

Proposte per la definizione dei contenuti del Documento Preliminare elaborate dal Gruppo Tematico sul PAT: quadro di sintesi

1. Premessa

Nell'ambito delle azioni attivate dal Comune di Padova per la stesura del Piano di Assetto del Territorio (PAT) e del relativo Documento Preliminare, previsti dalla nuova legge urbanistica della Regione Veneto (L.R. 11/2004), è stato richiesto all'Agenda21 di attivare e coordinare un processo partecipato per concorrere alla definizione di tale documento di pianificazione strategica.

In questa direzione l'Agenda21 ha promosso la costituzione di un gruppo tematico ad hoc 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.

Una **prima fase** di lavoro è stata avviata nel mese di novembre 2005 e si è conclusa il 31 gennaio 2006 (11 incontri a cadenza settimanale) con lo specifico obiettivo di accompagnare la predisposizione del **Documento Preliminare del PAT** proponendo idee e linee guida relativamente agli obiettivi generali e alle scelte strategiche di assetto del territorio nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile (come previsto dall'art. 3 della nuova L.U.R 11/2004).

Una **seconda fase** di lavoro sarà avviata successivamente all'approvazione da parte della Giunta, e alla comunicazione al Consiglio Comunale, del Documento preliminare e sarà dedicata alla costruzione del PAT (marzo – settembre 2006).

Di seguito vengono riportati i risultati del Gruppo tematico a cui hanno partecipato con continuità 24 soggetti, a fronte degli oltre 50 che avevano a suo tempo aderito. Le associazioni e gli enti che hanno portato il loro contributo ad almeno 5 degli 11 incontri svolti sono:

Amici della bicicletta di Padova, Arpav, Ascom, Associazione "Alvise Cornaro", Associazione "Ambiente e Società" circolo Embera Katio, Associazione "Salvaguardia idraulica del territorio padovano e veneziano", Associazione Bioarchitettura sezione di Padova, Associazione italiana di ecologia umana, Cdq5, Centro di ecologia

umana, Cgil, Collegio degli agrotecnici e degli agrotecnici laureati, Comitato parco Guizza e salvaguardia del verde, Consorzio Zona Industriale e porto fluviale di Padova, Cooperativa sociale Il Sestante, Gruppo Imprenditori Zona Industriale Padova, Italia Nostra sezione di Padova, Legambiente Padova, Ordine degli architetti di Padova, Ordine nazionale dei biologi, Sindacato ADL/RdB, Unindustria, Unione Provinciale Artigiani – Padova, Verdi per la pace.

2. Le proposte di Agenda 21 al DP

Il documento conclusivo, nello stile di Agenda 21, presenta in forma di matrice le idee e le proposte emerse nel corso degli incontri del Gruppo Tematico per contribuire alla stesura da parte dell'Amministrazione comunale del DP.

In particolare, rispetto ai contenuti del DP il gruppo di A21 ha dibattuto sulle "scelte di assetto" e specificatamente: il sistema ambientale, il sistema delle infrastrutture, il sistema insediativo e dei grandi servizi urbani. Inoltre, nella prima parte del documento, a mo' di premessa, sono riportati alcuni temi strategici e alcune proposte metodologiche relativamente agli obiettivi generali e al modello partecipativo che si auspica vengano adottati dal PAT di Padova.

Non sono invece stati oggetto di discussione altri capitoli del DP che riguardano le previsioni straordinarie (PTCPT, PATI, ...), la costruzione del quadro conoscitivo, la Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Pare opportuno, infine, segnalare che il documento essendo il risultato di una elaborazione collettiva e affrontando temi complessi manca in alcune sue parti di organicità, così come a volte è diverso il grado di approfondimento e di elaborazione dei suoi contenuti. L'attenzione nella stesura finale del testo è stata rivolta, soprattutto a riportare nel modo più chiaro possibile le indicazioni discusse nel corso degli incontri, schematizzate nei verbali di volta in volta prodotti, integrate con le richieste di modifiche successivamente presentate dai partecipanti all'Ufficio

A21. Presso l'Ufficio sono inoltre consultabili i documenti elaborati e proposti alla discussione da parte di numerosi attori del processo partecipativo.

Temi di carattere generale emersi nel corso delle riunioni del gruppo:

1. Lo **sviluppo sostenibile**: può sembrare inutile richiamare il tema della sostenibilità dato che esso rappresenta una delle finalità principali della L.R. 11/04, il gruppo ha però voluto ribadire che la riflessione sullo sviluppo sostenibile richiede un nuovo approccio anche culturale al governo del territorio e che in un territorio antropizzato quale quello padovano la priorità della sostenibilità nelle scelte urbanistiche di trasformazione dell'esistente deve essere indirizzata alla tutela, valorizzazione e recupero del territorio naturale residuo (capitale naturale).
2. L'**approccio intercomunale**: è fortemente sentita la necessità di mantenere uno stretto rapporto tra PAT di Padova e PATI della città metropolitana dato che la maggior parte delle previsioni e degli interventi indicati nel DP richiedono per essere efficaci una scala comprensoriale che va oltre il territorio comunale. Sarebbe opportuno al proposito individuare delle modalità di dialogo e di comunicazione strutturate con i tavoli politici e tecnici che stanno definendo il PATI.
3. L'**approccio integrato e multisetoriale**: è auspicato che la definizione del PAT rappresenti una opportunità per avviare una reale azione integrata per il governo del territorio che veda l'effettivo coinvolgimento di tutti i settori dell'Amministrazione comunale in stretto coordinamento con le amministrazioni contermini e con quella provinciale.
4. La **costruzione di una visione strategica** del ruolo di Padova e del suo territorio nel contesto regionale, nazionale ed europeo, definendo le priorità d'intervento, le attività speciali ed i centri di eccellenza da potenziare per rafforzarne l'identità e la competitività (il patrimonio storico ambientale ed i beni culturali,

