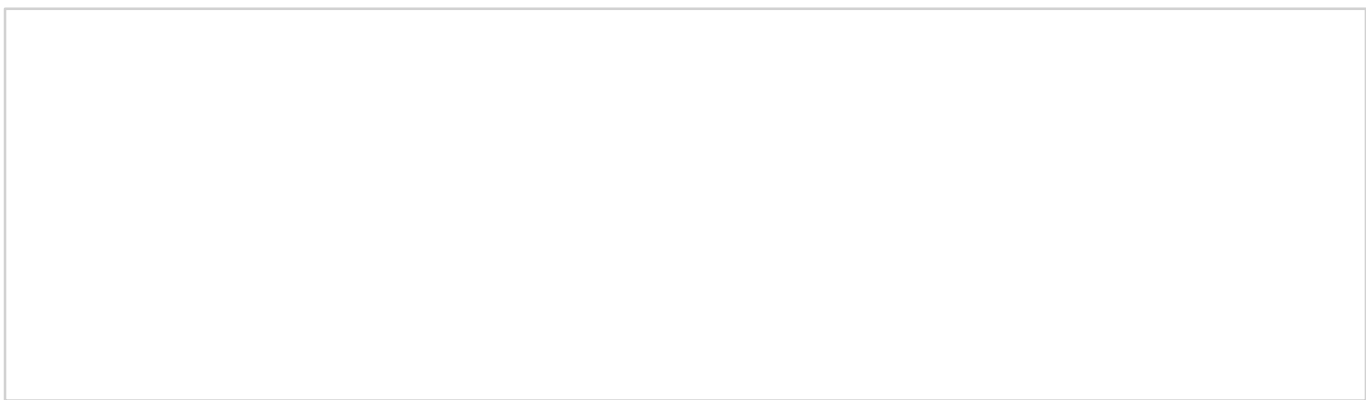




Regione Veneto



Comune di Padova



03 **PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI PADOVA**
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA gennaio 2009
rapporto ambientale | consultazione e obiettivi di sostenibilità

REGIONE DEL VENETO
 Direzione Urbanistica

COMUNE DI PADOVA
 Sindaco Flavio Zanonato
 Assessore Luigi Mariani

Capo settore pianificazione urbanistica: Arch. Gianfranco Zulian
Capo servizio pianificazione urbanistica: Arch. Franco Fabris

PROGETTISTI:
 Arch. Pierluigi Matteredaglia

Gruppo di lavoro:
 dott. ing. Daniele Boscaro
 dott. urb. Valentina Luise

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI PADOVA

03. RAPPORTO AMBIENTALE - CONSULTAZIONE E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

1. LA CONSULTAZIONE.....	2
1.1 Soggetti portatori di interesse.....	3
1.2 La consultazione per la VAS del PAT di Padova	4
1.2.1 Prima fase di consultazione (2006-2007)	5
1.2.2 Seconda fase di consultazione (2008).....	7
2. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'	8
2.1 Indicatori di Agenda 21	9
2.2 Criteri Fondi strutturali.....	15
2.3 Obiettivi e temi di sostenibilità nel DP	18

ALLEGATO 1. verbali incontri di consultazione

ALLEGATO 2. Questionari

ALLEGATO 3. Contributi degli enti coinvolti

1. LA CONSULTAZIONE

La consultazione è sempre stata al centro delle valutazioni ambientali oggetto delle direttive comunitarie VIA e VAS. Nel nostro paese c'è stato un tardivo recepimento di tali direttive (con particolare ritardo per la VIA) e solo col D.Lgs. 152/06 la consultazione entra a far parte del corpo legislativo delle valutazioni ambientali. Prima del D.Lgs 152/06 nella VIA la consultazione era concepita come momento consultivo, al pari di quanto avviene per i piani urbanistici, successivo alle decisioni di assetto e di piano. Ora la consultazione è di fatto concepita come una fase del processo decisionale che accompagna l'impostazione del piano e/o del progetto.

La difficoltà maggiore in questa fase iniziale consiste nel far sì che tale aspetto entri nella cultura e nella prassi del fare pianificazione.

Non si entra nel dettaglio dell'argomento (VAS integrata nel processo di piano e consultazione attiva sugli scenari di piano, effetti ambientali...), ma si sottolinea il suo ruolo fondamentale nell'intero procedimento.

Articolo 2(b)

Per "valutazione ambientale" s'intende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione a norma degli articoli da 4 a 9.

7.4. La presente definizione afferma chiaramente che la consultazione è una parte inscindibile della valutazione. Inoltre, i risultati della consultazione devono essere presi in considerazione quando si prende la decisione. Se manca uno dei due elementi, per definizione non c'è nessuna valutazione ambientale in conformità alla direttiva. Ciò sottolinea l'importanza di cui viene rivestita la consultazione nell'ambito della valutazione.

"ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2001/42/CE" COMMISSIONE EUROPEA

La base normativa a cui si fa riferimento per la strutturazione del processo di consultazione è la "CONVENZIONE SULL'ACCESSO ALLE INFORMAZIONI, LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO AI PROCESSI DECISIONALI E L'ACCESSO ALLA GIUSTIZIA IN MATERIA AMBIENTALE"¹, Aarhus, Danimarca, 25 giugno 1998.

Attraverso un processo strutturato, basato sulla programmazione e sull'utilizzo di metodologie e strumenti, la consultazione ha lo scopo di:

- **informare** per mettere a conoscenza dell'avvio, dei modi e dei tempi del nuovo Piano, per esplicitare gli obiettivi con i quali e come si vuole

¹ Il primo pilastro della convenzione, che fa riferimento all'accesso del pubblico alle informazioni, è stato recepito, a livello comunitario, nella direttiva 2003/4/CE relativa all'accesso del pubblico alle informazioni in materia ambientale. Il secondo pilastro, che riguarda la partecipazione del pubblico alle procedure ambientali, è stato recepito dalla direttiva 2003/35/CE. L'Italia, con la legge 108 del 16 marzo 2001, è stata uno dei primi paesi a ratificare la Convenzione di Aarhus, il secondo dell'Unione Europea dopo la Danimarca.

perseguire questi e per creare una rete di attori che parteciperanno al percorso condiviso;

- **conoscere** per approfondire, attraverso l'interazione, la conoscenza del luogo e determinare i valori che potranno accrescere il valore del Piano.

Per questo si ritiene necessario perseguire come obiettivi: l'integrazione delle reti decisionali tendenzialmente settoriali, la promozione dell'ampliamento delle stesse reti decisionali e l'integrazione di diverse forme di conoscenza di attori diversi, come condizione per un aumento del consenso e della partecipazione al cambiamento.

1.1 Soggetti portatori di interesse

A seguito della Deliberazione della Giunta Regionale n.3262 del 24.10.2006, Allegato C, "Il Comune procedente in collaborazione con la Regione e la Provincia (qualora abbia partecipato alla copianificazione), redige (*omissis*) l'elenco degli enti interessati all'adozione del Piano di Assetto del territorio comunale o intercomunale, le Associazioni ambientaliste individuate secondo quanto stabilito della Legge 349/86 e successive modifiche ed integrazioni, nonché le associazioni di categoria eventualmente interessate all'adozione del Piano e/o Programma".

Si riportano nell'elenco seguente i soggetti portatori di interesse, suddivisi per aree di appartenenza:

- **Associazioni/Comitati Ambientali:** ACLI PADOVA, AMICI DELLA BICICLETTA DI PADOVA, AMISSI DEL PIOVEGO, ASSOCIAZIONE "ALVISE CORNARO", ASSOCIAZIONE "AMBIENTE E SOCIETA'" CIRCOLO EMBERA KATIO, ASSOCIAZIONE "SALVAGUARDIA IDRAULICA DEL TERRITORIO PADOVANO E VENEZIANO", ASSOCIAZIONE ARCHIBIODESIGN, ASSOCIAZIONE BIOARCHITETTURA SEZIONE DI PADOVA, ASSOCIAZIONE ITALIANA DI ECOLOGIA UMANA - ONLUS, CITTA' AMICA - RETE DI ARCHITETTI URBANISTI, COMITATO "DIFESA SALUTE AMBIENTE" DI GRANZE E CAMIN - SEZ DI CAMIN, COMITATO PARCO GIUZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE, ITALIA NOSTRA SEZIONE DI PADOVA, LEGAMBIENTE PADOVA ONLUS, WWF PADOVA - SEZIONE PROVINCIALE - FONDO MONDIALE PER LA NATURA ONLUS;
- **Associazioni Culturali:** ARCI N.A., ASSOCIAZIONE CULTURALE IGNAZIO SILONE E ASSOCIAZIONE DEI CIRCOLI CULTURALI ITALO-STRANIERI, ASSOCIAZIONE CULTURALE ARC.A.DIA - ARCHEOLOGIA AMBIENTE DIDATTICA, ASSOCIAZIONE CULTURALE OVERMUSIC, ASSOCIAZIONE TOFFA, ASSOCIAZIONE VENETO RESPONSABILE, CIRCOLO PADOVA LIBERTA' E GIUSTIZIA, PORTEO ALEGRE ASSOCIAZIONE DI PROMOZIONE SOCIALE;
- **Cooperative Economico-Sociali:** COOPERAATIVA ADESCOOP, COOPERATIVA SOCIALE IL SESTANTE ONLUS, CONFCOOPERATIVE PADOVA-ROVIGO, CONSIGLI DI QUARTIERE;
- **Rappresentanze economiche:** CONSORZIO ZONA INDUSTRIALE E PORTO FLUVIALE DI PADOVA, UNINDUSTRIA PADOVA, GRUPPO IMPRENDITORI ZONA INDUSTRIALE PADOVA (ZIP), INTERPORTO DI PADOVA S.p.A., CNA,

UNIONE PROVINCIALE ARTIGIANI - CONFARTIGIANATO PADOVA, CAMERA DI COMMERCIO DI PADOVA, ASCOM, CONFESERCENTI PADOVA;

- **Enti Pubblici/Ambiente:** ARPAV, APS-MOBILITÀ;
- **Sindacati:** CGIL, SINDACATO ADL/RdB, CISL PADOVA, CSP-UIL Padova;
- **Grandi servizi urbani:** AZIENDA OSPEDALIERA DI PADOVA, UNIVERSITA' DI PADOVA, CENTRO DI ECOLOGIA UMANA Università PD, FIERA;
- **Collegi/Ordini professionali:** COLLEGIO DEGLI AGROTECNICI E DEGLI AGROTECNICI LAUREATI, COLLEGIO DEGLI AGROTECNICI E DEGLI AGROTECNICI LAUREATI, ORDINE DEGLI ARCHITETTI DI PADOVA, ORDINE INGEGNERI PADOVA, ORDINE NAZIONALE DEI BIOLOGI, COLLEGIO DEI GEOMETRI DELLA PROVINCIA DI PADOVA;
- **Altri soggetti da contattare su temi specifici:** SISTEMA AMBIENTE: IRPI sezione di Padova - Istituto di Ricerca per la protezione, UNITÀ PERIFERICA GENIO CIVILE DI PADOVA, PROTEZIONE CIVILE PROVINCIA DI PADOVA, REGIONE DEL VENETO - SERVIZIO FORESTALE REGIONALE PER LE PROVINCE DI PADOVA E ROVIGO, SISTEMA INSEDIAMENTI, ATER - AZIENDA TERRITORIALE EDILIZIA RESIDENZIALE DELLA PROVINCIA DI PADOVA, SISTEMA GRANDI SERVIZI URBANI/ZIP, CENTRO GROSSISTI, MERCATO AGROALIMENTARE DI PADOVA, ENTE AUTONOMO MAGAZZINI GENERALI DI PADOVA.

1.2 La consultazione per la VAS del PAT di Padova

Le strutture e i processi attivi nel comune di Padova sono parte fondante dell'impianto di consultazione impostato per la VAS del PAT del Comune.

Fattore principale è l'attivazione di Agenda 21 locale: "un processo multisettoriale e partecipativo per realizzare gli obiettivi dell'Agenda 21 a livello locale, attraverso la definizione e attuazione di un Piano strategico di lungo termine che affronta le prioritarie problematiche di sviluppo sostenibile a livello locale"². L'Agenda 21 locale è il mandato alle autorità locali per tradurre operativamente a livello locale il programma Agenda 21 dell'ONU per il 21° secolo. Essa costituisce un processo partecipato in ambito comunale per giungere ad un consenso tra tutti i settori e attori della comunità locale e per elaborare un Piano di azione di lungo termine, verso la sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Si può quindi affermare che se l'Agenda 21 rappresenta lo strumento per attuare i contenuti dello sviluppo sostenibile, le Agende 21 locali rappresentano la struttura attraverso la quale gli obiettivi globali sono tradotti in azioni locali. Il risultato atteso, oltre alla redazione del Piano d'azione locale, è l'avvio di un percorso di confronto con l'obiettivo di migliorare la sostenibilità della comunità locale, dove azioni promosse e attivate dall'amministrazione pubblica si affiancano ad azioni e programmi avviati su base volontaria dagli attori sociali.

Ad una struttura di supporto di questo genere si aggiunge il coordinamento con INFORMAMBIENTE, centro cittadino del comune di Padova di informazione e ricerca sull'educazione ambientale: nasce per essere un'agenzia formativa per lo sviluppo sostenibile e durevole, che ha come obiettivo la formazione alla cittadinanza attiva e

² International concil for local environmental initiatives (Iclei)

responsabile nella scuola e sul territorio ma è anche uno dei laboratori territoriali della rete del Sistema nazionale per l'educazione ambientale (Infea) e si identifica come un centro di risorse utilizzabili per lo sviluppo di progetti di educazione ambientale.

Con questi supporti si è progettata la consultazione per la VAS del PAT del comune di Padova in due principali momenti: una prima fase riguardante l'analisi dei sistemi individuati dal Documento Preliminare e la loro integrazione, valutandone criticità e tendenze, ed una seconda riguardante gli scenari di Piano, sui quali condurre la vera e propria stima degli effetti ambientali.

La prima fase è stata svolta preliminarmente alla Relazione Ambientale che ne riporta i contenuti nel quadro dinamico. La seconda fase è stata svolta preliminarmente alla redazione del Rapporto Ambientale in modo da poterne assumere i risultati. Un'impostazione di lavoro di questo tipo è tesa a garantire l'integrazione della consultazione nella VAS e nel processo di Piano.

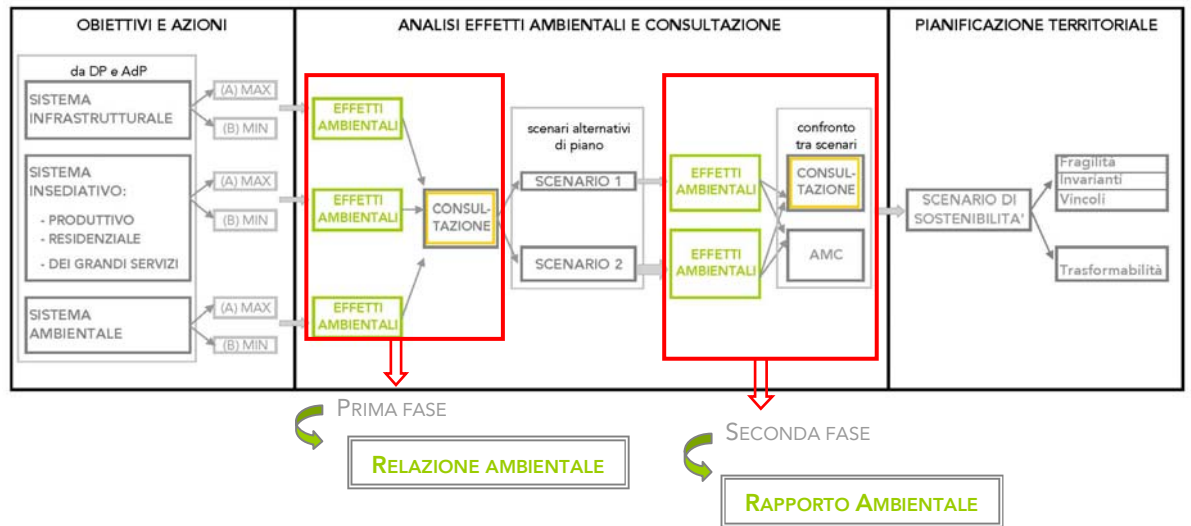


Figura 1-1 Schema di integrazione tra VAS e piano.

Gli specifici risultati della consultazione, la presentazione delle modalità e degli strumenti utilizzati, sono sintetizzati di seguito distinguendo il percorso svolto nella prima fase (2006-2007) e quello svolto nella seconda fase (2008). Si riportano in allegato al presente Rapporto Ambientale i verbali di Padova21 per i singoli incontri svolti.

1.2.1 Prima fase di consultazione (2006-2007)

Tra i mesi di novembre e dicembre 2006 è stato analizzato e sottoposto a consultazione il sistema infrastrutturale articolato, come da Documento Preliminare, in Sistema ferroviario nazionale, Sistema metropolitano-regionale (SFMR), Trasporto urbano, Rete della viabilità urbana oltre che la Rete delle piste ciclabili. L'intero materiale è stato presentato ai soggetti portatori di interesse del PAT (si veda il cap. 1.1) coordinandosi con Agenda 21 locale e Informambiente del comune di Padova.

1° Incontro) In data 14 novembre 2006 è stato svolto il primo incontro in cui è stato presentato il sistema infrastrutturale attuale e la metodologia di analisi che verrà adottata nella VAS. Durante l'incontro si è relazionato sullo scenario attuale ossia l'offerta di infrastrutture che attualmente dispone il territorio di Padova suddiviso in

trasporto privato, trasporto pubblico e rete di piste ciclabili ed ha iniziato la descrizione di ipotetici scenari futuri suddivisi in sottosistemi ossia sistema ferroviario, trasporto pubblico, rete viaria – trasporto privato e piste ciclabili. In seguito è stata descritta la prima parte della metodologia di analisi applicata alla VAS per il sistema infrastrutturale.

2° Incontro) Durante il secondo incontro del 05 dicembre 2006 è stato nuovamente presentato il sistema infrastrutturale dando particolare attenzione alla descrizione degli scenari A e B e degli effetti ambientali.

3° Incontro) Il terzo incontro si è svolto in data 12 dicembre 2006 con lo scopo di raccogliere le opinioni, le osservazioni, i suggerimenti e le richieste che gli stakeholders hanno in merito agli scenari futuri.

A seguito della presentazione del sistema infrastrutturale è stato portato avanti il processo di consultazione per la VAS con altri tre incontri dedicati al sistema insediativo suddiviso in grandi servizi, sistema residenziale e sistema produttivo e il sistema ambientale. Il sistema infrastrutturale, il sistema insediativo e il sistema ambientale sono stati poi sovrapposti per creare uno scenario "integrato" capace di mettere in evidenza la relazione e gli effetti tra i tre sistemi.

4° Incontro) In data 26 febbraio 2007 è stato svolto un incontro in cui è stato presentato il sistema dei grandi servizi costituito dal sistema sanitario, dal sistema fieristico, e dal sistema universitario. Si è relazionato circa il sistema ospedaliero ponendo l'attenzione sulla realizzazione di un nuovo polo ospedaliero. Si è affrontata l'analisi localizzativa svolta su quattro siti proposti dall'Amministrazione Comunale. Per questi siti è stata descritta l'analisi ambientale eseguita e l'analisi multicriteri per la scelta del sito più idoneo. Durante la presentazione i partecipanti hanno posto l'attenzione su due questioni in parte recepite nello studio:

- l'area denominata "curva Boston" presentava una superficie troppo elevata e differente rispetto alle altre per cui è stato richiesto di uniformarla alle altre rimanendo nell'ordine di grandezza dei 600.00 – 700.000 m²
- è stata richiesta la valutazione di un quinto sito nella zona di Montà.

È stato poi presentato il sistema universitario riprendendo le proposte del Documento Preliminare della specializzazione dei poli e accennata la descrizione del sistema produttivo.

5° Incontro) Durante l'incontro dell'8 marzo 2007 è stato nuovamente presentato il sistema dei grandi servizi – sistema sanitario evidenziando le modifiche fatte secondo l'incontro precedente. È stato poi presentato in modo completo il sistema produttivo descrivendo i tre scenari proposti dal documento preliminare ossia mantenimento, adeguamento e rifunzionalizzazione della zona industriale di Padova e proponendo uno scenario di massimo e uno di minimo.

È stato poi presentato il sistema residenziale per il quale è stata definita la domanda di residenza derivante dalla richiesta di abitazioni e dalla necessità di "atterrare" i crediti edilizi derivanti dai vincoli reiterati e dai volumi da demolire a ridosso delle mura, ed è stata presentata l'offerta definita attraverso la perequazione.

Con la perequazione è stato introdotto il sistema ambientale che è stato rappresentato e descritto secondo tre livelli:

- rete ecologica di area vasta;
- il verde nel sistema urbano: cunei verdi e parchi urbani;
- parco delle mura e la perequazione.

6° Incontro) L'incontro del 15 marzo 2007 ha avuto lo scopo di raccogliere le opinioni, le osservazioni, i suggerimenti e le richieste che gli stakeholders hanno in merito agli scenari futuri. A tale incontro ha partecipato anche l'arch. Zulian, capo settore del Settore Pianificazione Urbanistica del Comune di Padova.

1.2.2 Seconda fase di consultazione (2008)

La seconda fase di consultazione entra nel merito della valutazione delle alternative, prendendo in considerazione scenari di assetto del territorio realistici e possibili. L'analisi degli scenari alternativi viene supportata dalla stima degli effetti ambientali tramite la metodologia matriciale e l'impronta ambientale elaborati da ATES srl, intesi come supporti scientifici al processo decisionale.

Nella prima parte dell'estate 2008 si sono svolti due incontri sui primi risultati della valutazione ottenuti dall'analisi dell'impronta ambientale e sull'integrazione con le strutture portate avanti dal PAT, svolti in coordinamento anch'essi con Agenda 21 locale e Informambiente del comune di Padova.

7° Incontro) il 6 maggio 2008 è stato dedicato ad una prima presentazione delle connessioni tra le strategie del PAT e la Valutazione Ambientale Strategica e della nuova metodologia di analisi utilizzata per la realizzazione dello studio.

8° Incontro) l'incontro tenutosi martedì 8 luglio 2008 è stato suddiviso in due momenti: il primo di presentazione del lavoro realizzato dall'ing. Dian sulle possibili diminuzioni dei consumi di energia e rispettive riduzioni delle emissioni di CO₂ nell'ambito del PATI poiché dalle precedenti riunioni con il gruppo tematico emergeva l'importanza di introdurre il calcolo sulle possibili riduzioni delle emissioni di CO₂ come indicatore di valutazione; il secondo, nel quale sono stati descritti in modo sintetico i risultati delle analisi realizzate nell'elaborazione della VAS del PAT di Padova.

Il materiale presentato viene lasciato a disposizione dei partecipanti secondo le modalità utilizzate da Agenda 21 locale. Come concordato con i presenti, sarà possibile realizzare incontri di approfondimento dopo l'estate 2008, anche in funzione di raccogliere le indicazioni e le proposte dei partecipanti sulla Valutazione Ambientale Strategica.

2. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'

La definizione di sviluppo sostenibile, che *"garantisce i bisogni del presente senza compromettere le possibilità delle generazioni future di fare altrettanto"*, è una conquista del pensiero umano di fine millennio che mira alla qualità della vita, alla pace e ad una prosperità crescente e giusta in un ambiente pulito.

Un sistema economico in crescita è sostenibile solo se l'ammontare delle risorse utilizzate per la creazione di ricchezza resta, in quantità e qualità, entro opportuni limiti di sfruttamento e non sovraccarica le capacità di assorbimento fornite dall'ecosfera. Se questo non accade l'economia continuerà ad utilizzare e compromettere la qualità di risorse naturali che presto o tardi saranno esaurite o non più utilizzabili.

La Valutazione Ambientale Strategica è uno strumento messo a punto dalla Commissione europea per la valutazione ecologica dei piani e dei programmi, è la verifica della rispondenza dei piani di sviluppo sostenibile, valutandone il complessivo impatto ambientale, ovvero la diretta incidenza sulla qualità dell'ambiente.

La *"promozione di uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche, e l'elevato livello di protezione dell'ambiente e il miglioramento di quest'ultimo"* figurano nel Trattato di Amsterdam tra gli obiettivi dell'Unione e i compiti della Comunità. L'art. 6 del trattato afferma che: *"le necessità della protezione ambientale devono essere integrate nella definizione e implementazione delle politiche e delle attività comunitarie(...), in particolare con l'ottica di promuovere lo sviluppo sostenibile"*.

In questo modo la tematica ambientale ha assunto un valore primario e un carattere di assoluta trasversalità nei diversi settori di investimento oggetto dei piani di sviluppo attuativi delle politiche comunitarie, con particolare riferimento alla programmazione dei Fondi strutturali e con il preciso intento di definire strategie settoriali e territoriali capaci di promuovere uno sviluppo realmente sostenibile.

Si considerano dapprima gli indicatori di Agenda 21, più generali e vasti, poi i criteri di sostenibilità elaborati dai Fondi strutturali che scendono più nel dettaglio della sostenibilità nell'ambito del governo del territorio. Infine si considerano gli *"obiettivi e temi di sostenibilità"* elaborati a livello locale e contenuti nel Documento Preliminare del PAT.

La sostenibilità non è solo enunciata come principio guida all'art. 1 della direttiva CE 42/01 ma è richiamata anche come criterio operativo negli allegati I e II, della stessa direttiva, che fissano i contenuti del rapporto ambientale e i criteri di stima degli effetti ambientali.

Ne consegue che il tema degli obiettivi di sostenibilità è centrale su tutto il percorso di VAS, essi infatti rappresentano il "metro" attraverso il quale vengono attribuiti i giudizi di preferenza tra le alternative di scenario prese in considerazione nello studio ambientale e costituisce anche il riferimento per le misure compensative e mitigative necessarie ad attenuare gli effetti indesiderati di alcune scelte di sviluppo.

Il processo seguito è duplice:

- si sono ricercate liste ufficiali già sperimentate e riconosciute da organismi europei dalle quali estrarre indicatori di valore generale e coerenti con il ventaglio delle possibili scelte di competenza del PAT;
- si sono tratti dal percorso consultativo, in particolare l'Agenda21 locale attivata per la predisposizione del Documento Preliminare, ulteriori indicatori di

sostenibilità di valenza locale o rappresentativi dei valori di sostenibilità espressi dagli stakeholders.

Le liste europee di sostenibilità sono quella di Agenda 21 e quella dei Fondi Strutturali. La prima è stata considerata per ricercare indicatori di carattere generale e presenta dei limiti d'uso per il PAT là dove segnala indicatori più adatti a forme di consultazione in generale e particolarmente dedicate alla individuazione dei processi partecipativi in quanto tali svincolati sia da processi di piano che da considerazioni prettamente ambientali.

La seconda lista (Fondi Strutturali) si è mostrata più adatta all'applicazione alla VAS del PAT in quanto scaturisce proprio da un manuale predisposto appositamente per piani e progetti europei e si articola in 10 criteri di sostenibilità a loro volta specificati ognuno da una più dettagliata lista di obiettivi.

Il passaggio seguente, quello consistente nella ricerca di obiettivi di sostenibilità come espressione locale necessita di alcune precisazioni onde evitare alcuni equivoci ed uno in particolare consistente nel rischio di confondere gli obiettivi del piano con quelli di sostenibilità.

I percorsi consultativi utilizzati sono: quello che ha originato il Documento Preliminare che è un documento prettamente urbanistico-territoriale che contiene però al suo interno obiettivi generali alcuni dei quali coincidono con obiettivi di sostenibilità che in quanto tali (nella misura in cui richiamano quelli della lista dei Fondi Strutturali) sono stati estrapolati e utilizzati con l'accortezza di indicarne sia la valenza globale che quella locale.

Nel contesto delle consultazioni, però, non è possibile parlare di obiettivi di sostenibilità³ (che devono rappresentare l'interesse ambientale come interesse generale e come equità intergenerazionale) senza parlare delle possibili scelte di piano (che invece rappresentano interessi settoriali, del settore dei trasporti, delle costruzioni, del verde e anche del sociale ecc.) e nello stesso tempo capita che non sempre gli interlocutori abbiano la competenza e l'abitudine a distinguere con precisione i due termini e avviene quindi che vengono, da costoro, intesi e usati come sinonimi aggiungendo un problema interpretativo a chi deve documentare e motivare le ragioni delle scelte effettuate come al DCE 42/01 richiede.

2.1 Indicatori di Agenda 21

La Commissione europea ha messo a punto, attraverso un gruppo di lavoro cui hanno partecipato esperti dei paesi membri con il contributo dell'Agenzia europea per l'ambiente, un set di indicatori concepito per monitorare l'orientamento alla sostenibilità delle città.

³ E' necessario aver presente la differenza che esiste tra obiettivi di piano e obiettivi di sostenibilità: gli obiettivi di sostenibilità sono il riferimento per la valutazione degli obiettivi di piano e degli effetti che essi comportano. E' possibile che alcuni obiettivi di sostenibilità siano contenuti tra gli obiettivi di piano, per aumentare la qualità della vita, la stessa sostenibilità del territorio, etc., ma non può essere che coincidano con quelli di piano. Il percorso in atto per Padova vuole definire obiettivi di sostenibilità in processo condiviso congiuntamente a quanto elaborato per il Piano, proprio a questo riguardo nel paragrafo 2.2 si valutano quelli finora emersi dal DP.

Si tratta di 5 indicatori obbligatori (n. 1-5) e 5 facoltativi (n. 6-10), cui è stata aggiunta di recente l'Impronta Ecologica.

L'iniziativa si chiama "Towards a local sustainability profile – European common indicators" (Verso un profilo di sostenibilità locale, Indicatori comuni europei).

Figura 2-1 Sintesi dei 10 indicatori

Indicatore
Soddisfazione dei cittadini con riferimento alla comunità locale <i>Soddisfazione dei cittadini (in generale e con riferimento a specifiche caratteristiche del Comune di appartenenza)</i>
Contributo locale al cambiamento climatico globale <i>Emissioni di CO₂ equivalente (valori assoluti e variazioni nel tempo)</i>
Mobilità locale e trasporto passeggeri <i>N. spostamenti, tempo e modo di trasporto impiegato, distanze percorse</i>
Accessibilità delle aree verdi e dei servizi locali <i>Distanza dei cittadini rispetto ad aree verdi (parchi, giardini, spazi aperti, attrezzature, verde privato fruibile,...) e ai servizi di base (sanitari, trasporto, istruzione, alimentari,...)</i>
Qualità dell'aria locale <i>Numero di superamenti dei valori limite. Esistenza e attuazione di piani di risanamento</i>
Spostamenti casa – scuola dei bambini <i>Modalità di trasporto utilizzate dai bambini per spostarsi fra casa e scuola e viceversa</i>
Gestione sostenibile dell'autorità locale e delle imprese locali <i>Quota di organizzazioni pubbliche e private che abbiano adottato e facciano uso di procedure per una gestione ambientale e sociale</i>
Inquinamento acustico <i>Porzione della popolazione esposta, nel lungo periodo, ad elevati livelli di rumore o livelli di rumore in aree definite; Esistenza e attuazione di Piani di Risanamento</i>
Uso sostenibile del territorio <i>Superfici artificializzate; Terreni abbandonati o contaminati; Intensità d'uso; Nuovo sviluppo; Ripristino territorio</i>
Prodotti sostenibili <i>Consumi locali di prodotti dotati di ecolabel, o certificati come biologici o energeticamente efficienti o provenienti da gestione forestale sostenibile o dal commercio equo e solidale; Offerta di tali prodotti sul mercato locale.</i>

Nella scelta degli indicatori sono stati presi come riferimento i seguenti principi di sostenibilità:

- Uguaglianza ed inclusione sociale (accesso a servizi di base adeguati ed economici per tutti);
- Partecipazione/democrazia (partecipazione di tutti i settori della comunità locale ai processi decisionali);
- Relazione fra la dimensione locale e quella globale (soddisfazione dei bisogni a livello locale, o comunque in maniera più sostenibile);

- Economia locale (promozione dell'occupazione e dell'impresa secondo modalità che minaccino in misura minimale le risorse naturali e l'ambiente);
- Protezione ambientale (approccio ecosistemico; minimizzazione dell'uso delle risorse naturali, del territorio, della produzione di rifiuti e di sostanze inquinanti; accrescimento della biodiversità);
- Patrimonio culturale/qualità dell'ambiente edificato (protezione, conservazione e recupero di valori storici, culturali ed architettonici; accrescimento e salvaguardia della bellezza e funzionalità di spazi ed edifici).

Di seguito si descrivono brevemente i dieci indicatori sopraccitati in modo da comprenderne il significato e la loro impostazione.

Indicatore n.1: Soddisfazione dei cittadini con riferimento alla Comunità

La componente rilevante di una società sostenibile è il benessere generale dei cittadini, che consiste nella possibilità di vivere in condizioni che includano un'abitazione sicura ed la disponibilità di servizi di base, un lavoro interessante e gratificante, un ambiente di buona qualità e reali opportunità di partecipazione alla pianificazione locale e ai processi decisionali. L'opinione dei cittadini su questi aspetti è un'importante misura della soddisfazione generale nei confronti della comunità locale ed è pertanto un indicatore rilevante per la sostenibilità locale.

Il cittadino, ha la possibilità di contribuire attivamente alla promozione dello sviluppo sostenibile. Per questo le pubbliche amministrazioni si impegnano a ottimizzare le potenzialità dell'intera società civile attraverso azioni di sensibilizzazione ed informazione e a promuoverne il coinvolgimento nei processi decisionali.

Indicatore n.2: Contributo Locale al Cambiamento Climatico Globale

Con la conferenza di Kyoto, 38 paesi industrializzati hanno firmato un accordo che prevede una riduzione del 5.2% dei gas serra (rispetto al livello del 1990) entro il 2008 - 2012. L'Unione Europea ha acconsentito ad una riduzione dell'8%. In funzione di ciò, sono state definite diverse quote di riduzione per ciascun paese membro dell'Unione.

In assenza di nuovi significativi sviluppi nei settori del consumo energetico e dei trasporti, l'utilizzo e la combustione del petrolio, del carbone e del gas su scala mondiale continuerà a crescere, incrementando così le emissioni del più importante fra i gas serra. In questo caso, si prevede che le emissioni europee di CO₂ faranno registrare, entro il 2010, un aumento del 4%.

Una comunità sostenibile si assume la responsabilità del benessere della generazione che verrà e contribuisce alla riduzione dei problemi ambientali su scala globale. E' pertanto importante combattere il cambiamento climatici globali ed evitare o ridurre il consumo di risorse limitate. A livello locale questo implica la promozione del risparmio energetico, l'utilizzo di risorse rinnovabili, la riduzione dell'utilizzo delle discariche.

Indicatore n.3: Mobilità Locale e Trasporto Passeggeri

Questo indicatore analizza e rappresenta "la mobilità dei cittadini che vivono all'interno dell'area di pertinenza dell'autorità locale". I diversi aspetti che contribuiscono alla definizione del modello generale di mobilità relativo a ciascun cittadino includono:

- numero di spostamenti compiuti in media quotidianamente da ciascun cittadino, ove per "spostamento" si intende un viaggio con un - punto di partenza ed uno di arrivo;
- motivo dei diversi spostamenti e loro regolarità, in modo da classificare gli spostamenti come "sistematici" o "non sistematici";
- distanza media percorsa da ciascun cittadino nell'arco di una giornata (km pro capite); tempo impiegato da ciascun cittadino per i suoi spostamenti (minuti impiegati negli spostamenti);
- modi di trasporto utilizzati per gli spostamenti e/o al variare delle distanze associate a ciascun viaggio (% relative ai diversi modi di trasporto considerati).

Il modello di mobilità dei cittadini in ambito urbano è rilevante sia dal punto di vista della qualità della vita dei diretti interessati (tempo dedicato agli spostamenti, frequenza dei fenomeni di congestione, costi ecc.), sia in termini di pressione ambientale esercitata dalla mobilità. I dati che emergono da varie indagini condotte sulla mobilità urbana evidenziano gli sviluppi verificatisi negli ultimi anni .

E' anche nota la stretta correlazione tra mobilità ed altre importanti variabili all'interno di un contesto urbano, quali qualità dell'aria, emissioni di CO₂, rumore, sicurezza stradale, occupazione del suolo, paesaggio urbano.

E' auspicabile conseguire una progressiva riduzione della mobilità motorizzata individuale e allo stesso tempo ottenere un aumento dell'uso di forme di trasporto alternative.

Indicatore n.4: Accessibilità delle Aree Verdi Pubbliche e dei Servizi Locali

Oggetto dell'obiettivo è la definizione dell'accessibilità dei cittadini ad aree di verde pubblico e ad altri servizi di base.

L'accessibilità ad aree ricreative pubbliche e ai servizi di base è essenziale in una comunità sostenibile per la qualità della vita e per il funzionamento dell'economia locale. La vicinanza dei servizi di base alla propria abitazione riduce inoltre la necessità di viaggiare. Non garantire il fabbisogno minimo in termini di cibo e salute si traduce in incapacità di soddisfare i bisogni sociali. L'assenza di negozi che vendano frutta e verdura fresca è considerata un indicatore di esclusione sociale (nel Regno Unito, ad esempio) ed una minaccia per la salute. Esclusione, ai danni di chi ne dipende, si ha anche ove vi sia assenza di mezzi di trasporto collettivo.

In tutti i documenti europei si riconosce l'importanza dell'accessibilità ad aree ricreative ed ai servizi pubblici per la qualità della vita ed ai fini della sostenibilità locale. Le autorità locali svolgono un ruolo di primo piano nell'agevolare l'accessibilità alle aree ricreative pubbliche ed ai servizi di base.

Indicatore n.5: Qualità dell'aria locale

L'indicatore analizza le principali fonti di inquinamento dell'aria nelle aree urbane, connesse soprattutto a processi di combustione legati alla mobilità, ai sistemi di riscaldamento ed alle industrie.

Le principali sostanze inquinanti emesse direttamente o in quanto sottoprodotti di reazioni chimiche successive sono il biossido di zolfo, il biossido di azoto, il monossido di carbonio, componenti organiche volatili, particolato, ozono e piombo.

Essi hanno un impatto negativo sugli esseri umani, sui manufatti artistici e sull'ecosistema. Il fatto di respirare aria inquinata può determinare una serie di problemi

medici, che vanno dall'asma al cancro. In maniera indiretta, l'aria inquinata determina una perdita di manodopera locale ed un aumento delle spese mediche, nonché una perdita di ecosistemi produttivi e protettivi. L'aria pulita è pertanto un aspetto essenziale della sostenibilità.

La gestione della qualità dell'aria implica una valutazione della qualità dell'aria circostante e la redazione ed attuazione di un piano o programma che indichi le misure o progetti da adottare per il raggiungimento dei valori limite nelle aree in cui sono stati superati. Il piano/programma di risanamento/mantenimento includerà misure per le maggiori fonti di inquinamento.

Indicatore n.6: Spostamenti Casa – Scuola dei bambini

Oggetto dell'obiettivo è la definizione delle modalità di trasporto usate dagli alunni per viaggiare da casa a scuola e viceversa. Una società sostenibile presenta dei livelli di sicurezza stradale e criminalità tali che i genitori sentano che i propri figli possono usare le strade e i servizi di trasporto pubblico (accompagnati o da soli, in funzione dall'età). E' inoltre una società, nella quale i servizi pubblici, dal trasporto collettivo alle scuole elementari o secondarie, sono facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta.

Una società sostenibile è anche una società nella quale i genitori si assumono la responsabilità di insegnare ai propri figli ad adottare uno stile di vita sostenibile, insegnandogli ad usare correttamente il trasporto collettivo o la bicicletta.

Esistono politiche locali, nazionali ed europee per il trasporto sostenibile, ma non si sa se, al di là del livello locale, esistano politiche impostate sulla distribuzione modale degli spostamenti casa – scuola – casa degli alunni.

In particolare, l'indicatore intende quantificare il numero di bambini che raggiungono la scuola a piedi e/o in bicicletta, indagando sui motivi per cui, in caso contrario, si faccia uso di mezzi di trasporto collettivo o autovetture private.

Indicatore n.7: La Gestione Sostenibile dell'autorità Locale e delle Imprese Locali

La definizione di sistemi di gestione ambientale e sociale, ha l'obiettivo dichiarato di promuovere il continuo miglioramento da un punto di vista ambientale e sociale delle attività, facendo sì che le autorità, le imprese e le organizzazioni locali si impegnino a controllare e migliorare le loro prestazioni ambientali/sociali e ad informare il pubblico in merito. Un controllo del numero di attori che adottano questi strumenti mostra in che modo imprese ed organizzazioni pubbliche si assumono la responsabilità nei confronti di ambiente e comunità locale.

Un aumento nell'utilizzo dei suddetti strumenti è anche indice del grado di innovazione nella gestione-utilizzo di tecnologie a basso impatto ed economie di processo – a livello locale. L'EMAS e l'ISO 14000/14001 sono strumenti volontari di gestione ambientale certificati, sviluppati a livello europeo ed internazionale.

Indicatore n.8: Inquinamento Acustico

Il concetto di "Rumore ambientale" indica un rumore esterno indesiderato o nocivo dovuto ad attività umane, compreso quello riconducibile a traffico stradale, ferroviario ed aereo, e ad attività industriali. Sono esclusi i rumori generati dalla persona ad essi esposta, quelli dovuti ad attività domestiche o causati dai vicini, le esposizioni al rumore nei luoghi di lavoro, all'interno dei mezzi di trasporto (Proposta direttiva COM (2000) 468 Definitiva).

