario e preliminare confronto con le associazioni economiche, sociali e culturali, portatrici di interessi diffusi, nonché con i gestori dei servizi pubblici e/o di uso pubblico, al fine di concorrere alla definizione di obiettivi generali e di scelte condivise.

Il processo di partecipazione del PAT di Padova ha preso avvio con il coinvolgimento della commissione urbanistica e i Quartieri, strutturando il proprio percorso parallelamente e congiuntamente ad Agenda 21 locale, con la costituzione di un gruppo tematico *ad hoc*, nell'ambito del quale hanno trovato espressione i diversi soggetti attivi interessati a portare il loro contributo alla definizione delle scelte strategiche per il territorio.

1.3 Le previsioni sovraordinate

Il Documento preliminare mette a sistema e in coerenza le interpretazioni ed i contenuti delle pianificazioni sovraordinate: il *Piano territoriale e regionale di coordinamento - PTRC (Questioni e lineamenti di progetto*, Giunta Regionale 2005), il *Piano territoriale di coordinamento provinciale – PTCP* (2004), il *Piano della viabilità provinciale (2001, aggiornato nel 2005)*, il *Piano di Assetto del Territorio Intercomunale – PATI* dell'Area metropolitana di Padova (in corso di formazione e che coinvolge 17 Comuni), nonché degli altri strumenti di settore con ricadute territoriali e ambientali.

1.4 Gli obiettivi generali

Gli obiettivi generali del *Documento preliminare* declinano localmente e territorializzare gli obiettivi definiti dalla nuova legge regionale, ovvero:

- la promozione e la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole;
- la tutela delle identità storico culturali e della qualità degli insediamenti;
- la salvaguardia e la valorizzazione dei tessuti storici, del paesaggio rurale, delle aree naturalistiche;
- la difesa dai rischi idrogeologici;
- il coordinamento con le più generali politiche di sviluppo.

1.5 La costruzione di un quadro condiviso di conoscenze

Il *Quadro conoscitivo - QC* del PAT è necessariamente il più selettivo possibile e utilizza il ricco patrimonio di conoscenze, di banche dati e di tradizione oggi disponibile.

Sotto il profilo dei fenomeni fisici, insediativi ed ambientali, il territorio di Padova è già fortemente conosciuto e indagato (si pensi a titolo d'esempio al "*Rapporto sullo stato del territorio*", redatto in concomitanza con le analisi del PTCP); occorre solo predisporre, in sede di redazione dello strumento urbanistico

comunale, una serie di specifiche carte di sintesi interpretativa, da finalizzare strettamente alle scelte di assetto territoriale.

In sede di PAT, un capitolo importante assumerà infine la disponibilità del Quadro conoscitivo e l'accesso al pubblico delle informazioni che lo costituiscono.

1.6 Le scelte strategiche di assetto

Come detto, le scelte di assetto del PAT dovranno avere contenuti sia *strategici* (riferiti alle politiche e alle azioni da promuovere) che *strutturali* (riferiti agli specifici caratteri del territorio), articolati per i tre sistemi urbanistici principali:

- *sistema ambientale;*
- *sistema infrastrutturale;*
- *sistema insediativo.*

Le scelte di assetto dovranno essere *territorializzate* e ancorate a tempi e risorse certe, per costruire un piano urbanistico credibile anche in quanto attuabile

Già a partire dal Documento preliminare, particolare attenzione è dedicata alle scelte di assetto dei *grandi servizi urbani* (sanità, istruzione superiore, sistema fieristico, aree ferroviarie, demaniali e militari, funzioni per lo svago e l'intrattenimento), delle *infrastrutture* (mobilità e intermodalità, ma anche reti tecnologiche ed energetiche), dei *sistemi produttivi* (allargando lo sguardo anche al tema dei "poli produttivi" di scala metropolitana).

I *tematismi di carattere generale* delle scelte di assetto del piano urbanistico comunale, sono articolati a partire da quelli definiti negli *Atti di indirizzo*, di cui all'art.50 della LR 11/2004, predisposti dalla Giunta regionale (ottobre 2004), ovvero:

- i vincoli e pianificazione territoriale;
- le invarianti;
- le fragilità;
- la trasformabilità.

1.7 Le indicazioni per uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio

La definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche del Documento preliminare è finalizzata ad assicurare un elevato livello di attenzione agli aspetti ecologici ed ambientali, attraverso l'avvio della procedura di *Valutazione Ambientale Strategica* (VAS) sugli effetti derivanti dall'attuazione del PAT.

2. Un processo partecipato

2.1 Il modello partecipativo del PAT di Padova

La legge regionale n. 11 del 23 aprile 2004 afferma all'art. 2 (contenuti e finalità) comma 2 lettera c) "il coinvolgimento dei cittadini, delle rappresentanze economico-sociali e delle associazioni (...), alla formazione degli strumenti di pianificazione e alle scelte che incidono nell'uso delle risorse ambientali; (...)".

Il tema del coinvolgimento dei portatori di interesse locale viene riaffermato in modo estensivo all'art.5 (concertazione e partecipazione) dove oltre alla concertazione con gli altri enti pubblici territoriali e con le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti (comma 1) richiede che l'Amministrazione locale "assicuri il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi, nonché con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico invitandoli a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti di pianificazione" (comma 2).

In attuazione alle indicazioni del legislatore regionale, il Documento preliminare definisce forme e modi di partecipazione alle scelte di pianificazione locale, sia dal lato della concertazione istituzionale con gli altri enti pubblici territoriali, sia da quello del coinvolgimento dei portatori di interessi economico e sociale locale e dei cittadini nella prospettiva di una partecipazione finalizzata alla definizione di obiettivi generali e di scelte condivise per il governo del territorio.

2.2 I contributi alla costruzione del Documento Preliminare

Nel marzo del 2005 il Settore Pianificazione urbanistica ha inviato una lettera ai principali enti e associazioni della città informandole dell'avvio del procedimento di formazione del PAT e con lo scopo di acquisire tutti gli elementi necessari per identificare nel modo più completo le esigenze e le prospettive di sviluppo della città, chiedendo di predisporre un documento che illustrasse i rispettivi programmi (dismissioni, delocalizzazioni, nuovi insediamenti ecc..) che potevano avere un impatto significativo nel territorio, le esigenze di carattere generale e specifico che si riteneva dovessero essere soddisfatte nel contesto urbano nonché eventuali prescrizioni derivanti da legislazioni specifiche.

Su un centinaio di lettere inviate, le risposte che il settore Pianificazione ha ricevuto nei mesi successivi sono state circa il 50%, riconducibili ai principali attori (enti e associazioni) del processo di sviluppo della città.

I documenti ricevuti sono stati analizzati sintetizzati e schedati in base al contenuto delle proposte che illustravano in tre gruppi tematici: mobilità, ambiente e insediamenti/servizi.

Il contributo delle risposte ricevute alla tematizzazione e problematizzazione delle principali scelte di assetto contenute nel Documento Preliminare è stato importante e fondamentale soprattutto in termini di avvio di un fruttuoso e virtuoso processo di conoscenza e collaborazione.

Parallelamente, la costruzione del Documento preliminare al PAT è divenuto tema di elaborazione ed approfondimento nel percorso partecipato di Agenda 21 Locale di Padova, che ha nel *Forum civico* l'organo di consultazione permanente degli *stakeholders* locali e luogo di elaborazione delle idee e delle proposte per la sostenibilità verso cui indirizzare le future scelte politiche, economiche, sociali e culturali della città.

Nel Forum è stato costituito un gruppo tematico *ad hoc* dedicato al Piano di Assetto del Territorio, nell'ambito del quale hanno trovato espressione i diversi soggetti attivi interessati a portare il loro contributo alla definizione prima del Documento preliminare e poi del PAT vero e proprio.

Perseguendo l'obiettivo del maggior coinvolgimento possibile, il gruppo tematico è stato aperto a tutti i portatori di interesse organizzati a livello cittadino (associazioni ambientali, culturali, sociali, sportive, ricreative, sindacati, associazioni di categoria, comitati spontanei di cittadini), nonché ai partiti politici e ai rappresentanti dei Consigli di Quartiere.

Il lavoro del Gruppo tematico A21/PAT si è tradotto nell'elaborazione di un documento finale, in forma di matrice sintetica, nel quale sono riportate le idee e le proposte elaborate nel corso del percorso partecipativo. Buona parte degli obiettivi strategici proposti sono stati inclusi nello stesso Documento preliminare.

2.3 Il percorso partecipativo nella definizione del PAT

Considerata la valenza strategica assegnata al PAT dalla legge urbanistica regionale e l'impatto che tale documento avrà nelle future scelte di sviluppo del territorio urbano è, non solo opportuno ma necessario prevedere la più ampia informazione e partecipazione della città nel suo insieme alle diverse fasi di definizione dello strumento urbanistico.

Per favorire l'azione di informazione e di partecipazione si prevedono tre diverse modalità di coinvolgimento così strutturate:

1. La creazione di un sito/pagine web dedicato alla raccolta e alla comunicazione dei materiali informativi dall'Amministrazione comunale, dai C.d.Q., dal Gruppo Tematico A21/PAT, dalle associazioni economiche e sociali operanti in città e dai singoli cittadini che vogliono portare il loro contributo alla definizione del PAT. Il sito/pagine web sarà gestito direttamente dalla Commissione urbanistica del Consiglio comunale.
2. Il proseguimento dei lavori del Gruppo tematico A21/PAT, aperto alla società civile in forma organizzata, con il compito di elaborare idee, proposte e linee guida da discutere in specifici e periodici confronti con l'Amministrazione comunale.
3. La realizzazione di percorsi partecipativi su temi locali specifici a livello di quartiere, sia con finalità divulgative ed informative sul processo di pianificazione urbanistica comunale in corso, sia come momenti di elaborazione e raccolta di idee e proposte per il PAT. I Consigli di quartiere definiranno le modalità di tale coinvolgimento, che potranno andare dalle assemblee pubbliche, ai momenti informativi, alla organizzazione di laboratori di progettazione partecipata. I risultati della partecipazione organizzata dai Consigli di Quartiere verrà recepita e discussa nel processo di pianificazione in corso secondo le modalità e la tempistica necessaria indicata dall'Amministrazione comunale.
4. Per la redazione del PAT, il Settore Pianificazione Urbanistica si assumerà il compito di raccogliere le informazioni e i dati provenienti dai diversi Settori dell'Amministrazione comunale e degli enti ed elaborarli in modo integrato, finalizzandoli alla costruzione del Quadro Conoscitivo. Tali dati saranno anche messi a disposizione dei Quartieri e dell'Agenda A21.

3. Le previsioni sovraordinate

3.1 Il Piano territoriale di coordinamento provinciale di Padova

Il *Piano territoriale di coordinamento provinciale* costituisce lo strumento di programmazione e pianificazione territoriale generale della Provincia con valenza di piano paesistico-ambientale.

Esso definisce direttive ed indirizzi, indica le linee strategiche per il razionale sviluppo del territorio dei comuni riconoscendo la loro piena autonomia nella gestione delle funzioni locali, secondo i principi di sussidiarietà e cooperazione.

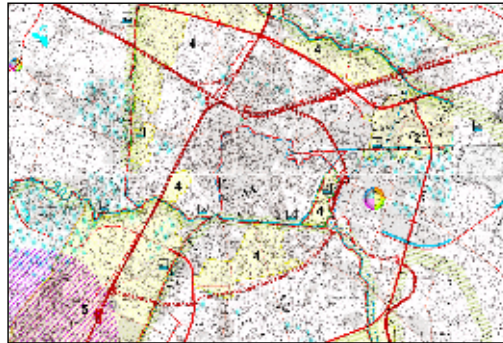
L'Amministrazione provinciale, sospendendo il percorso di approvazione del precedente progetto di Piano territoriale, adottato nel 1995, nel corso del 2000 ha avviato una complessiva rivisitazione della struttura e dei contenuti del Piano, le cui previsioni, basate su analisi dello stato del territorio ormai datate, non risultavano più aderenti allo sviluppo reale dell'area provinciale.

La prima fase della rivisitazione del Piano, conclusasi nel luglio 2001, è stata dedicata alla ricostruzione di un quadro conoscitivo aggiornato, con la redazione del *Rapporto sullo stato del territorio provinciale*, che costituisce parte integrante del progetto del Piano e rappresenta una banca dati informatizzata e costantemente aggiornata che costituisce un utile strumento di conoscenza per la pianificazione a scala comunale.

Le analisi contenute nel *Rapporto* sono articolate in quattro principali sistemi di riferimento (ambientale, insediativo, produttivo e relazionale).

