

PADOVA
2030

PIANO DEGLI INTERVENTI

Documento del Sindaco

DICEMBRE 2020

PADOVA 2030

PIANO DEGLI INTERVENTI

Documento del Sindaco

DICEMBRE 2020

GRUPPO DI LAVORO

PROGETTISTI

Coordinamento Scientifico
Prof. Arch. Stefano BOERI

Responsabile Contrattuale
Urb. Raffaele GEROMETTA (MATE)

Coordinamento Progettuale
Urb. Daniele RALLO (MATE)
Arch. Corrado LONGA (SBA)

Coordinamento Operativo
Urb. Fabio VANIN (MATE)

ESPERTI SPECIALISTICI

Urbanistica
Arch. Laura DI DONFRANCESCO (SBA)
Arch. Anna MAIELLO (SBA)
Arch. Sofia PAOLI (SBA)
Arch. Luis PIMENTEL (SBA)

Cartografia e SIT
Urb. Lisa DE GASPER (MATE)
Urb. Nicola RICCIARDI GIANNONI (MATE)

Normativa
Urb. Alberto CAGNATO (MATE)
Avv. Federico GUALANDI

Valutazioni ambientali (VAS, VInCA),
paesaggio, agronomia, idraulica
Ing. Elettra LOWENTHAL (MATE)
Dott. Paolo RIGONI (STUDIO SILVA)

Valutazioni economiche, perequazione
Prof. Arch. Stefano STANGHELLINI

Mobilità e infrastrutture
Urb. Tito STEFANELLI (TRT)



COMUNE DI PADOVA

Via del Municipio, 1
35122 PADOVA (PD)
Tel. +39 049 8205111

Il Sindaco
Sergio GIORDANI

Assessore Urbanistica
Andrea RAGONA

Segretario Generale
Dott. Giovanni ZAMPIERI

**Capo Settore Urbanistica
e Servizi Catastali**
Dott. Danilo GUARTI



Indice

INTRODUZIONE	7
1. GLI OBIETTIVI E LE LINEE GUIDA PER IL NUOVO PIANO DEGLI INTERVENTI	9
1.1 La Visione	11
1.2 Le tematiche del nuovo PI	12
1.3 I Sistemi territoriali	22
2. IL SISTEMA AMBIENTALE	25
2.1 Implementare la rete dei corridoi verdi e blu	28
2.2 Qualificare il sistema dei grandi parchi	30
2.3 Consolidare la cintura verde agricola	32
2.4 Ridurre i rischi idrogeologici e qualificare il drenaggio urbano	34
3. IL SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE	37
3.1 Valorizzare le parti urbane e le identità locali	40
3.2 Rigenerare la città esistente	54
3.3 Qualificare la rete dei "cunei" verdi	56
4. IL SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO	59
4.1 Valorizzare e riqualificare la città multifunzionale e innovativa: l'asse strategico Stazione-Fiera-ZIP	62
4.2 Qualificare la città del turismo, della ricettività e del terziario diffuso	63
4.3 Assicurare la coerenza e l'integrazione tra urbanistica e indirizzi per insediamenti commerciali	64
4.4 Integreare le reti policentriche dei Grandi servizi	65
5. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	67
5.1 Potenziare le intermodalità tra ferrovia, trasporto pubblico locale e mobilità slow	70
5.2 Qualificare la viabilità di livello territoriale	72
5.3 Riquilibrare la viabilità urbana e locale	74
5.4 Consolidare e ampliare la rete della mobilità dolce	76
6. LA GESTIONE DEL PIANO	79
6.1 Partecipare alla rigenerazione della città	80
6.2 Il ruolo dei privati nella costruzione della città pubblica	83
6.3 Perequazione, credito edilizio e compensazione urbanistica	84
7. LA PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA	87
7.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto_PTRC 2020	88
7.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Padova_PTCP 2009	93
7.3 Piano di Assetto del Territorio Intercomunale_PATI 2012	95
8. IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO	99
8.1 Le strategie del PAT_2014	100
8.2 Le tavole del PAT_2014. Vincoli, Invarianti, Fragilità, Trasformabilità	104
8.3 Il dimensionamento del PAT_2014	107
8.4 La Variante PAT_2019 sul contenimento del consumo di suolo	108

Introduzione

Il presente Documento del Sindaco costituisce lo strumento fondamentale con il quale l'Amministrazione Comunale avvia la redazione del Piano degli Interventi (PI) attraverso un confronto ampio e approfondito con tutti gli attori istituzionali, sociali ed economici sul futuro della città di Padova. Un confronto questo che si prefigge di delineare ed implementare un sistema di obiettivi e linee guida, che saranno resi operativi attraverso la redazione del Piano degli Interventi, noto anche come "Piano del Sindaco", dato che le previsioni di trasformazione ed espansione riguardano sia le iniziative private che gli interventi pubblici hanno una durata di 5 anni stabilita dalla Legge (cfr. articoli 17 e 18 della Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004). Alcuni indirizzi del Documento del Sindaco solleciteranno anche altri piani, programmi, politiche e progetti, contribuendo a delineare una specifica connotazione della città di Padova in senso resiliente.

