



**Documento di sintesi del Gruppo tematico
“ Piano di Assetto del Territorio ”
IL FUTURO DELLA ZIP**

Giugno 2007

Indice

Premessa	3
Parte I	
Il Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale della Comunità metropolitana	5
Il Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio di Padova	6
Valutazione ambientale strategica e consultazione per i sistemi integrati	7
Il progetto europeo Life SIAM (Sustainable Industrial Area Model)	8
Piano di Sviluppo del Consorzio Zona Industriale di Padova (2005)	9
Presentazione Progetto VIRIDIS – Consorzio Zona Industriale di Padova (2004)	9
Parte II	
Osservazioni e proposte del Gruppo tematico.....	11
Allegati - Contributi scritti dei partecipanti	
Contributo del COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE (del 22 novembre 2006 e del 14 maggio 2007)	14
Contributo del LABORATORIO DI QUARTIERE N. 5 SUD OVEST	14
Contributo dell' ASS. "SALVAGUARDIA IDRAULICA DEL TERRITORIO PADOVANO E VENEZIANO"	14
Contributo di LEGAMBIENTE PADOVA	14
Contributo del GRUPPO IMPRENDITORI DELLA ZONA INDUSTRIALE DI PADOVA (novembre 2006 e 16 giugno 2007)	14
Contributi di Coldiretti Padova (21 maggio e 12 giugno 2007).....	14
Contributo Comitato Spontaneo Villatora Ovest.....	14
Altri materiali	
P.T.C.P. Padova (adottato nel 2006)	
<i>Linee guida per la progettazione ambientale delle aree destinate a insediamenti produttivi, Provincia di Padova Settore Ambiente</i>	
<i>Ri-generare le aree produttive, Unindustria Padova (2007)</i>	
<i>Documento di sintesi sulla rete ecologica, Gruppo tematico A21 PAT (2006)</i>	
<i>Proposte per la definizione dei contenuti del Documento Preliminare: quadro di sintesi, Gruppo tematico di A21 PAT (2005)</i>	

Premessa

La nuova legge urbanistica regionale n. 11 del 23 aprile 2004 *Norme per il governo del territorio* ha stabilito che i Comuni devono dotarsi di un nuovo piano regolatore comunale, che va a sostituire il vecchio piano regolatore generale.

Il nuovo strumento che regola la pianificazione territoriale è suddiviso in due parti:

- il piano di assetto del territorio (PAT) che contiene le disposizioni strutturali e programmatiche;
- il piano degli interventi (PI) che contiene le disposizioni operative per consentire la realizzazione delle opere programmate.

Nell'ambito delle azioni attivate dal Comune di Padova per la stesura del Piano di assetto del territorio (PAT) e del relativo documento preliminare, è stato richiesto all'Agenda 21 di attivare e coordinare un processo partecipato per concorrere alla definizione di tale documento di pianificazione strategica.

In questa direzione l'Agenda 21 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.

L'Amministrazione comunale ha avviato le procedure per l'approvazione del nuovo Piano regolatore comunale, con una prima fase di concertazione mediante il coinvolgimento della commissione consiliare urbanistica, i consigli circoscrizionali ed Agenda 21 locale, che hanno portato alla predisposizione del Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio.

Con l'adozione del Documento preliminare¹, si è aperta una seconda fase di lavoro durante la quale sono stati approfondite singole tematiche del futuro PAT:

- *La rete ecologica comunale*
- *Il Polo ospedaliero*
- *L'università*
- *Il futuro della zona industriale*
- *Sistema infrastrutturale e mobilità*
- *Insedimenti e qualità urbana*

Il presente documento, che si propone come contributo del Gruppo tematico relativo al "Futuro della ZIP" alla redazione del PAT, raccoglie e presenta le proposte e le osservazioni, generalmente condivise dal gruppo, emerse nel corso delle attività realizzate.

A partire dal mese di novembre 2006 infatti, il Forum Locale di Agenda 21 del Comune di Padova, ha organizzato una serie di incontri in cui i diversi soggetti attivi presenti nel territorio, hanno potuto portare il loro contributo di conoscenze e la loro esperienza per pensare e proporre le strategie e le azioni per favorire uno sviluppo dell'Area Industriale di Padova quelli in grado di coniugare maggiormente le esigenze provenienti dal mondo economico, con quelle della sostenibilità ambientale e sociale.