Ad una prima fase conoscitiva, ha fatto seguito quella propriamente propositiva e progettuale, che ha evidenziato gli scenari socio-economici della programmazione e delle azioni dell'ente provinciale, in conformità e attuazione ai propri obiettivi strategici.

Dopo l'elaborazione e la condivisione della bozza, nel 2003 il Consiglio Provinciale ha adottato il Progetto preliminare di Piano e nel 2004, dopo la fase delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute da parte di enti e organizzazioni sociali, il PTCP è stato definitivamente adottato e si trova attualmente in fase di adeguamento alla nuova legge urbanistica regionale (Lu 11/2004).



P.T.C.P. area di Padova

Il Progetto strategico della Provincia di Padova

Nel periodo 2002-2004, la Provincia di Padova ha avviato un percorso di pianificazione strategica, come azione processuale di *governance* a scala provinciale di sostegno allo sviluppo territoriale, complementare e parallela all'elaborazione del PTCP.

I due documenti vanno considerati integrati ed interdipendenti: l'uno che alimenta ed attua quanto previsto dall'altro.

L'esistenza del PST ha consentito di "alleggerire" il tradizionale apparato conoscitivo e, per quanto possibile, anche propositivo del PTCP, in specie per quanto riguarda gli aspetti socio-economici sui quali la capacità di incidere della Provincia è per lo più solo di tipo indiretto.

Al contrario, grazie alla esistenza del PST ed alla visione da "economica politica" con la quale si sono letti processi in atto e tendenziali, il progetto di PTCP disegna un percorso "virtuoso" di crescita dell'economia provinciale in generale e nei settori più caratteristici (politica dell'ambiente, del territorio e dell'uso del suolo), nel rispetto del principio di "sostenibilità", incentivando nello stesso tempo il "rientro" in una condizione di maggiore accettabilità – sostenibilità complessiva rispetto alla attuale situazione e ad alcune tendenze dell'urbanizzazione non sempre accettabili.

Gli obiettivi dell'assetto complessivo del territorio proposto dal PTCP

Nella costruzione dell'assetto del territorio, il PTCP ha adottato la logica della pianificazione per componenti costitutive del sistema sociale economico e territoriale provinciale, per ragioni non solo di natura tecnica, ma anche per privilegiare una maggiore operatività del Piano stesso.

Le componenti considerate sono quelle tradizionali: dell'ambiente fisico, dell'ambiente naturale, dell'ambiente culturale, dello spazio rurale, del sistema urbano-produttivo, del sistema delle reti.

Per ciascuna di queste componenti, è stata svolta un'azione ricognitiva, sia dello stato di fatto del territorio che dei piani, dei programmi e dei progetti in corso. In essa hanno trovato organica collocazione i piani di settore, i piani di area e le azioni puntuali promosse e/o attuate, in essere e/o in programma da parte della Provincia nelle sue diverse articolazioni operative.

Ambiente fisico: tutele e salvaguardia

Gli obiettivi generali del PTCP sono orientati a tutelare le risorse geologiche, idrogeologiche ed idrauliche del territorio provinciale e alla salvaguardia di persone e beni da situazioni di rischio presenti e potenziali.

Tali obiettivi sono declinati rispetto alla difesa, alla protezione e al potenziamento dell'acquifero libero e indifferenziato, alla difesa delle risorse idropotabili attraverso la regolamentazione delle attività estrattive, alla prevenzione dei dissesti e delle frane, alla difesa delle aree esondabili e alla gestione aree a rischio idraulico, soprattutto in riferimento alla rete idrografica minore.

Ambiente naturale e culturale: una rete ecologica e culturale a scala provinciale

Le proposizioni relative all'ambiente naturale hanno il loro fondamento nel riconoscimento del sistema delle invarianti di lungo periodo, basato sui sistemi geomorfologico ed idraulico, superficiale e profondo, al quale si applica la politica di conservazione – ricostituzione della loro naturalità.

In questo contesto, aderendo ad un'esplicita politica europea e nazionale, trovano collocazione le iniziative in materia di parchi e riserve, di siti d'importanza comunitaria e regionale, di geotopi, ecc., nonché l'individuazione di ulteriori ambienti da proteggere e/o da annettere in funzione della formazione di una rete ecologica provinciale fatta di *corridoi* e di *insulae*.

Ne emerge il progetto per una *trama verde* estesa all'intero territorio provinciale, che connette ambienti variamente ubicati, anche in area urbana, sia di proprietà pubblica che privata, da proteggere, con una disciplina specifica o con quella generale paesistico – ambientale, opportunamente declinata.

La rete ecologica provinciale trova nella rete idrografica un'adeguata struttura naturale su cui organizzare e gestire il proprio disegno strategico.

Per quanto riguarda l'area *periurbana* di Padova, il PTCP propone la tutela e la valorizzazione dell'insieme di diversi elementi, come i relitti di campi chiusi *alla padovana*, le ville e gli annessi parchi e broli, i corsi d'acqua e i manufatti di regimazione idraulica, con l'obiettivo di recuperare e valorizzare, a scopo di *loisir*, percorsi e aree di frangia, che hanno perso qualsiasi identità sia urbana che rurale e che spesso risultano compromesse dall'occupazione e/o attraversamento di infrastrutture.

Del sistema ambiente fanno parte anche il sistema delle risorse culturali in genere ed in particolare quelle rilevabili dal PTCP sul territorio: il sistema dei monumenti, dei parchi storici, dei paesaggi e delle vedute.

Il PTCP mette a sistema quanto la "vincolistica" vigente individua, lo integra con nuove significative proposte, ma soprattutto riconosce questi beni, ne fa oggetto di una politica di conservazione attiva, come elemento forte nell'azione di sviluppo complessivo della cultura e dell'economia locale, nei settori

del turismo, (nelle sue diverse fattispecie) ed in quelli innovativi della ricerca, ponendoli a base del processo di costituzione/ricostituzione dell'identità individuale e collettiva.

La volontà è quella di collegare le strategie di tutela alla valorizzazione e messa a regime/gestione di tutti gli immobili e siti di pregio storico – ambientale, studiando strategie di rete e itinerari in partenariato pubblico (promozione) – privato (gestione).

Il PTCP intende quindi promuovere una politica di tutela dei beni culturali ed ambientali, coniugata alla valorizzazione del patrimonio pubblico e privato del paesaggio. La normativa di tutela definisce i limiti di compatibilità degli utilizzi e destinazioni, garantendo la sostenibilità degli interventi.

Gli Enti locali dovranno partecipare attivamente alla logica dei Sistemi, inserendo propri beni, e decidendo i propri regolamenti in modo da prevedere per gli interventi sui beni culturali ogni tipo di agevolazione di natura tecnica, fiscale e amministrativa, ammessa dalla legislazione vigente, prevedendo, nel caso di agevolazione totale, l'apertura programmata al pubblico del bene. eseguendo o ripristinando infrastrutture secondarie di accesso e di collegamento, regolamentando gli impatti veicolari in prossimità dei beni e quant'altro oltre a garantire il proprio concreto apporto alla promozione del Sistema, che sarà preferibilmente attuato dall'Ente Provinciale.

Il Sistema delle infrastrutture di trasporto: un modello integrato e complementare

Il PTCP assume e recepisce gli obiettivi della pianificazione comunitaria (reti transeuropee e/o magistrali o corridoi), nazionale (PGTL), regionale (il Piano Regionale dei Trasporti PRT e soprattutto il piano relativo al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR), tutti ispirati al principio del riequilibrio modale a vantaggio del trasporto pubblico, in specie "su ferro" e della sostenibilità ambientale.

Il piano ha cioè assunto la previsione UE in materia di "corridoi europei", in particolare il cosiddetto Corridoio 5, quanto previsto dall'Intesa Stato – Regione dell'8 agosto 2001 in materia di grandi collegamenti, riproposto nella *Legge obiettivo* (L.n. 443/01) e nei programmi di RFI in materia di alta capacità ferroviaria, dell'ANAS e delle diverse Società concessionarie di autostrade, nonché dello stesso Piano della Viabilità Provinciale approvato nel 2005.

Il modello infrastrutturale che emerge, al quale concorrono anche previsioni puntuali proposte dal PTCP stesso, è quello di un sistema integrato e complementare.

Il modello è ispirato a tre fondamentali principi: il riequilibrio territoriale tra il centro, il nord ed il sud del territorio della provincia; la diffusione dell'"effetto Padova" su un più possibile vasto territorio; la "messa in rete" di tutto il sistema urbano – produttivo, con attenzione anche alla domanda di mobilità espressa dallo spazio rurale.

L'obiettivo primario di questo sistema è quello di favorire la formazione di "agglomerazioni urbane", intese come alternativa (correttivo) all'urbanizzazione diffusa spontanea.

Complessivamente il sistema ridisegna intorno al "nodo" di Padova, proposto come centrale non solo riguardo alla provincia, ma anche per un territorio più vasto, un sistema a maglia che connette tutto il territorio, garantendo opportunità di scelta tra i modi di trasporto con preferenza per quello ferroviario.

Sistema urbano e produttivo: agglomerazioni di insediamenti

Il PTCP ha messo in luce come il sistema urbano e produttivo, un tempo incardinato sui vecchi centri urbani compatti, sia oramai pervasivamente diffuso su gran parte del territorio della provincia, con una notevole varietà di situazioni: città compatta che si apre alla peri-urbanizzazione, sviluppo periurbano intorno a centri minori già caratterizzati dalla bassa densità insediativa, formazione ex novo di zone a bassa densità insediativa secondo il cosiddetto "modello veneto".

Il piano ha evidenziato anche, come questo modello sia alla base di un processo involutivo di cui i segni siano già evidenti: estensione delle aree di congestione, in specie lungo alcuni assi viari preferenziali, conflitti con le altre forme di utilizzazione del suolo e con la disciplina di tutela dell'ambiente, elevati costi dei pubblici servizi, di manutenzione delle reti, ecc., a carico dei comuni e dei loro consorzi con conseguenze sulle finanze locali non bilanciate adeguatamente dalle entrate (ICI, oneri di urbanizzazione, tasse locali).

I Comuni nelle pianificazioni urbanistiche locali, devono, all'interno dei loro sistemi insediativi:

- riqualificare e completare il tessuto morfologico esistente, nel rispetto di tutte le aree vincolate per la presenza di: parchi e riserve regionali, vincoli archeologici, storico-monumentali, di elettrodotto, idrogeologici o paesaggistici (normate dalle leggi statali e/o regionali);
- perseguire prioritariamente il recupero del patrimonio esistente e la saturazione delle zone di completamento;
- prevedere nuove zone di espansione in aree contigue al tessuto insediativo esistente supportate da infrastrutture esistenti o programmate;
- prevedere dei servizi.

In particolare il Piano afferma come le aree urbane polarizzate e consolidate di Padova e di Montagnana, Este, Monselice, Conselve, Piove di Sacco, Cittadella, rappresentino degli ambiti urbani in corso di agglomerazione e densificazione con i Comuni contermini e pertanto le azioni politiche debbano essere finalizzate a:

- impedire la saldatura tra i vari sistemi insediativi;
- mantenere la struttura polarizzata;
- favorire l'agglomerazione - densificazione;
- recuperare le aree centrali a partire dai centri storici con interventi di riordino urbano e riqualificazione di altri luoghi centrali di quartiere;
- promuovere il decentramento di funzioni a scala urbana e il decentramento di servizi alla popolazione nelle periferie;
- riconoscere il ruolo di polarizzazione di servizi sociali, assistenziali, scolastici e spazi collettivi per attrezzature urbane (turistico - ricettive), come luoghi di identità e aggregazione sociali degli agglomerati minori.

Per quanto riguarda il sistema produttivo, l'azione proposta dal PTCP è quella di incardinare sul sistema infrastrutturale una serie di ambiti e/o siti d'interesse strategico per la localizzazione delle attività della logistica, artigianali industriali, commerciali e terziarie in genere, sul modello sia dell'area industriale attrezzata e degli agglomerati industriali che del più innovativo "parco di attività" ed in generale delle nuove tipologie insediative delle attività produttive.

L'individuazione di questi ambiti è puramente indicativa, non è pertanto da intendersi come una previsione rigida di localizzazione. La pianificazione locale, meglio se svolta a livello intercomunale, né specificherà l'ubicazione, le dimensioni e la stessa caratterizzazione funzionale.

I luoghi scelti nella proposta di PTCP sono funzionali ad assecondare politiche alternative di:

- decentramento produttivo dalle aree più congestionate e di quelle dove occorre dare avvio a processi di ristrutturazione produttiva ed urbanistica;
- razionalizzazione/stabilizzazione di processi in atto che hanno bisogno di radicamento e di prevenire fenomeni di congestione e di incompatibilità e comunque allo scopo di realizzare gli obiettivi di riequilibrio territoriale sia generale che locale e di sostenibilità/compatibilità ambientale.