l'Università e le attività culturali, la ricerca scientifica applicata, l'informatica e le telecomunicazioni, l'ecologia urbana, l'agricoltura biologica, il volontariato e la cooperazione internazionale,)

A fianco di queste scelte strategiche generali il gruppo ha indicato alcuni aspetti metodologici la cui realizzazione è presupposto fondamentale per favorire una effettiva partecipazione e coinvolgimento della città nella definizione del PAT:

- ❑ L'**accesso alle informazioni e ai dati** elaborati dal Quadro Conoscitivo del PAT e che comunque dati e informazioni siano disponibili con l'avvio della seconda fase di lavoro dedicata alla costruzione del PAT vero e proprio. In questa direzione è fortemente sentita l'esigenza di arrivare rapidamente alla costituzione dell'Ufficio di Piano nel quale siano disponibili e consultabili da parte di tutti (cittadini e stakeholders) i documenti e materiali connessi alla definizione del PAT.
- ❑ La **realizzazione di iniziative mirate di informazione, approfondimento e confronto** sulle principali questioni (sui "nodi problematici") che saranno affrontate e definite nella elaborazione del PAT.
- ❑ La **realizzazione a fianco del gruppo tematico di A21** che si rivolge ai portatori di interesse organizzati (associazioni, sindacati, enti e categorie economiche,...) **di altri luoghi di partecipazione** a livello di quartiere per informare e coinvolgere i cittadini.
- ❑ La **costruzione di scenari differenziati ed alternativi** di sviluppo/trasformazione, associati ad una realistica valutazione di impatto ambientale, sostenibilità, costi/benefici ...

La matrice di seguito presentata si articola in 4 distinte sezioni: tema; sottotema/scenario; obiettivi generali; obiettivi specifici/azioni.

TEMA	SOTTOTEMA/ SCENARIO	OBIETTIVI GENERALI	- OBIETTIVI SPECIFICI/AZIONI
SISTEMA AMBIENTALE: Ambiente e paesaggio Urbano e periurbano	1. Città storica: Conservazione dell'immagine della città storicizzata di antica e più recente edificazione.	<p>Le mura del cinquecento Restauro del sistema fortificato (acque, vallo, cortina, bastioni, terrapieno) nel rigoroso rispetto delle fonti documentarie, inedificabilità dei vuoti storici derivanti dal "guasto" cinquecentesco sia interni che esterni al perimetro delle mura. Destinazione degli spazi ad usi culturali ed educativi per il tempo libero se compatibili. Realizzazione del "parco delle mura" in modo da non stravolgere e/o compromettere l'immagine del documento storico. Il "parco delle mura" dovrà essere inserito nel sistema del verde pubblico e delle acque. Per una migliore godibilità dell'immagine della città antica e del monumento storico si auspica la mitigazione del traffico veicolare delle circonvallazioni che lambiscono il perimetro delle mura.</p> <p>Città antica Salvaguardia degli aspetti iconografici della città antica: dai portici alle quinte e alle coperture, dalle forometrie alle decorazioni e alle texture, senza tralasciare le pavimentazioni. Tutela dei broli e dei cortili compreso il divieto della realizzazione di tettoie. La nuova edificazione deve rispettare e inserirsi nel contesto urbano tradizionale. Recupero a funzioni urbane e di servizio (verde pubblico, tempo libero e cultura) delle attrezzature attualmente adibite a caserme e presidi militari (Prandina, Caserma Piave, Prato della Valle – Caserma Salomone, 58° Fanteria, ...).</p> <p>Città moderna e contemporanea Tutela e salvaguardia degli edifici di qualità, di architettura moderna e di quelli di archeologia industriale. Promozione di interventi di riqualificazione ambientale edilizia di aree degradate di scala urbana che permettano la realizzazione di una nuova immagine urbana e che possano definire il nuovo limite della città.</p>	- Si richiede che il PAT definisca precise linee di indirizzo e orientamento al Piano degli Interventi (PI) per la formulazione di un idoneo regolamento che dovrà essere elaborato e gestito da un apposito "Ufficio per il Centro storico".
	2. Tutela e valorizzazione del	- Tutela del paesaggio rurale nel rispetto delle antiche strutture agrarie, fossi, siepi, filari e percorsi.	- Censimento puntuale delle emergenze architettoniche e di

