



**Gruppo tematico**  
**“PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO”**  
**SISTEMA RESIDENZIALE E SISTEMA AMBIENTALE**

*Verbale dell'incontro del 14 febbraio 2008*

**Oggetto:** *Gli scenari strategici del PAT*  
**Relatore:** *arch. Piergiorgio Vitillo* (consulente del Comune di Padova per la redazione del PAT)

**Partecipanti**

<b>Gruppo - Ente</b>	<b>Partecipante</b>
Ass. Archibiodesign	Gramegna Francesco
Ass. S.O.S Insieme per il Territorio	Levante Mario
CDQ 5 – Sud Ovest	Pavan Francesco
Comitato Iris	Ginestri Ernesto
Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde	Bernini Cosetta
Laboratorio di Quartiere n.5 Sud-Ovest (Padova)	Rossetto Maurizio
Legambiente	Cabrelle Lorenzo
Legambiente	Lironi Sergio
Sindacato ADL/RdB	Pieretti Stefano
Ufficio Arredo Urbano	Ranzato Lorenzo
Coordinamento Unitario Professioni	Battalliard Mario

L'incontro è stato introdotto da Matteo Mascia, che sottolinea l'importanza della tematica che verrà trattata nella presente riunione per una più completa visione di insieme sulle previsioni e indirizzi della programmazione in previsione per il futuro PAT. In seguito, introduce il relatore: l'arch. Piergiorgio Vitillo (consulente del Comune di PD per la redazione del PAT). Sono presenti, inoltre, all'incontro l'arch. Gianfranco Zulian (Capo-Settore alla Pianificazione Urbanistica), l'arch. Franco Fabris (Capo-Sevizio Settore Pianificazione Urbanistica), l'arch. Matteraglia (consulente del Comune per la VAS del PAT).

L'arch. Vitillo inizia suo intervento indicando che la presentazione riguarderà le strutture e le strategie del PAT. La legge prevede 4 tavole di rappresentazione (in scala 1:10.000) sui temi: fragilità, vincoli, trasformazioni (rispetto ai temi precedenti). Per Padova si è scelto di delineare le previsioni strategiche del PAT in sei carte tematiche, che esprimono le idee per dare forma e sostanza alle prospettive di trasformazione della città futura. L'architetto sottolinea che tali carte non sono state ancora valutate dal punto di vista politico-amministrativo, facendo riferimento, per ora, soltanto agli aspetti tecnici. Segue presentando le tavole:

Tavola 1 – “La città che si muove”

Questa tavola analizza il tema delle Infrastrutture, suddiviso in: mobilità pubblica su ferro e mobilità su gomma. È importante sottolineare che la grande viabilità alla scala della città è già conformata da scelte regionali (PRS) e provinciali (PTCP, PATI); le principali trasformazioni che si prevedono sono in termini della mobilità pubblica, in particolare riguardanti la mobilità pubblica su



ferro. Nell'elaborazione della tavola sono state evidenziate, quindi, le 5 tipologie di infrastruttura che saranno l'asse di queste trasformazioni:

- *linea ferroviaria nazionale*, il nodo della stazione e le sue trasformazioni: con il passaggio dell'AC/AV e la concentrazione di funzioni nella stazione, si prevede che questa cambierà aspetto e funzionalità. L'obiettivo programmatico è quello di garantire la più ampia connessione con le parti della città.
- *sistema ferroviario regionale (SFMR)* – l'introduzione di questa infrastruttura cambierà aspetto alla mobilità pubblica locale e intercomunale. Si prevede l'SFMR funzioni come una grande linea di trasporto suburbano, promuovendo lo spostamento di una buona parte del traffico su gomma al ferro.
- *gronda ferroviaria* – si pensa al suo utilizzo sia per trasporto merci che passeggeri, favorendo una maggiore integrazione del sistema della mobilità sul ferro.
- *linea tranviaria esistente (SIR1)* e *linee tranviarie previste (SIR2 e SIR3)* – rappresenteranno i principali poli e nodi della mobilità pubblica in città. L'idea è di connotare la città sia in termini di mobilità sia in termini di tessuti urbani.
- *sistema dei nodi*: il sistema viene completato dai nodi, rappresentati da: stazione centrale, stazioni SFMR, stazioni gronda, stazioni SIR.