Servizi

Ci si riferisce ai temi dell'asse bipolare Padova-Venezia, della ferrovia ad Alta Velocità/Alta Capacità, della stazione ferroviaria, della fiera, del polo ospedaliero e del polo universitario, dell'aeroporto e dell'Interporto che richiedono scelte compatibili e coerenti, strategie di sviluppo ed interventi coordinati, orizzonti di ampio respiro, così da evitare l'insorgere di emergenze che impongono soluzioni contraddittorie e spreco di risorse.

Per quanto riguarda il polo ospedaliero, il PTCP evidenzia la necessità di programmare, già in sede di Piano, il graduale trasferimento dei servizi clinico - ospedalieri, individuando aree adatte e maggiormente funzionali nell'ambito della pianificazione sovracomunale da affrontare con tutte le Autorità competenti, ed in particolare con quelle preposte alla programmazione sanitaria. Dette aree dovranno essere scelte nel contesto di una rete di servizi sanitari posti in relazione tra loro e con gli altri servizi urbani, territoriali, di trasporto, tenendo presente le attività e le sinergie che si possono sviluppare nell'intorno con risultati di grande interesse per la decongestione delle aree centrali, la riqualificazione di periferie e centri minori ed, in definitiva, per il riequilibrio delle funzioni urbane nel territorio.

La presenza del polo universitario viene interpretata come una caratteristica dell'identità padovana che la qualifica sul piano nazionale e internazionale anche attraverso la capacità di accoglienza della città e l'accessibilità per gli studenti pendolari.

Per quanto attiene l'interporto, il Piano sottolinea il fatto che la realtà di Padova rappresenta ormai un livello di eccellenza non solo nazionale, pertanto, nella programmazione di eventuali nuove strutture logistiche va in ogni caso ricercata una maggiore integrazione tra gli interporti ed i porti veneti, integrazione che può rappresentare la vera novità e l'elemento determinante per l'ulteriore sviluppo della logistica veneta.

Spazio rurale

Il PTCP ha scelto di dedicare una specifica attenzione a questo spazio che comprende al suo interno lo "spazio natura" e buona parte dello "spazio delle reti" e di quello "urbano" e accoglie molteplici usi, non soltanto quello agricolo, che lo rendono allo stesso tempo ricco e complesso. Le azioni proposte riguardano soprattutto l'organizzazione e protezione spaziale della "filiera" produttiva nelle diverse articolazioni funzionali "tipiche" del territorio della provincia.

Ma non meno importanti sono le azioni che provengono dalle altre componenti, quelle cioè che rappresentano l'influenza dello spazio rurale sulle stesse: come le politiche di "ambientazione" delle infrastrutture di trasporto, con la previsione di spazi di protezione e riqualificazione dei bordi delle stesse, quelle del confinamento dei sistemi urbano - produttivi, in funzione della formazione di agglomerazione urbane e quindi di processi di densificazione; quelle relative alla definizione di ambiti/siti preferenziali di localizzazione delle attività produttive nonché della stessa attenzione alla progettazione dei layout di queste aree, al loro trattamento paesaggistico complessivo, alla questione del trattamento dei bordi, delle recinzioni, etc.

Il PTCP individua i seguenti obiettivi generali:

- la tutela e valorizzazione del paesaggio agrario con particolare attenzione alle interazioni con i valori ambientali e con gli impatti antropici;
- la tutela e la valorizzazione delle attività agricole esistenti, in particolare delle produzioni ecocompatibili e specializzate;
- la promozione di attività connesse al tempo libero (agriturismo e turismo rurale), di informazione e divulgazione per una corretta gestione del patrimonio ambiente da parte degli operatori agricoli.

3.2 Il Piano provinciale della viabilità (2001 – aggiornato nel 2005)

Metodologia e obiettivi

La redazione del Piano provinciale della viabilità è stata effettuata con un percorso innovativo che si è articolato a partire da un concorso internazionale di progettazione a procedura aperta bandito dalla Provincia di Padova che conteneva la metodologia richiesta per il Piano, e dopo l'assegnazione dell'incarico (nel 2000) si è svolto strutturandosi sulla base delle indicazioni e delle proposte sia dell'amministrazione provinciale che dei vari comuni della Provincia per arrivare all'approvazione nel corso del 2001.

Uno degli obiettivi del recente PGT – Piano Generale dei Trasporti è "servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati attraverso diverse strategie..." tra cui figura in modo preminente la costruzione "di un sistema integrato dei trasporti in una logica di sistema a rete per favorire la complementarità fra le diverse modalità e rendere più efficiente l'integrazione fra le diverse infrastrutture". Il Piano provinciale della viabilità assume questo obiettivo e questo indirizzo strategico articolandoli alla competente scala territoriale e tenendo conto in particolare di quanto viene proposto dal "Piano dei trasporti di Bacino di Padova", dal progetto esecutivo della Prima Fase di attuazione del SFMR e del progetto per la Seconda Fase del SFMR.

A questo proposito è importante mettere in evidenza come il Piano provinciale della viabilità, sia stato costruito ed inteso, non come un documento definitivo ma come momento iniziale di un processo di pianificazione che non può che realizzarsi nel tempo:

- attraverso precisi e definiti momenti di confronto con gli Enti locali;
- con gli approfondimenti sotto il profilo tecnico ed economico – finanziario degli interventi proposti e della strategia di attuazione del Piano stesso;
- con procedure di coordinamento con le altre attività di pianificazione (in primo luogo il trasporto pubblico locale ed il territorio).

Obiettivo strategico specifico del Piano provinciale della viabilità è favorire una sicura e agevole mobilità delle persone verso i luoghi di lavoro, studio, servizio e tempo libero e di assecondare lo sviluppo economico della provincia migliorando i collegamenti fra i mercati di approvvigionamento e di sbocco delle aziende, rispettando il vincolo della sostenibilità ambientale, mediante:

- il miglioramento del livello di sicurezza su tutta la rete provinciale;
- l'adeguamento della maglia fondamentale della rete stradale provinciale sotto il profilo funzionale;
- il miglioramento dell'accessibilità alla maglia fondamentale;
- l'adeguamento dell'accessibilità al capoluogo provinciale;
- il miglioramento dell'integrazione con le altre modalità di trasporto.

Il perseguimento di questi obiettivi richiede che la rete stradale della provincia sia considerata come un tutt'uno, senza distinguere quale sia l'Ente proprietario o gestore dell'infrastruttura. La denominazione *Piano provinciale della viabilità* sottende proprio il fatto che la rete stradale della provincia, nel suo complesso, deve servire a soddisfare le diverse esigenze di mobilità, di chi risiede nella provincia, come di chi arriva dall'esterno e di chi vi transita; e questo sia per le persone che per le merci.

Il Piano provinciale della viabilità è stato redatto seguendo l'impostazione specificata del Bando di gara che prevedeva 5 Macroattività e per ciascuna specifica di massima i contenuti. Le Macroattività erano le seguenti:

A. *Analisi della situazione attuale* sotto il profilo: delle caratteristiche tecniche della rete; dei flussi di traffico viaggiatori e merci; della frequenza e localizzazione degli incidenti stradali; della localizzazione e dimensione dei principali attrattori – generatori di traffico.

B. *Valutazione degli attuali livelli di servizio e individuazione delle principali criticità;*

C. *Previsione dell'evoluzione della domanda di mobilità e valutazione delle criticità nella situazione di non intervento;*

D. *Definizione di possibili scenari d'intervento di potenziamento della viabilità e valutazione del loro impatto;*

E. *Stima degli investimenti necessari alla realizzazione del Piano ed analisi economico – finanziaria.*

Principali criticità e proposte di piano

Le fasi di analisi della situazione attuale e di stima delle previsioni future hanno fatto emergere come le principali criticità siano le seguenti:

- i flussi di traffico numericamente più consistenti si verificano sulla rete auto stradale, su cui peraltro si riscontrano in generale livelli di servizio abbastanza soddisfacenti; solo nel tratto tra Dolo e Padova est in direzione est -ovest si registrano livelli di servizio insoddisfacenti;
- sulla restante viabilità i flussi e le criticità maggiori si registrano su quasi tutte le direttrici di accesso a Padova (la SS307 nuova e vecchia, la SP dei Vivai, la SS250, la SS47, la SS516, la SP95);
- le altre criticità che non fanno capo alle direttrici di accesso a Padova riguardano principalmente la SS53 tra Cittadella e Vicenza e la SS16;
- vi sono infine alcune criticità puntuali relative alla limitata accessibilità di alcuni centri come Camposampiero e Monselice.

In particolare colpiscono le criticità che si verificano proprio su alcune delle nuove più significative realizzazioni come la Nuova SS307 del Santo e la SP95 dei Vivai, che risultano da subito in congestione per tutta la loro estensione.

L'unica criticità presente nella situazione attuale che viene eliminata in questi scenari è quella relativa alla SS250 in accesso a Padova; questo risultato è da ascrivere alla realizzazione del nuovo svincolo in corrispondenza della curva Boston e delle nuove viabilità di collegamento tra questo e la zona dei Colli, che realizzano una nuova direttrice di accesso all'attuale tangenziale ovest di Padova.

Sulla base di questi risultati sono stati individuati numerosi interventi infrastrutturali potenzialmente atti a recare beneficio alle condizioni di deflusso in corrispondenza dei punti critici individuati; l'effettivo impatto di ciascuno di questi interventi sulle condizioni di circolazione è stato poi verificato con l'uso del modello di matematico simulazione del traffico.

Alla fine di questo processo sono stati selezionati quegli interventi che hanno dimostrato di arrecare sostanziali benefici in termini di miglioramento della fluidità della circolazione, sia a livello puntuale che a livello di sistema complessivo di rete. A questo proposito è importante sottolineare come la nuova viabilità proposta dal Piano si svolga spesso in zone in varia misura urbanizzate dove l'individuazione di un tracciato che minimizzi l'impatto, oltre che sull'ambiente, anche sulla collettività rende necessario approfondire il livello di analisi oltre quello usuale per un Piano della viabilità; per questo i tracciati degli interventi principali riguardanti nuove strade sono stati verificati su una cartografia in scala 1:10.000 per assicurare un loro corretto inserimento nel territorio.

Per quanto riguarda il miglioramento dell'accessibilità al capoluogo provinciale un primo gruppo di proposte riguarda il potenziamento di interventi già programmati e in parte realizzati. In particolare per le due importanti direttrici della SS307 del Santo e della SP40/SP95 dei Vivai/Pescatori che le simulazioni hanno mostrato in situazione di criticità al 2010 la proposta del Piano prevede un adeguamento delle sezioni stradali previste dagli attuali progetti, ad una sezione tipo III CNR a quattro corsie per tutta l'estesa.

Un secondo gruppo di interventi è mirato a risolvere le criticità individuate sulle direttrici di accesso a Padova nel quadrante Ovest: la soluzione più efficace si è individuata non tanto in un potenziamento delle infrastrutture radiali di accesso, bensì nel potenziamento dei collegamenti di tipo tangenziale che

oggi sono ormai inseriti nell'area urbana di Padova. La proposta di Piano consiste nella realizzazione di un nuovo itinerario tangenziale (*l'orbitale*) tale da costituire la chiusura dell'anello delle attuali tangenziali nord ed est di Padova con una infrastruttura alternativa agli attuali Corso Australia e corso Boston, che per la loro vicinanza alla perimetrazione urbana non sono in grado di svolgere un'efficace azione di filtro nei confronti della mobilità di tipo tangenziale extraurbana. L'intervento consiste nella realizzazione di una nuova strada con sezione tipo III CNR a quattro corsie con intersezioni a livelli sfalsati, il cui tracciato attraversa i territori comunali di Selvazzano, Rubano e Limena, intersecando l'autostrada A4 all'incirca a metà strada tra gli attuali caselli di Grisignano e di Padova Ovest, dove è ipotizzabile la realizzazione di un nuovo casello autostradale.

In aggiunta agli interventi sopra illustrati il Piano prevede anche alcuni interventi specificamente mirati a favorire l'accessibilità delle stazioni ferroviarie che attualmente sono collegate alla rete stradale in maniera insoddisfacente o per collegarle alla nuova viabilità di Piano. Per alcune stazioni come quelle di Cittadella, Mestrino e Abano Terme è opportuno realizzare nuove bretelle di collegamento con le nuove infrastrutture mentre per altre vengono definiti investimenti di massima per l'adeguamento della viabilità di accesso.