	paesaggio antropico	<ul style="list-style-type: none"> - Tutela dei manufatti idraulici, anche minori, manufatti isolati quali capitelli, oratori e simili. - Conservazione dei paleoalvei mediante vincolo di inedificabilità, dei percorsi storici e delle aree a "rischio" archeologico (segnalare le tracce anche con percorsi ciclopeditoni). - Tutela dell'edilizia rurale, e degli spazi di pertinenza non limitati alla sola proprietà da attuarsi anche con agevolazioni di tipo fiscale e normativo. - Tutela e valorizzazione delle Ville Venete con l'apposizione di vincolo di inedificabilità all'intorno di almeno 200 m in quanto per una corretta lettura della villa è indispensabile conservare il suo rapporto con lo spazio rurale. - Si devono prevedere interventi di restauro del paesaggio e non solo nei dintorni degli edifici più prestigiosi. 	<p>tutti quei manufatti testimonianza di una ormai perduta cultura dei materiali antichi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificare la possibilità di predisporre degli abachi per guidare gli interventi edilizi
	<p>3. Costituzione della cintura verde (rete locale – <i>rete ecologica comunale</i>) - gestita in modo integrato e unitario (vd PAL A21) - e del suo raccordo con le reti ecologiche a scala metropolitana, formata dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici e trame blu (tutela della rete idrografica minore: le reti delle acque superficiali dei fiumi e dei canali), parchi urbani periurbani e</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione del parco delle Mura, come sistema anulare verde lungo le mura cinquecentesche integrato al sistema delle acque da cui si diparte il sistema del verde urbano. - Riqualificazione e fruibilità delle aree verdi urbane¹ Realizzazione di un sistema "verde" interno alla città che si colleghi anche con la cintura verde periurbana e i corridoi ecologici. Il verde come elemento di riqualificazione delle periferie e elemento centrale della nuova edificazione. - Rete ecologica comunale Conoscenza e incremento della rete di risorse naturalistiche a disposizione quale trama di tipo ecologico a cui fare riferimento per delineare futuri scenari di sviluppo sostenibile, nonché progetti specifici di riqualificazione/valorizzazione. Individuazione aree e analisi delle potenzialità (aree di espansione, collegamento rete ecologica). <ul style="list-style-type: none"> - Ampliamento e creazione di nuovi corridoi ecologici comprese anche le aree verdi di previsione e i residui 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione di percorsi ciclopeditoni alternativi alla sede stradale, decongestionamento della circoscrizione² - Potenziamento degli "orti urbani" - Adottare a titolo orientativo, quale criterio progettuale, la salvaguardia di una fascia di inedificabilità di almeno 100 metri lungo gli argini fluviali, preferenzialmente non conteggiando dette superfici ai fini di eventuali meccanismi perequativi applicati ad aree limitrofe - Promuovere percorsi di "progettazione partecipata" a

¹ Verifica quadro conoscitivo, recupero dei progetti già esistenti. Recupero del PAL di Agenda 21 negli obiettivi coincidenti ai contenuti del DP.

² Questo però comporta o una previsione urbanistica di lungo periodo per ridimensionarla in ragione alla sua insostituibile funzione di supporto della città storica, oppure l'individuazione di percorsi paralleli che consentano la sua utilizzazione per un solo senso di marcia (Ass. Salvaguardia idraulica).