I temi attinenti all'area industriale ZIP sono stati discussi anche negli incontri organizzati nell'ambito delle attività previste dal progetto Life – SIAM Sustainable Industrial Area Model che prevede la sperimentazione di un modello di Area Industriale Sostenibile nella zona industriale di Padova. A partire dall'incontro del 24 novembre 2005, in cui sono stati presentati agli attori del sistema locale i contenuti del progetto ed il modello, sono stati organizzati più momenti di discussione in sessione plenaria per la verifica, l'approfondimento e la definizione

¹ Adottato dalla Giunta comunale con deliberazione n.122 del 17 marzo 2006

degli orientamenti generali, degli obiettivi e dei programmi da sviluppare per trasformare l'Area Industriale in un'Area Industriale Sostenibile che combini prosperità economica, sviluppo sociale e uso durevole delle risorse ambientali.

Il presente documento di sintesi si articola in due sezioni

1. la prima, in cui vengono sintetizzati gli scenari specifici posti dal Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio, dal Documento di Valutazione ambientale strategica e consultazione per i sistemi integrati, dal Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale della Città metropolitana, dal Piano di Sviluppo del Consorzio ZIP e dai primi risultati del progetto europeo Life – SIAM;
2. la seconda, in cui vengono riportate le indicazioni, le osservazioni e le considerazioni, generalmente condivise, emerse nel corso degli incontri del Gruppo tematico per contribuire alla stesura da parte dell'Amministrazione comunale del Piano di Assetto del Territorio;

Il report trova completa definizione con i contributi e le osservazioni pervenute all'Ufficio Agenda 21 del Comune di Padova proposti in allegato.

Pare opportuno 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 e i documenti scritti successivamente presentati dai partecipanti ai lavori.

Il Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale della Comunità metropolitana

Il piano di assetto del territorio intercomunale (PATI) è lo strumento di pianificazione finalizzato al coordinamento fra più comuni e può disciplinare in tutto o in parte il territorio dei comuni interessati o affrontare singoli tematismi.

I Comuni dell'Area Metropolitana di Padova², hanno manifestato la volontà di procedere all'elaborazione del "PATI" con la definizione dell'ambito territoriale, delle peculiarità locali e soprattutto dei tematismi che per la loro rilevanza sovracomunale rendono opportuna e significativa la pianificazione intercomunale:

- Sistema Ambientale, tutela delle Risorse Naturalistiche e Ambientali e integrità del Paesaggio Naturale
- Difesa del suolo;
- Sistema dei principali servizi a scala territoriale;
- Sistema relazionale, infrastrutturale e della mobilità
- Sistema insediativo;
- Attività Produttive;
- Sviluppo e Promozione delle Fonti di Energia Rinnovabile;

Relativamente allo sviluppo delle Attività Produttive, il PATI si propone di ridurre al minimo l'impiego delle risorse non rinnovabili e perseguire nell'uso e nella gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi e inquinanti.

Il Piano valuterà la consistenza e l'assetto del settore secondario e terziario e ne valuterà le opportunità di sviluppo, in coerenza con i contenuti del P.T.C.P e con il principio dello "sviluppo sostenibile". Particolare attenzione dovrà essere posta:

- alla definizione dell'assetto fisico funzionale degli esistenti ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale, caratterizzati da effetti sociali, territoriali ed ambientali, che interessano l'ambito territoriale omogeneo dei Comuni, e/o relazionati ad altri comprensori produttivi di livello provinciale, regionale o interregionale;
- all'individuazione, in coerenza con i contenuti del P.T.C.P., degli ambiti preferenziali idonei alla pianificazione dei nuovi insediamenti produttivi, commerciali e direzionali di rango provinciale, o alla conferma di quelli esistenti, con riferimento alle caratteristiche locali ed alle previsioni infrastrutturali a scala territoriale, individuando i criteri applicativi della "perequazione territoriale";
- all'individuazione degli ambiti preferenziali di localizzazione delle medie e grandi strutture di vendita configurabili quale bacino di utenza degli ambiti di programmazione regionale, sulla base della superficie complessiva assegnata dalla L.R.15/04;
- all'individuazione delle aree idonee da destinare alla logistica e alla direzione, organizzazione e promozione delle attività di interscambio di tipo commerciale;
- all'individuazione dei poli per l'innovazione tecnologica e per i servizi alle imprese destinate ad attrarre, concentrare e potenziare attività ad alto grado innovativo;
- all'elaborazione di specifici indirizzi e prescrizioni per la valorizzazione dei distretti produttivi di cui alla L.R n. 8/2003.