3.3 Il Piano di Assetto Territoriale Intercomunale dell'area metropolitana padovana

Il processo di formazione del PATI

La legge regionale n. 11 del 23 aprile 2003 delinea la costruzione di un assetto territoriale sostenibile ed equo attraverso una gestione politica e amministrativa del territorio, che travalichi i confini amministrativi di competenza e ponga la condivisione delle scelte strategiche di carattere generale.

Lo strumento urbanistico preordinato al coordinamento delle politiche di pianificazione urbanistica sovracomunale è costituito dal Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI).

La pianificazione coordinata riguarda ambiti sovracomunali omogenei ed ha come finalità il coordinamento delle scelte strategiche di rilevanza sovracomunale, la predisposizione di una disciplina urbanistica ed edilizia unitaria per ambiti intercomunali, la definizione di meccanismi di perequazione territoriale attraverso l'equa ripartizione dei vantaggi e degli oneri tra i comuni interessati.

Nell'aprile del 2005 è stato firmato un Protocollo di Intesa tra i comuni dell'area metropolitana di Padova, la provincia di Padova e la Regione Veneto con il quale è stata manifestata la volontà di procedere all'elaborazione del PATI, con la definizione in linea generale dell'ambito territoriale, delle peculiarità locali e soprattutto dei tematismi di interesse generale che rendono opportuna e significativa la pianificazione intercomunale.

Il Protocollo d'intesa ha inoltre concordato che l'attività di pianificazione comprende l'elaborazione di:

- un PATI "metropolitano", per la disciplina condivisa di tematismi di interesse generale dell'intero ambito territoriale omogeneo;
- uno o più PATI per la disciplina di specifici e diversi tematismi interessanti parti dell'ambito territoriale omogeneo, che verranno specificati in fase di redazione del Documento preliminare e dell'Accordo di Pianificazione i cui tempi di avvio potranno essere anche diversi rispetto all'avvio del PATI generale;
- un PAT per la disciplina dei tematismi riguardanti il territorio di ciascuna Amministrazione Comunale, in conformità alle definizioni condivise raggiunte nel processo di definizione dei PATI.

Sotto il profilo procedurale, il PATI è conforme a quanto stabilito dall'art. 15 della L.R. 11/2004, così come esplicitata dagli atti di indirizzi della legge stessa.



Sono stati quindi costituiti un tavolo politico - composto dai sindaci o dai loro delegati, un rappresentante della Provincia e uno della Regione - e un tavolo tecnico -composto dai dirigenti responsabili dei settori urbanistica e/o da tecnici esterni indicati da ciascun comune, nonché per la provincia dal dirigente dal responsabile del procedimento e dal referente tecnico e/o da eventuali tecnici esterni incaricati per il coordinamento congiunto - per la verifica con il PTCP e per il coordinamento con altri PATI.

A valle della procedura concertativa con gli altri enti pubblici territoriali, con le amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, con le associazioni economiche e sociali nonché con i gestori di servizi pubblici o di uso pubblico sullo schema di Documento Preliminare, un comune adotta il DP, e da quindi avvio al procedimento di formazione del PATI.

A seguito del Protocollo d'Intesa le Amministrazioni comunali hanno approvato il documento preliminare del PATI.

Gli obiettivi strategici

Le scelte strategiche del PATI si pongono in coerenza con quelle del Piano Regionale di Sviluppo che contiene gli indirizzi e gli obiettivi del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, ossia:

- promuovere un'organizzazione razionale delle zone industriali;
 - localizzare i centri direzionali e del terziario all'esterno dei centri storici urbani in prossimità dei grandi nodi di comunicazione, prevedendo uno sviluppo ad alta densità insediativa;
 - rilanciare e sostenere le funzioni commerciali e residenziali dei centri storici e delle aree urbane.
- Oltre che con i piani suddetti, la coerenza va riferita anche ai Piani di settore regionali e provinciali ed in particolare:
- il Piano regionale di tutela e risanamento dell'atmosfera, approvato nel novembre del 2004;
 - il Piano regionale per la gestione dei rifiuti urbani, approvato nel novembre del 2004;
 - il Piano regionale di tutela e risanamento della acque, adottato nel dicembre 2004;
 - gli obiettivi del PTCP adottato nel 2004 e in corso di adeguamento alla L. 11/04.

La Regione disciplina il procedimento di adeguamento di tali strumenti, assicurando la partecipazione degli organismi ministeriali e degli altri enti interessati.

I tematismi del PATI

I temi di cui il PATI si occupa, ritenuti di interesse comune da tutte le Amministrazioni, sono: il sistema ambientale, la difesa del suolo, i servizi a scala sovracomunale, il sistema relazionale, infrastrutturale e della mobilità, i poli produttivi e le fonti di energia rinnovabili.

Rispetto a questi temi, gli obiettivi individuati dal PATI sono i seguenti:

- conservare e valorizzare le riserve e le qualità delle risorse del patrimonio naturale a vantaggio delle generazioni presenti e future;
- salvaguardare il territorio dai principali rischi, conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale regolando l'impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione;
- elevare la qualità della vita aumentando l'accessibilità ai servizi a scala territoriale;
- ottimizzare la funzionalità degli attuali sistemi esistenti con l'obiettivo della riduzione degli inquinamenti in atmosfera e conseguente miglioramento della qualità dell'ambiente locale;
- ridurre al minimo l'impiego di risorse non rinnovabili e perseguire nell'uso e nella corretta gestione dal punto di vista ambientale delle sostanze e dei rifiuti pericolosi e inquinanti;
- favorire il risparmio energetico e il contemporaneo impiego delle risorse energetiche rinnovabili.

3.4 Il Piano d'Area del Corridoio metropolitano Padova-Venezia:

"Il Bilanciere"

Il PTRC vigente, approvato nel 1992 si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente. Il piano di area è uno strumento di programmazione delle politiche territoriali, che viene individuato, al di là dei confini amministrativi provinciali e comunali, sulla base dell'obiettivo d'intervento o dell'oggetto di coordinamento. Uno di questi è quello relativo al Corridoio Metropolitano Padova-Venezia.

In virtù del Protocollo d'Intesa stilato con la Regione Veneto relativamente alla co-pianificazione, è stato coordinato un processo progettuale con le Amministrazioni comunali coinvolte finalizzato alla partecipazione e all'elaborazione della proposta di Piano e a questo proposito l'Amministrazione comunale di Padova ha presentato un'osservazione.

Ora lo stesso è stato presentato alla Regione dove risulta depositato in attesa di sviluppi. I temi

Lo studio delle dinamiche territoriali in atto nella Provincia ha consentito di avviare un Progetto strategico per l'innovazione urbana, denominato "Agropolis il grande magnete per Padova", con lo scopo di aumentare la competitività di Padova nel contesto della globalizzazione Europea, quale nuovo modello di governo del territorio per uno sviluppo condiviso e sostenibile.

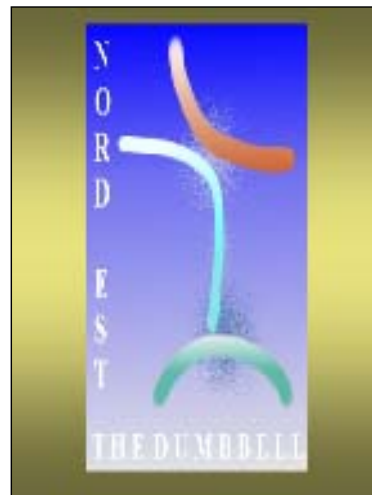
Il progetto riguarda un ambito territoriale comprendenti i Comuni di Legnaro, Polverara e Ponte San Nicolò, dove risaltano forti segni territoriali naturali e antropici: fiume Bacchiglione, centri storici, infrastrutture viarie di livello superiore, nonché l'Università di Padova, lo Zooprofilattico, l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare e Veneto Agricoltura.

L'obiettivo principale è la realizzazione di un *punto focale*, Agropolis, capace di identificare il territorio con la previsione di un centro del sapere, di un polo scientifico e del produrre, della vetrina verde per la visitazione del Bacchiglione, dei poli dell'ospitalità di Isola dell'Abbà, di Roncaiette e di Legnaro.

Il progetto si organizza su 4 aree disciplinari:

- la difesa della qualità storico-ambientale diffusa;
- l'identificazione delle eccellenze tipologico funzionali;
- l'individuazione delle azioni per aumentare il valore dell'architettura della città;
- la definizione degli interventi per dare efficienza alle reti della mobilità e di relazione.

Lo schema di Protocollo d'intesa inerente l'attività di co-pianificazione con i Comuni coinvolti nel territorio interessato finalizzata all'implementazione delle previsioni progettuali del Piano d'Area regionale denominato il *Bilanciere Padova-Venezia* costituisce un riferimento di cui tener conto negli strumenti di pianificazione urbanistica generale comunale. La Provincia ha inoltre attiva una apposita *Agenzia di Piano* per la predisposizione di un progetto articolato.



4. Gli obiettivi generali del Documento preliminare

4.1 Premessa

Sotto il profilo degli obiettivi di carattere generale, il *Documento preliminare* al PAT di Padova declina, nella dimensione locale e sul territorio comunale, i temi/obiettivi definiti dalla nuova legge urbanistica della Regione Veneto (LUR 11/2004).

Essi riguardano:

- la promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole;
- la tutela delle identità storico culturali e della qualità degli insediamenti;
- la salvaguardia e valorizzazione dei tessuti storici, del paesaggio rurale, delle aree naturalistiche;
- la difesa dai rischi idrogeologici;
- il coordinamento con le più generali politiche di sviluppo di scala nazionale ed europea.

A questo proposito in attuazione dei principi di sussidiarietà e concertazione, l'art. 5 introduce il metodo del confronto e della concertazione con gli enti pubblici territoriali al fine di pervenire ad una disciplina condivisa delle risorse economiche territoriali.

Il *Documento Preliminare* definisce, suddividendoli e articolandoli per sistemi, i principali e generali obiettivi e temi di sostenibilità che il PAT avrà il compito di affrontare e sviluppare durante il processo di pianificazione.

4.2 Obiettivi e temi di sostenibilità ambientale e paesaggistica

Le risorse naturalistiche e ambientali

Relativamente al sistema ambientale si tratta di provvedere alla tutela delle risorse naturalistiche e all'integrità del paesaggio naturale quali componenti fondamentali della risorsa territorio rispetto alle quali è valutata la "sostenibilità ambientale" delle principali trasformazioni. Le aree di valore naturale e ambientale saranno individuate e disciplinate dal PAT che ne definirà da una parte obiettivi generali di valorizzazione in coerenza con le indicazioni della pianificazione sovraordinata e dall'altra interventi di miglioramento e riequilibrio da realizzare.

Il PAT inoltre dovrà provvedere alla difesa del suolo attraverso la prevenzione dai rischi e dalle calamità naturali accertando la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali e individuando la disciplina per la loro salvaguardia.

In particolare si definiranno le aree a maggior rischio di dissesto idrogeologico, le aree esondabili e quelle a maggior rischio sismico, definendo indirizzi e prescrizioni per gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia nelle zone sottoposte a vincolo idrogeologico, accertando la compatibilità degli interventi con la sicurezza idraulica del territorio e subordinando, ove necessario, l'attuazione di talune previsioni alla realizzazione di infrastrutture, opere o servizi per il deflusso delle acque meteoriche.

La risorsa paesaggio agrario

L'obiettivo principale sarà quello di individuare gli ambiti di paesaggio agrario, di interesse storico culturale e gli elementi significativi di interesse storico e per questi ambiti assicurare:

- la salvaguardia delle attività agro-silvo-pastorali ambientalmente sostenibili e dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici presenti sul territorio;
- la conservazione o la ricostituzione del paesaggio agrario e del relativo patrimonio di biodiversità;
- la salvaguardia o ricostituzione dei processi naturali, degli equilibri idraulici e idrogeologici.

Qualora negli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico sussistano limitazioni all'utilizzazione agricola dei suoli la pianificazione urbanistica si propone di promuovere anche lo sviluppo di attività integrative del reddito agricolo quali la selvicoltura, l'offerta di servizi ambientali, ricreativi, per il tempo libero e l'agriturismo.

La risorsa paesaggio urbano

Per quanto riguarda invece il paesaggio urbano l'obiettivo fondamentale è quello di aumentarne la qualità generale della percezione individuandone e valorizzandone specificità e caratteristiche.