Nelle intenzioni del legislatore regionale il PI è stato concepito come uno strumento programmatico attraverso cui le singole amministrazioni potranno, nell'ambito degli indirizzi dettati dal PAT, fare strategia

in merito all'assetto e uso del territorio declinando gli obiettivi di mandato di medio e breve periodo. Il PI è quindi uno strumento snello, sia dal punto di vista procedurale che dei contenuti, e consente all'Amministrazione Comunale di rispondere in modo tempestivo alle nuove domande che riguardano l'intreccio, in continua modificazione, tra spazio, economia e società.

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

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

1

GLI OBIETTIVI E LE LINEE GUIDA PER IL NUOVO PIANO DEGLI INTERVENTI

1. La visione

Il periodo di emergenza COVID-19 ha messo in luce la grande fragilità della nostra specie in modo potente e inaspettato. Dobbiamo chiederci se siamo disposti a tornare a una normalità che ha al suo interno - forse non le cause profonde - ma certamente le cause secondarie o contributive di questa pandemia o se pensiamo di poter cogliere appieno il potere di questa tragedia e provare a pensare a un modo diverso di abitare il pianeta, le città, gli spazi della vita quotidiana. Partendo dalla scala complessiva di quartiere, oggi è importante tornare agli spazi abitativi seguendo la logica di prossimità del Borgo Urbano, zone con un'autonomia di servizi che consenta a tutti di poter accedere a piccole imprese, scuole e servizi sanitari entro un raggio geografico di 500 metri e un raggio temporale di 15/20 minuti, a piedi o al massimo in bicicletta. Una città fatta di villaggi urbani autosufficienti, ognuno dei quali però ospita anche una funzione di interesse generale, al fine di evitare forme di isolamento o eccessivo localismo. Più in generale, dobbiamo renderci conto che probabilmente siamo alla fine del paradigma della città moderna creato due secoli fa per funzionare attorno a una serie di epicentri della vita collettiva sincronizzati con gli orari casa-lavoro come fabbriche, mercati generali, stazioni ferroviarie e centri commerciali. I principi fondamentali sui quali si devono basare in futuro i quartieri di Padova possono essere così sintetizzati:

1. principi di vicinanza e pedonabilità a tutti i servizi essenziali;
2. tipologie di foreste urbane e soluzioni basate sulla natura al centro, valorizzando la biodiversità del centro città;
3. una mobilità senza emissioni di carbonio, potenziata da sistemi di trasporto di massa e privati sostenibili ed elettrici;
4. spazi flessibili che si adattano e mutano nel tempo, secondo le diverse esigenze dei suoi utenti;
5. accessibilità e principi Mixité, implementati dalla promozione dell'inclusione sociale e della coesione comunitaria;
6. artefatti architettonici progettati per stimolare la creatività e gli scambi sociali, agendo come catalizzatori dell'innovazione;
7. principi di autosufficienza e 4 R: ridurre, riparare, riutilizzare e riciclare;
8. nuove soluzioni tecnologiche e architettoniche e tecniche costruttive innovative;
9. un approccio resiliente, dinamicamente adattivo alle diverse condizioni climatiche locali;
10. investimenti in innovazione e rigenerazione economica, affidandosi all'Industria 4.0 e all'avvio creativo e innovativo.

La forestazione è una sfida ed una necessità fondamentale da affrontare con urgenza su scala dell'intera città.

Le Città oggi sono la prima causa del cambiamento climatico, producono il 75% della CO2 presente nell'atmosfera terrestre.

I boschi intorno alle città e i sistemi continui di alberi significativi al loro interno puliscono l'aria assorbendo le particelle di polvere fine, forniscono ombra alle aree pubbliche evitando così il riscaldamento eccessivo e riducono la CO2. Migliorano la qualità della vita e la salute pubblica. L'obiettivo di piantare milioni di nuovi alberi in tutte le aree metropolitane del mondo non solo è raggiungibile, ma deve essere avvicinato nel tempo e superato, tenendo presente che nei prossimi anni sarà urgente piantare almeno due alberi per ogni abitante di ogni paese: questa è una sfida che vorremmo porre alla base del nuovo Piano degli Interventi di Padova.

Padova potrebbe in questo senso diventare un nuovo modello di sviluppo urbano incentrato sulla riduzione delle emissioni, tema oggi al centro del dibattito ecologico in quanto considerato uno degli elementi di maggior impatto sull'ambiente, soprattutto in considerazione della costante crescita della popolazione mondiale in area urbana.

È necessario studiare ed introdurre misure di compensazione ambientale durevoli e rigenerative come ad esempio l'economia circolare, le infrastrutture verdi e la forestazione urbana per incrementare le superfici vegetali, con l'obiettivo primario di costruire un nuovo equilibrio tra città, ambiente e paesaggio.