² Abano Terme, Albignasego, Cadoneghe, Casalsèrugo , Legnaro, Limena, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Ponte S.Nicolò Rubano, Saccolongo, Saonara, Selvazzano Dentro, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana

Il Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio di Padova

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.

Come indicato nel DP, “le riflessioni sulle attività produttive dovrà essere strettamente collegata ai lavori del PATI 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 quelle più recente”³

Scenari di sviluppo previsti dal PAT⁴

	ZIP Nord	ZIP Sud
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 dotazione di verde e di servizi sia rispetto alle pratiche d’uso.	Conferma delle funzioni in atto e programmate e dell’attuale livello di occupazione del suolo
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, <i>business innovation center</i> , incubatori per nuove PMI, ecc.), comprendendo anche residenze di tipo temporaneo e attività commerciali di scala locale	Ridefinizione modesta dei margini dell’urbanizzato, finalizzato all’adeguamento/consolidamento in loco delle attività produttive esistenti
Scenario di rifunzionalizzazione	Consentire una trasformazione verso funzioni commerciali, consolidando alcuni processi di sostituzione funzionale già in atto in tutto il quadrante est	Tematizzazione/rifunzionalizzazione verso la Città della logistica – che confermi Padova come polo di riferimento per il sistema economico nel Nordest, 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 a ai sistemi ambientali ed agricoli circostanti, alle ulteriori e potenziali qualificazioni funzionali (es. piattaforme di <i>city logistic</i> per la circolazione delle merci in città)

³ Piano di Assetto del Territorio – documento preliminare, p. 28

⁴ Piano di Assetto del Territorio – Documento Preliminare, p. 29

“...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 di un sistema di aree e dei corridoi verdi che dal Parco Roncajette (comune di PD) si estendono fino al Polo Universitario di Agripolis (comune di Legnaro).”⁵

Valutazione ambientale strategica e consultazione per i sistemi integrati⁶

Obiettivi: la relazione riporta gli obiettivi indicati nel DP e nello studio di fattibilità per una Società di Trasformazione Urbana (STU) (p. 15 – 17)

Conseguenze e scenari di sistema: (p. 17 –19)

“Da una prima analisi funzionale all’integrazione dei sistemi si possono individuare le seguenti conseguenze per i tre scenari previsti per Zip Nord: a) scenario di mantenimento: conservazione dei flussi di traffico (e relativi effetti in particolare nelle ore di punta); b) scenario di adeguamento: modifica dei flussi di traffico e dei caratteri sociali dell’area; c) scenario di rifunzionalizzazione: innalzamento dei flussi di traffico al limite della capacità della rete.

Lo stesso PUM dell’area metropolitana (gennaio 2007) rileva nello scenario del 2017 una situazione di saturazione e sovrasaturazione dei flussi stradali nei pressi della ZIP senza una previsione di modifica dell’area, come avviene per gli scenari di adeguamento e rifunzionalizzazione.

Riguardo alla Zip Sud si hanno variazioni rilevanti considerando il terzo scenario proposto, per cui sono necessari alcuni approfondimenti: a) scenario di mantenimento: mantenimento della condizione attuale; b) scenario di adeguamento: sostanziale mantenimento della condizione attuale; c) scenario di rifunzionalizzazione: ragionamenti su grande scala.

(...)

Riformulando gli scenari di rifunzionalizzazione del DP si ottengono:

<i>sistema produttivo</i>	Zip Nord	Zip Sud
SCENARIO DI MASSIMO: RIFFUNZIONALIZZAZIONE	Funzioni commerciali	Cittadella logistica
SCENARIO DI MINIMO: MANTENIMENTO	Confermare la destinazione d’uso produttiva	Consolidamento delle attività produttive esistenti

Lo scenario di massimo, (...), richiede l’attivazione di processi di sostituzione complessi e un forte potenziamento del sistema infrastrutturale, ad oggi non previsto.