	<p>parchi agricoli, insediamenti rurali e attività compatibili, ecc..</p>	<p>“cunei verdi” agricoli (anche nella zona industriale). Previsione di studi per collegare la rete ecologica alle aste fluviali da implementare, anche per gli aspetti paesaggistici, con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante ai servizi e aree di perequazione: utilizzo dello strumento della compensazione per il potenziamento del quadro attuale dei parchi urbani (Basso Isonzo, Terranegra, Via Pelosa, Parco Roncajette , Parco del Brenta). - Crescita e consolidamento delle aree ad elevata naturalità (boschi, aree umide, ecc.). - Verde di separazione dalle infrastrutture: dotare le infrastrutture principali di “contenuti ambientali”, tramite fasce verdi (alberate) lungo la rete e nelle aree intercluse (svincoli) in funzione ecologica ma anche paesaggistica; dotare la viabilità interna di previsione di fasce alberate in funzione di compensazione ecologica, introdurre parametri di riequilibrio ecologico nei nuovi interventi edilizi, attraverso standard di verde in grado di assorbire l’inquinamento atmosferico indotto dai nuovi carichi di traffico. - Rete ecologica periurbana Creazione (attraverso il PATI) di una estesa cintura verde (8.900 ettari già previsti dal progetto preliminare di Piano Territoriale Provinciale del 1995), costituita da aree private e pubbliche destinate ad attività agricole, fattorie didattiche, colture specializzate, bosco, ambiti naturalistici, attività fruibili, volta non solo alla formazione di un sistema di parchi territoriali ed urbani, ma anche a definire un margine al territorio urbanizzato, alla costruzione di una nuova forma urbana ed a svolgere un fondamentale ruolo di riequilibrio degli assetti ecologici e di attenuazione degli effetti dell’inquinamento urbano e dei cambiamenti climatici nonché un luogo di effettivo incontro, scambio, gioco, socializzazione e fruizione anche attraverso la gestione partecipata delle realtà associative del territorio e delle rappresentanze istituzionali locali. 	<p>livello di quartiere dei nuovi spazi verdi previsti nel territorio al fine anche di favorire un ampio coinvolgimento del territorio nella gestione/animazione delle aree verdi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inserire all’interno del Regolamento edilizio una sezione dedicata al Verde Urbano
--	---	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - Il sistema delle acque - Costituzione di un sistema che comprenda tutte le aste fluviali, collegate con i comuni vicini per la manutenzione e la fruizione (PATI). - Tutela e valorizzazione della rete idrografica minore (fossi e scoli). - Fruibilità dei corsi d'acqua: creazione di un Parco dei Fiumi, che si estende dalla città racchiusa nella cerchia delle mura all'anello fluviale esterno costituito dal canale scaricatore, canale s. Gregorio, canale Roncajette, Piovego, Brenta, canale Brentella, Bacchiglione. 	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzazione degli argini per utilizzo sociale. - Censimento della rete di scoli e fossi. - Individuazione delle fonti di inquinamento, integrazione della rete fognaria e potenziamento della depurazione delle acque reflue.
	4. Valorizzazione di una produzione agricola di qualità (coltivazioni biologiche a basso impatto ambientale e tipiche), con vendita diretta ai consumatori e lo sviluppo di filiere agricole energetiche (biomasse)	<ul style="list-style-type: none"> - Progetto unitario per una visione complessiva dell'agricoltura nella cintura urbana. - Salvaguardia dell'integrità del territorio agricolo (PATI) attraverso una pianificazione che tenda alla riqualificazione e valorizzazione del territorio anche attraverso la non edificabilità. - Valorizzazione di una produzione agricola di qualità. - Ufficio unico per la gestione delle aree rurali al fine di realizzare un grande parco urbano rurale (attraverso il potenziamento del settore verde). - Conservazione di strutture di servizio all'agricoltura e cittadinanza storicamente radicate nel territorio, comprese quelle scolastiche. - Integrazione di altri strumenti al PAT per realizzare il governo del territorio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Creazione di abachi per l'edilizia rurale. - Superamento del vincolo passivo in vincolo attivo con incentivi, sostegni, agevolazioni, ecc. (dichiarazione di qualità) affinché sia conveniente utilizzare il "servizio pubblico".
	5. Sviluppo del turismo rurale nelle sue differenti declinazioni (agriturismo, ecoturismo, turismo enogastronomico, ippoturismo, fattorie didattiche, ecc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Studio della storia del paesaggio agrario. - Recupero di parti storiche del territorio a fini turistici sostenibili (sostegno e incentivi). 	
	6. Sviluppo di attività ecocompatibili legate al	<ul style="list-style-type: none"> - Le attività private siano fruibili pubblicamente (gestione privata, fruizione pubblica). 	

	<i>loisir, sportive e ricreative (trekking, birdwatching, ecc.).</i>		
	7. Rischio idraulico	<ul style="list-style-type: none"> - Valutazione del problema idraulico derivato anche dalla crescente impermeabilizzazione dei suoli. - Piano degli interventi strutturali necessari a far fronte al rischio idraulico derivante da possibili onde di piena dei fiumi Brenta e Bacchiglione, valutando in questo contesto il ruolo di salvaguardia che potrebbe avere il completamento dell'idrovia Padova-Mare. - Verifica della compatibilità idraulica per ogni nuovo intervento di urbanizzazione ed infrastrutturale. - Conservazione e valorizzazione della rete idrografica minore. - Integrazione con gli strumenti specifici (Piano di Assetto Idrogeologico) per la valutazione delle fasce fluviali (dei principali corsi d'acqua) a rischio di esondazione - azioni di contenimento/recupero dell'impermeabilizzazione dei suoli. - Valutazione del problema idraulico collegato alla freaticmetria e all'impermeabilizzazione dei suoli. 	<ul style="list-style-type: none"> - Stombinatura dei fossi. - Non deve essere consentito l'utilizzo a fini edificatori da parte della Zip delle aree già destinate al completamento dell'Idrovia. - Conservazione e valorizzazione del sistema di chiuse e opere idrauliche.
	8. Bonifica dei suoli e delle acque inquinate.		<ul style="list-style-type: none"> - Integrale depurazione delle acque (sistema fognario). - Velocizzazione dei tempi di bonifica dei suoli.
Sistema infrastrutturale e mobilità sostenibile	<u>Sistema ferroviario nazionale:</u> 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.	<ul style="list-style-type: none"> - Riorganizzazione del nodo ferroviario a partire dall'attuazione dei programmi relativi alla realizzazione delle linee Alta Capacità ferroviaria della direttrice Vicenza – Padova – Venezia finalizzata a favorire la connessione con il trasporto pubblico su gomma (nodo intermodale) con particolare attenzione a favorire il superamento della divisione tra la città e i quartieri a nord, così da farne un'architettura di interesse urbano che colleghi l'Arcella con il centro della città. 	