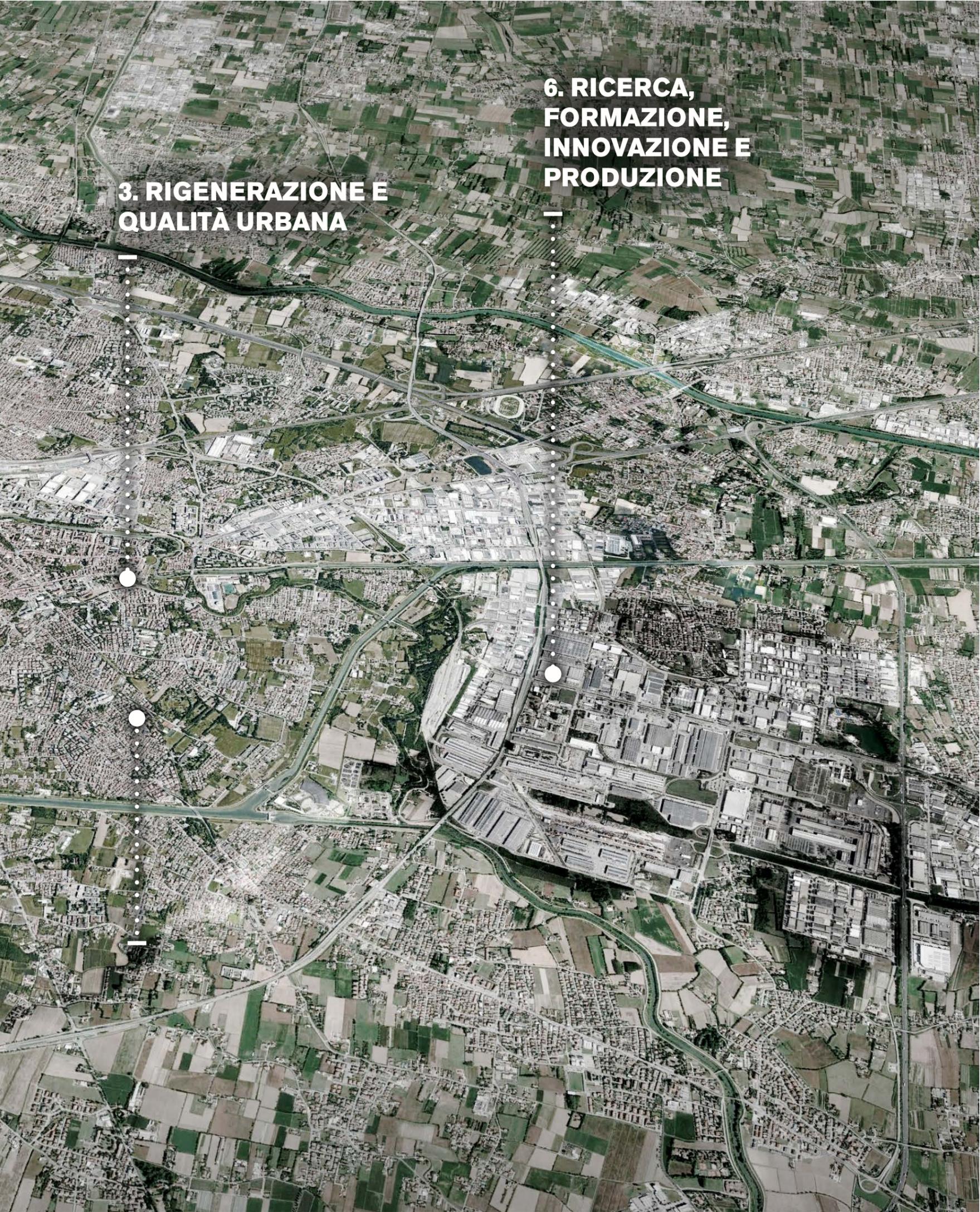
La revisione del Piano degli Interventi di Padova si pone dunque all'interno di uno scenario di cambiamenti significativi degli strumenti urbanistici regionali. Con la nuova Legge regionale "Veneto 2050" (Legge regionale n. 14 del 2019) sono state riviste le premialità volumetriche previste dal Piano Casa nell'ottica della riduzione del consumo di suolo (azzeramento entro il 2050) e di un miglioramento della qualità urbana. La legge prevede misure rivolte al riordino, alla rigenerazione degli spazi urbani e alla riqualificazione dell'esistente (es. incentivi per l'utilizzo di fonti rinnovabili).

Un importante strumento già in parte recepito dal comune di Padova con una variante al Piano degli Interventi vigente riguarda l'introduzione dei crediti edilizi, a favore di demolizioni e ricostruzione di edifici degradati o dismessi.

Altri obiettivi previsti dalla nuova Legge regionale, e che il nuovo Piano accoglierà, riguardano misure per la tutela delle disabilità e la coesione sociale, come ad esempio incentivi rivolti al superamento delle barriere architettoniche. Inoltre il piano accoglierà i mutamenti socioeconomici e demografici attraverso l'allineamento con la nuova Legge regionale riguardo misure per la sostenibilità economica ed ambientale, la valorizzazione e tutela del paesaggio e la sicurezza delle aree a rischio idrogeologico.

1.2 Le tematiche del nuovo PI





**3. RIGENERAZIONE E
QUALITÀ URBANA**

**6. RICERCA,
FORMAZIONE,
INNOVAZIONE E
PRODUZIONE**

1. Uso consapevole del suolo e sicurezza territoriale

L'obiettivo di azzeramento del consumo di suolo entro il 2050 che la Regione Veneto si è prefissa con la nuova Legge è l'effetto di una situazione critica di riduzione sempre crescente di territorio permeabile.