Lo scenario di minimo comporta che la domanda di spazi produttivi sia esternalizzata e dunque trovi risposta nei processi attivati in aree più vaste.

⁵ Piano di Assetto del Territorio – documento preliminare, p. 30

⁶ Arch. Matteraglia

Il progetto europeo Life SIAM (Sustainable Industrial Area Model)

Il progetto LIFE – SIAM Sustainable Industrial Area Model con l’obiettivo di definire un nuovo percorso logico che, partendo dagli elementi che caratterizzano le Aree Industriali e, dove esistenti, le Aree Industriali Ecologicamente Attrezzate, conduca alle Aree Industriali Sostenibili intese come “Comunità di imprese manifatturiere e di servizi, comprese all’interno di un ambito territoriale fisico o virtuale, che attraverso una collaborazione nella gestione delle problematiche connesse all’ambiente ed alle risorse (economiche ed umane) intendono migliorare le prestazioni ambientali, economiche e sociali, sia singole sia collettive, dotandosi di specifici strumenti organizzativi, e gestionali e di adeguate infrastrutture”.

Oltre a questo obiettivo generale il progetto LIFE – SIAM si propone:

- 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 in queste aree;
- la promozione del miglioramento continuo delle prestazioni ambientali delle aree industriali;
- l’incoraggiamento allo sviluppo di un clima collaborativo e di efficaci rapporti tra le autorità locali, i cittadini e l’industria;
- la creazione di condizioni favorevoli per incrementare l’occupazione;
- la formazione di nuove figure professionali in grado di progettare e gestire le aree industriali.

I primi risultati derivabili dalla partecipazione al progetto Life SIAM che, a livello locale coinvolge, il Comune di Padova, il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova (ZIP) e l’Università di Padova, sono riconducibili ad una serie di principi generali e di linee guida su cui impostare le azioni di miglioramento per le criticità ambientali, economiche e sociali presenti sul territorio. Tali indicazioni sono state sintetizzate nel documento di Politica ambientale con cui il Comitato Locale dell’Area Industriale di Padova⁷ si impegna a:

- Prevenire il degrado ambientale attraverso l’adozione di comportamenti e tecnologie che favoriscano il risparmio energetico e minimizzino il consumo di risorse;
- favorire la prevenzione dell’inquinamento ed il continuo miglioramento delle prestazioni ambientali sul territorio attraverso l’applicazione degli strumenti normativi, la promozione di comportamenti “sostenibili” e la diffusione, anche attraverso strutture esterne qualificate, di indicazioni sulle migliori tecniche disponibili;
- favorire l’applicazione di strumenti di monitoraggio per la conoscenza sistematica delle caratteristiche qualitative del territorio e per la verifica dell’andamento degli indicatori di prestazione definiti;
- incentivare l’adesione al Regolamento CE n. 761/2001 (“EMAS”) delle realtà imprenditoriali insediate diffondendo le informazioni utili alla conoscenza degli strumenti volontari di gestione ambientale per incrementare l’applicazione di tali strumenti sul territorio;

⁷ costituito dal Comune di Padova, dall’Università di Padova e da ZIP-Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova.

- attivare un processo di comunicazione sulle tematiche ambientali con i vari interlocutori presenti sul territorio, per diffondere la cultura ambientale ed i principi contenuti nella presente Politica ambientale;
- favorire la riqualificazione territoriale ed urbanistica di porzioni di area, secondo gli strumenti legislativi disponibili, attraverso la realizzazione di azioni che rispondano alle esigenze del territorio;
- promuovere uno sviluppo economico-sociale del territorio di riferimento attraverso la realizzazione di infrastrutture e servizi sostenibili per l'ambiente locale;
- favorire la discussione e la partecipazione degli stakeholder alle questioni ambientali del territorio di riferimento.