L'impatto del rumore ambientale può avere conseguenze dannose sulla salute e sul benessere degli esseri umani. Una società sostenibile dovrebbe offrire un'insieme di funzioni urbane come abitazione, lavoro e mobilità senza che ciò esponga i cittadini a livelli di rumore "irritanti".

Benché l'aumento della mobilità possa aumentare le possibilità di creare rumore, questo non necessariamente è vero se si trovano soluzioni alternative a minor impatto acustico quali possono essere i veicoli elettrici o comunque il sempre maggior utilizzo di mezzi pubblici.

Indicatore n.9: Uso Sostenibile del Territorio

Questo indicatore si occupa di sviluppo sostenibile, ripristino e protezione del territorio della municipalità. L'espansione urbana tende ad aumentare la superficie urbanizzata a scapito dei terreni vergini e delle aree verdi. Inoltre, le trasformazioni socioeconomiche che hanno caratterizzato l'ultimo secolo hanno comportato, in molte città europee, l'abbandono di aree edificate e contaminate.

Uso sostenibile del territorio significa un uso efficiente del territorio stesso all'interno della città attraverso uno sviluppo urbano mirato, che minimizzi l'occupazione di aree agricole e naturali (greenfield) valorizzando, con il recupero e la riqualificazione, le aree edificate.

Una città sostenibile migliora l'efficienza nell'utilizzo del territorio all'interno della propria giurisdizione, protegge il territorio non edificato di valore elevato, il valore della biodiversità e le aree verdi dallo sviluppo, recupera e riutilizza le aree contaminate ed abbandonate (brownfield). La maggior parte delle città ed autorità urbane regionali portano avanti delle politiche mirate all'aumento delle densità urbane per mezzo dello sviluppo mirato.

Esiste anche un vasto insieme di politiche a tutti i livelli per la protezione di siti di valore agricolo, paesaggistico ed ecologico capaci di sostenere la biodiversità, oltre a politiche Europee per il ripristino di aree abbandonate e contaminate.

Indicatore n.10: Prodotti Sostenibili

I prodotti qui definiti come "sostenibili" implicano l'adozione di soluzioni ambientalmente e socialmente sicure nei comparti industriali agricoli, forestali ed alimentari ed in altri processi produttivi. Famiglie, imprese ed autorità locali possono promuovere la sostenibilità acquistando tali prodotti. L'attenzione ai prodotti si ricollega anche alle questioni relative alle condizioni lavorative, ad esempio salute, salari equi, contratti, lotta al lavoro minorile. L'acquisto di questi prodotti genera opportunità imprenditoriali, rendendo quei beni che sono sicuri da un punto di vista ambientale e sociale sia profittevoli che economicamente più realizzabili.

Inoltre, questi prodotti connettono le economie locali a tutti i produttori del globo, contribuendo all'introduzione di metodi di produzione più sostenibili oltre che promuovendo piccole imprese, migliori condizioni lavorative e la democrazia nei paesi in via di sviluppo.

In futuro potrebbe anche essere utile includere, tra i prodotti "sostenibili" da considerare, i beni prodotti localmente, eventualmente circoscrivendoli alla produzione agricola dei beni alimentari locali e alle acque minerali.

2.2 Criteri Fondi strutturali

Poiché gli indicatori di Agenda 21 sono di carattere generale, si prendono in considerazione criteri che coniughino la sostenibilità nello specifico delle scelte inerenti al governo del territorio. Indagati per settori, rispondono meglio all'esigenza di dare un riferimento concreto alle azioni di piano.

La definizione del *core set* di indicatori ambientali rilevanti è stata condotta avendo come riferimento i seguenti ambiti di integrazione:

- le tematiche ambientali, che comprendono sia le matrici ambientali, e le problematiche ambientali;
- i settori di intervento.

La scelta delle tematiche e degli indicatori da adottare si è basata sulla analisi critica di diverse fonti primarie, aventi in comune la logica del modello DPSIR:

- le linee guida per la raccolta di dati del Dobris+3 (Agenzia Europea per l'Ambiente, 1996);
- le linee guida per il Rapporto Ambientale EU 1998 (AEA, 1998);
- il Rapporto intermedio relativo al progetto sugli indici di pressione ambientale (Eurostat, 1998).

Per quanto concerne i settori riportati, essi coincidono con quelli individuati nel Rapporto *Europe's Environment: The Second Assessment, EEA, 1998*, vale a dire: *Agricoltura e foreste, Pesca, Industria, Energia, Turismo, Trasporti e Settore domestico/Consumatori*.

Si riporta di seguito la tabella dei criteri di sostenibilità: si leggano i criteri come obiettivi e gli obiettivi come possibili azioni per il raggiungimento.

Figura 2-2 Criteri di sostenibilità ambientale.

Esempi di settori interessati	Dieci criteri chiave per la sostenibilità	Obiettivi di Sostenibilità
Energia Trasporti Industria	1 Ridurre al minimo l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proteggere la qualità dei suoli quale risorsa limitata e non rinnovabile per la produzione di cibo e di altri prodotti e come ecosistema per gli altri organismi viventi; ▪ Difendere il suolo dai processi di erosione e di desertificazione; ▪ Tutelare la salute umana e del patrimonio agricolo e forestale; ▪ Incentivazione dell'efficienza di produzione energetica e nuove fonti alternative; ▪ Promozione del risparmio energetico come efficienza di utilizzo e riduzione delle necessità di consumo di energia; ▪ Incentivazione dell'efficienza di produzione energetica e nuove fonti alternative.
Energia Agricoltura Silvicoltura Turismo Risorse idriche Ambiente Trasporti Industria	2 Impiego delle risorse rinnovabili nei limiti della capacità di rigenerazione	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Usare i rifiuti come combustibile o come altro mezzo per produrre energia; ▪ Riutilizzo a valle della raccolta e delle iniziative per la riduzione dei rifiuti; ▪ Aumentare il territorio sottoposto a protezione; ▪ Tutelare le specie minacciate e della diversità biologica; ▪ Promozione degli interventi di conservazione e di recupero degli ecosistemi; ▪ Difesa dall'eutrofizzazione; ▪ Garantire usi peculiari a cui vengono destinate le acque marine e salmastre; ▪ Raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici, "sufficiente entro l'anno 2008, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo; ▪ Garantire usi peculiari dei corpi idrici; ▪ Adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque.
Industria Energia Agricoltura Risorse idriche Ambiente	3 Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/inquinanti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti, in particolare attraverso l'adozione e lo sviluppo di tecnologie pulite; ▪ Assicurare idonei processi di riutilizzo, riciclaggio, recupero e smaltimento dei rifiuti prodotti; ▪ Raggiungere l'autosufficienza regionale nello smaltimento dei rifiuti per ambiti territoriali ottimali; ▪ Organizzare la raccolta dei rifiuti in modo da consentire la progressiva separazione dei principali flussi produttivi (rifiuti domestici, mercatali, attività di servizio, attività commerciali, attività produttive, attività agricole); ▪ Usare i rifiuti come combustibile o come altro mezzo per produrre energia; ▪ Conferire almeno il 25% dei rifiuti urbani da recuperare attraverso la raccolta differenziata entro il 2001 ed almeno il 35% dal marzo 2003; almeno il 50% di recupero e il 25% di riciclaggio degli imballaggi dal maggio 2002; ▪ Riutilizzo a valle della raccolta e delle iniziative per la riduzione dei rifiuti; ▪ Minimizzare lo smaltimento in discarica.

Esempi di settori interessati	Dieci criteri chiave per la sostenibilità	Obiettivi di Sostenibilità
Ambiente Agricoltura Silvicoltura Risorse idriche Trasporti Industria Energia Turismo Risorse culturali	4 Conservare e migliorare lo stato della fauna e flora selvatiche, degli habitat e dei paesaggi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aumentare il territorio sottoposto a protezione; ▪ Tutelare le specie minacciate e della diversità biologica; ▪ Promozione degli interventi di conservazione e di recupero degli ecosistemi; ▪ Promozione degli interventi di riduzione dei rischi derivanti dall'introduzione di specie alloctone; ▪ Promozione delle tecnologie che favoriscono la biodiversità; ▪ Proteggere la qualità dei suoli come risorsa limitata e non rinnovabile per la produzione di cibo e di altri prodotti e come ecosistema per gli altri organismi viventi; ▪ Difendere il suolo dai processi di erosione e di desertificazione; ▪ Identificare e catalogare i siti potenzialmente contaminati, anche nelle aree di sviluppo industriale in attività; ▪ Raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici, "sufficiente" entro l'anno 2008, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo ▪ Tutelare la prateria marina; ▪ Difendere le coste dall'erosione; ▪ Difesa dall'eutrofizzazione; ▪ Garantire usi peculiari a cui vengono destinate le acque marine e salmastre; ▪ Tutelare la salute umana e del patrimonio agricolo e forestale; ▪ Individuare e catalogare le invariati del patrimonio paesaggistico e storico-culturale; ▪ Proteggere la qualità degli ambiti individuati; ▪ Riqualificazione paesaggistica delle aree degradate.
Agricoltura Silvicoltura Risorse idriche Ambiente Industria Turismo Risorse culturali	5 Conservare e migliorare la qualità dei suoli e delle risorse idriche	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proteggere la qualità dei suoli come risorsa limitata e non rinnovabile per la produzione di cibo e di altri prodotti e come ecosistema per gli altri organismi viventi; ▪ Difendere il suolo dai processi di erosione e di desertificazione; ▪ Identificare e catalogare i siti potenzialmente contaminati, anche nelle aree di sviluppo industriale in attività; ▪ Adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque; ▪ Garantire usi peculiari dei corpi idrici; ▪ Garantire acqua potabile di buona qualità a tutta la popolazione; ▪ Raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici "sufficiente" entro l'anno 2008, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo; ▪ Adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque; ▪ Difesa dall'eutrofizzazione; ▪ Garantire usi peculiari a cui vengono destinate le acque marine e salmastre; ▪ Raggiungere gli obiettivi eco-ambientali, secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo; ▪ Tutelare la prateria marina; ▪ Difendere le coste dall'erosione; ▪ Ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana e la qualità della vita derivanti dalle emissioni nell'atmosfera, nelle acque e nel suolo di sostanze chimiche nocive o pericolose; ▪ Consolidare, estendere e qualificare il patrimonio paesaggistico delle aree depresse;
Turismo Ambiente Industria Trasporti Risorse culturali	6 Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche e culturali	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidare, estendere e qualificare il patrimonio archeologico, architettonico, storico-artistico e paesaggistico delle aree depresse; ▪ Dotare le aree depresse di strutture e sistemi per la gestione degli interventi di restauro e valorizzazione del patrimonio; ▪ Sviluppare l'imprenditorialità legata alla valorizzazione del patrimonio e sostenere la crescita delle organizzazioni, anche del terzo settore, nel settore culturale; ▪ Individuare e catalogare le invariati del patrimonio paesaggistico e storico-culturale. Proteggere la qualità degli ambiti individuati.

Esempi di settori interessati	Dieci criteri chiave per la sostenibilità	Obiettivi di Sostenibilità
Ambiente (urbano) Industria Turismo Trasporti Energia Risorse idriche Risorse culturali	7 Conservare e migliorare la qualità dell'ambiente locale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ridurre la necessità di spostamenti urbani; ▪ Sviluppare modelli di traffico e di inquinamento atmosferico; ▪ Promuovere lo sviluppo di Agende XXI locali; ▪ Ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana e la qualità della vita derivanti dalle emissioni nell'atmosfera, nelle acque e nel suolo di sostanze chimiche nocive o pericolose; ▪ Consolidare, estendere e qualificare il patrimonio archeologico, architettonico, storico-artistico e paesaggistico delle aree depresse; ▪ Dotare le aree depresse di strutture e sistemi per la gestione degli interventi di restauro e valorizzazione del patrimonio; ▪ Sviluppare l'imprenditorialità legata alla valorizzazione del patrimonio e sostenere la crescita delle organizzazioni, anche del terzo settore, nel culturale; ▪ Individuare e catalogare le invariati del patrimonio paesaggistico e storico-culturale. Proteggere la qualità degli ambiti individuati.
Trasporti Energia Industria	8 Protezione dell'atmosfera (riscaldamento del globo - cfr. glossario).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitare le emissioni di gas a effetto serra che contribuiscono al riscaldamento globale e ai cambiamenti climatici (CO₂, CH₃, N₂O e CFC); ▪ Concorrere al rispetto degli obiettivi fissati per il contributo nazionale alle emissioni globali; ▪ Eliminare le emissioni atmosferiche di sostanze che provocano la riduzione della fascia di ozono stratosferico (CFC, Halons, HCFC); ▪ Concorrere al rispetto degli obiettivi fissati per il contributo nazionale alle emissioni globali; ▪ Limitare le emissioni acide in atmosfera (SO₂, NO_x, NH₃) e favorire appropriati sistemi di gestione del territorio; ▪ Ridurre le emissioni di sostanze che favoriscono la formazione di ozono troposferico (NMVOC_s e NO_x) e degli altri ossidanti fotochimici; ▪ Ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana e la qualità della vita derivanti dalle emissioni nell'atmosfera, nelle acque e nel suolo di sostanze chimiche nocive o pericolose; ▪ Eliminare l'uso di sostanze cancerogene nei cicli di produzione e nei prodotti.
Ricerca Ambiente Turismo Risorse culturali	9 Sensibilizzare maggiormente alle problematiche ambientali, sviluppare l'istruzione e la formazione in campo ambientale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promozione e sostegno alle attività di educazione ambientale anche tramite i laboratori territoriali; ▪ Promozione delle attività di formazione del personale impegnato nell'attuazione delle strategie ambientali; ▪ Promuovere la formazione di nuove figure professionali in ambito ambientale; ▪ Individuare e catalogare le invariati del patrimonio paesaggistico e storico-culturale. Proteggere la qualità degli ambiti individuati.
Tutti	10 Promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promozione e sostegno delle campagne di diffusione dell'informazione ambientale e della consapevolezza delle relative problematiche; ▪ Promozione di misure di sostegno alla partecipazione del pubblico ai processi decisionali riguardanti l'ambiente; ▪ Promozione di programmi di raccolta e messa a disposizione del pubblico delle informazioni ambientali; ▪ Misura di formazione del personale e delle autorità che assistono il pubblico nell'accesso alle informazioni e alla partecipazione dei processi decisionali concernenti l'ambiente.

A partire da questi si prendono in considerazione gli obiettivi e temi di sostenibilità riportati nel Documento Preliminare.

2.3 Obiettivi e temi di sostenibilità nel DP

Gli obiettivi generali del Documento Preliminare (cap.1.4) declinano localmente e territorializzano gli obiettivi definiti dalla legge regionale 11/04, ovvero:

- la promozione e la realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole;
- la tutela delle identità storico culturali e della qualità degli insediamenti;

- la salvaguardia e la valorizzazione dei tessuti storici, del paesaggio rurale, delle aree naturalistiche;
- la difesa dai rischi idrogeologici;
- il coordinamento con le più generali politiche di sviluppo.

Il Documento Preliminare (cap.4) definisce, suddividendoli e articolandoli per sistemi, i principali e generali obiettivi e temi di sostenibilità che il PAT avrà il compito di affrontare e sviluppare durante il processo di pianificazione. In tabella si riporta nella colonna di sinistra quanto riportato dal nel Documento Preliminare e in colonna di destra li si correla con i criteri di sostenibilità appena visti.

Obiettivi e temi di sostenibilità ambientale e paesaggistica	Criteri Fondi strutturali
<p><i>Le risorse naturalistiche e ambientali</i></p> <p>Relativamente al sistema ambientale si tratta di provvedere alla tutela delle risorse naturalistiche e all'integrità del paesaggio naturale quali componenti fondamentali della risorsa territorio rispetto alle quali è valutata la "sostenibilità ambientale" delle principali trasformazioni. Le aree di valore naturale e ambientale saranno individuate e disciplinate dal PAT che ne definirà da una parte obiettivi generali di valorizzazione in coerenza con le indicazioni della pianificazione sovraordinata e dall'altra interventi di miglioramento e riequilibrio da realizzare.</p> <p>Il PAT inoltre dovrà provvedere alla difesa del suolo attraverso la prevenzione dai rischi e dalle calamità naturali accertando la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali e individuando la disciplina per la loro salvaguardia.</p> <p>In particolare si definiranno le aree a maggior rischio di dissesto idrogeologico, le aree esondabili e quelle a maggior rischio sismico, definendo indirizzi e prescrizioni per gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia nelle zone sottoposte a vincolo idrogeologico, accertando la compatibilità degli interventi con la sicurezza idraulica del territorio e subordinando, ove necessario, l'attuazione di talune previsioni alla realizzazione di infrastrutture, opere o servizi per il deflusso delle acque meteoriche.</p>	5
<p><i>La risorsa paesaggio agrario</i></p> <p>L'obiettivo principale sarà quello di individuare gli ambiti di paesaggio agrario, di interesse storico culturale e gli elementi significativi di interesse storico e per questi ambiti assicurare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la salvaguardia delle attività agro-silvo-pastorali ambientalmente sostenibili e dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici presenti sul territorio; - la conservazione o la ricostituzione del paesaggio agrario e del relativo patrimonio di biodiversità; - la salvaguardia o ricostituzione dei processi naturali, degli equilibri idraulici e idrogeologici. <p>Qualora negli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico sussistano limitazioni all'utilizzazione agricola dei suoli la pianificazione urbanistica si propone di promuovere anche lo sviluppo di attività integrative del reddito agricolo quali la selvicoltura, l'offerta di servizi ambientali, ricreativi, per il tempo libero e l'agriturismo</p>	4,7

<p>La risorsa paesaggio urbano</p> <p>Per quanto riguarda invece il paesaggio urbano l'obiettivo fondamentale è quello di aumentarne la qualità generale della percezione individuandone e valorizzandone specificità e caratteristiche.</p> <p>Si tratta, in primo luogo, di individuare quegli elementi che contribuiscono a definire qualità generale del paesaggio urbano e cioè centri ed elementi storici, corsi d'acqua, elementi vegetazionali emergenti, grandi giardini e parchi privati, le ville storiche ecc.. classificandoli in relazione all'entità, al ruolo storico, alle caratteristiche strutturali e insediative, individuando perimetrazioni, peculiarità e potenzialità di qualificazione e sviluppo nonché eventuali fattori di abbandono, degrado sociale, ambientale e edilizio e successivamente di individuare anche una disciplina generale diretta ad integrare le politiche di salvaguardia e riqualificazione con le esigenze di rivitalizzazione.</p>	<p>6,7</p>
<hr/>	
<p>Obiettivi e temi di sostenibilità per il sistema insediativo</p> <p><i>Insedimenti consolidati e di trasformazione</i></p> <p>I principali temi e obiettivi riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la verifica dell'assetto fisico- funzionale degli insediamenti e la promozione della funzionalità con la definizione per le aree degradate di interventi di riqualificazione o di possibile riconversione e per le parti in conflitto funzionale eventuali fasce o elementi di mitigazioni; - l'individuazione di opportunità di sviluppo residenziale in termini quantitativi e localizzativi definendo gli ambiti preferenziali di sviluppo insediativo in relazione al modello evolutivo storico, all'assetto infrastrutturale e alla dotazione di servizi; - la definizione di standard urbanistici, delle infrastrutture e dei servizi necessari agli insediamenti esistenti e di nuova previsione; - la precisazione di standard di qualità urbana e di qualità ecologico-ambientale; - la riqualificazione del sistema degli spazi pubblici e degli spazi identitari; - la riqualificazione dei bordi e il rapporto tra insediamento e contesto rurale. 	<p>Criteri Fondi strutturali</p> <p>7</p>
<p><i>Insedimenti produttivi</i></p> <p>Per le attività produttive si tratta di valutarne la consistenza e l'assetto e definire le opportunità di sviluppo in coerenza con il principio dello sviluppo sostenibile.</p> <p>I temi che verranno sviluppati in sede di PAT riguardano principalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la definizione dell'assetto fisico e funzionale degli ambiti specializzati per attività produttive quantificando il fabbisogno di aree e dei relativi servizi; - la definizione del dimensionamento e la localizzazione di eventuali nuove previsioni con riferimento alle caratteristiche locali e alle previsioni infrastrutturali; - il miglioramento della funzionalità complessiva degli ambiti specializzati 	<p>7</p>

- che garantisca una corretta dotazione di aree per servizi e infrastrutture;
- la definizione di standard di qualità dei servizi che si intendono perseguire per ottimizzare il rapporto tra attività di produzione, servizi tecnologici e qualità ambientale.
-

Obiettivi e temi di sostenibilità per il sistema infrastrutturale

Criteri Fondi strutturali

I principali temi e obiettivi che riguardano questo sistema sono:

- il recepimento delle previsioni e programmazioni della pianificazione sovraordinata;
 - la definizione della rete delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di maggiore rilevanza con particolare attenzione ai servizi di trasporto in sede propria, al sistema dei parcheggi di scambio e di interconnessione e agli spazi di interscambio tra le diverse modalità di trasporto;
 - l'individuazione delle opere necessarie alla sostenibilità ambientale e paesaggistica e alla funzionalità rispetto al sistema insediativo e produttivo individuando, ove necessario, fasce di ambientazione al fine di mitigare o compensare gli impatti sul territorio circostante e sull'ambiente;
 - l'individuazione del sistema della viabilità locale e della mobilità ciclabile e pedonale e le relative prestazioni in termini di sicurezza e capacità di carico.
-

7

ALLEGATO 1. verbali incontri di consultazione

Verbale 3° incontro 12 dicembre 2006

Verbale 4° incontro 26 febbraio 2007

Verbale 5° incontro 8 marzo 2007

Verbale 6° incontro 15 marzo 2007

Verbale 7° incontro 6 maggio 2008

Verbale 8° incontro 8 luglio 2008



Gruppo tematico

"PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO"
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Verbale del 12 dicembre 2006

Partecipanti

Gruppo - Ente	Partecipante
CDQ 5 - Sud Ovest	PAVAN Francesco
Energoclub	ZANELLA Alessandro
FILT - CGIL	TOLLIO Paolo
G.I.Z.I.P. - Gruppi imprenditori della Zona Ind. Di Padova	ROVOLETTO Roberto
Italia Nostra sez. Padova	PANAJOTTI Maria Letizia
Legambiente Padova Onlus	LIRONI Sergio CABRELLE Lorenzo
Ordine Architetti Padova	VOLTAN Sandro
Sindacato ADL/RdB	PIERETTI Stefano
Ass. Bioarchitettura - Sez PD	SAMBATARO Giuseppe
Ass. Salvaguardia Idraulica	CROTTI Carlo
Coordinamento Unitario Professioni (CUP)	BATTALLIARD Mario
SOS Insieme per il Territorio	LEVANTE Mario

L'obiettivo della riunione era quello di iniziare il percorso di discussioni sul tema delle infrastrutture e della mobilità a Padova, dopo gli incontri di presentazione dei primi dati e scenari elaborati dall'arch. Matteraglia (consulente VAS del Comune di Padova). Introduce l'appuntamento Matteo Mascia, indicando il metodo di lavoro dell'incontro: una prima parte dedicata al dibattito, una seconda parte rivolta all'emersione delle posizioni e delle proposte delle associazioni/enti presenti sugli scenari presentati, a questo scopo è stato predisposto un questionario mirato per la raccolta delle prime proposte del gruppo.

Nel primo intervento l'arch. Mario Battalliard ha letto un documento, che esprime il suo punto di vista su alcune tematiche emerse nella relazione elaborata dall'arch. Matteraglia, intitolata "*Valutazione Ambientale Strategica e Consultazione per il Sistema Infrastrutturale*" e consegnata ai membri del gruppo nella riunione del 5 dicembre 2006 (e allegata al presente verbale). Il documento letto ha dato spunto ad alcuni interventi puntuali, che seguono:

- uno dei partecipanti si mostra d'accordo con la necessità di una valutazione preliminare a scala metropolitana, con le strategie territoriali definite più a livello di PATI che di PAT. Considera necessaria una riflessione a livello di area vasta anche sugli insediamenti (che non sono stati discussi nel PATI), dove le scelte strategiche per il futuro possano definire per Padova la caratteristica di città monocentrica (con la concentrazione dei servizi nel polo, ossia il comune di PD) o di città policentrica (con il potenziamento di



servizi negli altri poli). Soltanto a questo livello, per esempio, si potrà discutere sugli interventi per decongestionare e/o potenziare gli assi di penetrazione nel Comune di Padova.

- un altro membro del gruppo si manifesta concorde con la necessità e di valutare l'ipotesi di aumento demografico (riprendendo le proiezioni fatte dal Prof. Feltrin, e citate nel documento dell'arch. Battagliard).

- contrariamente una terza riflessione ribadisce il dissenso sulle previsioni di aumento demografico fatte dal Prof. Feltrin e citate dall'arch. Battagliard. Tuttavia, si sottolinea che se le proiezioni demografiche si dimostrano veritiere diventa fondamentale decidere dove localizzare i futuri insediamenti residenziali. Condivide invece la puntualizzazione fatta dall'arch sul Grande Raccordo Anulare ritenuta un'opera non efficace per alleggerire il traffico che interessa gli assi di penetrazione.

Dal dibattito sono, poi, emerse alcune considerazioni critiche sugli scenari presentati dal consulente VAS di seguito sintetizzate:

1. il problema della proiezione temporale degli scenari della VAS;
2. la valutazione delle priorità – sarebbe interessante dare un peso prioritario alla partecipazione nell'analisi degli indicatori;
3. la necessità di elaborare scenari alternativi dove siano valutate sia le scelte strategiche sia quelle economiche, questi scenari potrebbero contenere anche proposte radicalmente opposte tra loro.
4. una riflessione puntuale sulle scelte cosiddette "immutabili" come il SIR per esempio, cui utilizzo può diminuire nel tempo, dovuto per esempio allo spostamento degli attrattori esistenti.
5. un'altra critica è riferita alla metodologia scelta per l'elaborazione degli scenari e per la realizzazione delle analisi, basata sui dati esistenti, senza la realizzazione di approfondimenti riguardo a tematiche importanti come i beni culturali (non sono stati fatti rilevamenti sui beni culturali di rilievo e ancora oggi non tutelati, sia a livello urbano che di paesaggio rurale).

Sono emerse anche le prime indicazioni propositive:

1. l'importanza di riprendere l'obiettivo espresso nel Documento Preliminare del PAT: *migliorare la vivibilità a Padova*; e la proposta correlata di allargare la zona pedonale del centro della città, accompagnata alla realizzazione di parcheggi scambiatori a ridosso di quest'area (eliminando i parcheggi localizzati attualmente nel centro) e all'aumento del numero di corsie preferenziali per il trasporto pubblico.
2. la presa in esame della possibilità di sostituzione delle linee SIR non ancora eseguite con corsie preferenziali per il trasporto pubblico.
3. la necessità di trattare i problemi causati dalla motorizzazione privata prendendo in considerazione tutte le variabili, dall'aumento dell'inquinamento atmosferico, alla tendenza in atto all'accrescimento del traffico (molto più importante dentro il contesto padovano). Diviene necessario fare considerazioni complessive sui meccanismi di scelta politica, ragionando principalmente su come spostare quelli che utilizzano la motorizzazione privata verso altri mezzi.
4. il bisogno di ragionare in termini settoriali (e di modo più razionale e competente) per evitare di utilizzare male il territorio cittadino. Un punto importante sul quale ragionare è la necessità di dividere il trasporto merci da quello dedicato alle persone, con due approcci separati.

Un ulteriore elemento di discussione ha riguardato il tema della partecipazione, a partire dalla considerazione della scarsa o nulla presenza al gruppo tematico delle categorie economiche.

Mascia segnala che Agenda 21 ha contattato e invitato agli incontri le varie associazioni di categoria della città e che vi è una evidente difficoltà di coinvolgimento di questi importanti portatori di interesse. Diverse sono le cause: sicuramente per alcuni il rinnovo delle cariche dirigenziali e di più generale rinnovamento dell'associazione non favoriscono la loro partecipazione, così come la presenza di numerosi tavoli di concertazione a livello provinciale e comunale, o la possibilità di percorrere altri canali di pressione. L'Agenda



21, d'altronde, per le sue caratteristiche e modalità di lavoro è un tavolo di consultazione istituzionale che necessiterebbe di un più forte sostegno politico da parte dell'Amministrazione comunale.

Un partecipante sottolinea come la questione di fondo nel nostro paese sia prima di tutto culturale, mancando sia una tradizione consolidata, sia adeguati strumenti di comunicazione ed educazione alla partecipazione, a cui segue una posizione che ritiene inutile partecipare perché tanto le decisioni principali sono già state prese.

Un altro partecipante sottolinea invece che le scelte e le decisioni politiche non sono totalmente scontate e realizzate, principalmente se si considerano i tempi di esecuzioni di alcune opere, e quindi vale la pena discutere possibilità alternative, poiché esistono margini di miglioramento/cambiamento.

Matteraglia evidenzia come la consultazione nel processo di definizione della VAS sia un importante strumento di pressione, che deve essere utilizzato al massimo. Ragionamento completato da Mascia: Agenda21 e Vas sono strumenti di partecipazione istituzionalizzati che rappresentano delle importanti opportunità per i portatori di interesse locale e che, seppur a livello di PAT e non di PATI, consentono di formulare proposte ed indicazioni su questioni non ancora totalmente decise.

A conclusione della riunione l'arch. Matteraglia sottolinea che, come aveva già detto in precedenza, gli scenari presentati non erano un modo per vincolare la discussione ma per stimolarla e che essi sono fondati sulla necessità di ragionare a partire da ipotesi concrete in quanto proposte nei numerosi documenti utilizzati per la predisposizione degli scenari (PTCP, PATI, PUM, ...).

Sulle varie questioni emerse non intende rispondere subito, in quanto preferisce mettere un po' di ordine e riflettere su di esse per poi iniziare a definire nuovi scenari che siano in grado di dare risposte più concrete alle questioni sollevate.

La riunione si chiude, ricordando che il prossimo incontro di martedì 19 dicembre viene rinviato a dopo le festività, e con la distribuzione del questionario preparato dal consulente insieme al coordinatore del gruppo di Agenda 21.

Il questionario viene inviato in allegato a tutti gli aderenti al gruppo in formato word così che ciascuno possa compilarlo più facilmente direttamente sul pc. Si chiede di rinviarlo completato (via mail o fax) all'ufficio Agenda 21 il prima possibile e comunque non oltre il 7 gennaio 2007.



Gruppo tematico

“PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO” VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA IL SISTEMA INSEDIATIVO

Verbale dell'incontro del 26 febbraio 2007

Partecipanti

Partecipante	Gruppo - Ente
ADL/RdB	Pieretti Stefano
Legambiente	Cabrelle Lorenzo Lironi Sergio
Lundbeck	Munari Antonio
VII Direzione Didattica	Migliorato Elisabetta
G.I.Z.I.P. - Gruppo Imprenditori della Zona Ind. Di Padova	Rovoletto Roberto
Comune di Padova – Provveditorato	Ranzato Lorenzo
MIP Engineering s.r.l.	Papa Serena
Italia Nostra	Panajotti Maria Letizia
Comitato parco Guizza e salvaguardia del verde	Bernini Cosetta
Ass. Archibiodesign	Gramegna Francesco
Coldiretti	Cavuto Enrico
Ordine Ingegneri	Maccatrozzo Lino
Collegio Geometri	Dal Zotto Giovanni
Università degli Studi di Padova	Frigo Elena
Comune di Padova	Wellington Dennis
C.d.Q 5 Padova	Pavan Francesco
Consorzio ZIP	Mazzocato Vera
Circolo di Campagna WIGWAM "Il Presidio" sotto il Portico	Pagnin Stefano
Comitato Spontaneo Villatora Ovest	Rigato Isabella
ASPO – Italia	Martines Emilio
Unindustria Padova	Dal Pos Rino Galli Roberta
Amici della Biciclatta	Vendramin Luigino
Laboratorio Quartiere 5	Rossetto Maurizio
UPA Padova	Valentinotti Amedeo
FILT CGIL	Tollio Paolo
Fondazione Fenice	Spatharos Andreas
Ass. Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano	Crotti Carlo
Ordine degli Architetti	Gonzato Renzo
Istituto Nazionale di Bioarchitettura	Chiuppani Annaelisa Sambataro Giuseppe

L'incontro viene introdotto da Matteo Mascia, che fa una premessa sull'organizzazione delle prossime riunioni, dedicate alla presentazione degli scenari integrati per la sostenibilità a Padova (elaborati dal consulente VAS per il Comune, l'arch. Matteraglia), alla discussione e alla raccolta delle indicazioni da parte dei partecipanti. Mentre nei precedenti incontri l'attenzione è stata dedicata solo al sistema delle infrastrutture e della mobilità il presente incontro e quelli successivi intendono illustrare le implicazioni del futuro PAT proponendo una visione integrata dei quattro tematismi previsti dal Documento Preliminare: sistema ambientale, sistema delle infrastrutture e della mobilità, sistema insediativo e sistema dei grandi servizi urbani. Sono previste altre due giornate per il completamento delle discussioni: 8 e 15 marzo 2007. Mascia indica anche la necessità di trovare una metodologia più efficace per la consultazione e raccolta delle proposte da parte degli stakeholders, giacché il questionario applicato sul tema delle *infrastrutture e della mobilità* non ha avuto un riscontro significativo.

In seguito, la parola viene data all'arch. Matteraglia, che inizia la sua relazione facendo un breve riassunto su quanto discusso negli incontri precedenti. Prosegue, spiegando che è partito dal presupposto che la modifica della domanda attuale a Padova è direttamente relazionata alla rilocalizzazione degli attrattori all'interno del tessuto della città. È questa la premessa per l'elaborazione dei scenari integrati sul sistema insediativo, suddiviso in: *sistema dei grandi servizi, sistema produttivo, sistema residenziale*.

In questo incontro l'attenzione si concentrerà sul Sistema dei Grandi Servizi, composto da *sistema sanitario, sistema fieristico e sistema universitario*. Attualmente, il sistema sanitario è quello che offre più spunti per le analisi, dato che è in previsione la realizzazione di un nuovo polo ospedaliero e la rifunzionalizzazione dell'esistente, per dare risposta alle criticità attuali. Al presente, la crisi della struttura ospedaliera di Padova è legata principalmente allo squilibrio tra offerta e domanda; alla necessità di dare risposte tempestive ai cambiamenti epidemiologici, all'adeguamento alle nuove tecnologie, e alle nuove esigenze sociali; alla necessità di un ospedale più flessibile e accessibile. Il nuovo polo ospedaliero previsto dovrà ospitare un ospedale universitario, centro di eccellenza per acuti (800-1000 posti letto), specializzato in didattica e ricerca, comportando la specializzazione di Padova come centro esemplare nel Veneto.

Sono stati presi in considerazione quattro siti: l'area dell'aeroporto Allegri (circa 700.000 m²), la Curva Boston (circa 1.200.000 m²), un'area del quartiere Guizza (circa 600.000 m²), e l'area vicina allo stadio (circa 650.000 m²), che sono stati esaminati secondo: fattori ambientali (aria, idrografia, suolo e sottosuolo, paesaggio) e fattori funzionali (pianificazione, accessibilità, prossimità alle funzioni urbane, caratteristiche funzionali del luogo). A partire dalla verifica dello stato di fatto è stata realizzata un'analisi "multicriteri", che consiste nel confronto delle alternative attraverso il riscontro a coppie, e che consente di individuare l'ipotesi migliore. Questa analisi ha permesso di indicare come area più interessante quella dello stadio, seguita dalla Guizza.

Matteraglia prosegue il suo intervento accennando che per i sistemi fieristico e universitario non ci sono grandi interventi/cambiamenti in previsione. Per il primo, non esiste nessun disegno strategico da parte dell'amministrazione comunale. Secondo l'arch., l'eventuale rilocalizzazione del polo fieristico andrebbe inserita in uno schema infrastrutturale interprovinciale. Per il sistema universitario, le indicazioni vanno verso il consolidamento e il potenziamento dell'organizzazione in "poli".

Sul sistema produttivo, le analisi si sono basate sui dati esistenti, elaborati dal PATI e dal Consorzio ZIP. Attualmente, esiste la domanda di 650.000 m² di superficie per nuovi insediamenti all'interno della ZIP. Questa richiesta potrebbe essere direzionata alle aree libere presenti nell'area metropolitana, che ammontano a circa 2 milioni di m².

In seguito all'intervento, il gruppo ha sollevato alcune questioni, principalmente sui temi del nuovo polo ospedaliero e del sistema produttivo:

Nuovo polo ospedaliero:

- Rispetto all'area della Curva Boston, individuata come possibilità per la localizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero, due dei presenti hanno fatto considerazioni:

1) si è chiesto perché motivo non si è preso in considerazione nelle analisi l'impatto ambientale che sarà prodotto dalle nuove infrastrutture previste in vicinanza dell'area : il GRA e la bretella per Abano.

2) si è domandato perché il peso dato al fattore "possibilità di espansione" nell'area, è minore di quello dato allo stesso fattore per le altre aree, visto che la superficie considerata per la Curva Boston è doppia rispetto alle altre. Si chiede quindi che le ipotesi siano fatte per aree con superficie equivalenti

Alla prima questione l'architetto non ha dato una risposta; alla seconda si è riservato di valutare la richiesta e riportare le precisazioni nel prossimo incontro

- Un partecipante segnala come "fattore funzionale" di eccellenza il "rapporto con il bacino di utenza", che pesa a favore dell'area dello stadio (per la vicinanza al quartiere Arcella). Propone una nuova area da valutare per l'ubicazione del nuovo polo, superiore in superficie a quella dello stadio, localizzata ad Ovest del Comune (vicinanze Canale Brentella), già indicata nel Piano Piccinato.

Il consulente ha accettato il suggerimento, sul quale realizzerà le dovute analisi.

- Un altro partecipante ha segnalato che si ipotizza a Padova la realizzazione di un altro polo di eccellenza denominato "città della speranza" (centro di ricerca sulle malattie dell'infanzia), e solleva la questione sul perché situare due centri di eccellenza nel Comune.

A tale questione il consulente ha risposto che nella scelta di localizzazione di ubicazione si intrecciano i percorsi politici amministrativi con i percorsi tecnici. Il Comune di Padova compete con altri enti (provincia, regione, Università) per la localizzazione di questo sito, quindi fa delle proprie proposte. Gli altri enti stanno elaborando le loro ricerche, e attualmente non ci sono informazioni sufficienti per fare una analisi coordinata.

Zona Industriale

- Uno dei presenti segnala che in precedenza le informazioni arrivate al gruppo di Agenda 21 sulle richieste di insediamenti per la ZIP erano di circa 1 milione di m², come mai attualmente si tiene conto di una superficie minore? Qual è la vera necessità di espansione della ZIP? Ricorda poi che nell'ambito del Gruppo Tematico sulla ZIP, aveva preparato una nota nella quale si indica che la Variante 2006 del Comune di Padova indirizza circa 400.000 m² ad area produttiva, ricavati sacrificando parti di verde pubblico.

L'architetto risponde che gli input dati dal settore pianificazione sono di considerare anche superficie minori.

- Un'altra tematica sollevata è sulla necessità di strumenti per governare il processo di innovazione e di riqualificazione della Zona Industriale di Padova.

A questa questione, il consulente ribadisce indicando che è necessario cogliere l'occasione del PAT per decidere su una nuova normativa/regolamentazione per la ZIP, che permetta scegliere che aziende insediare.

- Un altro problema indicato è la scarsa accessibilità della zona industriale con mezzi diversi dal mezzo privato. Si chiede se nella VAS si tiene conto di questa questione.

Il consulente ha registrato il suggerimento.

- è stata segnalata anche la necessità del completamento dell'idrovia come importante via di accesso alla ZIP; e la contrarietà alla realizzazione della camionale.

Sull'idrovia l'architetto ha risposto di non avere elementi sufficienti per rispondere sulla realizzazione.

- un altro partecipante chiede se sono state fatte schede valutative per la ZIP, seguendo il modello di quelle elaborate per l'analisi sulla localizzazione del nuovo polo ospedaliero. Segnala che sarebbe importante fare un'analisi degli impatti dell'eventuale espansione dell'area.

Il consulente risponde che non sono state realizzate valutazioni di alternative per la ZIP, poiché non ci sono siti alternativi in previsione. Le indicazioni dell'amministrazione attualmente parlano di riqualificazione interna. Comunque prende in considerazione la richiesta per un eventuale approfondimento sugli impatti delle possibili espansioni.

Il **prossimo incontro** si terrà **giovedì 8 marzo alle ore 17.30**, nel corso del quale l'arch. Matteraglia aggiornerà la presentazione in base alle indicazioni emerse dai partecipanti e proseguirà l'illustrazione degli scenari sul sistema insediativo.



Gruppo tematico

“PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ” VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA IL SISTEMA INSEDIATIVO”

Verbale dell'incontro del 8 marzo 2007

Partecipanti

Partecipante	Gruppo - Ente
ADL/RdB	Pieretti Stefano
ASCOM	Maggio Marco
Ass. S.O.S. Insieme per il Territorio	Levante Mario
Legambiente	Cabrelle Lorenzo Lironi Sergio
Coordinamento Unitario Professioni (CUP)	Battaliard Mario
Lundbeck	Munari Antonio Volpato Andrea
Università di Padova - CESQA	Frigo Elena
G.I.Z.I.P. - Gruppo Imprenditori della Zona Ind. Di Padova	Rovoletto Roberto
Comune di Padova	Ranzato Lorenzo
Italia Nostra	Panajotti Maria Letizia
Comitato parco Guizza e salvaguardia del verde	Bernini Cosetta
Coldiretti Padova	Cavuto Enrico
Ordine Ingegneri	Maccatrozzo Lino
C.d.Q 5 Padova	Pavan Francesco
Consorzio ZIP	Mazzocato Vera
Unindustria Padova	Galli Roberta
Amici della Biciclatta	Vendramin Luigino
Laboratorio Quartiere 5	Rossetto Maurizio
Ass. Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano	Crotti Carlo
Associazione Experimenta	Sarretta Alessandro

La riunione, introdotta da Matteo Mascia, ha l'obiettivo di completare la presentazione degli scenari integrati sul sistema insediativo e sul sistema ambientale. L'appuntamento è diviso in due parti, la prima dedicata ad alcune precisazioni sulle questioni sollevate dai partecipanti nella riunione precedente riferita ai grandi servizi urbani, in particolar modo sul tema del nuovo ospedale, e al completamento della presentazione sul sistema produttivo; la seconda parte dedicata agli scenari relativi al sistema ambientale e al sistema residenziale.

Riguardo al tema del nuovo polo ospedaliero Mascia segnala che sono stati fotocopiati per il gruppo due documenti, elaborati dalla CGIL e dall'Associazione COBAS, i quali offrono molti spunti di riflessione sull'argomento: sia sugli impatti economici e sociali dell'opera e sulle funzioni del nuovo e del vecchio ospedale, sia sul peso del processo partecipato nelle scelte politiche. Al di là di quanto si pensi, il contributo di A21 può essere ancora molto importante, visto che oltre alla definizione del sito si dovranno ancora discutere e determinare tanti altri aspetti. Le dichiarazioni fatte dal Rettore Milanese e dal prof. Zanesco, sul numero di posti letti previsti (le previsioni iniziali parlavano di 800/1000 posti letti; le ultime dichiarazioni indicano la necessità di 1500 posti letto), e sul rapporto tra questi e la superficie necessaria per accogliere personale e attrezzature/tecnologie, lasciano infatti aperte molte opzioni.

Infine, Mascia sottolinea come A21 sia un contenitore aperto al dibattito e al confronto, che devono avvenire nei limiti del rispetto reciproco delle rispettive idee e posizioni.

Uno dei partecipanti chiede la parola per presentare brevemente il documento elaborato dall'Associazione COBAS nel quale si richiede all'Amministrazione Comunale di chiarire la sua posizione sul ruolo e sulla effettiva valenza del processo partecipato di A21 nelle scelte politiche a Padova. Aggiunge che, rispetto al tema del nuovo ospedale, l'incontro precedente è servito soltanto come momento informativo, giacché la decisione sulla localizzazione del nuovo polo erano già state prese, come si è venuto a sapere il giorno successivo dai giornali locali.

Un altro partecipante afferma che le decisioni vengono prese in altre sedi. L'A21 non è un luogo decisionale, ma di discussione e di elaborazione di proposte che possono o no essere accolte dall'Amministrazione. Sottolinea, inoltre, che non crede nella possibilità di fare progettazione urbanistica in forma partecipata.

Un successivo intervento ripropone le critiche sulla limitatezza delle informazioni e dei documenti riportati al forum, e sul fatto che alcune tematiche dovrebbero essere discusse considerando ambiti più ampi della città di Padova. Un altro partecipante ricorda che fare urbanistica partecipata non vuol dire entrare nei meriti tecnici, ma discutere sulle scelte strategiche. Compete poi agli esperti dell'Amministrazione trovare gli strumenti tecnici per tradurre le scelte condivise. Nel caso di PD, queste scelte, che poi vanno a incidere sul territorio, vengono prese senza il coinvolgimento dei portatori di interesse e in assenza di una strategia definita.

Un ulteriore intervento sottolinea, invece, che i processi partecipati a PD sono appena iniziati. Fino a poco tempo fa non esistevano luoghi dove fosse possibile discutere sulle tematiche trattate da A21. Evidenzia inoltre che è necessario dare continuità alla partecipazione perché questa possa consolidarsi all'interno della città.

A conclusione di questo breve confronto si è concordato di organizzare un incontro *ad hoc* sul tema della partecipazione in modo da chiarire qual'è il ruolo di A21 e quali sono le garanzie affinché le proposte siano prese in considerazione dall'Amministrazione nella fase

di elaborazione del PAT. All'incontro sarà richiesta la presenza degli Assessori Mariani e Biciato referenti per il PAT e l'A21.

La parola viene data all'arch. Matteraglia, che inizia suo intervento sottolineando come la scelta del sito del nuovo polo ospedaliero non è che una prima fase del processo decisionale. L'Amministrazione ha dovuto accelerare questa prima tappa per poter aver elementi di confronto in altre sedi (Provincia e Regione). Sono tante le questioni ancora da definire, come per esempio la dimensione della struttura, le funzioni che questa accoglierà, le tecnologie, ecc. Il prof. Trame, incaricato dal Comune e dall'Università, sta lavorando sull'organizzazione funzionale del nuovo ospedale, articolato in 9 aree (incluso il geriatrico) - mentre sui media è uscita la notizia che sarebbero 6 le aree. Da un'altra parte, il prof. Zanesco afferma come ciò che incide sulla superficie totale dell'ospedale non è il numero di posti letto, ma la definizione dell'area dedicata al personale e alle tecnologie che verranno messe a disposizione. Il documento della CGIL si interroga su cosa deve contenere il nuovo polo ospedaliero e sul riuso della "vecchia" struttura: queste tematiche non sono ancora state trattate dall'amministrazione. Tutte queste sono questioni dichiarate dagli attori che vogliono partecipare al processo decisionale. A21 deve inserirsi in questo filone e fare le sue proposte.

Un altro dato di fatto è che non si riesce a finanziare l'opera del nuovo polo soltanto con i soldi provenienti dall'eventuale vendita delle aree del vecchio ospedale. Questo apre la questione del tipo di *project financing* da adottare: si può passare da accedere al massimo ai contributi pubblici oppure al minimo di tali contributi. Dalle informazioni diffuse, esistono più di due ipotesi di *project financing* già studiate per l'area dell'ospedale.

Infine, per rispondere al suggerimento di una nuova ipotesi di area per situare il nuovo ospedale, fatto da uno dei partecipanti nell'incontro del 26 febbraio, il consulente ha indicato che nel rifare l'analisi multicriteri inserendo tale area il risultato ottenuto in precedenza non si altera e l'area dello stadio continua ad essere la più interessante.

Rispetto ai sistemi produttivo, residenziale e ambientale, l'architetto ribadisce che le discussioni all'interno dell'amministrazione sulle scelte da intraprendere sono appena iniziate. L'attuale fase è più informativa e di presentazione delle linee di indirizzo, ci sono dunque ampi spazi di lavoro e maggiori possibilità di dare un contributo sulle scelte che verranno adottate dal PAT.

Sistema Produttivo: Riguardo alla ZIP Nord, più consolidata, si prevedono tre possibilità di scenario futuro:

- scenario di mantenimento delle destinazioni d'uso - le analisi indicano che i flussi di traffico si conservano, andando verso alla saturazione nei prossimi 10 anni.
- scenario di adeguamento - si prevede la trasformazione urbanistica dell'area con l'introduzione dell'uso residenziale e il conseguente aumento dei servizi alla persona e alle imprese, alterando sia i flussi di traffico/automobilistici sia i caratteri sociali dell'area
- scenario di rifunzionalizzazione - si prevede la sostituzione della funzione industriale con il commerciale, che provoca come effetto il grande innalzamento dei flussi di traffico fino alla saturazione.

Secondo le previsioni del "PUM 2007", che considera una crescita lineare senza cambio di funzione, il traffico nella ZI nel 2017 arriverà alla saturazione. Se consideriamo gli scenari di adeguamento e di rifunzionalizzazione, il sistema stradale va in crisi in un lasso di tempo ancora più breve.

Riguardo alla ZIP Sud, le previsioni di scenario sono simili, ciò che fa la differenza è il terzo scenario di rifunzionalizzazione - "verso la città della logistica" - con maggiore impatto, sia

per le nuove strutture da insediare sia per l'aumento dei flussi. È necessario fare un'analisi di scala vasta, considerando sia l'area metropolitana sia il sistema sub-regionale di collegamento PD-VE.

In sintesi, i due scenari di massimo e di minimo sui quali lavorare sono:

- 1) scenario di massimo – consolidamento dei processi di sostituzione (ZIP Nord – funzioni commerciali; e ZIP Sud – città della logistica), che richiede il potenziamento del sistema infrastrutturale.
- 2) scenario di minimo - mantenimento delle funzioni, esternalizzando la domanda di spazi produttivi verso l'area vasta/città metropolitana.

Sistema ambientale e Sistema residenziale: Rispetto al sistema ambientale, è necessario fare un'analisi considerando una scala più ampia, valutando da una parte i tre livelli che lo compongono: la rete ecologica di area vasta, il sistema urbano e il sistema del verde di perequazione, e le loro connessioni; e dall'altra la relazione con il sistema residenziale.

Il nodo problematico è esattamente questo rapporto tra il sistema ambientale che mano a mano penetra in città (impoverito dalla riduzione della varietà biologica) e l'edificato.

Per il sistema residenziale a sua volta, le proiezioni di crescita demografica aprono il dibattito sulla necessità di allocare nuovi insediamenti all'interno del territorio del Comune. La discussione si concentra principalmente sull'utilizzo di due strumenti per rendere disponibile le superficie necessarie: perequazione e riqualificazione urbana, con la possibilità in entrambi i casi di utilizzo della compensazione urbanistica, anche nella forma del credito edilizio.

Per una più dettagliata ricostruzione dei contenuti dell'incontro si allega una relazione di sintesi e si rimanda all'insieme dei materiali presentati dall'arch. Matteraglia che possono essere consultati e scaricati dal sito:

<ftp://informa:01@88.37.160.114:27/public/informambiente>

Il prossimo incontro si terrà **giovedì 15 marzo alle ore 17.30** sempre presso Informambiente, in via Vlacovich n. 4.

La riunione sarà interamente dedicata al dibattito e al confronto con l'arch. Matteraglia sui temi presentati nei due incontri precedenti. Inoltre, sarà presente l'arch. Zulian Capo Settore Pianificazione Urbanistica per un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei lavori del PAT/PATI.

All'incontro erano stati invitati gli Assessori Mariani e Bicciato, ma in considerazione dell'impossibilità da parte del prof. Mariani di essere presente il confronto con gli Assessori è spostato ad una data successiva che comunicheremo quanto prima e che come indicato sopra sarà dedicata al tema della partecipazione in A21.

"PIANO DI ASSETO DEL TERRITORIO"
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
IL SISTEMA INSEDIATIVO

Verbale dell'incontro del 15 marzo 2007

Partecipanti

Partecipante	Gruppo - Ente
Istituto Nazionale di Bioarchitettura	Chiuppani Annaelisa Sambataro Giuseppe
Ass. Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano	Crotti Carlo
C.d.Q 5 Padova	Pavan Francesco
Coldiretti	Cavuto Enrico
Comitato parco Guizza e salvaguardia del verde	Bernini Cosetta
Comune di Padova – Settore Verde	Ranzato Lorenzo
Coordinamento Unitario Professioni (CUP)	Battaliard Mario
Italia Nostra	Panajotti Maria Letizia
Legambiente	Cabrelle Lorenzo Lironi Sergio
Lundbeck	Munari Antonio
Ordine nazionale biologi	Casetta Devis
ADL/RdB	Pieretti Stefano
UPA Padova	Valentinotti Amedeo
Laboratorio Quartiere 5	Rossetto Maurizio

La riunione, introdotta da Matteo Mascia, aveva come obiettivo il confronto tra il gruppo e l'arch. Matteraglia sui temi presentati negli incontri precedenti. Di fatto, in considerazione dell'intervento dell'arch. Zulian (Capo Settore Pianificazione Urbanistica) che ha presentato un ampio aggiornamento sullo stato di avanzamento dei lavori del PAT/PATI, al confronto è stata dedicata solo la fase finale della riunione.

L'arch. Zulian inizia il suo intervento evidenziando che il PATI dell'area metropolitana di Padova nasce con la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra 18 comuni che hanno deciso di collaborare alla pianificazione a livello di area vasta. Sei sono le tematiche su cui si è stabilito di lavorare: aree produttive; sistema infrastrutturale (mobilità); grandi servizi; fonti di energia rinnovabili; ambiente; vincoli al di fuori dei centri storici, e come tema trasversale la VAS. È stato soprannominato "PATI a geometria variabile" poiché non tutte le materie previste dalla Legge sono affrontate, e si prevede che tali argomenti saranno trattati nei PAT comunali.

Rispetto il tema delle *aree produttive* la discussione a livello di PATI si è concentrata intorno a due argomenti principali: la domanda di ampliamento delle aree industriali e le destinazioni d'uso di tali aree. Riguardo la prima questione, la maggior parte dei comuni non ha espresso la necessità di ampliamento delle proprie zone produttive (ad eccezione del comune di Villafranca), e l'obiettivo condiviso è quello di non far nascere nuove aree industriali e di contenere l'espansione di quelle esistenti. I comuni concordano di concentrare la crescita nel polo industriale/produttivo della regione metropolitana, ossia nella ZIP. La proposta è di distribuire la domanda di ampliamento della ZIP (circa 600 mila m²) nelle aree industriali di PD, Ponte San Nicolò, Saonara e Legnaro. La questione è però ancora aperta e le modalità tuttora da definire. In controtendenza i comuni di Maserà e Albignasego, che hanno appena approvato i loro piani regolatori, dove si verifica la previsione di incremento per entrambe aree industriali per un totale di circa 1 milione di m². Sulla

tematica delle destinazioni d'uso, si sta discutendo principalmente sulla necessità di riqualificazione delle zone produttive e su cosa questo comporti. La tendenza in atto è al cambiamento d'uso verso il commerciale, che pone le seguenti questioni: vocazioni delle z.i.; convenienza a mantenere o invertire tale tendenza; modalità e strumenti per governare il processo.

Riguardo al *sistema infrastrutturare*, attualmente si sta discutendo sui punti non ancora definiti o da verificare, in particolar modo a livello provinciale. Il GRA (Grande Raccordo Anulare) è stato ammesso come "dato di fatto" nelle analisi, visto il forte intento di realizzarlo, anche se questo manca ancora delle valutazioni VAS e VIA. Si attende l'uscita del Rapporto PUM della Città Metropolitana sul trasporto pubblico locale, per avere nuovi dati per completare alcuni accertamenti. Rispetto le complanari si sta ancora discutendo, e il principale nodo si verifica sulla complanare alla BO/PD, e sulla possibilità di utilizzare la strada della Bovolentana come tratto di questa.

Sui *grandi servizi* le tematiche da discutere sono tante: ospedale, Università, poli scolastici, ecc; e nessuna di queste è ancora chiusa. Rispetto il tema delle *energie rinnovabili*, le analisi del PATI attualmente sono volte a capire il concetto e le possibilità che ci sono a livello metropolitano, in modo a definire gli indirizzi strategici generali. Tali scelte strategiche dovranno essere verificate da ogni comune all'interno del proprio territorio (PAT).

Riguardo al Quadro Conoscitivo in costruzione, le difficoltà incontrate si riferiscono principalmente alla poca chiarezza delle specifiche tecniche di compilazione emanate, e continuamente modificate, dalla Regione per l'elaborazione dei dati. Attualmente il 90% delle informazioni sono già state raccolte, e si stanno approfondendo alcuni aspetti. Molti dati sono troppo puntuali e non rilevanti a livello di pianificazione strategica.

Zulian introduce le discussioni sul PAT, soffermandosi sulle tematiche non affrontate dal PATI, come le questioni del dimensionamento e del residenziale/abitativo. Per affrontare il problema *abitativo* a PD, l'amministrazione sta approfondendo gli studi sulle previsioni di crescita demografica. La scelta finora è di circoscrivere le analisi a livello comunale anche perché il tema non è oggetto di analisi del PATI.

A Padova la questione dello *stock edilizio* è un problema effettivo: esiste già un significativo patrimonio di edilizia pubblica destinata ad abitazioni, ma le domande per tali tipologie sono sempre crescenti. Le analisi sul costruito sono in fase di realizzazione, e permetteranno di definire i vincoli per le nuove costruzioni.

Il tema *ambientale* è direttamente collegato a quello residenziale. Per garantire la salvaguardia di aree verdi di interesse si prevede per esempio lo strumento della compensazione edilizia (credito edilizio). Anche per le aree verdi a vincolo reiterato è previsto l'abbinamento tra la perequazione e la compensazione edilizia.

Introdotta la tematica del residenziale e dell'ambientale, l'arch. Zulian ha dovuto assentarsi e si è avviato il confronto con l'arch. Matteraglia. La principale questione sollevata riguarda la necessità e la convenienza di consentire la costruzione nelle aree verdi, giacché molte di queste sono tuttora di fatto agricole. Si è aperto un dibattito sulle questioni giuridiche-amministrative, con varie ipotesi messe sul tavolo, tra le quali la possibilità, suggerita dall'arch. Matteraglia, di dare un bonus per incentivare la costruzione di maggiori volumi utilizzando minori aree del territorio. Inoltre, è stata sottolineata l'importanza di intervenire attraverso dei progetti d'ambito che consentano, attraverso la definizione di un disegno complessivo degli interventi, di salvaguardare le aree di maggior interesse ambientale e di razionalizzare le nuove edificazioni.

Alcuni partecipanti hanno richiesto un approfondimento sul tema, in particolare si chiede all'Amministrazione di fare una mappatura delle reali superfici a vincolo reiterato che genereranno attraverso lo strumento del credito/compensazione edilizia i volumi di nuova edificazione da distribuire nelle aree di perequazione e di riqualificazione urbanistica.

Per approfondire questi aspetti si rinvia alla relazione allegata al precedente verbale e al materiale presentato dall'architetto (consultabile e scaricabile dal sito **ftp://informa:01@88.37.160.114:27/public/informambiente**). Ciò vale anche per la richiesta formulata per iscritto da una partecipante di integrare il verbale della riunione del 8 marzo scorso sulle volumetrie aggiuntive rispetto alla Variante ai Servizi da "atterrare" nelle aree di perequazione.

Il prossimo incontro si terrà il **martedì 3 aprile alle ore 17:30**, sempre presso Informambiente, in via Vlacovich 4. La riunione sarà dedicata al dibattito sul tema della partecipazione in A21, in specifico sul processo partecipato del PAT, come richiesto dai partecipanti. Sono invitati all'incontro gli Assessori Mariani e Bicciato. Si prevede anche la presentazione e discussione di un programma per il proseguimento dei lavori del gruppo tematico, che prevede incontri *ad hoc* sui sistemi insediativo e produttivo in una prima fase, e sui sistemi infrastrutturale e dei grandi servizi (ospedale) in una seconda fase. Per gli approfondimenti sul tema dell'ospedale, si prevede un nuovo intervento dell'arch. Matteraglia e la presentazione degli studi realizzati dal prof. Trame (consulente del Comune e dell'Università).



**Gruppo tematico
“ PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ”**

Verbale dell'incontro del 6 maggio 2008

Oggetto: *Introduzione sul raccordo tra le strategie del PAT e la VAS e sulla metodologia seguita per l'elaborazione della VAS*
 Relatore: *arch. Pierluigi Matteraglia (consulente del Comune di Padova per l'elaborazione della VAS del PAT)*

Partecipanti

Gruppo - Ente	Partecipante
Ass. S.O.S. Insieme per il territorio	Levante Mario
CdQ5 – Sud Ovest	Pavan Francesco
Coldiretti Padova	Cavuto Enrico
Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde	Bernini Cosetta
Comune di Padova – Settore Verde e Arredo Urbano	Ranzato Lorenzo
Laboratorio Quartiere n.5 – Sud Ovest	Rossetto Maurizio
Legambiente	Cabrelle Lorenzo
Legambiente	Lironi Sergio
Lundbeck Pharmaceuticals Italy S.p.A	Volpato Andrea
Unione Provinciale Artigiani	Valentinotti Amedeo

L'incontro è stato dedicato ad una prima presentazione delle connessioni tra le strategie del PAT e la Valutazione Ambientale Strategica e della nuova metodologia di analisi utilizzata per la realizzazione dello studio. Il relatore, l'arch. Pierluigi Matteraglia, segnala inoltre che ci sono state novità nella programmazione del lavoro da lui predisposto, che rendono più laboriosa l'elaborazione della VAS e prolungano i tempi previsti per portare a compimento le attività. Riepiloga la parte del lavoro presentata circa un anno fa al gruppo tematico, sia per richiamarlo alla memoria sia per chiarire quali innovazioni sono state introdotte nella metodologia di analisi.

Il punto centrale del ragionamento è quello di raccordare in modo coerente gli studi per la VAS con quelli della programmazione strutturale: Il PAT è di fatto quello che nelle recenti riforme urbanistiche italiane viene definito "Piano Strutturale", e si differenzia dal PRG principalmente per dovere individuare le "strutture del territorio". Infatti, quello che nel documento preliminare e nella VAS viene denominato Sistema (Infrastrutturale, Ambientale, Produttivo, ecc) non è altro se non le strutture territoriali - che sono state individuate dall'arch. Piergiorgio Vitillo per il PAT di PD con il termine "Mosaico di Città" (*suddiviso nelle 6 tavole tematiche presentate negli incontri precedenti – vedi verbali degli incontri del 14.02.08 e del 30.04.2008*).

La Valutazione Ambientale Strategica si presenta in questo contesto come parte integrante del PAT, per il "controllo" della gestione del territorio. L'innovazione riguardo le modalità di pianificazione precedenti sta nel considerare la VAS come una prima tappa di un "processo" continuo di valutazione del rapporto con l'ambiente, che non si esaurisce con la conclusione della procedura amministrativa di approvazione del Piano. Infatti, si prevede che la VAS possa diventare nel tempo uno strumento utile alla gestione e al monitoraggio degli sviluppi del territorio. La verifica ambientale fatta dalla Valutazione Ambientale Strategica deve consentire, in un secondo momento, al Piano degli Interventi (PI) di affermare tutti gli obiettivi di sostenibilità previsti dal PAT.

Per ognuno dei Sistemi la nuova metodologia di analisi sviluppata prevede la realizzazione di studi alternativi, con l'elaborazione di due scenari (di massima e di minima). In questo modo si vuole costruire per ogni Sistema/Scenario/Ambito l'andamento della sostenibilità nel tempo, attraverso il calcolo vettoriale dei diversi effetti prodotti dalle scelte strategiche del PAT. Come indicatore principale è utilizzata l'impronta ambientale (ecologica), che permette di costruire scenari in termini di consumo delle risorse. Poter misurare con un indicatore preciso la sostenibilità diviene un modo per supportare la definizione delle politiche locali, indirizzandole sia al raggiungimento dei cosiddetti "obiettivi di sostenibilità" sia al migliore utilizzo delle risorse economiche. Riguardo i PI, l'analisi renderà possibile la



traduzione in "effetti per il territorio" del raggiungimento o meno di certi obiettivi di sostenibilità (riduzione emissioni, risparmio energetico, riduzione dei rifiuti, ecc).

Abbinando a questa nuova metodologia di valutazione provvedimenti di tipo premiale (cubature aggiuntive, ecc) si mette in moto un meccanismo di innovazione tecnico-ambientale di "contrattazione sulla sostenibilità", che rende possibile massimizzare il raggiungimento degli obiettivi strutturali del PAT attraverso il PI. Permette inoltre di attuare un Piano di Monitoraggio (inteso come valutazione delle conseguenze del controllo) rivolto alle strutture/sistemi costitutivi del Piano.

L'ipotesi iniziale di lavoro prevedeva la suddivisione del territorio comunale in Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) cercando di trovare un compromesso tra le sfere analitica (più piccoli gli ambiti più approfondita l'analisi) e di progetto (maggiori gli ambiti più facile il dimensionamento). La nuova metodologia presume invece di separare i livelli di analisi da quelli di progettazione, suddividendo gli ATO in sub-ATO (equivalenti alle unità urbane). Questa procedura permette di valutare le misurazioni di sostenibilità per ogni sub-ATO, che successivamente vengono ricomposti in tutti i possibili ambiti (ATO). Realizzare questa suddivisione e la successiva valutazione sono la maggiore difficoltà in termini operativi, e la conseguenza è l'allungamento dei tempi per la conclusione del lavoro.

Dalle precedenti riunioni con il gruppo tematico emergeva l'importanza di introdurre il calcolo sulle possibili riduzioni delle emissioni di CO₂ come indicatore di valutazione. A tale proposito, l'architetto indica che per il PATI della Regione Metropolitana di Padova tale indicatore è già stato elaborato, utilizzando due metodologie diverse: la prima si è concentrata sul calcolo delle emissioni (in particolare del settore produttivo), la seconda ha cercato di misurare l'azione compensativa avendo come base le possibili "politiche di risposta". Sarebbe possibile estrapolare dai calcoli realizzati a livello metropolitano la corrispondenza per l'ambito cittadino.

Segue una breve discussione sul tema, e viene segnalato dal gruppo l'occorrenza che il PAT e la rispettiva VAS si pongano esplicitamente gli obiettivi di riduzione delle emissioni, alla luce anche delle indicazioni provenienti dalle Direttive Europee (di riduzione del 20% entro il 2020 – *vedi Piano d'azione per l'efficienza energetica: concretizzare le potenzialità* [COM(2006) 545]). Riguardo a tale argomento, l'arch. Matteraglia, esprimendo una sua personale opinione, indica che l'innescio di processi differenti da quelli in atto passa per un aumento dei poteri locali. Uno dei presenti precisa che, come in altri casi, la tematica appartiene ancora all'ambito delle "politiche su base volontaria", non esistendo nessuna norma cogente, solitamente si propende all'accordo tra privati o tra pubblico/privato. In qualsiasi modo, sarebbe importante inserire nella VAS un'analisi di bilancio che indichi sia gli obiettivi (di riduzione delle emissioni) da raggiungere sia la programmazione che permetta raggiungerli. L'architetto ribadisce che la VAS darà indicazioni in questo senso, segnalando il contributo di misure come la realizzazione di edilizia passiva, il rimboschimento di alcune aree, ecc. per l'abbattimento delle emissioni di CO₂, associate alle forme premiali d'incentivo.

Un'altra questione emersa dal dibattito riguarda l'opportunità di individuare nel territorio le zone preferenziali dove intervenire e in quale modo, indicando eventualmente anche i quantitativi delle aree destinate ad obiettivi specifici. A tale proposito l'architetto dice che il PAT non può definire perimetri cogenti, ma soltanto dare indicazioni generali, e che tale funzione va rimandata al PI.

Di seguito, vengono riportati sinteticamente gli altri argomenti su cui si è discusso:

- il tema della Pianificazione Paesaggistica Integrata: Dal gruppo emerge l'auspicio che i piani in cui si tratta il tema del paesaggio siano realizzati insieme alla *Sovrintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio*, il che garantirebbe al Comune la possibilità di prendersi delle responsabilità e di dare o negare i permessi. L'arch. Matteraglia indica che nella metodologia applicata per l'elaborazione della VAS, l'analisi paesaggistica prevede l'individuazione delle unità di paesaggio, dei bacini e degli elementi identitari, distinti dall'elemento storico-culturale;
- il tema delle strutture: viene ribadito che la scelta programmatica del PAT va nella direzione di non delineare elementi di tipo conformativo, ma di rimanere sul carattere strutturale. Le strutture di un piano sono gli elementi che chiariscono l'attuale differenza tra il confine amministrativo e la conformità del territorio, e permettono di capire meglio i fenomeni sovracomunali.
- Il piano dei servizi: viene riproposta da uno dei partecipanti l'opportunità di abbinare al PAT un piano dei servizi, quale strumento per definire le esigenze, i criteri e le regole per la cessione di valore da parte dei privati, congiungendolo alla programmazione dei lavori pubblici e alla pianificazione di tipo sociale.

Con la chiusura dell'incontro si è deciso di rimandare la data della prossima riunione a quando l'architetto Matteraglia avrà concluso le analisi e sarà pronto per presentare il lavoro al gruppo, non prima del prossimo mese di giugno.



Gruppo tematico “ PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ”

Nota di sintesi dell'incontro del 8 luglio 2008

Partecipanti

Gruppo - Ente	Partecipante
Ass. Archibiodesign	Gramegna Francesco
Ass. Salvaguardia Idraulica	Crotti Carlo
Circolo di Campagna WIGWAN “Il Presidio” sotto il portico	Pagnin Stefano
Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del verde	Bernini Cosetta
Comune di Padova – Settore Verde e Arredo Urbano	Ranzato Lorenzo
Laboratorio di Quartiere n.5 Sud-Ovest (PD)	Rossetto Maurizio
Legambiente	Cabrelle Lorenzo
Legambiente	Lironi Sergio
Lundbeck Pharmaceuticals Italy S.p.A	Munari Antonio
Unindustria Padova	Dal Pos Rino
Comitato Unitario Professioni	Battaliard Mario
S.O.S. Insiseme per il Territorio	Levante Mario
IUAV	Trevisiol Erich

L'incontro tenutosi martedì 8 luglio 2008 è stato suddiviso in due momenti. Il primo di presentazione del lavoro realizzato dall'ing. Dian nell'ambito del PATI, che ha elaborato un sistema di calcolo delle possibili diminuzioni dei consumi di energia e rispettive riduzioni delle emissioni di CO₂, da conseguire attraverso una programmazione più attenta del territorio (Progetto Clima Padova). Il secondo, nel quale l'arch. Matteraglia ha descritto in modo sintetico i risultati delle analisi realizzate nell'elaborazione della VAS del PAT di Padova.

Vi informiamo che nelle prossime settimane il materiale presentato durante l'incontro verrà raccolto in un cd da distribuire ai partecipanti. Appena i cd saranno pronti, questi verranno resi disponibili presso l'Ufficio A21 - Informambiente.

Come concordato con i presenti, in seguito all'analisi del materiale sarà possibile realizzare incontri di approfondimento con i relatori dopo l'estate, anche in funzione di raccogliere le indicazioni e le proposte dei partecipanti sulla Valutazione Ambientale Strategica.

Inoltre, in occasione della riunione è stato distribuito ai presenti una sintesi del lavoro svolto dal gruppo tematico nel corso degli ultimi mesi. Tale materiale è stato predisposto dall'Ufficio A21 attraverso la rielaborazione dei documenti finali sulla Rete Ecologica e sulla ZIP, nonché dei contributi scritti inviati dai partecipanti e dei verbali degli incontri. Il documento è costituito da due parti: una matrice organizzata in obiettivi strategici, proposte per il PAT e proposte per il PI (che inviamo in allegato); e un elaborato grafico che abbina alle tavole strutturali formulate dall'arch. Vitillo le proposte per il PAT emerse dal lavoro del gruppo (per motivi legati alla dimensione dei file, questi sono reperibili presso l'Ufficio A21).

I documenti di sintesi saranno oggetto di discussione negli incontri conclusivi dei lavori del gruppo previsti per settembre, al fine di condividerne i contenuti che saranno poi presentati all'Amministrazione come apporto del GT PAT per la definizione del nuovo Piano di Assetto del Territorio Comunale. I partecipanti sono quindi invitati ad inviare i pareri/indicazioni scritti su tale bozza di documento finale.

Infine, vi informiamo che la conclusione dei lavori del PAT è prevista per l'autunno, quando sarà realizzato un ulteriore passaggio di presentazione complessiva al gruppo tematico di A21 delle tavole strutturali, conclusioni della VAS e Norme tecniche del Piano di Assetto del Territorio.

ALLEGATO 2. Questionari

1. Questionario sistema infrastrutturale
2. Questionario sui sistemi integrati



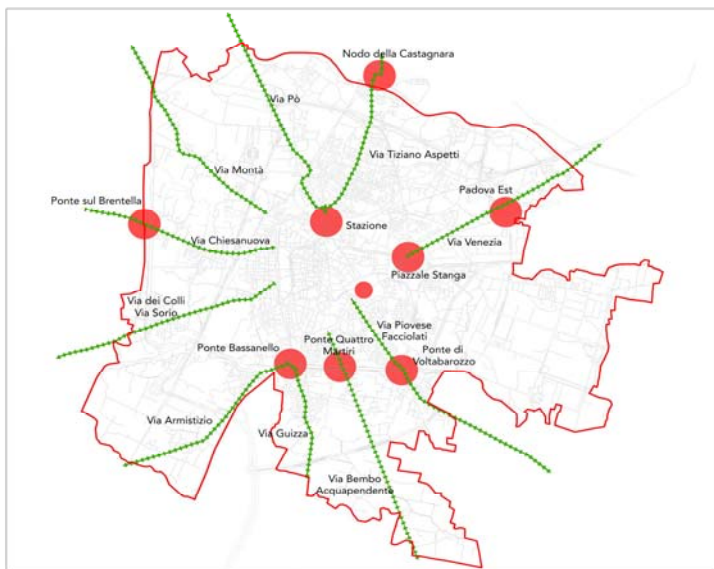
Nome e Cognome: _____

Associazione: _____

QUESTIONARIO SISTEMA INFRASTRUTTURALE

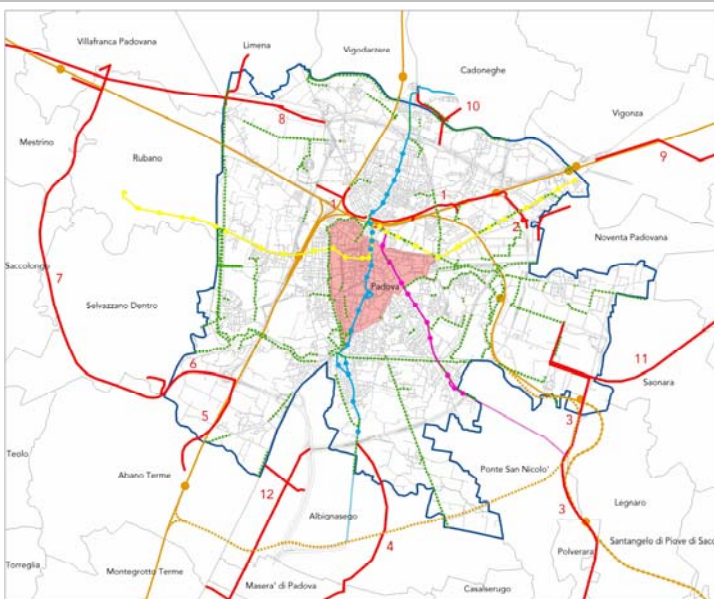
A seguito delle presentazioni del sistema infrastrutturale e degli scenari vi proponiamo un questionario che ha lo scopo di individuare le richieste ed i suggerimenti degli stakeholders per contribuire alla costruzione degli "scenari futuri". Per ogni domanda Le chiediamo di esprimersi argomentando il Suo accordo o disaccordo ed eventualmente indicando questioni secondo Lei rilevanti e non affrontate.

1. A partire dalle criticità attuali individuate quali punti critici e strade critiche ritiene opportuno aggiungere o eliminare? Perché?



CRITICITÀ ATTUALI

2. A partire dallo scenario A (massimo) presentato, quali considerazioni fa? Quali effetti individua sul territorio?



SCENARIO A

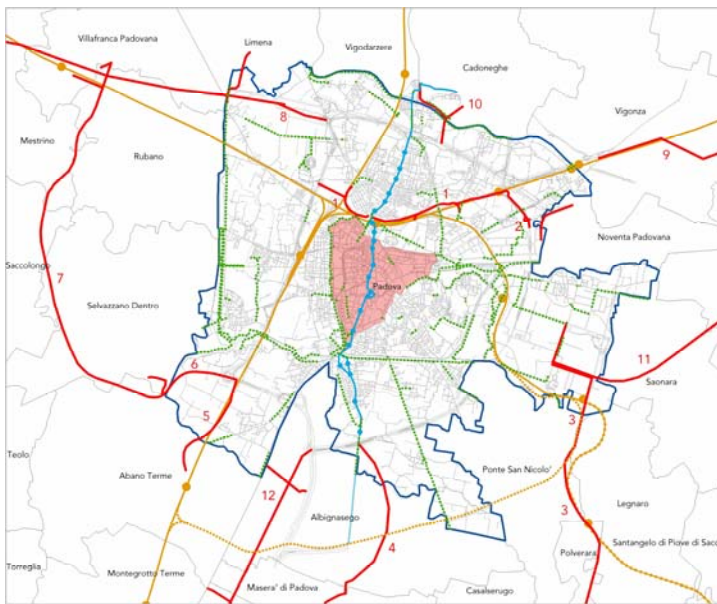
Interventi previsti: SFMR, SIR1, SIR2, SIR3, 1 Arco di Giano, 2 Interventi di PD est, 3 Bovolentana, 4 Tangenziale di Albignasego, 5 Tangenziale di Abano, 6 Bretella di Selvazzano, 7 GRA, 8 Complanare autostrada nord-ovest, 9 Complanare autostrada nord-est, 10 Interventi della Castagnata, 11 Asse Idroviario, 12 Complanare SS16, Piste Ciclabili, Parcheggi (non riportati nell'immagine)

Tutela della privacy

Tutti i dati personali inseriti per la compilazione del presente questionario d'indagine, ai sensi degli artt. 13 e 23 del D.Lgs 196/2003, saranno trattati esclusivamente per le finalità di gestione della presente indagine e degli eventuali procedimenti connessi.



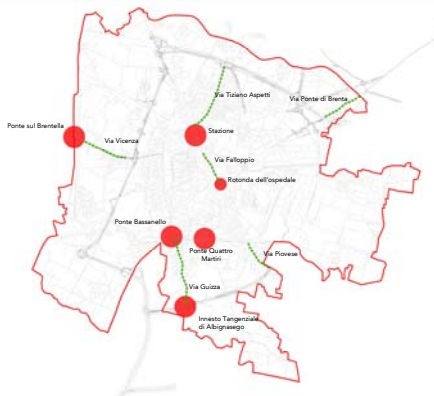
3. Lo scenario B (minimo) differisce dallo scenario A per le due linee di trasporto pubblico urbano del "tram" (SI2 e SIR3). Che considerazioni fa a questo riguardo?



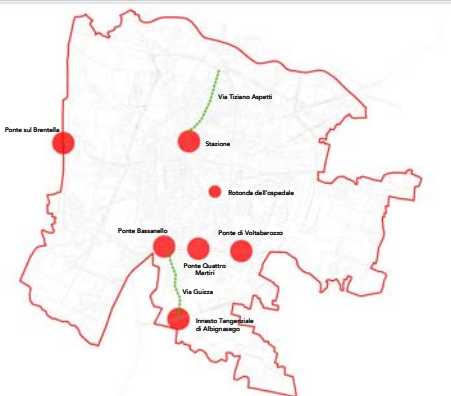
SCENARIO B

Interventi previsti: **SFMR**, **SIR1**, **1** Arco di Giano, **2** Interventi di PD est, **3** Bovolentana, **4** Tangenziale di Albignasego, **5** Tangenziale di Abano, **6** Bretella di Selvazzano, **7** GRA, **8** Complanare autostrada nord-ovest, **9** Complanare autostrada nord-est, **10** Interventi della Castagnara, **11** Asse Idroviario, **12** Complanare SS16, **Piste Ciclabili**, Parcheggi (non riportati nell'immagine)

4. A partire dai punti critici individuati per gli scenari A e B ritiene che ve ne siano ulteriori? Per il superamento di tali criticità quali interventi ritiene possibili?



Criticità scenario A:
 Ponte sul Bretella,
 Ponte del Bassanello,
 Ponte Quattro Martiri,
 Innesto tangenziale di Albignasego, Rotonda dell'ospedale,
 Stazione, Via T.Aspetti,
 Via Ponte di Brenta,
 Via Falloppio, Via Piovese, Via Guizza,
 Via Vicenza.



Criticità scenario B:
 Ponte sul Bretella,
 Ponte del Bassanello,
 Ponte Quattro Martiri,
 Ponte di Voltabarozzo,
 Innesto tangenziale di Albignasego, Rotonda dell'ospedale,
 Stazione, Via T.Aspetti,
 Via Guizza.

Tutela della privacy

Tutti i dati personali inseriti per la compilazione del presente questionario d'indagine, ai sensi degli artt. 13 e 23 del D.Lgs 196/2003, saranno trattati esclusivamente per le finalità di gestione della presente indagine e degli eventuali procedimenti connessi.



5. Riguardo alle opere infrastrutturali previste (pianificazione sovraordinata, amministrazione comunale), quali realizzazioni condivide e quali no?

SFMR	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
SIR 1	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
SIR 2	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
SIR 3	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Arco di Giano	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Interventi di PD est	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Bovolentana	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Tangenziale di Albignasego	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Tangenziale di Abano	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Bretella di Selvazzano	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
GRA	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Complanare autostrada nord-ovest	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Complanare autostrada nord-est	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Interventi della Castagnara	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Asse Idroviario	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Complanare SS16	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?
Piste Ciclabili	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Perché?

Tutela della privacy

Tutti i dati personali inseriti per la compilazione del presente questionario d'indagine, ai sensi degli artt. 13 e 23 del D.Lgs 196/2003, saranno trattati esclusivamente per le finalità di gestione della presente indagine e degli eventuali procedimenti connessi.



Nome e Cognome: _____ Associazione: _____

QUESTIONARIO SUI SISTEMI INTEGRATI

A seguito delle presentazioni riguardanti il sistema insediativo (dei grandi servizi, produttivo e residenziale) e il sistema ambientale proponiamo un secondo questionario riguardante l'integrazione tra gli scenari per costruire visioni future del territorio.

Per una facile compilazione si faccia riferimento alla relazione sui sistemi integrati inviata via mail da PadovA21 il 14/03/07 e alle slides di presentazione degli incontri del 08/02/07 e 26/02/07. Tutto il materiale è disponibile sul sito:

<ftp://informa:01@88.37.160.114:27/public/informambiente>

1. Riguardo al sistema ambientale quali argomenti ritiene opportuno che si concentri maggiormente l'attenzione? Vi sono considerazioni che non condivide?

2. La perequazione integrata ed ambientale mette in relazione sistema residenziale e verde urbano: quali priorità individua nell'utilizzo di questo strumento?

Tutela della privacy

Tutti i dati personali inseriti per la compilazione del presente questionario d'indagine, ai sensi degli artt. 13 e 23 del D.Lgs 196/2003, saranno trattati esclusivamente per le finalità di gestione della presente indagine e degli eventuali procedimenti connessi.



3. Per quanto l'argomento specifico risulti complesso, può individuare punti di accordo o disaccordo riguardanti la localizzazione del nuovo polo ospedaliero?

Punti di accordo:

Punti di disaccordo:

4. Tra i due scenari desunti dal documento preliminare per le zone produttive e gli approfondimenti d'area vasta riguardanti il Corridoio 5, quali punti ritiene importante tenere in considerazione e quali priorità individua?

Tutela della privacy

Tutti i dati personali inseriti per la compilazione del presente questionario d'indagine, ai sensi degli artt. 13 e 23 del D.Lgs 196/2003, saranno trattati esclusivamente per le finalità di gestione della presente indagine e degli eventuali procedimenti connessi.



5. Considerando il tempo ristretto e la complessità dei temi in esame, ritiene di condividere le priorità individuate nella scelta degli argomenti trattati?

6. In merito al processo di consultazione, quali punti di forza individua e quali punti di debolezza?

punti di forza

punti di debolezza

Tutela della privacy

Tutti i dati personali inseriti per la compilazione del presente questionario d'indagine, ai sensi degli artt. 13 e 23 del D.Lgs 196/2003, saranno trattati esclusivamente per le finalità di gestione della presente indagine e degli eventuali procedimenti connessi.

ALLEGATO 3. Contributi degli enti coinvolti

OSSERVAZIONI AL DOCUMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E CONSULTAZIONE
PER IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

In ordine al documento di valutazione ambientale proposto in sede di consultazione si formulano i seguenti rilievi di carattere generale.

Il documento fornisce sufficienti informazioni sulla metodologia adottata per la costruzione della VAS, ma tratta sinteticamente lo studio dei due scenari di massima e di minima. Mancano le analisi puntuali degli effetti delle nuove infrastrutture sulla mobilità di Padova che giustificano le conclusioni. Queste analisi, opportunamente sintetizzate, sono necessarie in sede di consultazione, al fine di fornire ai soggetti deputati allo svolgimento di questa funzione degli elementi oggettivi su cui fondare le proprie valutazioni.

Per quanto riguarda il tema in discussione si osserva che manca un presupposto fondamentale: quale modello di città si vuole costruire. Si ritiene che si sarebbe dovuto prima prefigurare degli scenari alternativi di sviluppo della città, su cui avviare la consultazione, e quindi studiare i vari sistemi (infrastrutturale, insediativo ed ambientale), coerenti con tali scenari. Il sistema infrastrutturale proposto deriva da scelte fatte con riferimento ad una città che si ritiene ormai consolidata ed insuscettibile di essere riprogettata. Si parte dal presupposto che qualsiasi sviluppo della città sarà compatibile con queste scelte o dovrà adeguarvisi. Il risultato finale di tale modo di operare sarà il mantenimento del disordine urbanistico a cui si è giunti (il PRG di Piccinato, di fatto, non è stato attuato) mitigato da alcuni interventi tesi a ridurre i maggiori punti di conflitto o di degrado.

Si sarebbe potuto/dovuto procedere in un altro modo. Per fare un esempio di modello di sviluppo di città, alternativo a quello non ordinato che si sta esaminando, si fa richiamo alla città policentrica, da realizzare sia a livello metropolitano che a livello urbano. Lo sviluppo dei centri periferici della città metropolitana e l'individuazione delle funzioni da trasferire in tali centri dovrebbe essere valutato in sede di formazione del PATI. A livello di PATI dovrebbe essere organizzato il recupero dei grossi quartieri che circondano il centro storico, con l'individuazione delle loro centralità e l'organizzazione della viabilità; questa dovrebbe essere di servizio al quartiere evitando il traffico di attraversamento. I vari sistemi (infrastrutturale, insediativo ed ambientale) dovrebbero, di conseguenza, essere studiati con riferimento al modello di sviluppo scelto.

Entrando nel merito dei quesiti posti nel questionario, si integrano le risposte date con le seguenti osservazioni, presentate tempo fa al Progetto Preliminare del PTCP in ordine ad alcune infrastrutture, che vengono ora riproposte nel sistema infrastrutturale di Padova.

1) L'anello tangenziale ovest (GRA)

Il documento "Analisi e valutazione della situazione attuale" del Piano Provinciale della Viabilità afferma che "per risolvere le criticità individuate sulle direttrici di accesso a Padova nel quadrante Ovest, si è individuata la soluzione più efficace non tanto in un potenziamento delle strutture radiali di accesso, bensì nel potenziamento dei collegamenti di tipo tangenziale attualmente presenti solo nelle immediate vicinanze dell'area centrale di Padova".

Se si può essere d'accordo sulla necessità di migliorare i collegamenti di tipo trasversale che evitino l'attraversamento di Padova, non lo si può essere rispetto alla soluzione proposta. Il tracciato della cosiddetta "orbitale", è una soluzione di corto respiro, che rischia di compromettere, prima ancora che ne siano definiti i confini, il futuro della città metropolitana.

Nella migliore delle ipotesi, la città “densa” (Padova più cintura) si troverà stretta da una pericolosa morsa inquinante, realizzata a ridosso dei comuni periferici, che aprirà la strada ad una progressiva “colonizzazione” dei territori rurali residui, con il rischio, soprattutto nel quadrante ovest, che si realizzi quella saldatura delle agglomerazioni urbane (Selvazzano, Sarmeola, Rubano) che il P.T.C.P. si propone, invece, di evitare (v. Relazione, 3.5, Indirizzi Urbanistici). Non sarebbe stato superfluo, prima di confermare il tracciato della orbitale, verificarne la compatibilità con la futura città metropolitana in sede di formazione del PATI.

Ma quel che più preoccupa sono gli effetti indesiderati che tale struttura rischia di innescare, con la conseguenza che il danno futuro sarà di gran lunga peggiore dei limitati benefici che si realizzeranno nell'immediato. Si ha ragione di temere che, velocizzando i flussi di traffico ed ampliando le possibilità di spostamento a ridosso dei confini della città “densa”, si provocherà un progressivo aumento degli stessi flussi e della domanda di mobilità. Nascerà, quindi, l'esigenza di realizzare ulteriori strade, con un conseguente, inaccettabile, consumo di territorio ed un progressivo aumento dell'inquinamento a ridosso dei centri abitati. L'esperienza dimostra, infatti, che ogni anulare e tangenziale ad andamento chiuso ha effetti validi solo per pochi anni e poi diventa elemento di attrazione e costituisce una morsa in cui si rinserra il territorio, peggiorandone le dinamiche.

Proposte alternative, che risolvano il problema dell'accesso a Padova lungo le direttrici del quadrante ovest ed evitino i problemi sopra richiamati, sono sicuramente possibili. Risulta dalle analisi del traffico che solo una parte limitata dei circa 800 mila spostamenti veicolari al giorno che caratterizzano la città metropolitana ha come destinazione la parte centrale della città; la gran parte di essi infatti è interessata solo all'attraversamento e mira per lo più a giungere in altre aree urbane o in altre province, se non fosse impropriamente attratta e costretta all'attraversamento urbano. Se ad esempio si intercettasse il traffico a 15 Km prima della città densa e lo si facesse transitare trasversalmente in aree di territorio aperto, recuperando anche tratti di viabilità secondaria esistente, esso non interesserebbe più i contesti urbani interni ma solo ambiti già in parte compromessi e già dotati di potenziali risorse viarie preesistenti e non genererebbe le attese di edificazione tipiche delle periferie urbane.

La proposta alternativa è pertanto quella di abbandonare il progetto dell'orbitale e di individuare in aree di territorio libero da insediamenti abitativi ed a sufficiente distanza dai confini della città metropolitana, quelle strade esistenti che, con opportuni interventi di adeguamento alla nuova funzione, siano in grado di collegare trasversalmente le direttrici che convergono su Padova al fine di deviare il traffico di attraversamento verso le singole destinazioni extra urbane. Questo sistema di collegamento trasversale, incentrato sull'utilizzo della viabilità esistente, avverrà generalmente lungo linee spezzate. Questo inconveniente potrà essere superato organizzando i raccordi e gli innesti tramite rotatorie di diametro adeguato. Importanza particolare dovrà essere data alla segnaletica a cui dovrà essere assegnato il compito di indirizzare gli utenti lungo i percorsi più razionali, che evitino l'attraversamento della città metropolitana.

Lo studio di fattibilità di questo tipo di viabilità di dirottamento del traffico, che si pone in modo alternativo ai tradizionali sistemi delle tangenziali, potrà valutare la possibilità di utilizzare tratti autostradali da liberalizzare, ad esempio il tratto della A13 di collegamento con la A4 ed un tratto della A4 tra Mestrino e Grisignano ed il punto di connessione con la A13.

2) L'infrastruttura alternativa alla SS 16 ed alla A13 (Complanare SS 16)

L'opera proposta è incompatibile sotto il profilo ambientale. In un corridoio largo mediamente poco più di un chilometro verrebbero ad insistere tre infrastrutture parallele

caratterizzate da un intenso volume di traffico: la attuale SS. 16, la autostrada A13 e la nuova struttura, per la quale è prevista una sezione di tipo IV CNR. La scelta progettuale non è suffragata da alcuna analisi puntuale di incidenza ambientale, né in ordine all'inquinamento atmosferico complessivo, né in ordine all'inquinamento acustico. Nella sezione D.6.3 della relazione di accompagnamento del Piano della Viabilità vengono rappresentate delle tabelle che portano a concludere, in modo del tutto sbrigativo e generico, che, a seguito degli interventi previsti dal Piano, vi sarà, con valutazione al 2010, un miglioramento delle condizioni ambientali. Tali tabelle sono riferite, però, all'intero territorio. Analisi di questo tipo, riferite ad un ambito troppo vasto, non servono a verificare la compatibilità ambientale di un determinato intervento, soprattutto se tale intervento è rappresentato da una nuova infrastruttura viaria. L'ambito territoriale da prendere in esame deve essere quello servito dalla nuova infrastruttura ed in tale ambito si deve verificare se il carico inquinante complessivo viene o meno ridotto a seguito della realizzazione del nuovo intervento. I fattori di inquinamento esaminati nel documento progettuale sono, peraltro, limitati ad alcune emissioni gassose e tralasciano sia il fenomeno delle polveri sottili (che finalmente è universalmente riconosciuto come una prioritaria emergenza ambientale), che l'inquinamento acustico. Contrariamente alle conclusioni a cui perviene la relazione del P.P.V, si ha ragione di credere che la prevista realizzazione di una terza struttura viaria, intermedia a quelle che già esistono in un ristretto corridoio, comporterà un rilevante ed inaccettabile aggravio dell'inquinamento ambientale nel territorio circostante. Senza dire che anche tale soluzione rappresenta un ulteriore consumo di territorio, non suffragato da una convincente giustificazione, ed una ulteriore inammissibile frammentazione del territorio agricolo.

La relazione, nel giustificare la scelta della nuova viabilità, scarta, senza alcun approfondimento alcune soluzioni alternative, riguardanti l'aumento del numero dei caselli autostradali, al fine di rendere più permeabile l'autostrada nei confronti della mobilità locale gravante su Padova, o la realizzazione di una terza corsia autostradale. Non viene, invece, nemmeno accennata l'ipotesi, che sembra più convincente, di liberalizzazione il tratto autostradale che va da Monselice al casello di Padova sud, aumentando, all'occorrenza, il numero degli accessi e delle uscite.

A fronte di quanto argomentato la nuova viabilità parallela alla SS 16 ed alla A13, classificata nel Piano Provinciale della Viabilità con la lettera Z, va stralciata dalle previsioni del Piano e vanno valutate in modo più approfondito le soluzioni alternative, soprattutto quella relativa alla liberalizzazione del tratto autostradale.

3) Strada di collegamento tra la SS 516 e la SP 104 (Bovolentana)

Anche in questo caso ci troviamo di fronte alla previsione di una nuova viabilità che contrasta con le affermazioni di principio fatte nelle premesse e contraddice molti enunciati dello stesso P.T.C.P., laddove vengono considerati come prioritari la tutela dei fondi agricoli e delle tenute storiche, la tutela dell'ambiente (in particolare la continuità delle reti ecologiche lungo i fiumi e siepi campestri), nonché l'adeguamento della viabilità esistente.

In sostanza, la nuova infrastruttura, come correttamente osservato dal comitato di difesa e salvaguardia del territorio comunale di Bovolenta, costituitosi in opposizione a tale soluzione viaria, crea un duplicato di strade provinciali già esistenti con andamento pressoché parallelo;

- provoca una ulteriore frammentazione delle zone rurali, frazionando fondi agricoli pregevoli per estensione e unitarietà, con presenza di "tenute storiche" ed architetture rurali degne di tutela;

- *innesca le note dinamiche di trasformazione edilizia incontrollata delle aree limitrofe, attraverso la realizzazione di nuove opere di urbanizzazione e l'insediamento di attività di tipo produttivo;*
- *attira nuovi flussi di traffico pesante, interessato più all'attraversamento del territorio attraverso una nuova via di scorrimento veloce che non a soddisfare le esigenze di sviluppo economico delle comunità locali;*
- *provoca un peggioramento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle aree adiacenti.*

Peraltro, la Tavola del P.P.V. STF003, relativa alla “Evoluzione futura della domanda di mobilità – assegnazione dei flussi di traffico alla rete stradale provinciale, previsti al 2010 nell'ipotesi di crescita di mobilità PGT bassa in assenza di interventi”, non individua nessuna criticità sulla viabilità esistente nel territorio considerato. Si ha ragione, quindi, di ritenere che lo sviluppo economico della zona del Conselvano, a cui dovrebbe essere funzionale la nuova infrastruttura, possa essere garantito intervenendo con opere di adeguamento della viabilità esistente. Si ribadisce ancora una volta quanto affermato all'inizio, che, cioè, la previsione di nuovi tracciati deve essere subordinata alla verifica che lo stesso risultato non possa essere conseguito adeguando la viabilità esistente alle nuove esigenze del traffico e dello sviluppo economico del territorio.

Osservazioni finali

Non è sufficiente intervenire sulla viabilità per migliorare la situazione ambientale della città. Anzi, paradossalmente, una rete fluida e veloce potrebbe portare ad un peggioramento della qualità dell'ambiente, in quanto verrebbe incentivato il ricorso al mezzo privato e di conseguenza aumentato il numero delle auto in circolazione.

L'obiettivo di decongestionare e migliorare il traffico cittadino e di ridurre contemporaneamente l'inquinamento, può essere conseguito solo attraverso il trasferimento di una rilevante quota degli spostamenti dal mezzo privato al mezzo pubblico.

Per centrare l'obiettivo, oltre a potenziare e migliorare l'efficienza del trasporto pubblico, bisogna rendere appetibile questo servizio. A tal fine è necessario risolvere al meglio i punti di interscambio tra le varie modalità di trasporto. Le stazioni del SFRM ed i parcheggi scambiatori dovranno, a tal fine, essere serviti dalle linee del SIR e/o dalle linee degli autobus la cui frequenza dovrà essere portata sotto i 15 minuti. Dovranno, inoltre, essere applicate appropriate politiche tariffarie anche con l'introduzione del biglietto unico, valido per tutti i trasporti pubblici. I parcheggi scambiatori dovranno essere resi appetibili o con la gratuità dello stazionamento o con l'introduzione di un ticket che dia diritto al trasporto gratuito giornaliero su tutta la rete del TPL. Dovrà essere migliorato il servizio informativo del TPL indicando nei tabelloni l'intera rete ed i punti di interscambio con le altre modalità di trasporto pubblico, nonché prevedendo punti di informazione informatizzati.

Una ulteriore politica da perseguire è quella di rendere economico il servizio dei taxi, aumentandone il numero e la distribuzione nel territorio, con riferimento alla città metropolitana.

Qualora, nonostante l'ottimizzazione del servizio pubblico, restasse comunque preponderante la componente del trasporto privato, si dovrà introdurre un ticket di ingresso alla città alle auto che provengono da fuori Padova.

OSSERVAZIONI ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA PER IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI PADOVA ESPRESSE IN SEDE DI CONSULTAZIONE

La prima osservazione si fonda sul fatto che le ipotesi strutturali formulate dal P.A.T.I. e dal P.A.T. sono articolate sul presupposto che nei prossimi 10 anni non vi sia una significativa crescita demografica.

La recente proiezione del prof. Paolo Feltrin, espressa in sede di P.T.C.P., ipotizza invece un notevole aumento della popolazione provinciale per effetto dell'allargamento ad est della Comunità Europea, della regolarizzazione di immigrati già presenti nel territorio o di nuovi flussi migratori provenienti dal terzo mondo. Se questo scenario dovesse concretizzarsi si può facilmente valutare che l'aumento di popolazione si concentri prevalentemente nell'area centrale della Provincia e porti come conseguenza una forte domanda di abitazioni e di servizi.

La prima preoccupazione che ne deriva riguarda l'assoluta impreparazione tecnica e culturale ad affrontare questo fenomeno dopo decenni che nelle nostre Università si è ragionato in termini di contenimento della crescita, spesso auspicando lo sviluppo zero.

A complicare il problema rispetto al passato è la prospettiva occupazionale, visto che siamo entrati in una fase di deindustrializzazione. Nel dopoguerra le masse contadine in esubero hanno trovato impiego nelle attività industriali in espansione. Gli economisti concordano che questa fase storica si è conclusa, almeno per quanto riguarda settori che impiegavano mano d'opera poco qualificata. Per gli urbanisti della precedente generazione era molto più facile localizzare gli insediamenti residenziali e i relativi servizi in relazione all'ubicazione delle aree produttive esistenti e previste. Oggi l'individuazione degli spazi per garantire la domanda residenziale è più aleatoria, comunque più opinabile, non conoscendo dove potrà risolversi la domanda di lavoro e tradursi, magari per la precarietà dello stesso, in localizzazioni variabili nel tempo e nello spazio.

Quello che al momento importa rilevare è che la crescita demografica, anche per le ragioni esposte, avrà forti ripercussioni sulla mobilità all'interno del sistema urbano. Così pure il modello sul quale era stata prefigurata l'organizzazione urbanistica del territorio esige una verifica e anche parte del sistema infrastrutturale, che è attualmente sottoposto a consultazione, dovrà essere rivisto.

Le criticità esposte nel documento all'esame possono essere condivise, salvo rilevare la mancata indicazione del nodo di strada dei Colli - via Cave, che ha rilevanza non minore degli altri punti che sono stati individuati. Altrettanto condivisibile è il riscontro che tutti gli assi di penetrazione alla città presentano una elevata congestione e lunghi incolonnamenti di veicoli.

Sull'offerta futura le divergenze di opinione, relativamente alla capacità a risolvere le criticità rilevate, sono invece molto forti. Pur convenendo sull'importanza del potenziamento del sistema ferroviario metropolitano, sicuramente efficace per alcune tipologie di spostamenti, si dissente sulla valutazione che la nuova rete stradale individuata dalla Provincia possa avere ripercussioni positive sugli assi di penetrazione alla città, fatta eccezione per i due collegamenti che dalla curva Boston della tangenziale ovest raggiungono la strada romana aponense e la strada dei Colli oltre i quartieri di Tencarola e di San Domenico.

Il Grande Raccordo Anulare, serve ad altri scopi - magari ad alleggerire il traffico che grava sulle tangenziali - non certo quello che interessa gli assi di penetrazione: infatti il movimento viabilistico che vi si svolge è determinato da direzioni ortogonali che mirano non all'attraversamento della città, ma a insediamenti che sono collocati all'interno dell'area delimitata dalle tangenziali.

Questi assi di penetrazione, la cui criticità è stata giustamente rilevata, in conseguenza della crescita demografica prevista e che finirà per gravare sul baricentro della Provincia, verranno ancor più appesantiti congestionando ulteriormente i nodi.

Il piano urbano della mobilità, la cui approvazione risale al 2001, con gli aggiornamenti determinati dal completamento della tangenziale nord, dal sovrappasso di strada Montà sulla tangenziale ovest, dall'esecuzione delle opere che hanno consentito l'eliminazione del semaforo alla Mandriola sul tronco che dalla curva

Boston collega il casello di Padova-sud e la tangenziale sud-est, dalla previsione che entro il 2007 possa essere aperto al traffico il viadotto a Padova-est, è lo strumento di cui oggi disponiamo per orientare gli interventi al fine di migliorare la mobilità di Padova.

Detto piano si fonda sostanzialmente su tre proposte principali:

- un percorso viario est-ovest complanare alla linea ferroviaria a nord della stessa dal lato Arcella denominato "Arco di Giano" con due cavalcaferrovie, uno all'altezza della Fiera e l'altro fra via Paolo Sarpi e via Dalmazia;
- tre linee tranviarie, quali assi forti del trasporto pubblico;
- parcheggi scambiatori nei punti in cui le strade di penetrazione incrociano le tangenziali.

L'Arco di Giano, che per un lungo tratto ricalca la via D'Avanzo, svolgerà sicuramente una funzione di sostegno all'attuale percorso via San Marco – via Venezia – via Tommaseo, ma resterà comunque condizionato da alcune criticità come l'attraversamento del Borgomagno con il passaggio pedonale per la stazione e la riduzione a due corsie da questo nodo allo stadio Euganeo, oltre il quale dovrebbe collocarsi il nuovo polo ospedaliero. Non sembra comunque sufficiente a far fronte ai flussi straordinari determinati dalle manifestazioni fieristiche, né a compensare adeguatamente il carico di traffico generato dagli insediamenti direzionali in corso di costruzione e previsti sull'asse tradizionale fra la stazione ferroviaria, la Stanga e Padova est.

Le tre linee tranviarie, denominate SIR 1, SIR 2 e SIR 3 vengono presentate come assi forti del trasporto pubblico in una città cui si riconosce uno sviluppo radiocentrico; infatti in sede di analisi si dichiara che "il traffico di ingresso al centro storico appare distribuito su una dozzina di strade radiali in modo uniforme". Rivoluzionare l'attuale sistema, che oggi percorre queste radiali con autobus che convogliano direttamente la maggioranza dell'utenza al centro e alla stazione ferroviaria, significa spezzare percorsi che si svolgono su tratte relativamente brevi e imporre ai passeggeri, che si costringono al trasbordo, tempi di spostamento superiori a quelli odierni. Solo linee con tracciato sotterraneo o svincolate dalle sedi stradali e soprattutto su maggiori distanze rispetto a quelle su cui si collocano gli insediamenti di una città di medie dimensioni, sono in grado di garantire il recupero dei tempi di

trasbordo e pertanto rendere più conveniente l'uso del mezzo collettivo. Basta riflettere sul fatto che la linea dell'autobus n. 8 trasporta il 12 % dell'utenza urbana: il SIR 1 che ne ricalca il percorso dalla Guizza alla stazione, per disporre in esclusiva del tratto da Prato della Valle a corso Garibaldi, obbligherebbe al trasbordo almeno il 60 % dei passeggeri che oggi si muovono con gli autobus che verrebbero interrotti o deviati.

Queste considerazioni sono sufficienti ad escludere la convenienza a istituire linee forti con le caratteristiche indicate dal Piano della Mobilità al fine di favorire un maggior utilizzo del mezzo collettivo e così ridurre quello che si svolge con l'uso dell'auto. Infatti tutti i gestori delle aziende di pubblico trasporto sono unanimi nel confermare che le costrizioni imposte all'utenza con il passaggio su più vettori in brevi tragitti hanno un effetto disincentivante nella scelta di questa modalità, che così finisce per essere utilizzata solo da quelle fasce di popolazione che non dispongono di cicli, di moto o di auto per i loro spostamenti.

Nel documento in esame, anche nella valutazione dello scenario B che non tiene conto delle linee SIR 2 e SIR 3, anche perché non vi sono concrete prospettive di finanziamento, si riconosce che l'entrata in servizio del SIR 1 determinerà conseguenze critiche su via Guizza e via Tiziano Aspetti per le inevitabili interferenze fra auto e metrobus. Ma è illuminante quanto viene di seguito affermato per comprendere tutta la filosofia che ispira la presente valutazione strategica: "Questa criticità andrà nel tempo diminuendo in quanto si imparerà a convivere con il SIR ed entrerà nel comportamento abituale di chi si muove a Padova". In primo luogo questa è solo un'opinione ottimistica che parte dal presupposto che l'uso dell'auto si fonda su abitudini non corrette o comunque correggibili e non sembra sfiorata dal dubbio che l'auto possa venir usata per destinazioni non servite e non servibili con mezzi pubblici o comunque servite parzialmente da questi e con tempi che superano ogni ragionevole convenienza, tali da incidere in misura inaccettabile sull'economia dei singoli e delle aziende. Si può pure aggiungere che la zona centrale attraversata dalla linea del SIR 1 è già preclusa all'accesso delle auto, per cui è facile dedurre che le stesse quando cercano di attraversare il cavalcavia di Borgomagno o il ponte del Bassanello siano dirette in altre parti della città non servite o mal servite dai mezzi pubblici o eseguano trasporti non diversamente trasferibili su altri mezzi.

Per questo le criticità, già evidenziate in sede di analisi, in carenza di altri provvedimenti andranno ad aggravarsi come si è già manifestato, dopo l'ultimazione dei lavori del SIR 1 sulla prima parte del percorso, attraverso lo spostamento dei flussi di traffico su nodi già congestionati. Viene spontaneo il rilievo che la rivoluzione, anche nel settore della mobilità non abbia prospettive di successo quando si fonda su evidenti errori tecnici che derivano da poca conoscenza dei bisogni dell'utenza potenziale o da concezioni autoritarie in termini di trasporto delle persone, che non è possibile praticare all'interno di un sistema democratico. Che si traducono in iniziative, che non solo determinano un enorme spreco di risorse, ma pure producono di riflesso ulteriori ingorghi della circolazione e aumenti degli inquinanti.

Per quanto riguarda il problema della sosta il piano della mobilità, in coerenza con gli obiettivi di riduzione della presenza degli autoveicoli nell'area urbana, indica la soluzione nei parcheggi scambiatori da collocarsi all'altezza delle tangenziali. Tutto questo nella presunzione che il trasporto pubblico, così come proposto, sia in grado di soddisfare tutte le esigenze di coloro che provengono dall'esterno e che devono spostarsi all'interno dell'area urbana delimitata dalle tangenziali. Esperienze tentate anche in altre città come Bologna e clamorosamente fallite, da non meritare ulteriori parole per dimostrare che questa proposta non è in grado di produrre gli effetti sperati.

In molte città europee di medie dimensioni le strategie del sistema infrastrutturale si fondano su altri principi. Innanzi tutto formando isole pedonali che riguardano in particolare i centri storici o parte degli stessi, ove si riscontra come a Padova un'alta densità commerciale. L'accessibilità delle persone viene garantita utilizzando sia i mezzi pubblici, che spesso neppure entrano all'interno dei centri storici, sia le automobili che dalla viabilità esterna raggiungono facilmente luoghi di sosta, il più costituiti da autosilos interrati o emergenti dal suolo, collocati marginalmente alle isole pedonali.

La politica di ostacolare la circolazione delle auto per favorire il trasporto collettivo non rientra nei programmi delle Amministrazioni che lasciano al

cittadino la libertà di decidere la scelta del mezzo sulla base di valutazioni di personale convenienza.

Naturalmente questa politica è fattibile se la rete stradale al di fuori dei centri storici è opportunamente dimensionata per sostenere tutti i vettori del traffico e come si può riscontrare soprattutto in Francia, ponendo in esercizio linee metrotranviarie su percorsi esclusi e protetti che non sottraggono spazio allo scorrimento degli altri veicoli. Così pure gli strumenti urbanistici contengono previsioni infrastrutturali che rispondono a questi principi, non solo per la tutela dei cittadini che sono liberi di scegliere il mezzo con il quale muoversi, ma anche per assicurare alle attività economiche la riduzione dei costi della mobilità.

La soluzione dei problemi dell'inquinamento, cui sono sensibili gli europei, non si ottiene impedendo alle auto di circolare, ma operando sul fronte della tecnologia dei motori, della qualità dei carburanti e della scorrevolezza della rete stradale; incentivando con provvedimenti governativi la rottamazione dei veicoli obsoleti.

Padova, 12 dicembre 2006

Mario Battaliard



COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0191438	11.07.2007
Classificazione: 2007 - 6.2	
UOR: Settore Ambiente	
cc:	



Al Comune di Padova
Settore Pianificazione Urbanistica
Palazzo Sarpi, via Frà Paolo Sarpi, 2
35138 Padova

Al Comune di Padova
Settore Edilizia Privata
Palazzo Sarpi, via Frà Paolo Sarpi, 2
35138 Padova

Al Comune di Padova
Settore Ambiente
Palazzo Sarpi, via Frà Paolo Sarpi, 2
35138 Padova

Padova 09/07/2007

Raccomandata A.R.

Oggetto: osservazioni preliminari al P.A.T.

La scrivente Società LUNDBECK PHARMACEUTICALS ITALY s.p.a. (LUPI) è una azienda chimico-farmaceutica che opera nel campo della ricerca e della produzione di principi attivi per l'industria farmaceutica, in particolare è attiva nella ricerca e sintesi di molecole per farmaci innovativi.

La sede e lo stabilimento produttivo si trovano in zona industriale a Padova, in via Quarta Strada.

Come tutte le aziende farmaceutiche e chimico farmaceutiche ogni operazione viene svolta in stretta osservanza alle Norme di Buona Fabbricazione (NBF) ed è periodicamente ispezionata dal Ministero della Salute (AIFA).

Altri organismi regolatori internazionali ispezionano periodicamente il sito



produttivo: in particolare la Food and Drug Administration (FDA), l'ente regolatorio farmaceutico degli Stati Uniti, che verifica ed approva LUPI fin dai primi anni Settanta.

LUPI è classificata come Azienda a Rischio di Incidente rilevante secondo la cosiddetta normativa "Severo 2", di cui al D.Lgs. 17 aprile 1999, n. 334 ed è quindi sotto stretto controllo degli organi deputati alle verifiche (ARPAV, VV.FF.).

La compatibilità ambientale è sempre stata una priorità aziendale e l'azienda ha fino ad ora investito, sempre anticipando i trend normativi, circa 6 milioni di euro in impianti di depurazione e trattamento delle emissioni. L'azienda è certificata ISO 14001 dal 2004 e OSHAS 18001 da parte della società internazionale di certificazione Bureau Veritas. Pubblica annualmente un Rapporto di Ambiente e sicurezza (Environmental Report) riassuntivo dei risultati e dei miglioramenti ottenuti per effetto dell'applicazione delle più avanzate politiche ambientali.

LUPI dispone di un impianto di isolamento di Principi Attivi riconosciuto dal Ministero della Salute come uno dei migliori a livello nazionale. Anche la Food and Drug Administration nelle sue più recenti ispezioni lo ha trovato tra i migliori a livello internazionale.

L'attività di ricerca viene svolta sia internamente sia con la collaborazione delle più qualificate strutture scientifiche territoriali come l'Università di Padova, il CNR di Camin, l'Università di Venezia. Vengono inoltre utilizzati anche altri istituti di ricerca privati quali, ad esempio, il Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Boston, Serichim/Caffaro di Torviscosa.

L'azienda è insediata nella PRIMA ZONA INDUSTRIALE di Padova fin dagli inizi degli anni sessanta (inizialmente come V.I.S. FARMACEUTICI s.p.a.) e si è nel tempo ampliata e consolidata; l'attuale insediamento è di circa 88.000 mc distribuiti su un'area di mq 35.000; occupa 112 dipendenti, la maggior parte ricercatori, laureati o diplomati.

L'azienda ha in programma per il prossimo futuro interventi di ampliamento e ristrutturazione al fine di razionalizzare e aggiornare i processi produttivi.



Desta pertanto preoccupazione notare che la zona industriale sia negli ultimi tempi oggetto di interventi edilizi con trasformazione degli insediamenti produttivi esistenti in complessi commerciali-direzionali (ad esempio nelle immediate vicinanze con la nostra azienda in Viale Dell'Industria, Viale della Navigazione Interna).

Tali interventi vengono di fatto realizzati nonostante le limitazioni imposte dal P.R.G. di Padova, che è stato proprio per tale finalità oggetto di una recente variante, e dalla normativa statale (D.M. 9 maggio 2001).

Queste trasformazioni snaturano, a nostro avviso, le finalità e gli scopi per i quali era stato costituito con legge dello Stato il Consorzio Z.I.P. e per i quali si era allora proceduto all'esproprio e alla urbanizzazione delle aree per la localizzazione e lo sviluppo delle attività artigianali ed industriali.

Si fa presente inoltre che la stessa zona industriale è recentemente oggetto di studi, proposte e progetti che di fatto prevedono utilizzi diversi da quelli istituzionali dal Consorzio Z.I.P. e non considerano la presenza di uno stabilimento a rischio di incidente rilevante.

Si chiede pertanto che nel programmare gli interventi nella Zona industriale e nella predisposizione della nuova strumentazione urbanistica comunale prevista dalla L.R. n.11/2004 si tenga in considerazione l'esistenza della nostra attività, come per altro espressamente previsto dal D.M. 9 maggio 2001.

Distinti Saluti

Giulio Volpe

Direttore Generale

LUNDBECK PHARMACEUTICALS
ITALY S.p.A.
Direttore Generale
Operations Director
Dr. Giulio Volpe

Comune di Padova - Registratura			
Anno	Titolo	Classe	Fascicolo
N.	211582		02/08/2007
	UOR Settore Ambiente	CC	RPA

PADOVA 21- GRUPPO TEMATICO "PAT"
IL FUTURO DELLA ZIP

PROPOSTE - OSSERVAZIONI - INTEGRAZIONI

Più che nuove proposte od integrazioni e al di là di eventuali osservazioni motivate da ragioni tecniche o scientifiche sempre in divenire, il Collegio dei Geometri di Padova, in rappresentanza di una categoria professionale molto presente sul territorio sia per numero di professionisti ma anche e soprattutto per i contatti che essi hanno con i cittadini loro clienti e con le Istituzioni in generale, vuole riassumere in questa comunicazione gli indirizzi che si ritengono necessari per il raggiungimento di un vero progresso economico il quale, per essere tale, deve prevedere il rispetto dei criteri che governano le scelte ed i comportamenti volti al raggiungimento di una sostenibilità ambientale e sociale sempre maggiore; essi sono:

- il recupero del tessuto industriale dismesso e/o obsoleto;
- contenere il più possibile l'erosione di territorio agricolo, da un lato sacrificando quello ritenuto meno soddisfacente a tal uso e dall'altro mantenendo attivo quello considerato non solo più redditizio ma anche più funzionale sotto l'aspetto ecologico;
- imporre scelte architettoniche che prevedano il recupero delle funzioni perdute dai terreni che sono stati sacrificati alla impermeabilità dei siti attraverso l'impiego di tecniche che consentano di mitigarne gli effetti negativi sul micro-clima di zona; ad esempio: il recupero delle acque; i tetti verdi; la fitodepurazione ecc.;
- porre particolare attenzione a quelle attività che per loro natura siano qualificabili come gravemente inquinanti, imponendo l'obbligo di un serio progetto di mitigazione di tali effetti attraverso processi di riconversione ovvero di smaltimento mirato (ovvero i cui effetti marginali siano portatori di vantaggi eco-bilancianti);
- rendere compatibile l'attività industriale meno invasiva con quelle artigianali, commerciali e residenziali per mezzo di un progetto complessivo ed organico volto a creare occasioni di relazione tra i vari fabbricati, tra il costruito e l'ambiente, tra le varie attività produttive e di servizio, tra le persone residenti e lavoratori;
- in particolare siano inserite fra le infrastrutture "la possibilità" di usare luoghi e servizi (così intendiamo noi gli "incubatori") da parte di soggetti portatori di iniziative imprenditoriali o di ricerca ma sprovvisti di mezzi adeguati, per un periodo limitato di un paio d'anni, onde poter dare poi la stessa possibilità ad altri soggetti (quindi con l'impegno anzi, l'obbligo, di trasferire in altro luogo l'attività così avviata);
- promuovere la realizzazione di abitazioni con "funzioni sociali" (si pensi agli espropriati) ma anche di residenze di "primo acquisto" (si vuole intendere con questa accezione un tipo di costruzione destinata a piccoli nuclei famigliari che vogliono investire solo una parte delle loro risorse in attesa di occasioni migliori o maggiori necessità future);
- evitare di creare un'isola a se stante ma cogliere l'occasione per fornire un importante contributo alla città di Padova non solo in termini di produzione di energia da fonti rinnovabili ma anche di trasporto pubblico per i collegamenti che su questo versante possono godere di ampi spazi (si favoriscano quindi il tram ed altri mezzi o sistemi innovativi).

Crediamo che il nodo dell'Idrovia debba essere risolto portando a compimento l'opera se è vero che gli studi, anche recenti, hanno dimostrato la sua valenza sotto l'aspetto della salvaguardia idraulica dell'area della ZIP e dell'intero territorio padovano, ma anche per i vantaggi che ne avrebbe la viabilità in termini di traffico, con conseguente abbattimento dell'inquinamento, ed in termini di diminuzione dei costi dei trasporti.

Più difficile per noi stabilire se sia apprezzabile l'indotto economico derivante da un uso turistico-commerciale della idrovia stessa, rispetto ai costi di realizzazione dei posti barca parametrati con quelli imputabili al maggior inquinamento derivante dal notevole numero (tale è stato preventivato nel DSGT) di imbarcazioni da diporto.

Forse questo aspetto andrebbe approfondito nei suoi aspetti numerici.

In linea di principio esso dovrebbe essere trattato come un aspetto marginale alla scelta di fondo che è e resta quella di decidere se l'infrastruttura-idrovia ha un futuro luminoso per i trasporti come per la salvaguardia idraulica della zona. e dell'ambiente in generale.

Noi geometri pensiamo di sì.

Con cordialità

Padova, 02.07.2007



Il Presidente del Collegio
dei Geometri di Padova
geom. Pierluigi Capuzzo

DIMENTICATE TUTTO QUESTO!



E' fatta, la bretella di Selvazzano è in procinto di essere appaltata!

La nuova bretella fa parte di un sistema di strade che dalla curva Boston si dirama verso sud, correndo lungo la ferrovia, verso la via Romana Aponense e verso ovest, lambendo il fiume Bacchiglione, fino ad intersecare il Grande Raccordo Anulare progettato dalla Provincia, in località San Domenico.



Il tutto dovrebbe finalmente risolvere il problema della viabilità in entrata ed uscita da Abano e Selvazzano dovrebbe, appunto.

In verità, al di là dei problemi di carattere ambientale, di cui un progetto di questa portata dovrebbe necessariamente tener conto, si nutrono seri dubbi sull'effettiva capacità di snellire il traffico di Tencarola, in quanto la soluzione prospettata per la bretella "Selvazzano" sfocia in località San Domenico, più vicina al bacino d'utenza Aponense che non a quello che gravita su Teolo - Saccolongo - Colli Euganei.

Da un punto di vista ambientale, inoltre, vi sono due aspetti da evidenziare: il primo riguarda l'opportunità di realizzare due bretelle (di fatto strade a scorrimento veloce con 4 corsie) che servono due comuni che distano 2 km l'uno dall'altro, ed i relativi comprensori (bacino termale e bacino euganeo est), quando sarebbe più corretto dal punto di vista ambientale ed economico, oltre che per impedire ulteriore spreco di territorio, realizzare un'unica strada che colleghi la curva Boston alla tangenziale nord di Abano (baricentrica anche rispetto a Selvazzano), con le sue diramazioni verso Montegrotto, Torreglia, Praglia e Teolo. Tale soluzione potrebbe correttamente sfruttare il percorso lungo la ferrovia, fino all'intersezione con via Chioggia, per poi deviare ad Est su via Giusti e ad ovest proseguire in

corrispondenza di via San Lorenzo fino all'intersezione con la tangenziale di Abano (Viale Colli Euganei).

L'altro aspetto riguarda la posizione che la bretella di collegamento a Selvazzano (che sembra debba essere realizzata in rilevato rispetto al piano di campagna) verrebbe ad avere nei riguardi di un'area di notevole pregio ambientale - paesaggistico quale è quella che costeggia il fiume Bacchiglione in prossimità della "Canottieri Padova".

Il tracciato della superstrada, secondo il progetto approvato, corre sostanzialmente lungo le rive del Bacchiglione, lambendolo, in prossimità di via Chioggia, ad una distanza di circa 100 metri dalla sommità arginale. Inoltre la superstrada si trova a tagliare esattamente a metà il polmone di verde con alberi ad alto fusto, costituito dalla proprietà demaniale dell'ex Polveriera. Si parla tanto di parchi urbani e di aree verdi, pensando di dover progettare ed impiantare alberature che per crescere impiegheranno decine di anni, quando abbiamo a disposizione aree verdi già attrezzate, peraltro in zone che hanno già una spiccata vocazione ambientale.

La realizzazione della tangenziale per Selvazzano comporterà, di fatto, un'insanabile cesura del territorio rurale, che si trova attualmente in una situazione ambientale e paesaggistica che sicuramente non ha eguali nell'intero territorio comunale di Padova, con alle spalle le sponde verdi del Bacchiglione e come sfondo lo splendido scenario dei Colli Euganei.

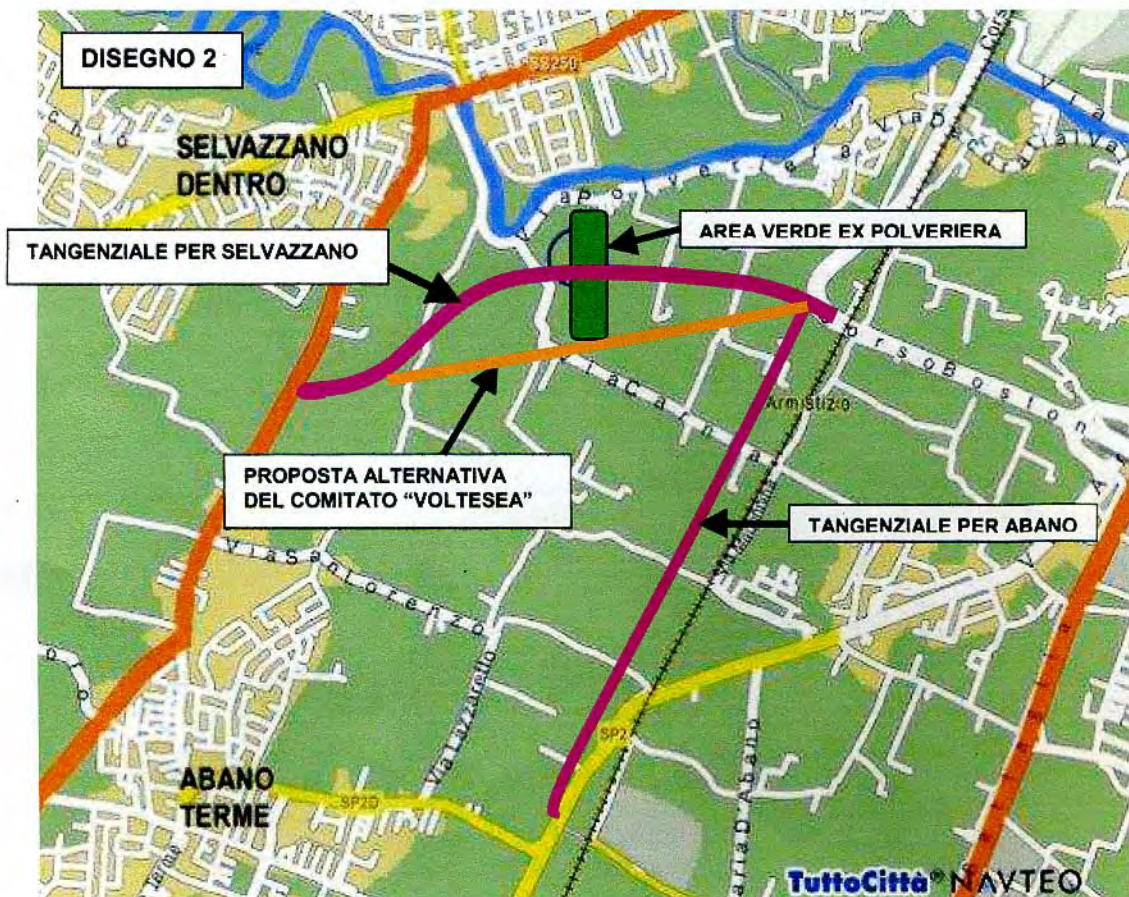
Sembra quasi che la tangenziale in progetto costituisca il preparativo per un'eventuale successiva speculazione edilizia del territorio da essa circoscritto. Sarà un caso, ma la nuova tangenziale di Selvazzano e l'intero sistema del Grande Raccordo Anulare, vanno a confluire proprio a ridosso dell'area dell'ex Seminario.... che sia il preparativo per un futuro mega centro commerciale e residenziale? Qualcuno ha detto che "a pensar male ci s'azzecca..."

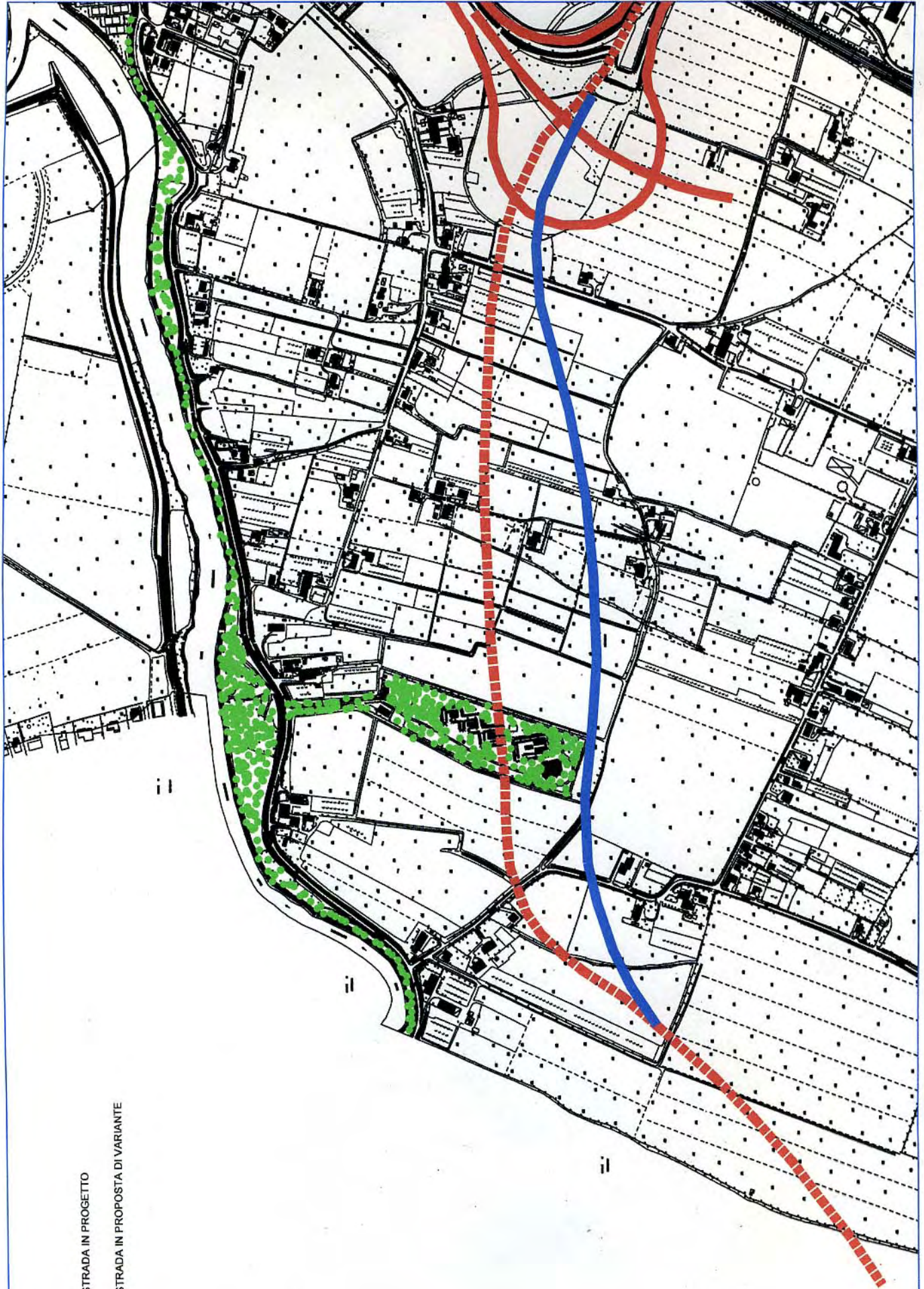
Al di là di ogni "dietrologia politica", il costituendo **COMITATO SPONTANEO PER LA DIFESA AMBIENTALE "VOLTESEA"**, chiede:

1. Il riesame complessivo del sistema viabilistico verso Abano e Selvazzano, valutando la possibilità di un'unica direttrice che serva il bacino di utenza termale e dei Colli Euganei (disegno 1)
2. Di essere portati a conoscenza della valutazione d'impatto ambientale che il sistema viabilistico così come proposto verrebbe a creare all'intero ecosistema della zona compresa tra il fiume Bacchiglione ed aree a verde ad esso collegate (ex Polveriera) e la zona pedecollinare
3. Che sia realizzato, in fase di progettazione esecutiva della direttrice per Selvazzano, un allontanamento della strada dal fiume Bacchiglione e soprattutto dall'area verde dell'ex Polveriera, al fine di preservarla integra in previsione di un suo auspicabile futuro utilizzo pubblico (disegno 2), ed importanti interventi di mitigazione dell'impatto ambientale, così come previsti dalle vigenti disposizioni di Legge
4. Che l'Amministrazione Comunale si faccia promotrice dell'istituzione di un Parco Urbano coincidente con la fascia di rispetto fluviale tra la "Canottieri Padova" ed il ponte di Tencarola, ampliato all'intera area dell'ex Polveriera

Non intendiamo svendere il nostro territorio alla speculazione.

COMITATO SPONTANEO PER LA DIFESA AMBIENTALE "VOLTESEA"





STRADA IN PROGETTO

STRADA IN PROPOSTA DI VARIANTE

Appunti sul PAT di Padova:

Il fabbisogno abitativo giustifica nuove volumetrie edificabili?

A quanto ci è stato comunicato negli ultimi incontri, nella definizione del nuovo PAT per evitare la “reiterazione dei vincoli” su aree già destinate a servizi e verde pubblico si starebbe pensando di estendere i meccanismi della perequazione (già utilizzati nella recente Variante di PRG) ad un territorio periurbano di oltre 3,5 milioni di mq e ad alcune aree limitrofe alla cerchia delle mura cinquecentesche. Ai proprietari, in cambio della cessione delle aree (o di quota parte delle stesse), verrebbero complessivamente concessi circa 800.000 mc di nuova edilizia da “far atterrare” in altre aree urbane: circa 200.000 mc in aree pubbliche (ad esempio nell’area comunale di San Lazzaro già destinata alla Fiera) e circa 600.000 mc in aree private, ad esempio incrementando gli indici degli attuali comparti di perequazione e concedendo in sovrappiù un “bonus” ai proprietari degli stessi (operazione che ovviamente aggraverebbe il carico urbanistico e frammenterebbe ulteriormente le aree verdi previste).

Nell’ultimo incontro abbiamo cercato di capire quali fossero le aree potenzialmente interessate dalla “reiterazione dei vincoli urbanistici”. La mappa fornita risulta piuttosto confusa e difficilmente leggibile: dalle indicazioni fornite sembrerebbe comunque che, in realtà, molte di queste aree siano soggette non a veri e propri vincoli finalizzati all’esproprio quanto piuttosto a vincoli ambientali (ad esempio aree golenali) od abbiano destinazione ad impianti sportivi (destinazione che, consentendo – come spesso avviene – il diretto intervento dei privati e non essendo quindi necessariamente finalizzata all’esproprio, non è detto debba essere equiparata ad un “vincolo” soggetto a decadenza). Quel che appare certo è che dei 3,5 milioni di mq di aree da “vincolare” nuovamente nel PAT, circa 2 milioni di mq riguarderebbero la cosiddetta “Cittadella dello Sport”, dove – com’è noto – si è previsto di localizzare (con scelta non particolarmente felice) il nuovo polo ospedaliero. Sorge dunque il fondato sospetto che si voglia utilizzare la perequazione/compensazione non per dotare la città di nuove aree verdi e parchi urbani, bensì per acquisire “gratuitamente” le aree da destinare alle cliniche ospedaliere e – in futuro – a nuovi centri sportivi (ma sotto questa dizione rientra un po’ di tutto) da cogestire tra pubblico e privato.

L’aspetto decisamente non condivisibile delle nuove filosofie urbanistiche (già emerso nelle scelte operate dalla recente Variante perequativa di PRG) è che – anche per quanto riguarda l’edilizia residenziale – si continuano ad aumentare le volumetrie edificabili previste dal Piano Regolatore (che già attualmente supererebbero i 2,5 milioni di mc, ma anche su questo vorremmo avere dati più precisi) non in relazione ad un documentato fabbisogno abitativo, bensì solo per far fronte a carenze di bilancio e per far quadrare in qualche modo (con la formazione di ritagli di verde che non danno vita ad una reale rete ecologica) il conteggio degli standard previsti dalle normative urbanistiche.

Nonostante le molte richieste avanzate negli incontri di Agenda 21, nessun dato significativo ci è stato sino ad oggi fornito sull’attività edilizia degli ultimi anni e sul reale fabbisogno abitativo a scala comunale e metropolitana. Ho cercato allora, incrociando alcuni dati forniti dal Censimento ISTAT del 2001 e dai bollettini di statistica comunali e provinciali, di verificare quanto di vero vi sia nel presunto nuovo “boom” demografico dovuto all’immigrazione. E’ vero che nel Comune di Padova – soprattutto a seguito dell’”effetto sanatoria” del 2003 – si è verificato, dopo molti anni di decrescita, un lieve incremento di popolazione (dai 209.621 abitanti del 2002 ai 210.985 del 2005), ma è anche vero che i dati anagrafici relativi al 2006, pubblicati in questi giorni, documentano un brusco arresto di questa tendenza. In valori assoluti nell’arco di 15 anni, tra il 1991 ed il 2006, **la popolazione di Padova è diminuita di 4.836 abitanti**: una diminuzione che non è certo attribuibile alla carenza di case, se – come risulta sempre dai dati ISTAT – **nel solo decennio 1991-2001 in città si sono costruite circa 6.600 nuove abitazioni**.

Certo Padova registra – almeno anagraficamente – il fenomeno di una progressiva frammentazione dei nuclei familiari (le famiglie costituite da un solo componente risultano essere circa il 32% del totale) che in parte fa crescere il fabbisogno, ma sempre il Censimento del 2001 documenta in città una disponibilità di 96.640 abitazioni (di cui 5.575 vuote) a fronte di 86.146 famiglie residenti e di 3.089 famiglie domiciliate

(ma non residenti). Anche lo standard abitativo è decisamente elevato, avendo ogni residente mediamente a disposizione negli alloggi occupati circa 46 mq ed 1,86 stanze.

Appare dunque chiaro che il fabbisogno abitativo – che pure è testimoniato dalle circa 1800 domande per l'edilizia residenziale pubblica – non è dovuto alla carenza in assoluto di alloggi, quanto piuttosto all'eccessivo prezzo degli stessi (connesso soprattutto alla rendita speculativa sulle aree, che – complice una visione ancora fortemente monocentrica dello sviluppo urbano metropolitano – continua a crescere anche in presenza di una evidente “sovrapproduzione” edilizia), al cattivo uso dello stock esistente e ad una industria delle costruzioni che privilegia le tipologie edilizie più lussuose e meno economiche, quali quelle – sia detto per inciso – che verranno realizzate nelle “aree di perequazione” di Padova (un tempo aree destinate a verde pubblico), caratterizzate da bassi indici di edificabilità.

Un ragionamento in parte diverso andrebbe fatto per i comuni della cintura metropolitana, nei quali effettivamente si registra da diversi anni una tendenza costante alla crescita della popolazione residente (+32.918 abitanti nel periodo 1991-2005) e nei quali, comunque, non è certo venuta meno la produzione edilizia (+14.263 abitazioni nel solo decennio 1991-2001). Anche in questo caso il confronto tra il numero delle abitazioni (71.479) ed il numero delle famiglie (67.394) e la ridottissima percentuale di alloggi in affitto, che non supera l'11% del totale, tendono però a dimostrare come l'unica vera domanda abitativa riguardi le famiglie a basso reddito a cui è oggi impossibile accedere all'offerta di mercato. La concertazione delle politiche abitative (che non si esauriscono certo nelle politiche edilizie) e di un condiviso programma di edilizia residenziale pubblica tra tutti i comuni dell'area metropolitana dovrebbero dunque essere una delle priorità della pianificazione d'area vasta, ma tra i molti temi inseriti nel PATI – Piano di Assetto Territoriale Intercomunale, in corso di faticosa elaborazione, proprio quello dell'edilizia residenziale è stato incredibilmente escluso, lasciando ad ogni Comune la libertà di continuare a sovradimensionare – per ragioni di campanile e di bilancio – il proprio fabbisogno abitativo, al di fuori di qualsiasi visione unitaria e con conseguenze nefaste per il territorio.

Sergio Lironi – Presidente Legambiente Padova

aprile 2007

PS. Vedi allegato foglio di Excel con i principali dati relativi alla situazione demografica ed abitativa di Padova e dei Comuni dell'area metropolitana.

Alla c.a. Dr. Mascia, Arch. Vitillo, arch. Matteraglia

Oggetto: gruppo tematico di Agenda 21 sul P.A.T. di Padova – Verbale incontro del 14/02/2008

Dalla lettura del verbale e delle 6 tavole di pre-progetto redatte dall'arch. Vitillo, rilevo alcuni aspetti, come di seguito descritti (e cortesemente da divulgare anche nel gruppo):

Tav. 01 – La città che si muove

La tavola comprende sia viabilità esistente che di progetto o in fase di realizzazione. In tal senso, ne **“Le grandi arterie”** (di cui alla legenda), fra gli **“assi di penetrazione urbana”** ritengo vadano anche inseriti:

1. La **“Strada alternativa a Via Guizza”** (in fase di ultimazione), localizzata verso il confine ovest con Albignasego.
2. La **“Circonvallazione di Albignasego”** una bretella di previsione, alternativa a Via Roma (Conselvana) che ad est della stessa penetra nel territorio di Padova, per ricongiungersi in corrispondenza della Tangenziale sud (con una rotonda posta al di sotto del cavalcavia).

Il verbale (pag. 1) precisa che la grande viabilità è già conformata da scelte sovracomunali, regionali e provinciali. Al riguardo si evidenzia che, se il PRS è un Piano approvato, il PTCP è invece adottato, mentre il PATI non lo è ancora. Peraltro, il tema delle Infrastrutture è stato inizialmente trattato nel gruppo tematico ancora nel 2006 (nell'ambito del percorso VAS assegnato all'arch. Matteraglia), subendo poi una non chiara “sospensione”, per cui non si è potuti giungere a redigere un documento di sintesi sul tema (come invece avvenuto per il Sistema ambientale e le Attività produttive).

Il risultato quindi, è la percezione di poca utilità del lavoro svolto da Agenda 21 quale contributo/confronto sulle scelte esprimibili dall'amministrazione al tavolo del PATI) sul tema della grande viabilità (vedi per es. la camionale Pd-Ve).

Comunque, sempre sulla “camionale”, penso opportuno verificare la coerenza/conflittualità di tale previsione (inserita in Tav. 01), alla luce del recente accordo fra Porto di Venezia e Interporto Padova per studiare un collegamento ferroviario fra i 2 snodi (come da copia articolo di giornale già da me inoltrata ad Agenda 21)

Tav. 02 – La città che respira

Nel **“Sistema dei Parchi”** (di cui alla legenda) noto che compare solo il progetto per il “Parco delle Mura”.

Al riguardo, nel Doc. prel del PAT, adottato dall'Amministrazione nel 2005, compare anche il progetto per il **“Parco dei Fiumi** (già presente nel documento redatto da Agenda 21). Si propone quindi di aggiungere anche questa categoria progettuale, in quanto la denominazione di “ambito

di rilievo paesaggistico ambientale", assegnato in Tav. 02 alla complessa rete fluviale cittadina, sembra attenere ad una fase più analitica.

Inoltre, fra i **"Centri sportivi"** inserirei gli impianti "Rarinantes Padova", posti lungo il Bacchiglione

Nel **"Sistema Ambientale"** (di cui alla legenda), compare il simbolo **"Connessioni ecologiche"**. Non è chiaro se trattasi di sola analisi dello stato di fatto.

Comunque, La Tav. 02 non raffigura l'anello della Tangenziale, la quale costituisce una barriera fisica pressoché continua che separa le aree comunali marginali da quelle più centrali. Le "connessioni ecologiche", così come individuate, non sempre tengono conto di tale limite infrastrutturale (per es. a sud, nord), per cui – nei casi specifici – si ritiene che la connessione avvenga solo in corrispondenza dei varchi rappresentati dai cavalcavia della Tangenziale.

Si chiede quindi un chiarimento in merito alla suddetta rappresentazione.

Tav. 03 – La città delle opportunità

Fra i **"Grandi Servizi"** (di cui alla legenda) inserirei anche il polo costituito dal "Parco acquatico Padovaland", in ZIP sud

Fra i centri della **Cultura** elencati in legenda, evidenzierei che l'Orto Botanico è oltremodo un sito UNESCO.

Aggiungo che recentemente è stato proposto in Agenda 21 (dalla sottoscritta) di richiedere all'amministrazione l'attivazione di un percorso per inserire l'intero centro storico di Padova nel patrimonio Unesco.

Nella tavola balza all'occhio la predominanza del centro cittadino quale attrattore culturale di livello sovracomunale. Proporrei la segnalazione di un attrattore decentrato, il nuovissimo Museo Bacologico (alla Mandria), che può svolgere un ruolo attivo nella riqualificazione delle periferie cittadine e per favorire un modello alternativo di città policentrica, da più parti auspicato.

Tav. 04 – La città delle centralità

Fra gli elementi considerati nella lettura delle **"Centralità metropolitane"**, precedenza è stata data alle reti ferroviarie e tranviarie (come specificato nel verbale).

Sono altresì indicate le **"connettività ecologiche"** (di cui alla precedente Tav. 02). In tal senso si è dell'opinione che, per completezza, venga considerato anche l'anello della tangenziale.

Riguardo agli A.T.O., il verbale riporta che "sono volutamente di ampie dimensioni", ma non compare la motivazione. Si chiede di descrivere meglio, e di inserire anche una sintesi dell'intervento da me effettuato all'incontro:

Un partecipante osserva che gli ATO delimitati in Tav. 04 sono in numero molto minore rispetto a quelli presentati in un precedente incontro dall'arch. Matteraglia (5 contro 14). Inoltre essi appaiono individuati secondo criteri geografici (eccetto l'ATO centro storico, per l'evidente omogeneità di tipo culturale, e l'ATO est, omogeneo per l'accentramento delle funzioni produttive e di relazione infrastrutturale rispetto al corridoio Pd-Ve), mentre la L.R. 11/2004 stabilisce (art. 13, comma 2) che la suddivisione del territorio comunale avvenga per specifici contesti sulla base di valutazioni di carattere geografico, storico, paesaggistico e insediativo. Si chiede pertanto di individuare gli ATO in modo articolato, anche con riferimento alle indicazioni da Agenda 21, che propone ad esempio la strutturazione slegata

dai confini amministrativi dei quartieri, a favore di quella basata sui rioni, in funzione di ottimizzare i livelli di qualità urbana.

Ringrazio e saluto.

Bernini Cosetta

25.02.2008

Alla c.a. Assessore Bicciato
Arch. Vitillo
Arch. Matteraglia
Dr. Mascia (per cortesia, divulgare la presente nel gruppo tematico)

Oggetto: P.A.T. Padova - Incontro del 26/02/2008

All'incontro sono emerse alcune problematiche in ordine al prosieguo del lavoro del gruppo nella fase più propriamente progettuale del PAT, di cui nel precedente incontro - il 14 febbraio - l'arch. Vitillo fornì alcune ipotesi su cui discutere (raffigurate in 6 tavole) .

Obiettivamente (e mi pare condiviso dagli altri partecipanti), dopo la presentazione/divulgazione dei materiali relativi allo stato di avanzamento del Quadro conoscitivo, ci si attendeva l'illustrazione dello stato di avanzamento della cartografia di progetto (le 4 tavole previste dagli Atti di indirizzo regionali per il PAT, ai sensi della L.R. 11/2004), deducibili in gran parte dai lavori del PATI Area Metropolitana, in fase conclusiva.

Ne è conseguita la domanda di **quando si potrà conoscere se i contributi espressi sinora da Agenda 21 sono stati in tutto o in parte accolti dall'amministrazione ai fini della redazione del PATI/PAT.**

Ricordo che i coordinatori non diedero una risposta certa in proposito, per cui ritengo opportuna una nuova sollecitazione, per evitare di veder dispersi i suddetti contributi alla individuazione di scenari di sviluppo e scelte strategiche per il PAT.

Per chiarire meglio le relazioni fra procedura del PAT rispetto al PATI, faccio le seguenti considerazioni:

1. **Tempistica: l'approvazione del Documento preliminare del PATI e del PAT avvenne quasi in parallelo, rispettivamente nel dicembre 2005 e nel marzo 2006** (dopo soli 3 mesi).
2. **Le scelte progettuali intorno ai tematismi oggetto del PATI hanno valore di PAT**, eccetto eventuali approfondimenti o rimandi al livello comunale, come contenuto nell'Accordo di Pianificazione.
3. **Nel percorso di redazione del PAT, il comune di Padova ha scelto di coinvolgere anche Agenda 21, che discute (sia nella prima fase relativa al documento preliminare, che successivamente), oltre al tematismo del Sistema residenziale, anche quelli oggetto del PATI:** dalla rete ecologica , alle infrastrutture di livello sovracomunale, ai grandi servizi, al ruolo/sviluppo della ZIP, alla valorizzazione del patrimonio culturale storico e paesaggistico, agli aspetti legati alla fragilità del territorio, all'importanza della salvaguardia della cintura agricola residua...).
4. **L'interfaccia fra le sedi di discussione era stato auspicato dal gruppo.** Si chiede allora di chiarire se e come il lavoro svolto da Agenda 21 sia stato considerato ai fini della progettazione del PATI, e in tal senso di illustrare al gruppo le previsioni del medesimo, e

prima della sua adozione, ciò con riferimento alla fase della VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

5. Infatti, le procedure di redazione del PATI e del PAT comprendono quelle della VAS, ai sensi della **Direttiva CE 2001/42**. In attesa del suo recepimento a livello nazionale, la Regione Veneto nel 2004 ha emanato specifica normativa (successivamente integrata: DGR n. 3262 nel 2006, istituendo la Commissione Regionale per la VAS).

La procedura VAS comprende **la fase delle Consultazioni**, e si conclude con l'elaborazione del **Rapporto Ambientale**, che contiene anche l'individuazione di ragionevoli alternative rispetto agli obiettivi del Piano in materia di protezione ambientale.

Le consultazioni, sulla proposta di Piano e il Rapporto ambientale, devono avvenire prima dell'adozione del Piano medesimo (art. 6 Direttiva CE).

In proposito si ricorda che, alla data attuale il gruppo ha elaborato **2 documenti di sintesi, condivisi unitariamente:**

1. sulla **rete ecologica comunale**
2. sullo **sviluppo della ZIP**

Inoltre, ha approfondito con il professionista incaricato della VAS:

1. **il tema delle Infrastrutture**, utilizzando anche il metodo del questionario, **cui però non è seguita la presentazione dei risultati emersi**, a causa dell'interruzione (non motivata) di tale confronto. Si chiede pertanto di far conoscere al gruppo tali risultati, per poter elaborare un documento unitario.
2. **fra i Grandi servizi**, non si è ritenuto di proseguire la discussione sulla **localizzazione del nuovo ospedale**, a seguito della scelta già presa in merito dal Comune (sollevando critiche di metodo nel gruppo)

Infine, sul tema Insediativo, la discussione sta continuando.

6. Relativamente al PATI, è stata **ufficializzata la conclusione della concertazione sul Documento preliminare (art. 5 della LR. 11/2004)**, esplicitasi in 2 fasi, come risulta dalla delibera di giunta comunale del 20/11/2007. Si chiede di conoscere se un analogo passaggio viene previsto anche per il PAT

In attesa di poter visionare le tavole del PATI, nonché il Rapporto Ambientale, riassumo alcuni contenuti previsti dalla L.R. 11/2004 (art. 13) per la redazione de PAT, in quanto si ritiene che il gruppo abbia espresso/stia esprimendo (come sopra descritto) un proprio contributo in merito..

Comma 1.b) **Disciplina**, tramite specifica normativa di tutela, le Invarianti di natura geologica, geomorfologia, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, conformemente ad obiettivi ed indirizzi della pianificazione sovraordinata (**Tav. 2 Invarianti**)

Comma 1.c) **Individua** ambiti cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione (Tav. 4 Trasformabilità - valori e tutele)
Individua aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale (Tav. 4 Trasformabilità – azioni strategiche)

Comma 1.e) **Individua** gli ambiti per la formazione di parchi e riserve naturali di interesse comunale (Tav. 4 Trasformabilità - Valori e tutele)

Comma 1.g) **Detta** una specifica disciplina con riferimento ai contenuti del PTCP (art. 22 LR 11/2004) fra cui: fragilità e individuazione dei siti RIR –

*riporto dei vincoli sovraordinati – componenti sistema ambientale -
– beni storico architettonici (Tavv. 1 Vincoli e Pianificazione
Territoriale; 3 Fragilità; 4 Trasformabilità).*

Comma 1.h) **Detta** una specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle zone di tutela e alle fasce di rispetto e alle zone agricole - rispettivamente artt. 40, 41 e 43 della L.R. 11/2004 (**Tav. 4 Trasformabilità**).

In particolare, La Tav. 4 prevede:

- in Valori e tutele: *l'indicazione di coni visuali - pertinenze scoperte dei beni storici da tutelare – i contesti figurativi dei complessi monumentali* (per es. le ville venete vincolate e non).
- in Azioni strategiche: *Limiti fisici alla nuova edificazione*

Comma 1.j) **Individua** le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza (**Tav. 4 Trasformabilità**).

Comma 1.p **Individua** i contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi (**Tav. 4 Trasformabilità**).

Ringrazio e saluto.

Bernini Cosetta

03/03/2008

COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE

Gentili coordinatori, invio i seguenti commenti alla griglia di sintesi allegata al verbale inerente l'incontro dell'8 luglio scorso, chiedendo possibilmente di recepirne le parti evidenziate in verde, in quanto già presentate al gruppo e risultanti agli atti, mentre per alcune di discuterle nel gruppo per una loro eventuale condivisione.

Ringrazio cordialmente,
Bernini Cosetta

INDICAZIONI DI AGENDA 21 PER IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DI PADOVA

1) Premessa:

- Obiettivo del lavoro di gruppo in questa seconda fase di Agenda 21, credo fosse approfondire e/o integrare quanto emerso nella prima fase e portato a sintesi nel documento **“Proposte per la definizione dei contenuti del Documento preliminare”**, arrivando a dare indicazioni di maggior dettaglio e specificità territoriale.
In tale senso, da un primo esame della griglia di sintesi da voi fornitaci: **“Indicazioni di Agenda 21 per il PAT di Padova”**, si nota:
 - alcune delle indicazioni contenute nel primo documento, nel secondo vengono riportate tali quali;
 - altre invece vi vengono sviluppate
 - altre sono ulteriori indicazioni

Ritenendo che, parte delle proposte del primo documento si configurassero già quali **“indicazioni progettuali per il PAT”**, si chiede di denominare diversamente il documento che si va ora a redigere, per es.: **“Gruppo Tematico di Agenda 21 sul P.A.T.- seconda fase: Ulteriori indicazioni ed approfondimenti”**

- Inoltre, da un esame delle **“Tavole di sintesi delle proposte del GP PAT - Agenda 21** (predisposte dall'Ufficio), si nota che alcune contengono tutte le indicazioni di cui alle corrispondenti matrici della griglia suddetta (Tavv. 5/6 La città che cambia; Tav. 3 La città delle opportunità), mentre le rimanenti solo in parte (Tav 1; Tav. 2.....)
Pertanto, ai fini dell'uniformità nell'elaborazione dei dati trattati, si chiede un chiarimento in merito.
- Infine, per maggior chiarezza, distinguerei fra temi che comprendono indicazioni tratte anche da documenti di sintesi redatti dal gruppo, da altri discussi ma non confluiti in un documento finale.
Perciò, accanto ai **Temi: “La città che respira”, e “La città delle opportunità”** porrei un asterisco che rimanda ad una nota a piè di pagina riportante la seguente specifica:

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

2) Tema: Attività produttive - Proposte PI - Sistema del Verde

Proporrei di integrare il punto “**Sostenere la realizzazione del Progetto Viridis**”, aggiungendovi di seguito, la sottoriportata specifica (contenuta nel documento di sintesi sulle attività produttive redatto dal gruppo nel giugno 2007):

“scenario C, con alcune modifiche che rendano compatibile il mantenimento del porto fluviale, la conservazione e rivalutazione funzionale del fascio binari esistente, il recupero dell’Isola di Terranegra, lo studio di fattibilità dell’interramento del depuratore di Cà Nordico, e con la realizzazione di un unico nuovo attraversamento sul canale, dedicandolo al metrobus per collegare la città alla ZIP”

3) Tema: La città che si muove

Osservazione: come noto (e già evidenziato dalla sottoscritta tempo fa) la discussione di questa tematica nel gruppo ad un certo punto è stata “sospesa”, senza quindi produrre uno specifico documento di sintesi. Forse per questi motivi i contenuti della tabella proposta mi appaiono in larga parte una riproposizione di alcuni presenti nel documento redatto in occasione della prima fase dei lavori, peraltro variamente dettagliata. Propongo quindi alcune integrazioni (a carattere di approfondimento e territorializzazione delle criticità, criterio questo assunto, appunto, nella seconda fase dei lavori di Agenda21), ricordando che fui tra coloro che compilarono il questionario sulle infrastrutture (molto articolato) proposto da Matteraglia nell’ambito della procedura VAS, ove evidenziai diverse criticità e ipotesi per affrontarle. Successivamente altri elementi sono stati posti all’attenzione dei progettisti, da parte mia e di altri (che ho condiviso). Aggiungerei quindi i seguenti punti:

In: **Proposte PAT – Scala Metropolitana**

Appoggiare il progetto di potenziamento del trasporto merci ferroviario nell’ambito del “Corridoio metropolitano Padova-Venezia, a seguito di un Accordo sottoscritto tra l’Autorità portuale di Venezia e l’Interporto di Padova, nel novembre 2007, per collegare su ferro i due sistemi, al fine di velocizzare il trasporto merci rispetto alle intasate arterie autostradali.

Potenziare il trasporto pubblico sulle strade extraurbane di penetrazione alla città, ad alta criticità di traffico (per es. Strada Battaglia), anche creando corsie preferenziali

In: **Proposte PI (Scala Urbana)**

Allargare la zona a traffico limitato fino ad abbracciare integralmente il centro storico, e pedonalizzare ulteriori piazze centrali (es. Piazza Insurrezione, asse P.zza Mazzini/Piazza Carmini), evitando di costruire parcheggi al di sotto di esse; Realizzare un’isola pedonale in ogni quartiere

L’esecuzione delle linee SIR sia parallelamente accompagnata dalla realizzazione di progetti di riqualificazione urbanistico-ambientale degli ambiti interessati dalle medesime

Evitare di costruire “strade alternative”, al solo scopo di spostare su di essa parte del traffico privato dalle arterie “di attraversamento” e/o interessate dal SIR, bensì pensarle come arterie ove ricavare anche corsie preferenziali per il potenziamento del trasporto pubblico su gomma, ancora poco significativo in Italia rispetto ad altri Paesi.

Riqualificazione ambientale di importanti assi di penetrazione al centro (Via Venezia in primo luogo), anche mediante decentramento di parte delle funzioni (es. la Fiera), preferibilmente presso grandi strutture edilizie dismesse (es. l'ex Foro Boario di Corso Australia)

In: **Proposte PAT – Scala urbana**, integrerei il punto “Introdurre alcune diramazioni dei tracciati principali del SIR...lungo il Piovego)”, aggiungendovi alla fine: nonché lungo l'anello della circonvallazione storica

4) Tema: La città che respira – Sistema Ambientale

In: **Proposte PAT**, integrerei il punto: “Prevedere fasce boscate.....storica dei rioni”, aggiungendovi alla fine: anche promuovendo la realizzazione di parchi di confine intercomunali

In: **Proposte PI**, il primo punto, che tratta dei **cunei verdi**, non mi sembra sufficientemente sviluppato. Su di esso nel gruppo si è discusso a proposito della difficoltà pratica di applicare lo strumento della “Perequazione ad arcipelago”, prevista dalle N.T.A. del P.R.G. vigente, al fine di tutelare i cunei verdi residui (un es. quello del futuro “Parco Gozzano”), e sono emerse proposte in tal senso (soprattutto da parte di Legambiente, anche tramite la sua Ecopolis newsletter n. 160 del 19/6/2008, che condivido). Ritengo quindi che il tema della salvaguardia dei cunei verdi venga riproposto al gruppo per un suo approfondimento da sintetizzare nel documento finale di Agenda21. In particolare anticipo la seguente proposta, rivolta alla tutela dei 7 cunei verdi di maggior pregio individuati nella “Variante ai Servizi”, denominati e normati nelle NTA (Criteri specifici):

Integrare i Criteri specifici di cui alle NTA del PRG, inerenti 7 specifiche Zone di Perequazione Ambientale/Integrata (i residui cunei verdi agricoli) cui è stata riconosciuta una maggior valenza ambientale-paesaggistica, con la seguente norma:

Tali zone, per la loro posizione rispetto alla città consolidata, e trait d'union con la cintura agricola comunale residua, si configurano come ideali “nodi della rete ecologica comunale” nei quali favorire la creazione di parchi di ampie dimensioni, ricorrendo allo strumento della perequazione ad arcipelago, ove il Comune ha titolo di procedere alla perimetrazione dell'ambito - indipendentemente dalla presentazione di piano attuativo - decidendo ove concentrare l'edificazione, e lasciando ai privati l'onere della progettazione.

Sempre in: **Proposte PI**, aggiungerei:

Individuare contesti ambientali di edifici di valore storico (ville venete, edifici religiosi, case rurali, altro) quali elementi della Rete ecologica comunale, nonché per la loro tutela paesaggistica.

Tema: La città delle centralità

Nota: si osserva che nella griglia proposta, il tema “Città” è articolato in 3 parti: 1) “La città delle centralità”; 2) “La città che cambia: Breve – medio periodo”; 3) “La città che cambia: Medio – lungo periodo”, mentre nelle “Tavole di sintesi delle proposte del GT PAT - Agenda 21”, redatte da Vitillo, sembra mancare la rappresentazione relativa alla “Città delle centralità”, e quindi non riportate le corrispondenti proposte PAT della griglia.

In merito si chiede un chiarimento, e al contempo l’integrazione della griglia relativa al suddetto tema **La città delle centralità - Proposte PAT**, con il seguente punto:

Estendere l’individuazione di sito UNESCO, oltre che all’Orto Botanico e alla Cappella degli Scrovegni, anche a tutto il centro storico racchiuso entro la cerchia muraria cinquecentesca, quale “unicum” di grande valore culturale e potenzialità ai fini turistici di livello internazionale

Di conseguenza, in **La città delle centralità – Proposte PI**, aggiungerei:

Attivazione di un percorso per l’inserimento del Centro storico di Padova fra i siti UNESCO.

Padova, 14/8/2008

Gentili coordinatori,

in vista del prossimo incontro del 17 gennaio, riguardante la tematica del Sistema Insediativo, desidero porre all'attenzione del gruppo quanto segue, ai fini di un'eventuale condivisione:

1. Nel verbale dell'ultimo incontro viene riportato che il lavoro di sintesi sui contributi dei laboratori di quartiere per il PAT non ha potuto comprendere quelli dei Quartieri n. 6 e n. 1. Per quest'ultimo in particolare, il motivo addotto è la mancata approvazione del **documento finale da parte del consiglio di quartiere**.

Come partecipante al gruppo, ritengo che nel quadro ipotizzabile dei futuri scenari di sviluppo urbano ciò rappresenti una profonda lacuna, toccando proprio il "cuore" della nostra città, per cui **chiedo venga comunque data la possibilità ai partecipanti di visionare il suddetto documento**.

2. Collego tale richiesta all'intenzione, già da me espressa e pubblicata nella newsletter n. 125 di Legambiente Padova - del 2007 - di avanzare all'amministrazione comunale, dopo un passaggio in Agenda 21 - PAT Padova - la proposta di attivazione di un percorso per l'inserimento del centro storico di Padova fra i siti UNESCO, di cui riporto un estratto:

*...all'attuale mancanza di una pianificazione paesaggistica alle scale provinciali e comunali, cui ora si sta provvedendo - in applicazione del Codice dei Beni Culturali - con la nuova legge regionale urbanistica...diventa importante il dibattito sul processo di costruzione dei PATI e i PAT in itinere in diverse realtà della provincia, tramite il **superamento del concetto di tutela tradizionale del bene, per estenderla al "contesto figurativo" dello stesso.***

Per fare un esempio specifico, prendiamo l'Orto Botanico di Padova, peraltro unico sito UNESCO della provincia.

Il PRG di Padova tutela una determinata area attorno all'Orto, piuttosto ridotta, quasi scollegata dal contesto storico in cui si inserisce, costituito da assolute eccellenze urbanistico-architettoniche: in primis il Prato della Valle, la piazza più grande dell'Unione Europea, e l'area sacra della Basilica del Santo, le cui problematiche (si pensi ai progetti per il Foro Boario, all'inquinamento da traffico veicolare), ma anche potenzialità, si ripercuotono di riflesso anche sull'area dell'Orto Botanico;

....Tali beni sono a loro volta inseriti nel più vasto ambito del centro storico cittadino che, racchiuso entro la cerchia muraria cinquecentesca, conserva (eccetto in alcuni punti in cui ha subito soluzioni di continuità) pregevoli caratteri di omogeneità e unicità (si pensi a luoghi come l'Arena romana con la Cappella Scrovegni, il Pedrocchi, la struttura urbanistica ed edilizia medievali ancora percepibili, insieme al sistema continuo delle piazze centrali e la polarità del Palazzo della Ragione, i nodi dell'Università, il parco delle Mura, la Specola, la rete di canali interni...ecc..).

Da qui l'idea, in qualità di rappresentante del "Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde" di portare in Agenda 21 per il PAT la proposta di attivazione di un percorso per l'inserimento del Centro Storico di Padova fra i siti UNESCO, sull'esempio di altre realtà urbane già inserite, e a noi vicine: Verona, ma anche Ferrara, segno di una forte volontà delle amministrazioni locali verso politiche legate alla valorizzazione delle città d'arte..

Ringrazio e cordialmente saluto,
Bernini Cosetta

Padova, 15/01/2008

Agenda 21 e il nuovo PAT di Padova

Una fase decisiva per le scelte di piano (marzo 2008) / Le osservazioni di Legambiente

A cura di **Sergio Lironi** e **Lorenzo Cabrelle**

L'elaborazione del nuovo PAT (Piano di Assetto Territoriale) del Comune di Padova può costituire un'occasione importante per sperimentare i principi della democrazia partecipativa e per far sì che le scelte urbanistiche siano il frutto di una visione condivisa del futuro della nostra città. Per questa ragione, come associazione ambientalista, sin dall'avvio degli studi preliminari ci siamo battuti affinché sulle tematiche del nuovo Piano si aprisse un ampio dibattito pubblico e si istituissero momenti di confronto reale sugli obiettivi di fondo da perseguire e sulle scelte strategiche che si sarebbero definite in corso lavori. Le nostre richieste sono state accolte solo in parte. A tutt'oggi il dibattito risulta, purtroppo, ancora sostanzialmente circoscritto agli addetti ai lavori e ad un ristretto gruppo di rappresentanti dei quartieri e delle associazioni culturali, ambientaliste e di categoria. Un risultato decisamente positivo si è però ottenuto con la formazione di un apposito *Gruppo Tematico* di Agenda 21, che da oltre due anni si riunisce periodicamente per esaminare gli studi e le indagini predisposte dall'Amministrazione e dai tecnici incaricati della redazione del piano e della VAS (Valutazione Ambientale Strategica) e per fornire indicazioni di merito sulle questioni ritenute prioritarie. Essenziale, da questo punto di vista, riteniamo sia stato in particolare il contributo fornito dal *Gruppo Tematico* di Agenda 21 per la predisposizione del *Documento Preliminare* del PAT approvato dalla giunta Comunale nel marzo 2006.

Importante è stato anche l'aver ottenuto, in una fase successiva, l'estensione dei meccanismi partecipativi ai quartieri, che attraverso l'attivazione di appositi "*Laboratori di progettazione partecipata*" hanno focalizzato gli aspetti di maggior interesse per la riqualificazione urbanistica e la sostenibilità ecologica dei principali contesti urbani.

A conclusione di queste diverse fasi elaborative e partecipative, l'architetto Piergiorgio Vitillo, responsabile con Federico Oliva del progetto di piano, ha presentato in questi giorni alcuni degli indirizzi strategici che dovranno caratterizzare il PAT, sintetizzati in *sei carte tematiche* così articolate:

Tav. 1 – *La città che si muove*, che affronta il tema della mobilità pubblica su ferro e della mobilità su gomma;

Tav. 2 – *La città che respira*, che individua le macrostrutture e le strategie dell'assetto ecologico-ambientale della città;

Tav. 3 – *La città delle opportunità*, con particolare attenzione ai tre grandi ambiti della cultura, del sapere e dei grandi servizi urbani;

Tav. 4 – *La città delle centralità*, che individua le centralità urbane e periurbane, in grado di configurare una nuova gerarchia di ruoli e di funzioni;

Tav. 5 – *La città che cambia*, che individua i principali ambiti di trasformazione urbana e tende a definire nuove regole per le aree già destinate a perequazione;

Tav. 6 – *La città regione*, che esamina le connessioni di Padova con il suo hinterland metropolitano e con la conurbazione Padova-Venezia.

Siamo di fatto giunti alla fase più decisamente propositiva e decisiva per le scelte di piano ed è fondamentale quindi che il dibattito esca dall'ambito strettamente disciplinare e venga effettivamente esteso a tutte le componenti sociali ed alla cittadinanza, anche perché si prevede che il PAT non abbia una normativa prescrittiva di tipo tradizionale, ma si configuri piuttosto come un insieme di indirizzi e di regole. L'operatività del piano si fonderà soprattutto sulla condivisione dei fini e delle metodologie e su una forte capacità progettuale e gestionale da parte dell'Amministrazione Comunale, a cui la nuova legge urbanistica regionale affida il compito di pianificare e orientare le trasformazioni della città e del territorio attraverso "piani d'intervento" estesi a tutto il territorio comunale o – come ci si orienta a fare a Padova – che dovranno

quantomeno interessare gli ambiti urbani e periurbani di maggior interesse per la riqualificazione delle funzioni e dell'immagine della città. Una reale condivisione delle scelte richiede, in questa fase, un forte impegno da parte dell'Amministrazione (e delle associazioni che hanno condiviso il percorso di Agenda 21) per la pubblicizzazione degli elementi di conoscenza sin qui acquisiti ed una esplicitazione dei possibili **scenari alternativi di sviluppo sostenibile** della nostra comunità e del nostro territorio: scenari che – nel rispetto delle metodologie previste per la VAS – devono essere tradotti in documenti, elaborati grafici e schemi comprensibili e di facile lettura per ogni cittadino e per i quali devono essere valutati con precisione i risultati attesi ed i prevedibili effetti indotti in termini di qualità della vita urbana, di innovazione e sviluppo economico, di *impronta ecologica* (che può evidenziare il grado di responsabilità della nostra comunità nei confronti degli equilibri ecologici e sociali del pianeta ed in particolare nella lotta contro i cambiamenti climatici), di *bilancio delle emissioni di gas serra*, di inquinamento e di “indice di benessere economico sostenibile” (*indice ISEW*, introdotto nel 1989 da Herman Daly e John Cobb, in alternativa alla semplice misura della ricchezza registrata dal PIL).

Se, come appare dagli orientamenti sin qui espressi, vi è la volontà di delegare di fatto ai **Piani d'Intervento** larga parte delle indicazioni prescrittive che definiranno il dove ed il come verrà modificato il territorio, è importante che sin da ora venga assunto l'impegno (anche attraverso una esplicita norma del PAT) di rendere obbligatori i processi partecipativi (estesi ai cittadini ed all'associazionismo) anche nella fase elaborativa di detti piani e comunque prima della loro adozione.

Nel merito delle indicazioni fornite da Vitillo, vorremmo per parte nostra avanzare alcune prime osservazioni al fine soprattutto di sottolineare i temi aperti che riteniamo di maggior interesse ed attualità.

1. – L'elemento fondante di un nuovo disegno urbano deve essere in primo luogo costituito dalla formazione di una estesa ed integrata **rete ecologica** e da un organico sistema del verde, costituiti da alcune ampie aree naturali e boscate (atte a favorire la biodiversità), da una serie di anelli a scala urbana e metropolitana (cinture verdi, comprendenti anche il territorio agricolo) e dalla salvaguardia dei residui cunei verdi di penetrazione verso il centro città e di collegamento con il Parco delle Mura. Un sistema unitario che, per funzionare da un punto di vista ecologico oltre che fruitivo, non deve presentare soluzioni di continuità. Ogni nuova urbanizzazione o intervento edilizio deve essere subordinato al disegno unitario della rete ecologica. Il che significa definire precisi vincoli ricognitivi di tipo ambientale (integrativi rispetto a quelli già esistenti, derivanti da strumenti di piano sovraordinati) e modificare gli attuali meccanismi della perequazione urbanistica, utilizzando in alternativa quelli della “perequazione ad arcipelago”, della compensazione urbanistica e dei crediti edilizi per delocalizzare le volumetrie attualmente previste in aree essenziali per la formazione della rete ecologica verso aree meno sensibili da un punto di vista ambientale (oltre che più strettamente connesse con il sistema dei trasporti collettivi su ferro). La formazione della rete ecologica impone peraltro di passare dalla tutela passiva del territorio (sistema dei vincoli) al progetto, fornendo precise indicazioni normative e prevedendo specifici incentivi per il coinvolgimento degli stessi soggetti privati (in particolare agricoltori e associazioni di categoria) nei processi di riconversione produttiva e riqualificazione ambientale prefigurati da un apposito Piano Guida tematico (o Piano d'intervento).

2. – Altro aspetto essenziale del PAT è costituito dalla prevista formazione di una articolata **rete di trasporti collettivi su ferro**: SFMR- Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale, Gronda ferroviaria Sud con finalità anche di trasporto passeggeri, Metrotram. Per costituire una valida alternativa all'uso dell'auto privata, la rete della mobilità pubblica su ferro deve quanto prima essere estesa a scala metropolitana e, sempre a questa scala, deve costituire la “condizione sine qua non” per ogni nuovo insediamento e per la formazione dei nuovi poli di un'auspicabile “città policentrica”. Le nuove stazioni previste dal sistema ferroviario metropolitano devono inoltre fornire l'occasione per più ambiziosi progetti di riqualificazione urbana e di potenziamento dei servizi civici, non escludendo che proprio in questi ambiti si effettuino interventi di “densificazione urbana”, finalizzati a liberare dalle volumetrie oggi previste altre aree a prevalente vocazione ambientale.

3. - Nello schema de “**La città delle opportunità**” si definiscono gli ambiti in cui gravitano i “grandi servizi” di interesse urbano e/o provinciale e le principali istituzioni del sapere e della cultura. In prevalenza si confermano realtà già esistenti e consolidate. In qualche caso, però, si forniscono indicazioni strategiche

per aree già oggi in fase di ristrutturazione o che, presumibilmente, verranno a breve investite da processi di radicale trasformazione. E' questo uno dei temi da approfondire con maggiore attenzione, per due ragioni di fondo. La prima è che, se non vi è una chiara idea delle funzioni attribuibili ad un determinato contesto urbano, si corre il rischio che – com'è quasi sempre avvenuto in passato – le trasformazioni siano unicamente dettate da “necessità” ed “opportunità” contingenti (spesso, in anni recenti, dall'esigenza per gli enti pubblici di far quadrare il proprio bilancio vendendo i gioielli di famiglia) o dal preponderante peso degli interessi privati e della speculazione immobiliare. La seconda è relativa al fatto che una eccessiva mono-funzionalità di alcuni quartieri urbani genera inevitabilmente problemi di vivibilità e sicurezza per gli abitanti (come insegnano le zone di via Anelli, del Pescarotto e di via Tommaseo).

Per l'esteso comparto compreso tra la stazione ferroviaria, il Piovego e via Venezia, di cui sembrerebbe confermata la prevalente destinazione ad attività direzionali e grandi servizi, abbiamo – con altro documento – provato a suggerire la possibile integrazione con altre attività e funzioni, in grado di evitarne la desertificazione negli orari non lavorativi: potenziamento della residenza e dei servizi connessi di vicinato, formazione di un Distretto delle arti, della cultura e della creatività digitale, integrato con la vicina cittadella universitaria ed in sintonia con una possibile ristrutturazione, specializzazione e diversificazione delle attività dell'Ente Fiera. Ma una specifica destinazione funzionale dovrebbe anche essere pensata per altre aree strategiche quali quelle attualmente occupate dall'aeroporto, dall'Azienda ospedaliera (di cui si è previsto lo spostamento a nord-est, nei pressi dello Stadio) e delle Caserme nel settore ovest del Centro storico e in Prato della Valle. Molte di queste aree dovrebbero essere ricomprese in un organico progetto per la formazione del “Parco delle mura cinquecentesche”, di cui molto si è parlato, ma che non può certo limitarsi al pur doveroso restauro dei manufatti edilizi.

Una estesa area di trasformazione urbana è d'altra parte costituita dalla zona industriale (oltre 10 milioni di mq). Le nuove norme urbanistiche ed uno specifico Piano d'intervento dovrebbe favorirne la progressiva riconversione delle funzioni (privilegiando la ricerca e l'innovazione tecnologica ed in generale le attività con maggior valore indotto e di minor impatto ambientale) e la riqualificazione delle architetture e del contesto ambientale (spazi verdi, corridoi ecologici, porto fluviale e idrovia, coperture inerbate, utilizzo del fotovoltaico e delle energie rinnovabili, risparmio energetico, gestione integrata del ciclo dell'acqua, ecc.).

4. - Recependo le richieste di molti “Laboratori di quartiere”, giustamente Vitillo pone l'accento sulla necessità di dar vita a **nuove centralità urbane** (pericentralità) e ad una accentuata articolazione dei quartieri in rioni dotati di una forte identità urbana e di una relativa autosufficienza funzionale. Pur essendo questa una tematica prevalentemente delegata ai Piani d'intervento, è senza dubbio opportuno che il PAT fornisca specifiche indicazioni programmatiche e criteri per la loro formulazione od anche più precise indicazioni progettuali per gli ambiti di maggiore rilevanza urbana (Arcella/San Carlo, San Lazzaro, Forcellini, Guizza, Chiesanuova, Mandria), evitando che – come avviene attualmente – la destinazione a “centro civico” di un lotto urbano sia unicamente sinonimo di attività commerciali.

5. – Per quasi tutte le tematiche accennate l'orizzonte comunale appare chiaramente ristretto. Non possiamo quindi che richiedere, ancora una volta, l'effettiva apertura di un processo partecipativo anche per l'elaborazione del **PATI intercomunale**, anche perché – come abbiamo più volte sottolineato – solo un aperto confronto pubblico sulle strategie di piano a livello metropolitano può far emergere nei cittadini la coscienza di una appartenenza ad un organismo unitario a questa scala e può far superare le resistenze localistiche manifestate da molti amministratori comunali.

6. - Grave è il fatto che tra le tematiche affrontate dal PATI sia stata esclusa quella relativa alla residenza. Non è infatti immaginabile formulare una realistica stima del **fabbisogno abitativo**, né definire strategie di sostenibilità sociale, oltre che ecologica, in questo campo se non nel quadro delle tendenze emergenti a scala metropolitana. Un reale contenimento del consumo dei suoli e credibili politiche di mobilità sostenibile si possono realizzare solo attraverso un riequilibrio della situazione insediativa territoriale e con la concentrazione di ogni nuovo intervento in un ristretto numero di nuove centralità connesse alle progettate linee di forza del trasporto pubblico su ferro. Anche se non nell'ambito del PATI, riteniamo dunque essenziale ed urgente che si dia vita quanto prima ad uno stretto coordinamento delle politiche abitative perseguite dai singoli comuni, tenuto peraltro conto del fatto che la domanda abitativa reale è oggi soprattutto quella relativa all'edilizia in locazione ed in particolare all'edilizia sociale, mentre nell'ultimo

decennio si è registrata una rilevante sovrapproduzione, sia in città che nei comuni limitrofi, di alloggi con valori di mercato troppo elevati. Ciò premesso, è comunque opportuno che vengano previsti dal PAT precisi indirizzi per interventi di ristrutturazione urbanistica e di lottizzazione impostati secondo criteri urbanistici ed edilizi fortemente finalizzati alla qualità architettonica ed alla sostenibilità ecologica (corretto orientamento dei fabbricati e rispetto del “diritto al sole” per tutte le abitazioni, permeabilità dei suoli e razionale progettazione del verde, impianti centralizzati di cogenerazione, coibentazione e risparmio energetico, utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, impiego di materiali naturali e bioarchitettura, recupero delle acque piovane e fitodepurazione, ecc.).

7. – Un’ultima osservazione è opportuno fare rispetto ai **tempi**, la cui eccessiva dilatazione (provocata soprattutto, a quanto possiamo intendere, dalle conflittualità e dalle complesse trattative insorte tra gli assessori dei diversi comuni per la formulazione del PATI e non certo dall’attivazione dei processi partecipativi) rischia di rendere tardive e quindi vane molte delle scelte strategiche che verranno definite dal PAT. Per evitare che i tempi burocratici di approvazione del PAT ne compromettano gli esiti, riteniamo dunque sia necessario che – così come hanno fatto altri comuni – almeno alcuni indirizzi di fondo (ad esempio quelli relativi alla perequazione ad arcipelago ed ai crediti edilizi) siano anticipati con l’immediata adozione di specifiche modifiche alla normativa di piano vigente.

Oggetto: tavola di sintesi delle proposte del GT PAT di Padova di Agenda 21

Invio, per conto di Legambiente, le seguenti sintetiche osservazioni al documento riassuntivo delle indicazioni di Agenda 21 per il PAT di Padova ed alle relative Tavole di Sintesi. Le osservazioni riguardano aspetti puntuali che, a mio avviso, meritano di essere integrati nel documento o quanto meno dibattuti prima della sua stesura definitiva.

TEMA: LA CITTÀ CHE SI MUOVE – prospetto delle indicazioni

Scelte Strategiche: aggiungere alla fine il seguente obiettivo:

“Integrare Padova nel sistema fluvio-marittimo nazionale”

Proposte PAT scala metropolitana: aggiungere alla fine le seguenti due proposte:

- *Prevedere a Pontevigodarzere una nuova stazione del SFMR in corrispondenza del parcheggio scambiatore del SIR 1*
- *Integrare il sistema della mobilità lungo l’asse Padova Venezia con il completamento dell’idrovia Padova-mare, affidando al trasporto fluvio-marittimo una parte significativa della movimentazione delle merci*

Proposte PAT scala urbana: aggiungere alla fine della terza proposta (relativa alle diramazioni del SIR): *“nonché la stazione del SFMR di S.Lazzaro”*

aggiungere le seguenti ulteriori due proposte:

- *stralciare l’arteria di penetrazione urbana che taglia l’isola di Terranegra, limitando tale attraversamento alla sola diramazione del SIR3 (in conformità con quanto previsto dal PAT del quartiere 3, che prevede per l’isola di Terranegra una destinazione a parco urbano con sola viabilità di servizio)*
- *stralciare il Parcheggio di attestamento di S.Croce, in quanto vanifica la funzione del sistema park&ride, proponendo una alternativa centrale di parcheggio che si risolve in una forte attrazione di traffico*

Sulla base delle nuove proposte dovrà essere aggiornata la Tavola di Sintesi

TEMA: LA CITTÀ CHE RESPIRA - prospetto delle indicazioni

Scelte Strategiche: aggiungere alla fine *“messi in connessione senza soluzione di continuità”*

Proposte PAT: nella prima proposta, dopo le parole “della compensazione e dei crediti edilizi”, aggiungere le parole *“e della perequazione ad arcipelago”*

TEMA: LA CITTÀ DELLE CENTRALITÀ - prospetto delle indicazioni

Se si esclude la terza proposta, le indicazioni del Gruppo Tematico non sono state riportate dall’arch. Vitillo nella Tavola di Sintesi. La TAV 4 manca del tutto (dimenticanza o scelta?)

TEMA: LA CITTÀ CHE CAMBIA - prospetto delle indicazioni

Proposte PAT: riformulare la terza proposta, relativa alla razionalizzazione dell'uso del suolo, in modo più propositivo. Si propone il seguente testo: *“introdurre criteri orientati alla razionalizzazione dell'uso del suolo, che permettano al comune di governare l'attuazione della perequazione ad arcipelago. Nei casi in cui sia opportuno realizzare tale tipo di perequazione, il comune deve aver titolo a perimetrale l'ambito d'intervento, senza dover presentare il piano attuativo, decidendo dove concentrare l'edificazione e lasciando ai privati l'onere successivo della progettazione.”*

Lorenzo Cabrelle – Direttivo Legambiente Padova

PAT, PATI e Valutazione Ambientale Strategica

Nell'ambito degli incontri di Agenda 21 per il nuovo PAT – Piano di Assetto Territoriale di Padova, vi è stata in questi giorni una interessante presentazione dello stato di avanzamento degli studi relativi alla VAS – Valutazione Ambientale Strategica (arch. Pierluigi Matteraglia) e di quelli relativi al progetto “Padova Clima” realizzato nell'ambito del PATI – Piano di Assetto Territoriale Intercomunale (ing. Andrea Dian). Giustamente, come da noi più volte rivendicato, con questi studi l'impronta ambientale (anche se non proprio l'impronta ecologica, come da noi richiesto) ed il bilancio delle emissioni di CO₂ entrano a far parte degli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio degli effetti indotti dalla pianificazione urbanistica.

Le informazioni fornite nel corso dell'incontro sono state d'ordine prevalentemente metodologico, mentre un più ampio compendio dei dati elaborati verrà fornito solo a settembre. Alcune considerazioni possono però sin d'ora essere fatte.

La direttiva europea per la VAS prevede obbligatoriamente la prefigurazione di più scenari alternativi di sviluppo, sulla base dei quali ha un senso attivare un processo partecipativo che coinvolga attivamente cittadini, categorie economiche e sociali, associazioni ambientaliste e culturali. In effetti la VAS predisposta per il PAT di Padova definisce due diversi possibili scenari di sviluppo, che però – quasi sempre – si differenziano per aspetti del tutto marginali e non costituiscono una reale alternativa ai meccanismi in atto di crescita urbana, dei quali – nella sostanza – propongono solo una moderata e poco incisiva razionalizzazione. Gli indicatori utilizzati per valutare l'impronta ambientale denunciano il fatto che i nuovi insediamenti previsti da entrambi gli scenari produrranno pesanti effetti negativi, che si immagina di poter compensare con diffusi interventi di riforestazione in ambiti territoriali periurbani (attualmente adibiti ad attività agricole) e con il potenziamento dei sistemi di trasporto collettivo. Sta di fatto che mentre le nuove potenzialità edificatorie concesse ai privati verranno sicuramente tradotte in opere in quanto di evidente e consistente interesse economico, nessuna certezza vi è che altrettanto possa avvenire per l'auspicato rimboschimento e per le nuove infrastrutture di trasporto collettivo su ferro. Le priorità dei finanziamenti pubblici vanno attualmente in tutt'altra direzione e non vengono esplicitati meccanismi incentivanti per far sì che i proprietari di terreni agricoli siano indotti a riconvertire le colture esistenti. Qualche modesto incremento di spazi verdi alberati si avrà forse con la perequazione urbanistica, con l'effetto però – se permangono le regole attuali – di far lievitare in misura spropositata (data la frammentazione e la modesta dimensione degli spazi di norma ceduti al Comune) i costi manutentivi degli stessi a carico della Pubblica Amministrazione.

L'aspetto comunque più allarmante dei dati e delle elaborazioni presentate è che – anche presupponendo il conseguimento e l'esito positivo di tutte le strategie di piano – la situazione ambientale è destinata a peggiorare. Se il piano sarà efficace, si potrà tutt'al più ridurre il delta degli effetti negativi indotti dai nuovi insediamenti e dalle nuove attività programmate: una percentuale di riduzione del danno, anziché un miglioramento!

Ad analoghe conclusioni giunge lo studio sulle emissioni climalteranti effettuato per il PATI a scala comprensoriale: uno studio che utilizza gli indicatori energetico-ambientali dell'Autorità per l'Energia Elettrica e per il Gas (AEEG) e che propone un approccio integrato alle problematiche territoriali ed energetiche (pianificazione e gestione urbanistica, edilizia a basso consumo energetico, sistema dei trasporti urbani). Anche in questo caso il peso preponderante ai fini di una riduzione delle emissioni è attribuito alla riforestazione urbana e periurbana, ma – anche in questo caso – gli interventi auspicati potranno al massimo ridurre di un venti / trenta per cento gli incrementi che si prevede saranno originati dalla crescita urbana.

Un esame ed un giudizio più attento sugli studi sin qui effettuati sarà ovviamente possibile solo quando ne verrà fornita la documentazione completa. Osserviamo però da subito:

- In un momento storico in cui le principali città del mondo stanno definendo ed attuando strategie innovative per contrastare i cambiamenti climatici, appare drammaticamente riduttivo proporre un piano urbanistico che si pone esclusivamente come obiettivo strategico quello della mitigazione dei danni

ambientali generati dalle nuove previsioni insediative. Il piano, riteniamo, dovrebbe prefiggersi l'obiettivo di migliorare la situazione esistente, riducendo l'impronta ecologica della città e riducendo l'emissione di gas climalteranti, quantomeno nella quantità indicata dagli accordi internazionali sottoscritti dal nostro paese ed indicati dalla Comunità Europea (meno 20% entro il 2020).

- Conseguentemente tra gli scenari proposti deve essere contemplata e sottoposta al confronto pubblico anche una reale e radicale alternativa al modello di crescita attuale, che attribuisca un peso predominante alla salute dei cittadini ed alla nostra diretta responsabilità nei confronti del futuro del pianeta, e che stabilisca precise priorità d'investimento e d'intervento.

- Le norme di piano dovrebbero stabilire condizioni precise a cui subordinare ogni nuovo intervento e trasformazione urbana: nessuna azione negativa in termini ecologici ed ambientali dovrà essere autorizzata se prima o nel contempo non verranno finanziate e poste in atto le misure positive indicate come necessarie per contrastarne gli effetti (così, ad esempio, nessuna nuova urbanizzazione ed edificazione dovrebbe essere consentita, se non in presenza di un congruo investimento compensativo in interventi di rimboschimento, risparmio energetico e riqualificazione territoriale).

Sergio Lironi, Presidente Legambiente Padova

OSSERVAZIONI ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL SISTEMA INSEDIATIVO

Elaborando i dati che, con molta reticenza, vengono diffusi dall'amministrazione comunale si ottengono dei risultati sorprendenti, sui quali è necessario fare chiarezza.

Facciamo un po' di conti. La capacità edificatoria residua dell'attuale P.R.G., in altre parole quanto ancora si può costruire, è di 1.400.000 mc. La volumetria residenziale prevista dalla variante recentemente approvata, limitata alle sole aree di perequazione, è di circa 1.265.000 mc. La volumetria che si prevede di concedere, con il sistema della compensazione edilizia, nelle aree destinate a standard in cui sono stati reiterati i vincoli edilizi, è di 800.000 mc.

In tutto si tratta di 3.465.000 di metri cubi che incombono sul territorio e che comporteranno un incremento della popolazione di circa 23.000 abitanti nei prossimi 15 anni. L'attuazione di queste nuove previsioni urbanistiche porterà la popolazione di Padova a 234.000 abitanti.

Se andiamo, però, ad osservare, sulla base dei dati statistici, quali sono le previsioni di crescita demografica della città ci si accorge che al 2021 si prevede una popolazione di 224.000 abitanti (con il beneficio del dubbio, visto che le ultime statistiche comunali riportano per il 2006 una diminuzione dei residenti rispetto addirittura ai dati del 2003).

I conti sono presto fatti: il nuovo piano urbanistico è sovradimensionato, per quanto riguarda gli abitanti insediabili, di 10.000 unità. In termini volumetrici questo vuol dire che sono previsti 1.500.000 metri cubi in più del necessario.

È probabile, inoltre, che dai tavoli di lavoro dove si sta discutendo il PAT a livello di quartiere, emergano delle richieste di sviluppo del sistema insediativo che, se soddisfatte, comporteranno un ulteriore aumento del volume complessivo e, quindi, un'ulteriore densificazione della città a scapito delle aree libere.

Cosa giustifica questo spreco di territorio? C'è l'inquietante sensazione che, accampando il ricorrente motivo della mancanza di risorse finanziarie, per cui i servizi pubblici potranno essere realizzati solo concedendo nuovi volumi edificabili, si stia completamente perdendo il controllo della gestione del territorio.

Per evitare questo "sacco" degli spazi liberi della città, la capacità edificatoria complessiva va riportata nei limiti strettamente necessari a soddisfare l'incremento abitativo stimato dalle proiezioni statistiche. A tal fine è necessario che anche il sistema abitativo sia portato all'interno del PATI. La verifica dell'esigenza abitativa, infatti, deve essere fatta con riferimento alla città metropolitana, tenendo conto delle esigenze dei comuni della cintura, in modo da distribuire l'incremento di popolazione in modo equilibrato nel territorio vasto. Ragionando a tale scala si dovrebbero individuare le aree dove prevedere i nuovi insediamenti, ma anche quelle dove fare "atterrare" i crediti edilizi da concedere per il reperimento degli standard. Rispetto a quest'ultimo aspetto, va fatto presente che nessun credito edilizio deve essere concesso nelle aree, quali ad esempio il verde attrezzato, dove il privato può dare diretta attuazione alle previsioni urbanistiche. In tali ambiti, infatti, la reiterazione del vincolo non comporta nessun danno per il proprietario in quanto non gli è inibita la possibilità edificatoria, che potrà avvenire realizzando, ed eventualmente gestendo, le strutture pubbliche previa convenzione con il comune.

Inoltre, il volume prodotto dai crediti edilizi -ma questo ragionamento andrebbe esteso anche alla maggior parte di quello derivante dal sistema perequativo- non deve essere spalmato all'interno delle aree verdi esistenti, così come risulta dalle scelte che si stanno facendo, con il risultato di spezzettare il verde pubblico. Tali volumi devono essere concentrati nelle zone dove è previsto lo sviluppo del sistema insediativo, dove è più facile realizzare le opere di urbanizzazione e quindi una migliore organizzazione del sistema urbano. In tali aree dovrebbe, inoltre, essere concessa una certa verticalità dell'edificazione, in modo da concentrare i volumi edilizi e limitare al minimo lo spreco di territorio.

È necessario che queste considerazioni siano tenute presenti anche in sede di valutazione ambientale strategica del sistema abitativo, in quanto non c'è dubbio che il sovradimensionamento del piano urbanistico, oltre a configurare un errore progettuale, incide negativamente proprio nei confronti dell'aspetto ambientale del territorio.

Infine, per quanto riguarda la perennemente lamentata carenza di risorse finanziarie, darei questo consiglio: perché, per aumentare le finanze locali da destinare alle opere pubbliche, non si prendono in considerazione il sottoutilizzo del patrimonio edilizio esistente e le rendite fondiarie che sfuggono all'accertamento fiscale, invece di continuare ad usare il mattone come merce di scambio per realizzare i servizi?

Lorenzo Cabrelle – Legambiente Padova

Risposta a Sergio Lironi
La VAS del PAT di Padova
23-07-2008

Mi preme rispondere alle considerazioni di Sergio Lironi per chiarire il mio punto di vista sul tema della VAS, su come è impostata e su che cosa può rappresentare nello scenario veneto e nazionale in ordine a come viene concepita e alle ragionevoli aspettative che può generare.

Per il lavoro che faccio e per come lo faccio, ho sempre messo, metto e metterò in primo piano il **metodo**. E mi dispiace che questo aspetto sia stato colto come una negatività alle recenti presentazioni ad Agenda 21 della VAS del PAT e che si tenda a preferire l'impronta ecologica (i.e.) alla, nostra, impronta ambientale (i.a.).

Il tentativo evidentemente non riuscito di spiegare perchè l'i.a. è di gran lunga preferibile e più adatta nella valutazione ambientale dei piani, rispetto all'i.e., cercherò di dirlo ora in poche parole.

L'i.e. quantifica la sostenibilità di un territorio con una unità di misura, l'ha di terreno, e la esprime con un solo numero finale che rappresenta il consumo di risorse **procapite**.

Per sapere se tale consumo è sostenibile lo si confronta con quello che deriva da una ideale distribuzione delle risorse sul pianeta: nel caso di Padova si confronta una i.e. di 3,6 ha (circa) con un consumo ideale di 2,2 ha (stima di qualche anno fa di Wackernagel). La differenza, 1,4 ha, è il surplus di consumo procapite che avviene nella città di Padova.

Siccome l'i.e. ragiona in termini procapite, cioè di individui (questo punto è fondamentale metodologicamente parlando) le ricette che vengono proposte sono incentrate sul comportamento responsabile dell'individuo che viene esortato a consumare meno.

L'i.a. (impronta ambientale) che noi proponiamo¹ prende le mosse dall'i.e. e la sviluppa in modo molto articolato. Sfrutta il metodo di misura unitario (l'ha di terreno) ma esprime l'impronta (cioè il consumo di risorse) non procapite, ma per ogni **componente ambientale**, assumendo che ogni componente ambientale sia caratterizzata da alcune attività specifiche che consumano risorse le quali appunto sono esprimibili in ettari di terreno². In questo modo è possibile conoscere e valutare l'impronta attuale delle attività che agiscono sull'ambiente e che sono oggetto delle "regole" della pianificazione.

Il secondo contenuto innovativo dell'i.a. è che essa può valutare l'impronta oggi e quella futura anche di scenari alternativi con una buona conoscenza del contributo che può dare ogni strategia (azione che coinvolge più attività = effetti cumulativi) al consumo delle risorse. A questo punto l'obiettivo dell'i.a. non è quello di confrontarsi con una situazione ideale ma di attuare una **politica di sostenibilità** contenendo le attività che consumano più risorse, mitigandone e compensandone gli effetti. In questo modo la sostenibilità è programmabile nel senso che può diventare funzione della PA rivolta agli stessi oggetti della pianificazione territoriale: cioè le attività e non gli individui. Ma la sostenibilità, per questa via, è anche monitorabile nel tempo, come appunto la direttiva prevede, e permette di attuare politiche correttive³.

Detto questo mi pare di aver chiarito la "superiorità" e soprattutto la specificità dell'i.a. sulla i.e. nei riguardi della sua applicazione alla valutazione dei piani.

Il secondo argomento che desidero discutere è quello delle alternative con il quale mi propongo di rispondere anche ad alcune "affermazioni sparse" ma pungenti di Lironi il quale afferma che le alternative proposte "*si differenziano solo marginalmente*" e non viene proposta una "*reale e radicale alternativa al modello di crescita attuale*".

¹ L'i.a. è stata oggetto di alcune lezioni tenute a Unipd al corso di scienze ambientali e i alcuni tesi di laurea ed è materia di insegnamento al corso di Pianificazione Territoriale e urbanistica che tengo allo IUAV. Essa deriva dall'i.e. e ne sviluppa l'applicazione a vari campi ed è stata oggetto di molte ricerche applicate in altre regioni d'Italia.

² Questa è la parte più delicata e laboriosa del lavoro di ricerca svolto.

³ Dalle ricerche condotte su documentazione e su bibliografia e direttamente con la partecipazione a convegni, solo E. Tiezzi ha sviluppato un metodo quantitativo ma che usa come unità di misura l'energia solare equivalente.

Il tema delle alternative era stato posto durante gli incontri del 2007 con Agenda 21 e già allora Lironi proponeva per il sistema dei trasporti l'opportunità di avanzare scenari "forti" come ad esempio tutto pubblico o tutto privato e valutarne le conseguenze. Il nostro giudizio fu quello di non considerare ragionevole tale formulazione di scenari alternativi ed ora spiego il perchè.

Prima di tutto se si vuole pensare ad un totale trasporto pubblico in città bisogna dire almeno quale configurazione si ha in mente: ad esempio s-bahn o u-bahn, un mix delle due, come queste si raccordano con il trasporto pubblico extraurbano ecc. Insomma bisogna avere almeno uno schema organizzativo del servizio. Secondariamente bisogna chiarire come si arriva ad una simile situazione dando per scontato che ci vorranno decenni per raggiungere questo obiettivo. Dunque accennare almeno ad una specie di programma temporale. Naturalmente nessuna di queste due ipotesi fu allora avanzata come controproposta da Lironi e da nessun altro dei partecipanti ad Agenda 21. Ammesso che sia davvero raggiungibile un obiettivo di questo genere, che ha uno sviluppo temporale fuori della nostra capacità di previsione, rimane un punto fondamentale: quello che bisogna **avviare un percorso**. Ma avviare un percorso è proprio quello che ci proponiamo di fare con la programmazione della sostenibilità con l'i.a.

Rispetto ad un anno fa, ora si parla di una reale e radicale alternativa al modello di crescita attuale: qual'è questo modello e qual'è il percorso che si propone di avviare Lironi per raggiungere questo obiettivo dato che pare ragionevole pensare che una situazione urbana radicalmente diversa non sia raggiungibile di punto in bianco? L'esempio delle maggiori città europee non è di grande aiuto se non si dice quale città e se soprattutto non si specifica in quale situazione giuridico amministrativa si trova la città di riferimento: giuridico, perchè non tutti i sistemi di pianificazione sono come il nostro; amministrativo, perchè le città di uno stato federale hanno possibilità e risorse molto diverse da quelle di uno stato centralista.

Ricordo infine che la modifica del titolo V della costituzione assegna al governo del territorio, che è l'attività amministrativa preposta alla pianificazione e alla gestione del territorio, ben pochi compiti.

L'amministrazione comunale non ha potere decisionale sulle infrastrutture, sui grandi servizi (ospedali, tribunali, ecc), sui rifiuti, sulle acque, sulle ferrovie, ma è semplicemente uno degli attori decisionali in questi campi. Spesso le critiche non tengono conto di questi limiti amministrativi oggettivi e assegnano alla pianificazione responsabilità che non le appartengono.

Articolo per Ecopolis

La VAS del PAT di Padova

Nel n. 166 Ecopolis ha pubblicato alcune interessanti considerazioni dell'architetto Pierluigi Matteraglia sulla metodologia adottata per la predisposizione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) relativa al Piano di Assetto Territoriale (PAT) di Padova: considerazioni formulate in risposta ad alcune mie osservazioni critiche pubblicate nel precedente numero della rivista. Data la centralità del tema per il futuro urbanistico della nostra città, non appena verranno resi pubblici gli studi sin qui solo molto sinteticamente illustrati negli incontri di Agenda 21, sarà importante affrontare ed approfondire nei prossimi numeri di Ecopolis il merito delle diverse questioni sollevate. In attesa di detta documentazione ed in aggiunta a quanto ho già precedentemente sostenuto, mi siano consentite alcune brevi note di commento alle considerazioni di Matteraglia.

Senza dubbio va riconosciuto a Matteraglia il merito di aver elaborato una metodologia che si propone di fornire una base oggettiva e per quanto possibile scientifica alle valutazioni concernenti l'impatto ambientale degli indirizzi e delle scelte operate dai piani urbanistici. Il principale indicatore proposto è quello dell'*impronta ambientale*, che esprime il consumo di risorse "non procapite" (come nel caso dell'*impronta ecologica*), bensì "per ogni componente ambientale, assumendo che ogni componente ambientale sia caratterizzata da alcune attività specifiche che consumano risorse le quali appunto sono esprimibili in ettari di terreno". Ponendo l'accento sulle attività e non sugli individui, sostiene Matteraglia, "l'obiettivo dell'*impronta ambientale* non è quello di confrontarsi con una situazione ideale ma di attuare una politica di sostenibilità contenendo le attività che consumano più risorse, mitigandone e compensandone gli effetti".

Ciò premesso e considerato sicuramente utile misurare in forma oggettiva il consumo di risorse specificamente dovuto alle attività connesse alla pianificazione urbanistica (ovvero alla destinazione d'uso dei suoli), considerato però altresì il fatto che la nuova legge urbanistica regionale estende il proprio campo d'azione alle più complesse problematiche della "gestione del territorio", non vedo contraddizione alcuna con la proposta, da me avanzata, di affiancare all'*impronta ambientale*, ovvero all'indicatore utilizzato da Matteraglia, anche quello relativo all'*impronta ecologica*, che essendo adottato dall'associazione internazionale delle città sostenibili avrebbe il vantaggio di consentire un utile confronto con le altre realtà urbane e (introducendo anche il parametro della popolazione insediata e dell'equa distribuzione delle risorse) di "misurare" il grado di responsabilità della nostra comunità rispetto ai cambiamenti climatici ed alle trasformazioni ecologiche e sociali in atto a scala planetaria. Un indicatore in grado di suggerire la necessità di invertire le attuali tendenze di sviluppo (estendendo le aree verdi, rinaturalizzando i suoli cementificati, riducendo il traffico su gomma e le emissioni inquinanti ...) e non semplicemente finalizzato alla mitigazione degli ulteriori effetti negativi che le nuove urbanizzazioni e le nuove cementificazioni previste dal piano inevitabilmente produrranno (così come peraltro proprio le elaborazioni svolte da Matteraglia e le indagini sulla CO2 effettuate per il PATI dimostrano in termini "oggettivi").

Sempre in tema di *indicatori di sostenibilità* andrebbe peraltro ricordato che l'esperienza della città di Seattle (certamente, a tutt'oggi, una delle più significative a scala mondiale) ha evidenziato come essi debbano per quanto possibile essere caratterizzati da una forte capacità simbolica e comunicativa, da un elevato grado di "leggibilità" anche da parte dei comuni cittadini, perché è difficile immaginare un processo di riconversione ecologica delle nostre città che non sia sostenuto dalla partecipazione attiva dei cittadini.

Un secondo aspetto delle considerazioni di Matteraglia riguarda la questione dei possibili scenari alternativi, di cui la Direttiva comunitaria chiede l'esplicitazione e comparazione nella formulazione della VAS. Di fatto, quantomeno in relazione a quanto sommariamente illustrato nell'ultimo incontro di Agenda 21, le alternative prese in considerazione sembrano esclusivamente riguardare aspetti del tutto marginali dell'assetto urbano, forse dando per scontato che l'unica realistica strategia possibile sia quella di una semplice razionalizzazione degli attuali meccanismi di crescita urbana, regolati di fatto dall'iniziativa privata, mentre l'azione pubblica sembra doversi limitare ad una estenuante contrattazione con i proprietari delle aree e gli operatori immobiliari finalizzata ad ottenere – in cambio delle cubature concesse e della

rendita differenziale acquisita – parziali benefici in termini di servizi ed aree cedute al Comune (in molti casi estremamente frazionate e di scarsa utilità pubblica).

Matteraglia afferma che neppure nell'ambito di Agenda 21 sono emersi scenari realmente alternativi o che, comunque, quelli proposti (ad esempio in relazione alla mobilità urbana ed extraurbana) non sarebbero stati supportati da schemi organizzativi e da programmi temporali sufficientemente articolati. Su questa affermazione dissento decisamente. Ritornerò sull'argomento, limitandomi per il momento a ricordare come in più occasioni e con numerosi documenti scritti nel corso di questi anni come Legambiente abbiamo formulato organiche proposte di un diverso assetto del territorio a scala urbana ed intercomunale. Proposte centrate in primo luogo sul potenziamento del sistema dei trasporti collettivi (in particolare su ferro) e la riduzione del traffico automobilistico privato, sul disegno di una città metropolitana multipolare che preveda la concentrazione degli interventi di trasformazione e riqualificazione urbana in un numero ristretto di nuove centralità servite dai mezzi pubblici, sul progetto di una estesa cintura verde (*green belt*) che, inglobando i comuni contermini, definisca un limite preciso alle nuove espansioni urbane e si connetta ai residui cunei verdi della città. Un progetto (sull'esempio del *GrünGürtel* di Francoforte) non solo vincolistico, bensì operativo, di intervento diretto degli enti pubblici e di incentivazione alle trasformazioni dei privati, finalizzato alla riforestazione a fini ecologici, al potenziamento ed alla riconversione con criteri biologici delle attività agricole, alla formazione di un nuovo paesaggio (si veda a questo proposito anche il documento "*Rete verde e gestione del suolo*" predisposto nell'ambito delle attività di Agenda 21).

2 settembre 2008

Sergio Lironi, Presidente Legambiente Padova



**Gruppo Tematico
"PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO"**

**DOCUMENTO DI SINTESI FINALE
Raccolta delle proposte del Gruppo Tematico
per la definizione dei contenuti del PAT**

*Seconda Fase
giugno 2006/ luglio 2008*

Padova, settembre 2008

INDICE

Premessa	p. 2
Tabella e Tavole di sintesi delle indicazioni del "Gruppo Tematico sul PAT" di Padova21	p. 6
Lista dei partecipanti al lavoro di gruppo	p. 24
Allegati	p. 26

*Proposte per la definizione dei contenuti della Rete
Ecologica Comunale elaborate dal Gruppo Tematico
sul P.A.T. – 2° fase: documento di sintesi*

*Documento di sintesi del Gruppo tematico " Piano
di Assetto del Territorio"- Il Futuro della Zip*

Premessa

Il presente documento raccoglie e sintetizza i risultati del lavoro svolto dal Gruppo tematico di Agenda 21 e le proposte da esso elaborate in merito alla definizione del nuovo Piano di Assetto del Territorio del Comune di Padova.

Le idee e le indicazioni contenute nella tabella e nelle tavole di sintesi si riferiscono principalmente alle attività svolte dopo l'adozione del Documento Preliminare del PAT da parte della Giunta Comunale (delibera n.122 del 17 marzo 2006). Bisogna peraltro segnalare che rispetto ad alcune tematiche il documento riprende proposte avanzate in occasione della prima fase di lavori del Gruppo tematico relativa proprio alla definizione del Documento Preliminare.

I temi affrontati

La seconda fase fa riferimento al periodo che va da maggio 2006 a luglio 2008, nel corso del quale si sono svolti 32 incontri del Gruppo tematico dedicati ad approfondire e discutere argomenti fondamentali per la creazione di una visione d'insieme del futuro PAT.

In particolare, i temi trattati sono stati: la rete ecologica comunale (*maggio-novembre 2006*), il futuro della Zona Industriale (*novembre 2006-aprile 2007*)¹, gli scenari futuri elaborati nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) rispetto al polo ospedaliero, all'Università, al sistema infrastrutturale e della mobilità, agli insediamenti e alla qualità urbana (*novembre 2006-marzo 2007*); il Quadro Conoscitivo elaborato dall'Amministrazione Comunale (*novembre 2007*); i risultati dei percorsi partecipati sul PAT nei quartieri (*dicembre*

2007); il patrimonio edilizio esistente ed il fabbisogno abitativo per il prossimo decennio a Padova (*gennaio 2008*); gli scenari strategici del PAT (*febbraio-aprile 2008*); infine, il raccordo tra le strategie del PAT e la VAS e la metodologia seguita per l'elaborazione della VAS (*maggio-luglio 2008*).

Oltre al presente testo il lavoro del gruppo ha prodotto due documenti di sintesi tematici (che si allegano): il primo, contenente le indicazioni per la costituzione della rete ecologica comunale, ed il secondo le proposte e le osservazioni sul "Futuro della ZIP".

Una nuova stagione urbanistica

Dal percorso emergono molte questioni, che sono state motivo di dibattito e di esame da parte del gruppo, e che si rivelano elementi strutturanti della nuova "stagione urbanistica" prospettata per Padova. Questa nuova stagione va verso un approccio al piano più consensuale e partecipativo. Essa richiede un forte impegno, da parte dell'Amministrazione Comunale e degli *stakeholders* che hanno condiviso il percorso di Agenda 21, per comunicare i nuovi concetti e le conoscenze sin qui acquisite, coinvolgendo l'opinione pubblica e promuovendo una nuova cultura della partecipazione, essenziale per un innovativo modello di *governance* locale.

È importante sottolineare la configurazione innovativa del PAT, che non prevede una normativa prescrittiva di tipo tradizionale, ma è strutturato come un complesso di norme ed indirizzi. Due sono gli aspetti principali da tener conto in questo caso.

Il primo interessa l'operatività del piano, che sarà costruita principalmente sulla condivisione degli obiettivi e su una forte capacità progettuale e gestionale da parte dell'Amministrazione Comunale. In questo senso il Comune dovrà saper esercitare una *moral suasion* per raggiungere gli obiettivi del piano senza

¹ il percorso di discussioni sulla ZIP si è intrecciato con gli incontri organizzati nell'ambito delle attività previste dal Progetto Life-SIAM (Sustainable Industrial Area Model), che prevedeva la sperimentazione di un modello di Area Industriale Sostenibile nella zona industriale di Padova.

dover ricorrere alla forza di leggi o di regolamenti.

Il secondo aspetto riguarda il compito affidato all'Amministrazione dalla nuova legge urbanistica regionale (L.R. n. 11 del 23 aprile 2004), di pianificare ed orientare le trasformazioni del territorio comunale attraverso "Piani d'Intervento". A tali piani d'intervento saranno delegate la maggior parte delle previsioni prescrittive e il disegno effettivo del territorio.

Visto il carattere conformativo di questi piani, è opportuno garantire la continuità dei processi partecipativi nella pianificazione comunale, resi operativi a partire dal coinvolgimento di Agenda 21 nell'elaborazione del PAT.

Viene quindi richiesto all'Amministrazione l'impegno di prevedere come condizione all'elaborazione e adozione dei PI la realizzazione di processi partecipati estesi ai cittadini, alle associazioni, agli enti e alle categorie economiche.

Progettare per scenari

La L.R. 11/2004 contempla, inoltre, la realizzazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PAT, che deve includere la prefigurazione di più scenari alternativi di sviluppo che tengano conto sia delle trasformazioni previste dai piani precedenti sia di quelle della nuova pianificazione.

In questo senso, viene auspicato dal gruppo che, nella sua metodologia di analisi, la VAS includa come prioritari gli aspetti legati alla qualità della vita in città e alla sostenibilità. Inoltre, sarebbe opportuno che lo studio venisse abbinato ad una pianificazione economico-finanziaria che stabilisca precise priorità d'investimento e d'intervento.

La VAS del PAT di Padova ha introdotto, come parte degli indicatori per la valutazione ed il monitoraggio degli effetti indotti dalla pianificazione urbanistica, *l'impronta ambientale ed il bilancio delle emissioni di CO₂*.

In un'ottica propositiva, viene richiesto dal gruppo che sia il PAT sia la VAS non si limitino a prevedere la diminuzione degli impatti futuri prospettati dai nuovi interventi, ma pongano come obiettivo della pianificazione la riduzione dell'impronta e delle emissioni di gas climalteranti attuali, indicando anche gli strumenti da utilizzare per il raggiungimento di tale meta.

Dal PAT al PATI

È stata sottolineata più volte dai partecipanti la necessità di allargare il campo di competenza del piano, uscendo dal superato confine amministrativo comunale e affrontando nel suo complesso il territorio della città metropolitana.

La nuova configurazione della città, del tutto diversa da quella tradizionale, la cui dimensione geografica non è più sovrapponibile a quella amministrativa, richiede nuove strategie di pianificazione per affrontare gli squilibri territoriali che tale processo comporta, con effetti negativi sull'ambiente, la qualità della vita e la coesione sociale: una tendenza alla scissione urbana, al deprezzamento di determinati tessuti urbani, alla congestione del traffico, al crescente bisogno di infrastrutture e attrezzature urbane.

In questa prospettiva, si rileva come positiva l'esperienza del PATI (Piano d'Assetto Territoriale Intercomunale) che, per la prima volta, ha fatto collaborare e confrontare nella pianificazione di area vasta le Amministrazioni dei Comuni della città metropolitana.

Essa però, da un lato, è mancata di un livello di partecipazione e di coinvolgimento della società e, dall'altro, ha tralasciato una tematica di fondamentale importanza per la conformazione del territorio, quella degli insediamenti residenziali. Infatti, durante le discussioni del gruppo la questione del coordinamento delle politiche abitative e del confronto delle previsioni a livello metropolitano è stata richiamata ed auspicata più volte.

Si sottolinea, infine, la necessità di rafforzare la visione strategica del piano, e di specificare e chiarire quali sono gli strumenti a disposizione dell'Amministrazione per rendere operative ed efficaci tali strategie, per garantire che gli impegni non rimangano sulla carta ma si traducano in politiche concrete.

Le principali proposte elaborate dal Gruppo tematico

Partendo da tali premesse, il gruppo ha formulato ulteriori indicazioni in merito alle principali linee strategiche e gli scenari di riferimento del futuro PAT:

1. La formazione di un'**articolata rete di trasporti collettivi su ferro estesa a scala metropolitana**, che assicuri la massima efficienza, riducendo in modo significativo l'attuale carico inquinante e **alla quale sia subordinata ogni trasformazione rilevante** prevista sul territorio. La rete della mobilità pubblica deve costituire la condizione per ogni nuovo insediamento e per la formazione delle nuove centralità di un'auspicabile città policentrica. Inoltre, le nuove stazioni previste devono fornire l'occasione per progetti di riqualificazione urbana e di potenziamento dei servizi civici.
2. La costituzione della **rete ecologica comunale come elemento fondante del nuovo disegno urbano, integrata con le reti ecologiche a scala metropolitana**, e costituita dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici, fiumi e canali, parchi urbani, periurbani e agricoli, insediamenti rurali e attività compatibili, ecc. Il potenziamento del sistema del verde rappresenta un aspetto importante nell'azione per il miglioramento della qualità dell'aria e per la conservazione della biodiversità.
3. La **subordinazione di ogni nuova urbanizzazione o intervento edilizio al disegno unitario della rete ecologica**, definendo precisi vincoli ricognitivi di tipo ambientale e **utilizzando gli strumenti della perequazione ad arcipelago, della compensazione urbanistica e dei crediti edilizi** per delocalizzare le volumetrie attualmente previste in aree essenziali per la formazione della rete ecologica.
4. Il **contenimento del consumo di suolo**, indirizzando le **trasformazioni urbane** verso soluzioni alternative all'utilizzo di nuovo suolo, privilegiando gli interventi di recupero e di trasformazione dell'esistente, di riqualificazione delle aree degradate e che siano subordinate a condizioni che garantiscano la massima compatibilità ambientale. I progetti devono prevedere l'adozione di sistemi di mitigazione e di tecnologie bio-compatibili, volti al risparmio e all'efficienza energetica. Viene indicata anche la necessità di **coordinare le politiche abitative perseguite dai singoli comuni a livello metropolitano**, confrontando le previsioni per Padova con quelle dei Comuni contermini.
5. Dar vita a nuove **centralità urbane** e ad un'accentuata **articolazione dei quartieri in rioni, dotati di una forte identità urbana** e di una relativa autosufficienza funzionale.
6. Il collegamento della **programmazione della Zona Industriale di Padova ai lavori del PATI** (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive a scala territoriale. La **governance** dello sviluppo e della trasformazione del sistema produttivo a scala metropolitana deve essere **affidata ad un unico ente di gestione**, con ampi poteri decisionali in un quadro di direttive e strategie politiche chiaramente delineate.
7. La **programmazione di una riqualificazione urbana complessiva** - che contempli in particolare le aree dell'attuale fiera di Padova, dell'Ospedale Civile, delle Caserme in dismissione, dell'Aeroporto Allegri, dell'ex-Foro Boario di Corso Australia - da attuare nel medio-lungo periodo

attraverso piani/programmi complessi. Tale programmazione dovrebbe inoltre tendere alla massima valorizzazione del grande patrimonio storico-culturale rappresentato dal Centro Storico di Padova.

La matrice presentata di seguito riporta le indicazioni di Agenda21 per il Piano di Assetto del Territorio di Padova, suddivisa nelle sei tematiche che riprendono i temi delle tavole predisposte dal Settore Pianificazione Urbanistica del Comune per il PAT connessi alle scelte di assetto (rappresentate dai sistemi) del Documento Preliminare. Per ogni tematica sono state indicate le scelte strategiche e le proposte generali relative al PAT, nonché quelle più specifiche ritenute argomento di PI.

A seguire sono riportate, inoltre, cinque tavole di sintesi, elaborate nell'ottica di favorire la comunicazione del lavoro del Gruppo tematico di Agenda 21, contenenti le proposte più importanti emerse dal percorso partecipativo sul PAT.

INDICAZIONI DI AGENDA 21 PER IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DI PADOVA "Gruppo Tematico di Agenda 21 sul P.A.T. - seconda fase: Ulteriori indicazioni ed approfondimenti"		
TEMA: LA CITTÀ CHE SI MUOVE (2)		
SISTEMA INFRASTRUTTURALE E MOBILITÀ SOSTENIBILE		
SCELTE STRATEGICHE	PROPOSTE PAT	PROPOSTE PI
<p>Formazione di un'articolata rete di trasporti collettivi su ferro estesa a scala metropolitana.</p> <p>Riduzione dei flussi di traffico di penetrazione nell'area centrale.</p> <p>Progressiva gerarchizzazione della viabilità urbana.</p> <p>Concentrazione dei nuovi insediamenti lungo alcune linee di forza servite dalle reti di trasporto collettivo, preferibilmente intorno alle future fermate del sistema su ferro (SIR e SFMR).</p> <p>Integrare Padova nel sistema fluvio-marittimo nazionale.</p>	<p>Scala Metropolitana</p> <p>Estendere il SFMR al comprensorio sud della Provincia.</p> <p>Completare la gronda ferroviaria sud come parte integrante dello SFMR, da utilizzare anche per il servizio passeggeri.</p> <p>Appoggiare il progetto di potenziamento del trasporto merci ferroviario nell'ambito del "Corridoio metropolitano Padova-Venezia, a seguito di un Accordo sottoscritto tra l'Autorità portuale di Venezia e l'Interporto di Padova, nel novembre 2007, per collegare su ferro i due sistemi, al fine di velocizzare il trasporto merci rispetto alle intasate arterie autostradali.</p> <p>Potenziare il trasporto pubblico sulle strade extraurbane di penetrazione alla città, ad alta criticità di traffico anche creando corsie preferenziali.</p> <p>Integrare il sistema della mobilità lungo l'asse Padova Venezia con il completamento dell'idrovia Padova-mare, affidando al trasporto fluvio-marittimo una parte significativa della movimentazione delle merci.</p>	<p>Raccordo del SFMR con la mobilità ciclopedonale.</p>
	<p>Scala Urbana</p> <p>Riorganizzare il nodo ferroviario per favorire la connessione con il trasporto pubblico collettivo, con particolare attenzione a favorire il superamento della divisione tra la città e i quartieri a nord.</p> <p>Estendere le linee SIR ai Comuni contermini, prevedendo fermate di raccordo con quelle del Sistema Ferroviario Metropolitano.</p> <p>Introdurre alcune diframazioni dei tracciati principali del SIR per raggiungere le grandi polarità funzionali urbane (fiera, poli sanitari, cittadella dello sport, zona universitaria lungo Piovego, stazione del SFMR di S.Lazzaro).</p> <p>Realizzare un sistema di <i>park&ride</i>, di parcheggi di quartiere e di nodi di interscambio (parcheggi scambiatori) nelle intersezioni con le</p>	<p>Nel progetto delle nuove stazioni del trasporto su ferro prevedere la riqualificazione urbana e il potenziamento dei servizi civici, non escludendo che questi possano essere ambiti di "densificazione urbana", finalizzati a liberare dalle volumetrie oggi previste altre aree a prevalente vocazione ambientale.</p> <p>Garantire la qualità degli interventi nei tessuti storici e nella città consolidata (pavimentazioni, arredi, ecc.)</p> <p>Conservare e potenziare le linee di trasporto pubblico interquartiere studiate per categoria di utente.</p> <p>Potenziare il numero di corsie preferenziali per il</p>

² Il rappresentante del Coordinamento Unitario Professioni (CUP) dissenso delle indicazioni relative al sistema infrastrutturale e alla mobilità sostenibile.

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

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

3 posizione non condivisa da tutti i partecipanti

TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21

TAVOLA 1 - LA CITTÀ CHE SI MUOVE

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

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

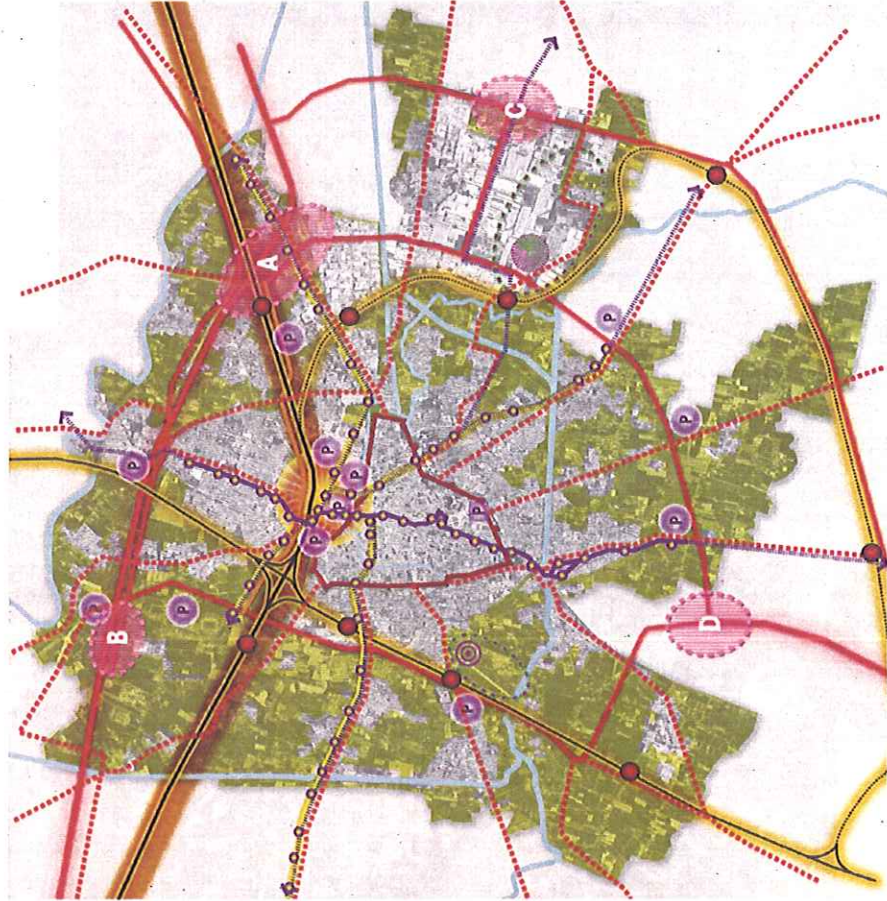
Appoggiare il progetto di potenziamento del trasporto merci ferroviario nell'ambito del "Corridoio metropolitano Padova-Venezia", per collegare su ferro i due sistemi al fine di velocizzare il trasporto merci rispetto alle intasate arterie autostradali.

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

Estendere il SFMR al comprensorio SUD della Provincia

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

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



Integrare Padova nel sistema fluvio-marittimo nazionale.

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

Realizzare un sistema di *park&ride*, di parcheggi di quartiere e di nodi di interscambio (parcheggi scambiatori) nelle intersezioni con le linee della grande viabilità e le reti di trasporto metropolitane/extraurbane (SFMR).

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

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

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

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

UFFICIO AGENDA 21 - c/o INFORMAMBIENTE
via Viacovich, 4, 2 - Padova - ☎ 8022488 - Fax 8022492 - E-MAIL: padova21@comune.padova.it

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

DOCUMENTO DI SINTESI FINALE

Raccolta delle proposte del gruppo tematico per la definizione dei contenuti del PAT

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

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

TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21 TAVOLA 2 - LA CITTÀ CHE RESPIRA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

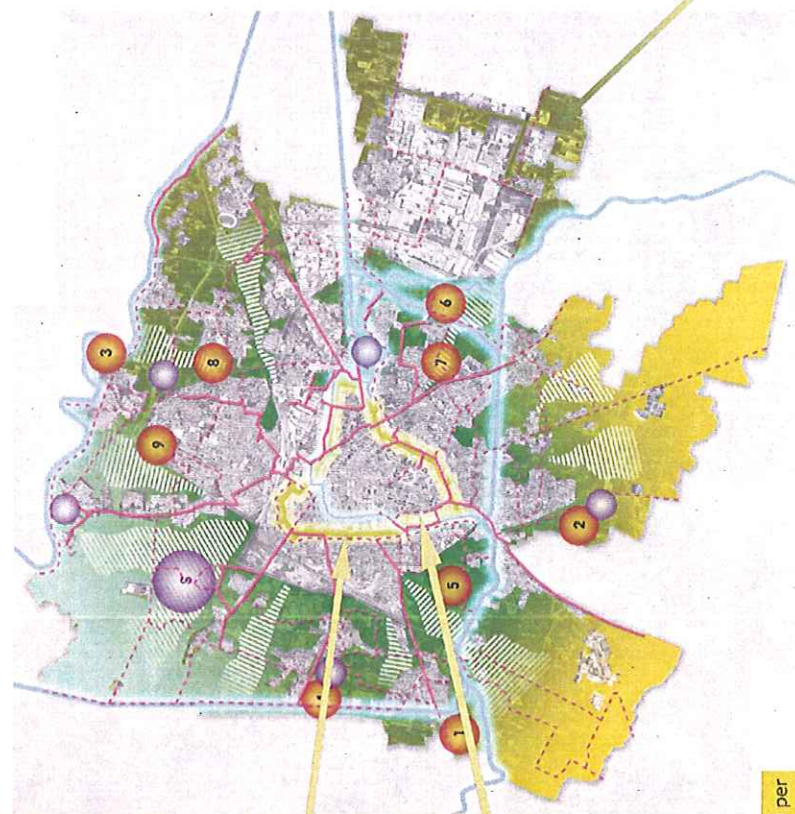
Indicare le aree lungo la rete idrografica dove sia vietata l'edificazione e ci siano i presupposti per la naturalizzazione.

Conservazione e valorizzazione della rete idrografica minore.

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

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

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



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

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

UFFICIO AGENDA 21 - c/o INFORMATIBIENTE
Via Macovich, 4, 2 - Padova - ☎ 8022488 - ☎ 8022492 - E-MAIL: padova21@comune.padova.it

TEMA: LA CITTÀ DELLE OPPORTUNITÀ: AMBITO PRODUTTIVO DA ATTREZZARE ECOLOGICAMENTE (*) SISTEMA DEI GRANDI SERVIZI URBANI: SISTEMA DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E COMMERCIALI (4)	PROPOSTE PAT	PROPOSTE PI
<p>SCELTE STRATEGICHE</p> <p>Collegamento della programmazione della Zona Industriale di Padova ai lavori del PATI (Piano di Assetto del Territorio Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive a scala territoriale.</p> <p>Affidamento della <i>governance</i> dello sviluppo e della trasformazione del sistema produttivo a scala metropolitana ad un unico ente di gestione, con ampi poteri decisionali in un quadro di direttive e strategie politiche chiaramente delineate.</p> <p>Progressiva riconversione delle funzioni della ZI (privilegiando la ricerca e l'innovazione tecnologica, ed in generale le attività con maggior valore indotto e di minor impatto ambientale) e la riqualificazione delle architetture e del contesto ambientale (attrezzature ecologiche all'interno della ZI, conservazione delle adiacenti aree agricole di cui al PRG vigente quali zone verdi di ammortizzazione e parte della rete ecologica).</p>	<p>Gli scenari per la ZIP</p> <p>ZIP Nord – Scenario di adeguamento⁽⁵⁾: sviluppo di politiche volte alla riconversione dell'industria padovana verso settori ad alto valore aggiunto (industrie ad alta tecnologia e terziario avanzato), sostegno all'insediamento di istituti di ricerca pubblica e privata, creazione di nuovi servizi alla persona (residenza, asili, mense, parcheggi, aree sportive e ricreative, trasporti, ecc.) e alle imprese.</p> <p>ZIP Sud – Scenario di rifunzionalizzazione: sviluppo del polo della logistica, prevedendo maggior coordinamento con le strategie e con il sistema infrastrutturale a scala regionale.</p> <p>Individuare strumenti capaci di favorire la localizzazione nella ZIP di attività innovative e ad alto valore aggiunto.</p> <p>Mantenere la presenza di attività produttive in area ZIP escludendo il cambiamento d'uso delle aree e la conseguente localizzazione di funzioni terziarie di servizio alla produzione e attività terziarie del tutto indipendenti da questa, quali commercio all'ingrosso o al dettaglio.</p> <p>Tutelare la presenza delle realtà produttive esistenti con particolare riferimento alle aree industriali e a quelle artigianali di eccellenza.</p> <p>Riqualificare e riconvertire le aree dimesse e degradate all'interno della ZIP con progetti che minimizzino il consumo di suolo e massimizzino l'adozione di sistemi di mitigazione ambientale e di tecnologie bio compatibili, eco-sostenibili e per il risparmio e l'efficienza energetica.</p> <p>Completare l'Iadrovia Padova-Mare (6), realizzata al 60% e incompiuta da oltre 25 anni, così come previsto dalla Legge 27 gennaio 2000 n°16, che comporterebbe ricadute positive su più ambiti: salvaguardia idraulica, aspetto ambientale e di salute pubblica, aspetto economico, aspetto turistico ambientale.</p>	<p>Isituire vincoli di sostenibilità per la scelta delle aziende da insediare nella ZIP.</p> <p>Realizzare una più efficace azione di coordinamento e gestione dell'offerta di aree per insediamenti produttivi a livello di città metropolitana con il compito di programmare e autorizzare le richieste di sviluppo.</p>

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

5 La proposta non è condivisa da tutti i partecipanti

6 La proposta è condivisa a larga maggioranza.

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

	<p>Migliorare il rapporto e le connessioni tra la ZIP e la città per che concerne la mobilità, il sistema del verde, il rischio idraulico e il rischio industriale.</p>
<p>Mobilità:</p> <ul style="list-style-type: none">- migliorare la funzionalità viaria;- sviluppare l'offerta di trasporto pubblico;- prevedere la realizzazione di una rete di piste ciclabili protette all'interno della ZIP adeguatamente collegate con i percorsi ciclabili dei quartieri adiacenti. <p>Sistema del Verde:</p> <ul style="list-style-type: none">- conservare la destinazione agricola prevista dal PRG vigente per le aree attorno alla ZIP, in funzione di zone di "ammortizzazione ecologica" e di prevenzione del rischio idraulico;- risanare il Roncjetto approntando sistemi di deputazione a monte e/o creando bacini di fitodeputazione;- sostenere la realizzazione del Progetto Viridis - scenario C, con alcune modifiche che rendano compatibile il mantenimento del porto fluviale, la conservazione e rivalutazione funzionale del fascio binari esistente, il recupero dell'Isola di Terranegra, lo studio di fattibilità dell'interamento del depuratore di Cà Nordio, e con la realizzazione di un unico nuovo attraversamento sul canale, dedicandolo al metrobuss per collegare la città alla ZIP.- tutelare i beni di interesse storico-artistico localizzati in area ZIP;- promuovere lo sviluppo delle energie da fonti rinnovabili. <p>Rischio idraulico e rischio industriale:</p> <ul style="list-style-type: none">- promuovere la diffusione di tecniche di bioedilizia, con l'obiettivo di evitare l'impermeabilizzazione delle aree;- utilizzare gli strumenti della pianificazione per ridurre i salvaguardare l'area riguardo al rischio complessivo, tenendo conto della specificità delle zone interessate, dei punti vulnerabili e dei centri di aggregazione. Considerare inoltre, le "aree di attenzione delle aziende a rischio di incidente rilevante" quali ambiti ove favorire interventi di rinaturalizzazione piuttosto che nuove edificazioni.	

TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21 TAVOLA 3 - LA CITTÀ DELLE OPPORTUNITÀ (AMBITO PRODUTTIVO DA ATTREZZARE ECOLOGICAMENTE)

Collegare la programmazione della ZIP ai lavori del PATI (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive alla scala territoriale. Si auspica che la governance dello sviluppo e della trasformazione del sistema produttivo metropolitano sia affidata ad un unico ente di gestione, con ampi poteri decisionali in un quadro di direttive e strategie politiche chiaramente delineate.

Gli scenari per la ZIP

ZIP Nord - Scenario di adeguamento

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

ZIP Sud - Scenario di rifunzionalizzazione

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

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

Mantenere la presenza di attività produttive in area ZIP escludendo il cambiamento d'uso delle aree e conseguente localizzazione di funzioni terziarie di servizio alla produzione e attività terziarie del tutto indipendenti da questa, quali commercio all'ingrosso o al dettaglio.

Tutelare la presenza delle realtà produttive esistenti con particolare riferimento alle realtà industriali e a quelle artigianali di eccellenza.

Riqualificare e riconvertire le aree dimesse e degradate all'interno della ZIP con progetti che minimizzino il consumo di suolo e massimizzino l'adozione di sistemi di mitigazione ambientale e di tecnologie bio-compatibili, eco-sostenibili e per il risparmio e l'efficienza energetica.

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

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

Individuare strumenti capaci di favorire la localizzazione nella ZIP di attività innovative e ad alto valore aggiunto;

Modificare il Regolamento della ZIP istituendo vincoli di sostenibilità per la scelta delle aziende da insediare;

Realizzare una più efficace azione di coordinamento e gestione dell'offerta di aree per insediamenti produttivi a livello di città metropolitana con il compito di programmare e autorizzare le richieste di sviluppo.



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

Mobilità

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

Sistema del verde

- Conservare la destinazione agricola prevista dal PRG vigente attorno alla ZIP, in funzione di zone di "ammortizzazione ecologica" e di prevenzione del rischio idraulico;
- Sostenere la realizzazione del Progetto Viridis (vedi Documento Sintesi del Gruppo Tematico sulla ZIP);
- Tutelare i beni di interesse storico-artistico localizzati in area ZIP;
- Promuovere lo sviluppo delle energie da fonti rinnovabili.

Rischio idraulico e rischio industriale

- Promuovere la diffusione di tecniche di bioedilizia, con l'obiettivo di evitare l'impermeabilizzazione delle aree;
- Utilizzare gli strumenti della pianificazione per ridurre e salvaguardare l'area riguardo al rischio complessivo, tenendo conto della specificità delle zone interessate, dei punti vulnerabili e dei centri di aggregazione. Considerare, inoltre, le "aree di attenzione delle aziende a rischio di incidente rilevante" quali ambiti ove favorire interventi di rinaturalizzazione piuttosto che nuove edificazione.

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

UFFICIO AGENDA 21 - c/o INFORMAMBIENTE
via Macovich, 4, 2 - Padova - ☎ 8022488 - Fax 8022492 - EMAIL: padova21@comune.padova.it

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

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

DOCUMENTO DI SINTESI FINALE

Raccolta delle proposte del gruppo tematico per la definizione dei contenuti del PAT

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

TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21 TAVOLA 4 - LA CITTÀ CHE CAMBIA: BREVE-MEDIO PERIODO

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

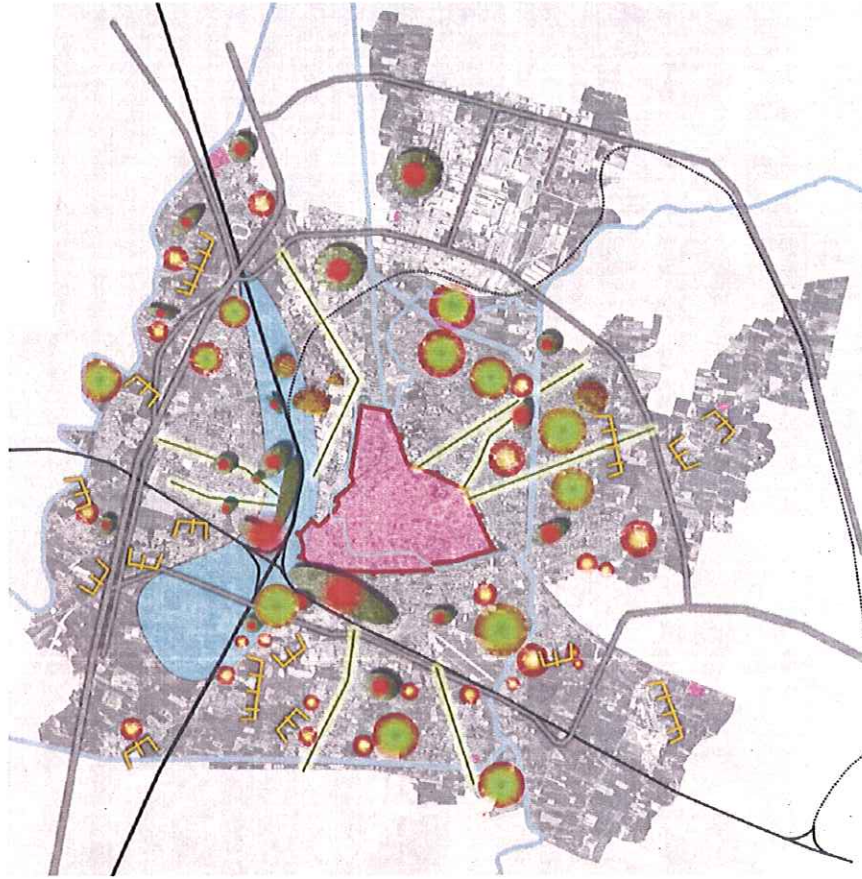
Coordinare le politiche abitative perseguite dai singoli comuni a livello metropolitano, confrontando le previsioni per Padova con quelle dei Comuni contermini.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

DOCUMENTO DI SINTESI FINALE

Raccolta delle proposte del gruppo tematico per la definizione dei contenuti del PAT

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

UFFICIO AGENDA 21 -c/o INFORMATIBENTE

Via Iacovitch, 4, 2 - Padova - ☎ 8022488 - Fax 8022492 - E-MAIL: padova21@comune.padova.it

TAVOLA DI SINTESI DELLE PROPOSTE DEL GT PAT - AGENDA 21 TAVOLA 5 - LA CITTÀ CHE CAMBIA: MEDIO-LUNGO PERIODO

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

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

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

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



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

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

Collegare la programmazione della ZIP ai lavori del PATI (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive alla scala territoriale. Si auspica che la governance dello sviluppo e della trasformazione del sistema produttivo metropolitano sia affidata ad un unico ente di gestione, con ampi poteri decisionali in un quadro di direttive e strategie politiche chiaramente delimitate.

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

LISTA DEI PARTECIPANTI DEL GRUPPO TEMATICO SUL PAT NEL CORSO DELLA SECONDA FASE DEI LAVORI⁸ (maggio 2006 - luglio 2008)		
	ENTE	RAPPRESENTANTE
1	ASCOM	MAGGIO Marco
2	Ass. Amici della Bicicletta	VENDRAMIN Luigino
3	Ass. Archibiodesign	GRAMEGNA Francesco
4	Ass. Bioarchitettura Veneto - Sez. Padova	SAMBATARO Giuseppe
5	Ass. Bioarchitettura Veneto - Sez. Padova	CHIUPPANI Anna Elisa
6	Ass. Ecologia Umana	BASSAN Stefano
7	Ass. S.O.S. Insieme per il territorio	LEVANTE Mario
8	Ass. Salvaguardia Idraulica	CROTTI Carlo
9	CDQ 4 - Commissione Urbanistica	STORTI Franco
10	CDQ 5 - Sud Ovest	PAVAN Francesco
11	Centro di Ecologia Umana Università PD	RIOLFATTI Massimo
12	CGIL Segreteria Confederale	SIMONAGGIO Ilario
13	Circolo di Campagna WIGWAM "Il Presidio" sotto il Portico	PAGNIN Stefano
14	Coldiretti Padova	CAVUTO Enrico
15	Collegio Agrotecnici	POVELATO Carlo
16	Collegio Agrotecnici	GOMIERO Giuliano
17	Collegio Geometri di Padova	DAL ZOTTO Giovanni
18	Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del verde	BERNINI Cosetta
19	Comitato Iris	GINESTRI Ernesto
20	Comune di Padova - Settore Verde e Arredo Urbano	RANZATO Lorenzo
21	Comune di Padova Settore Ambiente	WELLINGTON Dennis
22	Consorzio ZIP	MAZZOCATO Vera
23	Consorzio ZIP	PEOTTA Cristian
24	Coordinamento Unitario Professioni - CUP	Battaliard Mario
25	Energoclub	ZANELLA Alessandro
26	G.I.Z.I.P. - Gruppi imprenditori della Zona Ind. Di Padova	ROVOLETTO Roberto
27	Italia Nostra sez. Padova	PANAJOTTI Maria Letizia
28	IUAU	TREVISIOL Erick
29	Laboratorio di Quartiere n.5 Sud-Ovest (Padova)	ROSSETTO Maurizio
30	Legambiente Padova Onlus	CABRELLE Lorenzo
31	Legambiente Padova Onlus	LIRONI Sergio
32	Lundbeck Pharmaceuticals Italy S.p.A.	MUNARI Antonio
33	Lundbeck Pharmaceuticals Italy S.p.A.	VOLPATO Andrea
34	Ordine Architetti Padova	VOLTAN Sandro
35	Ordine Ingegneri Padova	MACCATROZZO Lino
36	Ordine nazionale dei Biologi	CASETTA Devis
37	Sindacato ADL/RdB	PIERETTI Stefano
38	SPI CGIL	BETTELLA Rosanna
39	Unindustria Padova	DAL POS Rino
40	Unione Provinciale Artigiani - Confartigianato Padova	VALENTINOTTI Amedeo
41	Università degli Studi di Padova	CENGHIALTA Enrico
42	Università degli Studi di Padova - CESQA	FILIPPI Sandra
43	Università degli Studi di Padova - CESQA	ARCHETTI Alessandra
44	Università degli Studi di Padova - CESQA	FRIGO Elena
45	WWF Sezione Padova	ZANETTI Francesco

⁸ Gli aderenti elencati rappresentano il gruppo più ampio che ha partecipato alle varie fasi del processo. Circa il 33% di questi ha partecipato con assiduità a tutte le fasi nel corso dei vari anni del percorso, contribuendo direttamente all'elaborazione del presente documento.

Allegato

**Documenti di sintesi:
Rete Ecologica Comunale e Futuro della ZIP
(9)**

9 I due documenti allegati presentano il lavoro di approfondimento realizzato dal gruppo sui temi "Rete Ecologica Comunale" e "Futuro della Zona Industriale di Padova". Si è ritenuto opportuno riportarli integralmente per rendere conto della ricchezza dei contenuti e delle proposte elaborate che solo sinteticamente sono poi state inserite nel documento finale.



Proposte per la definizione dei contenuti della Rete Ecologica Comunale elaborate dal Gruppo Tematico sul P.A.T. - 2^a fase: documento di sintesi

Obiettivo del tavolo di lavoro

L'obiettivo condiviso dal gruppo di lavoro è di sviluppare le tematiche intorno alla rete ecologica comunale così come strutturate nel Documento Preliminare del P.A.T. elaborato dall'Amministrazione, che ha in buona parte recepito le indicazioni dello stesso gruppo emerse nella 1^a fase dei lavori.

Ciò al fine di approfondire gli scenari di riferimento, territorializzandoli alle varie realtà ambientali presenti a Padova, analizzandone potenzialità e criticità, fornendo elementi che potrebbero tornare utili alla progettazione della rete ecologica., in particolare l'individuazione delle aree di maggior interesse ambientale-paesaggistico, ma anche indicazione di criteri e parametri di riferimento progettuale, a seguito di uno studio analitico di fonti bibliografiche-cartografiche sinergicamente svolto dal gruppo e da esperti dell'Amministrazione.