Si tratta, in primo luogo, di individuare quegli elementi che contribuiscono a definire qualità generale del paesaggio urbano e cioè centri ed elementi storici, corsi d'acqua, elementi vegetazionali emergenti, grandi giardini e parchi privati, le ville storiche ecc.. classificandoli in relazione all'entità, al ruolo storico, alle caratteristiche strutturali e insediative, individuando perimetrazioni, peculiarità e potenzialità di qualificazione e sviluppo nonché eventuali fattori di abbandono, degrado sociale, ambientale e edilizio e successivamente di individuare anche una disciplina generale diretta ad integrare le politiche di salvaguardia e riqualificazione con le esigenze di rivitalizzazione.

4.3 Obiettivi e temi di sostenibilità per il sistema insediativo

Insedimenti consolidati e di trasformazione

I principali temi e obiettivi riguardano:

- la verifica dell'assetto fisico- funzionale degli insediamenti e la promozione della funzionalità con la definizione per le aree degradate di interventi di riqualificazione o di possibile riconversione e per le parti in conflitto funzionale eventuali fasce o elementi di mitigazioni;
- l'individuazione di opportunità di sviluppo residenziale in termini quantitativi e localizzativi definendo gli ambiti preferenziali di sviluppo insediativo in relazione al modello evolutivo storico, all'assetto infrastrutturale e alla dotazione di servizi;
- la definizione di standard urbanistici, delle infrastrutture e dei servizi necessari agli insediamenti esistenti e di nuova previsione;
- la precisazione di standard di qualità urbana e di qualità ecologico-ambientale;
- la riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e degli spazi identitari;
- la riqualificazione dei bordi e il rapporto tra insediamento e contesto rurale.

Insedimenti produttivi

Per le attività produttive si tratta di valutarne la consistenza e l'assetto e definire le opportunità di sviluppo in coerenza con il principio dello sviluppo sostenibile.

I temi che verranno sviluppati in sede di PAT riguardano principalmente:

- la definizione dell'assetto fisico e funzionale degli ambiti specializzati per attività produttive quantificando il fabbisogno di aree e dei relativi servizi;
- la definizione del dimensionamento e la localizzazione di eventuali nuove previsioni con riferimento alle caratteristiche locali e alle previsioni infrastrutturali;

- il miglioramento della funzionalità complessiva degli ambiti specializzati che garantisca una corretta dotazione di aree per servizi e infrastrutture;
- la definizione di standard di qualità dei servizi che si intendono perseguire per ottimizzare il rapporto tra attività di produzione, servizi tecnologici e qualità ambientale.

4.4 Obiettivi e temi di sostenibilità per il sistema infrastrutturale

I principali temi e obiettivi che riguardano questo sistema sono:

- il recepimento delle previsioni e programmazioni della pianificazione sovraordinata;
- la definizione della rete delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di maggiore rilevanza con particolare attenzione ai servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione e agli spazi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto;
- l'individuazione delle opere necessarie alla sostenibilità ambientale e paesaggistica e alla funzionalità rispetto al sistema insediativo e produttivo individuando, ove necessario, fasce di ambientazione al fine di mitigare o compensare gli impatti sul territorio circostante e sull'ambiente;
- l'individuazione del sistema della viabilità locale e della mobilità ciclabile e pedonale e le relative prestazioni in termini di sicurezza e capacità di carico.

5. La costruzione di un quadro condiviso di conoscenze

5.1 Quadro conoscitivo: un sistema integrato di informazioni

La nuova legge regionale del Veneto per il governo del territorio (11/2004) all'articolo 10 definisce il Quadro Conoscitivo (QC) come un sistema integrato di informazioni e dati necessari alla comprensione delle tematiche svolte dagli strumenti di pianificazione.

All'art. 13 si precisa come il PAT debba verificare ed acquisire i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale e comunale e come lo stesso PAT sia formato da una banca dati alfa-numerica e vettoriale contenente il quadro conoscitivo.

In sostanza per Quadro Conoscitivo la legge intende il complesso delle informazioni necessarie ad un'organica rappresentazione e valutazione dello stato del territorio e dei processi evolutivi che lo caratterizzano e costituisce il riferimento indispensabile per la definizione degli obiettivi e dei contenuti di piano e per la valutazione delle condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni pianificabili.

Il quadro conoscitivo deve essere rapportato alle specifiche caratteristiche del territorio attraverso una lettura multidisciplinare che consenta di raggiungere una valutazione critica nell'impiego dei dati.

5.2 Gli atti di indirizzo della Regione Veneto: matrici, tematismi e banche dati

Per dare applicazione alle nuove norme previste dalla legge 11, la Giunta Regionale, con delibera n.3178 dell'8 ottobre 2004, ha approvato gli *Atti di indirizzo* che ne chiariscono contenuti e finalità anche del Quadro Conoscitivo (lettera f).

La legge regionale introduce nuove impostazioni metodologiche nella formazione ed acquisizione degli elementi conoscitivi necessari all'elaborazione delle scelte in materia di pianificazione urbanistica: le basi informative devono essere organizzate e sistematizzate, determinando un sistema di conoscenze necessario ad una corretta definizione delle scelte dello strumento di pianificazione.

Il QC si compone attraverso l'organizzazione di:

- dati già in possesso delle Amministrazioni;
- nuovi dati ed informazioni acquisite ed elaborate nella fase di formazione del piano;
- dati e informazioni in possesso di altri enti.

La formazione del Quadro Conoscitivo può intendersi come la costruzione di un catalogo delle informazioni associate alle competenze dei tre principali soggetti istituzionali (Comune, Provincia, Regione) organizzato e sistematizzato al fine di documentare il complesso delle conoscenze territoriali disponibili ai tre livelli.

Le matrici, i tematismi e i sub-tematismi

La formazione del QC si esplicita nelle forme e nei contenuti secondo le caratteristiche di ogni ambito territoriale oggetto di esame e si propone una lettura attraverso l'analisi delle seguenti 12 matrici: aria, clima, acqua, suolo e sottosuolo, flora e fauna, biodiversità, paesaggio, patrimonio culturale, architettonico, archeologico, salute umana, popolazione, beni materiali, pianificazione e vincoli.

Tali matrici devono essere poi analizzate attraverso l'esame di tematismi e subtematismi, i quali sono a loro volta strutturati attraverso l'aggregazione delle relative informazioni contenute nelle specifiche banche dati.

es. matrice: suolo e sottosuolo

tematismo: litologia

sub-tematismo: litologia del substrato

banche dati: rocce compatte, rocce alterate ecc.....

Le banche dati che costituiscono il QC dovranno essere costituite da informazioni alfa numeriche (numeri e parole), geometriche e se è il caso georeferenziate (rappresentate graficamente sul territorio) con informazioni relative alla fonte, tipo di rilievo, alla datazione e all'attributo grafico.

5.3 Contenuti e obiettivi delle matrici del QC

A titolo esemplificativo si spiegano contenuti e obiettivi di alcune matrici:

Matrici relative alle risorse naturalistiche, ambientali, difesa del suolo

Contenuti: litologia, idrogeologia (rischio), geomorfologia (frane, dissesti), geopedologia, permeabilità, rischio sismico, siti contaminati, scarichi industriali, aree protette, biotopi, emergenze naturalistiche, ecc..

Obiettivi: definire la consistenza, localizzazione e vulnerabilità delle risorse naturali presenti sul territorio comunale al fine di salvaguardarle, valorizzarle, compensarle e accertare la compatibilità degli interventi previsti.

Matrice relativa alle risorse paesaggio

Contenuti: unità di paesaggio, patrimonio culturale, architettonico, archeologico identitario, ambiti agricolo di rilievo paesaggistico, paesaggi di interesse storico culturale ecc..

Obiettivi: salvaguardia attività agro-silvo-pastorali ambientalmente sostenibili, conservazione, ricostituzione del paesaggio rurale e del relativo patrimonio di biodiversità, salvaguardia e ricostituzione di processi naturali di equilibri idraulici e idrogeologici ecc..

Matrici relative al sistema insediativo

Contenuti : consistenza delle problematiche urbanistiche dei centri, grado di utilizzo e funzionalità del patrimonio insediativo relativamente sia ai centri urbani e edificato che ai centri storici e i beni di pregio

Obiettivi: definire l'assetto fisico e funzionale, definire ipotesi di miglioramento della funzionalità, dimensionamento delle nuove previsioni, delimitazioni di ambiti caratterizzati da diverse politiche di intervento, definizione di standard di qualità urbana ed ecologico ambientale ecc..

5.4 Le carte di analisi del Piano di assetto del Territorio

I contenuti del QC costituiscono l'indagine territoriale propedeutica alla redazione delle scelte di piano e dovrà garantire la possibilità che questi contenuti siano restituiti graficamente nelle consuete tavole di analisi quali:

- *Carta dell'assetto naturalistico forestale*
- *Carta dell'assetto geologico e geomorfologico*
- *Carta dell'assetto idrogeologico*
- *Carta dell'assetto paesaggistico*
- *Carta della permeabilità dei suoli*
- *Carta dell'assetto storico insediativo*

Il PAT prevede il riesame degli elementi strutturali contenuti nel QC ed esplicitati nelle tavole di sintesi, attraverso le seguenti carte:

- *Carta dei vincoli (vincoli paesaggisti, archeologici monumentali ideologici, sismici, siti di interesse comunitario, ambiti a parchi, zone umide centri storici area a rischio idraulico, discariche, cave pozzi cimiteri ecc.);*

- Carta delle invarianti (di natura geologica, geomorfologia, idrogeologica, ambientale, storico monumentale, paesaggistica architettonica);
- Carta delle fragilità (penalità dei terreni a fini edificatori, aree soggette e dissesto idrogeologico, ecc...).

5.5 La costruzione di un quadro di conoscenze condiviso

Rispetto a queste indicazioni generali è importante sottolineare come il quadro conoscitivo del PAT di Padova dovrà essere il più selettivo possibile nel rispetto del principio della coerenza tra obiettivi di piano e informazioni raccolte.

Sarà pertanto costruito a partire dal ricco patrimonio di conoscenze, di banche dati e di tradizione a disposizione (si tratta di un territorio già fortemente conosciuto e indagato) e sulla base delle scelte e degli obiettivi individuati dal Piano.

Attualmente è in corso la verifica con tutti i settori dell' Amministrazione Comunale, con la Provincia (analisi del PCTP) e con altri enti funzionali, titolari di informazioni territoriali (Arpav, Asl ecc....) relativa a tutte le banche dati informative a disposizione e relativi protocolli informatizzati.

I risultati di questa verifica restituiranno il quadro delle informazioni territoriali già esistenti a disposizione che dovranno essere sottoposte ad un processo di verifica, implementazione e aggiornamento.

La costruzione e la messa a disposizione del Quadro Conoscitivo sarà ispirata al principio della trasparenza e pertanto i dati, una volta raccolti verificati e aggiornati, dovranno essere resi leggibili anche graficamente in modo semplice e chiaro e messi a disposizione del pubblico

Esistono naturalmente molte difficoltà nella costruzione di questo quadro connesse, da una parte alla molteplicità e diversità dei dati esistenti e allo loro difficile lettura e sistematizzazione e dall'altra al fatto che gli atti di indirizzo della Regione non hanno detto e precisato quali dati debbano essere raccolti per il PAT e quali per il PI, non affrontando pertanto il tema del grado di attendibilità e attualità dei dati.

Sulla base di queste indicazioni il Settore Pianificazione Urbanistica ha avviato una prima ricognizione dei dati esistenti (fonte, data di aggiornamento, disponibilità) e di quelli mancanti che verrà territorializzata, tematizzata e approfondita con le informazioni necessarie nel corso del processo di pianificazione del PAT sulla base delle specifiche problematiche che verranno affrontate.

6. Le scelte strategiche di assetto

Le scelte di assetto costituiscono i sotto/obiettivi e le azioni del Documento preliminare, ossia le prime indicazioni strategiche e strutturali relative ai sistemi ambientale, infrastrutturale e insediativo che dovranno essere verificate e approfondite in sede di formazione del PAT.

Alcune scelte di assetto hanno inevitabilmente una scala e una dimensione sovralocale (come ad esempio il risparmio energetico e il ciclo dei rifiuti: sarà il PATI, in stretta integrazione e sinergia con i singoli PAT, che dovrà affrontare queste problematiche per loro natura di area vasta).

6.1 Sistema ambientale

1. La rete ecologica comunale

Il paesaggio urbano e periurbano di Padova è oggi un territorio molteplice, caratterizzato dalla presenza di aree naturali e insediamenti isolati, terreni coltivati e conurbazioni lineari, reti infrastrutturali e reti d'acqua.