A seguito di una prima valutazione della significatività degli aspetti critici individuati nell' Area Industriale è stata elaborata una bozza di Programma di Miglioramento che riporta un elenco indicativo delle azioni che si ritiene necessario promuovere per il miglioramento delle condizioni ambientali, economiche e sociali ed individua gli strumenti ed i soggetti che dovranno attivarsi per il raggiungimento degli obiettivi da perseguire.

Piano di Sviluppo del Consorzio Zona Industriale di Padova

Obiettivi generali: rispondere positivamente alla domanda di sviluppo economico ulteriore, come emerge dalle richieste di disponibilità di insediamento, al fine di mantenere la forte attrattività del comprensorio ZIP e garantire la continuità del benessere del nostro territorio.

Obiettivi specifici: individuare nuovi spazi per far fronte alla domanda di insediamento (circa 650.000 mq contro una disponibilità di circa 250.000 mq lordi); attrarre insediamenti di attività produttive avanzate e ad elevato valore aggiunto; fornire servizi innovativi alle aziende; favorire insediamenti di ricerca e sviluppo; riqualificare le aree più antiche con conservazione delle funzioni; individuare strumenti di governance adeguati alle trasformazioni in atto.

Sostenibilità economica

- ampliamento della offerta territoriale e logistica; (creazione del "Parco dei 3 Comuni")

Sostenibilità sociale

- servizi strutturali e infrastrutturali: Centro della ricerca c.d. "Torre della Ricerca", Teleporto, Razionalizzazione piano parcheggi, Distretto logistica/autoparco, infrastrutture viarie, abitazioni sociali per espropriati e lavoratori; asilo e scuola materna.

Sostenibilità ambientale

- valorizzazione area verde del Roncajette (Progetto Fenice, Parco sociale Didattico, Ippoterapia, Fattoria didattica, Golf); progetto VIRIDIS (Università di Harvard); Progetto SIAM.

Presentazione Progetto VIRIDIS – Consorzio Zona Industriale di Padova

Fra le azioni di carattere ambientale inserite nel Piano di Sviluppo ZIP, vi è il Progetto per un paesaggio sostenibile dal Parco Roncajette ad Agripolis, al quale ha collaborato anche la **Harvard Design School di Boston**. I **3 scenari** elaborati sono stati oggetto di una mostra realizzata a gennaio 2006.

Lo studio, che si pone l'obiettivo di dare alla città uno spazio in cui si integrano lavoro, studio, residenza e tempo libero attraverso la riqualificazione urbanistico-ambientale di un'area tra la città e la zona industriale, lungo le anse del fiume Roncayette, nasce dall'esigenza di un pensare a lungo termine secondo un approccio attento alla pianificazione così come alla progettazione, con. Le soluzioni adottate mirano a conciliare lo sviluppo economico con la massima sostenibilità ambientale e sociale.

Gli scenari individuati sono stati presentati al tavolo di AgendA21 il 17 maggio.

Osservazioni e Proposte del gruppo tematico

Nel corso degli incontri il Gruppo tematico ha discusso e si è confrontato sui documenti precedentemente riportati. Di seguito si riporta la sintesi dei risultati e delle proposte emerse.

Il contesto di riferimento

Viene ribadita la necessità, già indicata nelle proposte al Documento Preliminare, che il futuro della ZIP debba essere programmato almeno alla **scala della città metropolitana** e dunque strettamente collegato con le indicazioni e le decisioni assunte a livello di PATI.

Nello stesso tempo si segnala che nel contesto delle attuali trasformazioni che caratterizzano l'economia globale il futuro della ZIP presuppone una più ampia riflessione che tenga conto della dimensione regionale se non interregionale.

Una nuova *governance* per la ZIP a scala metropolitana

In questa prospettiva si auspica che la *governance* dello sviluppo e della trasformazione del **sistema produttivo metropolitano** sia affidata ad un **unico ente di gestione**, con ampi poteri decisionali in un quadro di direttive e strategie politiche chiaramente delineate. Solo così sarà possibile rilocalizzare le imprese nel territorio secondo un disegno che dovrà privilegiare le aggregazioni per poli produttivi ed ambiti ad elevata specializzazione, che siano in grado di attrarre le aziende interessate ad agire sinergicamente con le specializzazioni insediate.