	<p>Sistema ferroviario metropolitano/regionale :</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le scelte a scala comunale dovranno essere finalizzate a rafforzare il sistema con un'ottica di integrazione tra servizi e intermodalità ³ - Sistema passeggeri SFMR. - Sistema merci e interporto. - Ferrovia Padova-Chioggia (sia passeggeri che merci); completamento della gronda ferroviaria sud come parte integrante SFMR (occasione/opportunità di incremento della mobilità collettiva, prevedendo altre fermate oltre quelle di S. Bellino e della Mandria). Previsione di un'adeguata campagna informativa e di adeguati meccanismi di coinvolgimento e partecipazione degli abitanti. - Approfondire il rapporto/impatto insediamenti – mobilità su ferro e sulla microubanistica locale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Raccordo del SFMR con la mobilità ciclo-pedonale. - Collegamento ferroviario all'aeroporto di Tessera/ Venezia.
	<p><u>Trasporto urbano:</u></p> <p>Le politiche e le azioni relative al trasporto urbano dovranno incentivare la diversione dal trasporto privato a quello pubblico e collettivo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sistema di trasporto collettivo basato su alcune linee di forza (verifica delle connessioni tra le linee di forza e le grandi polarità e realizzare progetti integrati di riqualificazione). - Introduzione di alcune diramazioni dei tracciati principali per raggiungere le grandi polarità funzionali urbane (fiera, poli sanitari, cittadella dello sport, zona universitaria lungo Piovego), verifica della possibilità di creazione di un anello circolare attorno al centro. - Progetto di suolo e qualità degli interventi nei tessuti storici e nella città consolidata (pavimentazioni, arredi, ecc.). - Ripensare i tempi del trasporto pubblico: quantità nelle ore di punta e orari notturni. - Rendere non solo efficiente il trasporto pubblico, ma anche "desiderabile" (comodo e frequente). 	<ul style="list-style-type: none"> - L'attivazione del Metrotram sposterà inevitabilmente la maggior parte delle attuali linee di trasporto pubblico su gomma lungo la circonvallazione esterna alle mura cinquecentesche. Per evitare la paralisi del traffico, va quindi studiato un piano della mobilità che riduca progressivamente l'accessibilità dei mezzi privati a dette circonvallazioni, individuando punti di scambio intermodale (dal mezzo privato al mezzo pubblico) lungo tutte le radiali

³ L'associazione Salvaguardia Idraulica ritiene opportuno rimettere in discussione le linee e/o l'opportunità di risolvere il problema del trasporto pubblico padovano con degli impianti fissi di superficie, pur concordando sulla necessità di potenziare il trasporto pubblico. Auspicio di un piano globale della mobilità che garantisca anche la mobilità dei mezzi privati. Si considera strategica la possibilità di consentire la fluida circolazione dei mezzi privati lungo la circonvallazione esterna alle mura.

		<ul style="list-style-type: none"> - Conservazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico interquartiere studiate per categorie di utenti. - Curare la localizzazione delle fermate del bus: protezione e separazione da altre funzioni. - Favorire il trasporto pubblico all'interno del perimetro urbano. - Garantire una mobilità realmente efficace ed efficiente e non inquinante. - Assicurare le risorse sufficienti per sostenere un nuovo modello di trasporto. - Potenziamento, differenziazione e capillarità del trasporto pubblico. - Garantire costi sostenibili per tutte le fasce sociali. - Assicurare nell'intermodalità, un trasporto che garantisca una sufficiente "comodità": "qualità a bordo, qualità a terra". - Forme di trasporto privato alternative e potenziamento del trasporto pubblico su corsie preferenziali. - Delocalizzazione degli istituti scolastici (ove possibile) all'esterno dell'area urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> di penetrazione esterna. - Prolungamento delle linee nei comuni di prima e seconda cintura (sul modello dell' S-bahn tedesca). - La realizzazione di un sistema di <i>park&ride</i>, di parcheggi di quartiere e di nodi di interscambio (parcheggi scambiatori) nelle intersezioni con le linee della grande viabilità e le reti di trasporto metropolitane/extraurbane (SFMR). - Linee pubbliche veloci all'interno del centro. - Istituire un servizio scolastico di trasporto per le scuole dell'obbligo. - Garantire informazione (intesa come segnaletica e cose affini). - Garantire certezza ai tempi di percorrenza. - Velocità commerciale adeguata (corsie riservate...). - Parcheggi in città su direttrici metropolitane, soprattutto per "categorie deboli", turisti.⁴
	<p><u>Rete della grande viabilità (le grandi arterie):⁵</u> Occorre perseguire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nuovo Raccordo tangenziale ovest: si riconosce la necessità di risolvere i problemi di collegamento a sud-ovest di Padova per decongestionare dal traffico pesante i quartieri della Mandria e di Brusegana: l'attenzione dovrà essere posta su: ricadute positive sulla viabilità 	<ul style="list-style-type: none"> - Non vi è accordo sull'ipotesi del Grande Raccordo Anulare ed in particolare sui tratti che dovrebbero interessare i comuni a nord ed a nord-ovest

⁴ Sul tema parcheggi vi sono nel gruppo posizioni differenti: l'ass. Ambiente e Società propone in un suo documento presentato al gruppo, anche parcheggi nel centro storico (in elevazione e sotterranei). Le associazioni di categoria hanno rimandato ad un loro documento di 2 anni fa la loro posizione favorevole ad un sistema di parcheggi in area centrale.