*Viene sollevata da uno dei partecipanti la questione della connessione su ferro tra il Comune di PD e i Comuni di Piove di Sacco e Chioggia, con un possibile prolungamento del tram (che in previsione dovrebbe arrivare a Ponte San Nicolò). L'architetto indica che, da un punto di vista metodologico il tema di allungare le linee del tram verso altri comuni va affrontato e può diventare un'importante opzione strategica. In questo caso, si potrebbe pensare anche ad un collegamento del trasporto tranviario con il trasporto ferroviario regionale.*

Riguardo il trasporto su gomma, ci sono importanti nodi presi in considerazione nell'analisi del sistema della mobilità cittadina, quali l'interporto, l'aeroporto, i parcheggi scambiatori, i parcheggi di attestamento (che nel caso di Padova, per le sue dimensioni e caratteristiche, possono divenire utili e funzionali soltanto per determinati nodi, dovendo essere valutati e utilizzati di forma mirata). Nella presentazione, l'architetto evidenzia inoltre come elementi di forza dell'accessibilità su gomma, i caselli autostradali e l'Arco di Gianni.

Viene accennato che non è ancora stato affrontato in modo dettagliato il tema delle "isole ambientali comunicanti", che avrebbero la funzione di riqualificazione del territorio urbano esistente. L'indicazione è che tali isole ambientali devono essere connesse (viabilità interquartiere, "zone 30"), ma non tagliate da una viabilità di attraversamento.

### Tavola 2 – La città che respira.

In questa tavola vengono individuate le macrostrutture e le strategie dell'assetto ecologico-ambientale della città: rete delle acque, sistema dei parchi, sistema ambientale, rete dei percorsi della mobilità ciclopedonale.

Riguardo al tema delle acque, è indubbio il suo interesse sia storico sia strutturale-ambientale per la città di Padova. Oltre all'anello fluviale è di grande importanza la rete urbana di canali, da valorizzare e potenziare come struttura del sistema ambientale/rete ecologica.

Sul sistema dei parchi sono previsti 9 parchi metropolitani (Confluenza, Gozzano, Isola di Torre, Bretelle, Basso Isonzo, Roncayette, Iris, Farfalle, Moranti), alcuni già esistenti altri in via di



realizzazione, che rappresentano il collegamento con il sistema delle connessioni ecologiche (corridoi) tra il verde agricolo e il tessuto urbano. Inoltre, il Parco delle Mura, che va visto non soltanto in un'ottica paesaggistica e fruitiva, ma come elemento della rete ecologica secondaria. Si pensa ad un sistema di crediti e compensazioni che permetta di liberare alcune aree.

Il sistema ambientale è invece costituito da 3 macro-sistemi principali: il parco agricolo a sud; il tessuto connettivo città/campagna; le aree a connotazione differenti (a nord, nord-ovest) di rilievo paesaggistico-ambientale.

Sul sistema ciclopedonale la tavola si limita, al momento, a disegnare i percorsi esistenti e quelli programmati.

*Riguardo alle componenti del sistema ambientale, vengono chiesti chiarimenti sulla differenziazione delle aree a parco agricolo riguardo agli altri parchi, con particolare attenzione alla sua connotazione con la proprietà. A tale proposito, l'architetto indica la necessità di definire nell'ambito del PAT una normativa di controllo che permetta di connotare le tipologie esistenti e le consecutive funzioni delle aree. In questi casi è difficile dare una connotazione specifica alla proprietà, l'obiettivo che ci si pone con la normativa, come viene rafforzato dall'arch. Zulian, è di riuscire a preservare alcuni elementi (filari, strutture, tessitura dei campi esistenti, ...) cosa non semplice da attuare normativamente. E' delicato il contatto con la proprietà privata.*

*L'arch. Zulian prosegue, indicando che vorrebbe fare il punto sull'integrazione tra PAT e PATI. Come si è visto anche in alcune note dei giornali, il PATI ha raggiunto un certo livello di condivisione (ad eccezione del Comune di Abano, che sin dall'inizio non ha aderito al tavolo). Ci sono ancora dei problemi, sia di tipo progettuale, con alcune questioni irrisolte, sia di tipo burocratico/amministrativo. Anche se si dovesse arrivare all'adozione del PATI nei tempi prospettati, i Comuni che hanno elezioni ad aprile non potrebbero adottarlo. L'iter burocratico-amministrativo è complicato.*

