

**INDICAZIONI DI AGENDA 21 PER IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DI PADOVA**  
**“Gruppo Tematico di Agenda 21 sul P.A.T. - seconda fase: Ulteriori indicazioni ed approfondimenti”**

**TEMA: LA CITTÀ CHE SI MUOVE <sup>(2)</sup>**

**SISTEMA INFRASTRUTTURALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE**

SCELTE STRATEGICHE	PROPOSTE PAT	PROPOSTE PI
<p>Formazione di un'articolata rete di trasporti collettivi su ferro estesa a scala metropolitana.</p> <p>Riduzione dei flussi di traffico di penetrazione nell'area centrale.</p> <p>Progressiva gerarchizzazione della viabilità urbana.</p> <p>Concentrazione dei nuovi insediamenti lungo alcune linee di forza servite dalle reti di trasporto collettivo, preferibilmente intorno alle future fermate del sistema sul ferro (SIR e SFMR).</p> <p>Integrare Padova nel sistema fluvio-marittimo nazionale.</p>	<p><b>Scala Metropolitana</b></p> <p>Estendere il SFMR al comprensorio sud della Provincia.</p> <p>Completare la gronda ferroviaria sud come parte integrante dello SFMR, da utilizzare anche per il servizio passeggeri.</p> <p>Appoggiare il progetto di potenziamento del trasporto merci ferroviario nell'ambito del "Corridoio metropolitano Padova-Venezia, a seguito di un Accordo sottoscritto tra l'Autorità portuale di Venezia e l'Interporto di Padova, nel novembre 2007, per collegare su ferro i due sistemi, al fine di velocizzare il trasporto merci rispetto alle intasate arterie autostradali.</p> <p>Potenziare il trasporto pubblico sulle strade extraurbane di penetrazione alla città, ad alta criticità di traffico anche creando corsie preferenziali.</p> <p>Integrare il sistema della mobilità lungo l'asse Padova Venezia con il completamento dell'idrovia Padova-mare, affidando al trasporto fluvio-marittimo una parte significativa della movimentazione delle merci.</p>	<p>Raccordo del SFMR con la mobilità ciclopedonale.</p>
	<p><b>Scala Urbana</b></p> <p>Riorganizzare il nodo ferroviario per favorire la connessione con il trasporto pubblico collettivo, con particolare attenzione a favorire il superamento della divisione tra la città e i quartieri a nord.</p> <p>Estendere le linee SIR ai Comuni contermini, prevedendo fermate di raccordo con quelle del Sistema Ferroviario Metropolitano.</p> <p>Introdurre alcune diramazioni dei tracciati principali del SIR per raggiungere le grandi polarità funzionali urbane (fiera, poli sanitari, cittadella dello sport, zona universitaria lungo Piovego, stazione del SFMR di S.Lazzaro.).</p> <p>Realizzare un sistema di <i>park&amp;ride</i>, di parcheggi di quartiere e di nodi di interscambio (parcheggi scambiatori) nelle intersezioni con le</p>	<p>Nel progetto delle nuove stazioni del trasporto su ferro prevedere la riqualificazione urbana e il potenziamento dei servizi civici, non escludendo che questi possano essere ambiti di "densificazione urbana", finalizzati a liberare dalle volumetrie oggi previste altre aree a prevalente vocazione ambientale.</p> <p>Garantire la qualità degli interventi nei tessuti storici e nella città consolidata (pavimentazioni, arredi, ecc.)</p> <p>Conservare e potenziare le linee di trasporto pubblico interquartiere studiate per categoria di utente.</p> <p>Potenziare il numero di corsie preferenziali per il</p>

<sup>2</sup> Il rappresentante del Coordinamento Unitario Professioni (CUP) dissente delle indicazioni relative al sistema infrastrutturale e alla mobilità sostenibile.

DOCUMENTO DI SINTESI FINALE  
Raccolta delle proposte del gruppo tematico per la definizione dei contenuti del PAT

	linee della grande viabilità e le reti di trasporto metropolitane/extraurbane (SFMR)	<p>trasporto pubblico collettivo.</p> <p>Sfruttare le tangenziali con il mezzo pubblico.</p> <p>Valutare l'opportunità di introdurre un ticket di ingresso in città.</p> <p>Interrompere la circuitazione lungo la circonvallazione interna affidando il collegamento tra quartieri alla tangenziale esterna, privilegiando il trasporto pubblico lungo l'anello della circonvallazione storica.</p> <p>Riorganizzazione viabilistica a scala urbana, con particolare riferimento al centro storico e al sistema dei viali.</p> <p>Potenziamento e messa a sistema della rete dei percorsi ciclo-pedonali.</p> <p>Evitare di localizzare nuove polarità commerciali all'interno della città consolidata.</p> <p>Allargare progressivamente la zona a traffico limitato del centro storico, e pedonalizzare ulteriori piazze centrali <sup>3</sup> (es. Piazza Insurrezione, asse P.zza Mazzini/Piazza Carmine), evitando di costruire ( <sup>3</sup> ) parcheggi al di sotto di esse.</p> <p>Realizzare un'isola pedonale in ogni quartiere.</p> <p>L'esecuzione delle linee SIR sia parallelamente accompagnata dalla realizzazione di progetti di riqualificazione urbanistico-ambientale degli ambiti interessati dalle medesime.</p> <p>Prevedere per l'attraversamento dell'Isola di Terranegra soltanto una diramazione del SIR3, come anche indicato dal PAT del quartiere 3, che propone per tale area una destinazione a parco urbano con sola viabilità di servizio.</p> <p>Potenziare il sistema di <i>park&amp;ride</i>, evitando di costruire nuovi parcheggi nelle aree centrali della città (ad es. Parcheggio di attestamento previsto in via 58° Fanteria)</p>
--	--	---

<sup>3</sup> posizione non condivisa da tutti i partecipanti

## TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21

### TAVOLA 1 - LA CITTÀ CHE SI MUOVE

Concentrazione dei nuovi insediamenti lungo linee di forza servite dalle reti di trasporto collettivo, preferibilmente intorno alle future fermate del sistema sul ferro (SIR e SFMR)

Riorganizzazione del nodo ferroviario finalizzata a favorire la connessione con il trasporto pubblico, con particolare attenzione a favorire il superamento della divisione tra la città e i quartieri a nord.