⁵ Bovolentana: sono emerse delle posizioni diversificate nel gruppo, comunque forti perplessità e richiesta di approfondimento sulla base di dati aggiornati senza i quali non si può esprimere una valutazione oggettiva. Mancano indicazioni per ridurre la congestione da traffico privato (Ass. Salv. Idr.)

	<p>l'obiettivo di riduzione dei flussi di traffico di penetrazione dell'area centrale di Padova, che attualmente si riversano impropriamente sulla viabilità urbana. Porsi obiettivi quantitativi e qualitativi in un disegno complessivo di sistema.</p>	<p>urbana (riduzione/eliminazione dei percorsi di attraversamento), compatibilità ambientale dell'opera, compensazioni di carattere ambientale (salvaguardare tessitura dei campi, rimodellazione del suolo, ecc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accessibilità al sistema urbano e sue alternative (raccordo con le previsioni del PUT). - Necessità di predisporre a scala urbana e territoriale un piano della mobilità che definisca precise priorità di spesa e che sia strettamente connesso con le scelte di localizzazione insediative (residenziale, produttiva, commerciale), ovvero tale da garantire la concentrazione degli insediamenti lungo alcune linee di forza servite dalle reti di trasporto collettivo, preferibilmente su ferro. - Impatto sul paesaggio dell'opera: necessità di ambientalizzare le opere di viabilità al fine anche di costituire una rete ecologica. - Spostare il traffico su ferro. Priorità al potenziamento della mobilità su ferro anche nella prospettiva di investimenti ed assegnazione di risorse per le grandi opere. - Potenziare il trasporto pubblico. Insistere sulla sede stradale dove corre il bus odierno (lavorare sull'esistente senza creare nuove strade). - Investire più risorse economiche per risolvere le criticità legate alla mobilità urbana. Problema dell'eccesso di risorse economiche disponibili solo per le grandi opere. 	<p>di Padova. (Presentata un ipotesi alternativa di prolungamento della tangenziale nord).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Viene respinta l'ipotesi avanzata dalla Regione Veneto di una "camionabile Padova Venezia", che dovrebbe interessare i terreni già espropriati per l'Idrovia Padova-Mare.
	<p><u>Rete della viabilità urbana (il sistema venoso):</u> Da perseguire la gerarchizzazione della viabilità che innerva i tessuti urbani (strade interquartieri, di quartiere, residenziali), liberata dalla viabilità di penetrazione, riorganizzando i tessuti</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Riqualificazione degli assi di scorrimento urbano. - Riorganizzazione viabilistica a scala urbana con particolare riferimento al centro storico e al sistema dei viali. - Predisposizione di specifici studi di quartiere, attraverso l'attivazione di appositi Laboratori di progettazione partecipata (cfr. punto sui Servizi di quartiere), raccordati al Piano Urbano del Traffico (PUT), che ridisegnino la microubanistica locale, connessione con gli ATO individuati quali ambiti urbanistici da riqualificare e valorizzare. - Potenziamento e messa a sistema della rete dei percorsi ciclo-pedonali. 	<ul style="list-style-type: none"> - Incentivare il servizio di scuolabus nei quartieri. - Percorsi protetti casa-scuola. - Mobilità pubblica rionale. - Percorribilità ciclabile pedonale.