Punti di partenza

1) Documento Preliminare P.A.T., pag. 24

"La rete ecologica comunale"

"Il paesaggio urbano e periurbano di Padova è oggi un territorio molteplice, caratterizzato dalla presenza di aree naturali e insediamenti isolati, terreni coltivati e conurbazioni lineari, reti infrastrutturali e reti d'acqua. Alla valorizzazione e alla salvaguardia ecologica ed ambientale di questo territorio è finalizzata la creazione di una **Rete ecologica comunale** –in linea con quanto indicato dal Ptcp in corso di approvazione- costituita dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici e trame blu delle acque superficiali, da connettere con i grandi sistemi delle aree verdi urbane esistenti e previsti (come il Parco dei Canali e quello delle Mura) e con le reti e i nodi ecologici territoriali, realizzando una rete di continuità di spazi aperti verdi tra il Parco dei Colli Euganei a sud e il Parco del Brenta a nord. In particolare, la costruzione della Rete ecologica locale si potrebbe sostanziare attraverso:

- la formazione del **Sistema dei parchi urbani**, come ambiti di cerniera tra il territorio urbano e quello agricolo: parco Basso Isonzo, parco Terranegra/Forcellini, parco Brentelle, il Parco delle Mura, il Parco dei Canali, ecc;
- la formazione del **Parco agricolo periurbano**, verificando e aggiornando i progetti già fatti (Gambino-Abrami), potenziando e valorizzando le coltivazioni agricole locali e individuando aree per rimboschimenti, in grado di incrementare i livelli di naturalità e per la produzione di biomasse;
- la formazione del **tessuto connettivo ecologico**, quale trama di connessione tra il Parco agricolo e il Sistema dei Parchi Urbani."

2) Proposte per la definizione dei contenuti del Documento Preliminare elaborate dal Gruppo Tematico sul P.A.T.: quadro di sintesi

Sottotema/scenario n. 3:

Costituzione della cintura verde (rete locale – rete ecologica comunale) - gestita in modo integrato e unitario (vd PAL A21) - e del suo raccordo con le reti ecologiche a scala metropolitana, formata dall'alternarsi e dall'articolarsi di corridoi ecologici e trame blu (tutela della rete idrografica minore: le reti delle acque superficiali dei fiumi e dei canali), parchi urbani periurbani e parchi agricoli, insediamenti rurali e attività compatibili, ecc..

Obiettivi generali:

- **Realizzazione del parco delle Mura**, come sistema anulare verde lungo le mura cinquecentesche integrato al sistema delle acque da cui si diparte il sistema del verde urbano.
- **Riqualificazione e fruibilità delle aree verdi urbane** Realizzazione di un sistema "verde" interno alla città che si colleghi anche con la cintura verde periurbana e i corridoi ecologici. Il verde come elemento di riqualificazione delle periferie e elemento centrale della nuova edificazione.
- **Rete ecologica comunale** Conoscenza e incremento della rete di risorse naturalistiche a disposizione quale trama di tipo ecologico a cui fare riferimento per delineare futuri scenari di sviluppo sostenibile, nonché progetti specifici di riqualificazione/ valorizzazione. Individuazione aree e analisi delle potenzialità (aree di espansione, collegamento rete ecologica).

- Ampliamento e creazione di nuovi corridoi ecologici comprese anche le aree verdi di previsione e i residui "cunei verdi" agricoli (anche nella zona industriale). Previsione di studi per collegare la rete ecologica alle aste fluviali da implementare, anche per gli aspetti paesaggistici, con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
- variante ai servizi e aree di perequazione: utilizzo dello strumento della compensazione per il potenziamento del quadro attuale dei parchi urbani (Basso Isonzo, Terranegra, Via Pelosa, Parco Roncayette, Parco del Brenta);
- Crescita e consolidamento delle aree ad elevata naturalità (boschi, aree umide, ecc.).

Verde di separazione dalle infrastrutture: dotare le infrastrutture principali di "contenuti ambientali, tramite fasce verdi (alberate) lungo la rete e nelle aree intercluse (svincoli) in funzione ecologica ma anche paesaggistica; dotare la viabilità interna di previsione di fasce alberate in funzione di compensazione ecologica, introdurre parametri di riequilibrio ecologico nei nuovi interventi edilizi, attraverso standard di verde in grado di assorbire l'inquinamento atmosferico indotto dai nuovi carichi di traffico.

- **Rete ecologica periurbana** Creazione (attraverso il PATI) di una estesa cintura verde (8.900 ettari già previsti dal progetto preliminare di Piano Territoriale Provinciale del 1995), costituita da aree private e pubbliche destinate ad attività agricole, fattorie didattiche, colture specializzate, bosco, ambiti naturalistici, attività fruibili, volta non solo alla formazione di un sistema di parchi territoriali ed urbani, ma anche a definire un margine al territorio urbanizzato, alla costruzione di una nuova forma urbana ed a svolgere un fondamentale ruolo di riequilibrio degli assetti ecologici e di attenuazione degli effetti dell'inquinamento urbano e dei cambiamenti climatici nonché un luogo di effettivo incontro, scambio, gioco, socializzazione e fruizione anche attraverso la gestione partecipata delle realtà associative del territorio e delle rappresentanze istituzionali locali.

- **Il sistema delle acque:**

- Costituzione di un sistema che comprenda tutte le aste fluviali, collegate con i comuni vicini per la manutenzione, fruizione (PATI)
- Problema del disinquinamento

Fruibilità dei corsi d'acqua: creazione di un Parco dei Fiumi, che si estende dalla città racchiusa nella cerchia delle mura all'anello fluviale esterno costituito dal canale scaricatore, canale s. Gregorio, canale Roncayette, Piovego, Brenta, canale Brentella, Bacchiglione.

Obiettivi specifici/Azioni:

- Realizzazione di percorsi ciclopedonali alternativi alla sede stradale, decongestionamento della circonvallazione
- Potenziamento degli "orti urbani"
- Adottare a titolo orientativo, quale criterio progettuale la salvaguardia di una fascia di inedificabilità di almeno 100 metri lungo gli argini fluviali, preferenzialmente non conteggiando dette superfici ai fini di eventuali meccanismi perequativi applicati ad aree limitrofe;
- Promuovere percorsi di "progettazione partecipata" a livello di quartiere dei nuovi spazi verdi previsti nel territorio al fine anche di favorire un ampio coinvolgimento del territorio nella gestione/animazione delle aree verdi. Inserire all'interno del Regolamento edilizio una sezione dedicata al Verde Urbano.

Approfondimenti

A) Struttura della rete ecologica

Riferimenti di area vasta

- ❖ La rete locale deve far riferimento, "appoggiarsi" a quella di **area vasta (provinciale, regionale)**

In tal senso si è esaminato il progetto di reti ecologiche di livello provinciale, contenuto nel P.T.C.P. elaborato nel 2004 (e riadottato nel 2006)

In detto piano territoriale, a Padova la rete provinciale si sviluppa lungo i corsi d'acqua maggiori ivi presenti: il Brenta a nord, il Naviglio Bretella ad ovest insieme al Canale Battaglia, il Canale Scaricatore a sud, il Fiume Roncayette ad est.

Tale trama ecologica principale compare peraltro in progetti precedenti: lo studio di G. Abrami "Ambiente e Paesaggio a Padova" – il P.T.P. redatto nel 1995 – lo "Schema concettuale del verde" contenuto nella "Variante ai Servizi" del 2001.

Riferimenti di livello locale: (Sistema dei parchi urbani – Parco agricolo periurbano – Tessuto connettivo ecologico)

- ❖ Ulteriore rete idrografica comunale: "**Parco dei Fiumi**": corsi d'acqua ex vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 (compreso il Canale di S. Gregorio), e **rete idrografica minore** (fossi, scoli..); **canale dell'Idrovia**

- ❖ Il "**Parco delle Mura**", cioè l'anello verde che corre all'esterno e all'interno della cinta muraria cinquecentesca, **da collegare con il "Parco dei Fiumi"** più esterno, tramite

connessioni, in particolare ciclo-pedonali/verdi (con riferimento al Piano delle piste ed itinerari ciclabili, eventualmente da integrare)

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

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

❖ **Elementi** già analizzati nello studio di Abrami (da aggiornare) e nel P.T.C.P. del 2004 (**paleoalvei, uso reale del suolo, emergenze vegetazionali, biotopi locali, aree di tutela agricola, fasce di tutela di infrastrutture e della Z.I....**)

❖ **Ambiti indicati nel PTCP 2004: "4 – Area periurbana di Padova), specie per gli aspetti legati al paesaggio agrario storico e la salvaguardia dei "cunei verdi" residui.**

❖ **Indagini preliminari sulla permeabilità dei suoli, la rete di smaltimento delle acque reflue, il verde pubblico esistente e di previsione** (utili modelli esistenti come quelli dello studio di Buggin "Infrastrutture Verdi")

❖ **Individuazione dei "sistemi ambientali" e delle loro "connessioni"**, quale struttura della rete (utili esperienze esistenti come il Piano Ambientale di Selvazzano), attraverso la suddivisione del territorio comunale in "Ambiti" di interesse ambientale-paesaggistico (naturalistico, rurale, urbano e periurbano..),

❖ **Aree di tutela dell'intorno di particolari beni di interesse storico** (utili esperienze come quella di Mestrino per le Ville venete), nonché previsioni normative di tutela dei "coni visuali" relativi al bene storico (come quelle previste nelle N.T.A. del Piano Ambientale di Selvazzano); si considerino comunque anche i molti altri beni sparsi su tutto il territorio (come da fonti citate);

❖ **Le aree di perequazione della Variante ai Servizi per l'individuazione di nuovi parchi urbani e la salvaguardia dei residui cunei verdi**

❖ **Fasce boscate quale margine all'edificazione verso lo spazio aperto agricolo, o per evitare "saldature" fra agglomerazioni** risultanti dallo sviluppo dei diversi centri storici sparsi nel territorio, al fine di **salvaguardare l'identità storica dei rioni, o in funzione di mitigazione ambientale rispetto ad insediamenti produttivi o altri insediamenti con impatto ambientale negativo**

❖ **La previsione di parchi confinanti, e/o intercomunali**, con altre aree verdi poste in Comuni vicini (pianificazione intercomunale, PATI), sempre per evitare "saldature edilizie", come previsto dal P.T.C.P. 2004

❖ **La fascia verde lungo l'anello delle tangenziali**, oltre la quale si stende la cintura verde agricola più esterna (previsione parco agricolo e nuove polarità), e **lungo altre infrastrutture viabilistiche sia intercomunali che locali** (viali alberati, rotatorie, svincoli, rete delle piste ciclabili ...)

❖ **La conservazione delle aree agricole quali zone di ammortizzazione ambientale attorno alla Z.I.**

❖ **Le aree di "attenzione" attorno ai "Siti a rischio di incidenza rilevante" di cui al P.T.C.P. 2004 –2006**

B) Temi emersi

Sistema delle ACQUE

A0: Rete Idrografica Maggiore (fiumi e canali) presenti a Padova; si ripropone il tema del completamento dell'Idrovia Padova-Venezia, per le positive implicazioni ecologiche/paesaggistiche, nonché di salvaguardia idraulica che ne deriverebbero (corridoio fluviale-verde-trasportistico-canale scolmatore di piene), e sua valorizzazione, visto il deplorabile stato di abbandono in cui versa ormai da decenni. L'interesse per le problematiche dell'Idrovia compare già nel P.T.P. adottato nel 1995, viene tralasciato nel P.T.C.P. adottato nel 2004, ma ripreso nel P.T.C.P. riadottato nel 2006. Si ripropone altresì (in quanto connesso al tema medesimo) l'opposizione all'ipotesi avanzata dalla Regione Veneto di una "camionabile" Padova-Venezia che dovrebbe interessare i terreni già espropriati per l'Idrovia (come enunciato nel sopracitato documento: tema - Sistema infrastrutturale e mobilità sostenibile /Rete della grande viabilità/Obiettivi specifici)

A1: Proposta di analisi della rete idrografica minore (indicazioni, regolamenti comunali).

- Rilievi sulla rete idrografica e dei fossi; - Verifica della funzionalità idraulica ed ecologica; - Valutazione della esistenza di una valenza ecologica, della connettività con la rete ecologica.

A2: Ricerca dei dati sulla rete idrografica minore per ottenere dati sulla funzionalità (sia idraulica che ecologica) dei piccoli fossi all'interno del territorio comunale. I privati proprietari dei fossi, che hanno la responsabilità di gestire i fossati che delimitano le loro proprietà, generalmente non se ne prendono cura. La proposta è di indicare nel PAT le aree lungo la rete idrografica (canali maggiori/canali minori/fossi) dove sia vietata l'edificazione e ci siano i presupposti per la naturalizzazione.

A3: Indice di Funzionalità Fluviale (IFF): l'IFF è un metodo di valutazione dello stato di salute ecologica degli ambienti fluviali (si parla in questo caso dei corsi d'acqua più grandi), basato sull'analisi speditiva dei parametri morfologici, strutturali e biotici dell'ecosistema preso in considerazione. Tale indice, insieme ad altri studi (ad esempio c'è un recente studio sui corridoi ecologici della Provincia di Padova), dovrebbe consentire di ricavare elementi sulla consistenza e funzionalità degli ambienti.

A4: Depurazione delle acque: proposta del sistema delle lagune di depurazione come possibilità di collegamento con le aree protette. Necessità di distinguere gli acquedotti a seconda della distribuzione: residenziale e industriale (il trattamento delle acque della ZIP non è efficace). Anche se da uno studio commissionato da ZIP (2004) che esaminava, tra l'altro, anche l'opportunità di realizzare un acquedotto industriale, è emerso che, in zona industriale, i consumi d'acqua sono piuttosto limitati e che l'utilizzo è legato quasi esclusivamente ad attività di servizio e non a processi produttivi, si ritiene importante mantenere comunque l'attenzione sul trattamento delle acque.

A5: Funzionalità idriche ed ecologiche: criticità conosciute: l'aratura in prossimità dei fossi, e l'impermeabilizzazione del suolo agricolo che dovrebbe venire compensata con una quota equivalente di invaso.

A6: Coinvolgimento del Genio Civile, un soggetto istituzionale fondamentale (si pensi ad esempio a verificare col Genio Civile la possibilità di stipulare degli accordi per la gestione dentro gli alvei).

A7: Sistema di navigabilità delle acque (in particolare si è discusso del progetto di navigabilità del canale Brentella).

A8: Un primo passo che potrebbe essere compiuto verso la creazione della rete ecologica è lo **stombinamento di alcuni tratti dei canali della città**, come proposto per il Parco dei Salici.

FAUNA

F1: Quali "nicchie" creare: A) lasciare delle aree indisturbate favorendo in tal modo talune specie (animali e vegetali); B) intervenire in modo più o meno frequente, favorendo così altre specie. Esempio dei parchi che se lasciati ad invecchiare naturalmente (consentendo ai tronchi degli alberi morti una decomposizione naturale senza prelievo del legname) favoriscono la presenza di specie quali il picchio, che altrimenti non potrebbe trovare un habitat ideale alle proprie esigenze ecologiche.

F2: Proposta di valutazione della qualità dell'aria, dell'acqua, del numero di specie presenti e in via di estinzione: - Valutare la **funzionalità ecologica fluviale**; - **Piano faunistico** di salvaguardia delle specie in via di estinzione; - Garantire la **permeabilità faunistica** degli spazi di risulta ad esempio prescrivendo che le recinzioni metalliche che delimitano, in tali spazi, le proprietà private siano sollevate da terra al fine di consentire il passaggio dei piccoli animali."

Sistema del VERDE e delle AREE NATURALI

V1: Le grandi **infrastrutture**, considerabili come **barriere ecologiche** (che quindi bloccano la continuità): criticità da affrontare, in particolar modo nella progettazione di future infrastrutture (l'obiettivo è di garantire la "permeabilità" delle aree a valore naturalistico). Andrebbe definito il grado di permeabilità ecologica delle infrastrutture (esistenza di sovrappassi o sottopassi e simili) requisito da far rispettare nell'esecuzione di tali opere in corrispondenza di percorsi di transito di specie animali (si pensi al passaggio di rospi nei pressi di Castelnuovo di Teolo che, a causa dello schiacciamento sulla sede stradale, ha determinato un fattore di rischio alla viabilità)."

V2: Salvaguardia della rete verde, limitazione della "libertà a costruire" attraverso delle prescrizioni: la realizzazione di tali prescrizioni potrebbe diventare un elemento base per consentire una salvaguardia delle residue aree verdi (ivi compresi i vecchi residui dei cunei verdi previsti dal piano Piccinato) e delle loro reciproche connessioni anche nella prospettiva di nuove edificazioni. Possibile recupero dei tratti arginali utilizzati come strade. Eliminazione, ove possibile, delle strade arginali aperte al traffico automobilistico (es. via della Polveriera). Le teste d'argine vanno considerate come fasce di rispetto (zone cuscinetto) dei corsi d'acqua."

V3: Il Piano di Sviluppo della ZIP ha, tra i suoi obiettivi, quello di valorizzare l'aspetto ambientale-paessaggistico dell'area e degli interventi all'interno della stessa. E' stato commissionato all'**Harvard Design School** uno studio sulla valorizzazione del Paleoalveo del Roncajette, concretizzatosi in 3 ipotesi progettuali che ipotizzano, tra l'altro, lo spostamento del depuratore, la creazione di wetland per la depurazione del fiume e alcuni interventi di miglioramento della viabilità e delle attività ricreative per una maggiore fruibilità dell'area. Richiesta di approfondimenti.

V4: Analisi dei "cunei verdi", tra i quali l'Isola di Terranegra e i suoi collegamenti con l'area muraria, valorizzazione del **Parco Roncajette** (di alto valore ambientale).

V5: E' necessario avere una **fotografia di tutto il verde presente in città**, sia pubblico che privato. Al momento il settore Verde ha una cartografia del solo verde pubblico Comunale. Tale strumento si rivelerebbe fondamentale per ragionare sulla rete ecologica ed i corridoi di connessione e per definire eventuali vincoli.

V6: La **Carta di Verona** realizzata dalla Regione Veneto individua i territori ad alta naturalità (anche aree residue) che possono integrare la rete ecologica e diventare aree cuscinetto

V7: In riferimento alla **Zona industriale**, che ha ben 115 ettari di aree coltivate e 21 appezzamenti coltivati, si propone di: (nota Decreto 228/2001 sulla produzione biomasse) A) Ricreare le alberature nelle aree verdi della zona industriale di Padova; B) Verifica dell'esatta collocazione delle aree verdi nella zona industriale.

Criticità emersa: sembra che nel Piano di Sviluppo della ZIP si verifichi una controtendenza alla rinaturalizzazione dell'area.

Nel 2005 il Consorzio ZIP ha attuato un importante intervento di forestazione, all'interno del comprensorio, che ha riguardato una superficie di 300.000 mq suddivisa in otto distinte aree e tre

diverse tipologie: 12 ettari di zone a bosco intensivo, 10 ettari di zone boschive a parco e 8 ettari di zone sistemate a prato rustico. È disponibile una planimetria degli interventi di forestazione che verrà presentata negli incontri dedicati alla Zona Industriale.

V8: Sistema delle siepi (Studio sulle siepi fatto dal dip. di agronomia – forse prof. Sittzia) che è da verificare e mantenere monitorato.

V9: Un approccio ritenuto significativo è il **parco delle mura per il quale si potrebbe prevedere un ampliamento**, in particolare considerando: A) L'eliminazione della discontinuità attraverso l'acquisto di aree verdi private nel parco delle mura (utilizzando il principio della compensazione edilizia); B) le aree di trasformabilità, non solo aree verdi ma anche le aree strategiche: le caserme nel parco delle mura, una volta dimesse, Appiani-Prato della Valle con potenziamento delle aree verdi, Ospedale – qualora dovesse spostarsi; C) valutare l'opportunità di un recupero sistematico a partire da studi e progetti recenti, in particolare quello redatto da C. Bisacco e G. Caravello "L'anello verde di Padova: un sistema ecologico da salvare". N.B: Si deve procedere con grande attenzione alla individuazione e alla tutela delle ultime sopravvissute testimonianze dello "vuoto urbano" confermato, all'interno dell'area urbana a ridosso delle mura, anche da quelle cinquecentesche, che è sopravvissuto in limitatissimi lacerti grazie al persistere di attività militari, religiose o florivastiche. Queste poche aree, insieme ai sempre più rari e preziosi broli, indispensabili nella struttura abitativa civile a partire dal Medio Evo, se pure non si possono far rientrare in veri e propri sistemi verdi, assurgono al ruolo di testimonianze storiche della antica struttura urbana e sono elementi insostituibili per la presenza, o meglio, per la sopravvivenza in città di molte specie faunistiche non solo avicole.

V10: Proposta di recuperare nel disegno del piano anche le **aree verdi private** affinché anch'esse contribuiscano alla definizione dei corridoi ecologici fornendo indicazioni, stabilendo norme di regolamentazione edilizia anche per i privati.

V11: Comparazione tra il **progetto Abrami (1985)**, il **Piano Territoriale (1995)**, il **Piano Territoriale Provinciale (2004)** e il **P.T.C.P. 2006** affinché la sovrapposizione delle ipotesi indicate nel corso degli anni possa servire come verifica attraverso l'analisi delle mappe, della continuità delle aree verdi/agricole nei vari Piani di Padova. Si vedano in proposito gli studi comparativi presentati al gruppo di lavoro dal "Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde", così sintetizzabili:

Studio G. Abrami: analizzando vari elementi (biotopi locali, aree di tutela agricola, ambiti fluviali, fasce di tutela di infrastrutture viabilistiche nonché della Zona Industriale, le relazioni spaziali rispetto ai siti storici più importanti: mura antiche, emergenze storico-architettoniche, nonché alle aree edificate e alla restante parte del territorio comunale), tale studio si configura quale prima ipotesi di rete ecologica locale.

Confronto studio Abrami- aree di maggior tutela ambientale paesaggistica indicate dal P.T.C.P. 2004 – 2006: si propone che per la redazione della rete ecologica venga valutata la proposta di Abrami, per le parti ancora riconoscibili in rapporto allo stato attuale dei luoghi, nonché le indicazioni provenienti dal P.T.C.P. 2004 - 2006, che in generale ne ampliano i perimetri di tutela.

In particolare, nel Quadrante territoriale S-E il P.T.C.P. 2004-2006 perimetra un'ampia area (*Ambito di pianificazione coordinata n. 4 – Area periurbana di Padova*) da sottoporre a direttive di tutela per le sue valenze storico-paesaggistiche, posta tra lo Scaricatore, la tangenziale sud ed il confine sud-ovest con Albignasego, la cui identità non compare nel progetto Abrami.

Tale ambito comprende le aree non intensamente urbanizzate del rione Guizza, da ovest (ampie aree attrezzate a gioco e sport - private), ad est verso il rione di Voltabarozzo (sono ivi presenti il residuo cuneo verde paesaggistico "Guasti" che va a lambire il Canale Scaricatore, aree verdi sportive demaniali, altre aree verdi lungo lo Scaricatore), e verso sud - sino alla tangenziale ma anche oltre - ulteriori aree agricole di pregio paesaggistico costellate da edifici di interesse storico (ville venete e altri)

P.T.P. 1995: trattando della struttura ecologica provinciale viene evidenziato che essa ha perso i caratteri sistematicità a causa di una sempre più diffusa antropizzazione del territorio. Di conseguenza il Piano ne propone il consolidamento e recupero.

Confronto P.T.P. 1995 – Studio Abrami – P.T.C.P. 2004-2006: dal confronto si nota che le indicazioni progettuali del P.T.P. 1995 interessano tutto il territorio comunale, e sono improntate ad un concetto di massima tutela, ben esemplificato nella previsione dell' anello continuo verde attorno alla città consolidata, comprensiva di tutta la zona ancora agricola sino agli estremi confini comunali, una "cintura ecologica protettiva" finalizzata a contrastare il rischio di uno sviluppo urbano incontrollato.

Rispetto agli obiettivi del Doc. Preliminare del P.A.T. riguardanti il Sistema Ambientale (pag. 24: Sistema dei parchi urbani – Parco agricolo periurbano – Tessuto connettivo ecologico) le previsioni del P.T.P. 1995 vi rientrano compiutamente, eccetto rari casi.

Si osserva peraltro, che il P.T.P. 1995 per la zona sud: ambito Bassanello-Guizza-Bembo-Voltabarozzo, prevede 2 cunei di "territorio agricolo aperto di discontinuità tra gli insediamenti" Bassanello/Guizza, Bembo/Voltabarozzo, ma non tra Guizza/Bembo.

Ritenendo opportuno salvaguardare anche l'identità storico-urbanistica di questi 2 rioni, si propone di preservare il più possibile il residuo "cuneo verde Guasti" posto fra Via Guasti e Via Bembo, nonché per la sua potenzialità di nodo ecologico di raccordo al "Parco dei Fiumi", per la sua stretta vicinanza al Canale Scaricatore (corridoio ecologico a scala provinciale)

V12: Adottare a titolo orientativo, quale criterio progettuale, la salvaguardia di una **fascia di inedificabilità** di almeno 100 metri lungo gli argini fluviali non conteggiando dette superfici ai fini di eventuali meccanismi perequativi applicati ad aree limitrofe. Peraltro la stessa L.r. 11/04 (art. 41) prescrive una fascia di tutela relativa ai corsi d'acqua della larghezza di m 100.

INTERDISCIPLINARE

I1: Necessità di dotare il Comune di un "**Atlante Ecologico**" che rappresenti le varie realtà ambientali ed urbane: falde, suolo, flora, fauna, infrastrutture, ecc.

I2: Necessità di un **quadro conoscitivo** delle aree a maggior valenza ambientale e paesaggistica (da proteggere impedendo, ad esempio, la possibilità della perequazione e ricorrendo all'istituto della compensazione, riconoscendo, per queste aree di pregio, un credito edilizio anche maggiore di quello che risulterebbe dall'applicazione degli indici volumetrici previsti per la perequazione. Con il quadro conoscitivo elaborato, sarebbe possibile individuare le aree dei "**cunei verdi**" e degli "**anelli verdi**" come elementi costitutivi della Rete Ecologica Comunale.

I3: Proposta di Utilizzare gli **indicatori comuni europei ECI**: per i parchi si fa riferimento all'ECI 4 "Accessibilità delle aree verdi pubbliche e dei servizi locali (distanza dei cittadini rispetto ad aree verdi –parchi, giardini, spazi aperti, attrezzature, verde privato fruibile...- e ai servizi di base – sanitari, trasporto, istruzione, alimentari...-).

C) Applicazione ad un'area studio: il rione Guizza

Si veda al proposito l'allegato elaborato predisposto dal "Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde".

Allegati

Definizioni

Rete Ecologica (ANPA): "E' un insieme di spazi naturali e semi-naturali collegati tra loro per garantire la buona conservazione delle specie selvatiche e del relativo patrimonio genetico attraverso la riproduzione, lo scambio ed il ripopolamento. Per la formazione di una rete ecologica i parchi e le riserve sia terrestri sia marine assumono un ruolo di nodi, interconnessi tra di loro e con le aree di rilevante interesse naturalistico da corridoi ecologici a cui si frappongono zone cuscinetto o di transizione in modo tale da costruire una vera e propria "infrastruttura ambientale" estesa all'intero territorio."

Rete Ecologica (WWF, Francesco Montecchio): La rete ecologica è un insieme di unità ecosistemiche, naturali o paraturali, in grado di preservare la biodiversità in un ambiente frammentato grazie alla conservazione della connettività del territorio atta a favorire la dispersione degli organismi (S. Reniero - Reti ecologiche e frammentazione ambientale - Seminario Veneto Agricoltura - Corte Benedettina - 28/04/05). Teoricamente la rete non ha confini geografici, se non a livello continentale (Malcevschi, 1999). E quindi la rete ecologica è l'insieme delle unità ecosistemiche e degli elementi fisici presenti nell'ecomosaico che, grazie alla connettività determinata dai vari corridoi ecologici, costituisce un sistema efficace di interscambio fra popolazioni faunistiche presenti; un interscambio da e verso le aree sorgente. Questo interscambio costituisce un sistema efficace che consente un adeguato gene-flow (flusso genetico) e consente di collegare diverse patches in modo tale che varie subpopolazioni possano interagire tra loro similmente ad una popolazione vera e propria. Ai fini dello studio di una rete ecologica l'elemento che risulta imprescindibile, nella valutazione della sua efficacia, è la connettività, ovvero la permeabilità alla dispersione degli individui delle specie faunistiche che popolano i vari elementi costituenti l'ecomosaico.

Rete ecologica cittadina (Barbariol): una rete ecologica cittadina si può intendere come un insieme di "macchie" naturali, seminaturali e naturaliformi (corsi d'acqua, zone umide, aree verdi, tratti incolti, boschi, golene, siepi e filari, orti e giardini, ecc.) collegate tra loro in modo ecologicamente funzionale in modo tale da creare una ragnatela di sinergie positive necessarie per favorire un riequilibrio ambientale ottimale tra la rete infrastrutturale e insediativa e la rete ecologica. E' a partire dagli elementi del verde e delle acque più significativi della città che prende forma l'idea del Parco delle Mura e delle Acque quale opportunità per realizzare una rete ecologica cittadina. Il riferimento è allo schema concettuale di Gambino che tuttora viene seguito per perseguire la realizzazione del sistema del verde e delle acque della città, ovviamente integrando aspetti allora non contemplati quali le aree esterne agricole, la rete idrografica minore, i micro collegamenti fra le aree verdi minori, i collegamenti col Parco delle Mura...ecc.

Definizione dei 'sistemi' che determinano una rete Ecologica:

Le aree centrali (core areas): coincidenti con aree già sottoposte o da sottoporre a tutela ove sono presenti biotopi, habitat naturali e seminaturali, ecosistemi di terra e di mare che caratterizzano l'alto contenuto di naturalità.

Le zone cuscinetto (buffer zones): rappresentano le zone contigue e le fasce di rispetto adiacenti alle aree centrali, costituiscono il nesso tra la società e la natura, ove è necessario attuare una politica corretta di gestione dei fattori abiotici e biotici e di quelli connessi con l'attività antropica.

Corridoi di connessione (green ways/blue ways): struttura di paesaggio preposte al mantenimento e recupero delle connessioni tra ecosistemi biotopi, finalizzata a supportare lo stato ottimale della conservazione delle specie e degli habitat presenti nelle aree ad alto valore naturalistico, favorendone la dispersione e garantendo lo svolgersi delle relazioni dinamiche. In particolare i corridoi assolvono il ruolo di connettere le aree di valore naturale localizzate in ambiti terrestri e marini (aree rurali ed urbane, aree fluviali che attraverso i sistemi urbani, fasce costiere, complessi lagunari, aree marine di collegamento tra le piccole isole, paesaggi collinari e vallivi, parchi urbani di valore naturalistico e storico-culturale).

I nodi (key areas): si caratterizzano come luoghi complessi di interrelazione, al cui interno si confrontano le zone centrali e di filtro, con i corridoi e i sistemi territoriali con essi connessi. I parchi, per le loro caratteristiche territoriali e funzionali, si propongono come nodi potenziali del sistema.

Contributi bibliografici

A.Buggin (a cura di) "Infrastrutture Verdi: indirizzi per la pianificazione del territorio in funzione della costruzione di reti ecologiche a scala locale", Provincia di Padova, 2004.

C.Bisacco, G.Caravello "L'anello verde di Padova: un sistema ecologico da salvare", Padova e il suo territorio (in dispensa)

Assessorato ai Parchi e Aree Naturali Protette "I nostri Impegni Futuri" contenente la Carta di Verona (in dispensa)

M. Mirabile (APAT), "La Natura in città: il verde urbano e la biodiversità", 2005 (?) (in dispensa)

Progetto "Parco delle Mura e delle Acque", Comune di Padova, Settore Verde, Parchi, Giardini e Arredo Urbano.

Censimento delle aree naturali "minori" della Regione veneto" – ARPAV 2006

"La Qualità biologica dei corsi d'acqua in Provincia di Padova 2003" – Provincia di Padova

Carta della pianificazione Faunistico Venatoria 2003-2008

Contributi cartografici

Ortofoto del Comune di Padova

"Variante ai servizi" di Padova (2001-2004)

Variante al PRG tav, A.B.2.2. Analisi dei sistemi infrastrutturale insediativo ambientale "Sistema insediativo Comunale";

Variante al PRG tav, A.B.2.2. Analisi dei sistemi infrastrutturale insediativo ambientale "Livelli di Impermeabilizzazione";

Mappa del Sistema del Verde Comunale

G. Abrami "Ambiente e Paesaggio a Padova" - 1985

Provincia di Padova – P.T.P. (1995)

Provincia di Padova – P.T.C.P. (2004 – 2006)

Contributi scritti da parte dei partecipanti

1. WWF Padova: Appunti per lo studio di una Rete ecologica per il PAT della città di Padova
2. Coldiretti Padova: Progetto Rete ecologica
3. Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde: riflessioni sul tema della rete ecologica comunale, applicata al caso specifico di Padova (n. 4 documenti con vari allegati cartografici)
4. Comitato Parco Guizza e Salvaguardia del Verde: Applicazione ad un'area studio: il rione Guizza (con allegato cartografico)
5. Saccone Luca: Conservazione biotopo esistente per trasformazione in una futura oasi.
6. Italia Nostra - Prof.arch. Maria Pia Cunico – LIPU Padova: Giardino Zantomio in via Raggio di Sole (solo pervenuto, non discusso nel tavolo).
7. LIPU Padova: Note sulla fauna del parco in via Raggio di sole. (solo pervenuto, non discusso nel tavolo).
8. Circolo di campagna Wigwam "Il Presidio": Studio preliminare per il recupero dell'area a Nord di via Gramogne. (solo pervenuto, non discusso nel tavolo).

I Partecipanti

Si riporta sotto la lista delle associazioni e dei loro rappresentanti che in modo più o meno assiduo hanno partecipato agli incontri e perciò hanno contribuito alla stesura del documento.

Partecipante	Gruppo - Ente
ACLI Padova	Rizzi Fabio
ARPAV	Suman Daniele
Associazione Bioarchitettura sezione di Padova	Sambataro Giuseppe
Associazione Italiana di Ecologia Umana	Bassan Stefano Masier Roberto
Associazione Salvaguardia Idraulica Terr. PD e VE	Battagliard Mario Crotti Carlo
C.d.Q. 4	Luciani Luca
C.d.Q. 5	Pavan Francesco
Cento di Ecologia Umana – Università di Padova	Riolfatti Massimo
CGIL	Simonaggio Ilario
Città Amica – Reti di Architetti Urbanisti	Calimani Luisa
Coldiretti Padova	Cavuto Enrico
Collegio degli Agrotecnici e degli Agrotecnici laureati	Gomiero Giuliano Povelatto Carlo
Comitato Difesa Salute Ambiente Camin	De Poli Elvira
Comitato parco Guizza e salvaguardia del verde	Bernini Cosetta
Confederazione Italiana Agricoltori	Antonini Maurizio
Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova	Lion Dino Mazzocato Vera
Fondazione Fenice Onlus	Spatharos Andreas
Gruppo Imprenditori Zona Industriali Padova (ZIP)	Rovoletto Roberto
Italia Nostra Sezione di Padova	Panajotti Maria Letizia
Laboratorio di Quartiere n° 5 Sud Ovest	Rossetto Maurizio
Legambiente Padova Onlus	Cabrelle Lorenzo Lironi Sergio
Ordine Nazionale dei Biologi	Casetta Devis
Salvaguardia idraulica territorio PD-VE	Battaillard Mario Crotti Carlo
S.O.S. Insieme per il Territorio	Zambon Giuseppe
Unindustria Padova	Dal Pos Rino
UPA Padova	Valentinotti Amedeo
WWF Padova	Zanetti Francesco



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

Giugno 2007

Indice

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

Premessa

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

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

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

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

In questa direzione l'Agenda 21 ha promosso la costituzione di un gruppo tematico ad hoc aperto a tutti i portatori di interesse, organizzati a livello cittadino (associazioni ambientali, culturali, sociali, sportive, ricreative, sindacati, associazioni di categoria, comitati spontanei di cittadini), nonché ai partiti politici e ai rappresentanti dei Consigli di quartiere.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il presente documento di sintesi si articola in due sezioni

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio di Padova

Il Documento preliminare individua gli obiettivi ed i contenuti generali del Piano di Assetto del Territorio – PAT e definisce una propria metodologia e una propria struttura di riferimento.

Esso contiene al contempo anche alcune prime riflessioni, interpretazioni e scelte, sia strategiche (riferite alle politiche e alle azioni da promuovere) che strutturali (riferite ai caratteri del territorio locale), contestualizzate e opportunamente ancorate a tempi e risorse certe.

Come indicato nel DP, “le riflessioni sulle attività produttive dovrà essere strettamente collegata ai lavori del PATI della città metropolitana, verificando le opportunità e le opzioni produttive alla scala territoriale.

Relativamente al sistema produttivo locale, gli scenari riguardano prioritariamente gli insediamenti della ZIP, distinguendo tra la parte di formazione più antica e quelle più recente”³

Scenari di sviluppo previsti dal PAT⁴

	ZIP Nord	ZIP Sud
Scenario di mantenimento	Confermare la destinazione d’uso prevalentemente produttiva, selezionando insediamenti di tipo innovativo, in grado di qualificare il settore urbano sia in termini di dotazione di verde e di servizi sia rispetto alle pratiche d’uso.	Conferma delle funzioni in atto e programmate e dell’attuale livello di occupazione del suolo
Scenario di adeguamento	Prevedere una trasformazione urbanistica integrata, quale ambito di cerniera tra la nuova ZIP e la città consolidata, in termini di nuove funzioni di servizio alla persona (pubblici e di uso pubblico) e alle imprese (servizi tecnologici, direzionale avanzato, servizi di distretto, <i>business innovation center</i> , incubatori per nuove PMI, ecc.), comprendendo anche residenze di tipo temporaneo e attività commerciali di scala locale	Ridefinizione modesta dei margini dell’urbanizzato, finalizzato all’adeguamento/consolidamento in loco delle attività produttive esistenti
Scenario di rifunzionalizzazione	Consentire una trasformazione verso funzioni commerciali, consolidando alcuni processi di sostituzione funzionale già in atto in tutto il quadrante est	Tematizzazione/rifunzionalizzazione verso la Città della logistica – che confermi Padova come polo di riferimento per il sistema economico nel Nordest, con la presenza di un interporto e un’offerta significativa di capannoni di qualità (per circa 150 mila mq) – che costituisce un tema da approfondire rispetto ai livelli di integrazione territoriale, alla qualità degli insediamenti, al rapporto agli insediamenti a ai sistemi ambientali ed agricoli circostanti, alle ulteriori e potenziali qualificazioni funzionali (es. piattaforme di <i>city logistic</i> per la circolazione delle merci in città)

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

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

“...qualunque sia lo scenario di sviluppo perseguito, si ritiene fondamentale sostenere tutte quelle azioni che tentano di rispondere a una richiesta di sviluppo sostenibile del territorio in termini ambientali, economici e sociali, come:

- una normativa gestionale di tipo “ecologico” che abbia come obiettivo la riduzione dell’impatto ambientale attraverso l’adeguamento tecnologico degli impianti di produzione di energia (riduzione delle emissioni, utilizzo di fonti rinnovabili);
- il riequilibrio ecologico e ambientale attraverso compensazioni territoriali agricole e boscate sull’esempio del Parco Fenice (area del paleo-alveo del Roncajette);
- la dotazione di servizi alla persona che ridefiniscano il rapporto con la città e il territorio;
- la realizzazione di un sistema di aree e dei corridoi verdi che dal Parco Roncajette (comune di PD) si estendono fino al Polo Universitario di Agripolis (comune di Legnaro).”⁵

Valutazione ambientale strategica e consultazione per i sistemi integrati⁶

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

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

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

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

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

(...)

Riformulando gli scenari di rifunzionalizzazione del DP si ottengono:

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

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

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

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

⁶ Arch. Matteraglia

Il progetto europeo Life SIAM (Sustainable Industrial Area Model)

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

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

- l'integrazione dei principi della sostenibilità nella localizzazione, nell'insediamento e nella gestione delle aree industriali;
- lo sviluppo di metodi innovativi, basati su di un approccio preventivo, per ridurre l'impatto ambientale e favorire lo sviluppo di tecnologie pulite in queste aree;
- la promozione del miglioramento continuo delle prestazioni ambientali delle aree industriali;
- l'incoraggiamento allo sviluppo di un clima collaborativo e di efficaci rapporti tra le autorità locali, i cittadini e l'industria;
- la creazione di condizioni favorevoli per incrementare l'occupazione;
- la formazione di nuove figure professionali in grado di progettare e gestire le aree industriali.

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

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

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

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

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

Piano di Sviluppo del Consorzio Zona Industriale di Padova

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

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

Sostenibilità economica

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

Sostenibilità sociale

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

Sostenibilità ambientale

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

Presentazione Progetto VIRIDIS – Consorzio Zona Industriale di Padova

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

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

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

Osservazioni e Proposte del gruppo tematico

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

Il contesto di riferimento

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

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

Una nuova governance per la ZIP a scala metropolitana

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

Proposte:

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

Gli scenari per la ZIP

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

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

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

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

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

ZIP Sud - Scenario di rifunzionalizzazione

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

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

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

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

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

Mobilità

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

Sistema del verde

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

Rischio idraulico e rischio industriale

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

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

Il nodo dell'Idrovia

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

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

Allegati - Contributi e osservazioni pervenute

Contributi del COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE

Contributi del LABORATORIO DI QUARTIERE N. 5 SUD OVEST

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

Contributo LEGAMBIENTE PADOVA

Contributi del GRUPPO IMPRENDITORI DELLA ZONA INDUSTRIALE DI PADOVA

Contributi della CONFEDERAZIONE NAZIONALE COLDIRETTI FEDERAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA

Contributo COMITATO SPONTANEO VILLATORA OVEST

Contributo dell'ASSOCIAZIONE S.O.S. INSIEME PER IL TERRITORIO