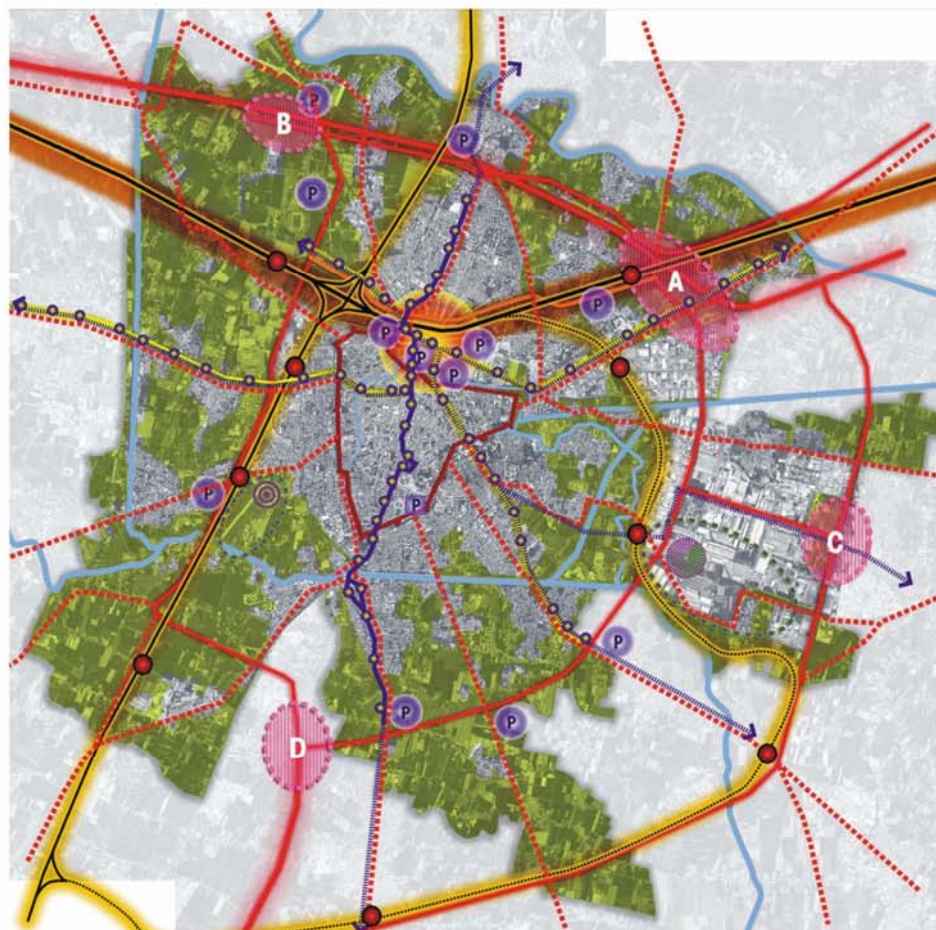
Appoggiare il progetto di potenziamento del trasporto merci ferroviario nell'ambito del "Corridoio metropolitano Padova-Venezia", per collegare su ferro i due sistemi al fine di velocizzare il trasporto merci rispetto alle intasate arterie autostradali.

Nel progetto delle nuove stazioni prevedere la riqualificazione urbana e il potenziamento dei servizi civici, non escludendo che questi possano essere ambiti di "densificazione urbana", finalizzati a liberare dalle volumetrie oggi previste altre aree a prevalente vocazione ambientale.

Estendere il SFMR al comprensorio SUD della Provincia

Completare la gronda ferroviaria sud come parte integrante del SFMR, da utilizzare anche per il servizio passeggeri.

Formazione di una articolata rete di trasporti collettivi su ferro estesa a scala metropolitana, riduzione dei flussi di traffico di penetrazione nell'area centrale, progressiva gerarchizzazione della viabilità urbana.



Integrare Padova nel sistema fluvio-marittimo nazionale.

Estendere le linee SIR ai comuni contermini, prevedendo fermate di raccordo con quelle del Sistema Ferroviario Metropolitano.

Realizzare un sistema di *park&ride*, 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).

Introdurre alcune diramazioni dei tracciati principali del SIR per raggiungere le grandi polarità funzionali urbane (fiera, poli sanitari, cittadella dello sport, zona universitaria lungo il Piovego, stazione del SFMR di San Lazzaro).

Integrare il sistema della mobilità lungo l'asse Padova Venezia con il completamento dell'idrovia Padova-mare, affidando al trasporto fluvio-marittimo una parte significativa della movimentazione delle merci.

Potenziare il trasporto pubblico sulle strade extraurbane di penetrazione alla città, ad alta criticità di traffico anche creando corsie preferenziali.