Alla valorizzazione e alla salvaguardia ecologica ed ambientale di questo territorio è finalizzata la creazione di una **Rete ecologica comunale** – in linea con quanto indicato dal Ptcp in corso di approvazione – costituita dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici e trame blu delle acque superficiali, da connettere con i grandi sistemi delle aree verdi urbane esistenti e previsti (come il Parco dei Canali e quello delle Mura) e con le reti e i nodi ecologici territoriali, realizzando una rete di continuità di spazi aperti verdi tra il *Parco dei Colli Euganei* a sud e il *Parco del Brenta* a nord.

In particolare, la costruzione della Rete ecologica locale si potrebbe sostanziare attraverso:

- la formazione del **Sistema dei parchi urbani**, come ambiti di cerniera tra il territorio urbano e quello agricolo: parco Basso Isonzo, parco Terranegra/Forcellini, parco Brentelle, il Parco delle Mura, il Parco dei Canali, ecc;
- la formazione del **Parco agricolo periurbano**, verificando e aggiornando i progetti già fatti (Gambino-Abrami), potenziando e valorizzando le coltivazioni agricole locali e individuando aree per rimboschimenti, in grado di incrementare i livelli di naturalità e per la produzione di biomasse.
- la formazione del **tessuto connettivo ecologico**, quale trama di connessione tra il Parco agricolo e il Sistema dei parchi urbani.



II Sistema dei parchi urbani

Il **Sistema dei parchi urbani** verrà definito dai parchi esistenti (Roncajette, Iris, Morandi, via Venezia); dalle aree di compensazione derivanti dalle trasformazioni urbanistiche della Variante dei Servizi – con particolare attenzione ai cunei verdi del Piano Piccinato – e dalla riqualificazione/recupero di importanti luoghi storici della città (le mura cinquecentesche e la rete dei canali).

Il Parco delle Mura

La realizzazione di un sistema verde attestato lungo i bastioni e integrato alle aree libere e al sistema delle acque (da riqualificare), può restituire alle mura cittadine il ruolo di contatto tra centro storico e periferia e di simbolo dell'unione tra le diverse parti della città. Tale sistema anulare attestato alle mura cinquecentesche, denominato il Parco delle Mura, costituisce anche un importante elemento di connessione con i corridoi ecologici più esterni.

La costruzione del Parco delle Mura si confronta con gli studi e i progetti già avviati o compiuti (es. progetto Dal Piaz) e prevederà una serie di azioni finalizzate a riqualificare e valorizzare gli spazi aperti e le aree verdi antistanti le porte e le mura storiche, con lo scopo di:

- salvaguardare l'immagine storica e la fruibilità degli spazi pubblici e aperti, attraverso la realizzazione di un sistema di percorsi ciclo-pedonali – anche con funzione di collegamento con le altre aree verdi poste ad anello intorno alla città storica - e la creazione di una opportuna illuminazione e segnaletica;
- recuperare e salvaguardare i vuoti storici lungo le mura in gran parte rappresentati da ex-conventi oggi del demanio militare (Prandina, Piave, Salomoni, ecc.);
- tutelare e restaurare i piccoli broli e le aree verdi non recintate;
- ridurre i fattori inquinanti (es. rumore) che oggi limitano la fruibilità e la vivibilità di queste aree.

Il Parco delle acque

Padova ha sempre legato la sua storia urbana alla "cultura dell'acqua", dove la crescita degli insediamenti si è accompagnata a poderose opere idrauliche legate allo sviluppo della rete dei canali e dei navigli, che costituivano una vera e propria infrastruttura alternativa ai percorsi terrestri e di collegamento con il territorio. Oggi, sebbene alcuni tratti della rete siano scomparsi, il sistema delle acque superficiali di Padova costituisce nel contempo un prezioso patrimonio storico e un elemento rilevante della rete ecologica ed ambientale della città, da salvaguardare e da potenziare.

Tra i bastioni della città cinquecentesca e i limiti del territorio più densamente urbanizzato, oggi si estende un vero e proprio anello fluviale, costituito dai canali Scaricatore, San Gregorio, Roncasette, Piovego, Brentella, Bacchiglione e dal fiume Brenta, il cui potenziamento e messa a sistema definisce il *Parco delle acque*, che potrebbe assumere anche l'importante ruolo di connessione ecologica ed ambientale tra il *Parco delle Mura* della città storica e il *Parco agricolo periurbano*.

La formazione del Parco dei Canali sarà orientata alla previsione di interventi di rinaturalizzazione delle sponde fluviali - con rimboschimenti e nuove alberate – e il potenziamento delle aree verdi, anche attraverso la regolamentazione delle destinazioni delle aree ex vincolo verde pubblico oggi perequate dalla *Variante ai Servizi*.

- la valorizzazione di una produzione agricola di qualità (coltivazioni bioecologiche e tipiche);
- lo sviluppo del turismo rurale nelle sue differenti declinazioni (agriturismo, ecoturismo, turismo enogastronomico, ippoturismo, fattorie didattiche, ecc.);
- lo sviluppo di attività ecocompatibili legate al *loisir*, sportive e ricreative (trekking, birdwatching, ecc.);
- la crescita e il consolidamento delle aree ad elevata naturalità (boschi, aree umide, ecc.);
- la previsione di un organo di gestione del parco agricolo di cintura.

Il tessuto connettivo ecologico

Le azioni da intraprendere rispetto al *tessuto connettivo ecologico* saranno finalizzate a:

- ampliare i corridoi ecologici esistenti, soprattutto quelli legati ai corsi d'acqua, potenziando la dotazione arborea sia dal punto di vista qualitativo che quantitativo;
- creare nuovi corridoi ecologici, legati ad esempio alle infrastrutture per la mobilità nuove e esistenti, attraverso operazioni di rimboschimenti e nuove alberature;
- individuare percorsi ciclopedonali lungo i percorsi di interesse paesaggistico di collegamento tra parchi urbani e parco agricolo periurbano;
- verificare la possibilità di dare continuità alle aree ecologiche all'interno della zona industriale (*Progetto Life Siam*);
- verificare la possibilità di ricorrere alle risorse UE (Direttiva del 2003 sullo scambio delle quote di emissioni), nonché interventi di compensazione previsti dal Protocollo di Kyoto (es. i meccanismi flessibili, quali il *Joint Implementation* e il *Clean Development Mechanism*);
- incrementare le risorse a disposizione per la predisposizione di specifici progetti di valorizzazione.

6.2 Sistema infrastrutturale

Sistema ferroviario nazionale

La razionalizzazione ed il potenziamento in corso e programmati, appaiono un'opportunità da sviluppare e modellare in base alle esigenze di accessibilità e mobilità alla scala urbana. In particolare la riorganizzazione del nodo ferroviario andrà implementata a partire dall'attuazione dei programmi relativi alla realizzazione delle linee dell'Alta velocità/Alta capacità ferroviaria della direttrice Vicenza – Padova – Venezia, dagli interventi di riorganizzazione della stazione passeggeri e dal riassetto urbanistico delle aree limitrofe.

Sistema ferroviario metropolitano-regionale

La realizzazione del Sistema ferroviario metropolitano regionale - SFMR - all'interno dell'area policentrica del Veneto centrale rappresenta un'opportunità per lo sviluppo di un modello alternativo sia alla mobilità individuale sia al fenomeno dell'urbanizzazione diffusa.

Le scelte a scala comunale dovranno essere finalizzate a rafforzare tale sistema con un'ottica di integrazione tra servizi e intermodalità, localizzando opportunamente le **fermate** (in rapporto con gli insediamenti esistenti e futuri) ed intervenendo per rafforzarne il ruolo di nodi urbani di interscambio, migliorando l'integrazione con le linee urbane, l'accessibilità viabilistica, la dotazione di spazi per la sosta, il sistema della mobilità ciclopedonale.

A questo riguardo importanti sono le riflessioni che interessano il nuovo centro intermodale che dovrebbe attestarsi alla stazione ferroviaria centrale e diventare luogo di integrazione (tra funzioni e modalità di trasporto), transizione (tra diverse zone della città) e collegamento (centro urbano e quartiere Arcella). Il centro intermodale è un organismo polifunzionale la cui progettazione richiede la capacità di governare in modo unitario le molte interazioni in gioco: una forte e chiara visione del futuro, la cooperazione interistituzionale e la progettazione integrata. Pertanto il percorso progettuale che potrebbe essere proposto per avere le migliori garanzie di giungere ad un'opera urbana di alta qualità funzionale e architettonica si configura come una sequenza di operazioni che a partire dalle indicazioni preliminari conseguite attraverso la consultazione dei principali attori portatori di interesse passa attraverso l'elaborazione di un "piano quadro" di riferimento condiviso e su queste basi si conclude con un concorso internazionale di progettazione.

Ruolo rilevante assume anche il progetto di completamento della **gronda ferroviaria sud** tra l'area ZIP e la linea Padova-Bologna, complanare all'autostrada. La realizzazione di questo collegamento consentirà di ipotizzare un servizio viaggiatori con caratteristiche SFMR che da Padova Centrale corra lungo il raccordo per l'Interporto, si instrada lungo la linea PD-BO e torni a Padova Centrale (**servizio circolare**).

A proposito del sistema passeggeri SFRM occorre verificare le previsioni relative al nuovo collegamento Padova-Legnaro-Agripolis-Piove di Sacco-Chioggia, coincidente fino ad Agripolis con la gronda ferroviaria sud.

Mentre per quanto riguarda il sistema merci e interporto occorre verificare le previsioni relative al raddoppio del tracciato Padova Centrale – Interporto.

Trasporto urbano

Le politiche e le azioni relative al trasporto urbano dovranno incentivare la diversione dal trasporto privato a quello pubblico e collettivo. A questo scopo si prevede:

- la conferma delle 3 linee di forza previste (Linea 1 da Pontevigodarzere-Guizza (nord-sud) Linea 2 Sar-meola di Rubano-Ponte di Brenta (ovest-est) Linea 3 Padova Centrale-Voltabarozzo (a sud est);
- il prolungamento delle linee nei comuni di prima e seconda cintura (sul modello dell' S-bahn tedesca), in particolare Linea 1 verso nord a Cadoneghe e verso sud ad Albignasego; Linea 2 verso ovest a Rubano e verso est a Vigonza, Linea 3 fino ad Agripolis-Legnaro;
- l'introduzione di alcune diramazioni dei tracciati principali per raggiungere le grandi polarità funzionali urbane (poli sanitari, cittadella dello sport, stazioni SFMR etc...).
- la realizzazione di un sistema di *park&ride* e di nodi di interscambio nelle intersezioni con le linee della grande viabilità e le reti di trasporto metropolitane/extraurbane (SFMR).

Rete della grande viabilità (le grandi arterie)

Occorre perseguire l'obiettivo di riduzione dei flussi di traffico di attraversamento dell'area centrale di Padova, che attualmente si riversano impropriamente sulla viabilità urbana. Questo attraverso:

- la realizzazione del raccordo anulare ovest (sistema Orbitale viabilistico), che attraversa i comuni di prima cintura dell'area metropolitana occidentale, nonché il raccordo con il sistema autostradale e l'interscambio con i sistemi di trasporto collettivo urbano e regionale;
- la previsione di adeguate strutture di ambientazione per la viabilità esistente e programmata.



Rete della viabilità urbana (il sistema venoso)

Dovrà essere perseguita la gerarchizzazione della viabilità che innerva i tessuti urbani (strade interquartieri, di quartiere, residenziali), liberata dalla viabilità di attraversamento, riorganizzando i tessuti urbani con interventi di *traffic calming*, di *landscape* urbano, di riqualificazione e *rifunzionalizzazione* minuta dei tessuti esistenti.

Le azioni riguardano:

- la riqualificazione degli assi di scorrimento urbani (Corso Australia, Arco di Giano) scaricati dall'attuale traffico di attraversamento che verrà instradato nell'anello tangenziale *orbitale*;
- la riorganizzazione viabilistica a scala urbana finalizzata alla formazione di strade di circonvallazione a protezione dei quartieri;
- la predisposizione di specifici studi di quartiere, raccordati al Piano Urbano del Traffico (PUT), che ridisegnino la micro – urbanistica locale sulla base degli obiettivi di nuova qualità insediativa e abitativa, favoriscano la formazione di zone 30 e reti per la mobilità lenta (ciclabile e pedonale);
- il potenziamento e la messa a sistema della rete dei percorsi ciclabili e pedonali.

6.3 Sistema insediativo e dei grandi servizi urbani

Città storica

Per la città storica - che comprende il centro storico e gli insediamenti che esprimono valenze paesistiche e tipologiche rilevanti (es. ville venete e storiche) – le scelte urbanistiche saranno finalizzate a tutelare e valorizzare il patrimonio esistente.