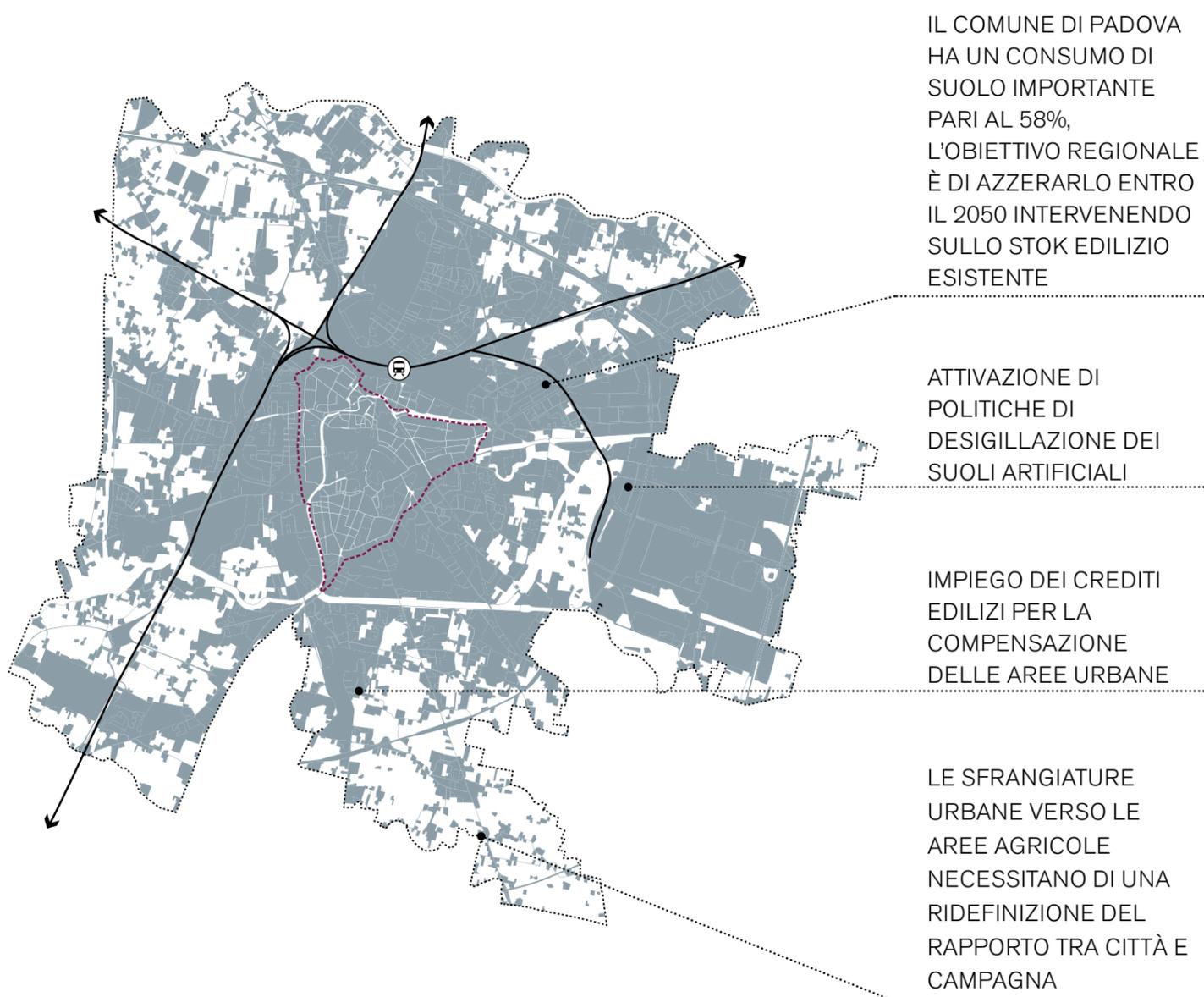
Il recente rapporto ISPRA ha confermato che la Regione Veneto è la prima per incremento del consumo di suolo dovuto in particolare all'espansione delle aree industriali e alle infrastrutture. La città di Padova ha registrato il 49,5% di suolo consumato e la Provincia il 19% con un incremento di 23,5 Ha di superficie impermeabile.

Il territorio urbanizzato costituisce un continuum urbano con i comuni limitrofi molto intenso e stratificato per parti, ritagliando così, negli ultimi decenni dei sistemi agricoli interclusi, iconicamente assimilabili a dei golfi verdi.

In linea con l'obiettivo di azzeramento di consumo di nuovo suolo previsto dalla Regione Veneto entro

il 2050, il Piano adotterà politiche per ripristinare il valore ecologico dei suoli e della loro permeabilità e ridefinire il rapporto città-campagna.