<b>TEMA: LA CITTÀ CHE RESPIRA (*) SISTEMA AMBIENTALE</b>		
<b>SCELTE STRATEGICHE</b>	<b>PROPOSTE PAT</b>	<b>PROPOSTE PI</b>
<p>Costituzione della rete ecologica comunale come elemento fondante del nuovo disegno urbano, integrata con le reti ecologiche a scala metropolitana, e costituita dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici e trame blu, parchi urbani/ periurbani e parchi agricoli, insediamenti rurali e attività compatibili, ecc. messi in connessione senza soluzione di continuità.</p>	<p>Identificare tra le invarianti strutturali del PAT i residui cunei verdi agricoli a cui è stata riconosciuta una valenza ambientale-paesaggistica (sette specifiche zone di Perequazione Ambientale/Integrata già oggi segnalate come "nodi della rete ecologica comunale" nell'attuale PRG).</p> <p>Utilizzare lo strumento della compensazione, dei crediti edilizi e della perequazione ad arcipelago per il disegno delle trasformazioni, nell'ottica di potenziare il quadro attuale dei parchi urbani (Basso Isonzo, Terranegra, via Pelosa, Roncajette, Parco del Brenta, ecc), che rappresentano il collegamento con il sistema delle connessioni ecologiche (corridoi) tra il verde agricolo e il tessuto urbano.</p> <p>Realizzare il Parco delle Mura come elemento costitutivo della rete ecologica secondaria (sistema anulare verde lungo le mura cinquecentesche integrato al sistema delle acque, da cui si diparte il sistema del verde urbano), ed utilizzare gli strumenti della compensazione e della perequazione ad arcipelago per eliminare la discontinuità esistente, e garantire la riconversione delle aree adiacenti in dismissione (caserme, Ospedale, ecc.).</p> <p>Creare il Parco dei Fiumi, costituito dalla connessione tra il sistema fluviale all'interno della città murata e l'anello esterno costituito dai corsi d'acqua ex vincolo paesaggistico - D.Lgs.42/2004 (canale scaricatore, canale s. Gregorio, canale Roncajette, Piovego, Brenta, canale Brentella, Bacchiglione), della rete idrografica minore (fossi, scoli, ecc.) e del canale dell'idrovia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Definire il sistema di connessioni del "Parco dei Fiumi" con i rioni periferici che fanno parte della città consolidata, anche tramite la rete ciclopedonale.</li> <li>- Indicare le aree lungo la rete idrografica dove ci siano i presupposti per la naturalizzazione, evitando nuove edificazioni.</li> </ul> <p>Creare uno strumento di gestione delle aree rurali per la creazione di un grande parco agricolo, che permetta di connotare le tipologie esistenti e le consecutive funzioni delle aree con l'obiettivo di salvaguardare l'integrità del territorio e preservare alcuni importanti elementi (filari, strutture, tessitura dei campi esistenti, ecc.).</p>	<p>Tutelare i cunei verdi, (tra i quali l'Isola di Terranegra e i suoi collegamenti con il Parco delle mura).</p> <p>Potenziare gli orti urbani.</p> <p>Adottare a titolo orientativo, quale criterio progettuale la salvaguardia di una fascia di inedificabilità di almeno 100m lungo gli argini fluviali, non conteggiando dette superfici ai fini di eventuali meccanismi perequativi applicati ad aree limitrofe.</p> <p>Impostare normative e regolamentazioni edilizie per le aree verdi private.</p> <p>Istituire un indice di permeabilità ecologica delle infrastrutture come vincolo per la loro costruzione.</p> <p>Ricreare le alberature delle aree verdi della ZIP.</p> <p>Possibile recupero dei tratti arginali attualmente utilizzati come strade. Le teste d'argine da considerare come fasce di rispetto.</p> <p>Utilizzare l'indice di Funzionalità Fluviale come metodo di analisi dello stato di salute ecologica degli ambienti fluviali.</p> <p>Utilizzare il sistema delle lagune di depurazione come possibilità di collegamento degli acquedotti con le aree protette.</p> <p>Realizzare lo stombinamento di alcuni tratti dei canali della città.</p> <p>Compensare l'aratura in prossimità dei fossi e l'impermeabilizzazione del suolo agricolo con una quota equivalente di invaso.</p> <p>Realizzare rilievi sulla rete idrografica minore per la valutazione della valenza ambientale e della connettività con la rete ecologica.</p> <p>Individuare contesti ambientali di edifici di valore storico (ville venete, edifici religiosi, case rurali, altro) quali elementi della Rete ecologica comunale, nonché per la loro tutela paesaggistica.</p>

	<p>Prevedere fasce boscate quale margine agli insediamenti verso lo spazio aperto agricolo, e per evitare "saldature" fra agglomerazioni, al fine di salvaguardare l'identità storica dei rioni, anche promuovendo la realizzazione di parchi di confine intercomunali.</p> <p>Definire un sistema di connessioni della periferia con le aree agricole esterne, che in gran parte si trovano oltre la barriera fisica della tangenziale.</p> <p>Conservare le aree agricole quali zone di mitigazione ambientale attorno alla ZIP.</p> <p>Individuare le strutture del paesaggio antropico da tutelare e valorizzare, e prevedere i possibili strumenti per raggiungere tale obiettivo.</p> <p>Prevedere interventi strutturali necessari a far fronte al rischio idraulico derivante da possibili piene dei fiumi Brenta e Bacchiglione, valutando in questo contesto il ruolo di salvaguardia che potrebbe avere il completamento dell'idrovia Padova-mare.</p>	
--	---	--

**\*indicazioni tratte anche da specifico documento di sintesi redatto dal gruppo tematico.**

## TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21

### TAVOLA 2 - LA CITTÀ CHE RESPIRA

Costituzione della *rete ecologica comunale* come elemento fondante del nuovo disegno urbano, integrata con le reti ecologiche a scala metropolitana, e costituita dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici e trame blu, parchi urbani/periurbani e parchi agricoli, insediamenti rurali e attività compatibili, ecc. Messi in connessione senza soluzione di continuità.