Questo principalmente attraverso la conferma/rivisitazione della disciplina urbanistica ed edilizia vigente per i tessuti storici, che ha gestionalmente ed operativamente dato prova di efficacia.

Città consolidata

Si tratta in primo luogo di individuare i differenti tessuti urbani - gli Ambiti territoriali omogenei (ATO) previsti dalla nuova legge regionale - che compongono la città consolidata. I temi da sviluppare per gli ATO riguarderanno prevalentemente la riqualificazione dei tessuti urbani ed edilizi, con interventi di ricucitura o riorganizzazione fisica e funzionale, da collegare alla riqualificazione della viabilità di quartiere esistente e agli interventi di *traffic calming* e di landscape urbano previsti.

Città (prevalentemente residenziale) da trasformare già programmata

Per queste zone si confermano le previsioni della *Variante dei servizi*, soprattutto per quanto riguarda il modello attuativo perequativo e il disegno territoriale della grande trama ambientale, con particolare attenzione ai cunei verdi di penetrazione e al sistema dei parchi urbani e di quartiere programmati. Si potranno prevedere meccanismi di delocalizzazione delle volumetrie previste dalla Variante, che eventualmente coinvolgano ambiti di interesse ambientale – naturalistico, con il loro trasferimento all'interno di comparti interni alla città consolidata suscettibili di trasformazione, e/o viceversa.

Città (prevalentemente residenziale) da trasformare di nuova programmazione

La città da trasformare di nuova programmazione prevista dal PAT (da attuare prevalentemente attraverso piani/programmi complessi), dovrà riguardare aree che ricadono all'interno del territorio urbanizzato (aree dimesse, di riorganizzazione funzionale, aree demaniali, ecc. da riciclare verso altri usi urbani), prevalentemente senza trasformare/consumare nuovo suolo agricolo, fatta salva l'eventuale localizzazione di nuovi servizi urbani e sovracomunali.

In particolare le aree demaniali dismesse o sottoutilizzate, come quelle militari e ferroviarie (verificandone prioritariamente con gli Enti coinvolti la disponibilità alla trasformazione), possono costituire una risorsa importante per riqualificare settori urbani, prioritariamente con un meccanismo attuativo perequativo finalizzato ad aumentare la dotazione di servizi pubblici e di uso pubblico (verde, parcheggi, attrezzature di quartiere); quota parte delle aree demaniali potranno costituire altresì una riserva per trasferimenti volumetrici derivanti dall'attuazione di altri comparti di trasformazione (Variante dei servizi, altri piani e programmi complessi relativi ad altre aree dimesse, ecc.).

In queste aree, così come in quelle già programmate, una delle priorità che l'Amministrazione comunale si trova ad affrontare è quello del fabbisogno di edilizia sociale nella sua accezione più ampia; la risposta che si intende proporre è caratterizzata dalla volontà di evitare concentrazioni e marginalizzazioni e di perseguire invece la strada già intrapresa con il Peep vigente della massima integrazione funzionale e sociale.

Sistema delle attività produttive

La riflessione sulle attività produttive dovrà essere strettamente collegata ai lavori del PATI (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive alla scala territoriale.

Relativamente al sistema produttivo locale, gli scenari riguardano prioritariamente gli insediamenti della ZIP, distinguendo tra la parte di formazione più antica e quella più recente. Affinché le dinamiche territoriali in atto e programmate, anche in rapporto allo studio di fattibilità della STU attualmente in corso, producano "elementi qualificanti" è importante sottolineare l'importanza di introdurre in questi processi decisionali e pianificatori il concetto di "*governance*" generale. Il tema della *governance* nasce nelle scienze economiche ed è riferito agli aspetti di gestione di società di capitali complesse. Il *processo di governance* è un processo caratterizzato dalla mobilitazione di una molteplicità di soggetti in posizioni molto diverse per livello gerarchico (sovrastatale, statale, regionale, locale), per statuto istituzionale

(pubblico, pubblico-privato, privato) e per metodologie di lavoro e connotato dal carattere negoziale e dalla presenza di azioni di partecipazione (finalizzata alla responsabilizzazione giuridica dei soggetti pubblici), comunicazione (finalizzata alla formazione e all'orientamento del consenso, rispetto al complesso delle problematiche affrontate) e valutazione (finalizzata a sostenere, con dati, scenari ed elaborazioni, i decisori nell'esercizio delle proprie funzioni).

- ZIP Nord

Per la "vecchia" ZIP si possono porre tre differenti opzioni/scenari:

- a) *scenario di mantenimento*: confermare la destinazione d'uso prevalentemente produttiva, selezionando insediamenti di tipo innovativo, in grado di qualificare il settore urbano sia in termini di dotazioni di verde e di servizi sia rispetto alle pratiche d'uso;
- b) *scenario di adeguamento*: prevedere una trasformazione urbanistica integrata, quale ambito di cerniera tra la nuova ZIP e la città consolidata, in termini di nuove funzioni di servizio alla persona (pubblici e di uso pubblico) e alle imprese (servizi tecnologici, direzionale avanzato, servizi di distretto, *business innovation center*, incubatori per nuove PMI, ecc.), comprendendo anche residenze di tipo temporaneo e attività commerciali di scala locale;
- c) *scenario di rifunzionalizzazione*: consentire una trasformazione verso funzioni commerciali, consolidando alcuni processi di sostituzione funzionale già in atto in tutto il quadrante est.



- ZIP Sud

Il tema delle nuove attività produttive dovrà come detto essere in particolare affrontato alla scala del PATI, traguardando correttamente le problematiche dei poli produttivi alla scala della città metropolitana.

Nello specifico, anche per la ZIP Sud si possono porre tre differenti opzioni/scenari:

- a) *scenario di mantenimento*: conferma delle funzioni in atto e programmate e dell'attuale livello di occupazione del suolo;
- b) *scenario di adeguamento*: ridefinizione modesta dei margini dell'urbanizzato, finalizzato all'adeguamento/consolidamento in loco delle attività produttive esistenti;
- c) *scenario di rifunzionalizzazione*: tematizzazione/rifunzionalizzazione verso la *Città della logistica* - che confermi Padova come polo di riferimento per il sistema economico del Nord est, con la presenza di un interporto e un'offerta significativa di capannoni di qualità (per circa 150 mila mq) - che costituisce un tema da approfondire rispetto ai livelli di integrazione territoriale, alla qualità degli insediamenti, al rapporto agli insediamenti e ai sistemi ambientali ed agricoli circostanti, alle ulteriori e potenziali qualificazioni funzionali (es. piattaforme di *city logistic* per la circolazione delle merci in città).

Un'area industriale sostenibile

In accordo con le più recenti politiche comunitarie anche in quest'area esiste la necessità di passare al concetto di "Area Industriale Sostenibile" che promuova l'integrazione dei principi della sostenibilità nella localizzazione, nell'insediamento e nella gestione delle aree industriali, lo sviluppo di metodi innovativi, basati su di un approccio preventivo, per ridurre l'impatto ambientale e favorire lo sviluppo di tecnologie pulite e infine il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali, complessivamente delle intere aree industriali e, individualmente, delle singole imprese locali, con particolare riguardo a quelle di media e piccola dimensione.

Pertanto, qualunque sia lo scenario di sviluppo perseguito, si ritiene fondamentale sostenere tutte quelle azioni che tentano di rispondere a una richiesta di sviluppo sostenibile del territorio in termini ambientali, economici e sociali come:

- una normativa gestionale di tipo "ecologico" che abbia come obiettivo la riduzione dell'impatto ambientale attraverso l'adeguamento tecnologico degli impianti di produzione di energia (riduzione delle emissioni, utilizzo di fonti rinnovabili);
- il riequilibrio ecologico e ambientale attraverso compensazioni territoriali agricole e boscate sull'esempio del Parco Fenice (area del paleo-alveo del Roncajette);
- la dotazione di servizi alla persona che ridefiniscano il rapporto con la città e il territorio;
- la realizzazione (oggi ancora in fase di studio da parte del dipartimento di Architettura del Paesaggio dell'Università di Harvard) di un sistema di aree e dei corridoi verdi che dal Parco Roncajette (comune di Padova) si estendono fino al Polo universitario di Agripolis (comune di Legnaro).

Sistema sanitario

Anche in questo caso, il quadro di riferimento non può che essere la città metropolitana e le politiche alla scala del territorio provinciale.

Per quanto riguarda in particolare il polo ospedaliero della città, sono in prima battuta ipotizzabili tre differenti scenari:

- a) *scenario di mantenimento*: conferma del polo sanitario in loco, con riqualificazione / revisione dei livelli d'uso e di occupazione del suolo;
- b) *scenario di trasferimento all'interno del territorio comunale*, in un ambito da individuare sulla base dell'accessibilità e della funzionalità (quantitative e qualitative) necessarie;
- c) *scenario di trasferimento su più poli* nella città metropolitana, in comuni e ambiti da individuare sulla base dell'accessibilità e della funzionalità (quantitativa e qualitativa) necessaria.

Sistema fieristico

La Fiera costituisce oggi una opportunità di rilievo per l'economia turistica della città e del suo territorio. Parallelamente e conseguentemente agli approfondimenti relativi agli aspetti strategici e gestionali del sistema fieristico - che coinvolgono anche livelli amministrativi sovralocali (in primo luogo la Regione) -, sotto il profilo territoriale i temi riguardano vocazioni e potenzialità dell'attuale sito di via Tommaseo.

Sistema universitario

L'Università costituisce oggi una opportunità di rilievo per l'economia e la cultura della città e del suo territorio, perseguendo obiettivi di qualificazione /adeguamento delle strutture all'interno dei tessuti urbani in cui sono localizzate.

In particolare il Piano di sviluppo dell'Università degli studi di Padova prevede il consolidamento e il potenziamento della struttura esistente organizzata per "poli":

- il polo umanistico a nord-ovest;

- il polo giuridico-sociale e politico al centro;
- il polo scientifico a est;
- il polo medico a sud;
- le aree decentrate di Agripolis a Legnaro e di Ingegneria Gestionale a Vicenza.
All'interno dell'idea dei "poli" si assumono alcuni obiettivi atti a garantirne armonicamente lo sviluppo:
- consentire una più razionale sistemazione logistica alle iniziative presenti nell'Ateneo, con attenzione prioritaria alle esigenze della didattica;
- riorganizzare le strutture universitarie mantenendo e accentuando la loro integrazione tra loro e con la città di Padova;
- considerare la concreta disponibilità e recuperabilità di volumi e di spazi, adatti allo scopo, nel contesto cittadino;
- considerare di importanza strategica per l'Ateneo la conservazione e la messa in sicurezza dei suoi edifici e strutture, attraverso piani di manutenzione (allocando adeguate risorse);
- mantenere forti legami sia con l'Amministrazione della città che con l'Azienda Ospedaliera, per una reale gestione delle iniziative con l'obiettivo di una maggiore qualità e una crescente vivibilità degli spazi.

7. Le indicazioni per uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio

7.1 La Valutazione ambientale strategica e la LR 11/2004

La L.R. 11/2004 introduce la Valutazione Ambientale Strategica VAS per gli strumenti di pianificazione territoriale

L'art 4 della legge introduce la VAS con il fine di promuovere uno sviluppo ambientalmente sostenibile e durevole ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente.

Comuni, Province e Regione, nell'ambito dei relativi procedimenti di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale devono pertanto provvedere alla Valutazione Ambientale Strategica degli effetti derivanti dall'attuazione degli stessi ai sensi della direttiva 2001/42/CE.

La legge regionale quindi rende obbligatoria la procedura di VAS per PTRC, PTCP, PAT, E PATI, delimitando ai soli piani aventi caratteristiche territoriali l'applicazione della direttiva europea in quanto è a livello territoriale che devono essere effettuate le scelte strategiche complessive che più possono influenzare in modo determinante gli assetti ambientali.

7.2 Il modello di valutazione della Direttiva Europea 42/2001: VAS integrata al processo di pianificazione

La Direttiva Europea 2001/42/CE, conosciuta come *Direttiva VAS*, individua nella Valutazione ambientale strategica lo strumento per l'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto di elaborazione e di adozione di piani al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

L'Art 4 comma1 della direttiva infatti cita: "la VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano e anteriormente alla sua adozione".

Pertanto il modello proposto è quello di un VAS di tipo integrato: il tentativo è quello di costruire un processo di valutazione degli impatti, diretti e indiretti, rispetto allo stato dell'ambiente e agli obiettivi dei piani, fin dalle prime fasi di elaborazione degli stessi, esplorando diverse alternative finalizzate al raggiungimento degli obiettivi prefissati e dove la partecipazione pubblica è un componente importante. Questo modello deriva dalla matrice di esperienza anglosassone come sistema di valutazione ambientale finalizzato a fornire dei supporti scientifici strutturati al processo decisionale a partire dalla prima fase di indirizzo delle politiche dei piani che prevedono impatti significativi e misurabili sull'ambiente.