La riduzione del consumo di suolo passa attraverso il recupero della città esistente (l'obiettivo è "costruire sul costruito") e la densificazione delle aree già urbanizzate. Il nuovo piano adotterà le misure previste dalla Legge regionale per la rinaturalizzazione, dei suoli adattandole alle specificità di Padova. Si procederà attraverso una valutazione preliminare delle aree di trasformazione attuate e previste e alla ridefinizione delle stesse, con l'eventualità di individuarne nuove. L'obiettivo di recupero e riutilizzo del patrimonio esistente promuove la flessibilità degli usi e, in linea con quanto previsto dalla LR, il Piano individuerà premialità per incentivare progetti di rigenerazione.



2. Forestazione urbana e corridoi verdi e blu

Le strategie da mettere in campo per un incremento della forestazione urbana vanno dalla riduzione dei suoli impermeabili in aree urbane, all'aumento delle coperture e delle facciate verdi degli edifici, ma l'azione principale è il rimboschimento e la messa a rete del sistema del verde tramite messa a dimora di nuovi alberi.

La forestazione da un lato e il recupero dei canali dall'altro sono due strategie che consentiranno di ridurre progressivamente il consumo di suolo raggiungendo l'obiettivo del bilancio 0 al 2050 come previsto dalla Legge regionale.

Nel dettaglio il Piano degli Interventi prevede azioni di forestazione urbana come compensazioni ambientali delle trasformazioni urbane, partendo dalle aree agricole esterne raggiungendo il Parco delle Mura del centro storico attraverso le infrastrutture verdi e blu costituite da canali e filari alberati.

All'interno dei tessuti più densi, si prevedono interventi di forestazione capillare incentrati sulla demineralizzazione delle aree a parcheggio, sull'impiego di coperture verdi dei grandi contenitori urbani e attraverso la riqualificazione delle aree verdi residuali attualmente di scarso valore ecologico.

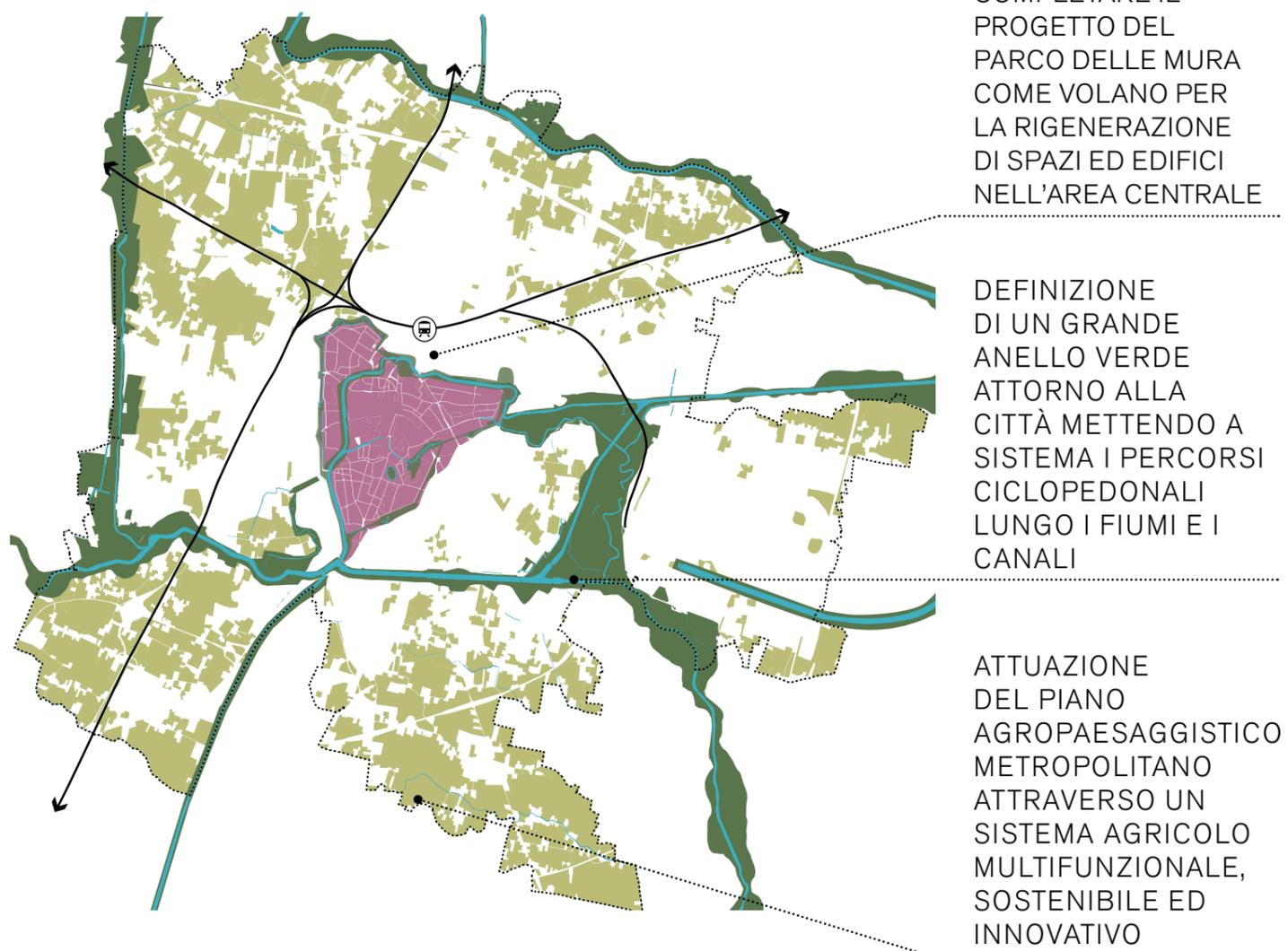
In quest'ottica tutte le aree verdi di grandi e medie