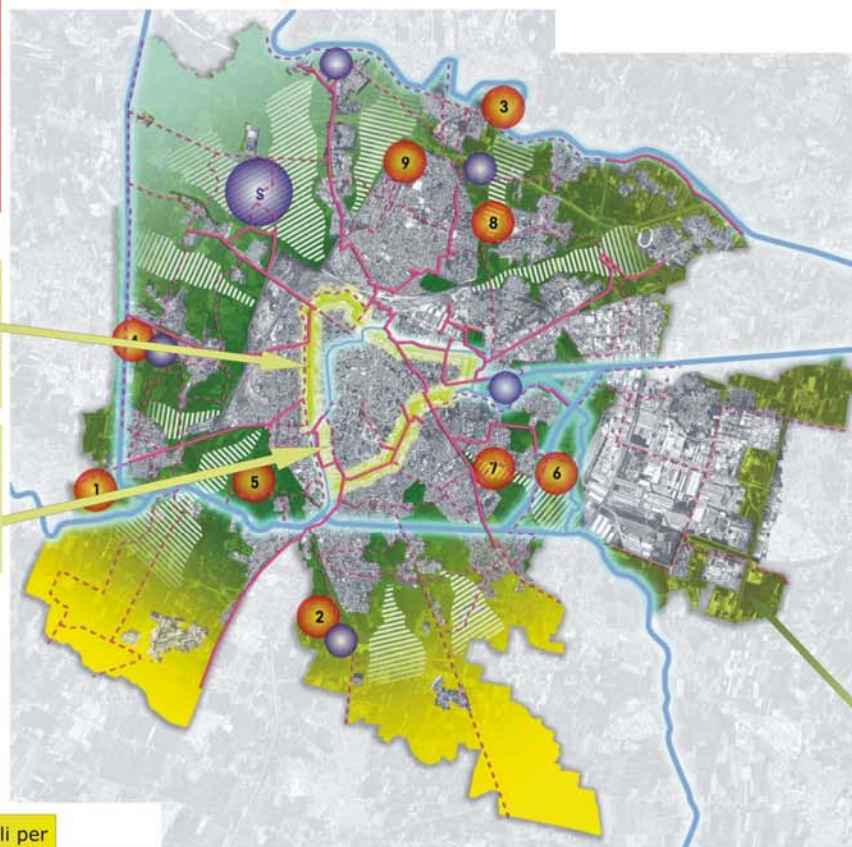
Utilizzare lo strumento della compensazione e dei crediti edilizi e della perequazione ad arcipelago per il disegno delle trasformazioni, nell'ottica di potenziare il quadro attuale dei parchi urbani (Basso Isonzo, Terranegra, Via Pelosa, Parco Roncagette, Parco del Brenta, ecc), che rappresentano il collegamento con il sistema delle connessioni ecologiche (corridoi) tra il verde agricolo e il tessuto urbano.

Realizzazione del parco delle Mura, come elemento costitutivo della rete ecologica secondaria (sistema anulare verde lungo le mura cinquecentesche integrato al sistema delle acque - Parco dei Fiumi -, da cui si diparte il sistema del verde urbano).

Riguardo la realizzazione del Parco delle Mura, utilizzare gli strumenti della compensazione e della perequazione ad arcipelago per eliminare la discontinuità esistente, e garantire la riconversione delle aree adiacenti in dismissione (caserme, Ospedale, ecc)

Definire un sistema di connessioni della periferia con le aree agricole più esterne, che in gran parte si trovano oltre la barriera fisica della tangenziale (anche tramite l'estensione della rete ciclabile, oltre che a fini turistici e del tempo libero)

Creare uno strumento di gestione delle aree rurali per la realizzazione di un grande parco agricolo, attraverso specifico strumento di controllo che permetta di connotare le tipologie esistenti e le consecutive funzioni delle aree, con l'obiettivo di salvaguardare l'integrità del territorio e preservare alcuni importanti elementi (filari, strutture, tessitura dei campi esistenti, ecc)



Prevedere interventi strutturali necessari a far fronte ai rischi idraulico derivante da possibili piene del fiume Brenta-Bacchiglione, valutando in questo contesto il ruolo di salvaguardia che potrebbe avere il completamento dell'idrovia Padova-Mare.

Prevedere fasce boscate quale margine agli insediamenti verso lo spazio aperto agricolo, e per evitare "saldature" fra agglomerazioni, al fine di salvaguardare l'identità storica dei rioni, anche promuovendo la realizzazione di parchi di confine intercomunali.

Creare il Parco dei Fiumi, costituito dalla connessione tra il sistema fluviale all'interno della città murata e l'anello esterno costituito dai corsi d'acqua ex vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 (canale scaricatore, canale s. Gregorio, canale Roncagette, Piovego, Brenta, canale Brentella, Bacchiglione), della rete idrografica minore (fossi, scoli,...) e del canale dell'idrovia.

Definire il sistema di connessioni del "Parco dei Fiumi" con i rioni periferici che fanno parte della "città consolidata", anche tramite la rete ciclo-pedonale.

Indicare le aree lungo la rete idrografica dove sia vietata l'edificazione e ci siano i presupposti per la naturalizzazione.

Conservazione e valorizzazione della rete idrografica minore.

Conservare le aree agricole quali zone di mitigazione ambientale attorno alla ZIP.

Identificare tra le varianti strutturali del PAT i residui cunei verdi agricoli a cui è stata riconosciuta una valenza ambientale-paesaggistica.

Individuare le strutture del paesaggio antropico da tutelare e valorizzare e prevedere possibili strumenti per raggiungere tale obiettivo.