Questo approccio alla valutazione mira a superare i limiti derivanti dal modello ex post (a valle delle decisioni) a cui le normative nazionali e regionali (ad es. procedura di VIA) si sono fin ora ispirate.

Un precoce avvio della valutazione e della partecipazione consente di integrare le considerazioni ambientali fin dalle prime fasi di ideazione del Piano e di orientarne obiettivi e scelte rispetto a diverse possibili alternative.

7.3 Il rapporto sullo stato dell'ambiente

La Direttiva 42/2001/CE all'art. 5 prevede che nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale debba essere redatto un *Rapporto Ambientale* in cui siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o del programma potrebbe avere sull'ambiente, nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del Piano.

Sinteticamente, il contenuto e le fasi che possono descrivere il percorso di costruzione di questo Rapporto sono le seguenti:

- 1) *Descrizione dei contenuti e degli obiettivi* del Piano oggetto di valutazione e delle sue relazioni con le altre forme di pianificazione;

- 2) *Descrizione dello stato attuale dell'ambiente* e della sua probabile evoluzione senza l'attuazione del Piano;
- 3) *Valutazione dei possibili effetti*, diretti e indiretti, significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Piano;
- 4) *Individuazione delle eventuali alternative* praticabili e delle misure per impedire ridurre e compensare gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del Piano;
- 5) *Monitoraggio e controllo* degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano, con lo scopo di individuare tempestivamente gli eventuali effetti negativi e essere in grado di adottare le misure correttive opportune.

Analizzandole più nel dettaglio, queste fasi possono essere descritte come segue.

Analisi dello stato di fatto dell'ambiente

Si tratta acquisire, anche attraverso le informazioni fornite dal *Quadro Conoscitivo*, costruito per il Piano di assetto del territorio, lo stato attuale dell'ambiente ed i relativi probabili processi evolutivi dei sistemi naturali e antropici e le loro correlazioni in assenza delle azioni previste dal Piano.

Definizione degli obiettivi

Assumere gli obiettivi di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale di salubrità e sicurezza, di qualificazione paesaggistica e di protezione dell'ambiente previsti dalla normativa vigente e dalla pianificazione sovraordinata, nonché gli obiettivi e le scelte strategiche generali che l'amministrazione titolare del Piano intende perseguire con lo stesso.

Valutazione degli effetti del Piano

Verificare, avvalendosi anche di simulazioni, gli esiti sia delle politiche di salvaguardia sia degli interventi di maggiore consistenza relativi alla trasformazione del territorio previsti dal Piano, tenendo conto di possibili alternative praticabili e possibili.

Individuare di ragionevoli alternative e mitigazioni

Definire le misure atte ad evitare eventuali esiti negativi o quelle appropriate a mitigare, ridurre o compensare gli impatti delle scelte di piano ritenute comunque migliorative, sulla base di una metodologia di valutazione dei costi e dei benefici per un confronto tra le varie possibilità.

La valutazione di sostenibilità

Predisporre, in una relazione di sintesi, le valutazioni in merito alla sostenibilità ambientale e territoriale dei contenuti del piano indicando:

- le modalità cui è subordinata l'attuazione delle specifiche previsioni (compreso l'inserimento paesaggistico);
- le misure e le azioni finalizzate al raggiungimento delle condizioni di sostenibilità prefissate (comprensive della contestuale realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione).

Individuazione delle capacità di carico

Individuare e definire, per singolo contesto territoriale e per ogni ambito territoriale omogeneo (ATO, per il PAT/PATI), le relative "capacità di carico" che rappresentano le soglie quantitative e qualitative per i diversi usi delle risorse, lasciando agli strumenti di pianificazione territoriale PTCP, PAT/PATI la gestione delle medesime distribuendola nel territorio.

Monitoraggio degli effetti

Stabilire, nelle casistiche specifiche individuate, i fattori di pressione e gli indicatori necessari per la valutazione quantitativa e per la predisposizione di un sistema di monitoraggio degli effetti del Piano con specifico riferimento agli obiettivi definiti ed ai risultati previsti dal Piano.

7.4 L'Atto di indirizzo regionale per la valutativo degli strumenti urbanistici

L'Unione europea, all'atto di promulgazione della direttiva del 21 luglio 2001 ha posto il termine di 3 anni per il recepimento in ciascuno degli stati membri ma ad oggi, se si escludono alcuni indirizzi e bozze di linee guida, in Italia non esiste alcun riferimento nazionale definito in tal senso.

L'iniziativa è stata invece assunta in alcune regioni, come la Toscana e l'Emilia Romagna, che hanno emanato disposizioni – anche se non sempre in forma compiuta – concernenti l'attuazione della direttiva UE in tema di valutazione strategica.

La Regione Veneto ha rimandato ad uno specifico *Atto di indirizzo*, che è stato approvato dalla Giunta ma non ha ancora affrontato il Consiglio regionale per la definitiva approvazione.

L'*Atto di indirizzo* regionale disciplina le verifiche di sostenibilità e di compatibilità necessarie per la redazione degli strumenti territoriali e urbanistici con riferimento alla direttiva CE sulla VAS *Linee guida per l'attuazione della legge, definizioni di criteri e modalità di applicazione della VAS*.

Esso fa riferimento al contenuto della Direttiva europea e propone un preciso percorso metodologico e procedurale finalizzato alla predisposizione del *Rapporto ambientale*, cercando di individuare un possibile coordinamento tra le fasi di elaborazione e approvazione di questa con quelle legate al procedimento di formazione e approvazione dei Piani.

L'elaborazione della VAS risulta quindi integrata nell'iter decisionale dello strumento urbanistico generale (e quindi anche del PAT), coerentemente agli orientamenti espressi dallo stesso Ministero dell'Ambiente italiano.

Considerato che, secondo la Direttiva europea, *ogni fase di elaborazione del Piano è organicamente integrata con la procedura di VAS*, l'Atto di indirizzo della Regione Veneto evidenzia l'opportunità che, già in fase di predisposizione del *Documento Preliminare* al PAT, le definizioni delle strategie di Piano siano relazionate con il grado di sostenibilità ambientale delle proposte e con una prima analisi, seppur ancora di carattere generale e di contesto complessivo, sullo stato dell'ambiente e sul sistema della programmazione in atto.

Questa fase si conclude con la *Concertazione*, di cui all'art. 5 della L.R. 11/04, dalla quale consegue l'impostazione generale delle analisi di base e la costruzione della conoscenza comune.

Queste informazioni vengono ritenute sufficienti per consentire la valutazione degli "effetti significativi" che l'attuazione del Piano può provocare sull'ambiente circostante e quindi consentire di procedere all'elaborazione del Rapporto Ambientale in modo coordinato con l'elaborazione del Piano.

In tal modo, è possibile assumere con il medesimo atto l'adozione del Piano e la contestuale adozione, tra gli allegati del Piano stesso, della proposta di Rapporto Ambientale, da rimandare alle forme di consultazione previste dall'art. 6 della Direttiva CE.

La consultazione del procedimento di Valutazione ambientale strategica viene a coincidere così con la fase di pubblicazione e presentazione delle osservazioni prevista per i PAT/PATI e tale fase consente di utilizzare le osservazioni anche al fine di acquisire pareri in ordine al rapporto ambientale.

La procedura assume quindi il seguente schema:

1. Fase preliminare PAT: Documento Preliminare (DP)
2. Fase preliminare VAS: impostazione generale (*scoping*)
3. Concertazione DP E VAS
4. Adozione in Giunta Comunale del DP

5. Elaborazione PAT
6. Elaborazione Rapporto Ambientale (RA)
7. Concertazione PAT e RA
8. Adozione PAT e RA
9. Deposito, pubblicazione e osservazioni PAT
10. Consultazione RA (art 6 Direttiva 2001/42/CE)
11. Controdeduzioni PAT
12. Adozione Rapporto Ambientale definitivo
13. Approvazione PAT e RA
14. Attuazione PAT
15. Monitoraggio RA

7.5 Gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale

Come tutti gli strumenti valutativi, la VAS del Piano di assetto del territorio di Padova sarà finalizzata a:

- esplicitare, chiarire e motivare le scelte del PAT stesso, in relazione alla loro maggiore efficacia rispetto agli obiettivi dichiarati nel processo di pianificazione;
- analizzare il processo di selezione delle scelte strutturali derivanti da strumenti sovraordinati e di settore, in rapporto alle criticità e alle tematiche emerse attraverso l'elaborazione del Quadro conoscitivo. In particolare, rispetto ai temi della sostenibilità ambientale, saranno affrontati gli obiettivi prioritari desumibili dal quadro degli strumenti di pianificazione e programmazione, generali e di settore.

A) Il nuovo Piano territoriale regionale di coordinamento

Rispetto allo strumento di pianificazione di scala territoriale regionale, nell'anno corrente è stato avviato il processo di revisione generale del PTRC vigente dal '92. La fase attuale ha prodotto uno studio propeudeutico di approfondimento, *Questioni e lineamenti di progetto*, che hanno evidenziato i lineamenti fondamentali su cui sarà costruito il futuro piano urbanistico.

In via sintetica e preliminare, il nuovo PTRC pone in evidenza alcune indicazioni/obiettivi da declinare rispetto al tema generale dello sviluppo sostenibile del territorio, anche a fronte di una dichiarata "riduzione della funzionalità degli ecosistemi e un decadimento della qualità delle risorse ambientali".

Essi sono:

1. assunzione della valenza ambientale, paesistica e identitaria (oltre che di quella funzionale) di ogni assetto urbanistico-territoriale, esistente o previsto, con particolare attenzione per le reti ecologiche, idrauliche infrastrutturali;
2. valorizzazione della sinergia, anche ai fini dello sviluppo locale, con gli aspetti naturali e culturali del paesaggio;
3. sviluppo policentrico dello spazio e nuovo rapporto tra città e campagna, ridefinendo il ruolo delle aree non insediate, che comporta la massima attenzione ai confini dell'urbanizzato, alla delimitazione e localizzazione delle aree produttive, sia industriali che agricole.

B) PTC della Provincia di Padova

1. tutela delle risorse geologiche, idrogeologiche ed idrauliche del territorio provinciale e alla salvaguardia di persone e beni da situazioni di rischio presenti e potenziali;
2. conservazione/ricostituzione della naturalità dei sistemi geomorfologico e idraulico, delle reti ecologiche di scala territoriale;
3. conservazione, tutela e valorizzazione delle emergenze culturali (siti, monumenti ed edifici di pregio);
4. riequilibrio modale a vantaggio del trasporto collettivo, in linea prioritaria di quello su ferro;

5. contenimento dei processi di dispersione insediativa e rafforzamento delle dinamiche di polarizzazione, agglomerazione e densificazione territoriale;
6. alleggerimento delle aree maggiormente congestionate e il riequilibrio insediativo per le aree produttive ed i grandi servizi urbani.

C) Progetto strategico della Provincia di Padova

Il *Progetto strategico* è strutturato su linee strategiche, obiettivi e azioni.

Sotto il profilo ambientale si evidenziano i seguenti obiettivi strategici:

1. sviluppo di una rete integrata delle comunicazioni innovative;
2. potenziamento ed il miglioramento dell'offerta di mobilità;
3. sviluppo coordinato degli insediamenti produttivi;
4. organizzazione e promozione di processi di innovazione produttiva, nel rispetto delle vocazioni territoriali e della sostenibilità ambientale;
5. riqualificazione e lo sviluppo dell'offerta turistica, valorizzando il patrimonio storico, culturale e ambientale del territorio provinciale;
6. promozione della qualità dell'ambiente e la qualità urbana.

D) Piano urbano della mobilità

1. rivitalizzazione del trasporto collettivo;
2. compatibilizzazione dei progetti di completamento della maglia viaria con i temi della qualità urbanistica ed ambientale degli spazi pubblici e del trasporto pubblico;
3. riordino ed il potenziamento del sistema della sosta in centro città ed in periferia in chiave di riqualificazione urbana;
4. valorizzazione del sistema della mobilità lenta

E) Piano generale del traffico urbano di Padova

1. contenimento delle emissioni inquinanti;
2. miglioramento della qualità del servizio offerto dal trasporto collettivo su gomma e su ferro;
3. miglioramento delle alternative all'uso dell'auto;
4. miglioramento della qualità degli spazi della strada;
5. miglioramento della sicurezza per i diversi utenti della strada.