Proposte:

- realizzare una **più efficace azione di coordinamento e gestione dell'offerta di aree per insediamenti produttivi** a livello di città metropolitana con il compito di programmare e autorizzare le richieste di sviluppo.
- individuare degli strumenti capaci di favorire la **localizzazione nella ZIP di attività innovative e ad alto valore aggiunto**;
- modificare il Regolamento della ZIP istituendo **vincoli di sostenibilità per la scelta delle aziende da insediare**;
- mantenere la presenza di attività produttive in area ZIP escludendo **il cambiamento d'uso delle aree** e conseguente localizzazione di funzioni terziarie di servizio alla produzione e attività terziarie del tutto indipendenti da questa, quali commercio all'ingrosso o al dettaglio;
- **tutelare la presenza delle realtà produttive esistenti** con particolare riferimento alle realtà industriali e a quelle artigianali di eccellenza;
- **riqualificare e riconvertire le aree dismesse e degradate** all'interno della ZIP con progetti che minimizzino il consumo di suolo e massimizzino l'adozione di sistemi di mitigazione ambientale e di tecnologie bio-compatibili, eco-sostenibili e per il risparmio e l'efficienza energetica.

Gli scenari per la ZIP

Relativamente alle indicazioni proposte nel DP il Gruppo tematico di Agenda21 indica come preferibili:

ZIP Nord - Scenario di adeguamento (la proposta non è condivisa da tutti i partecipanti)

Sviluppo di politiche volte alla riconversione dell'industria padovana verso settori ad alto valore aggiunto (industrie ad alta tecnologia e terziario avanzato), sostegno all'insediamento di istituti di ricerca pubblica e privata, creazione di nuovi servizi alla persona (residenze, asili, mense, parcheggi, aree sportive e ricreative, trasporti, ...) e alle imprese.

Considerato che le imprese high tech richiederanno volumi minori rispetto a quelli esistenti la riconversione potrà avvenire senza consumare nuovo territorio e favorendo un recupero ambientale così da rendere effettivamente sostenibile l'area produttiva.

Attraverso adeguati strumenti di trasformazione urbanistica integrata sarà inoltre, possibile operare una ricucitura della ZIP con la città consolidata.

ZIP Sud - Scenario di rifunzionalizzazione

Rispetto allo sviluppo del **polo della logistica padovana** il Gruppo auspica un approfondimento e un maggior coordinamento con le strategie su scala regionale e con il sistema infrastrutturale che va definendosi con le opere pubbliche progettate e/o cantierate (passante di Mestre, nuova Romea Commerciale, ...).

L'eventuale sviluppo del polo della logistica (città della logistica) deve essere realizzato potenziando il sistema intermodale gomma, ferro, acqua, rafforzando e integrando il sistema di collegamento pubblico, modernizzando il sistema ferroviario esistente e collegando lo stesso con il sistema dell'idrovia.

In assenza di scelte adeguate in questa direzione il Gruppo preferisce uno **scenario di mantenimento** della situazione attuale con il semplice consolidamento delle attività produttive esistenti.

Migliorare il rapporto e le connessioni tra la ZIP e la città

Nella proposta di DP si faceva riferimento alla necessità di ripensare secondo un approccio integrato la zona industriale con la città attraverso un processo di riqualificazione degli spazi, del sistema del verde e della mobilità. Nel riproporre tale obiettivo si riportano le seguenti proposte:

Mobilità

- migliorare la **funzionalità viaria** (in particolare la realizzazione del piano Zambon che prevede un collegamento diretto tra Corso Stati Uniti e l'abitato di San Lazzaro);
- sviluppare l'**offerta di trasporto pubblico** per risolvere i problemi generati dalla sempre crescente domanda di mobilità nell'area (anche promuovendo sistemi di mobilità innovativa e sostenibile: Mobility Management, Car pooling,... e prevedendo una linea dedicata del metrobus);
- realizzazione di una **rete di piste ciclabili** protette all'interno della ZIP adeguatamente collegate con i percorsi ciclabili dei quartieri adiacenti.