<b>TEMA: LA CITTÀ DELLE OPPORTUNITÀ: AMBITO PRODUTTIVO DA ATTREZZARE ECOLOGICAMENTE (*)</b>		
<b>SISTEMA DEI GRANDI SERVIZI URBANI: SISTEMA DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E COMMERCIALI (4)</b>		
<b>SCELTE STRATEGICHE</b>	<b>PROPOSTE PAT</b>	<b>PROPOSTE PI</b>
<p>Collegamento della programmazione della Zona Industriale di Padova ai lavori del PATI (Piano di Assetto del Territorio Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive a scala territoriale.</p> <p>Affidamento della <i>governance</i> dello sviluppo e della trasformazione del sistema produttivo a scala metropolitana ad un unico ente di gestione, con ampi poteri decisionali in un quadro di direttive e strategie politiche chiaramente delineate.</p> <p>Progressiva riconversione delle funzioni della ZI (privilegiando la ricerca e l'innovazione tecnologica, ed in generale le attività con maggior valore indotto e di minor impatto ambientale) e la riqualificazione delle architetture e del contesto ambientale (attrezzature ecologiche all'interno della ZI, conservazione delle adiacenti aree agricole di cui al PRG vigente quali zone verdi di ammortizzazione e parte della rete ecologica).</p>	<p>Gli scenari per la ZIP</p> <p><b>ZIP Nord</b> – Scenario di adeguamento<sup>(5)</sup>: 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 (residenza, asili, mense, parcheggi, aree sportive e ricreative, trasporti, ecc.) e alle imprese.</p> <p><b>ZIP Sud</b> – Scenario di rifunzionalizzazione: sviluppo del polo della logistica, prevedendo maggior coordinamento con le strategie e con il sistema infrastrutturale a scala regionale.</p> <p>Individuare strumenti capaci di favorire la localizzazione nella ZIP di attività innovative e ad alto valore aggiunto.</p> <p>Mantenere la presenza di attività produttive in area ZIP escludendo il cambiamento d'uso delle aree e la conseguente localizzazione di funzioni terziarie di servizio alla produzione e attività terziarie del tutto indipendenti da questa, quali commercio all'ingrosso o al dettaglio.</p> <p>Tutelare la presenza delle realtà produttive esistenti con particolare riferimento alle aree industriali e a quelle artigianali di eccellenza.</p> <p>Riqualificare e riconvertire le aree dimesse 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.</p> <p>Completare l'Idrovia Padova-Mare (6), 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 ambiti: salvaguardia idraulica, aspetto ambientale e di salute pubblica, aspetto economico, aspetto turistico ambientale.</p>	<p>Istituire vincoli di sostenibilità per la scelta delle aziende da insediare nella ZIP.</p> <p>Realizzare una più efficace azione di coordinamento e gestione dell'offerta di aree per insediamenti produttivo a livello di città metropolitana con il compito di programmare e autorizzare le richieste di sviluppo.</p>

<sup>4</sup> L'argomento "Sistema dei grandi servizi urbani" aggregava, oltre che il "Sistema delle attività produttive e commerciali" anche i "Sistemi: sanitario, dei servizi di quartieri, universitario e fieristico". Tuttavia, poiché il Gruppo Tematico ha lavorato principalmente sul tema della Zona Produttiva (vedi Documento di Sintesi del Gruppo Tematico sulla ZIP in allegato), si è scelto di introdurre in questa voce unicamente tali approfondimenti. Riguardo le indicazioni sul Sistema Fieristico, si rimanda al tema: "La città che cambia: medio-lungo periodo".

<sup>5</sup> La proposta non è condivisa da tutti i partecipanti

<sup>6</sup> La proposta è condivisa a larga maggioranza.

**\*indicazioni tratte anche da specifico documento di sintesi redatto dal gruppo tematico**

	<p>Migliorare il rapporto e le connessioni tra la ZIP e la città per che concerne la mobilità, il sistema del verde, il rischio idraulico e il rischio industriale.</p>	<p><u>Mobilità:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- migliorare la funzionalità viaria;</li> <li>- sviluppare l'offerta di trasporto pubblico;</li> <li>- prevedere la realizzazione di una rete di piste ciclabili protette all'interno della ZIP adeguatamente collegate con i percorsi ciclabili dei quartieri adiacenti.</li> </ul> <p><u>Sistema del Verde:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- conservare la destinazione agricola prevista dal PRG vigente per le aree attorno alla ZIP, in funzione di zone di "ammortizzazione ecologica" e di prevenzione del rischio idraulico;</li> <li>- risanare il Roncajette approntando sistemi di deputazione a monte e/o creando bacini di fitodeputazione;</li> <li>- sostenere la 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, dedicandolo al metrobus per collegare la città alla ZIP.</li> <li>- tutelare i beni di interesse storico-artistico localizzati in area ZIP;</li> <li>- promuovere lo sviluppo delle energie da fonti rinnovabili.</li> </ul> <p><u>Rischio idraulico e rischio industriale:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promuovere la diffusione di tecniche di bioedilizia, con l'obiettivo di evitare l'impermeabilizzazione delle aree;</li> <li>- utilizzare gli strumenti della pianificazione per ridurre i salvaguardare l'area riguardo al rischio complessivo, 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 edificazioni.</li> </ul>
--	---	--

## TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21

### TAVOLA 3 - LA CITTÀ DELLE OPPORTUNITÀ (AMBITO PRODUTTIVO DA ATTREZZARE ECOLOGICAMENTE)

Collegare la programmazione della ZIP ai lavori del PATI (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive alla scala territoriale. 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.

#### Gli scenari per la ZIP

##### ZIP Nord - Scenario di adeguamento

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.

##### ZIP Sud - Scenario di rifunzionalizzazione

Sviluppo del polo della logistica, prevedendo maggior coordinamento con le strategie e con il sistema infrastrutturale su scala regionale.

Nello sviluppo del polo della logistica (città della logistica) potenziare il sistema intermodale (gomma, ferro, acqua), rafforzando ed integrando il sistema di collegamento pubblico, modernizzando il sistema ferroviario esistente e collegando lo stesso con il sistema dell'idrovia.

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 artigiane di eccellenza.

Riqualificare e riconvertire le aree dimesse 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.

Completare l'Idrovia Padova-Mare che comporterebbe ricadute positive su più ambiti: *salvaguardia idraulica, aspetto ambientale e di salute pubblica, aspetto economico, aspetto turistico commerciale.*

Progressiva riconversione delle funzioni della ZI (privilegiando la ricerca e l'innovazione tecnologica, ed in generale le attività con maggior valore indotto e di minor impatto ambientale) e la riqualificazione delle architetture e del contesto ambientale (attrezzature ecologiche all'interno della ZI, conservazione delle adiacenti aree agricole di cui al PRG esistente quali zone verdi di ammortizzazione e parte della rete ecologica).

Individuare 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;

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.



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

#### Mobilità

- migliorare la funzionalità viaria;
- sviluppare l'offerta di trasporto pubblico;
- prevedere la realizzazione di una rete di piste ciclabili protette all'interno della ZIP adeguatamente collegate con i percorsi ciclabili dei quartieri adiacenti.

#### Sistema del verde

- Conservare la destinazione agricola prevista del PRG vigente attorno alla ZIP, in funzione di zone di "ammortizzazione ecologica" e di prevenzione del rischio idraulico;
- Sostenere la realizzazione del Progetto Viridis (vedi Documento Sintesi del Gruppo Tematico sulla 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

- Promuovere la diffusione di tecniche di bioedilizia, con l'obiettivo di evitare l'impermeabilizzazione delle aree;
- Utilizzare gli strumenti della pianificazione per ridurre e salvaguardare l'area riguardo al rischio complessivo, 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.



<b>TEMA: LA CITTÀ DELLE CENTRALITÀ <sup>7</sup></b>		
<b>SCELTE STRATEGICHE</b>	<b>PROPOSTE PAT</b>	<b>PROPOSTE PI</b>
<p>Dar vita a nuove centralità urbane (pericentralità) e ad un'accentuata articolazione dei quartieri in rioni dotati di una forte identità urbana e di una relativa autosufficienza funzionale.</p>	<p>Fornire specifiche indicazioni programmatiche e criteri per la formazione delle nuove centralità, e più specifiche indicazioni progettuali per gli ambiti di maggiore rilevanza urbana (Arcella/san Carlo, San Lazzaro, Forcellini, Guizza, Chiesanuova, Mandria).</p> <p>Individuare i differenti tessuti urbani della città consolidata da assoggettare a progetti di qualità urbana (norme prestazionali, criteri di qualità, principi di riferimento, ecc).</p> <p>Concentrare ogni nuovo intervento urbanistico in un ristretto numero di nuove centralità abitative connesse alle progettate linee di forza del trasporto pubblico su ferro.</p>	<p>Utilizzare gli strumenti della microubanistica per individuare le identità rionali e valorizzarle all'interno degli attuali CdQ.</p> <p>Predisporre specifici studi di quartiere, attraverso l'attivazione di appositi "Laboratori di progettazione partecipata" che ridisegnino la microubanistica locale, in connessione con gli ATO individuati quali ambiti urbanistici da riqualificare/valorizzare.</p> <p>Collegare le centralità dei quartieri attraverso una rete ciclopedonale.</p>
<b>TEMA: LA CITTÀ CHE CAMBIA: BREVE-MEDIO PERIODO SISTEMA INSEDIATIVO E QUALITÀ URBANA</b>		
<b>SCELTE STRATEGICHE</b>	<b>PROPOSTE PAT</b>	<b>PROPOSTE PI</b>
<p>Utilizzare gli strumenti perequativi e compensatori per la creazione di nodi ecologici a scala urbana da relazionare sia al sistema della rete ecologica a scala provinciale sia alla rete del trasporto pubblico.</p> <p>Coordinare le politiche abitative perseguite dai singoli comuni a livello metropolitano, confrontando le previsioni per Padova con quelle dei Comuni contermini.</p>	<p>Distinguere il fabbisogno abitativo connesso alle diverse tipologie di edilizia pubblica residenziale (convenzionata, agevolata, ecc.), per meglio definire le aree in cui andare a sviluppare la città utilizzando lo strumento della perequazione.</p> <p>Distribuire il più possibile la localizzazione dell'edilizia sociale all'interno di tutte le tipologie di zone residenziale per favorire l'integrazione sociale e migliorare la qualità urbanistico-architettonica degli interventi stessi. Privilegiare l'edilizia sociale pubblica anche attraverso la ristrutturazione di edifici pubblici esistenti.</p> <p>Introdurre criteri orientati alla razionalizzazione dell'uso del suolo, che permettano al Comune di governare l'attuazione della perequazione ad arcipelago. Nei casi in cui sia opportuno realizzare tale tipo di perequazione, il comune deve aver titolo a perimetrale l'ambito d'intervento, senza dover presentare il piano attuativo, decidendo dove concentrare l'edificazione e lasciando ai privati l'onere successivo della progettazione.</p> <p>Supportare le scelte localizzative del futuro PAT con uno strumento</p>	<p>Riqualificazione del sistema delle piazze.</p> <p>Ricercare la qualità ecologica e sociale dell'abitare a scala urbana (bioarchitettura, risparmio energetico e energie alternative, inquinamento, ecc) anche attraverso meccanismi partecipativi che favoriscano processi di rigenerazione sociale.</p>

<sup>7</sup> Il tema delle Centralità Urbane non è stato uno di quelli approfonditi dal gruppo, e le proposte presenti sono state estrapolate dai verbali degli incontri. Per tale ragione si è scelto di non elaborare un'apposita tavola di sintesi.

	<p>di programmazione quale il "Piano dei Servizi".</p> <p>Potenziare in centro storico la residenza e le attività di servizio connesse alla residenza, decongestionandolo dall'eccesso di attività direzionali e terziarie, mentre va incentivato l'inserimento di attività culturali e di servizio altamente qualificati nelle pericentralità. Estendere l'individuazione di sito UNESCO, oltre che all'Orto Botanico e alla Cappella degli Scrovegni, anche a tutto il centro storico racchiuso entro la cerchia muraria cinquecentesca, quale "unicum" di grande valore culturale e potenzialità ai fini turistici di livello internazionale.</p> <p>Elaborare uno specifico progetto d'integrazione dei servizi e delle strutture dell'Università nel tessuto cittadino, nella prospettiva di andare oltre il semplice riconoscimento dell'esistente e di promuovere le potenziali sinergie tra Ateneo e città.</p> <p>Individuare precisi indirizzi e normative per interventi di ristrutturazione urbanistica e di lottizzazione impostati secondo criteri urbanistici ed edilizi fortemente finalizzati alla qualità architettonica ed alla sostenibilità ecologica.</p> <p>Individuare le aree da riqualificare all'interno del tessuto esistente, dando le indicazioni sulle tematiche da affrontare.</p>	
--	--	--

## TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21

### TAVOLA 4 - LA CITTÀ CHE CAMBIA: BREVE-MEDIO PERIODO

Utilizzare gli strumenti perequativi e compensatori per la creazione di nodi ecologici a scala urbana da relazionare sia al sistema della rete ecologica su scala provinciale sia alla rete del trasporto pubblico.

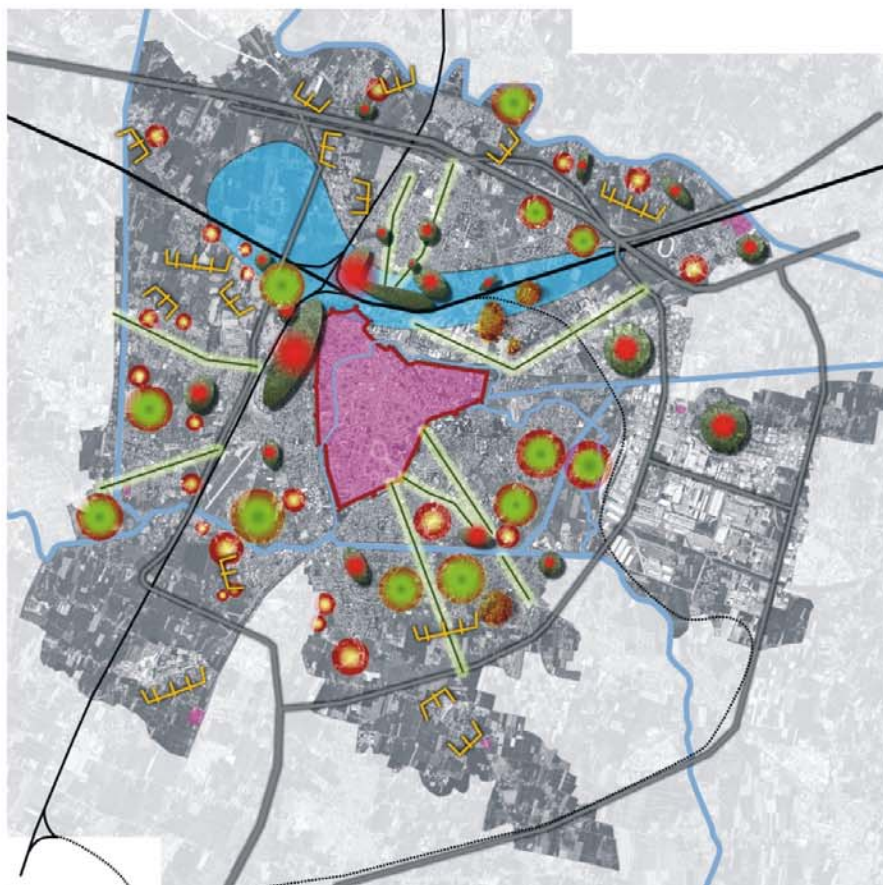
Coordinare le politiche abitative perseguite dai singoli comuni a livello metropolitano, confrontando le previsioni per Padova con quelle dei Comuni contermini.

Distinguere il fabbisogno abitativo connesso alle diverse tipologie di edilizia pubblica residenziale (convenzionata, agevolata, ecc), per miglior definire le aree in cui andare a sviluppare la città utilizzando lo strumento della perequazione.

Distribuire il più possibile la localizzazione dell'edilizia sociale all'interno di tutte le tipologie di zone residenziale per favorire l'integrazione sociale e migliorare la qualità urbanistico architettonica degli interventi stessi. Privilegiare l'edilizia sociale pubblica anche attraverso la ristrutturazione di edifici pubblici esistenti.

Introdurre criteri orientati alla razionalizzazione dell'uso del suolo, che permettano al Comune di procedere alla perimetrazione degli ambiti d'intervento nei casi in cui sia opportuno realizzare la perequazione ad arcipelago.

Supportare le scelte localizzative del futuro PAT con uno strumento di programmazione quale il "Piano dei Servizi".



Elaborare uno specifico progetto d'integrazione dei servizi e delle strutture dell'Università nel tessuto cittadino.

Potenziare in centro storico la residenza e le attività di servizio connesse alla residenza, decongestionandolo dall'accesso di attività direzionali e terziarie, mentre va incentivato l'inserimento di attività culturali e di servizio altamente qualificati nelle pericentralità.

Prevedere nel PAT precisi indirizzi per interventi di ristrutturazione urbanistica e di lottizzazione impostati secondo criteri urbanistici ed edilizi fortemente finalizzati alla qualità architettonica ed alla sostenibilità ecologica.

Individuare precisi indirizzi e normative per interventi di ristrutturazione urbanistica e di lottizzazione impostati secondo criteri urbanistici ed edilizi fortemente finalizzati alla qualità architettonica ed alla sostenibilità

Individuare nel PAT le aree da riqualificare all'interno del tessuto esistente, dando le indicazioni sulle tematiche da affrontare (Il disegno progettuale viene rimandato all'elaborazione del PI).



<b>TEMA: LA CITTÀ CHE CAMBIA: MEDIO-LUNGO PERIODO</b>		
<b>SISTEMA INSEDIATIVO E QUALITÀ URBANA</b>		
<b>SCELTE STRATEGICHE</b>	<b>PROPOSTE PAT</b>	<b>PROPOSTE PI</b>
<p>Programmare una riqualificazione urbana complessiva da attuare attraverso piani/programmi complessi.</p>	<p>Integrare le funzioni direzionali e di grandi servizi urbani, previste per il comparto compreso tra stazione ferroviaria, Piovego e via Venezia, con altre attività in grado di evitarne la desertificazione negli orari non lavorativi, quali: potenziamento della residenza e dei servizi connessi di vicinato; formazione di un Distretto delle arti, della cultura e della creatività digitale, integrato con la vicina cittadella universitaria e in sintonia con una possibile ristrutturazione, specializzazione e diversificazione delle attività dell'Ente Fiera.</p> <p>Utilizzare gli strumenti della compensazione e della perequazione ad arcipelago per garantire la riconversione delle aree in dismissione adiacenti al futuro Parco delle Mura (in particolare le caserme e l'Ospedale).</p> <p>Elaborare uno specifico progetto di integrazione del nuovo polo ospedaliero nella struttura territoriale cittadina, considerando le caratteristiche funzionali della nuova struttura nonché il rapporto con il bacino di utenza.</p> <p>Prevedere per le aree delle caserme in dismissione piani di ristrutturazione urbanistica, da destinare principalmente alle funzioni residenziale e commerciale.</p> <p>Depotenziare e declassare l'Aeroporto Allegri, prevedendo la sua trasformazione in un grande parco urbano, ammettendo in via transitoria le sole attività connesse all'aeroclub ed alla funzione di pronto-soccorso/protezione civile.</p>	



## TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21

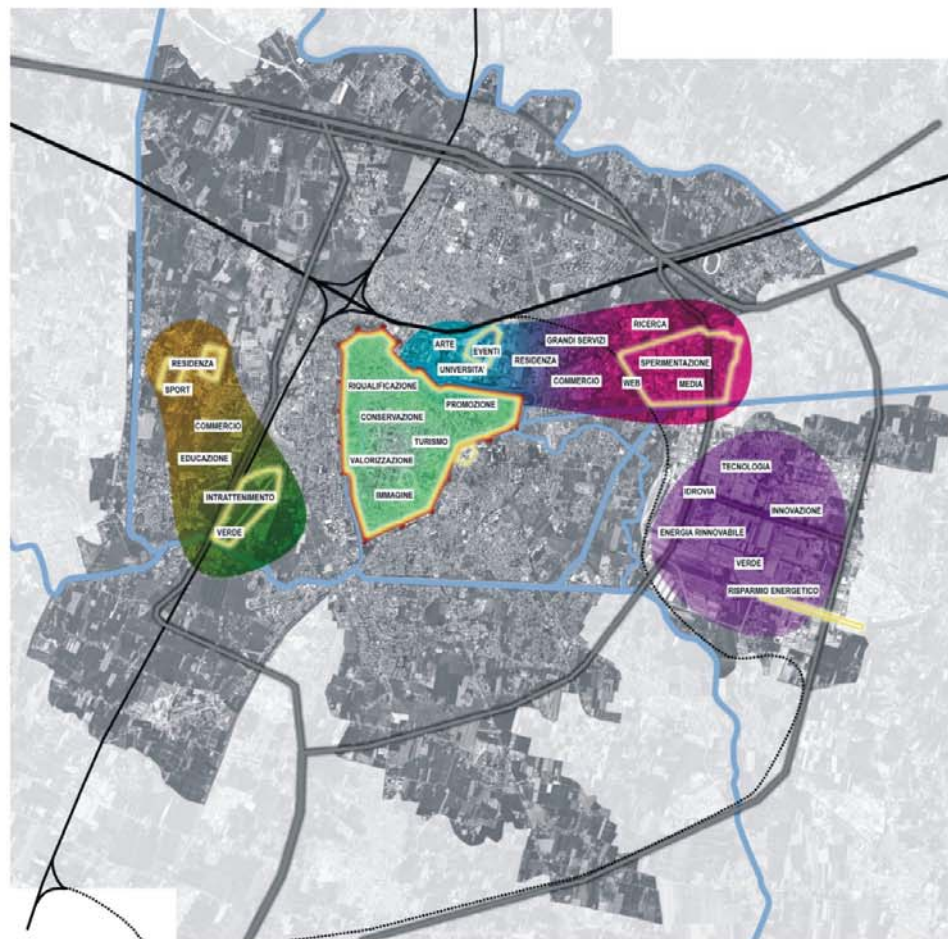
### TAVOLA 5 - LA CITTÀ CHE CAMBIA: MEDIO-LUNGO PERIODO

Programmare una riqualificazione urbana complessiva da attuare attraverso piani/programmi complessi

Integrare le funzioni direzionali e di grandi servizi urbani, previste per il comparto compreso tra stazione ferroviaria, Piovego e via Venezia, con altre attività in grado di evitarne la desertificazione negli orari non lavorativi, quali: potenziamento della residenza e dei servizi connessi di vicinato; formazione di un Distretto delle arti, della cultura e della creatività digitale, integrato con la vicina cittadella universitaria e in sintonia con una possibile ristrutturazione, specializzazione e diversificazione delle attività dell'Ente Fiera.

Utilizzare gli strumenti della compensazione e della perequazione ad arcipelago per garantire la riconversione delle aree in dismissione adiacenti al futuro Parco delle Mura (in particolare le caserme e l'Ospedale).

Prevedere per le aree delle caserme in dismissione piani di ristrutturazione urbanistica, da destinare principalmente alle funzioni residenziali e commerciali.



Depotenziare e declassare l'Aeroporto Allegri, prevedendo la sua trasformazione in un grande parco urbano, ammettendo in via transitoria le sole attività connesse all'aeroclub ed alla funzione di pronto-soccorso/protezione civile.

Elaborare uno specifico progetto di integrazione del nuovo polo ospedaliero nella struttura territoriale cittadina, considerando le caratteristiche funzionali della nuova struttura nonché il rapporto con il bacino di utenza.

Collegare la programmazione della ZIP ai lavori del PATI (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive alla scala territoriale. 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.

Prevedere la progressiva riconversione delle funzioni della ZI (privilegiando la ricerca e l'innovazione tecnologica, ed in generale le attività con maggior valore indotto e di minor impatto ambientale) e la riqualificazione delle architetture e del contesto ambientale (attrezzature ecologiche all'interno della ZI, conservazione delle adiacenti aree agricole di cui al PRG esistente quali zone verdi di ammortizzazione e parte della rete ecologica).