	urbani con interventi di <i>traffic calming</i> , di <i>landscape</i> urbano, di riqualificazione e rifunzionalizzazione minuta dei tessuti esistenti.	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilità delle attività commerciali: potenziamento della logistica nel trasporto merci e nella conseguente consegna a domicilio. - Coesistenza pedoni ciclisti. 	
	<u>Sistema fluviale</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Approfondimento del tema dell'idrovia come via di trasporto fino alla V classe commerciale. - Possibilità di utilizzare anche l'anello fluviale di Padova soprattutto in funzione turistica (definizione di un progetti organico ed unitario). 	
	<u>Sistema aeroportuale</u>	- Depotenziamento e declassamento dell'aeroporto Allegri, verificando le condizioni per una sua trasformazione in un grande parco urbano e territoriale (connesso a quello del Bacchiglione e del Basso Isonzo) e comunque ammettendo in via transitoria le sole attività connesse all'aeroclub ed alla funzione di elisoccorso.	
Sistema insediativo e qualità urbana	Città storica – città consolidata	<ul style="list-style-type: none"> - Conservazione e valorizzazione dell'immagine della città storica, delle acque e delle mura e dei vuoti storici. - Qualità dello spazio urbano della città storica (progetto di suolo) - Tematizzare in modo unitario le connessioni tra centro storico, aree centrali e periferie (progettare con visione organica d'insieme di alto livello il rapporto centro/periferia): problema delle trasformazioni fisiche, ma anche funzionali (quali servizi e quali funzioni: quali priorità e quali alternative). In linea di principio vanno potenziate in centro storico la residenza e le attività di servizio (artigianali e commerciali) connesse alla residenza, decongestionandolo dall'eccesso di attività direzionali e terziarie, mentre va incentivato l'inserimento di attività culturali e di servizio altamente qualificate nelle pericentralità e nelle municipalità esterne (essenziale anche al fine di caratterizzarne l'identità). - Riqualificazione urbana: migliorare la qualità paesaggistica delle periferie (riqualificazione urbana anche delle aree esterne alle mura del '500). 	<ul style="list-style-type: none"> - Riqualificazione del sistema delle piazze (recupero delle piazze minori, anche in funzione di un riequilibrio funzionale rispetto le principali). - Accessibilità al centro storico (ampliamento aree pedonali, anche decentrando i parcheggi da piazze e spazi centrali lungo la circonvallazione e/o attraverso il recupero di aree non più compatibili con le funzioni centrali). - Valorizzazione dell'area di Prato della Valle e del Foro Boario, anche attraverso il recupero dei paesaggi sommersi ivi presenti (Teatro Zairo, Canale Alicorno). - Recupero Ex Foro Boario di

		<ul style="list-style-type: none"> - Individuazione dei differenti tessuti urbani della città consolidata da assoggettare a progetti di qualità urbana (norme prestazionali, criteri di qualità, principi di riferimento, le norme attuali non vanno bene) – gli ambiti territoriali omogenei (ATO) previsti dalla nuova legge regionale – che articolano la città consolidata. - Ricerca e individuazione di diverse identità urbane per raggiungere l'identità delle periferie storiche: microubanistica per risignificare le identità rionali all'interno degli attuali CdQ. 	Corso Australia" pregevole esempio di architettura moderna.
	<u>Città pianificata</u>	<ul style="list-style-type: none"> - La Variante dei Servizi quale opportunità per la creazione di nodi ecologici di scala urbana da relazionare sia al sistema della rete ecologica su scala provinciale sia alla rete del trasporto pubblico, nonché agli "ambiti di pianificazione coordinata" specifici (utilizzando anche gli strumenti della compensazione). - Verificare la sostenibilità ambientale e il rispetto dei beni storici nella localizzazione dei nuovi insediamenti. - Aspetti centrali richiamati: la qualità del progetto; la necessità di legare le pratiche della compensazione con i temi dell'accessibilità (trasporto pubblico); l'individuazione delle invariati; la salvaguardia e il potenziamento del verde urbano (pubblico e privato). 	- Prevedere le nuove dotazioni di servizi di quartiere anche adottando criteri di coinvolgimento attivo delle popolazioni residenti.
	<u>Città della nuova trasformazione</u>	<ul style="list-style-type: none"> - La città da trasformare di nuova programmazione (da attuare prevalentemente attraverso piani/programmi complessi), dovrà riguardare aree che ricadono all'interno del territorio urbanizzato (aree dismesse o di degrado urbano, di riorganizzazione funzionale, aree demaniali e militari, aree per la definizione del limite urbano, da riciclare verso altri usi urbani), senza trasformare/consumare nuovo suolo agricolo – Viene affermata l'esigenza di praticare una politica di rottamazione dell'edilizia postbellica obsoleta attraverso piani di ristrutturazione urbanistica, fatta salva l'eventuale localizzazione di nuovi servizi sovracomunali. La nuova edificazione (residenziale e commerciale) deve essere verificata in relazione al reale fabbisogno. - Trasformazione per comparti di ampie dimensioni e con indici di copertura molto bassi. 	-