dimensioni potranno in parte diventare un laboratorio forestale urbano in cui promuovere e sperimentare la riforestazione della città e della sua area metropolitana a partire dalle iniziative già adottate dall'amministrazione pubblica (es. "WOWnature" e l'iniziativa "adotta un albero"), in sinergia con il Piano di Gestione degli alberi e il Piano del Verde.

Il ruolo dei canali che attraversano il territorio del padovano è importantissimo per la tutela del paesaggio e delle città, in particolare a seguito degli eventi meteorologici estremi che hanno recentemente colpito la bassa padovana.

La messa a dimora di alberi all'interno di un territorio urbano svolge un importante ruolo di drenaggio e rallentamento del deflusso dell'acqua durante le precipitazioni.

La costituzione del paesaggio agroambientale consente di valorizzare il ruolo degli agricoltori soprattutto per la loro capacità di mantenere e presidiare i territori preservando in questo modo sistemi di agricoltura biologica e di eccellenza, ponendosi come modello di riferimento sui temi di sviluppo locale, che punta al rafforzamento del territorio in chiave di attrattore del turismo ecologico e sostenibile.



3. Rigenerazione e qualità urbana

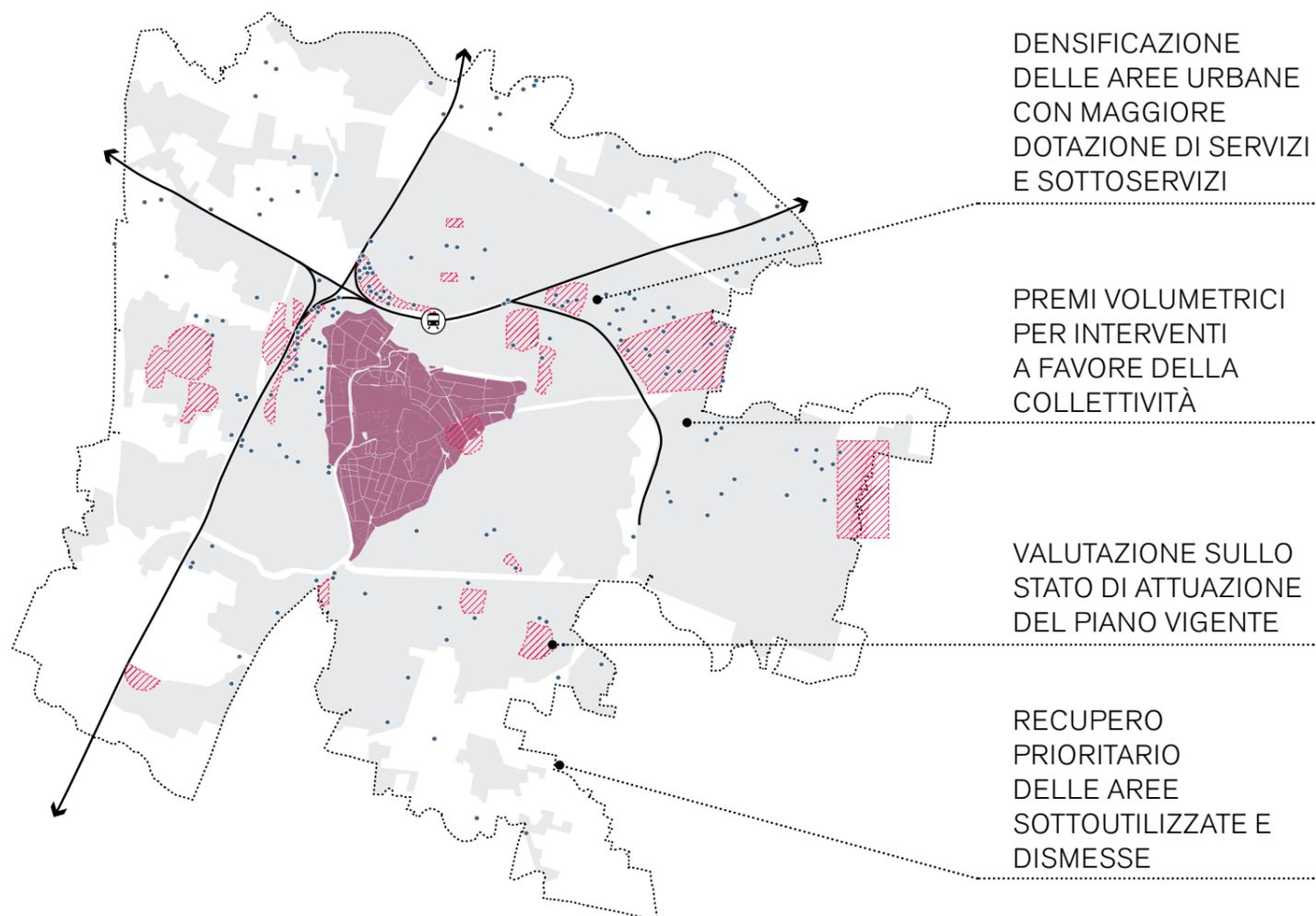
La limitazione del consumo di suolo è l'occasione per la messa a punto di politiche alternative che garantiscano la conformazione di una città resiliente, capace di modificarsi a seconda delle esigenze, garantendo la sostenibilità economica e sociale del territorio.