Sistema del verde

- mantenere le **imprese agricole presenti** e conservare la **destinazione agricola prevista del PRG vigente** attorno alla ZIP, in funzione di zone di "**ammortizzazione ecologica**" e di prevenzione del rischio idraulico;
- risanare il Roncajette approntando sistemi di depurazione a monte (Scolo Fossetta) e/o creando bacini di fitodepurazione;
- sostegno alla **realizzazione del Progetto Viridis**, scenario C, con alcune modifiche che rendano compatibile il mantenimento del porto fluviale, la conservazione e rivalutazione funzionale del fascio binari esistente, il recupero dell'isola di Terranegra, lo studio di fattibilità dell'interramento del depuratore di Cà Nordio e con la realizzazione di un unico nuovo attraversamento sul canale dedicato al metrobus per collegare la città alla Zip;
- tutelare i **beni di interesse storico-artistico** localizzati in area ZIP;
- promuovere lo sviluppo delle **energie da fonti rinnovabili**.

Rischio idraulico e rischio industriale

- evitare l'**impermeabilizzazione delle aree** anche promuovendo la diffusione di tecniche di bioedilizia;

- prevedere azioni o attività finalizzate alla riduzione del **rischio idraulico** e della pericolosità idrogeologica (v. idrovia);
- riguardo alle industrie a **rischio di incidente rilevante** secondo la Direttiva Severo e alle aziende che hanno peculiarità di rischio, elaborare adeguate politiche di riduzione, prevenzione e salvaguardia del rischio complessivo dell'area mediante gli strumenti della pianificazione tenendo conto della specificità delle zone interessate, dei punti vulnerabili e dei centri di aggregazione. Considerare, inoltre, le "aree di attenzione delle aziende a rischio di incidente rilevante" quali ambiti ove **favorire interventi di rinaturalizzazione** piuttosto che nuove edificazione;

Il nodo dell'Idrovia

Il Gruppo ritiene necessario (la proposta è condivisa a larga maggioranza) **completare l'Idrovia Padova-Mare**, realizzata al 60% e incompiuta da oltre 25 anni, così come previsto dalla legge 27 gennaio 2000, n.16 che comporterebbe ricadute positive su più questioni:

- *Salvaguardia Idraulica* - Un recentissimo studio del prof. Luigi D'Alpaos, ordinario di idrodinamica all'Università di Padova, ha dimostrato che se si ripetesse l'alluvione del 1966, nelle attuali condizioni ampie parte del territorio padovano, in particolare dell'area della ZIP, verrebbero allagati con battenti d'acqua fino a quattro metri. Completando l'idrovia e utilizzandola come scolmatore delle piene del Brenta, tali allagamenti non supererebbero i 40 cm., e comunque in luoghi lontani dai centri abitati e industriali.
- *Aspetto ambientale e di salute pubblica (PM/10)* – Secondo un dato fornito dall'Unione Europea, un TIR a gasolio inquina come 1000 auto a benzina verde. Significa che una sola navetta fluviomarittima è in grado di abbattere l'inquinamento di 200.000 auto. Una sola azienda di Padova, attualmente, usa 200 TIR al giorno nella tratta PD-VE.
- *Aspetto economico* – Una navetta fluviomarittima può trasportare circa 200 container se viaggia lungo costa (autostrada del mare) e circa 100 se arriva al terminal offshore, con costi ridottissimi ed evidenti vantaggi sia per le imprese, sia per la viabilità. Per la stessa operazione occorrono circa 200 TIR. Padova ha il più grande centro di smistamento container d'Italia presso l'interporto della ZIP.
- *Aspetto turistico commerciale* – Con costi relativi sarebbe possibile realizzare all'interno della ZIP ciò che ancora manca a Padova: un notevole numero di posti barca per la navigazione da diporto, con tutto l'indotto economico che da ciò potrebbe derivare.

Allegati - Contributi e osservazioni pervenute

Contributi del COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE

Contributi del LABORATORIO DI QUARTIERE N. 5 SUD OVEST

Contributo dell' ASS. "SALVAGUARDIA IDRAULICA DEL TERRITORIO PADOVANO E VENEZIANO"

Contributo LEGAMBIENTE PADOVA

Contributi del GRUPPO IMPRENDITORI DELLA ZONA INDUSTRIALE DI PADOVA

Contributi della CONFEDERAZIONE NAZIONALE COLDIRETTI FEDERAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA