

Masterplan Area Stazione in attuazione del Protocollo d'Intesa Regione Veneto - RFI - FS Sistemi Urbani - Comune di Padova

documento di analisi

marzo 2022

COMUNE DI PADOVA



Sergio GIORDANI
Sindaco

Andrea RAGONA
Assessore

Dott. Danilo GUARTI
Dirigente del Settore Urbanistica

GRUPPO DI LAVORO

STEFANO BOERI ARCHITETTI S.P.A.
Progettazione Urbanistica
dott. arch. Stefano BOERI
arch. Corrado LONGA
arch. Laura DI DONFRANCESCO
arch. Francesca CAPICCHIONI
.....



MATE SOCIETA' COOPERATIVA
Progettazione Urbanistica
dott. urb. Raffaele GEROMETTA
urb. Daniele RALLO
urb. Fabio VANIN
urb. Fabio ROMAN



A. LE ANALISI

01

Inquadramento territoriale e locale

Metodo e frame (o cornici)
L'approccio locale al territorio - i luoghi dell'esplorazione progettuale
L'approccio a cannocchiale: dalla scala locale alla scala territoriale

02

Quadro di riferimento pianificatorio

Il Piano della Provincia di Padova
Il Piano di Assetto del Territorio di Padova
Il Piano degli Interventi di Padova
Progettualità diffuse
Area PP1 "Ex Gasometro"
Area IFIP
Progetto Guida Masterplan PRU Via Sarpi
Gli insediamenti commerciali

03

Mobilità

L'accessibilità al sistema
Grafici interpretativi

04

Analisi del Verde

05

Analisi del costruito

Tipi e morfologia del tessuto
Altezze del tessuto edilizio
Grado di copertura vegetazionale
Paesaggi e ambienti
Destinazioni d'uso - lettura per funzione prevalente e per stratificazione

06

Evoluzione socio-demografica e turistica - flussi

Popolazione e famiglie
Flussi dinamici
Tracciati e itinerari

B. DALLE ANALISI AL PROGETTO

07

Sostenibilità urbana

L'approccio al progetto
La sostenibilità del progetto

08

Regole del composito urbanistico o prototipo urbanistico

Inquadramento: i grandi sistemi fisici
Inquadramento: i grandi poli monofunzionali
Inquadramento: quartieri
Inquadramento: area di studio
Obiettivi per il Masterplan di rigenerazione urbana dell'area
Area di progetto: dati dimensionali
Area di progetto: polarità
Temi
Viabilità
Area di progetto: criticità e potenzialità

09

Casi studio e Best practices

ZAC Rive Gauche Paris
ZAC Marne Europe et Boutareines
Developing the Stockholm Central Station Area
Utrecht SStation Area
Porta Nuova Milano

Nota introduttiva

Il brano di città riferito al polo della stazione ferroviaria, della fiera, dell'Università e dell'ambito di frapposizione tra il centro storico e il quartiere dell'Arcella oggi rappresenta una realtà dinamica in termini economici, funzionali, di rappresentanza per il territorio vasto, anche grazie alla buona offerta di funzioni e servizi che offre e alla sua duplice scala di riferimento (locale e territoriale).

Costruire una visione per tale parte di città consentirà di costruire un'immagine riconoscibile e valorizzabile dove coniugare la vita urbana ordinaria con la vita temporanea dei visitatori/degli utilizzatori anche attraverso una sorta di riappropriazione di un rapporto diretto tra la città, la stazione, i macro poli insediativi e le aree di rigenerazione. Anche al fine di restituire all'ambito un paesaggio (urbano) oggi sottovalutato o caratterizzato da una stratificazione storico-funzionale a volte disordinata.

Lo studio quindi costituisce un primo approccio analitico-strategico dell'ambito, che consentirà di definire le linee progettuali e le politiche per un progetto organico e complessivo, capace di agire sia sulle forme urbane che su materiali, sulle funzioni e sull'accessibilità al territorio (o meglio tipi di accessibilità).

Data la natura strategica e di vision del Masterplan, l'approccio al progetto prende corpo in particolare sugli aspetti di contenuto strutturale (impianto urbanistico), in linea e coerenza ed attuazione delle previsioni urbanistiche in atto o previste, in cui gli asset rilevanti fanno riferimento a: valorizzazione del patrimonio identitario culturale e ambientale; miglioramento dell'accessibilità e sviluppo della mobilità sostenibile; attivazione di progetti e politiche di rigenerazione e riqualificazione urbana e urbanistica in modo organico; il completamento del tessuto esistente in un'ottica di miglioramento della qualità urbana e insediativa.

Gli studi effettuati sull'ambito sono organizzati in temi che vanno dalla scala di inquadramento territoriale e dal quadro pianificatorio, all'analisi urbana del brano di città, per i quali il gruppo di lavoro ha sintetizzato con testi, schemi e grafismi che hanno prodotto una prima lettura interpretativa dello sviluppo urbano, anche in ottica di città post-pandemica. L'analisi del contesto ha evidenziato valenze, opportunità e criticità e ha permesso di restituire le caratteristiche della maglia urbana, gli elementi identitari e le gerarchie di spazi (prevalentemente pubblici) e materiali urbani. Il documento focalizza quindi una prima serie di elementi rileggendoli in chiave strategica e rimandando a successive fasi ulteriori approfondimenti laddove necessari a precisare meglio le scelte progettuali del Masterplan.

Gli studi sono stati condotti sulla base del materiale fornito dall'Amministrazione Comunale, da confronti con la stessa, da sopralluoghi e analisi documentali.

Il documento si conclude con una selezione di case studies internazionali e nazionali utili a fornire suggestioni per il progetto di Masterplan, soprattutto rispetto al tema della governance delle trasformazioni e del progetto.

Il Protocollo d'Intesa Regione Veneto - RFI - FS Sistemi Urbani - Comune di Padova

Con DGR n. 1672 del 12/11/2019 è stato approvato lo schema di Protocollo di Intesa tra Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.a., FS Sistemi Urbani S.r.l. e Comune di Padova che definisce gli interventi essenziali e istituisce un gruppo di lavoro incaricato di meglio individuarli e definirli tecnicamente, nonché armonizzarli in un quadro di contesto complessivo.

Con tale protocollo, sottoscritto in data 02/12/2019, le parti si sono impegnate a definire gli interventi da progettare/realizzare necessari al potenziamento e alla valorizzazione del Nodo ferroviario di Padova, anche in previsione del completamento del corridoio AC/AV con particolare attenzione alle seguenti tematiche:

- Nuova linea AV/AC Milano-Venezia - tratto Vicenza - Padova: penetrazione della nuova infrastruttura AV nell'attuale stazione di Padova con la realizzazione del nuovo ponte Borgomagno che permetta il traffico veicolare nelle due direzioni e quello tramviario.

- Progetto di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale della stazione di Padova anche nell'ottica del nuovo attraversamento AV;

- Interventi infrastrutturali atti a ridurre il conflitto tra il flusso merci ed il flusso passeggeri in particolare per il traffico da/per la stazione di Padova Interporto con interventi di potenziamento dei binari esistenti e percorsi che colleghino Interporto alle principali linee senza entrare in stazione di Padova;

- Valorizzazione e riqualificazione delle aree adiacenti l'attuale stazione, includendo anche una nuova rivisitazione generale dell'impianto volta a creare una ricucitura del tessuto urbano che tenga conto delle nuove esigenze sociali che sempre più valorizzano i percorsi ciclabili e pedonali. Con particolare riferimento tra la parte nord e sud della città.

- Creazione di sistemi di integrazione modale a servizio dei viaggiatori anche ricorrendo a sistemi lean.

A tale documento ha fatto seguito nell'Agosto 2020 un Addendum al Protocollo d'Intesa per la "Concretizzazione degli interventi e per l'avvio dei conseguenti approfondimenti funzionali e progettuali atti alla valorizzazione del nodo ferroviario di Padova tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI, Sistemi Urbani, Regione Veneto e Comune di Padova

Le parti hanno convenuto sulla necessità di procedere in modo coordinato alla realizzazione della progettazione del Nodo di Padova definito dai seguenti limiti territoriali:

- a Sud il ponte sul fiume Bacchiglione
- a Ovest il cavalcavia di Corso Australia
- a Nord il Ponte sul Brenta della SFMR

- a Est la futura stazione S. Lazzaro (area nuovo Polo Ospedaliero). In tale area sono in corso di sviluppo diverse progettazioni infrastrutturali che riguardano tra l'altro la mobilità e il riassetto urbanistico. Sono inoltre disponibili alla riconversione ad usi urbani aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio, per un'estensione di circa 53.000 mq limitrofe alla stazione di Padova Centrale e di circa 120.000 mq relativi all'area ferroviaria dell'ex scalo merci Campo di Marte.

Tutto ciò ha la necessità di essere programmato e coordinato al fine di ottimizzare le risorse e la funzionalità. Quindi allo scopo di coordinare la pluralità di esigenze che convergono sull'area, è necessario disporre di un quadro generale di riferimento del Nodo di Padova attraverso la predisposizione di un documento di Fattibilità delle alternative progettuali in cui sono ricomprese le infrastrutture in corso di sviluppo e gli assetti del territorio attuali e futuri. Con riferimento al nuovo futuro assetto territoriale, il documento di fattibilità potrà essere corredato da un Masterplan per la rigenerazione, riqualificazione e rifunzionalizzazione delle aree ferroviarie disponibili alla trasformazione, comprendente l'ambito di stazione centrale e quello di Campo di Marte. I documenti di cui sopra, che inquadrano le problematiche e riportano le alternative progettuali, costituiscono il primo passaggio che sarà alla base del successivo progetto di fattibilità tecnico economico, L'area del Nodo di Padova così come definita si suddivide secondo i seguenti ambiti:

- a) il PRG ferroviario
- b) la Stazione Centrale: riqualificazione degli spazi interni ed esterni alla stazione e interventi di riassetto infrastrutturale legati alla mobilità agli aspetti intermodali della Stazione ferroviaria;
- c) gli altri interventi di Nodo (Fermata San Lazzaro, bretella di Padova, ulteriori interventi infrastrutturali di accessibilità).

a) Il PRG ferroviario

In quest'ambito dovranno essere individuate le attività necessarie per dar corso al nuovo assetto delle linee ferroviarie e dovranno essere individuate le infrastrutture che necessitano di adeguamento strutturale per la compatibilità con il nuovo assetto infrastrutturale e tipologia delle linee, quali il Cavalcavia Borgomagno.

Lo specifico documento di fattibilità delle alternative progettuali dovrà comprendere la valutazione funzionale, economica e delle criticità realizzative delle diverse proposte di progetto.

b) La Stazione Centrale

L'ambito avrà come perimetro di studio l'area indicativamente delimitata:

- a Ovest dal cavalcavia Dalmazia;
- a Est dal Ponte Unità d'Italia;
- a Nord da via Tiziano Aspetti;
- a sud Viale Tommaseo/viale Codalunga.

Si precisa che le aree che saranno interessate dalle alternative del

progetto sono circoscritte:

- a Ovest dal cavalcavia Borgomagno;
- a Est dal Ponte Unità d'Italia;
- a Nord da via Jacopo Avanzo;
- a sud Viale della Pace.

Al fine di determinare gli interventi per garantire l'ammodernamento/potenziamento della stazione, la riqualificazione delle aree ad essa adiacenti e la ricucitura del tessuto urbano circostante, dovranno essere individuate proposte progettuali di:

- potenziamento e ammodernamento della stazione e delle aree di accesso alla stazione, aree di sosta e per i servizi ai viaggiatori,
- potenziamento delle connessioni urbane, in particolare nell'asse nord-sud e degli assi ciclopedonali,
- trasformazione delle aree limitrofe alla stazione centrale ad oggi dismesse e non utilizzate.
- interventi di assetto viario funzionale al potenziamento intermodale della Stazione di Padova sia in riferimento alla AC/AV che ai nuovi assi di TPL.

Riguardo ai collegamenti alla Stazione lato Nord e lato Sud dovranno essere individuati gli interventi necessari ad attuare gli schemi viabilistici funzionali al nuovo assetto della stazione ferroviaria e del nodo in generale, identificando sia le nuove infrastrutture che le infrastrutture esistenti che devono essere riqualificate, adeguate e rifatte al fine di ottimizzare i collegamenti del TPL e del trasporto privato.

c) Gli altri interventi di Nodo (Fermata San Lazzaro, bretella di Padova, ulteriori interventi infrastrutturali di accessibilità)

In quest'ambito si individueranno le azioni da sviluppare e la cronologia delle stesse al fine di:

- integrare e migliorare l'accessibilità alla Z.I.P. che rappresenta una delle maggiori realtà in termini di logistica e distribuzione ed il suo collegamento agli assi forti della mobilità collettiva (es: SIR2);
- coordinare la presenza della nuova stazione S. Lazzaro con lo sviluppo dell'area circostante (nuovo polo ospedaliero, eventuale terminal di attestamento linee bus), in coerenza con il nuovo asse tranviario e i piani di sviluppo dell'area Est. Dovranno essere individuate le infrastrutture da adeguare, riqualificare e realizzare (tipo percorsi protetti ambito ZIP o connessioni mancanti, quali ad esempio un eventuale scavalco della ferrovia o dei canali) per rendere la modalità su ferro accessibile e integrata con quella su gomma.

Evoluzione storica dell'ambito

La lettura storica o dell'evoluzione storica del territorio, attraverso la lettura anche sovrapposta tra elaborati e mappe cartografiche, permette di leggere e tradurre/interpretare lo sviluppo del territorio nel tempo e l'evoluzione delle dinamiche di interrelazione entro lo stesso.

L'analisi della cartografia storica permette di cogliere il quadro complessivo dell'evoluzione di un territorio.

La cartografia storica analizzata è in ordine cronologico la seguente:

- Carta militare topografico-geometrica del Ducato di Venezia (Topographischgeometrische Kriegskarte von dem Herzogthum Venedig) – 1895-1904
- Carta Touring Club Italiano 1920;
- Carta IGM (strati temporali);
- Ortofoto interpretata.

Carta militare topografico-geometrica del Ducato di Venezia (Topographischgeometrische Kriegskarte von dem Herzogthum Venedig) – 1895-1904

Per iniziare questa lettura del territorio abbiamo scelto una precisa fonte, la Carta militare topografico-geometrica del Ducato di Venezia (Topographischgeometrische Kriegskarte von dem Herzogthum Venedig), diretta tra il 1798 e il 1805 dal generale Anton von Zach, capo di Stato maggiore dell'armata austriaca in Italia durante le campagne napoleoniche.

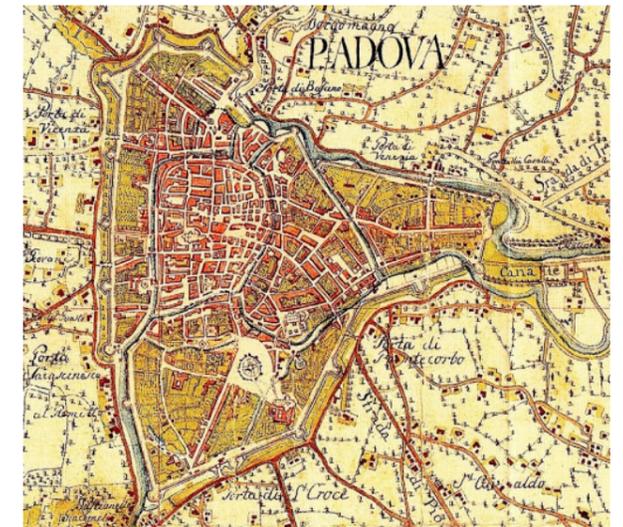
E' la qualità rappresentativa offerta dalla Kriegskarte, ossia la sua capacità di tradurre graficamente la realtà mediante il simbolo cartografico, a costituire un autentico exemplum di un modo di percepire e restituire il mondo reale.

La cartografia riportata della pagina successiva mette in evidenza alcuni temi individuabili in:

- Il centro di Padova costituisce il principale e unico centro urbano di riferimento; esso già individua le porte di ingresso al centro, lungo gli assi viari principali; in particolare è rilevante l'accesso concentrico e l'evidenziazione dei margini fisici dello stesso;
- Nella prima corona attorno al centro si individuano una serie, costante, e equidistanti, località e piccoli borghi, posti a satellite lungo le radianti di ingresso-uscita;
- La struttura viaria principale del tempo riprende gli assi di ingresso attuali al centro, con le normali variazioni di

percorso nel tempo;

- La presenza dei corridoi a carattere ecologico e ambientale con forte direzionalità est-ovest;
- La direzione prevalente e dominante del territorio è ancora quella con direzione nord-sud.



L'immagine inserita nel testo riporta l'estratto ricavato dalla Topographischgeometrische Kriegskarte von dem Herzogthum Venedig – 1895-1904 per il Centro storico di Padova

Carta TCI - Padova 1920

L'immagine riportata nella pagina seguente, riprende la Carta del Touring Club Italiano del 1920 per la Città di Padova. La sua restituzione evidenzia la relazioni fisiche e funzionali tra il centro città e l'ambito della stazione, che appare come tessuto di margine della città, a forte carattere produttivo (vedi impronta degli edifici), elemento o spazio di frapposizione tra il centro storico (consolidato) e la linea ferroviaria.

Carta IGM

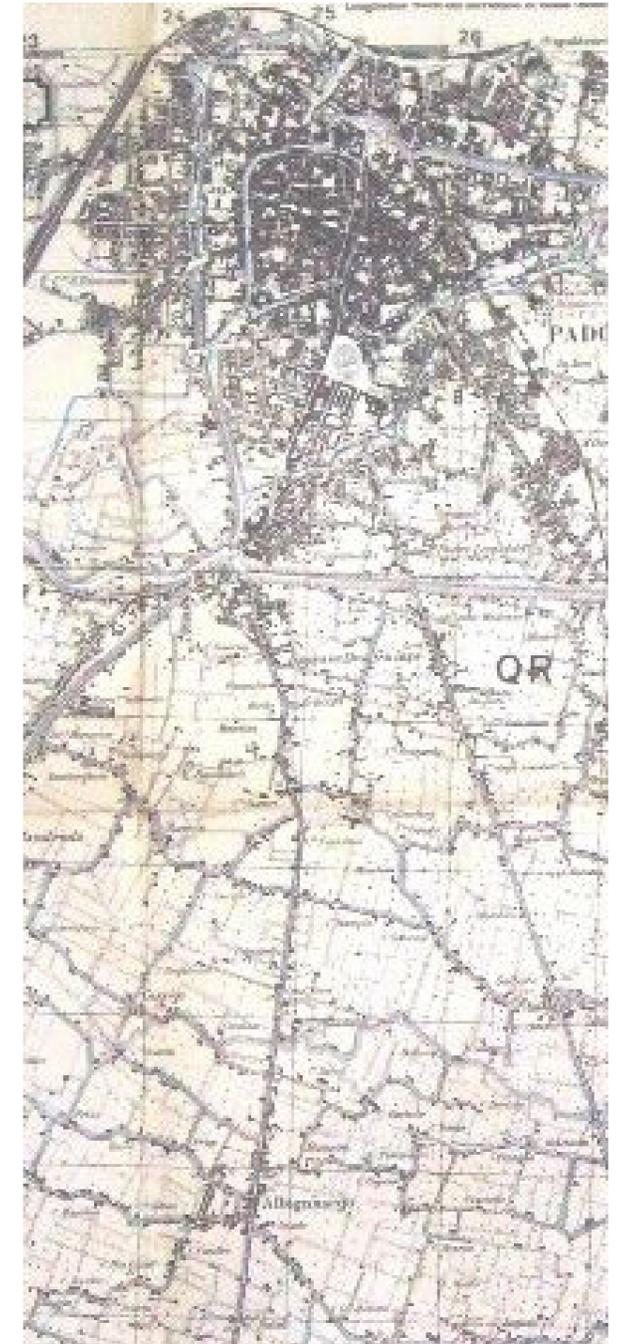
La lettura della Carta dell'Istituto Geografico Militare mette in evidenza la conformazione del territorio in quella che nel lavoro è stata definita la prima soglia storica individuata e considerata.

L'individuazione della soglia storica significa andare a definire una delle cosiddette determinanti urbane (al pari della rete infrastrutturale storica portante e generatrice dello svi-

Carta del Touring Club Italiano per la Città di Padova - 1920



Carta IGM



luppo insediativo).

L'immagine mette in evidenza alcuni temi individuabili in:

- Il centro di Padova ritrova la sua soglia storica comprendente l'intero centro storico attuale, comprensivo della prima immediata corona di espansione, nonché comprensivo dei primi insediamenti lineari lungo gli assi di accesso; tale area di evoluzione comprende al suo interno la quasi totalità degli edifici e dei complessi di pregio architettonico del Novecento;
- Gli insediamenti lineari lungo i principali assi di ingresso nella città fanno riferimento all'ingresso da est, ovest e sud, principalmente;
- Sono visibili e riconoscibili gli impianti urbanistici di tutti i nuclei esterni e delle località esterne caratterizzanti il reticolo urbanistico attuale;
- L'immagine evidenzia un'evoluzione sia concentrica (espansione naturale) che "tentacolare" del centro e la presenza attorno di un reticolo omogeneo ed equidistante di centri di piccole dimensioni collegati da un reticolo viario ancora rintracciabile nell'attualità.

L'evoluzione, sempre da supporto IGM, evidenzia il terzo step effettuato, ovvero la lettura dell'evoluzione della cosiddetta soglia urbana; tale lettura viene effettuata solo per il territorio comunale, e si presenta come lettura propedeutica al progetto. E' la lettura che permette di dare un'immagine o una funzione a questa parte di città, all'interno della questione se essa sia un quartiere o sia spazio di frapposizione tra quartieri altri.

Tale passaggio permette di andare a evidenziare, e contestualizzare sul territorio, il processo di espansione del centro anche e soprattutto in un'ottica di ricostruzione del processo di caratterizzazione degli ambiti e dei luoghi del territorio comunale (assi storici, assi portanti, itinerari, elementi di permanenza e invarianza urbanistica e identitaria).

Leggendo l'evoluzione nei vari tempi, si osserva come la crescita (espansione) urbana si avvenuta in modo sostanzialmente concentrico con un rafforzamento delle direttrici lineari forti e ancora con un allargamento appunto di forma concentrica del nucleo centrale.

Questa dinamica di crescita ha sostanzialmente fatto perdere la forma di inizio Novecento, caratterizzata da un nucleo forte e da una serie di direttrici lineari a formare

una serie di vertici, lasciando progressivamente spazio a un sistema insediativo meno definito fisicamente nelle due direttrici, pur rimanendo ancora visibili le direttrici portanti della formazione insediativa comunale.

Il passaggio successivo è una lettura più recente, ricercata negli ultimi venti anni, ricavata mediante processo di fotointerpretazione.

A lato sono riportate le ortofoto d'ambito in evoluzione dal 2001 al 2021.

2001



2007





2014



2021



L'ambito è storicamente (e all'oggi) anche luogo di itinerari e tracciati.

Gli itinerari individuabili fanno riferimento a:

- a. flussi del turismo religioso;
- b. flussi del turismo culturale.

I tracciati individuabili ritrovano nella storia l'elemento ordinatore o generatore. In particolare, vedi immagine a lato di schema, il riferimento è all'asse Bastione della Gatta - Tempio della Pace. I due poli sono collegati da un'asta riconoscibile che ne forma il tracciato.

Il Bastione della Gatta, detto anche bastione di Codalunga (Coalonga), dall'omonimo quartiere della città medievale, acquisì il nome con cui è oggi meglio conosciuto durante l'assedio di Padova ad opera dell'esercito dell'imperatore Massimiliano nel 1509, nel corso della guerra della Lega di Cambrai contro Venezia, quando i difensori appesero in cima a un'asta un drappo che avrebbe dovuto raffigurare il leone di San Marco, ma che, malriuscito, venne beffardamente additato da tutti come una gatta. Il bastione della Gatta che oggi vediamo, così come il resto della muraglia veneziana, non è quello che fu direttamente coinvolto nell'assedio del 1509, bensì la sua ricostruzione degli anni immediatamente seguenti. All'interno del bastione è stata realizzata nel 1926 la torre-serbatoio dell'acquedotto della città, che ancor oggi lo sovrasta e lo caratterizza con le sue forme esterne da torre medievale che nascondono un'ardita ed elegante struttura in cemento armato.

La chiesa del Santissimo Nome di Gesù, più conosciuta come tempio della Pace è un luogo di culto cattolico e sacro di Padova, situato in via Niccolò Tommaseo; è sede della parrocchia omonima, appartenente al vicariato Cattedrale della Diocesi di Padova. La sua genesi racconta che durante la prima guerra mondiale, la popolazione di Padova, anche su invito del periodico *Il Santo dei Miracoli*, fece un voto a Sant'Antonio, promettendo la costruzione di un tempio votivo in suo onore qualora la città non fosse divenuta terreno di battaglia.

All'oggi questo asse o tracciato costituisce una strada o dorsale di valenza storico-religiosa importante, e che per il fatto di intersecare le aree di studio si pone come elemento di un progetto di suolo pubblico complessivo.

INQUADRAMENTO
TERRITORIALE E LOCALE



Ambito di trasformazione

Ambito di studio

Metodo e frame (o cornici)

La cornice di senso del progetto mette in evidenza la metodologia utilizzata per la lettura del territorio e per la rappresentazione del disegno di progetto.

L'approccio al progetto parte dalla lettura del territorio nei suoi due livelli (locale e territoriale) per individuarne gli elementi caratterizzanti (elementi di forza ed elementi di debolezza) e gli elementi del progetto di Piano (opportunità).

Nella logica in cui lo sviluppo sostenibile caratterizza il governo del territorio anche l'approccio alla conoscenza del territorio deve adeguarsi; questo comporta di conseguenza che tutto il complesso delle analisi e delle letture e interpretazioni deve assumere connotati di tipo sistemico, fornendo una lettura storicizzata dei processi di trasformazione (e ridefinizione) del territorio, arricchendo il significato che assumono gli strumenti di pianificazione e modificando le modalità di rappresentazione dello stesso. Questo costituisce in prospettiva un passaggio funzionale alla definizione e messa a punto di strategie adeguate alle esigenze ed alle diverse realtà.

L'approccio da percorrere deve quindi essere necessariamente interdisciplinare, ovvero costruito e definito sulla valutazione delle risorse, delle opportunità e dei fattori di criticità che caratterizzano il territorio, al fine di arrivare a coglierne le interazioni intersistemiche ed ancora i fattori che lo connotano sulla base dei quali dovranno essere definiti obiettivi e contenuti del progetto.

Una lettura per sistemi permette di effettuare un'analisi del territorio sia con riferimento alle sue componenti rilevate e rilevabili sia con riferimento alla loro interrelazione e ancora agli effetti indiretti che ne scaturiscono.

Questa suddivisione permette una lettura della forma e delle funzioni del territorio, e costituisce allo stesso tempo uno strumento per comprendere il ruolo che ciascuna parte o ambito della città dovrà avere e quindi fissare specifici obiettivi ed azioni.

Essi inoltre costituiscono veicolo di connessione o di tramite per una lettura a scala territoriale del territorio necessaria per comprendere il ruolo delle singole aree e relative progettualità.

Il lavoro di costruzione del Progetto si è confrontato e con-

testualizzato, quindi, con tutta una serie di macroambiti insistenti sul territorio definibili come frames (o cornici) sovrapposte.

L'approccio locale al territorio - i luoghi dell'esplorazione progettuale

L'immagine successiva evidenzia il frame o l'ambito di studio del progetto, costruito a partire dalle aree di trasformazione e connesso tramite l'esplorazione progettuale delle loro interconnessioni fisiche e funzionali.

I limiti o i margini sono individuati e definiti in relazione al loro sistema di riferimento.

Per il sistema ambientale l'ambito di esplorazione progettuale è definito da una sorta di triangolo rovesciato aventi come vertici Parco Milcovich, l'attacco di Corso Tre Venezie e i Giardini dell'Area; entro tale ambito si innesta con direzione est-ovest l'asse naturale dato dal Canale Piovego.

Per il sistema infrastrutturale (e insediativo) l'ambito di esplorazione progettuale è definito:

- a. a nord dal fronte edilizio del quartiere Arcella e di Via Jacopo Avanzo;
- b. ad ovest dall'asse Viale Codalunga-Cavalcavia Borgomagnano;
- c. ad est dall'asse di Via C. Goldoni-Via Berlinguer ossia dall'affaccio dell'ambito fieristico e universitario;
- d. a sud dall'asse naturale dato dal Canale Piovego.

Entro tale telaio si individuano i principali assi urbani come Corso del Popolo e Via Nicolo Tommaseo.

La lettura per livelli (stratificati) di questo spazio è articolata in relazione ai materiali e alle dinamiche funzionali o di relazione.

Tale articolazione viene perseguita mediante la lettura del rapporto pieni-vuoti e il ruolo di cortina dei fronti edilizi; la lettura del sistema ecologico-urbano e della copertura vegetazionale; la lettura dei luoghi per la sosta e la fermata e il loro utilizzo (interno-esterno) all'area di studio.

Rapporto pieni-vuoti e il ruolo di cortina dei fronti edilizi
E' la lettura del rapporto tra pieni e vuoti (urbanistici) e della loro interconnessione fisica e funzionale, al fine di identificare le aree libere o vuote e i relativi elementi (fronti) di chiusura, delimitazione e appoggio.

Nel caso specifico il rapporto tra pieni e vuoti identifica due ambiti da interconnettere con un nodo funzionale, a cui attribuire il ruolo di snodo di due direzionalità e dimensioni urbane differenti.

Sistema ecologico-urbano e copertura vegetazionale
E' la lettura dei materiali a terra relativi alle aree permeabili (pubbliche) e alla copertura vegetazionale. Le prime individuano le aree a verde pubblico o di uso pubblico (areali o sotto forma di elementi di connettività lineari (sistema dell'acqua, viali alberati...)); la seconda identifica il sistema ecologico urbano puntuale (alberature) dal punto di vista distributivo, quantitativo e della sua funzione di copertura vegetazionale entro i criteri dell'ecologia urbana.

Nel caso specifico si evidenziano prevalentemente tre situazioni:

- a. forme di ricchezza di copertura vegetazionale individuate nelle aree a parco pubblico o lungo l'asta del Piovego;
- b. forme di distribuzione lineare rappresentate dai viali alberati urbani;
- c. copertura vegetazionale sparsa.

Luoghi della sosta e della fermata

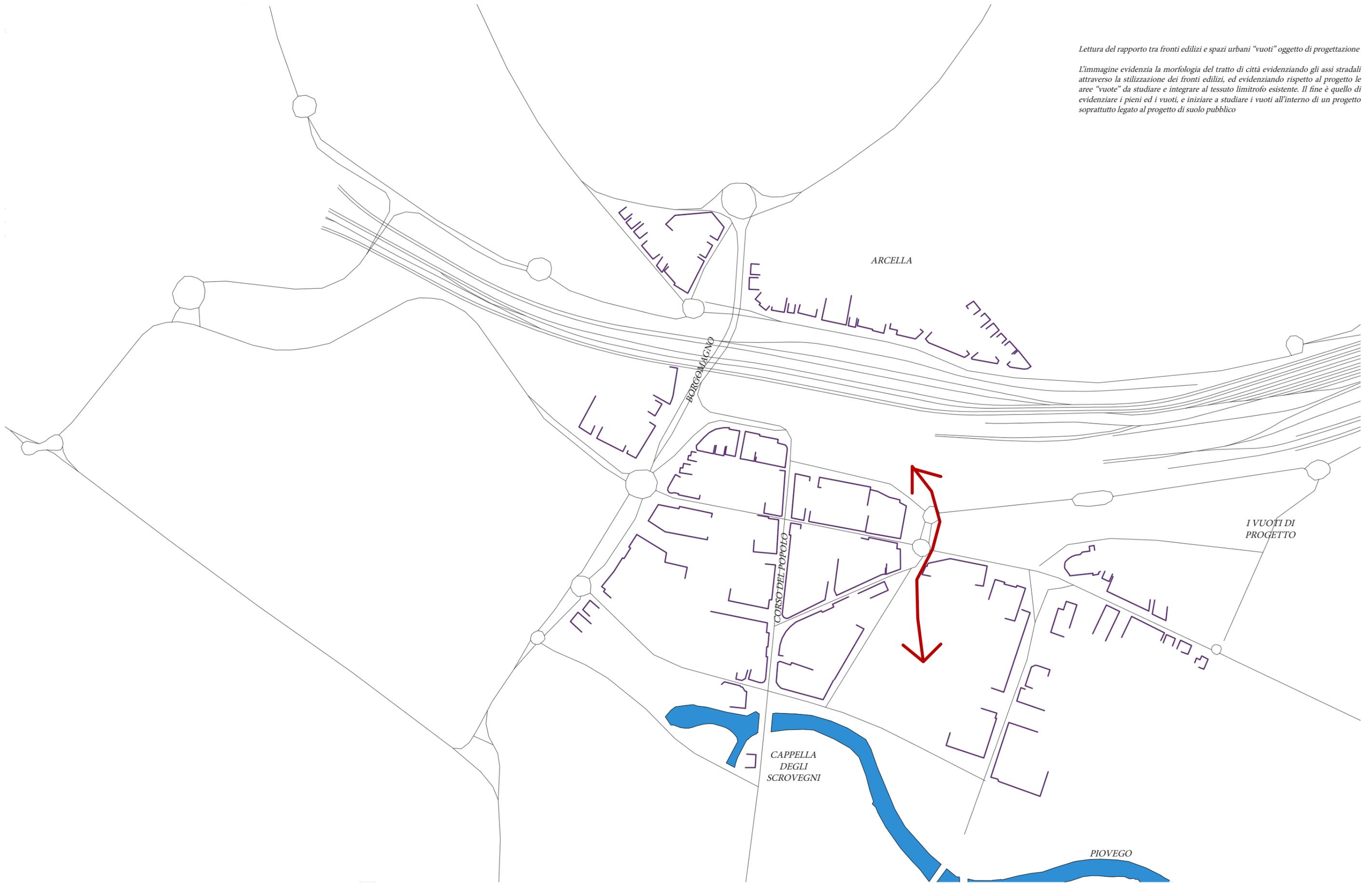
E' la lettura delle aree per la sosta e la fermata, attrezzate, classificate in aree in struttura e aree a raso.

La sua lettura persegue due obiettivi complementari:

- a. la loro identificazione e distribuzione nel tessuto insediativo;
- b. il loro utilizzo urbano (uso di attestazione alla stazione ferroviaria e/o uso di attestazione al centro storico, soprattutto).

Letture del rapporto tra fronti edilizi e spazi urbani "vuoti" oggetto di progettazione

L'immagine evidenzia la morfologia del tratto di città evidenziando gli assi stradali attraverso la stilizzazione dei fronti edilizi, ed evidenziando rispetto al progetto le aree "vuote" da studiare e integrare al tessuto limitrofo esistente. Il fine è quello di evidenziare i pieni ed i vuoti, e iniziare a studiare i vuoti all'interno di un progetto soprattutto legato al progetto di suolo pubblico



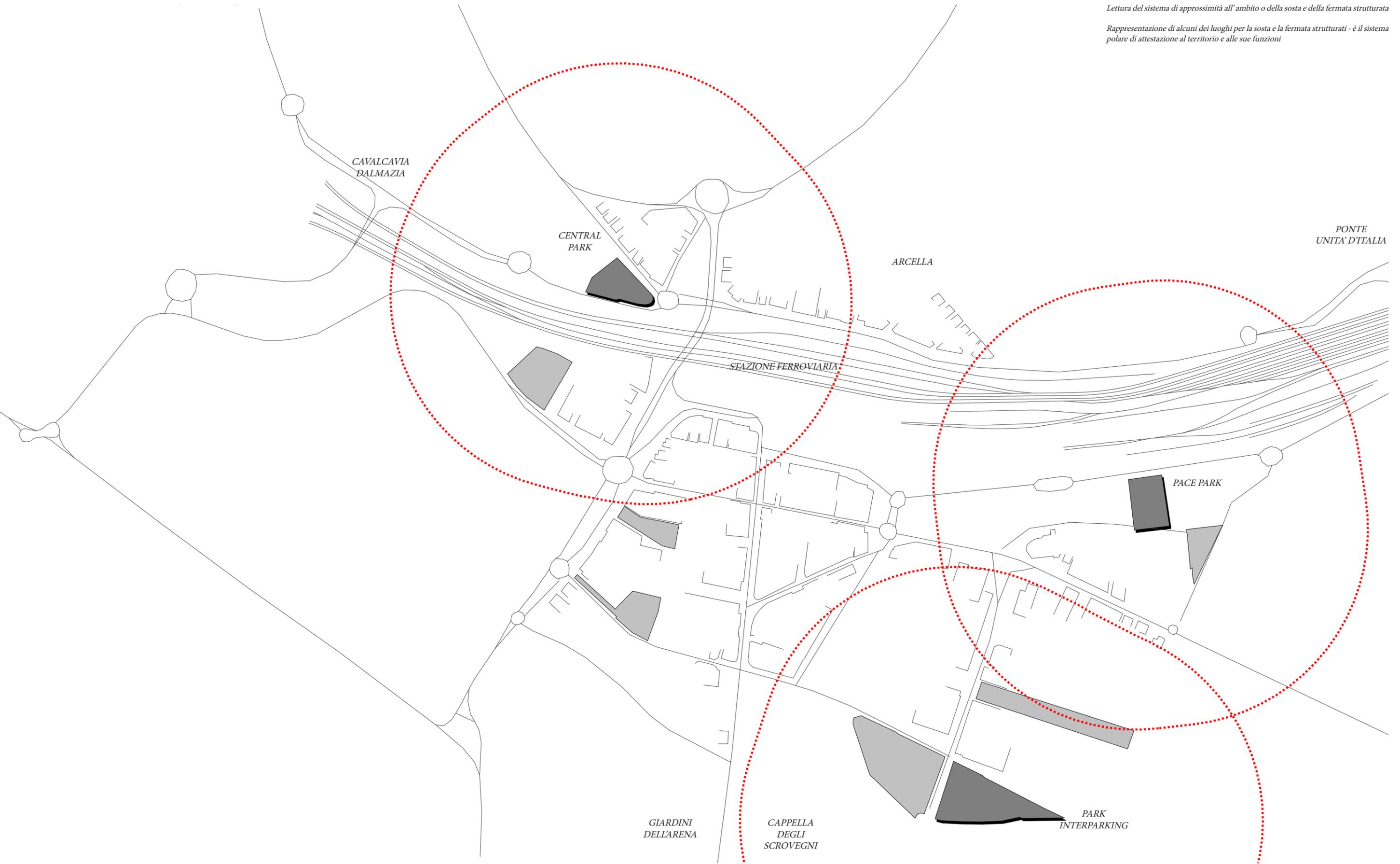
Lettura del carattere di permeabilità dell'ambito e della copertura vegetazionale

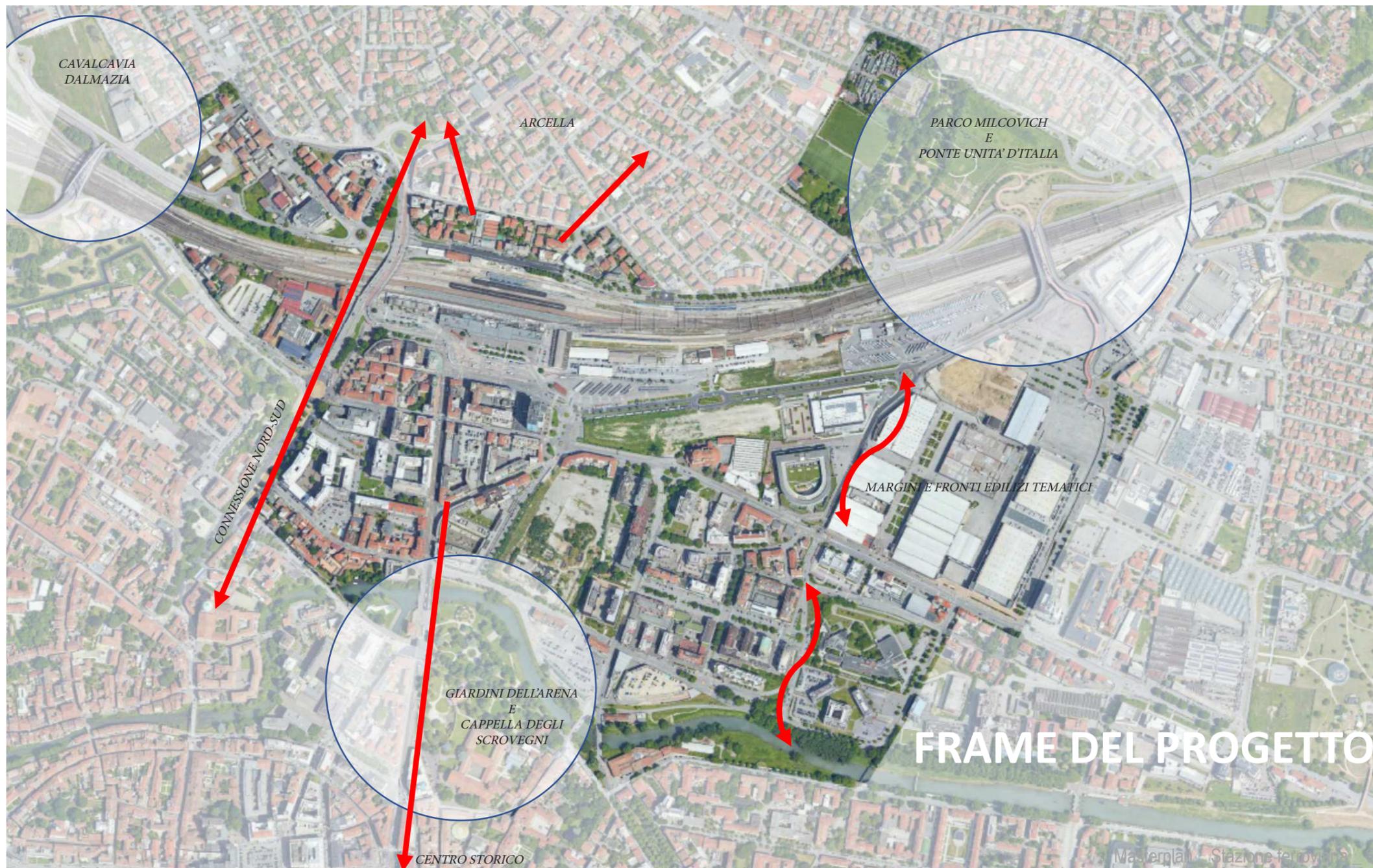
E' la lettura degli spazi vuoti e del sistema di copertura vegetazionale che da elemento singolo diventa sistema urbano riconoscibile e continuo



Lettura del sistema di approssimità all' ambito o della sosta e della fermata strutturata

Rappresentazione di alcuni dei luoghi per la sosta e la fermata strutturati - è il sistema polare di attestazione al territorio e alle sue funzioni





La lettura viene complementata mediante un inquadramento dei luoghi e delle funzioni insistenti nell'ambito, articolati in luoghi del progetto e luoghi aventi riflesso sul progetto ma non coinvolti direttamente nella trasformazione.

L'immagine a lato cerca di fare sintesi rispetto alla definizione dell'ambito di studio, e ricercando gli elementi di margine aventi funzione strategica o funzionale o fisica. A tal riguardo si evidenziano tre poli o ambiti di ingresso-uscita caratterizzati dalla presenza di aree a verde pubblico, la connessione fisica e funzionale nord-sud a superare la linea ferroviaria (porte stazione ferroviaria) e ancora la tematizzazione di alcuni fronti edilizi di affaccio (ad esempio ambito fiera o università).

L'approccio a cannocchiale: dalla scala locale alla scala territoriale

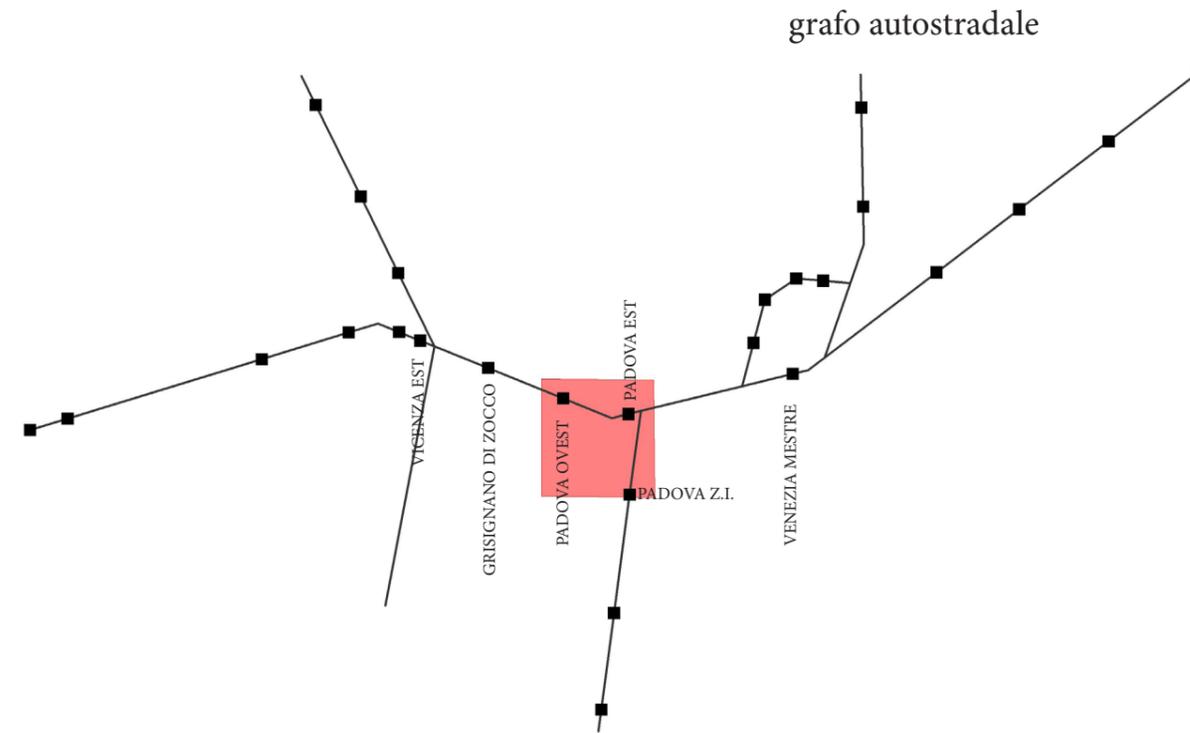
Allargando la scala di lettura fisica del contesto si ricava il telaio territoriale dei luoghi del progetto.

Tale telaio ritrova nel sistema infrastrutturale i suoi elementi fisici ordinatori.

E' la cornice che a partire dai caselli autostradali (Padova Est e Padova Ovest), dalla rete del ferro e dalla macro funzione di livello territoriale (Ospedale, Scali ferroviari dismessi, Luoghi immagine del Centro Storico come Prato della Valle....) definisce i nodi esterni delle relazioni intraprese dal nodo della stazione ferroviaria e relativi assi urbani ordinatori.

L'allargamento dell'ambito ridefinisce l'area universitaria da margine di affaccio a funzione avente relazioni con il nodo stazione e con il sistema infrastrutturale viario e ricostruisce a livello di grafo stradale il sistema di movimento nel territorio.





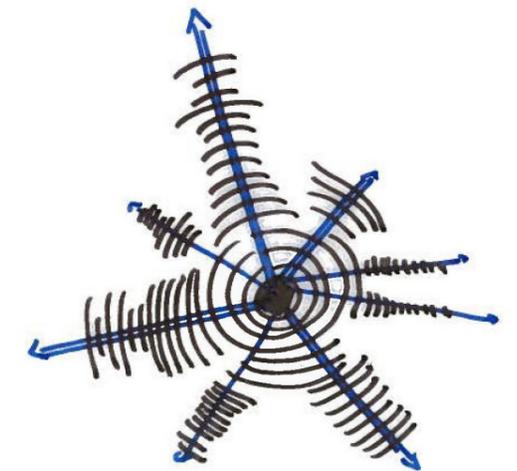
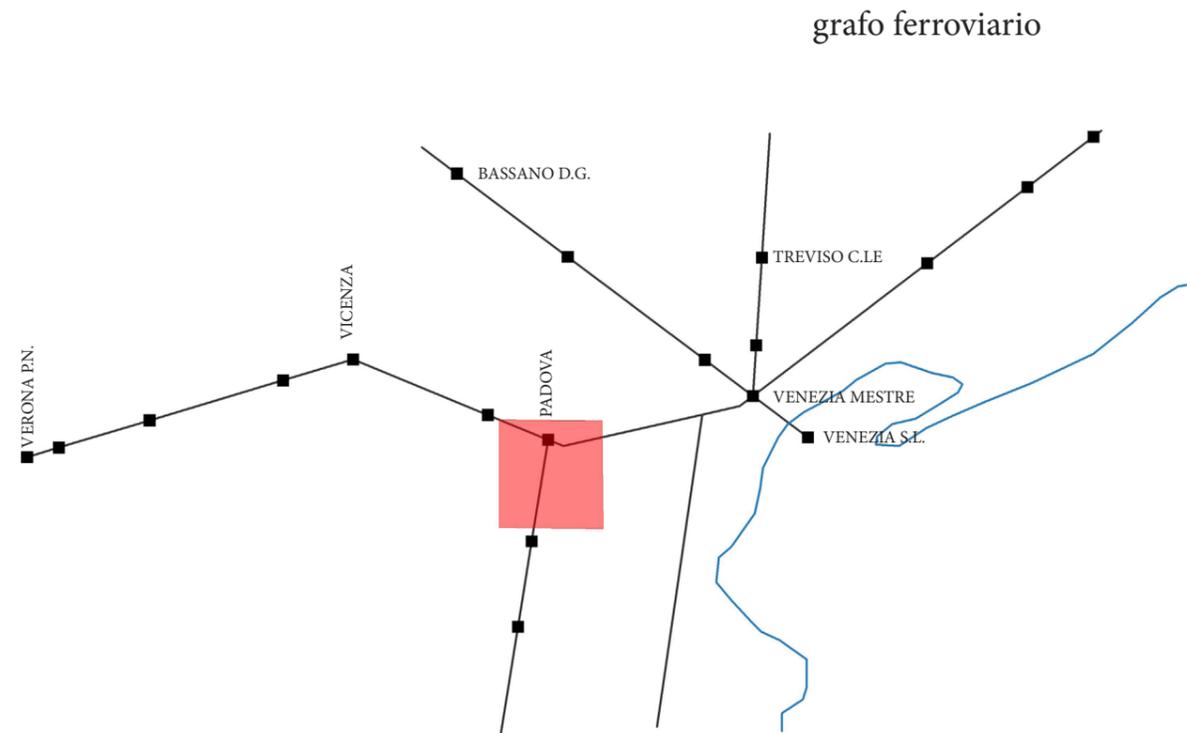
L'area di studio e di approfondimento progettuale è strategica rispetto alla direttrice autostradale est-ovest regionale, e non solo, data dall'asse Milano-Verona-Venezia-Udine-Trieste in cui insiste e di cui è snodo strategico nella sua distribuzione nord-sud.

In particolare l'asse assume una duplice valenza:
 a. è punto mediano dell'asse longitudinale;
 b. è nodo strategico per l'asse trasversale assieme a quello di Verona.

Le porte date da Padova Ovest, Padova Est e Padova Sud costituiscono i punti di ingresso-uscita rilevanti, chiusi dal sistema della circonvallazione urbana.

L'area è strategica anche in relazione alla rete del ferro o ferroviaria.

Anche in questo caso Padova assume un ruolo baricentrico fondamentale nell'intersezione tra le due direttrici strutturanti Milano-Trieste e Padova-Bologna.



02
QUADRO
DI
RIFERIMENTO
PIANIFICATORIO

Il Piano della Provincia di Padova

La Provincia, attraverso il Settore Urbanistica, attua i compiti di pianificazione territoriale e di coordinamento della pianificazione urbanistica assegnati dalla normativa vigente (L.R. 11/04), attivando tutti gli strumenti e le risorse necessarie per la promozione e lo sviluppo del territorio.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) costituisce, come stabilito dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11, *"lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.."*.

Il processo di formazione del P.T.C.P. è incentrato sulla elaborazione degli obiettivi di sviluppo sostenibile sottoscritti dall'Italia nella conferenza di Rio del 1992, con quelli relativi alla riduzione delle emissioni sottoscritti a Kyoto nel 1997, e della Agenda 21.

Alcuni principi informativi che caratterizzano tale strumento di Pianificazione Territoriale possono essere così sintetizzati:

- strumento snello e flessibile: è redatto sulla base di limitati indirizzi base che costituiscono punti di riferimento per il governo del territorio, in grado di rispondere e adattarsi ai veloci cambiamenti che interessano il territorio provinciale
- strumento fortemente condiviso: il Piano è stato costruito fin dalla sua fase formativa con il consenso degli Enti coinvolti e attuato attraverso tutti quegli strumenti (accordi di programma, patti territoriali ecc.) che permettono di formulare precisi accordi per la promozione e realizzazione delle iniziative a carattere sovracomunale
- valorizzazione delle intese istituzionali: il Piano intende valorizzare il ruolo di ciascun soggetto pianificatore territorialmente competente incentrandolo nella creazione di strumenti e regole che facciano emergere obiettivi e strategie condivisi con tutti gli attori, creando le condizioni affinché tutti gli attori possano affermare i propri bisogni e le proprie possibilità e nel contempo responsabilizzandoli quali coautori, destinatari e attuatori del Piano, in coerenza con i principi di sussidiarietà che permeano le riforme istituzio-

nali in corso in questi anni.

Con l'entrata in vigore della Legge Regionale 11/04 e relativi atti di indirizzo applicativi, la Giunta Provinciale ha stabilito (con provvedimento n.3178 dell'8.10.2004), di sospendere il percorso di approvazione del precedente progetto di P.T.C.P. (già adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 25 del 05.04.2004), e di riavviare le fasi di adozione e approvazione, in sintonia con le nuove disposizioni regionali.

Si è proceduto, quindi, alla rielaborazione del P.T.C.P. già adottato, ai fini del suo adeguamento alla nuova normativa, recependo anche la disciplina introdotta con il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.lgs 42/2004 e s.m.i.) e con la nuova Legge Regionale sul commercio (L.R. n. 15/2004). E' stato inoltre previsto l'inserimento di direttive finalizzate al risparmio energetico, alla promozione delle fonti rinnovabili di energia ed alle applicazioni dei principi di bioedilizia e bioarchitettura.

Tale adeguamento è stato compiuto tenendo conto di quanto emerso dall'attività dell'ufficio regionale di coordinamento delle Province per l'omogenea redazione dei P.T.C.P., istituito ai sensi dell'art.50 della stessa L.R. 11/04.

Il P.T.C.P. è stato adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 46 del 31/07/2006 e, a seguito del suo deposito presso le segreterie dei Comuni e della Provincia e pubblicazione dei relativi avvisi, si sono raccolte le osservazioni.

Il Consiglio Provinciale, successivamente, con deliberazioni n. 3 del 04.02.2008, n. 14 del 17.03.2008, n. 27 del 16.06.2008, n. 28 del 23.06.2008, n. 37 del 28.07.2008, n. 49 del 27.10.2008, n. 53 del 03.11.2008, n. 1 e 2 del 19.01.2009, n. 4 del 26.01.2009, ha controdedotto alle osservazioni pervenute.

Con nota del 09.02.2009 il Piano è stato inviato alla Regione per la competente approvazione, avvenuta con DGRV n. 4234 del 29.12.2009, pubblicata sul Bur n. 14 del 16.02.2010, previo parere del Comitato VTR n. 288 del 29.07.2009, della Commissione Regionale Vas n. 51 del 30.06.2009, della Commissione consiliare regionale in

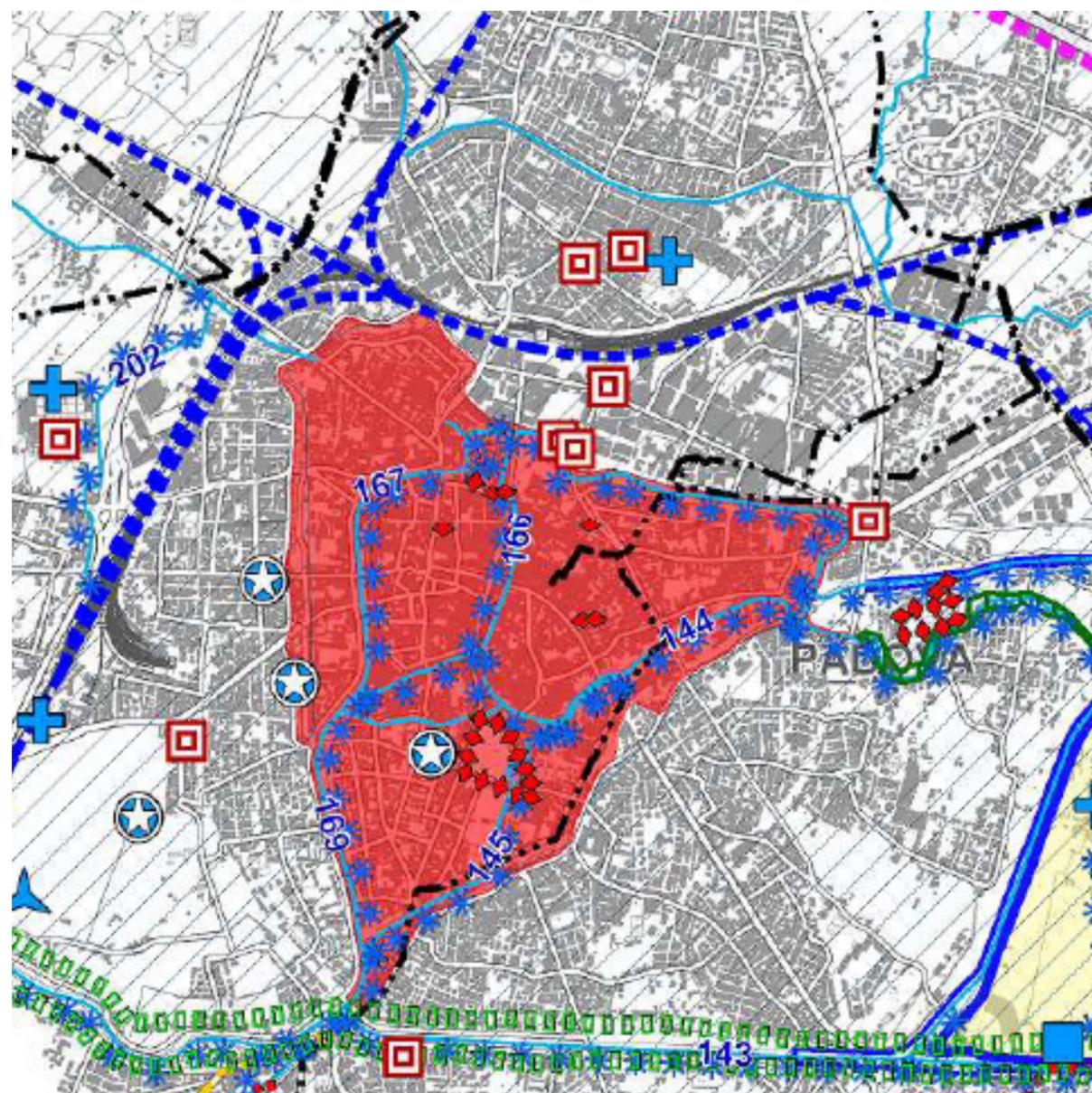
data 01.12.2009.

Infine, il Consiglio Provinciale, ha preso atto, con deliberazione n. 55 del 22.09.2011, della versione definitiva del Piano, così come adeguato alle prescrizioni regionali; lo stesso è stato successivamente depositato, a disposizione del pubblico, presso la segreteria dei Comuni e della Provincia, con pubblicazione dei relativi avvisi agli albi comunali e provinciale nonché sul BUR, ai sensi dell'art. 23 comma 8 della L.R. 11/04 e art. 17 del D.lgs 152/2006 e s.m.i..

A seguito dell'accoglimento da parte del Consiglio Provinciale di una osservazione di modifica all'art. 35 delle Norme Tecniche del P.T.C.P., proposta in fase di approvazione del proprio P.A.T. dal Comune di Massanzago e nell'ambito della elaborazione del PATI del Camposampierese, la Provincia di Padova ha avviato con procedura semplificata, ai sensi dell'art. 23 della L.R. 11/04, l'iter per la redazione di una variante al citato art.35 delle NT del PTCP. Tale variante è stata adottata con DCP n. 1 del 24/01/2013, e a seguito della sua trasmissione alla Giunta Regionale, è stata approvata per decorso dei termini, nel mese di maggio del 2013.

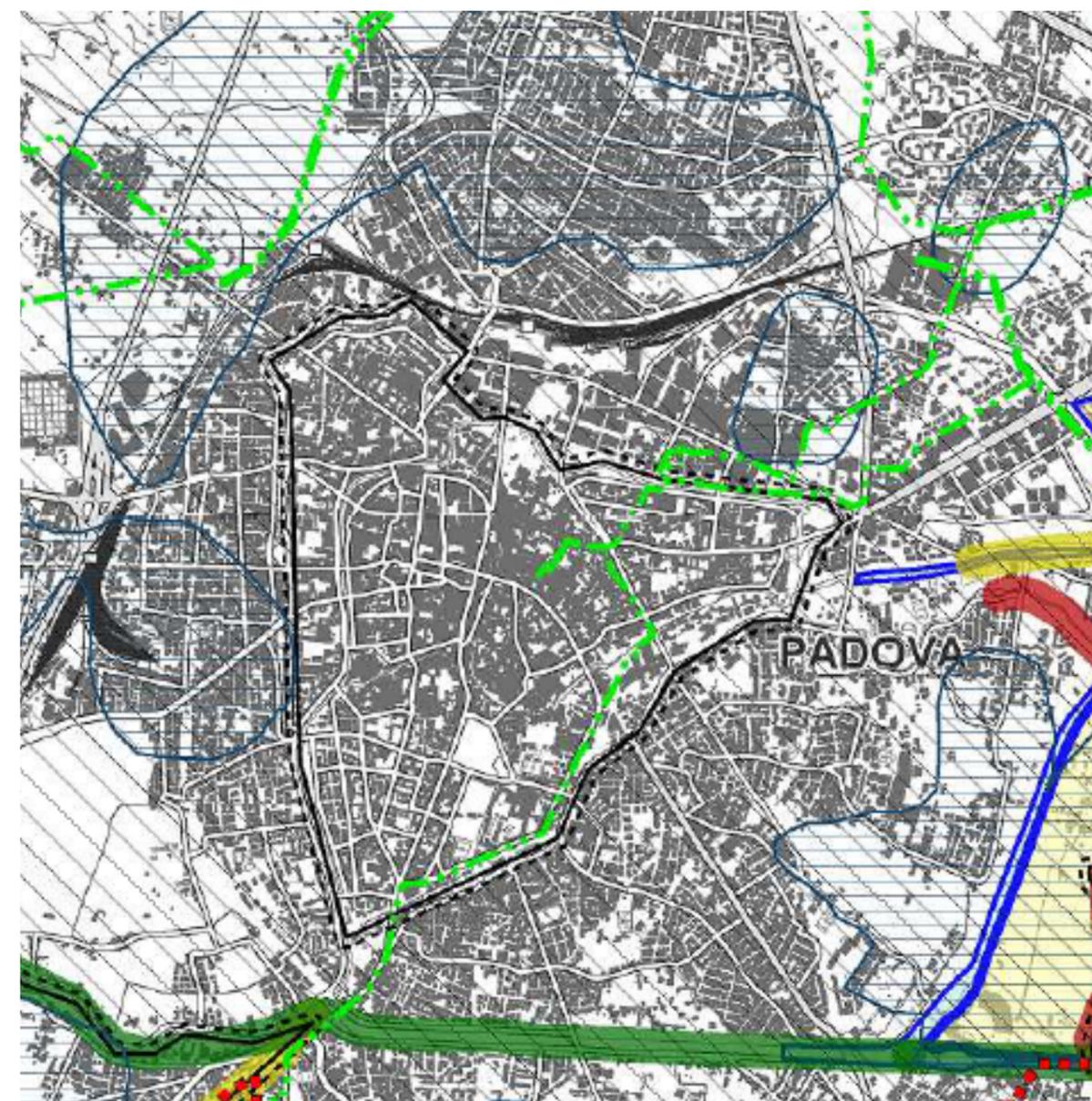
L'ambito è prossimo al centro storico di Padova, è prossimo ad elementi lineari di cui al Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua e presenza nel suo complesso edifici e compendi a valenza monumentale

Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



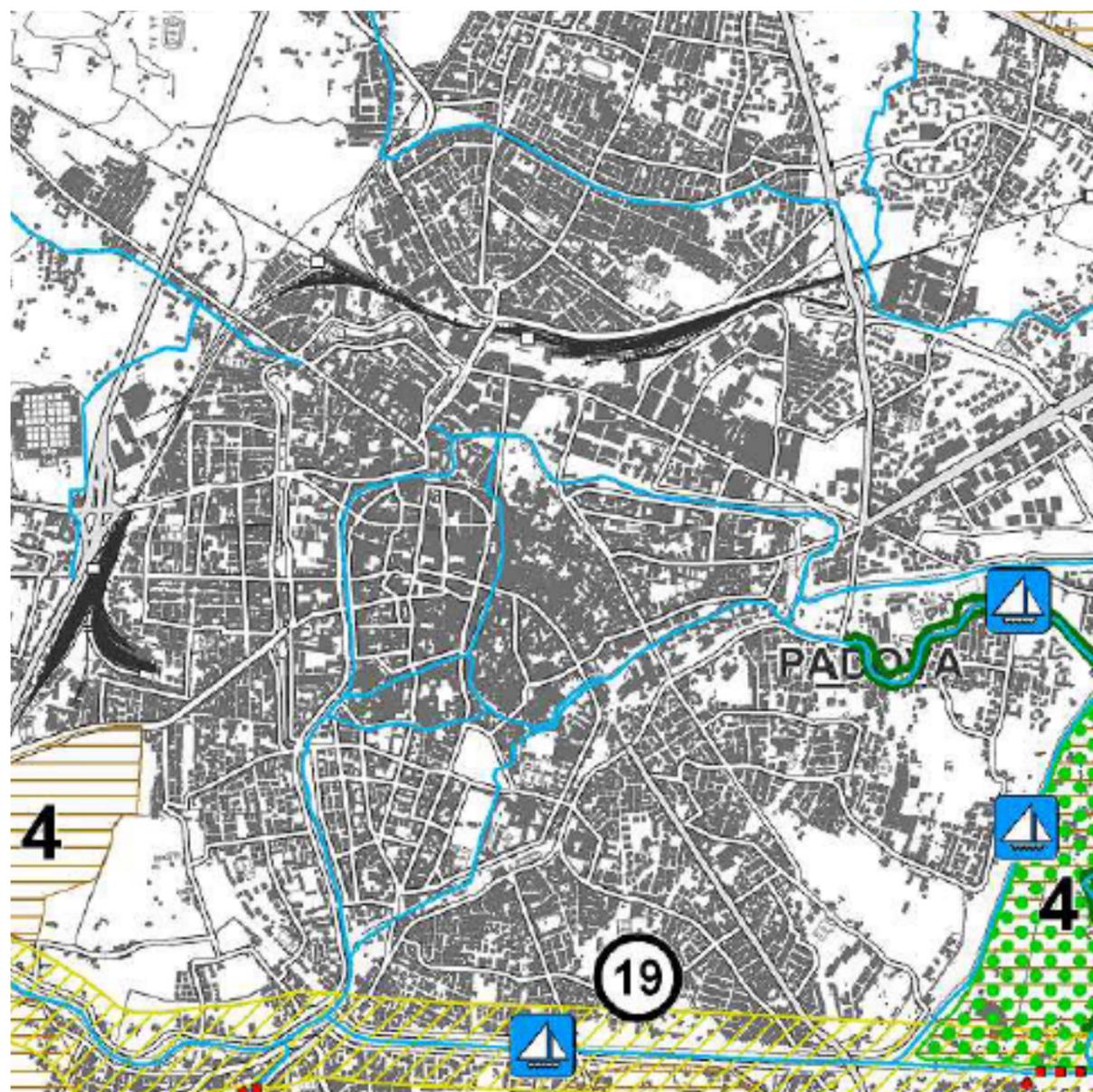
L'ambito è parte delle aree a scolo meccanico ossia zone trasformate a seguito di interventi di bonifica nelle quali il convogliamento delle acque verso il corpo idrico ricettore e' attuato mediante impianti di sollevamento.

Carta della fragilità



L'ambito non è interessato direttamente da elementi del sistema ambientale territoriale; si evidenzia come l'elemento lineare dell'acqua possa configurarsi come elemento fisico dei limiti del progetto.

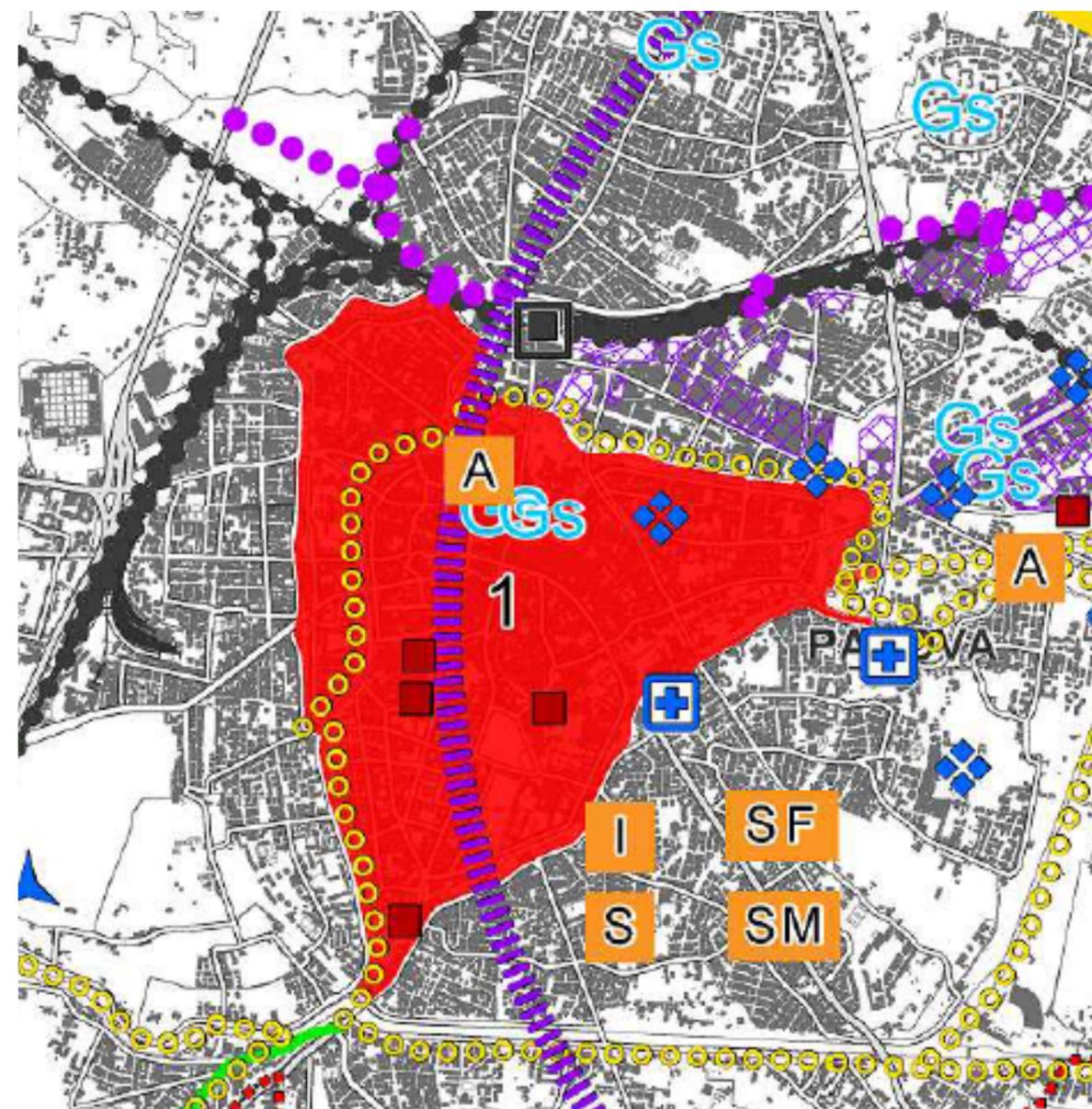
Carta del Sistema Ambientale



L'ambito è prossimo al centro storico di Padova e rientra all'interno dei Poli produttivi da confermare (QUADRO B), comprensivo del nodo dato dalla Stazione ferroviaria, anche con funzioni di SFMR.

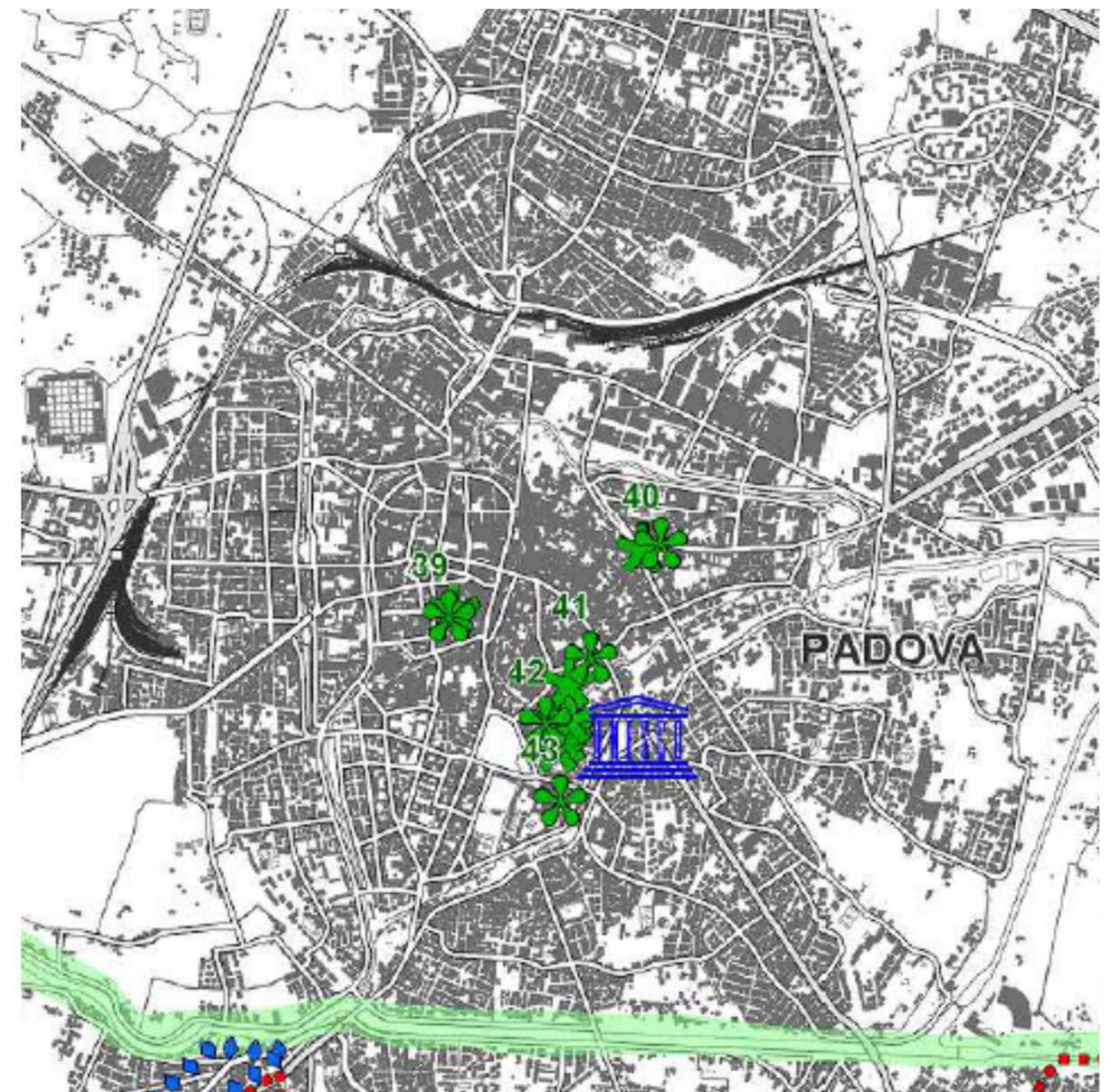
L'ambito è interessato dal punto di vista infrastrutturale, soprattutto nel suo margine nord, da previsioni di progetto consolidate di livello sovraprovinciale.

Carta del Sistema insediativo e infrastrutturale



L'ambito non è interessato direttamente da elementi del sistema del paesaggio.

Carta del Sistema Paesaggio



Il Piano di Assetto del Territorio di Padova

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), istituito dalla Legge Regionale 11/2004, è uno strumento di pianificazione comunale, che sostanzialmente costituisce la parte strategica del vecchio PRG e considera solo gli aspetti fondamentali o strutturali del territorio, fissandone gli obiettivi di sviluppo, tutela e conservazione.

Le sue caratteristiche innovative rispetto al PRG sono di seguito elencate.

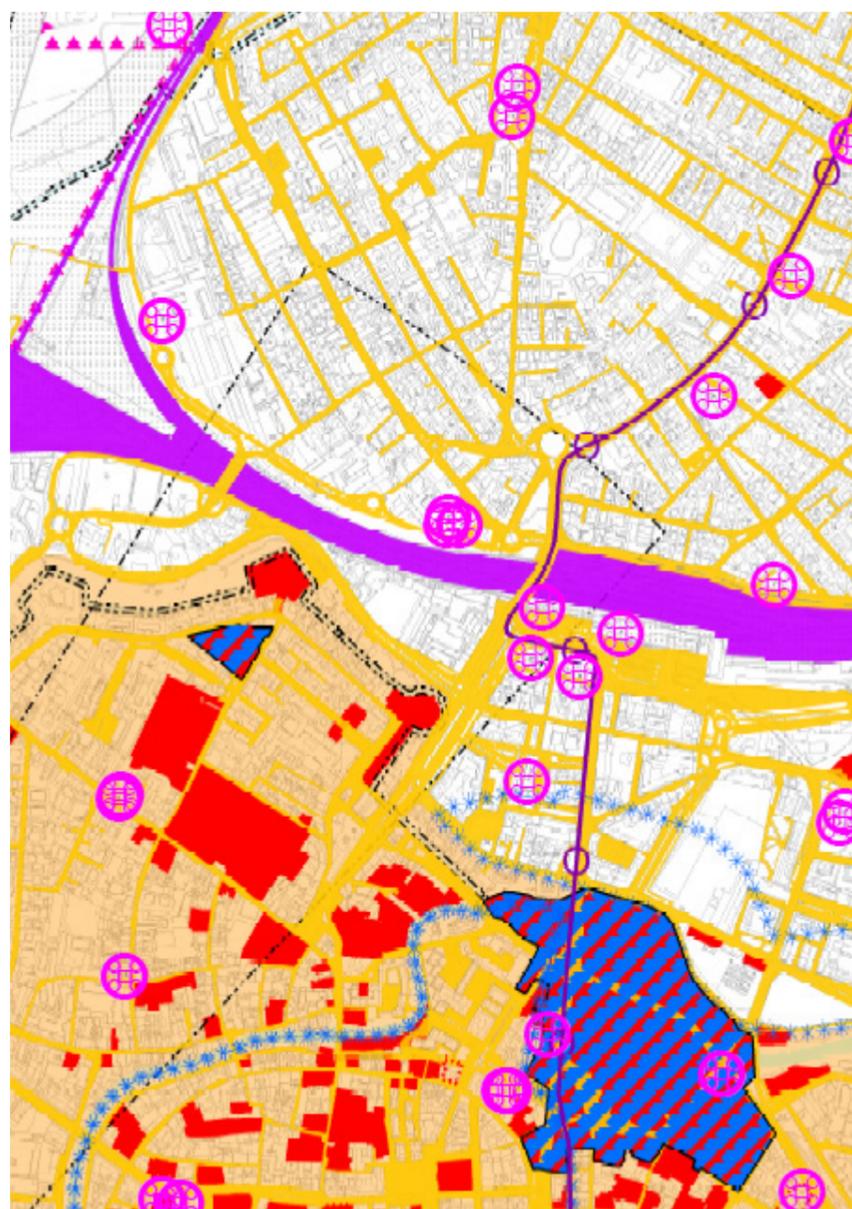
- Particolare attenzione alla coerenza con gli strumenti pianificatori di livello superiore (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);
- Attenzione alla concertazione con tutti i soggetti pubblici;
- Partecipazione alla fase pianificatoria di associazioni economiche e sociali nonché dei singoli cittadini, attraverso l'istituto obbligatorio della Consultazione;
- Attenzione alle valenze ambientali, che potrebbero essere compromesse da scelte non attentamente ponderate, per la cui tutela viene istituito lo strumento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS): nasce con il PAT e ne accompagna la redazione.

Il PAT individua gli ambiti da riqualificare, valorizzare o da tutelare e le aree idonee a migliorare la qualità urbana.

Il PAT introduce nuovi concetti: Invarianti, che sono le peculiari valenze ambientali paesaggistiche e idrogeologiche da tutelare; ATO (ambito territoriale omogeneo) nei quali viene ripartita la possibile crescita edilizia; gli ATO costituiscono l'occasione per stabilire i parametri fondamentali per il dimensionamento del piano.

L'ambito è prossimo al centro storico di Padova, è prossimo ad elementi lineari di cui al Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua e presenta antenne radiobase per le telecomunicazioni nelle sue immediate vicinanze.

Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale



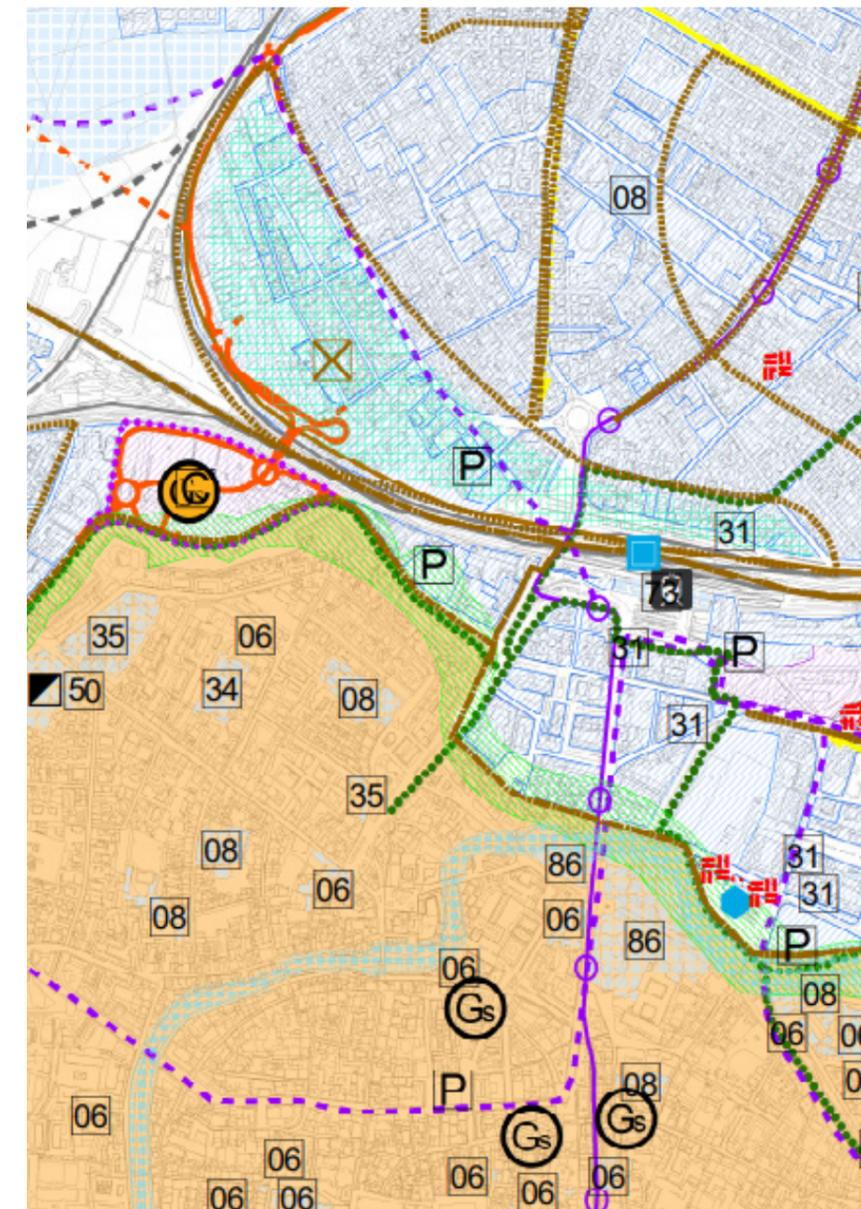
L'ambito è prossimo al centro storico di Padova.

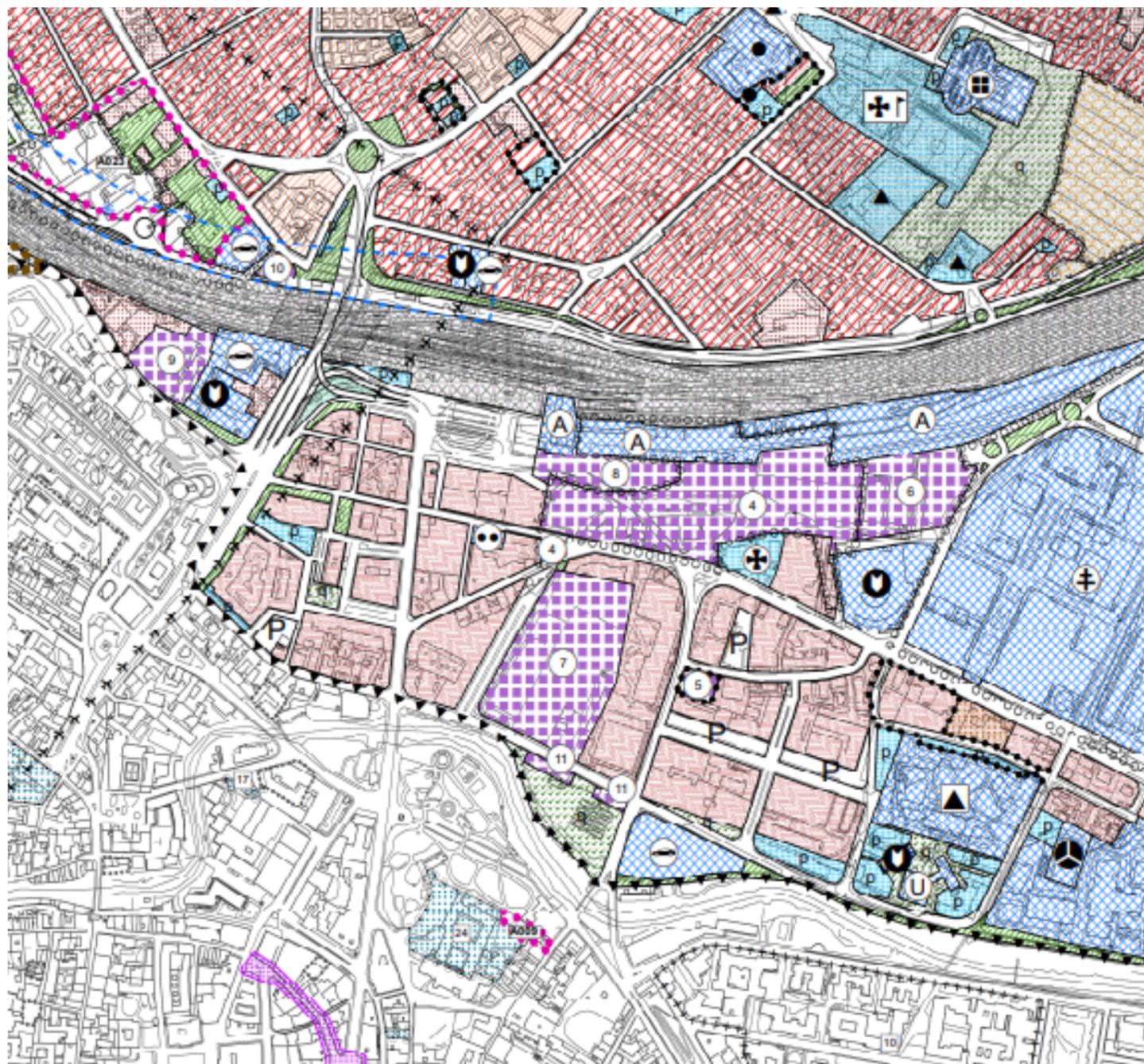
Carta delle Invarianti



L'ambito è parte centrale e strategica del tessuto urbanizzato consolidato, nodo centrale (ferroviario e mezzi pubblici) anche la sosta e la fermata e come spazio di cerniera tra il centro storico e il quartiere dell'Arcella. Nell'ambito sono evidenziati ambiti oggetto di riqualificazione e rigenerazione urbana (strategie del PAT).

Carta della trasformabilità





Il Piano degli Interventi di Padova

Il Piano degli interventi (Pi) disciplina l'assetto edilizio e lo sviluppo in generale del territorio comunale.

Il PI considera la totalità del territorio comunale e indica essenzialmente:

- 1) la rete delle principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e navigabili e dei relativi impianti;
- 2) la suddivisione del territorio comunale in zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona;
- 3) le aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposte a speciali servitù;
- 4) le aree da riservare ad edifici pubblici o di uso pubblico nonché ad opere ed impianti di interesse collettivo o sociale;
- 5) i vincoli da osservare nelle zone a carattere storico, ambientale, paesistico;
- 6) le norme per l'attuazione del piano." (art.7 L.1150 del 17 agosto 1942).

Il Comune di Padova è dotato del Piano dal 1954.

L'Amministrazione Comunale ha avviato ora la redazione del nuovo Piano degli Interventi, che vede come primo step la predisposizione del Documento del Sindaco.

Il Documento del Sindaco costituisce lo strumento fondamentale con il quale l'Amministrazione Comunale avvia la redazione del Piano degli Interventi (PI) attraverso un confronto ampio e approfondito con tutti gli attori istituzionali, sociali ed economici sul futuro della città di Padova. Un confronto questo che si prefigge di delineare ed implementare un sistema di obiettivi e linee guida, che saranno resi operativi attraverso la redazione del Piano degli Interventi. Alcuni indirizzi del Documento del Sindaco solleciteranno anche altri piani, programmi, politiche e progetti, contribuendo a delineare una specifica connotazione della città di Padova in senso resiliente.

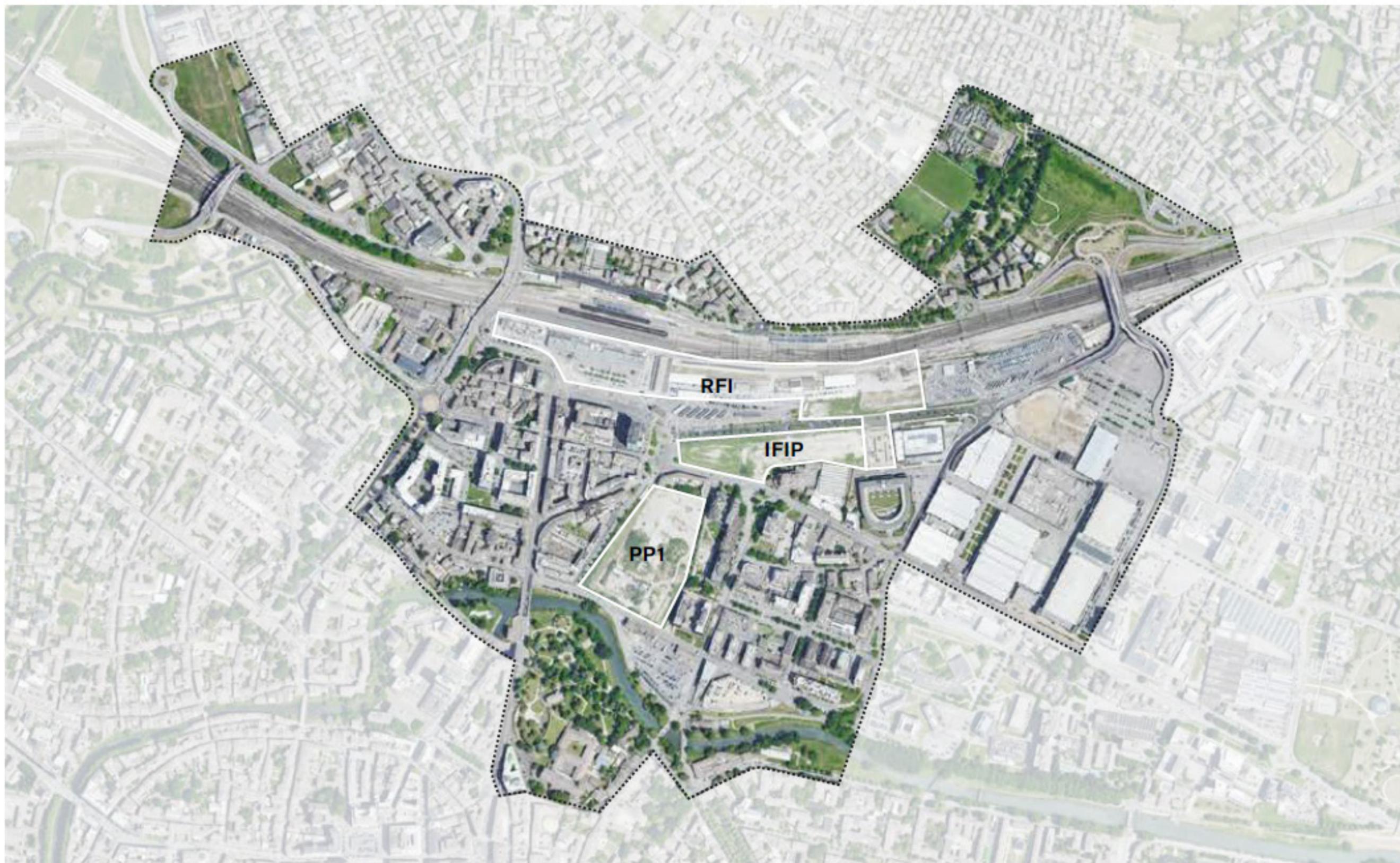
Nelle intenzioni del legislatore regionale il PI è stato concepito come uno strumento programmatico attraverso cui le singole amministrazioni potranno, nell'ambito degli indirizzi dettati dal PAT, fare strategia in merito all'assetto e uso del territorio declinando gli obiettivi di mandato di medio e breve periodo.

Il PI è quindi uno strumento snello, sia dal punto di vista procedurale che dei contenuti, e consente all'Amministrazione Comunale di rispondere in modo tempestivo alle nuove domande che riguardano l'intreccio, in continua modificazione, tra spazio, economia e società.

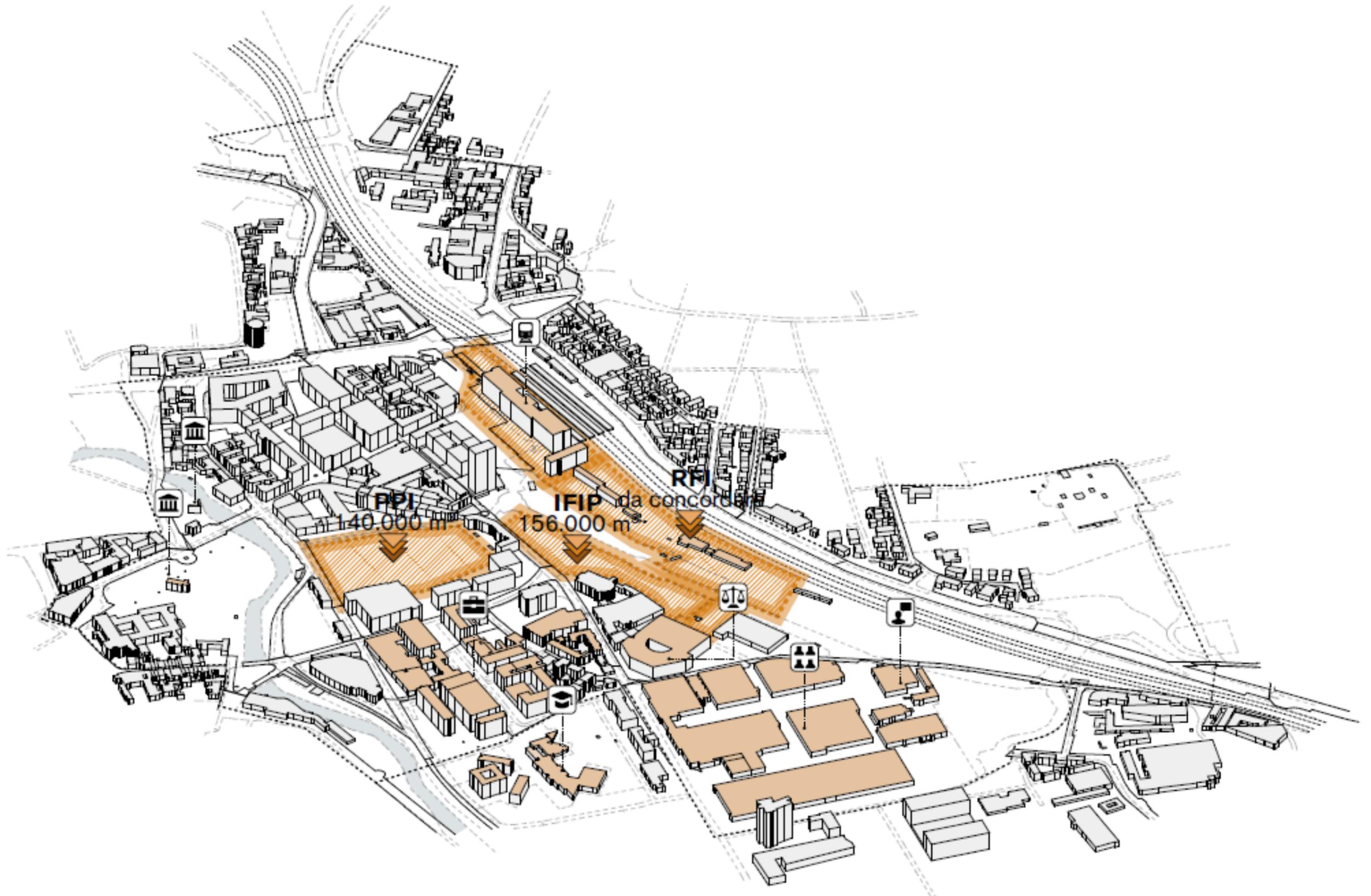
Tale funzione appare del tutto innovativa rispetto all'impianto del "vecchio" PRG in quanto rivendica e impone una capacità di coordinamento con strumenti di settore (vedi opere pubbliche e piani settoriali), programmazione temporale (vedi Programma Pluriennale di Attuazione) e concertazione con le parti private (vedi articolo 6 della Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004) poco presenti nei tradizionali strumenti urbanistici generali comunali.

L'agilità del Piano degli Interventi, che si contrappone alla rigidità del precedente PRG, consente al Comune di modificare, quasi in continuo, lo strumento urbanistico per adattarlo e conformarlo alle mutate esigenze degli attori e operatori territoriali con una reattività adeguata alle dinamiche socioeconomiche del territorio.

Aree di trasformazione: programmazione in corso



Cubature previste



Progettualità diffuse

Il presente paragrafo riporta le progettualità in corso nell'area di studio, articolate per tipologia di intervento e scala di progetto.

Area PP1 "Ex Gasometro"

Stato dell'arte

Gli attuali proprietari dell'area intendono rivedere il progetto complessivo dell'area per un adeguamento dello stesso alle richieste ed esigenze del mercato.

Il contesto di intervento

L'area in esame fu la sede di una delle più importanti infrastrutture del XIX e XX secolo, il Gasometro di Padova. Posta nelle immediate vicinanze del Piovego, alle spalle di piazzale Boschetti, è compresa fra via Trieste, via Diego Valeri ed il gruppo di edifici a carattere direzionale che affacciano su via Gaspare Gozzi. La costruzione del gasometro, avvenuta tra il 1844 ed il 1847, si inserì nel quadro delle modernizzazioni che interessarono le principali città europee del periodo e che ebbero proprio nell'illuminazione pubblica alimentata a gas l'aspetto più visibile.

La scelta del sito per il gasometro rispondeva alle esigenze di approvvigionamento del combustibile e di decentramento periferico della struttura stessa.

La proposta urbanistica 2009

Il progetto sviluppato fissava i caratteri urbanistici ed urbani dell'intervento considerando l'area come strategica; infatti per la sua posizione l'area dell'ex gasometro è cerniera tra città storica da un lato e strutture della città moderna dall'altro. In questo sito di cerniera il progetto ricostruiva una dicotomia filtrata e risolta dalla realizzazione di un insediamento urbano che, con un grande parco urbano ed una nuova piazza costituisce nuovi luoghi di incontri e fermenti sociali.

In particolare la nuova piazza era destinata ad essere il baricentro sul quale si coagulavano i blocchi solitari e le tensioni della città nuova con i frammenti ed il disegno stratificato della città storica. Il parco urbano trasmetteva "a filtro",

prolungandolo, il verde del fiume verso le zone direzionali di nuova realizzazione.

Il progetto prevedeva la realizzazione di una nuova gerarchia di spazi urbani che, riconnettendosi agli edifici ex IACP su via Niccolò Tommaseo, sviluppava un tessuto edilizio "a meandro", disegnava un nuovo fronte urbano su via Diego Valeri e realizzava un nuovo sistema di spazi pubblici dove il nuovo grande parco urbano apriva il dialogo con la nuova piazza aperta su via Trieste e sul canale del Piovego.

Gli elementi principali che definiano l'impianto progettuale possono essere così sintetizzati:

- la nuova piazza definita dalle cortine degli edifici con i loro porticati gradinati chiusi dalla nuova torre residenziale e completati dai volumi commerciali sul lato orientale dell'ambito;
- il nuovo parco urbano che si confrontava con la nuova piazza;
- i parcheggi interrati sviluppati su due livelli;
- gli edifici articolati su diverse tipologie edilizie in relazione anche alle destinazioni d'uso insediabili.

Nei nuovi complessi che disegnano piazza e parco, i negozi al piano terreno e le terrazze verdi mutano nel corpo residenziale in linea su via Diego Valeri.

L'articolazione del "meandro", prima di disegnare la grande piazza urbana, arretrava dal limite di via Trieste circoscrivendo con una grande loggia il nuovo parco urbano sul quale si affacciano le residenze del complesso.

La sequenza del sistema abitativo si chiudeva con la torre a destinazione residenziale vero e proprio fulcro tra piazze ed edifici pubblici e privati, tra le abitazioni ed il fronte commerciale verso gli esistenti edifici direzionali.

La piazza era disegnata dai profili digradanti dei corpi residenziali e commerciali che si confrontano con i volumi delle grandi strutture pubbliche.

I fronti edilizi mediavano anche le strutture esistenti riconducendole ad una dimensione urbana. Sul fronte verso le Piazzette Gaetano Salvemini e Filippo Turati, i nuovi volumi delle strutture pubbliche e direzionali, si confrontavano con il grande "fuori scala" degli esistenti edifici direzionali. Il complesso si concludeva con l'ultimo degli edifici alti, che si confrontava con gli imponenti edifici direzionali esistenti.

Il progetto perseguiva la filosofia di completa pedonalizzazione degli spazi pubblici (raggiungibili solo dai mezzi di soccorso o per le attività pubbliche connesse all'utilizzo stesso della piazza). Per realizzare tale idea progettuale i parcheggi a raso sono solo una minima parte del totale. Quasi tutti i posti auto sono infatti ricavati nei due piani interrati realizzati nell'ambito.

Il sistema di circolazione

L'intervento ha visto uno studio completo della circolazione all'interno del comparto e la prefigurazione di scenari futuri in funzione delle modifiche che interverranno nei prossimi anni.

Il progetto di circolazione prevedeva un alleggerimento del traffico su via Trieste in funzione della futura realizzazione dell'Nuovo Auditorium della Città di Padova e del sistema di relazioni che ne verrà. Via Diego Valeri viene completamente ridisegnata per favorire l'interscambio con il sistema dei parcheggi interrati pubblici/privati previsti dal Piano.

I numeri dell'intervento

La superficie interessata dall'intero ambito è di circa 48.576,00 mq.

La volumetria complessiva ammessa è di 140.000,00 mc.

Destinazioni d'uso ammesse:

- direzionale – commerciale – turistica - artigianale di servizio e artistico
- residenziale (per un massimo del 50% del volume realizzabile)
- servizi pubblici e di interesse pubblico

Le superfici minime da destinarsi a servizi pubblici e/o di uso pubblico, sono state determinate come qui di seguito:

destinazione RESIDENZIALE

Standard primari

(indici desunti da N.T.A. del P.R.G. vigente, art. 19),

- 9 mq/100mc di costruzione per aree da sistemare a verde
 - 3,5 mq/100mc di costruzione per parcheggi pubblici
- Standard secondari (indici desunti da "Disciplinare per l'attuazione dei P.U.A. da parte di soggetti privati" Titolo II, art. 1, comma 1, "Aree ed opere di urbanizzazione secondaria", lett. a), b), c), d)
- 19 mq/ab per servizi di interesse comune
 - 10 mq/ab aree aggiuntive ai servizi di interesse comune

Capacità insediativa residenziale teorica (indici desunti da L.R. 07 giugno 1985 n. 61 "Norme per l'assetto e l'uso del territorio", titolo III, art. 22)

- Vr/150mc = abitanti teorici insediabili

destinazione COMMERCIALE - DIREZIONALE

Standard primari

(indici desunti da N.T.A. del P.R.G. vigente, art. 19),

- minimo 80/100 mq di S.l.p.
- di cui almeno 40/100 mq per parcheggi pubblici e/o di uso pubblico e la rimanente a verde destinazione M

MEDIA STRUTTURE DI VENDITA

Standard primari (indici desunti dalla L.R. 13 agosto 2004 n. 15, art. 16, comma 2, lett. c)

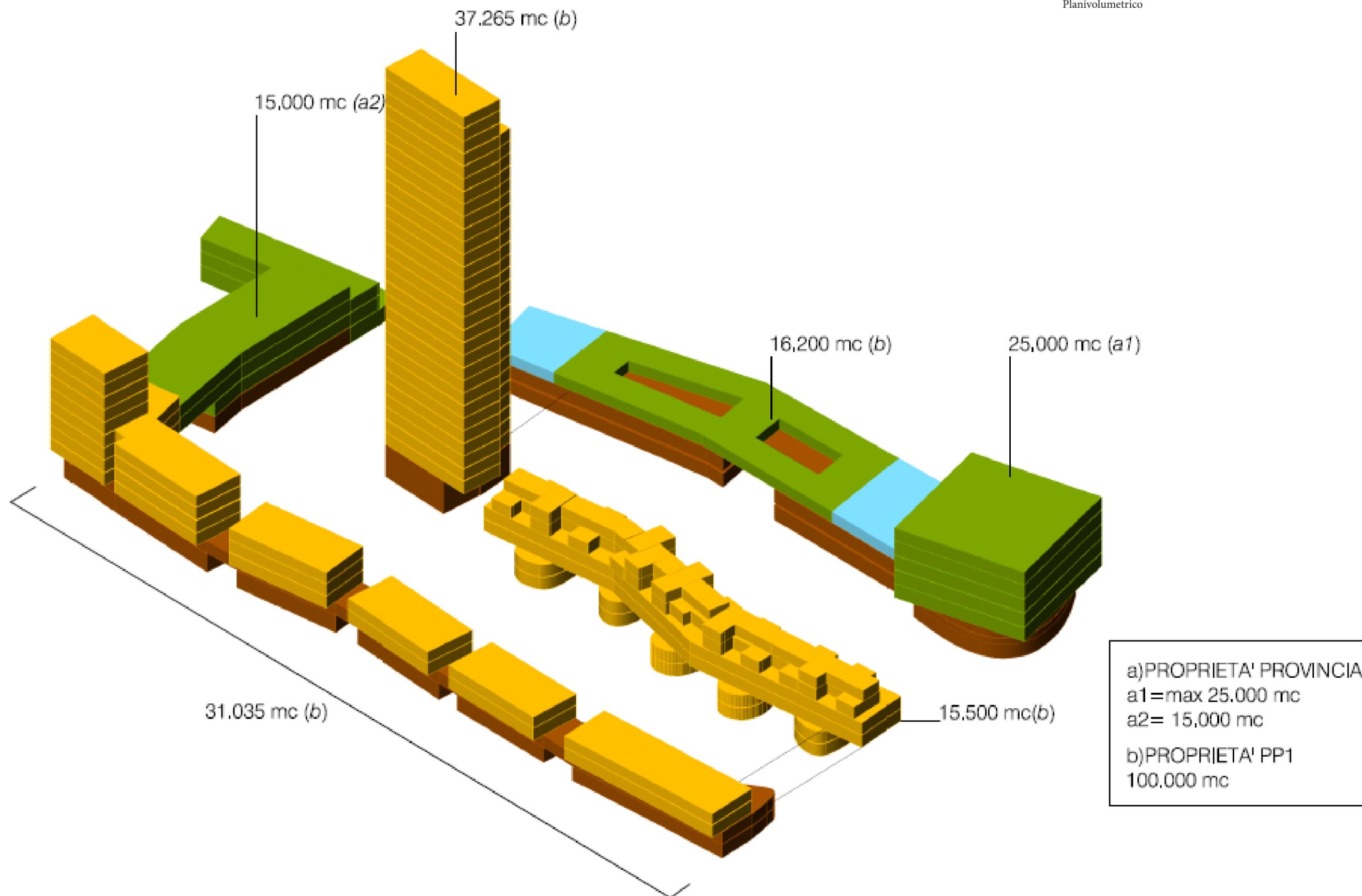
- 1,80 mq/mq superficie di vendita di area libera
- di cui 0,8 mq/mq S.l.p. di area a parcheggio effettivo inoltre ai sensi della L. 122/89 art. 2:
- 1mq ogni 10 mq di costruzione da destinarsi a parcheggi privati.

Opere previste

Il piano di lottizzazione, prevede la realizzazione delle seguenti opere di natura pubblica e/o di uso pubblico:

- le strade di viabilità secondaria;
- gli spazi di sosta e parcheggio in superficie per complessivi mq 1.014,00;
- parcheggio al secondo piano interrato per complessivi mq 23.400,00;
- le infrastrutture a rete per la distribuzione dell'energia elettrica, del gas, dell'acqua, la rete telefonica;
- l'illuminazione pubblica;
- la rete di smaltimento delle acque nere e delle acque bianche;
- il parco urbano di mq 8.381,00;
- le piazze pavimentate e con arredo urbano per complessivi mq 7.883,00;
- portici ad uso pubblico per complessivi mq 3.398,00;
- marciapiedi e altri spazi pedonali di collegamento per complessivi mq 485,00;
- piste ciclabili per complessivi mq 1.123,00.

Le opere di natura privata sono:



Aree di trasformazione: programmazione in corso

Area PP1 - ex Gasometro



- Consistenze volumetriche approvate dal Comune (140.000 MC)
- Destinazioni funzionali da definire
- La parte centrale dell'area è prevista uso pubblico per garantire continuità pedonale tra la stazione e il centro storico

- autorimessa al primo piano interrato;
- edifici fuori terra per mc 140.000,00 circa a destinazione residenziale, direzionale e commerciale.

Area IFIP

Stato dell'arte

L'ambito è oggetto di una Variante approvata il 23.03.2022.

Il contesto di intervento

Il progetto di urbanizzazione e di sviluppo dell'area posta tra la Fiera di Padova e la Stazione Centrale, a nord del Tempio della Pace, rappresenta uno degli ultimi tasselli di completamento di un complesso sistema urbano, adiacente il centro storico.

L'area è inserita in un'ambito di importanza strategica per la città, oggetto a partire dai primi anni 80 di una radicale trasformazione urbanistica ed edilizia, in attuazione delle previsioni della variante al P.R.G. nel 1983, che ha portato alla realizzazione di una serie di importanti attrezzature terziarie e di servizio.

Questo processo di trasformazione non è comunque ad oggi completato, avendo subito, forse a causa della crisi economica, un forte rallentamento negli anni 90.

Negli ultimi anni trascorsi si è riscontrata una forte ripresa, sulla spinta anche della variante alla Zona direzionale approvata nel 2000 e degli Accordi di Programma posti in essere dall'Amministrazione Comunale.

Attualmente sono in corso o sono comunque programmati importanti interventi che una volta realizzati concluderanno il processo di riqualificazione urbanistica ed edilizia della zona.

Anche dal punto di vista viabilistico è in atto una ridefinizione dell'assetto complessivo della zona, con il completamento, previsto dal PRUST denominato "Arco di Giano", in particolare del nuovo asse a Nord del Tribunale verso Ovest fino alla stazione e verso Est e della viabilità nuova ad Est che ha visto anche la realizzazione del cavalcavia denominato "Ponte Verde".

La proposta urbanistica attuale

Il P.U.A. in oggetto si configura come variante ai precedenti piani attuativi di cui riprende i contenuti, gli accordi e gli impegni, ed in particolare conferma le principali opere di

urbanizzazione previste quali:

- la Nuova strada Fiera-Stazione comprese le rotatorie ad Est ed a Ovest;
- la piazza a Nord del Tribunale;
- l'autorimessa interrata sotto la piazza;
- la modifica del sedime di via Grossi e via Goldoni;
- il percorso pedonale a Ovest del Tribunale.

Oltre a queste opere il P.U.A. prevede la realizzazione di una seconda autorimessa ad uso pubblico nell'area a Nord confinante con la ferrovia e la realizzazione di una controstrada parallela alla nuova strada al fine di rendere più sicuro e ordinato il traffico in entrata ed uscita dai parcheggi e dalle aree di servizio e liberare nel contempo le aree pedonali dal traffico automobilistico.

Il P.U.A. prende atto delle opere già eseguite nell'ambito dell'intervento di ristrutturazione urbanistica dell'area che si presenta particolarmente degradata, come previsto nei precedenti piani e precisamente:

- demolizione dei fabbricati indicati nella tav. 9 allegata alla convenzione IFIP e nella tavola allegata alla Convenzione del P.d.L. Vallesport;
- sistemazione aree di accesso alle proprietà Viola da via Grossi per permettere la realizzazione del percorso di emergenza a servizio del Tribunale;
- esecuzione della bonifica ambientale e bellica, con ottenimento dei relativi certificati da parte degli Enti competenti di quasi tutta l'area interessata;
- realizzazione delle due rotonde ad ovest, compresi i relativi percorsi ciclo-pedonali e i sottoservizi, già consegnate e funzionanti;
- esecuzione della nuova strada Fiera/Stazione compresi i sottoservizi;
- esecuzione dei lavori di sistemazione di Via Grossi e di Via Goldoni;
- esecuzione dei lavori dell'Autorimessa interrata (con l'esecuzione di diaframmi perimetrali);
- sistemazione dell'area di pertinenza del Tribunale sul lato nord, con spostamento della relativa recinzione;
- realizzazione del percorso ad ovest del Tribunale.

Il Piano si sviluppa secondo volumi compatti tipo "isolati", e modifica integralmente le scelte del Piano Valle, individuando un nuovo modello di città più vicino alla densità del Centro storico e agli spazi pubblici della città consolidata.

Il planivolumetrico si caratterizza di edifici ad isolato aperti su di almeno un lato, e che nel loro posizionamento si distaccano per aprire scorci prospettici su elementi notevoli come il Tempio della Pace e il Tribunale.

L'isolato consente di intervenire secondo lotti funzionali e permette di risolvere all'interno di ogni uno di essi, il maggior numero di problematiche relative a mix funzionali, la dotazione di servizi, la definizione degli spazi pubblici.

Attraverso questo Piano si intende costruire un sistema di vuoti collettivi; tale strumento urbanistico regola e ordina i nuovi volumi da insediare e, soprattutto garantisce una serie di gerarchie tra elementi che riproducono scale diverse: scala collettiva e scala privata.

Il Piano è simultaneamente segno alla scala del territorio, per la sua dimensione urbana, ma è anche uno spazio fisico sul quale si insediano molteplici attività.

Il sistema di circolazione

Il sistema viabilistico del nuovo insediamento prevede una netta divisione tra i flussi carrabili e quelli ciclo pedonali, questo consente una virtuale delimitazione tra gli spazi a terra di uso pubblico, come slarghi e piazzette alberate e aree pedonalizzate, ed un sistema carrabile a bassa velocità posto a nord del Tempio della Pace, denominato "controviale" che distribuisce gli accessi al parcheggio interrato.

Viale Italia mantiene il suo assetto di asse di scorrimento urbano mentre il controviale di pertinenza privata ma di uso pubblico, consente una maggiore sicurezza agli accessi dei parcheggi e agli accessi di servizio come le zone di carico scarico delle attività commerciali.

Il nuovo boulevard di Viale Italia prevede una sequenza alberata sia ai lati che al centro della strada a due corsie, questo consente di filtrare visivamente la futura area di trasformazione sul lato della Ferrovia come sul controviale, in modo da mitigare l'effetto volumetrico della cortina edilizia.

Il senso di percorrenza del controviale è a senso unico e consente una agevole uscita dalle rampe di accesso al parcheggio. Tutto i percorsi pedonali sono pensati per avere continuità con i vuoti urbani di piazze e vicoli, mentre il percorso ciclabile attraversa articolandosi fluidamente lungo l'area pedonalizzata.

Visto l'intero sistema si propone inoltre la possibilità di rendere il tratto di via N. Tommaseo di fronte l'area del Tribunale (sino al Tempio della Pace), zona a traffico limitato, ad uso di frontisti e per carico scarico merci delle attività commerciali,

deviando il principale flusso veicolare verso il più strutturato e dimensionato viale Italia, dando così una dimensione e fruibilità al Tribunale ed al Tempio della Pace più simile a quella del vicino centro storico, con una definizione dello spazio pubblico liberamente percorribile ma con un traffico limitato. Una dimensione in grado di affrontare il tema complesso del recupero di un'area sensibile di questo territorio, in cui l'attrattiva delle funzioni e la sicurezza e libertà di scorrimento dei pedoni dovrebbe risultare un tema dominante, con il confinamento del caos e dell'impatto veicolare lungo assi più strutturati.

I numeri dell'intervento

L'ambito del Piano comprende un'area sita tra Via Grossi, Via Goldoni, la ferrovia, e Via Tommaseo per una superficie complessiva di circa 61.405 mq.

Il P.R.G. vigente. (in vigore dal 05 agosto 2008) definisce l'area "Zona Direzionale" individuandola come zona 6 e zona 4.

Le cubature previste dal P.R.G. sono le seguenti:

- zona 4 volume massimo mc 120.000;
- zona 6 volume massimo mc 36.400 TOT volume 156.400 mc.

Lo strumento urbanistico attuativo definisce:

-l'altezza degli edifici, i distacchi tra i corpi di fabbrica, dalle strade, dai confini di proprietà e delle aree pubbliche previste;

-le dimensioni e le caratteristiche delle autorimesse;

-le destinazioni d'uso degli edifici, degli spazi e del sottosuolo.

Le funzioni previste sono:

- direzionale, commerciale, turistica, ricettivo, artigianale di servizio e artistico;
- residenziale;
- servizi pubblici e di interesse pubblico.

Il Piano viene attuato a seguito di progetti esecutivi delle opere di urbanizzazione e dei relativi Permessi di Costruire, anche in più fasi mediante stralci funzionali come indicato negli elaborati grafici fermo restando che per l'attuazione di ogni stralcio dovranno essere verificati gli standard pertinenti. Lì dove il PUA presenti un sufficiente grado di approfondimento plani volumetrico e di definizione dei fabbricati si potrà procedere, per quelle sole parti, una

volta approvata la variante al Piano, con la richiesta dei titoli edilizi per mezzo di DIA o superDIA.

Il presente PUA oggetto di modifica dei precedenti piani, risponde ai contenuti dei precedenti accordi, infatti a parità volumetriche complessive e quantità di superfici pubbliche/di uso pubblico, dà una configurazione diversa dei fabbricati e della sistemazione degli spazi pubblici/di uso pubblico, compresa la configurazione della viabilità interna ed il sistema di rampe di accesso ed uscita dall'interrato.

Il Piano prevede una cubatura complessiva di 156.400 mc e si suddivide in un mix di funzioni, che prevedono residenza per circa 40.000 mc e i restanti 116.400 mc suddivisi in attività commerciali.

In particolare è prevista una media struttura di vendita alimentare con una superficie di vendita di mq. 2.500, negozi di vicinato e medio-piccole strutture di vendita, secondo la definizione dell'art. 80, punto 2 del R.E.

Le destinazioni d'uso degli edifici previsti dal P.U.A. sono quelle ammesse nell'art. 19 delle Norme Tecniche del P.R.G.:

a – direzionale, commerciale, turistico, artigianale di servizio ed artistico; b – residenziale
c - servizi pubblici e di interesse pubblico.

Il volume di mc 156.400 è così suddiviso in base alle destinazioni d'uso:

•destinazioni non residenziali volume di mc 116.400 pari al 74,42%

•destinazioni residenziali volume di mc 40.000 pari al 25,58%

Viene prevista una diversa distribuzione della volumetria rispetto al precedente Piano Urbanistico rivedendo anche così la distribuzione delle varie destinazioni d'uso.

Restiamo convinti che la compresenza e la integrazione di funzioni e di modalità d'uso diversificate rappresenti un elemento di forte impulso per la qualità sia architettonica che sociale di un nuovo insediamento urbano.

In questo contesto appare fondamentale il ruolo dei percorsi pubblici e le modalità di accesso alle residenze, che si attuano mediante una sequenza di spazi via via più dedicati e privati che dai luoghi collettivi, conducono ai singoli al-

loggi.

Se il mix funzionale è ormai caratteristica qualitativa nel progetto di nuovi sistemi insediativi, riteniamo che anche il mix di modalità di fruizione di una medesima funzione, come quella abitativa, possa diventare un elemento di grande arricchimento in progetti come questo, che insediano quantità significative di residenza.

L'intervento prevede la realizzazione di parcheggi interrati posti al di sotto gli edifici che assolvono le necessità delle dotazioni private, mentre i parcheggi pubblici trovano spazio oltre che nei parcheggi in superficie, in una grande autorimessa interrata posta di fronte al tribunale, ed una sul lato della ferrovia,

Standard richiesti:

Parcheggi	15.604 mq
Verde	17.584 mq
Area libera MSV	4.500 mq
Totale aree a standard richieste	37.688 mq

Standard previsti:

Parcheggi in superficie	2.827 mq
Parcheggi coperti a PT in sup	2206 mq
Parcheggi in autorimessa	12.167 mq
Totale Parcheggi a standard	17.200 mq

Verde	19.150 mq
-------	-----------

Area libera MSV	5.033 mq
Totale aree a standard previste	41.383 mq

Gli spazi pubblici e gli spazi privati

Le aree pedonali e gli spazi pubblici rappresentano temi qualificanti e catalizzatori delle varie funzioni pubbliche e si articolano come sistema unitario e continuo, caratterizzati da una variazione dimensionale che va dalla piazza al vicolo, passando attraverso la scala del portico al piano terra.

Vengono identificati nel disegno complessivo dei vuoti alcuni sistemi principali che risolvono differenti percorsi ciclopedonali e carrabili, come anche una serie di luoghi di sosta e svago fruibili direttamente dai residenti come anche da utenti esterni.

In un'ipotetica sequenza di ambiti sono rintracciabili nella fruibilità di questo tratto di città:

1.Marciapiede urbano. Le caratteristiche sono quelle tipi-

che del percorso pedonale articolato lungo un asse viario (Viale Italia e Controviale) e prospiciente una cortina edilizia con usi differenziati a piano terra. Si ritiene possibile articolare lungo questo percorso lineare che riproduce il perimetro più esterno dell'intero ambito, una sequenza di piccoli luoghi di aree pedonali (slarghi, piazzette e portici) Inoltre esiste un passaggio pedonale lungo Via Tommaseo con sezioni variabili e generosi collegati continuamente con il lato viale e Controviale.

2.Cortili giardini. Al di sopra della quota dei parcheggi pubblici disposti a piano terra, viene organizzato un sistema di cortili (giardini pensili) di uso privato per le residenze. La collocazione altimetrica garantisce una certa intimità a questi spazi che risultano allo stesso tempo aperti ma protetti.

L'accesso alla corte aperta al pubblico è garantita da due collegamenti verticali dedicati.

3.sistema ciclo-pedonale. Lungo il lato di Via Tommaseo si sviluppa un percorso ciclopedonale che si articola muovendosi tra i vari edifici o addirittura attraversandoli.

4.Piazza del Tribunale. Posto di fronte a quello che Gino Valle considerava il prospetto principale del Tribunale, trova spazio una piazza di circa 2700 mq delimitata sui due lati da due edifici lineari disposti nel proseguimento delle due "navate" del Tribunale, e sul fondale dal Controviale alberato.

Aree di trasformazione: programmazione in corso

Area IFIP



- Consistenze volumetriche approvate dal Comune
- 150.000 MC con destinazione terziaria, residenziale e servizi
- Rifacimento della piazza del Tribunale
- Nuova pista ciclabile su Via Tommaseo
- Spazio pubblico adiacente la chiesa Tempio della Pace



Il Progetto Guida Masterplan del nuovo intervento urbanistico in Variante per le aree di concentrazione volumetrica T1 e T3 interne al PRU “il superamento dei margini”

Il contesto di intervento

Il Comune di Padova, nel dicembre del 1998, approvava il progetto urbanistico del Programma di Riqualificazione Urbana (P.R.U.) nelle aree comprese tra le Vie Sarpi e Annibale da Bassano, oggetto di un Accordo di Programma, sottoscritto dal Ministero dei Lavori Pubblici, dalla Regione Veneto, dal Comune

di Padova, nonché dall’A.T.E.R. di Padova.

Tra i contenuti del piano vi erano la riqualificazione di alcune aree in degrado e interessate marginalmente dallo sviluppo urbanistico ed edilizio della città, poste a Nord e a Sud del fascio dei binari ferroviari in prossimità della Stazione ferroviaria. Il piano prevedeva, con il contributo dei privati proprietari di dette aree, la realizzazione dell’infrastruttura viaria poi configuratasi nel nuovo Cavalcavia Sarpi e con le nuove vie di transito da e per la città per mezzo dello stesso.

Con il privato furono convenzionati una serie di aspetti e di oneri e obblighi a carico degli stessi (cessione gratuita delle aree necessarie all’infrastruttura, dazione di importanti e straordinari contributi per realizzazione di opere di infrastrutturazione, bonifica aree, contributi per gli espropri dei proprietari dissenzienti, ecc.) e parimenti fu redatto un progetto di edificazione con un mix funzionale commerciale, direzionale residenziale ricettivo, volto alla riqualificazione, attraverso l’iniziativa privata, della porzione di depresso interessata dal Programma.

La convenzione definitiva con i privati fu siglata nel luglio 2006. Le opere infrastrutturali contenute nel Programma di Riqualificazione furono negli anni a venire interamente realizzate per quanto riguarda gli interessi pubblici legati all’infrastruttura viaria. La crisi economica iniziata con il 2008 arrestò invece le ipotesi di realizzazione dei programmi edilizi privati in esso contenuti e rimasero senza esito con il protrarsi della crisi che ha attraversato il paese negli anni a seguire.

All’inizio del 2019, si approssimava lo scadere della convenzione urbanistica siglata nel 2006 senza che fosse stato possibile alcuno sviluppo del progetto pensato all’epoca.

Dato il lungo periodo intercorso, i contenuti del programma edilizio previsto nel 2006 scontava ormai una inattuabilità nell’interesse del mercato immobiliare a sviluppare il progetto con il mix funzionale previsto (residenziale frammentato ad attività commerciali/direzionali generiche). Altresì era, ed è, manifesta la necessità di un ripensamento progettuale della situazione urbanistica delle aree coinvolte nel P.R.U. soprattutto quelle a Nord della ferrovia, la cosiddetta ansa Borgomagnò, che nel frattempo ha visto peggiorare una situazione di degrado sociale.

Dopo una serie di incontri con l’Amministrazione Comunale, su una iniziale nuova proposta insediativa della stessa per le aree a nord della ferrovia, si è addivenuto alla proroga della convenzione in scadenza per un triennio, pattuendo attraverso la sottoscrizione di un atto d’obbligo unilaterale da parte dei privati, l’obiettivo di rivedere i contenuti progettuali delle aree del mancato sviluppo, garantendo altresì ai privati il mantenimento dei diritti edificatori maturati attraverso gli obblighi convenzionali che nel frattempo i privati avevano assolto.

L’impegno sottoscritto è stato quello di condividere con l’amministrazione comunale un rinnovato progetto di interesse comune al nuovo sviluppo urbanistico delle aree.

Il progetto qui rappresentato è derivato da quell’impegno e delinea gli indirizzi progettuali di un’area più ampia di quelle in proprietà delle ditte private coinvolgendo anche un’area interna al PRU di proprietà comunale e un’area esterna al PRU di un proprietario terzo.

Tale progettualità ampia è stata dall’Amministrazione e dalla compagine privata che se ne è accolta l’onere della progettazione programmatica, al fine di poter delineare una strategia di trasformazione urbanistica di un comparto di città che pur potendo attivarsi in tempi diversi declini una strategia insediativa coerente con le problematiche presenti.

La proposta urbanistica attuale

Il progetto guida (Master Plan) interviene in quattro macro aree divise secondo i soggetti proprietari: da Ovest verso Est una prima area in proprietà delle ditte riunite nel Consorzio sottoscrittore del PRU, una seconda area in proprietà del Comune e anch’essa inserita nel PRU, una area di pro-

prietà di una società immobiliare facente capo alla famiglia Funghi, un’ultima area, di maggior dimensioni, in proprietà delle ditte riunite nel consorzio e aderenti al PRU.

Il caposaldo trainante del programma progettuale prevede che nell’area di principale dimensione in proprietà della compagine privata sottoscrittrice dell’atto d’obbligo, si insedi un complesso edilizio destinato a raccogliere una serie di imprese attive in città ma disperse in diverse localizzazioni, accomunate dall’essere aziende che fondano le loro attività con contenuti di alta innovazione e ricerca. Aziende e intraprese riunibili sotto lo slogan di “imprese della conoscenza e operanti nei settori dell’innovazione tecnologica. Una sorta di HUB che riunisca attività peculiari che possano trarre reciproco vantaggio dall’essere vicine in un mutuo confronto e insediate in un contesto ricco di servizi al lavoro e al lavoratore che si caratterizzi per uno standard elevato di qualità dei luoghi in termini di architettura propri e di servizi.

Il complesso edilizio pensato si dota quindi di superfici per il lavoro delle singole aziende frazionabili ma anche di estensioni ampie oltre i mq 1.000 al piano, innervate da servizi alla persona legati al tempo libero (wellness e fitness), al piccolo commercio di vicinato, alla ristorazione, a servizi quali un auditorium in uso delle stesse aziende, alla presenza di ampi spazi scoperti pubblici, che consentano una vita della giornata lavorativa ricca di facilitazioni di incontro e scambio.

Al lato opposto verso Ovest nella seconda area di proprietà delle ditte proponenti, è stato ipotizzato un edificio a servizi alla persona che consenta di funzionare anche per l’intero quartiere gravitante e potrebbe avere in indirizzo rivolto a servizi di carattere socio sanitario.

Il tema dei servizi è quello generatore dell’intero progetto guida che, partendo dalla opportunità creata dall’insediamento delle imprese dell’innovazione, consenta su di un piano parallelo di innervare tutta l’ansa Borgomagnò di un’asta di servizi che rendano l’intervento permeabile al quartiere gravitante più prossimo e attrattivo del più ampio settore urbano dell’Arcella.

Un’asta di servizi che il progetto delinea fisicamente con un percorso ciclo pedonale, alberato, che congiunge i due estremi del comparto urbano, da realizzarsi nelle aree di proprietà comunale e di proprietà privata oggi non inserita nel P.R.U. Oltre il già citato immobile a carattere socio sanitario e di servizio alla persona, proseguendo da Ovest

verso Est nell’area comunale, trovano posto l’attrezzamento di attività storicamente già presenti nel sito e rivolte al tempo libero delle famiglie e dei bambini, alla possibilità di rivalutare la presenza del mondo associazionistico presente anch’esso storicamente negli edifici di proprietà comunale ma molto vivo e presente in tutto il quartiere prossimale, immaginando attraverso la ristrutturazione dell’immobile oggi presente una sorta di centro civico da destinare a manifestazione e produzione di forme di pubblico spettacolo o di intrattenimento da affidare anche alle stesse associazioni già presenti.

Sulla gronda verso la ferrovia il progetto prevede un’ampia area verde, organizzata a parco pubblico attrezzato, nel quale diluire e organizzare le attività per il tempo libero descritte.

Un’ulteriore riflessione dedicata a un possibile elemento di rinnovato sviluppo dell’area, il progetto lo colloca nell’area di proprietà privata a confine con l’area comunale. Qui si è riflettuto anche sulla scorta di esempi mutuati da esperienze riconducibili a quartieri di altre città in condizioni simili di marginalità. Si tratta di insediare un mercato cittadino, coperto e costituito di micro stand che consentano alle molteplici attività sorte spontaneamente negli ultimi anni nel quartiere Arcella, di trovare qui un punto di aggregazione e di scambio. Si tratta di attività legate sia all’artigianato, sia al food, spesso portatrici di tradizioni e culture non locali che si sono ormai diffusamente insediate nel quartiere, trovando in questo mercato un elemento di centralizzazione che consenta un livello di radicamento organizzato riducendo il livello di precarietà oggi spesso presente nel quartiere.

Diversamente o a corollario di questa ipotesi, il mercato potrebbe essere dedicato ad altri usi e settori merceologici che in ogni caso mantengono l’essenza della caratteristica di tutti i mercati che è quello di essere per eccellenza luogo di intrusione e scambio.

Al fine di garantire una valorizzazione economica dell’area di proprietà privata esterna al PRU, il progetto guida di quest’area, oltre al mercato (che comunque ha di per sé un evidente valore immobiliare derivabile dalle rendite locative degli “stand”), prevede la presenza di un secondo immobile sempre destinato alla localizzazione di aziende presenti nell’insediamento confinante e legate al comparto dell’innovation technology.

La struttura del piano guida consente di far funzionare i due

comparti in proprietà delle ditte sottoscrittrici della convenzione urbanistica a prescindere dall'unitarietà dell'intervento essendo queste autonome sotto il profilo funzionale e degli standard urbanistici necessari. Dato questo che consente di immaginare per queste, una volta attivate, il ruolo di caposaldo generatore per il rinnovo delle aree in cui andranno a insediarsi.

Nel suo insieme le quantità edificatorie espresse nel piano guida portano ad una riduzione complessiva del carico edificatorio presente nel comparto, oltre quello già previsto dal PRU.

La proprietà comunale vede mantenuta la sua dotazione edilizia esistente pari a una SLP di ca mq . 1.880;

La proprietà privata non inserita nel PRU passa da attuale SLP di ca. mq 9.500 a SLP di progetto di mq 4.100;

Le proprietà private aderenti al PRU sviluppano una SLP nell'area a Ovest di mq 2.000 e nell'area a est una SLP di mq 20.860 con funzioni miste direzionali, commerciali e a servizio. Per le attività commerciali, saranno espressamente vietate le medie strutture di vendita oltre i mq 250.

Gli standard a verde delle due aree private sono ampiamente garantite dal progetto.

I parcheggi pubblici sono previsti parte in superficie parte al primo livello interrato. I parcheggi privati sono garantiti per un complessivo di ca. 400 posti auto al primo livello interrato delle aree private.

Le Linee guida per l'attuazione

Le presenti indicazioni descrivono le varianti che il nuovo progetto di massima urbanistico (MasterPlan) introduce nelle aree facenti parte del Progetto Urbanistico Definitivo del Programma di Riqualificazione Urbana per le "Aree comprese tra le vie P. Sarpi e A. da Bassano", redatto ai sensi del D.M. 21.12.1994 come successivamente modificato con D.M. 30.10.1997, la cui disciplina normativa è contenuta nelle Norme Tecniche di Attuazione ad esso allegata e descritte nel Piano degli Interventi.

Il presente nuovo Master Plan è conseguente all'atto d'obbligo sottoscritto dai privati proprietari delle aree di seguito descritte. L'atto d'obbligo è stato sottoscritto in conformità della delibera di Giunta Comunale n. 391/2019 nella quale è prevista la presentazione da parte dei proprietari delle aree in oggetto di una variante progettuale ai contenuti insediativi previsti dal Progetto Urbanistico Definitivo del P.R.U.

La presente variante interviene su alcuni aspetti insediativi di due aree di concentrazione volumetrica inserite nel P.R.U. in proprietà di attuatori privati e identificate come Unità di Spazio di Concentrazione Volumetrica T.1 e T. 3 poste al nord del fascio dei binari ferroviari.

L'atto d'obbligo richiamato e collegato alla Delibera di Giunta Comunale 391/2019 prevede l'attivazione di una proposta di variante progettuale anche per la unità di Spazio di Concentrazione Volumetrica identificata come T.7 e posta al sud del fascio dei binari ferroviari. Per tale area il presente Master Plan non prevede alcuna modifica progettuale in questa fase e ne mantiene efficaci le N.T.A. vigenti sino a future proposte di variante progettuale nei termini contenuti nella Delibera di G.C. richiamata.

Le Aree oggetto del nuovo Master Plan sono inserite nel P.R.U. richiamato e la presente variante descrive i contenuti delle nuove linee guida progettuali illustrate anche graficamente negli allegati elaborati di cui al successivo elenco.

La variante progettuale non comporta incremento alla superficie territoriale del PRU. Tuttavia al fine di descrivere un coerente possibile sviluppo del settore urbano ampio, il Master Plan ha delineato anche la previsione di trasformazione sia dell'area inserita nel P.R.U. di proprietà del Comune di Padova, identificata

nel Progetto Urbanistico Definitivo richiamato come area U.d.S. di concentrazione dei volumi T.2, sia di un'area non inserita nel P.R.U. ma confinante con le aree in progettazione, identificata negli elaborati planimetrici del Master Plan con le lettere T. Z. L'obiettivo è stato quello di indicare uno sviluppo coerente di un comparto urbanistico omogeneo che tenga conto delle specifiche linee di sviluppo urbanistico delle aree sottoposte all'atto d'obbligo sopra richiamato.

L'attuazione degli interventi edilizi ed urbanistici, opere di urbanizzazione e di rete stradale interna, a cura dei privati nelle Unità di Spazio di Concentrazione Volumetrica di cui al presente Master Plan, sarà disciplinata da apposita convenzione tra Comune e soggetti attuatori conseguentemente alla approvazione di una variante allo strumento urbanistico vigente ai sensi dell'art. 6 della l.r. n. 11 del 23.04.2004.

Ove il Master Plan non indichi contenuti di variante alla disciplina del Programma di Riqualificazione Urbana "il Superamento dei Margini", e alle sue N.T.A. si intendono vevoli quelle vigenti descritte in esse e nei suoi apparati grafici.

I numeri dell'Intervento

L'edificazione nelle U.d.S. per la concentrazione dei Volumi T.1 e T.3 è consentita per le destinazioni d'uso commerciale, direzionale, turistica e a servizi, secondo le seguenti quantità massime:

- U.d.S. T.1 sino al raggiungimento di una capacità edificatoria fuori terra massima di mc 6.000;

- U.d.S. T.3 sino al raggiungimento di una capacità edificatoria fuori terra massima di mc 62.580.

In entrambe le U.d.S T.1 e T.3 non è consentita la realizzazione di piccole e medie strutture di vendita con superficie netta di pavimento superiore a mq. 250 relativamente al comparto alimentare ma con esclusione delle attività di ristorazione che è invece consentita anche per superfici maggiori.

Le condizioni di smaltimento delle acque attraverso manufatti e attraverso la naturale permeabilità del suolo sono espresse nei Criteri Generali di compatibilità idraulica del comune di Padova dettati dal Genio Civile e sono assunte come riferimento nei progetti degli interventi del PRU.

L'attuazione del Piano degli Interventi è disciplinata dal Titolo 3 delle N.T.A. del Programma di Riqualificazione Urbana "il Superamento dei Margini" oltre che nella planimetria "P3 - Zonizzazione Attuativa" e nelle Schede Normative delle Unità di Spazio.

Le nuove modalità di intervento e le caratteristiche tecniche ed esecutive saranno indicate in coerenza con i contenuti del futuro progetto definitivo che dovrà uniformarsi alle linee guida contenute nel presente Master Plan con riferimento a destinazioni d'uso ammesse e quantità edificabili.

Gli insediamenti commerciali

Tra le progettualità in corso assumono rilevanza anche le trasformazioni in corso inerenti il settore commerciale negli spazi limitrofi all'area di studio.

L'immagine in alto individua un insediamento commerciale insistente in Via Sarpi, nel margine esterno ovest dell'area di studio, a sud della linea ferroviaria.

L'immagine in basso evidenzia un altro insieme commerciale in fase di costruzione, sito in corrispondenza della sponda sud del Cavalcavia Dalmazia, sempre con affaccio su Via Sarpi.

Tali progettualità caratterizzano il settore ovest dell'area di studio, al suo margine esterno, e caratterizzano altresì il sistema viario del Cavalcavia Dalmazia; tali previsioni individuano di fatto un polo commerciale rilevante in uno degli ingressi alla città (dal casello Padova Ovest).

03
MOBILITA'



PARTI DI CITTÀ

- Città storica
- Città consolidata prevalentemente residenziale
- Città consolidata prevalentemente produttiva

TRASPORTO PUBBLICO

- Linea ferroviaria
- Stazione ferroviaria
- Linea tranviaria esistente
- Linea tranviaria di progetto

GRANDE VIABILITÀ DI LIVELLO TERRITORIALE

- Autostrada
- Anello viario delle tangenziali

VIABILITÀ URBANA LOCALE

- Viabilità interfrasionale o di penetrazione urbana
- Viabilità interquartierale
- Viabilità di quartiere o locale
- Viabilità di accesso all'area produttiva

L'accessibilità al sistema

L'area metropolitana di Padova è circondata da un anello di tangenziali il cui sviluppo supera i 30 km. Per circa l'80% del percorso è composto da quattro corsie principali più due di emergenza, in prossimità di Padova Est le corsie diventano sei più due.

Padova si trova all'incrocio di due autostrade importanti: A4 Milano-Venezia, gestita da CAV Concessioni Autostradali Venete e A13 Bologna-Padova, gestita da Autostrade per l'Italia.

Nell'area sono presenti 4 uscite autostradali: quelle di Padova Est e Padova Ovest sulla A4, la Padova Sud all'imbocco della A13 e la Padova Zona Industriale sul raccordo tra le due autostrade.

L'area metropolitana è dotata di varie stazioni ferroviarie, la principale delle quali è la stazione di Padova. Altre stazioni sono Padova Campo di Marte (dismessa) e Padova Interporto (stazione di tipo commerciale).

Sulla linea Padova-Calalzo si trova la stazione di Vigodarzere e sulla linea Padova-Bologna la stazione di Montegrotto-Terme Euganee.

È in previsione la nuova fermata Padova San Lazzaro a servizio dell'omonimo quartiere, con contestuale chiusura della stazione di Ponte di Brenta, già sostituita dalla Stazione di Busa di Vigonza.

A Padova è presente l'aeroporto Gino Allegri, non servito da voli di linea regolari. È principalmente utilizzato dall'aviazione militare e, soprattutto, per i voli sanitari a supporto dell'attività del policlinico cittadino.

È anche sede di un aeroclub, che organizza voli privati in piccoli aerei ad ala fissa, voli di alianti e scuole guida sia per tali piccoli aerei che per gli alianti.

Il sistema del trasporto pubblico è gestito da BusItalia Veneto ed è costituito da una linea tranviaria, che serve il centro storico della città ed i suoi principali monumenti collegandolo con la periferia Nord (Pontevigodarzere) e Sud (Guizza), e da una rete di autolinee urbane e suburbane.

Si riporta di seguito lo schema relativo al sistema tramviario, esistente, in costruzione e di previsione, e articolato in:

- SIR 1;
- SIR 2;
- SIR 3.

Il servizio interurbano su gomma è gestito mediante auto-corse della medesima società, ed anche da Actv, Mobilità di Marca e Svt Società Vicentina Trasporti.

Il grafo riportato di seguito evidenzia il sistema infrastrutturale legato all'oggetto.

In particolare il grafo si distribuisce dai punti di ingresso nord est e ovest, e definisce l'armatura infrastrutturale di affaccio privilegiato al sistema della stazione.

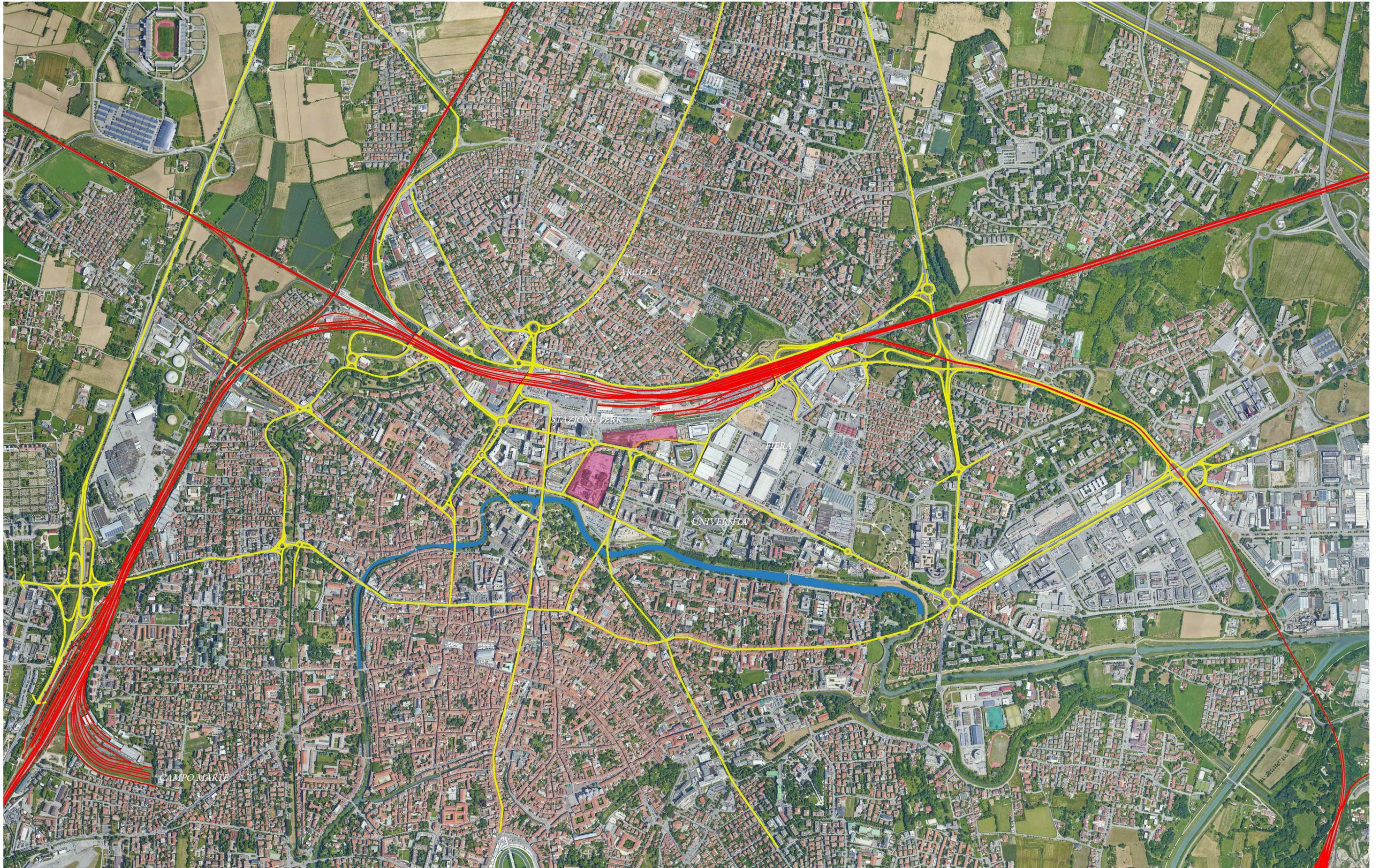
I limiti urbani individuati fanno riferimento alle aree coinvolgibili nel progetto complessivo di riqualificazione urbana, sia aree piene sia aree vuote.

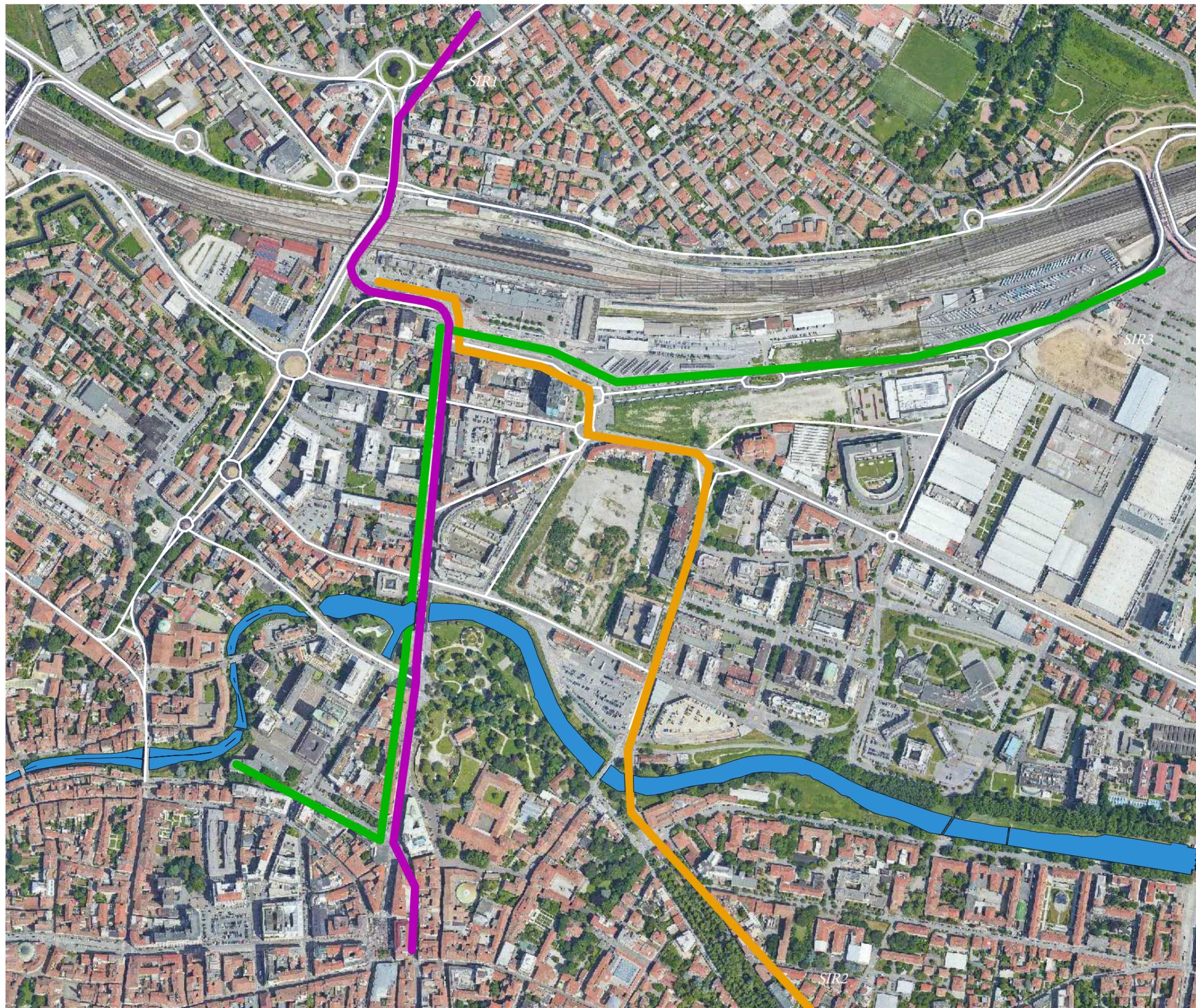
I "limiti del disegno" sono dati da:

- Elementi fisici lineari
- a. sistema del ferro;
 - b. sistema dell'acqua;
 - c. sistema dei fronti urbani principali;
 - d. sistema della tangenziale.

Elementi fisici areali o nodi:

- a. stazione ferroviaria e relativi spazi annessi, fronte sud e fronte nord;
- b. asse urbano stazione - Scrovegni;
- c. asse urbano stazione-fiera-università-ospedale.





Il salto di scala a rango urbano riporta quindi il sistema (o armatura) urbana di interrelazione fisica e funzionale diretta con il sistema della Stazione ferroviaria.

Gli assi ordinatori così individuati sono:

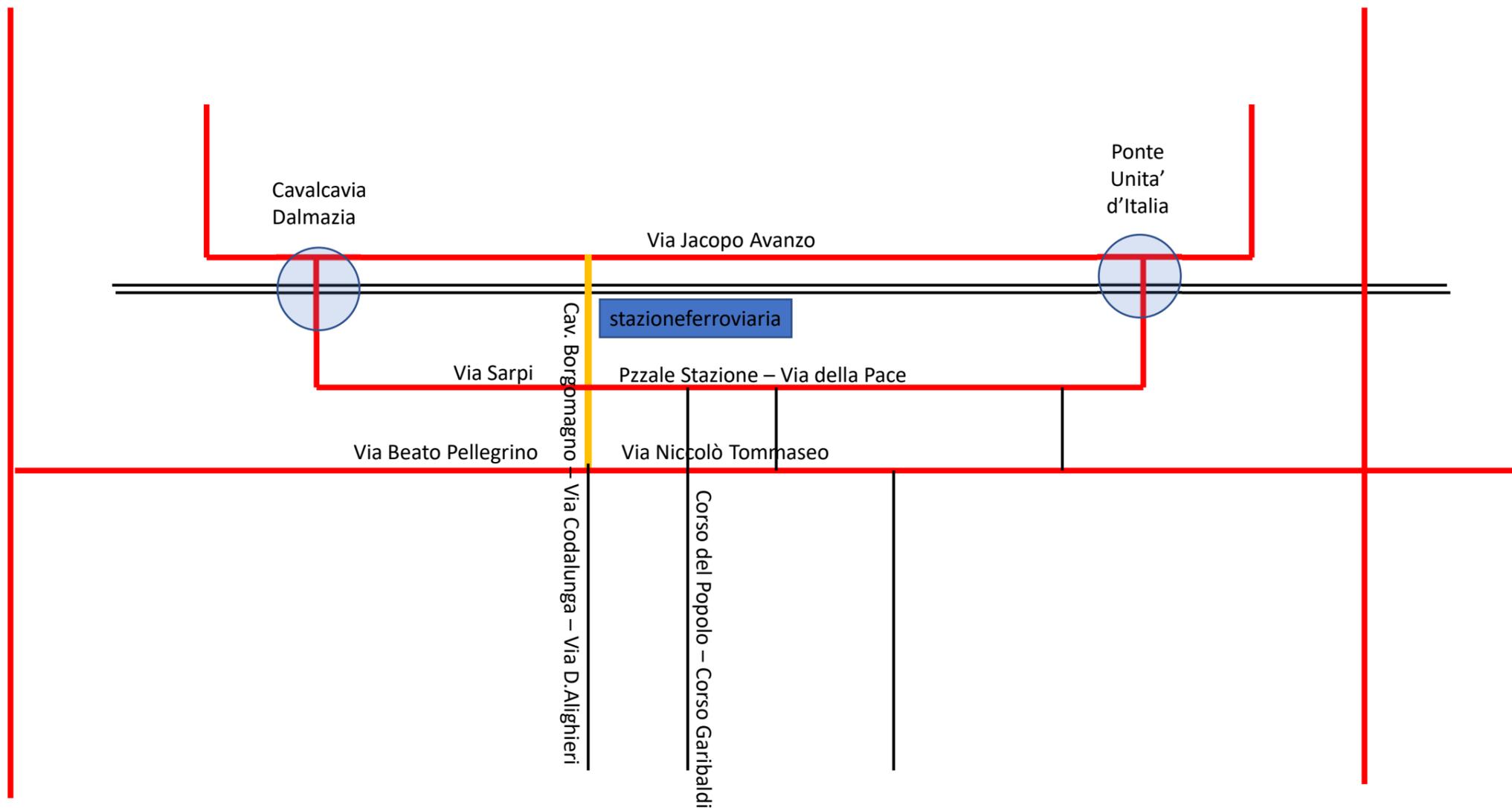
- Corso del Popolo, come asse duale Stazione-Cappella degli Scrovegni;
- Via Niccolò Tommaseo, come asse duale Stazione-Area fieristica/Area Universitaria;
- Cavalcavia Borgomagnano - connessione nord-sud intraferrovia.

Altri elementi fisici ordinatori di una lettura urbanistica sono:

- l'elemento acqua come spazio infra-urbano di connessione lenta;
- gli spazi funzionali della Stazione ferroviaria (parcheggi, piazzale, sosta e fermata...);
- i grandi contenitori dismessi e/o dismettibili e/o ri-qualificabili.

La lettura così rappresentata è anche una lettura degli oggetti edilizi esistenti, analizzati e rappresentati in relazione alle loro caratteristiche:

- destinazioni d'uso, anche per piano o livello;
- tipo di coperture;
- tipi edilizi;
- aree pertinenziali e aree pubbliche su cui affacciano (marciapiedi, slarghi, aree sosta e fermata, verde pubblico...);
- sistema dei mezzi pubblici (bus e tram).



SKM – VIABILITA' VELOCE

I grafi interpretativi

La rappresentazione per grafo permette la rappresentazione sintetica di un modello reale, al fine di leggerne le regole compositive, le regole di utilizzo e le possibilità di implementazione/adeguamento.

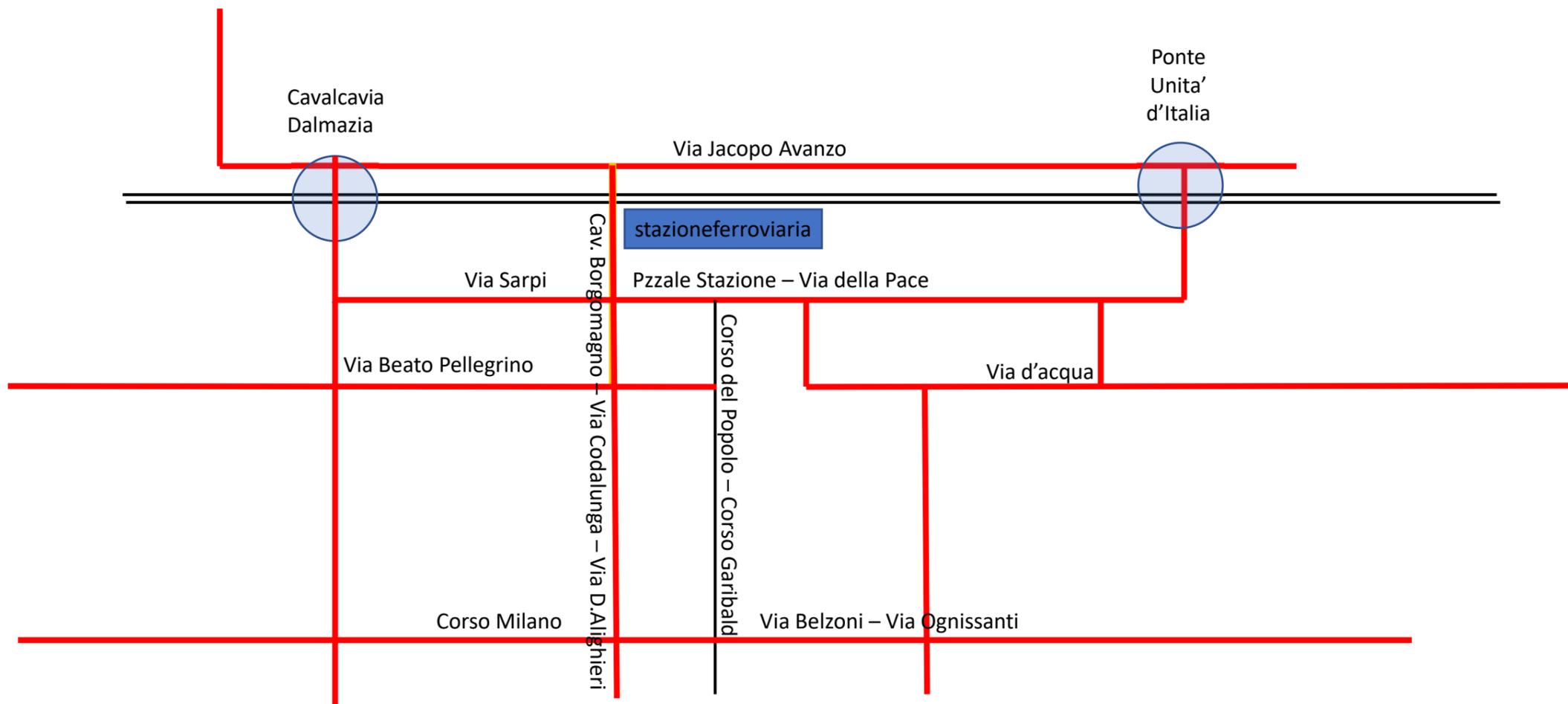
Il grafo a lato riporta, da questo punto di vista, il sistema della mobilità veloce.

Questo si caratterizza per:

- a. un sistema a fascio di connettività est-ovest caratterizzato da 3 infrastrutture, ossia Via Jacopo Avanzo - Via Sarpi Piazzale Stazione Via della Pace - Via Pellegrino Via Niccolò Tommaseo;
- b. un sistema che a pettine o trasversalmente a questo si distribuisce con direzione nord-sud e una funzione di penetrazione entro il sistema urbano;
- c. due elementi di attraversamento della ferrovia individuati nel Cavalcavia Dalmazia e nel Ponte Unita d'Italia;
- d. l'elemento fisico e funzionale del Borgomagnano;
- e. gli assi territoriali di distribuzione individuati negli ingressi di caselli autostradali di Padova Est e Padova Ovest.

In questo sistema a grafo la stazione ferroviaria ne costituisce uno dei nodi o fuochi principali, con caratteristica di essere baricentrica ed elemento di simmetria dello spazio urbano.

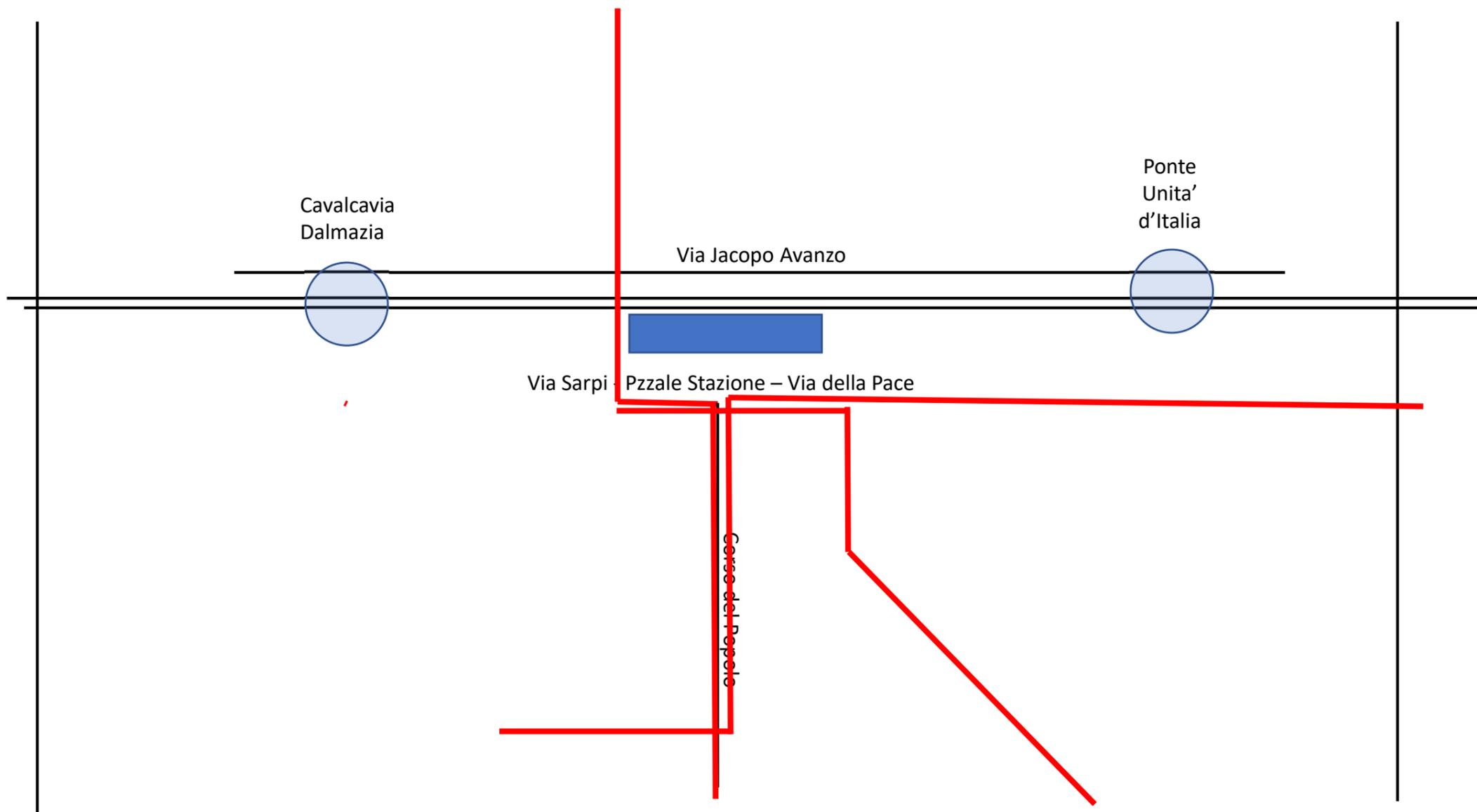
L'evidenziazione al di là del Borgomagnano è finalizzata esclusivamente all'evidenziazione di tale asse (struttura) rispetto alla parte di città.



SKM – VIABILITA' LENTA

Il grafo a lato riporta, da questo punto di vista, il sistema della mobilità lenta (o dolce).

La sua rappresentazione, rispetto alla precedente, evidenzia una moltiplicazione delle aste e relativi nodi, entro una maglia regolare e bilanciata nelle due direzioni principali. Tale maglia si sovrappone a quella della mobilità veloce, tranne che per la discontinuità dell'asse Via Beato Pellegrino - via d'Acqua, che non trova linearità in questo sistema. In questo grafo o modello si abbassa il ruolo dei due elementi di attraversamento della linea ferroviaria e si rafforza la compenetrazione all'interno della città.



SKM – TRAMVIA

Il terzo grafo riporta l'attuale asse del Tram, e la sua caratteristica di essere dorsale nord-sud di distribuzione entro la città.

Anche in questo gli spazi della stazione assumono un ruolo di elemento di prossimità e centralità.

La pagina seguente affronta una lettura comparativa dei tre livelli, in un ottica di evidenziazione degli elementi (spazi, aste) di continuità e per contraltare di discontinuità del modello interpretativo.

Tale esemplificazione permette una valutazione sul modo di utilizzare e attraversare tale brano di città, specialmente in relazione a:

- a. sovrapposizione tra tipi di mobilità alternativi;
- b. evidenziazione nodi critici o di sovrautilizzo;
- c. riflessione su ranghi, matrici e materiali di alcuni assi stradali;
- d. la classificazione fisica e funzionale e di percezione tra assi urbani e itinerari urbani.

04
ANALISI
DEL
VERDE

Copertura vegetazionale - Rilievo puntuale e superficie a verde a carattere pubblico o di uso pubblico



In modo complementare al parametro quantitativo e qualitativo della permeabilità a terra, è stato indagato anche il parametro sulla copertura vegetazionale, sempre a partire dalla singola unità (edificio e lotto), tramite la rappresentazione dello stato di fatto.

Obiettivo e approccio del progetto è quello di tenere addizionali (complementari) i due parametri (e non alternativi), perseguendo un obiettivo della valorizzazione della cosiddetta ecologia urbana,

La copertura vegetazionale è stata ricavata mediante fotointerpretazione e ridisegno delle stesse.

La sua rappresentazione evidenzia la presenza di parti del tessuto a buona copertura vegetazionale, sia sulle grandi che sulle piccole pertinenze, e la presenza per contraltare di grandi spazi aperti senza copertura vegetazionale.

05
ANALISI
DEL
COSTRUITO

Sistema dei vuoti



Sistema dei pieni



Struttura urbana dell'ambito

La lettura del sistema insediativo (o del costruito) parte da una lettura necessariamente morfologica, laddove il rapporto pieni-vuoti (spazi costruiti e spazi vuoti) costituisce il primo parametro di lettura morfologico.

La sua lettura permette di leggere il sistema del costruito in relazione ai rapporti fisici e funzionali, alle destinazioni d'uso nonché la lettura degli spazi frapposti tra un sistema e l'altro.

Il perseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità di impianto e morfologica delle città e del territorio costituisce ambito di sperimentazione continua nel campo della pianificazione, sia nei suoi metodi di elaborazione che nella definizione e costruzione e gestione dei suoi strumenti in materia.

Tenere in considerazione la questione della qualità morfologica come criterio e regola di lettura e di progetto per la città e il territorio comporta una serie di conseguenze di tipo innovativo all'interno del processo di definizione di modelli insediativi compatibili.

In questo contesto la definizione di "forma del sistema insediativo" è da inquadrare nella forma dello spazio urbano. Lo spazio urbano può essere quindi definito come lo spazio determinato e formato, e percepito, dalla disposizione, dalla forma e altezza, gli uni rispetto all'altro, degli edifici e dello spazio delle funzioni e dello spazio in generale, e sua connotazione, e di altri cosiddetti oggetti urbani (alberature, recinzioni, spazi della città pubblica...): si tratta quindi della lettura dello spazio non edificato della città e la sua (inter) relazione con la città costruita.

Tale definizione si applica sia a situazioni di lettura del territorio che a situazioni di progetto del territorio stesso.

Dalla disposizione degli edifici e dalla loro tipologia (in linea o unifamiliare o bifamiliare o blocco...) o di altri oggetti urbani dipendono gli effetti di percezione della conformazione spaziale del territorio.

Lo spazio urbano considerato quindi è definibile come quell'area urbana che viene riferita a (ordinata, organizzata, strutturata da...) uno o più spazi che per posizione, usi, estetica spiccano nella rappresentazione che gli abitanti e chi usa la città (city users vari) si fanno di quell'ambito.

Si tratta prevalentemente di quelle aree e ambiti e spazi e luo-

ghi che sono percepite e descrivibili come disposte attorno a o lungo spazi e sistemi di spazi di piccola e media dimensione.

Tale lettura e interpretazione deve poi trovare una sua cornice di senso più vasta all'interno delle rappresentazioni sull'andamento cronico storico e morfologico di costruzione della città di impianto.

La transcalarizzazione dell'approccio ritrova negli elementi della forma urbana l'elemento minimo di riferimento (regole) per la definizione delle relazioni tra forme e luoghi della città, parallelamente alla cosiddetta mappa delle dinamiche urbane (relazioni, usi della città, "attraversamenti" della città...).

La componente urbana che diventa la più importante ai fini della percezione è lo spazio pubblico o di uso pubblico. Lo spazio pubblico è lo spazio che permette e supporta le esperienze percettive della comunità dei cittadini; è lo spazio che struttura e determina l'esperienza e conoscenza della città (e del territorio urbano).

Conseguenza del punto precedente è il fatto che il progetto dovrebbe quindi concentrare sullo spazio pubblico le proprie idee e metodi.

Tipi e morfologia del tessuto

La lettura dei tessuti edificati classifica l'edificato sulla base dei tipi e dei tessuti urbani (destinazioni, tipologie, morfotipi...).

La definizione dei tipi è la ricerca nello spazio e nel tempo dell'invariante nella conformazione di un edificio o di un insediamento attraverso la lettura storica della realtà costruita.

Il tipo è quindi definibile come "l'uguaglianza o la somiglianza naturale tra corpi architettonici venuti a creare gradatamente in virtù di esigenze comuni e reciproche influenze" e risulta determinato non tanto dalla funzione che può variare nel tempo quanto dalla permanenza dell'impianto nel tempo ovvero la sua riconoscibilità in architetture di specie diverse (modello, tipi, destinazioni, forme architettoniche, rapporto tra spazi costruiti e spazi non costruiti...).

Il tessuto è il modo di disporsi dei diversi edifici in rapporto fra loro, fra lo spazio circostante e le strade; esso mette in evidenza anche la distribuzione direzionale del tessuto insediativo, legando i tipi edilizi allo spazio della mobilità e agli spazi aperti.

Altezze del tessuto edilizio

Uno dei parametri con cui viene studiato e rappresentato il tessuto insediativo fa riferimento all'altezza, e costituisce uno dei principali (ed evidenti) elementi di analisi e interpretazione.

La rappresentazione perseguita cerca di mettere in relazione le altezze singole dei manufatti che insistono nell'ambito di studi.

In questo senso, i temi che caratterizzano la rappresentazione del tema fanno riferimento:

- Altezze, al fine di accentuare le differenze di altezza tra i singoli manufatti;
- Ingombro dei manufatti, rappresentati evidenziando l'ingombro proporzionato dei singoli manufatti;
- Ritmo del fronte stradale.

L'analisi associa alla lettura delle funzioni anche una lettura relativa alle altezze, riportate in numero di piani e in altezza in metri ricavata.

Tale lettura permette una rappresentazione fisica del tessuto, e quindi l'evidenziazione dei tipi edilizi prevalenti o caratteristici del tessuto (in termini di composito edilizio, in termini di densità, in termini di tipi tradizionali).

La lettura complessiva delle tavole permette sia il riconoscimento della fisicità del territorio costruito sia la definizione dei parametri e dei tipi (edilizi).

Tale lettura ha soprattutto un rilievo di tipo progettuale, perché in base allo stato fisico del territorio è possibile fare un bilancio di piano (in termini di dimensionamento) rispetto ai parametri urbanistici di progetto.

L'elaborato rappresenta la classificazione delle aree edificate dal punto di vista del loro rapporto di copertura fisico.

Per aree edificate si intendono le aree con presenza di tessuto edilizio più o meno riconoscibile nel suo impianto, e definite dal Piano vigente nella sua zonizzazione. Per rapporto di copertura fisico si intende andare a calcolare e rappresentare il rapporto di copertura espresso nel rapporto tra superficie occupata dagli edifici (ingombro) e la superficie dell'isolato individuato.

Le immagini a lato riportano quindi, in due grafismi differenti: le altezze ricavate, in metri lineari, e la classificazione cromatica graduale per numero di piani.







Grado di copertura vegetazionale

Soprattutto a partire dagli anni Ottanta si è sviluppato in Italia un interesse crescente per i temi dell' ecologia urbana intesa come insieme di pratiche multidisciplinari indirizzate al miglioramento della qualità ambientale e della vivibilità nelle città.

In effetti tematiche particolarmente avvertite a livello di opinione pubblica quali la minimizzazione dei consumi di energia e dei consumi di acqua potabile, la riqualificazione del verde pubblico e privato, la riduzione delle emissioni inquinanti e l'eliminazione delle fonti d'inquinamento acustico, stanno sempre più entrando a far parte del bagaglio di studi e pratiche innovative, che molte Amministrazioni ormai vanno sperimentando nell'ambito delle politiche di rigenerazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio. Fra questi temi la riscoperta del verde e della natura, che nelle città ha avuto andamenti di interesse ciclici, sta nuovamente riprendendo oggi visibilità elevata; il cittadino stressato ha cominciato a sentire l'esigenza di recuperare spazi verdi ricchi di vegetazione che consentano un aumento della cosiddetta qualità urbana totale.

Questi spazi altresì risultano essere vitali per il mondo dell'infanzia e dell'adolescenza, in quanto luoghi per lo svago e per l'incontro all'aperto, spazi ove poter svolgere attività sportive e ludiche.

La scarsa attenzione all'ambiente naturale nelle aree urbane ha costituito una delle prime cause del suo sistematico degrado.

Non vi è dubbio che l'importanza attribuita alla presenza della vegetazione nella percezione del paesaggio urbano non debba essere più intesa come mero adempimento burocratico di standard urbanistici, peraltro spesso non attuati, previsti dal Piano Urbanistico; fortunatamente anche in Italia la progettazione del verde urbano sta acquisendo sempre di più uno statuto di vera e propria disciplina (silvicoltura urbana) in grado di trovare ampi spazi operativi di sperimentazione nei quartieri.

In quest'ottica gli spazi verdi possono costituire l'elemento strutturante finalizzato a fornire identità ai luoghi, ad individuare percorsi privilegiati e a svolgere contestualmente un insostituibile ruolo ecologico, in sinergia con altri interventi finalizzati al miglioramento della qualità urbana.

In questo scenario il Masterplan, parallelamente al Piano

degli Interventi, può costituire il momento e lo strumento per l'individuazione di un percorso di ricerca e di progetto per la riqualificazione del verde (verde naturale, verde urbano, verde privato...), inquadrato nell'ambito di un processo di azioni di riqualificazione urbana.

Gli obiettivi di tale percorso possono essere, ad esempio:

- Raccogliere dati significativi concernenti il verde pubblico e privato, che sono attualmente sconosciuti o disponibili in modo disomogeneo;
- Assicurare la descrizione dei luoghi mediante la realizzazione di una apposita cartografia tematica per una consultazione immediata;
- Fornire elementi ed indicazioni utili per la gestione e la manutenzione del verde urbano;
- Predisporre la base informativa per implementare una banca dati per lo studio e la progettazione delle aree verdi e dei viali.

Tra le basi tematiche realizzabili complementari alla carta del grado di copertura vegetazionale (immagine a lato) dei singoli lotti, differenziato per alto (grado di copertura superiore al 70%), medio (grado di copertura compresa tra 30 e 69%) e basso (inferiore al 29%), si può individuare la carta del censimento degli spazi verdi e dei viali alberati (costruita per verde pubblico, verde pubblico convenzionato, verde scolastico, parco giochi, attività sportive, area incolta, scarpata inerbata, alberature e viali...).

Paesaggi e ambienti

Nella visione dall'alto del territorio, a volo d'uccello, si possono osservare nel cosiddetto palinsesto patavino, a scala comunale, inglobati nella città storica, nella città moderna e nella città contemporanea, alcuni insediamenti "morfologicamente e percettivamente definiti"; essi costituiscono infatti composizioni di materiali urbani che concorrono a dare forme distinguibili l'una all'altra, all'interno del processo di composizione urbana del territorio.

In questa cornice di senso, centri e nuclei storici, quartieri pianificati, cittadelle specializzate, "cluster" di elementi simili ripetuti si propongono come una serie di elementi o componenti del pattern urbano e morfologico-territoriale del paesaggio locale, laddove definizione e legittimazione deve essere data anche ai cosiddetti vuoti, ovvero agli spazi aperti (aree verdi, aree inedificate, aree rurali, aree incolte, paesaggi dell'acqua, infrastrutturazioni...); essi spesso costituiscono o possono costituire l'elemento di raccordo del patchwork urbano.

I connotati formali e le dinamiche sociali ed economiche che solitamente interessano questi patterns rendono ragionevole andare a considerarli come veri e propri paesaggi; in questa definizione essi si distinguono per la loro genesi, per la loro storia progettuale, per il loro peso urbano o antropizzato (inteso in termini di popolazione insediata, suolo urbanizzato, densità infrastrutturale...), per la loro collocazione geografica nel territorio, per le relazioni che si intrattengono con l'intorno, per gli abitanti e il tipo di attività che ospitano o possono ospitare.

Nella lettura del territorio comunale, ad esempio, si riconoscono tali paesaggi:

- centri civici o centralità di quartiere;
- quartieri pianificati e città pubblica;
- cittadelle specializzate;
- clusters nel diffuso.

Centri civici o centralità di quartiere

I centri civici costituiscono lo strato distintivo del territorio comunale, elementi portanti della genesi del territorio comunale. Essi, grazie alle diverse componenti morfo-tipologiche, costituiscono una risorsa sia per andare a contrastare l'omologazione dello spazio urbano sia per andare a intercettare le molteplici esigenze e stili di vita.

In questi paesaggi la prospettiva di abitabilità e di qualità dell'impianto richiede un progetto "su misura" con l'individuazione di regole (forme, tipi edilizi, regolazione rapporto tra spazio costruito e spazio aperto...) di intervento espresse sotto forma di requisiti e prestazioni.

Quartieri pianificati e città pubblica

Il paesaggio qui definito comprende principalmente i complessi di edilizia economica e popolare sia di metà Novecento che più recenti, e ancora tutta una serie di progetti di impianto unitari che si caratterizzano per un'astrazione dal tessuto limitrofo e ancora da un disegno sostanzialmente racchiuso entro i suoi limiti. Essi spesso si ritrovano all'oggi o racchiusi entro il tessuto compatto della città o ai suoi margini, e si percepiscono e caratterizzano per elementi interessanti per quanto attiene l'assetto morfologico, i tipi edilizi, le connessioni con l'intorno. Per taluni aspetti questi paesaggi all'oggi meritano un approccio sostanzialmente equiparabile, con le dovute differenze, a quello per i nuclei storici.

Altra caratteristica di tali paesaggi è la loro natura di ambiti sovraffollati, abitati da popolazioni spesso disomogenee.

Una lettura contestualizzata e integrata può consentire di evidenziarne sfaccettature e potenzialità di sistema; infatti dall'esterno tali insediamenti appaiono come attestamenti di città estese, potenziali e interessanti cerniere per la ricomposizione del territorio contemporaneo.

Andando a interpretare la città pubblica come risorsa per la città circostante (spesso male impiegata nei fatti e nella realtà) diventano temi progettuali le connessioni con l'esterno e il recupero di abitabilità al suo interno.

In questo senso elementi del progetto possono essere le trame verdi inserite nel sistema degli spazi aperti, anche e soprattutto in relazione alle interconnessioni di cui sopra oppure la ridefinizione degli spazi inutilizzati o sottoutilizzati o dismessi.

Cittadelle specializzate

Se i centri della vita quotidiana e della residenzialità sono considerati paesaggi tipici della memoria e della percezione del territorio, le cittadelle specializzate sono considerate simboli della città contemporanea. Si va a intendere con tale definizione i complessi funzionalmente specializzati (per gli affari, per la sanità, per lo sport, per il loisir, per il trasporto, per lo stoccaggio delle merci...).

Le immagini a lato e di seguito riportate evidenziano l'approccio o il metodo proposto per la lettura delle parti edificate di questo brano di città, finalizzate alla costruzione alla conoscenza dei luoghi e agli indirizzi di progetto.

L'approccio proposto muove dalla lettura delle micro unità insediative (lotto e relativa edificazione), come lettura a carattere puntuale capace di raccontare i brani di tessuto per le loro caratteristiche ed opportunità.

Gli elementi rilevabili per gli oggetti (edilizi) sono:

- a. Tipologia edilizia;
- b. Destinazione d'uso prevalente;
- c. Destinazione d'uso piano terra;
- d. Destinazione d'uso piano primo;
- e. Destinazione d'uso piano secondo;
- f. Destinazione d'uso piani ulteriori;
- g. Numero piani;
- h. Altezza in metri ricavata;
- i. Tipo di copertura;

I parametri fisici urbanistici ricavati sono quindi:

- a. Volume ricavato;
- b. Rapporto di Copertura ricavato;

Il metodo proposto permette di avere una lettura puntuale delle caratteristiche del tessuto edilizio, dal singolo lotto all'isolato di appartenenza alla parte di città in cui insiste. Questa lettura diventa fondamentale nel passaggio dal Quadro Conoscitivo al Progetto Quadro Conoscitivo con approccio diagnostico.

Destinazioni d'uso - lettura per funzione prevalente e per stratificazione o layers verticali

Le immagini a lato evidenziano le caratteristiche, relativamente alle destinazioni d'uso (funzioni prevalenti), di questa parte di città, evidenziate in particolare per i piani terra (affacci sul suolo) e piani primi, al fine di evidenziarne l'utilizzo in termini di funzione, temporalità e relazione pubblico-privato.







destinazioni prevalenti PS

- Residenziale
- Servizi
- Direzionale
- Ricettivo

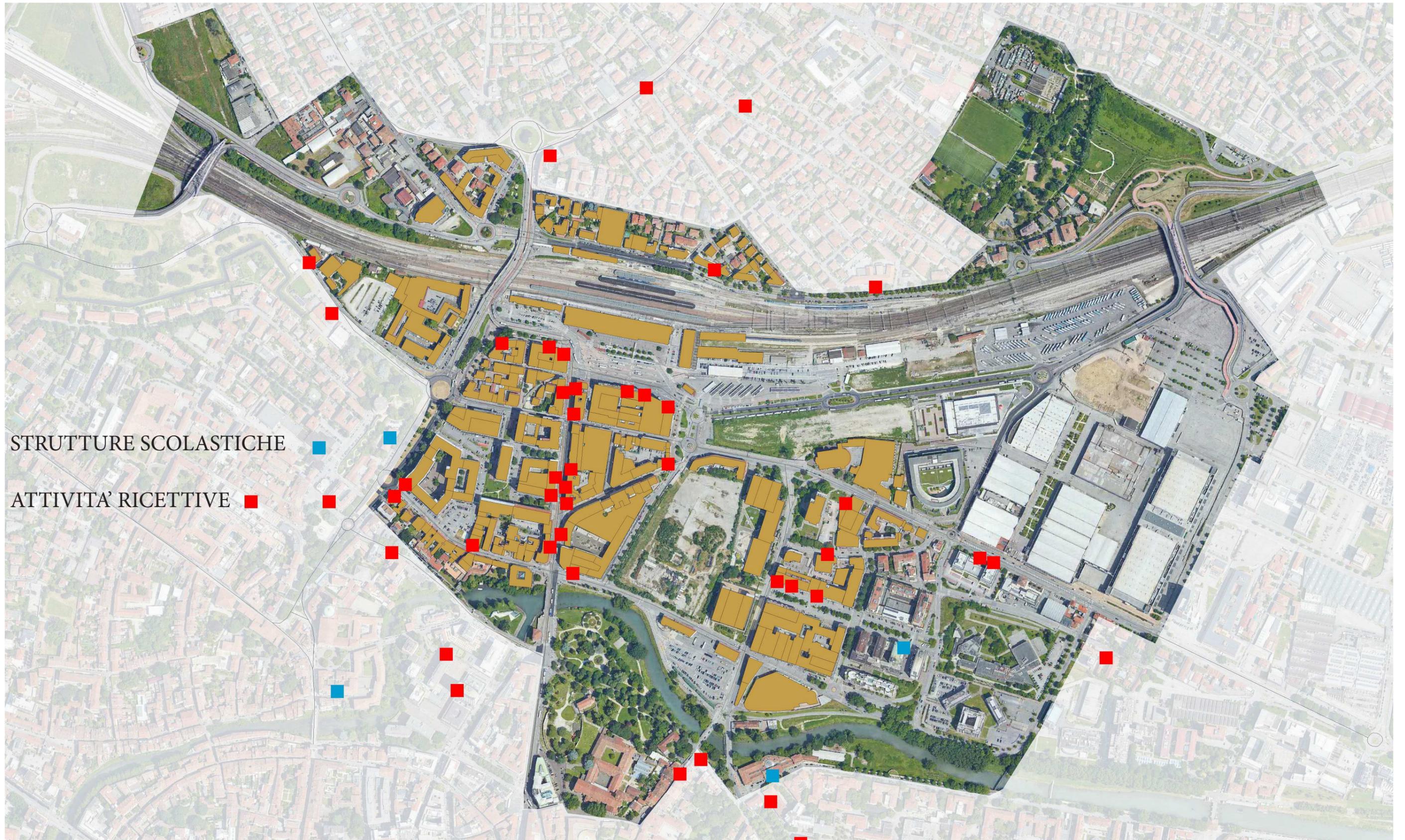
Ulteriore step, a salire, è la lettura del piano secondo, al fine di individuare il livello o strato edificato in cui si ottiene una maggiore omogeneità delle destinazioni d'uso.

All'interno dell'ambito sono evidenziate poi alcune funzioni che per caratteristiche (diverse) costituiscono elementi sensibili e/o punti di attrazione.

In particolare sono evidenziati, in sovrapposizione:

- a. edifici scolastici (AZZURRO) intesi come funzione sensibile e punti di attrazione e attestamento;
- b. punti di ristorazione (ROSSO), da leggere in complemento della lettura delle destinazioni d'uso prevalenti, specialmente al piano terra, nei fronti edilizi studiati.

Essendo la lettura per destinazione d'uso effettuata sulla prevalente, l'individuazione in blocchi o edifici in linea di tali funzioni permette di caratterizzare certi assi o fronti rispetto all'utilizzo e ancora al tema dell'attestazione (sosta-fermata e accessibilità dal territorio limitrofo).



STRUTTURE SCOLASTICHE

ATTIVITA' RICETTIVE

Altra rappresentazione fa riferimento alle tipologia di copertura (falde, piana) al fine di ricavare dalla terza dimensione l'elemento o tecnica di sommità.

Tale informazione costituisce sia la lettura del tipo edilizio presente nel contesto sia una lettura per livelli o altezze.

Parallelamente un'altra lettura utile del tessuto è quella relativa allo stato di conservazione, classificando gli edifici in buono, discreto e degradato. Trattasi dello stato di conservazione rilevabile all'oggi.

Tale lettura risulta interessante perchè evidenzia un tessuto mediamente sufficientemente conservato, con sporadici casi di compendi degradati o dismessi, in alcuni casi già oggetto di interventi di qualificazione.





06
EVOLUZIONE
SOCIO-DEMOGRAFICA
E
TURISTICA
- FLUSSI

Comune di PADOVA							
Popolazione e Famiglie							
anno	popolazione	incremento/decremento		famiglie	incremento/decremento		famiglia media
		V.A.	%		V.A.	%	
2001	204.485	204.485					
2002	205.645	1.160	0,57				
2003	208.938	3.293	1,60	94.771			
2004	210.821	1.883	0,90	95.529	758	0,79	2,21
2005	210.985	164	0,08	96.379	850	0,88	2,19
2006	210.301	-684	-0,32	96.829	450	0,46	2,17
2007	210.173	-128	-0,06	97.512	683	0,70	2,16
2008	211.936	1.763	0,84	98.943	1.431	1,45	2,14
2009	212.989	1.053	0,50	99.863	920	0,92	2,13
2010	214.198	1.209	0,57	101.014	1.151	1,14	2,12
2011	205.631	-8.567	-4,00	101.435	421	0,42	2,03
2012	207.245	1.614	0,78	101.467	32	0,03	2,04
2013	209.678	2.433	1,17	98.918	-2.549	-2,58	2,12
2014	211.210	1.532	0,73	99.935	1.017	1,02	2,11
2015	210.401	-809	-0,38	100.164	229	0,23	2,10
2016	209.829	-572	-0,27	100.374	210	0,21	2,09
2017	210.440	611	0,29	101.179	805	0,80	2,08
2018	209.995	-445	-0,21				
2019	210.077	82	0,04				
Variazione periodo - 2010-2019 - dieci anni							
2010-2019		-4.121	-1,96		2.236	2,21	
i.i.m.a		-412	-0,1958		224	0,2210	

Popolazione e famiglie

È possibile prefigurare alcuni scenari demografici da porre alla base di un primo ragionamento sullo stato del territorio, dinamiche in corso e scenari (o vision) di trasformazione.

La tabella a lato costituisce il primo passaggio operativo all'interno della metodologia perseguita, e mira ad ottenere, a partire dalla lettura del trend demografico storico, valori di incremento della popolazione e delle famiglie.

Tali valori vengono espressi sia in valore assoluto, sia in valore percentuale, sia in valore medio annuo per il periodo storico considerato, che nel caso specifico corrisponde alla simulazione effettuata per l'arco temporale dal 2010 al 2019 (10 anni). Per le famiglie il dato è anticipato di due anni rispetto alle fonti utilizzate.

I valori forniscono tre livelli di informazione: popolazione residente, famiglie residenti, numero medio di componenti del nucleo familiare.

Il periodo così considerato evidenzia una decrescita della popolazione residente con un valore annuo di circa 412 residenti.

Nello stesso periodo si evidenzia una crescita delle famiglie pari ad un incremento annuo di circa 224 famiglie o unità. La composizione media del nucleo familiare passa da un valore di 2,421 ad un valore medio di 2,08 componenti per nucleo stesso.

Il passaggio successivo consiste nel proiettare dal 2019 (2017) al 2030 i valori delle famiglie e della popolazione sulla base dell'incremento medio annuo tra il 2010 ed il 2019.

Applicando gli indici di incremento medio annuo sia delle famiglie che della popolazione, nel 2030 gli abitanti residenti sono stimati in 204.792 con un decremento complessivo della popolazione e le famiglie in 104.125 nuclei con un incremento complessivo delle stesse di 2.946 unità.

In questo scenario il numero medio dei componenti per nucleo familiare passa da un valore di 2,08 ad un valore di 1,97 il quale risulta essere estremamente basso, inferiore anche ai valori medi regionali e provinciali.

Un secondo scenario è quello ottenuto bloccando il nume-

ro di componenti per nucleo familiare al valore tipo (Es. 2,08).

Chiameremo il primo scenario ipotesi massima ed il secondo scenario ipotesi prudenziale.

Lo step successivo del metodo utilizzato è la correlazione tra le analisi della demografia (popolazione e famiglie, trend e scenari alternativi) e l'offerta del piano/progetto.

Viene fissato come termine di partenza il numero di famiglie, poiché si ipotizza che ad una nuova famiglia corrisponda la richiesta di un nuovo alloggio.

Il quadro riprendendo lo scenario massimo precedentemente definito ipotizza la domanda di alloggi attraverso i seguenti:

a. viene rilevato il valore di incremento delle famiglie al 2030 con riferimento ai valori di trend di crescita riferiti al periodo storico 2010-2019;

b. ad ogni famiglia viene associato un nuovo alloggio;

c. si ipotizza che esista una quota fisiologica di alloggi edificati che non verranno occupati da famiglie residenti (alloggi non occupati che sono presenti costantemente nel mercato, come ad esempio le seconde case, gli alloggi appena terminati in corso di vendita, occupati da non-residenti, i domiciliati temporanei). Tale quota viene stimata nel 10 %;

d. si ipotizza quindi una stima di alloggi che verranno sottratti alla destinazione residenziale per altre destinazioni compatibili (commerciale, direzionale.....); tale quota viene fissata al 10% del totale degli alloggi esistenti (fonte Istat).

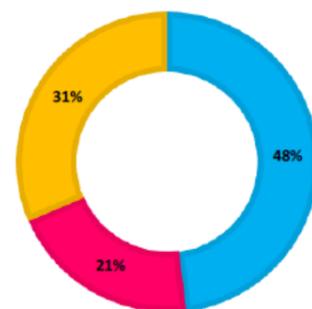
Il numero complessivo di alloggi richiesti dal progetto di Piano è quindi equivalente idealmente alle nuove famiglie. Tale quantificazione di alloggi viene quindi correlata alla dimensione dell'alloggio medio, al fine di pervenire ad una volumetria equivalente.

Sono ipotizzati tre scenari alternativi costruiti/definiti su tre alloggi tipo, in relazione alla loro metratura

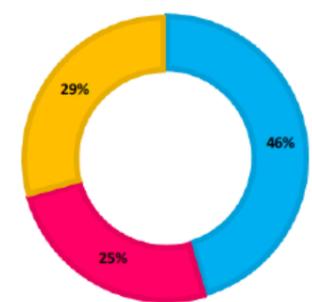
I tre modelli ipotizzati fanno riferimento ad alloggi di 300 mc/alloggio, 400 mc/alloggio e 500 mc/alloggio.

I tre valori sono parametri considerati a seconda delle tipologie presenti sul territorio. ogni componente della famiglia.

Spostamenti sistematici in origine da Padova 2011



Spostamenti sistematici in destinazione a Padova 2011



■ CO.ME.PA.
 ■ Resto della Provincia
 ■ Fuori provincia

Flussi dinamici

L'analisi ha quindi affrontato un altro tema, legato agli utilizzatori della città e delle sue funzioni, ovvero la lettura degli spostamenti da e per il Comune di Padova.

Padova è infatti sede di funzioni e strutture di rango territoriale che richiamano una certa quantità di city users, sia di frequenza quotidiana e continua sia saltuaria.

Sono strutture e funzioni di rango territoriale:

- Ospedale;
- Strutture socio-sanitarie di livello sovracomunale;
- Università;
- Istituti per l'istruzione di secondo grado;
- Uffici a scala territoriale (Provincia, Questura, ecc...);
- Strutture sportive di tipo agonistico, come stadio, palazzetto dello sport...;
- Strutture per la cultura di livello sovracomunale, come, ad esempio, il teatro.

La porta ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria, per capacità e posizione e scala territoriale di riferimento, costituisce una delle porte fondamentali per i flussi dinamici di utilizzo del territorio e delle sue funzioni.

La stazione ferroviaria di Padova consta di circa 6.750.000 viaggiatori saliti/anno in treno (dato al 2018), che colloca la stazione di Padova al quarto posto nella Regione dopo Venezia S.Lucia, Venezia Mestre e Verona PN.

Il pendolarismo

Altra "porta" è data dal pendolarismo quotidiano. I dati al 2018 evidenziano un flusso di circa 12.200 persone oggetto di spostamento sistematico nei comuni della corona metropolitana di Padova. Tale numero di utenti si eleva in modo rilevante considerando invece gli spostamenti sistematici provenienti dai comuni della stessa zona territoriale.

Analizzando la porta di Padova, si rilevano (dati al 2011) sinteticamente:

- spostamenti sistematici in origine da Padova: 48% si spostano entro l'area metropolitana di Padova; il 31% vanno fuori provincia; il 21% si spostano entro il resto della Provincia di Padova;
- spostamenti sistematici in destinazione Padova: il 46% arriva dall'area metropolitana; il 29% arriva da fuori Provincia; il

25% arriva dal resto della Provincia di Padova.

A tali dati riferibili all'ambito stazione (inteso come luogo e come mezzo) si devono quindi affiancare i numeri degli utilizzatori dell'ambito stazione. Sono gli utilizzatori odierani attratti dagli uffici pubblici (comune, tribunale...), dagli uffici direzionali e terziari, dai grandi contenitori pubblici o di uso pubblico, e ancora dei contenitori commerciali presenti nell'area.

Sono gli city users che insistono nell'area, e sono divisi in:

- city users legati al periodo di lavoro giornaliero, che ritrovano nell'ambito la sede di lavoro;
- city users temporanei, con presenza nell'area esclusivamente per il passaggio di service.

Tale sommatoria di utenti caratterizza l'ambito di studio come un luogo di attestazione e di passaggio a forte utilizzo anche temporaneo. Questa ha conseguenze sia sulla presenza di flussi di persone (e informazioni) variabile e discontinuo, sia sui modi di utilizzo dell'ambito stesso, dalla sosta e fermata ai percorsi principali utilizzati.

Tracciati e itinerari

L'ambito è ancora luogo di percorsi, itinerari e tracciati riconoscibili, anche a livello di quotidianità.

I percorsi individuabili fanno riferimento a:

- stazione-università;
- stazione-centro storico;
- stazione-luoghi del direzionale e commerciale;
- centro storico-stazione-Arcella;
- stazione-cappella degli Scrovegni;
- stazione-contenitori pubblici (es. tribunale).

B.
DALLE ANALISI
AL PROGETTO

07
SOSTENIBILITA'
URBANA

L'approccio al progetto

Obiettivo (e metodologia perseguita) è la definizione di un progetto urbanistico per il tessuto insediativo, inteso nella sua addizione di spazi vuoti (molli) e spazi costruiti (duri). Il progetto urbanistico è definito e costruito sia in relazione al tema della città pubblica e della città privata sia in relazione alle possibili aree di trasformazione individuate dal Piano. Temi come la città pubblica o la città privata (ovvero la città della residenza e delle attività economiche e produttive e terziarie) rappresentano due concetti e due disegni della città polisemici e ben più ampi di quelli prettamente tecnici e disciplinari degli standard di aree per servizi pubblici, dei medesimi servizi, di infrastrutture ed urbanizzazioni pubbliche.

Il progetto complessivo quindi insegue una stretta relazione e un'adeguata integrazione fra le due "città", da pianificare e disegnare e conseguire mediante appropriate politiche, misure, azioni.

In questo scenario si riconosce o si deve riconoscere anche come i profili della domanda contemporanea (per la città pubblica, prevalentemente) sono mutati rispetto al passato, passando da una domanda prevalentemente quantitativa ad una domanda prevalentemente qualitativa. Questo si traduce in una domanda di un contesto dove crescere e vivere, di una domanda di più ampi e accoglienti spazi pubblici, di un contesto complessivo collettivo fruibile, continuo, percepito e percepibile.

L'opportunità del disegno perseguito muove dal riconoscimento della complessità di tale rappresentazione e quindi dalla necessità/opportunità di metterlo in relazione alle scelte strategiche perseguite.

Per questo motivo il progetto definisce un'approccio progettuale costruito su di una strategia diffusa (ovvero estesa e definita sull'intero territorio comunale) che punta a migliorare la vivibilità e la qualità urbana totale della città e del paesaggio su cui insiste.

Questo approccio viene "disegnato" e definito prendendo come base il telaio del territorio ("quello che c'è") e definendo un micro disegno a scala locale. In questa cornice di senso del disegno il progetto (anche di suolo) si presenta come telaio progettuale del territorio.

La sostenibilità del progetto

Soprattutto a partire dagli anni Ottanta si è sviluppato in Italia un interesse sempre più crescente per i temi dell'ecologia urbana, nella sua definizione di insieme di pratiche multidisciplinari indirizzate al miglioramento della qualità ambientale e della vivibilità nelle città.

Tematiche come quella relativa alla minimizzazione dei consumi di energia e acqua potabile o come la riqualificazione del verde pubblico e privato stanno sempre più entrando a far parte di quel bagaglio tecnico di studi e di pratiche innovative che le Amministrazioni locali ormai vanno sperimentando nell'ambito delle politiche di rigenerazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio.

Fra questi grande rilievo assume appunto il tema del verde e della naturalità delle città, che nella storia delle città ha avuto andamenti di interesse ciclici.

Nell'ottica e nello scenario di interventi fondati sulla sostenibilità ambientale e sulla connettività ecologica e paesaggistica, particolare attenzione deve essere posta al riassetto degli spazi verdi ed alla gestione della componente vegetazionale di quartiere.

Risulta evidente l'effetto della vegetazione, soprattutto attraverso l'effetto frangivento, con l'ombreggiamento e con l'influenza sull'umidità relativa, possa essere adeguatamente utilizzato in fase progettuale per modificare a favore degli utenti i valori di queste variabili.

L'influenza delle alberature stradali e degli alberi dei giardini residenziali sui consumi energetici, per condizionamento e riscaldamento negli edifici, costituisce un altro campo di ricerca notevole.

La vegetazione e in particolare alcune specie a foglia caduca si prestano bene a fungere da veri e propri regolatori climatici grazie alle loro fasi vegetative sincronizzate con i diversi fabbisogni in energia radiante degli edifici.

Infatti la scelta delle specie e del corretto posizionamento delle alberature attorno agli edifici in funzione delle ombre proiettate nei diversi periodi dell'anno stanno alla base di un efficace controllo climatico.

Il ruolo della vegetazione urbana nel rimuovere o ridurre l'inquinamento atmosferico è un'altra funzione che ha avviato molti percorsi di ricerca sul tema.

Appare di rilevante importanza poi anche il ruolo della vegetazione urbana nel ridurre la concentrazione degli inquinanti atmosferici.

Appare non trascurabile pure la funzione del verde urbano sul ciclo delle acque. Spesso le città o i contesti urbani sono caratterizzati da grandi estensioni di superfici impermeabili, che possono arrivare anche a coprire il 90% del territorio stesso (basti pensare ai centri storici o alle grandi strutture di vendita). Queste aree raccolgono quantità di acqua assai elevate, che vengono poi convogliate direttamente e rapidamente nei sistemi di drenaggio del sottosuolo, e quindi successivamente nei fiumi e nei canali. Questa situazione risulta essere non ottimale sia per possibilità di allagamenti in caso di eventi meteorici che superino la capacità dei sistemi di drenaggio stessi, sia perché l'acqua può raccogliere grandi quantità di sostanze inquinanti che saranno riversate nei corsi d'acqua, senza interenti di depurazione delle acque stesse.

Ai fini della disciplina del progetto, nei suoi connotati tecnici e progettuali e di metodo, assume, complementariamente (o addizionalmente) al dato sulla permeabilità a terra, rilevanza il dato sul grado di copertura vegetazionale. Questo tipo di elaborato permette di andare a valutare lo stato di fatto del tessuto urbano in riferimento alla percentuale di copertura vegetazionale, in modo tale da andare ad inserire questo strato verde all'interno della maglia di connettività ecologica che si vuole realizzare, valorizzando eventuali aree ad elevata copertura, e ponendole in relazione al contesto attraverso elementi di connessione lineari. L'analisi evidenzia come si rilevi una preponderanza delle aree a media copertura vegetazionale, più o meno omogeneamente distribuite sul territorio, il che costituisce la maglia di nodi o aree di riferimento per il progetto di networking assieme agli elementi vegetazionali lineari esistenti. Il grado di copertura vegetazionale consente di impostare su una base ottimale quel progetto di "pianificazione ecologica" che sta alla base del progetto di networking ecologico. Da essere emergono altresì dei meta obiettivi da perseguire, identificabili in:

-La salvaguardia e la valorizzazione non solo dei beni storico architettonici e monumentali individuati dalle indagini preliminari ma anche dei beni naturalistici ed ambientali e dei segni e delle tracce della conformazione territoriale del territorio;

-La gerarchizzazione e la riqualificazione della trama dei percorsi, delle linee di movimento abituale o potenziale interne all'unità urbana;

-La formazione di un organico sistema del verde, attraverso il recupero delle aree dimenticate o delle aree su cui insistono attività obsolete, ed ancora attraverso la predisposizione di interventi mirati di rinnovo del patrimonio arboreo secondo più attenti criteri ecologici ed estetici, assicurandone un'adeguata manutenzione ed integrando in un disegno unitario privo di soluzioni di continuità tutti gli spazi di verde pubblico e privato presenti nel tessuto comunale;

-L'introduzione negli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione urbana ed edilizia di una visione integrata del ciclo dell'acqua, finalizzata al risparmio delle risorse idriche, alla ricarica delle falde, alla fitodepurazione e al riciclo delle acque piovane e di scarico;

-La riqualificazione dei margini e delle porte di accesso all'unità urbana, migliorandone l'immagine, alberature, incentivazione all'avvio di programmi o progetti di recupero o rinnovo edilizio, ed accrescendone l'accessibilità e rendendoli ancora permeabili alle comunicazioni con le aree urbane limitrofe;

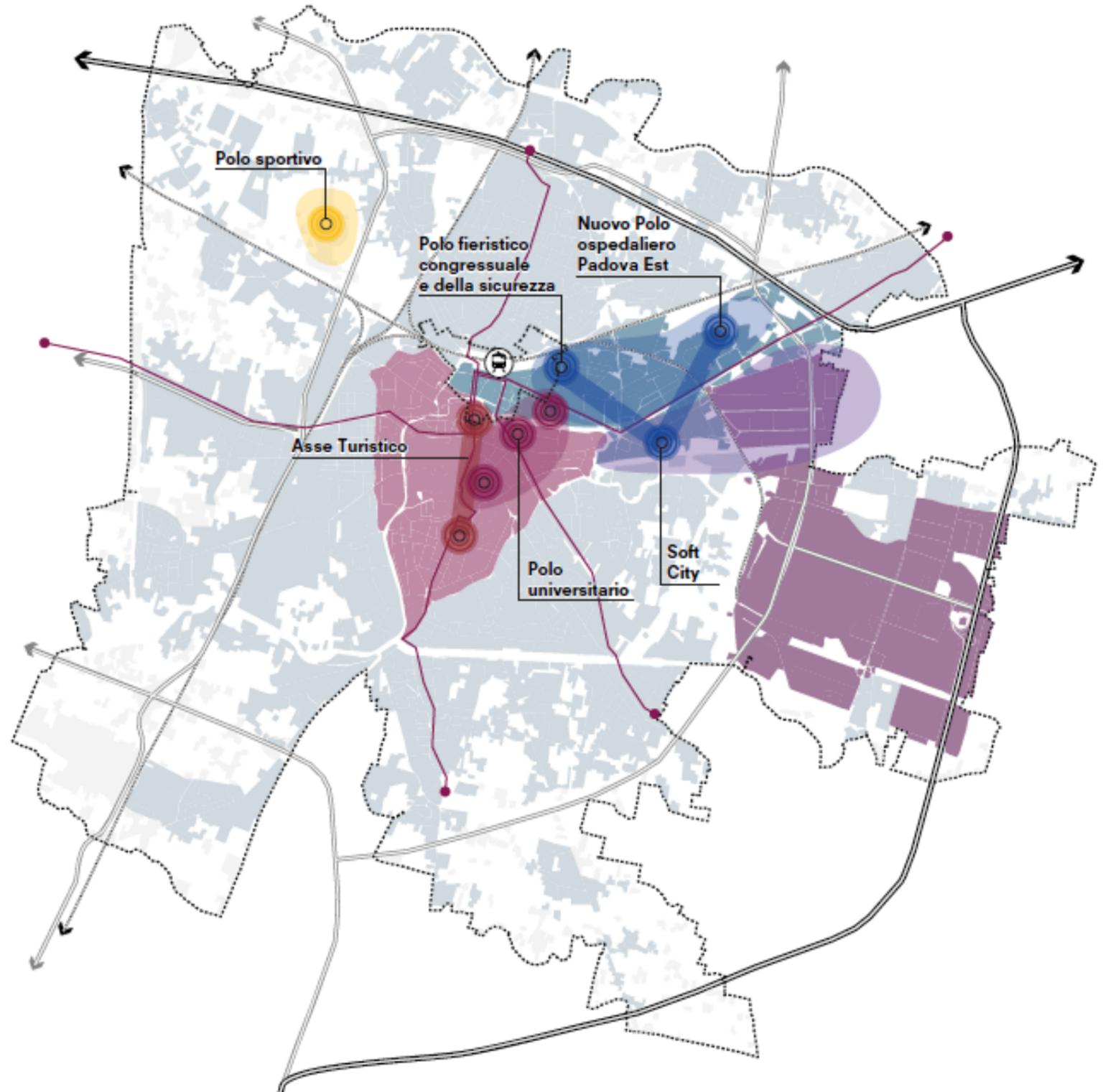
-La valorizzazione visiva e funzionale dei principali riferimenti presenti nel territorio, attraverso la loro integrazione con i nodi caratterizzanti la rete dei percorsi, la formazione o il ridisegno dei luoghi pubblici o semipubblici.

08
REGOLE DEL
COMPOSITO
URBANISTICO
O
PROTOTIPO
URBANISTICO

Inquadramento: i grandi sistemi fisici



Inquadramento: i grandi poli monofunzionali



Inquadramento: quartieri



Inquadramento



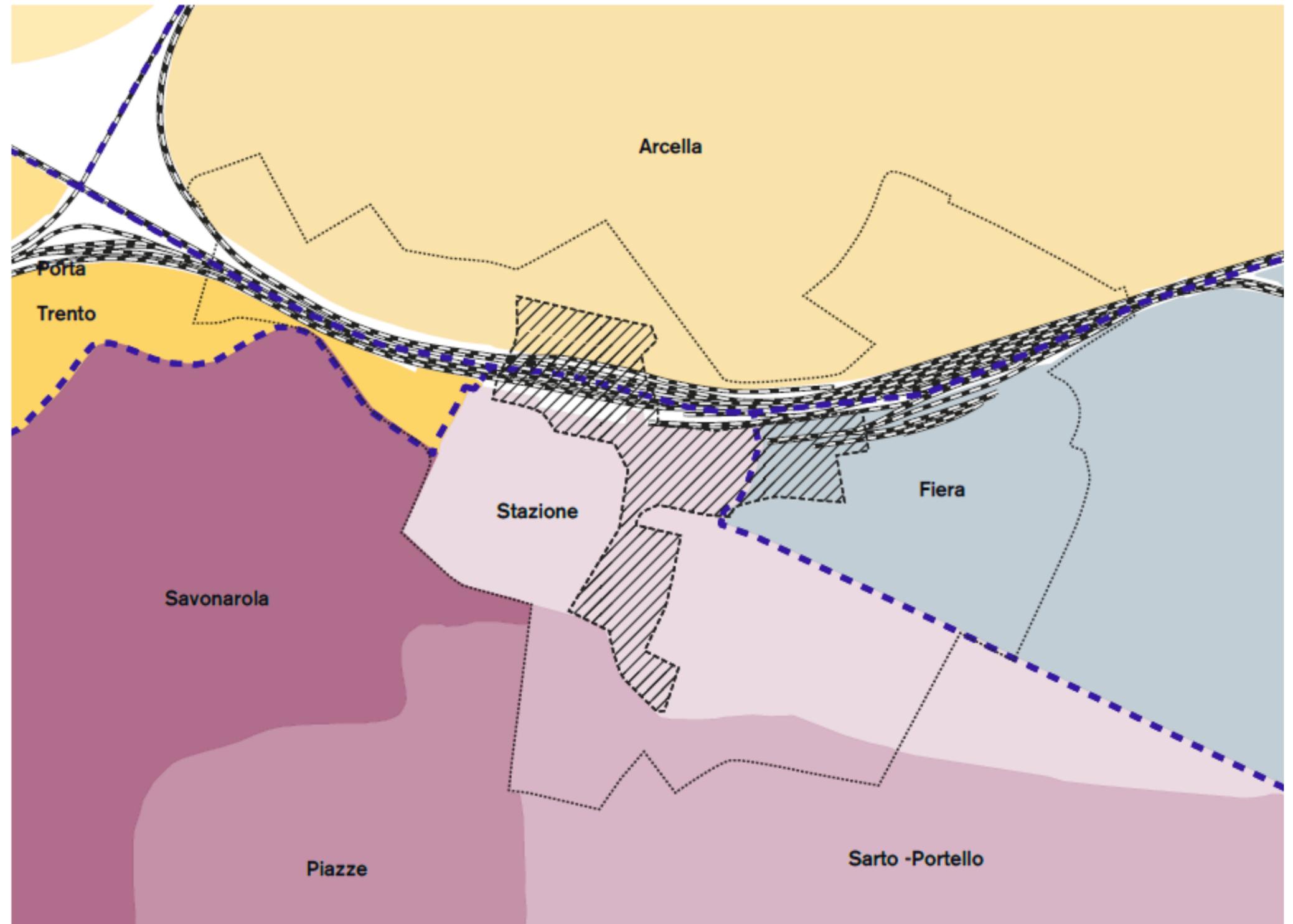
La pandemia ha profondamente influenzato il modo di vivere nelle città evidenziando la necessità del **distanziamento sociale** e la **valorizzazione dei servizi di prossimità urbana** potenzialmente disponibili.