*In qualche modo, comunque, questo disegno (scenari) si inserisce abbastanza bene con quanto previsto dal PATI. Aldilà di quelli che possono essere i risultati del PATI, in ogni modo, è importante il fatto che 18 Comuni si siano messi intorno ad un tavolo a discutere su alcune tematiche comuni, venendo anche a conoscenza delle differenti realtà territoriali.*

### Tavola 3 – La città delle opportunità

Sono stati individuati tre grandi ambiti di opportunità, anche di tipo strategico, per la città futura:

- 1) Cultura - Il tessuto storico (centro storico: piazze, prato della valle, duomo, ...) è stato indicato come ambito territoriale dove pensare a introdurre nuovi elementi di rigenerazione/riqualificazione culturale.
- 2) Sapere - Il sistema del sapere, intrinsecamente collegato al sistema della cultura, è formato oltre che dal sistema dei poli universitari, dal sistema dei poli della ricerca (anche all'interno della ZIP), e dal sistema dei poli scolastici.
- 3) Grandi servizi urbani - Rappresentato nella tavola da un arco, che forma l'ossatura della città pubblica in continuità con il sistema dei grandi servizi: ospedale, fiera, sistema amministrativo, sistema commerciale, la cittadella dello sport e i poli sportivi ricreativi, la zip. È previsto inoltre il collegamento dei grandi servizi ai sistemi della cultura e del sapere, conformando una struttura territoriale più ampia.



*Si apre un breve dibattito, dove i presenti richiedono la precisazione su alcuni aspetti importanti:*

- *Viene evidenziato che l'area segnalata nella mappa, che individua la città della cultura, sembra essere una fotografia dell'esistente. Viene chiesto se si prevede qualche novità propositiva, vista la saturazione del centro storico? Nel valutare l'opportunità di mantenere la fiera di Padova con le sue attuali funzioni (visto il degrado dell'intorno), viene ipotizzato il riciclo/riqualificazione dell'area come centro culturale (esempio Vienna–distretto musei), eliminando l'aspetto monofunzionale della zona.*
- *Viene chiesto cosa si prevede per l'area che verrà dimessa con il trasferimento dell'ospedale. Si fa, inoltre, un ragionamento sull'adeguatezza dell'area indicata per la costruzione del nuovo ospedale.*
- *Si solleva la questione della necessità di programmare un nuovo uso per l'area ovest dove sono presenti caserme attualmente in dismissione.*
- *Viene evidenziato il problema di una programmazione frammentata e l'assenza di una visione strategica di insieme.*

*A proposito della questione della riqualificazione/riciclo dell'area della fiera di Padova, l'arch. Vitillo risponde che l'ipotesi di cambio di funzione non è esclusa. Sulla questione si è ragionato e discusso molto, e, anche se si erano ipotizzati interventi più conservativi, i contributi provenienti dal tavolo al tema sono auspicati. In qualche modo, pensare ad un sistema di fiere non in rete regionale è un errore, e in questo caso forse quella di Padova non avrebbe più senso (così come l'aeroporto).*

*Riguardo all'area del futuro ospedale, l'arch. ribadisce che quella indicata è sufficiente per trasferire le attività esistenti, anche se in un'ottica sovracomunale i termini cambierebbero. È necessario approfondire il tema della funzione dell'area del "vecchio ospedale", tuttavia i tempi del PAT non arrivano a toccare questa trasformazione.*

*Relativamente alle aree militari in dismissioni, interviene l'arch. Zulian, indicando che, anche se il Comune ha il diritto di prelazione, non vi è un obbligo ad acquistare. Le operazioni fatte finora dai militari sono state di vendere le aree, che sono destinate a verde pubblico, a privati che si trovano senza il diritto di costruire.*

#### Tavola 4 – La città delle centralità

In questa tavola sono state indicate le centralità, con un'attenzione per la gerarchia dei ruoli e delle funzioni, in particolare il collegamento alla rete di trasporto pubblico su ferro. Oltre al centro storico, sono state individuate sei grandi centralità: Mandria, Guizza, Chiesanuova, Arcella, Forcellini, S. Lazzaro, la cui scala prescinde/supera quella del quartiere. Inoltre, sono state individuate un certo numero di pericentralità con le quali si fa riferimento ai luoghi delle identità più legati al territorio, che tengono conto delle proposte dei quartieri stessi.