		<ul style="list-style-type: none"> - La città della nuova trasformazione quale occasione ed opportunità per la riqualificazione urbana complessiva. 	
	<p><u>Politiche per la casa</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Necessità di un inquadramento a scala comprensoriale delle problematiche abitative (che devono entrare a far parte integrante del PATI) ed in particolare di quelle relative all'edilizia economica e popolare: il che implica anche la necessità di un preventivo studio approfondito sul reale fabbisogno abitativo, sulle caratteristiche socio-economiche della popolazione insediata nelle diverse parti del territorio, sulle relazioni esistenti tra residenza e luoghi di lavoro e di studio - Privilegiare l'edilizia residenziale pubblica anche attraverso la ristrutturazione di edifici pubblici esistenti. Verifica dei reali bisogni di edilizia sociale: distribuire il più possibile la loro localizzazione all'interno di tutte le tipologie di zona residenziale per favorire l'integrazione sociale e migliorare la qualità urbanistico-architettonica degli interventi stessi. - Necessità di integrazione delle politiche (le politiche abitative coinvolgono, ma non si esauriscono nelle politiche edilizie). - Le residenze specialistiche (giovani coppie, studenti, anziani, immigrati, ecc) integrate nel tessuto urbano. - Ricercare la qualità ecologica e sociale dell'abitare a scala urbana (bioarchitettura, risparmio energetico ed energie alternative, disinquinamento, microclima urbano, vita comunitaria, ecc.) anche attraverso meccanismi partecipativi che favoriscano processi di rigenerazione sociale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promuovere occasioni di informazione e confronto nei territori interessati alle ristrutturazioni o a interventi di nuova urbanizzazione finalizzati alla costituzione di gruppi di lavoro partecipati per la progettazione degli interventi. - Redazione di linee guida per la qualità energetica e ambientale degli edifici. - Prevedere nel regolamento edilizio comunale incentivi e sostegni per l'adozione di soluzioni costruttive che minimizzino il consumo energetico. - Attivare Direzioni Partecipate dei lavori rappresentative delle comunità presenti nel territorio oggetto di intervento, di gruppi, associazioni, istituzioni.
	<p><u>Sistema delle attività produttive e commerciali:</u> Gli scenari riguardano prioritariamente gli insediamenti della ZIP, distinguendo tra la ZIP storica e la nuova ZIP: si possono porre tre</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La riflessione sulle attività produttive e commerciali 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. - Mantenimento e riqualificazione delle attività artigianali e di servizio. - Orientare le tipologie di produzione verso la ricerca e l'innovazione tecnologica (prodotti ad alto valore aggiunto). 	<ul style="list-style-type: none"> - L'esteso territorio della zona industriale deve essere recuperato e reintegrato in una visione organica della città di Padova, riqualificandone il paesaggio, gli spazi, le architetture, introducendovi nuove funzioni e servizi, riconnettendolo ai sistemi del verde e della mobilità

	<p>differenti opzioni/scenari (con un'opportuna e accurata analisi del sistema della produzione e verifica delle trasformazioni in atto): scenario di mantenimento; scenario di adeguamento; scenario di rifunzionalizzazione (sicuramente il più condiviso).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Adeguamento tecnologico in senso ecologico e ambientale delle attività produttive: previsione di una quantità annuale massima di emissioni per superficie produttiva. - Ridefinire le regole di governance della zona industriale. - Ridefinire il rapporto della ZI con la città e il territorio (accessibilità, servizi, ...). - Miglioramento della qualità ambientale della zona industriale: attrezzature ecologiche all'interno della ZI, conservazione delle adiacenti aree agricole di cui al P.R.G. esistente (anche realizzando aree boscate di tipo industriale) quali zone verdi di ammortizzazione e parte della rete ecologica locale. - Sviluppo e realizzazione del progetto Life Siam. 	<p>sostenibile.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Approfondimento delle norme della zona produttiva in riferimento alle modifiche introdotte dalla variante del 2003.
	<p><u>Sistema turistico</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Offerta di differenti tipologie turistiche. 	
<p>Sistema dei grandi servizi urbani⁶</p>	<p><u>Sistema sanitario</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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: maggiormente evocato ed auspicato nella prospettiva di una progressiva riduzione dell'ospedalizzazione prevedibile nei prossimi anni, prevedendo, inoltre, di spostare all'esterno tutte le attività amministrative, (le strutture formative, i call center, ...) privilegiando la possibilità di riutilizzo di aree dismesse. b) scenario di trasferimento all'interno del territorio comunale. c) scenario di trasferimento nella città metropolitana. d) politiche attive di servizio alle persone 	<ul style="list-style-type: none"> - Le ipotesi di trasferimento del polo ospedaliero non possono essere condizionate dalla previsione di una selvaggia "valorizzazione" speculativa delle aree del centro storico attualmente occupate dalle cliniche
	<p><u>Sistema dei servizi di quartiere - Servizi di prossimità (proposto il</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Laboratori di partecipazione nei quartieri - Centri civici di quartiere (valutando bene le aree omogenee, non necessariamente i quartieri che sono 	

⁶ Proposta di introdurre la redazione di uno specifico "Piano dei Servizi" nel documento preliminare come già indicato nel PAL di Agenda 21. Necessità di un'azione più integrata e coordinata (e partecipata con la società civile) tra enti quali Ospedale, Università e Comune nella definizione degli obiettivi strategici.

	<u>cambio in Servizi di pronto accesso)</u>	stabiliti burocraticamente) - Mantenimento della centralità di quartiere (interconnessione dei diversi servizi, del tutto simile alle reti ecologiche: "reti di centralità" percorribili a piedi o in bicicletta e comunque calibrate sulla mobilità ciclopedonale	
	<u>Sistema universitario</u>	<ul style="list-style-type: none"> - I poli universitari - I percorsi del sapere (che legano le parti di cui l'Università si compone) - Configurazione di "campus urbani" nelle zone del Portello e dell'oltre Piovego - L'Università deve farsi carico dell'offerta crescente e diffusa di servizi aperti alla popolazione oltre che agli studenti (sale di lettura, sale per incontri culturali e spettacoli, internet caffè, ...). 	
	<u>Sistema fieristico</u>	<ul style="list-style-type: none"> - La scala regionale del tema (la Fiera veneta) e sue possibili ricadute locali - La riqualificazione e l'accessibilità urbana del sistema fieristico; 	