A questo proposito, un obiettivo di importanza primaria è il recupero del patrimonio edilizio dal punto di vista energetico e funzionale, ad esempio prevedendo funzioni maggiormente flessibili e compatibili con le nuove esigenze abitative e lavorative che interessano le città di oggi. Padova possiede circa 82.000 mq di aree urbane dismesse o sottoutilizzate, è utile quindi una prima mappatura dei principali luoghi, per innescare un processo di rigenerazione diffusa della città che sia il motore di avvio del reinserimento di queste aree all'interno dei meccanismi di trasformazione della città. Tra queste aree, di grande interesse sono le strutture dell'ex macello comunale e le ex caserme.

In linea con quanto previsto dall'Amministrazione Comunale il Piano terrà conto dei programmi già avviati per la definizione e la pianificazione delle aree strategiche e di trasformazione. Queste iniziative possono essere l'occasione per valorizzare e preservare il Parco delle Mura da nuove edificazioni.

Saranno inoltre previsti interventi per la riqualificazione delle aree dell'Ansa Borgomagno e del Polo Fieristico, aree di elevato potenziale per la città, sia per la loro posizione prossima alla ferrovia e al centro, che per accogliere nuove funzioni per esempio legate all'innovazione tecnologica e all'industria 4.0 in sinergia con l'università e le imprese.

Il Piano adotterà strumenti per migliorare la qualità urbana, promuovendo la concorsualità e l'utilizzo di masterplan unitari per le aree di trasformazione e strategiche. In linea con gli indirizzi regionali saranno inoltre previsti incentivi volumetrici per interventi di riqualificazione dell'esistente rivolti alla rimozione delle barriere architettoniche, all'introduzione di interventi a favore della collettività (es. abitazioni di edilizia sociale, servizi pubblici in genere), con l'impiego di materiali e soluzioni per il risparmio energetico e di fonti rinnovabili. Gli interventi sulle aree da rigenerare dovranno fare da traino ad uno sviluppo nell'ottica della sostenibilità ambientale ed ecologica dello spazio pubblico e privato, in questo senso gli interventi di forestazione urbana rappresentano una componente invariante della pianificazione.



4. Città pubblica e policentrica

Il territorio tra Padova e comuni limitrofi rappresenta un continuum urbano in cui Padova copre un ruolo centrale in quanto sede dei servizi pubblici principali (come ad esempio l'Ospedale e l'Università) e di un'importante area industriale.

Per questo sulla città grava quotidianamente un consistente flusso di persone e di mezzi (nel 2011 gli spostamenti in entrata erano 4 volte quelli in uscita) che deve essere gestito e programmato in un'ottica integrata e di scala vasta.

Il nuovo Piano dovrà tenere conto della popolazione temporanea che transita in città, che oltre ai lavoratori è costituita da un gran numero di studenti e turisti, analizzando e ridefinendo la dotazione dei servizi per abitante, ad oggi comunque alta rispetto alla media regionale.