La **città dei 15 minuti** rappresenta la nuova frontiera per la città di Padova, una **città di quartieri** dove il tempo è la costante della vita urbana.

Ciò significa che lo studio delle isocrone legate ai diversi sistemi di movimento (mobilità lenta, trasp. pubblico ecc) a parità di tempo attiva sistemi urbani differenti (Irete servizi, sanità, commercio, lavoro ecc)

L'area si candida a diventare un nuovo quartiere unitario della città o diviene l'estensione e il completamento dei quartieri al suo intorno?

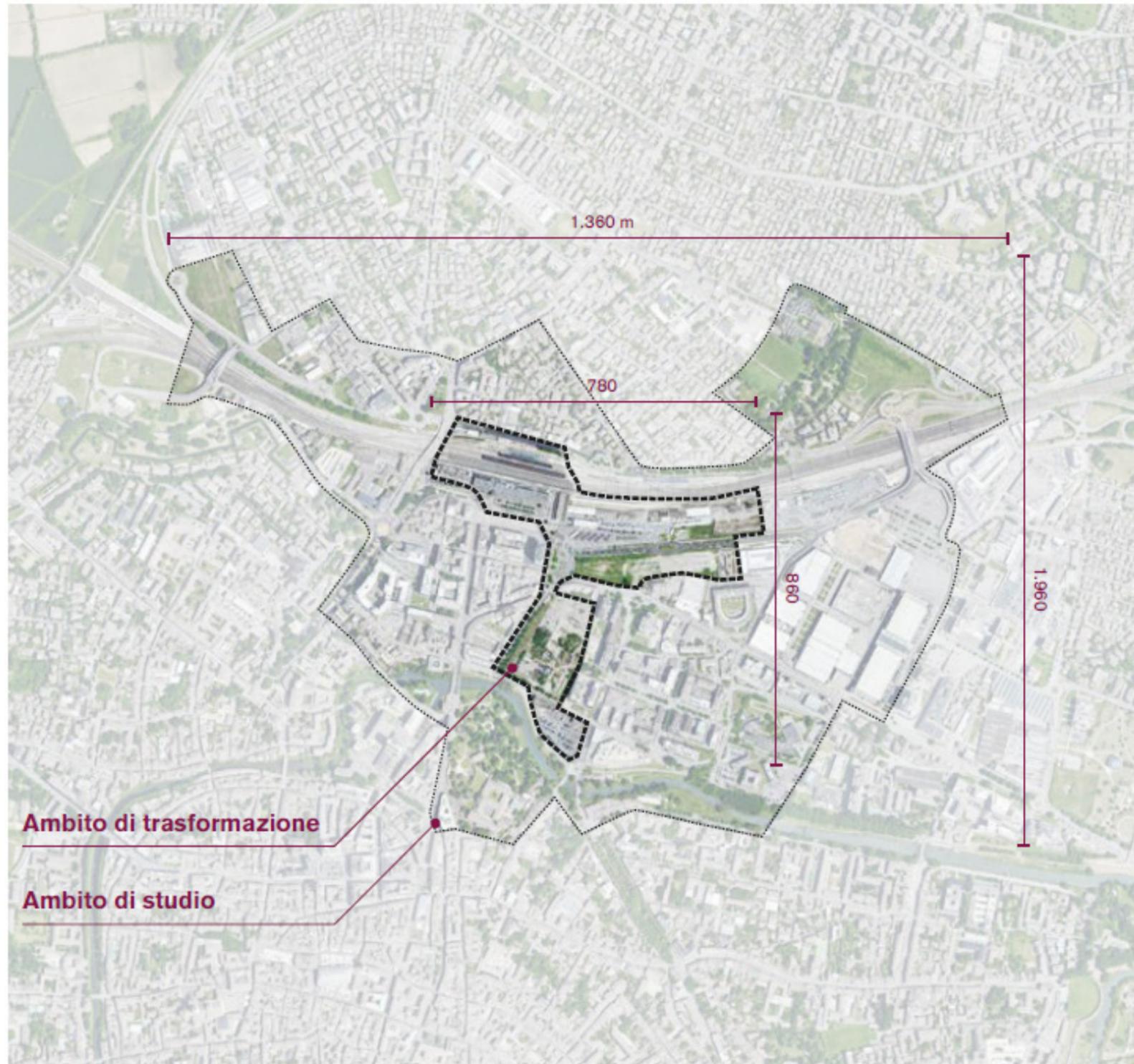
L'ambito di intervento si colloca all'interno di tre unità urbane



Obiettivi per il masterplan di rigenerazione urbana dell'area



Area di progetto: dati dimensionali



Ambito di studio

- Area: 145 ha
- W max: 1.360 m
- H max: 1.960 m

Ricomprensive:

- grandi poli monofunzionali e le funzioni attrattive con flussi ricadenti sull'area di trasformazione (Fiera, Università, Scrovegni)
- tessuto residenziale e servizi potenzialmente influenzati dall'intervento
- principali assi viari di accesso all'ambito di trasformazione (i tre cavalcavia, asse Codalunga, asse Garibaldi)

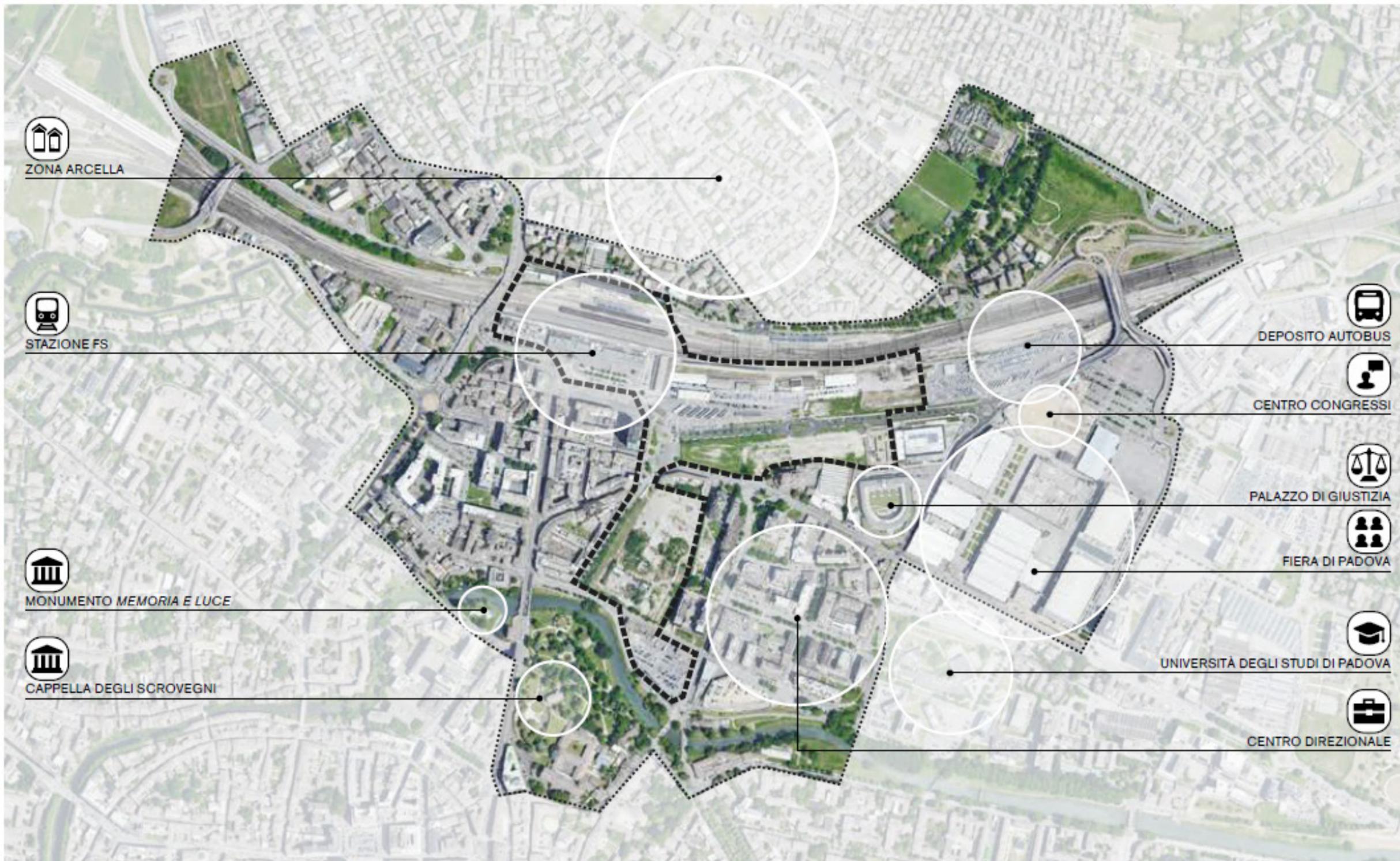
Ambito di trasformazione

- Area: 17 ha
- W max: 780 m
- H max: 860 m

Ricomprensive:

- aree di trasformazione, aree RFI, IFIP, PP1 e Tito Livio
- Stazione F.S. e piazzale antistante
- Principali assi viari adiacenti alle aree di trasformazione

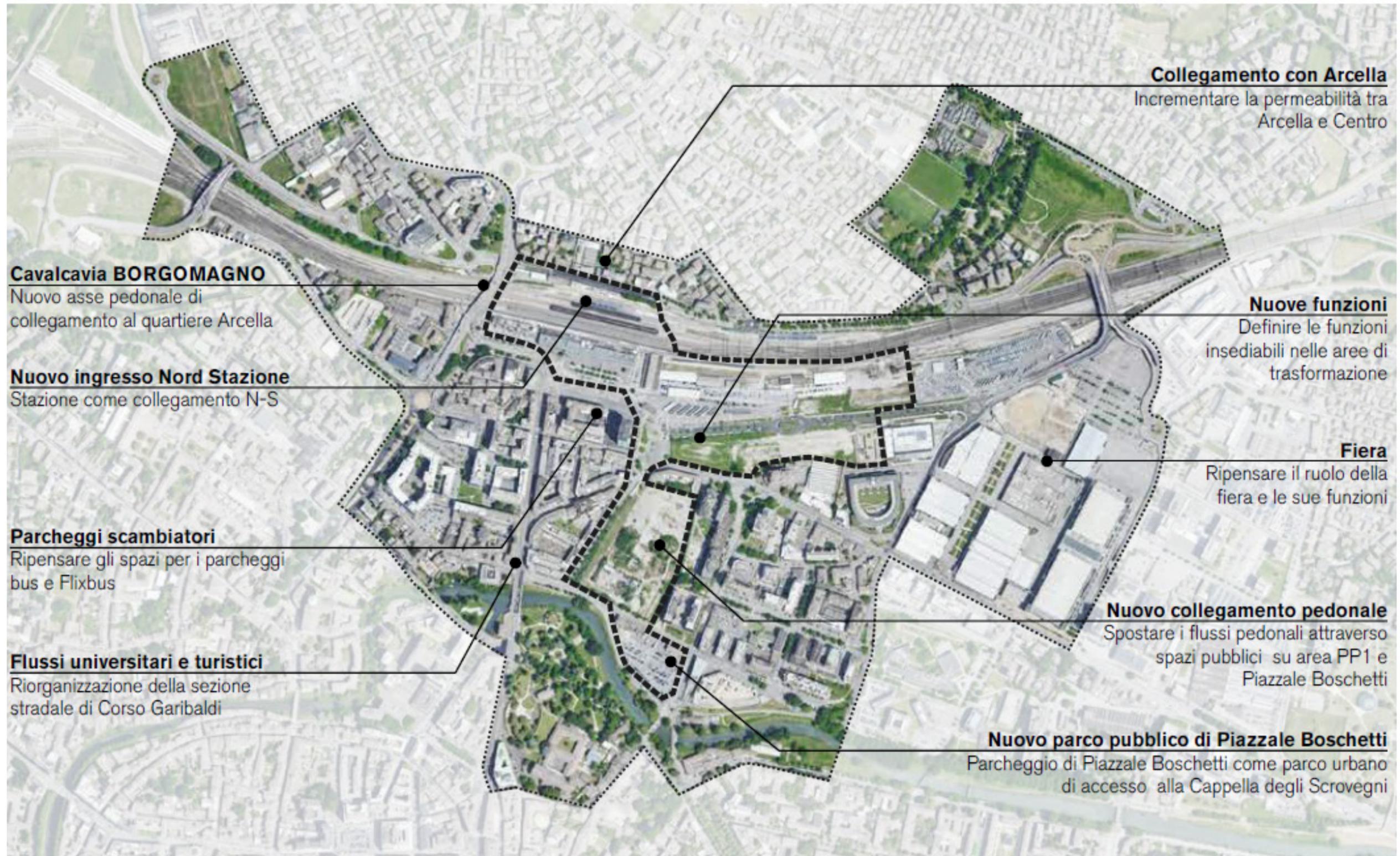
Polarità



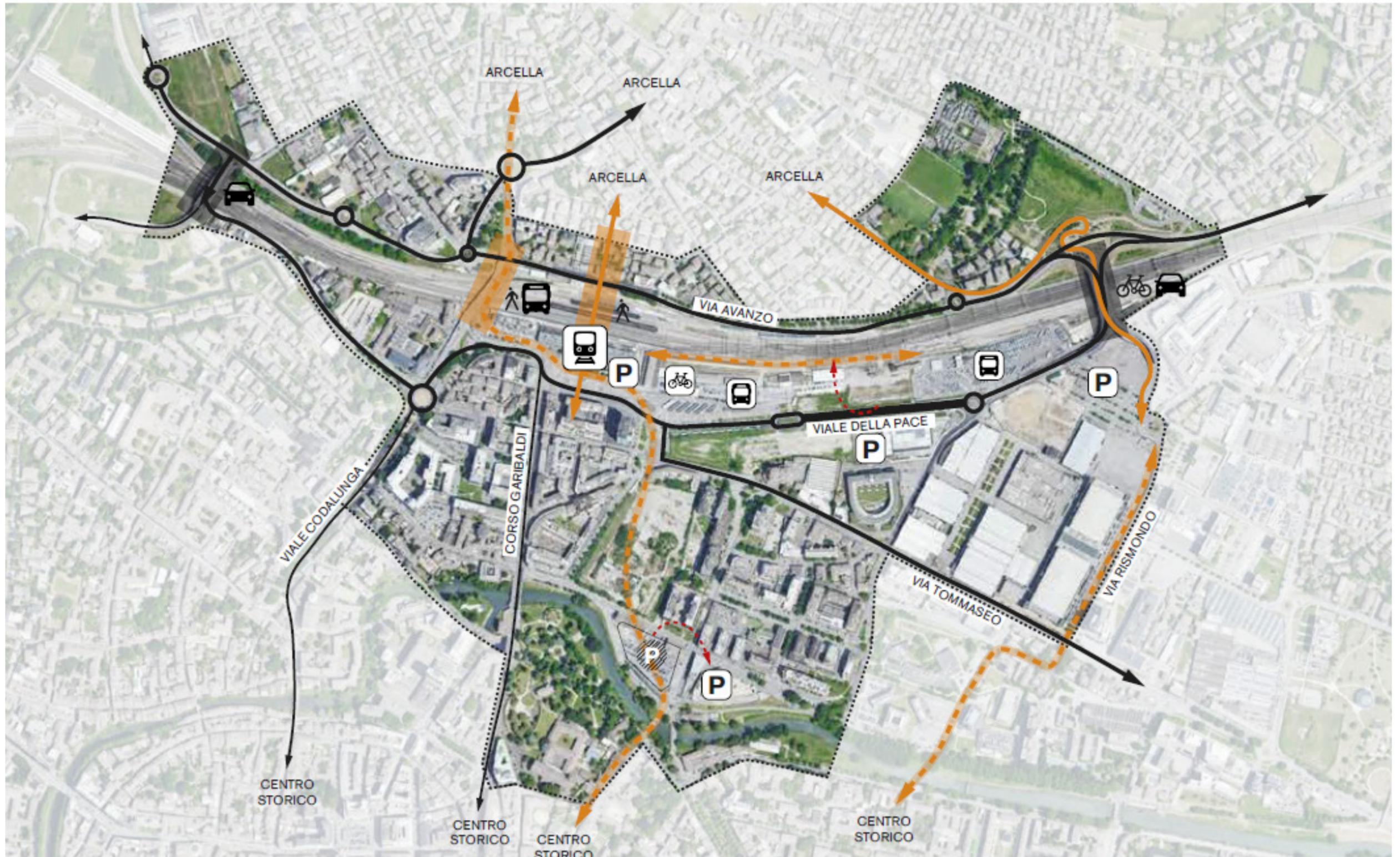
Temi di analisi/discussione

- relazioni a Nord attivate dalla **nuova linea AV**
- possibile **demolizione edificio di proprietà comunale**
- progetto di viabilità **cavalcavia Borgomagno**
- **lettura in chiave identitaria** dello spazio
- **valorizzazione degli elementi culturali** presenti (es. Chiesa della Pace, Bastione della Gatta)
- **valorizzazione via Codalunga**
- proposta **riorganizzazione volumetrica**
- creazione di un **nuovo percorso di collegamento stazione-centro storico**

Temi di studio



Viabilità



Area di progetto: criticità e potenzialità

CRITICITÀ

Ferrovia come cesura urbana

Frammentazione dei percorsi ciclopedonali

Spazi pubblici infrastrutturali:
commistione dei pochi spazi pubblici
con nodi della mobilità

Presenza aree dismesse sottoutilizzate che
ad oggi generano degrado urbano

Mancanza aree verdi: scarsa
permeabilizzazione e presenza di ampie
aree a parcheggio

Svuotamento serale del quartiere

POTENZIALITÀ

Previsione AV a Nord, che modificherà i
sistemi Nord-Sud

Presenza elementi identitari:

- Stazione e Piazzale della Stazione
- Bastione della Gatta
- Tempio della Pace
- Palazzine Boschetti

Recente riqualificazione viale Codalunga

Dinamismo funzionale e flessibilità

Previsione incremento della popolazione
residente (studenti, anziani, etc.)

09
CASI STUDIO
E
BEST PRACTICES

Governance pubblico-privato: casi studio

ZAC Rive Gauche Paris

- Piano di sviluppo di zona di iniziativa pubblica
- Consulenze urbanistiche e progettuali sulle diverse aree
- Concorsi di progettazione dei singoli edifici



Governance pubblico-privato: casi studio

ZAC Marne Europe et Boutareines

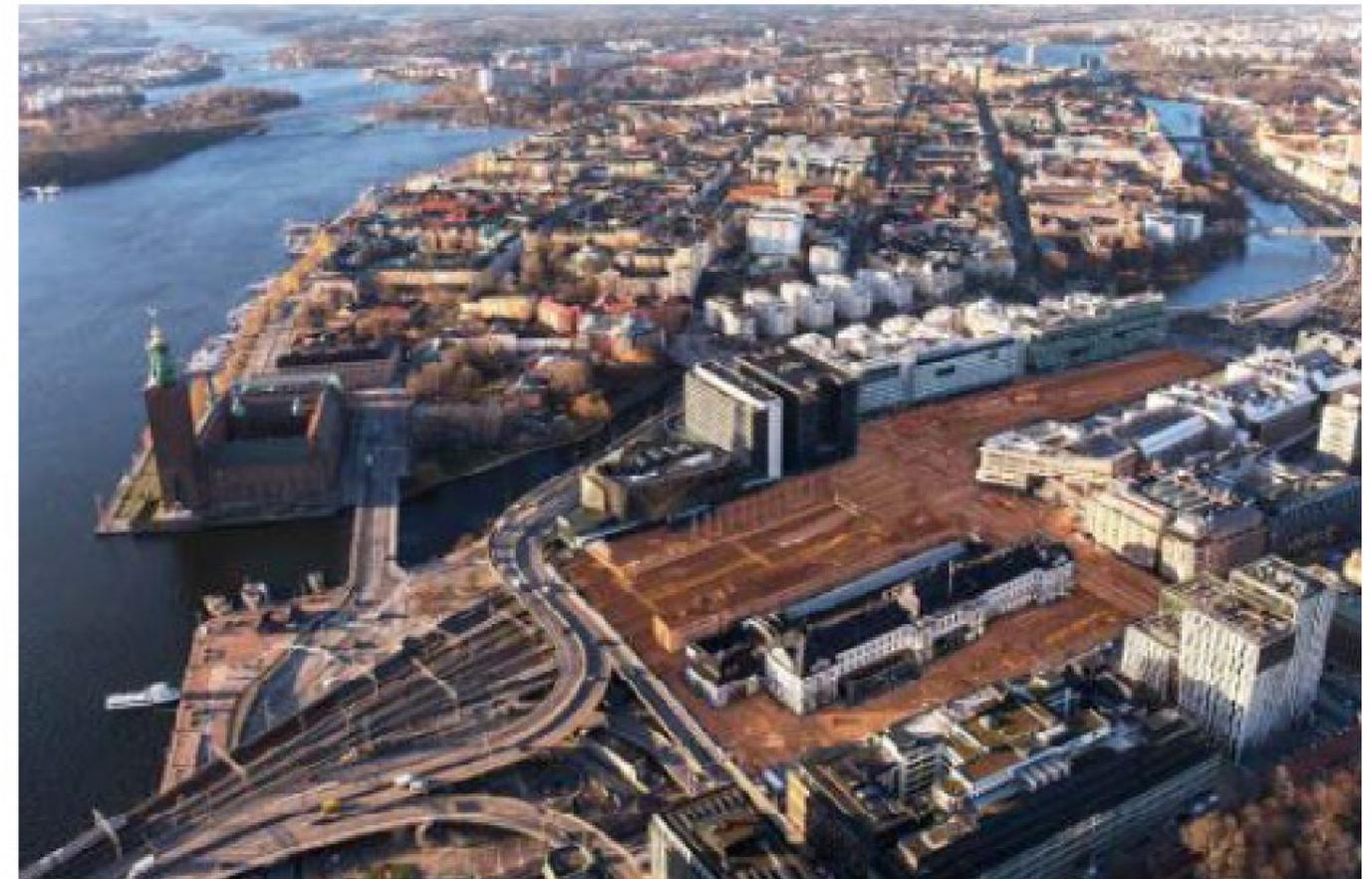
- Piano urbanistico affidato ad un gruppo di progettazione
- Bando di gara di iniziativa pubblica per l'individuare dei potenziali sviluppatori dell'area (*Réinventer Paris*)
- Concorsi di progettazione per i lotti interni all'area



Governance pubblico-privato: casi studio

Developing the Stockholm Central Station Area

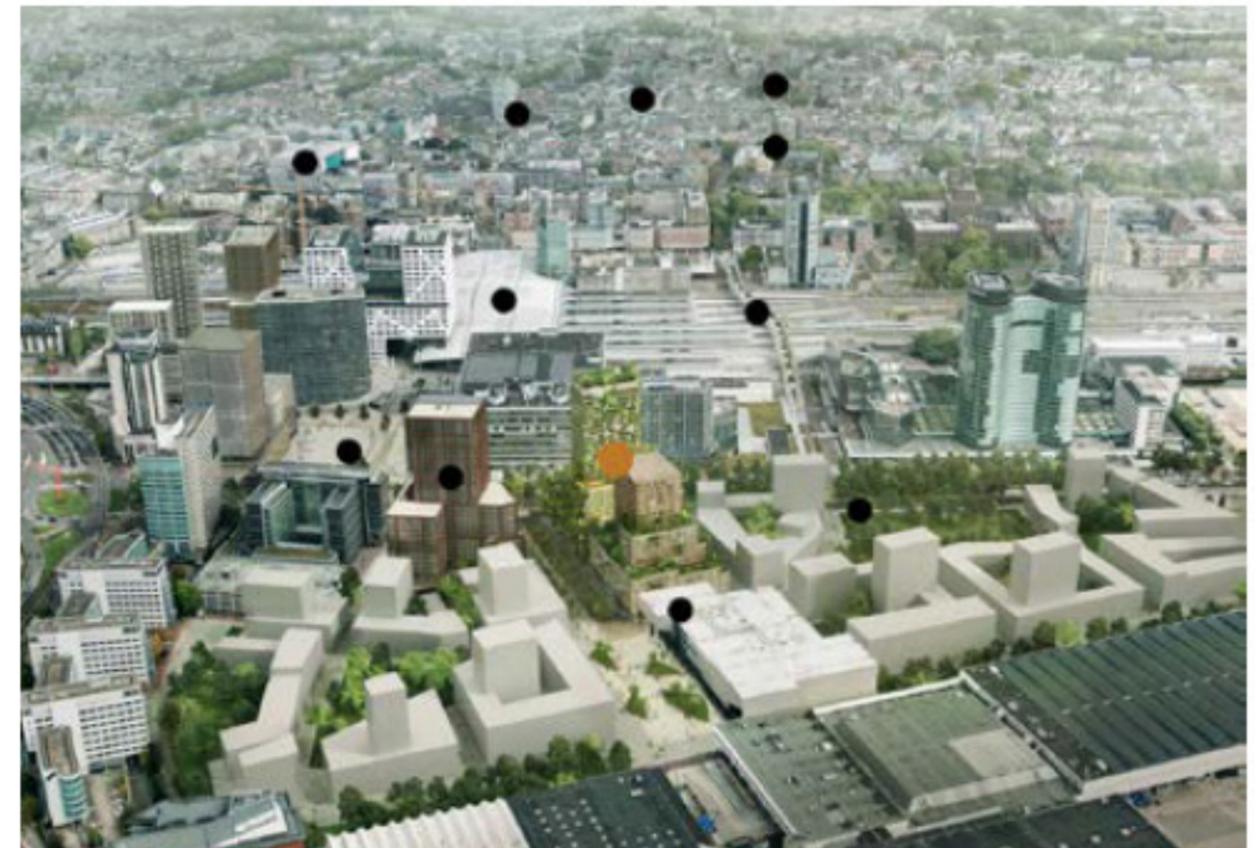
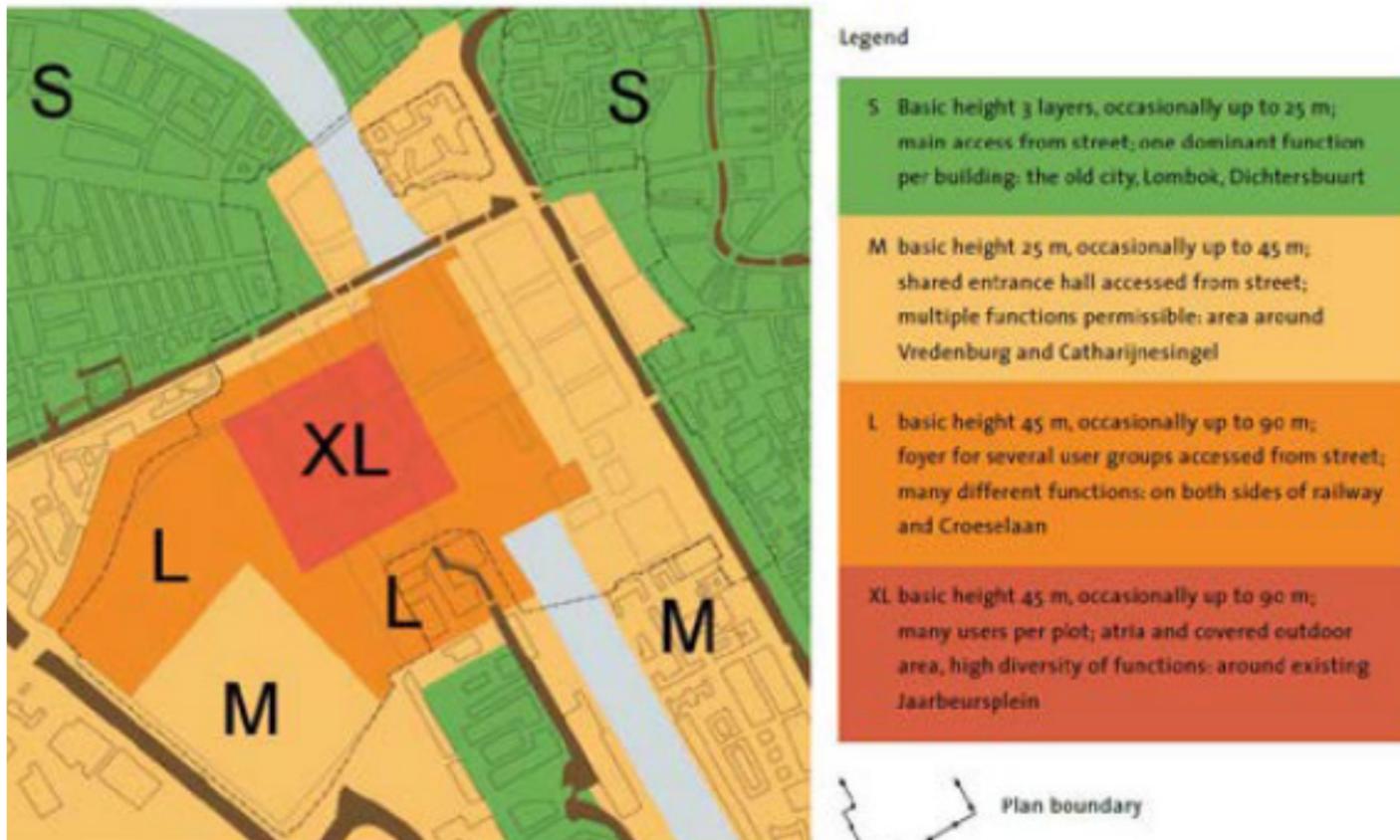
- Pianificazione generale del piano di zonizzazione dell'area di iniziativa pubblico-privata
- Organizzazione pubblico-privata di un concorso per selezionare un gruppo di consulenza per lo sviluppo delle parti del piano



Governance pubblico-privato: casi studio

Utrecht Station Area

- Schema di masterplan e documento strategico di iniziativa pubblica
- Accordi di intenzione bilaterale tra il Consiglio comunale e gli operatori privati
- Concorsi di progettazione di iniziativa privata per lo sviluppo dei singoli lotti



Governance pubblico-privato: casi studio

Porta Nuova Milano

- Concorso di iniziativa pubblica per la definizione del masterplan generale
- Incarichi di progettazione architettonica di iniziativa privata per lo sviluppo delle tre aree interne al masterplan
- Accordi bilaterali tra il Consiglio comunale e gli operatori privati per la cessione delle aree pubbliche