In questa tavola vengono, inoltre, indicati 5 Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) che sono volutamente di ampie dimensioni: centro storico; nord; ovest; sud; asse fiera, via Venezia, zip. Per ogni ATO saranno poi individuate, in termini di indirizzo programmatico, delle sub ATO di tipo omogeneo a partire dalle quali sarà elaborata la VAS.

*Si apre un dibattito sulla questione di quali criteri di omogeneità sono stati utilizzati per elaborare gli ATO. Dal punto di vista normativo l'omogeneità richiesta è di tipo burocratico-amministrativo (standard, funzioni, parametri,...) utile al fine di definire le trasformazioni e le dotazioni*



*territoriali. In questo senso, essi vengono considerati soltanto nella loro funzione contabile e non morfologica. È stato anche sottolineato come dal punto di vista programmatico più ampia è la dimensione degli ATO più e meglio è possibile poi intervenire con i Piani di intervento.*

#### Tavola 5 – La città che cambia

Sono stati inseriti i cambiamenti programmati dal PRG vigente, che è sostanzialmente attuato, le previsioni future, gli assi e i margini urbani da riqualificare. Le aree di cessione (perequazione) possono diventare i gangli della rete ecologica.

La proposta individua, nelle aree di cessione (perequazione), gli ambiti di costruzione/realizzazione dei gangli della rete ecologica, ponendo particolare attenzione alla caratterizzazione ad arcipelago degli ambiti (ATO) per liberare alcune aree e densificarne altre in ragione anche dell'accesso alla rete del trasporto pubblico su ferro. Alcune trasformazioni potranno avvenire all'interno della città consolidata (intensificare/riqualificare), e in questo senso si è pensato anche alla possibilità di trasferire dei volumi per liberare alcune aree. Per poter mettere in moto un meccanismo virtuoso, occorrerà premiare funzionalmente e quantitativamente le aree che ricevono.

*Viene sollevata la questione dei tempi, indicando il rischio che le trasformazioni siano già ultimate quando il PAT verrà adottato e si chiede se è percorribile una variante normativa. L'arch. Vitillo rileva che la normativa regionale non consente di adottare varianti prima dell'approvazione del PAT, ma indica la possibilità che l'Amministrazione indirizzi alcune scelte, come ad esempio destinare delle aree per la concentrazione dell'edificato, mantenendo gli ambiti di riserva ambientale, il che sarebbe già un passo importante.*

*Il tema della città futura sarà oggetto di approfondimento in occasione del prossimo incontro con l'arch. Vitillo.*

*Dopo un breve dibattito sulla necessità di una visione strategica generale sul futuro della città, viene precisato che la Legge Regionale "Norme per il governo del territorio" (L.R. n.11 del 23 aprile 2004) indica che i PAT sono piani strutturali. Tuttavia, con la mancanza di tale visione strategica si rischia di procedere per successive approssimazioni. Viene quindi chiesto se è possibile pensare ad una metodologia che consenta di integrare il piano strutturale con più scenari di carattere strategico. A tale proposito, l'arch. Vitillo indica che, interpretando la legge regionale in senso stretto, ciò non è possibile, però si può pensare di accompagnare le tavole delle trasformazioni con tavole strategiche di più lungo respiro. Per quanto riguarda la VAS, questa andrà fatta sul PAT, e cioè sul piano strutturale.*

#### Tavola 6 – La città regione.

In questa tavola si fa un'analisi della connessione di Padova con il suo intorno. Vengono esaminati i temi: mobilità, ambiente, sviluppo, uso del suolo, turismo e cultura, attraverso una visione più ampia, che considera la possibile conurbazione PD-VE.

In considerazione dell'orario quest'ultima tavola è stata semplicemente visualizzata e non vi è stato il tempo per una presentazione adeguata e per la discussione.