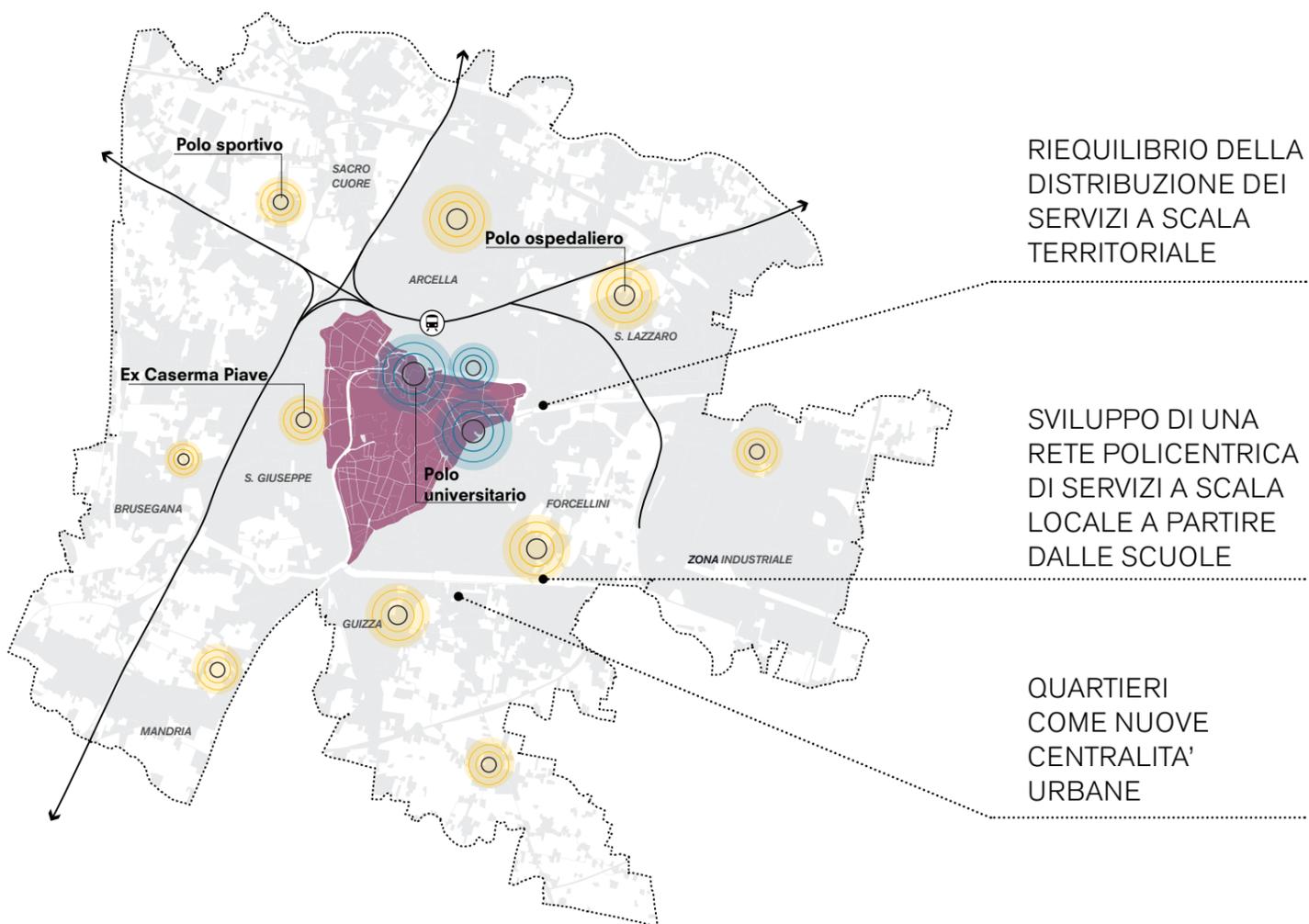
In questa ottica i quartieri periferici saranno le nuove e future centralità urbane e dovranno ospitare sempre più servizi, come ad esempio il potenziamento dei servizi sanitari con il progetto del nuovo Polo ospedaliero nel quartiere San Lazzaro. Le scuole devono diventare il principale luogo di aggregazione della vita pubblica e sociale, veri epicentri dei quartieri e della città che possono funzionare in tutte le ore del giorno, in tutti i giorni dell'anno, per tutte le età e per tutti i cittadini: giovani, associazioni di quartiere, imprese creative,

istituzioni.

Gli interventi di rigenerazione e riqualificazione che in parte interesseranno queste zone per esempio (es. Caserma Romagnoli e l'Ansa Borgomagno) potranno ospitare servizi decentralizzati.

Il sistema dei servizi sarà orientato alla qualità urbana e al funzionamento il più possibile autonomo dei quartieri periferici, i cui abitanti avranno necessità di mettersi in relazione con il centro storico solo per i servizi non ordinari.

Il nuovo Piano definisce un modello ed una impostazione metodologica per la redistribuzione, entro una concezione urbana policentrica, dei macro servizi, alla scala del territorio, e dei servizi locali, alla scala delle realtà locali, anche attraverso il potenziamento della mobilità sharing. La struttura di città a rete, che intende superare la dicotomia centro-periferia e la distribuzione fortemente gerarchica dei valori fondiari, permette una redistribuzione del sistema dei servizi legato alle effettive necessità delle differenti parti di città. L'organizzazione e la distribuzione delle nuove centralità del territorio, secondo il principio di "tenuta e sostenibilità morfologica", definita in relazione ai luoghi, offre una crescita dell'offerta di servizi alla cittadinanza e diminuisce la dipendenza dal centro città.



5. Attrattività del centro storico e del patrimonio diffuso

Il centro storico di Padova secondo quanto previsto dalle linee guida per la redazione del nuovo PI sarà esteso (idealmente) anche al di fuori delle mura. Con questo si intende dare valore oltre al patrimonio oggetto della Candidatura UNESCO e quello già tutelato e categorizzato, anche al patrimonio diffuso che abbia una qualità architettonica riconoscibile anche risalente ad una "storia recente" ('900).

In questo senso il percorso previsto lungo i potenziali siti UNESCO si estenderebbe attraverso percorsi ciclopeditoni esistenti o di nuova previsione che promuovano la fruizione dei luoghi più noti e di un patrimonio meno visitato, riscoprendo per esempio i canali di matrice storica e i percorsi lungo questi.

Il nuovo Piano vuole contrastare la tendenza diffusa in Italia di cristallizzazione dei centri storici e il conseguente spopolamento di questi.

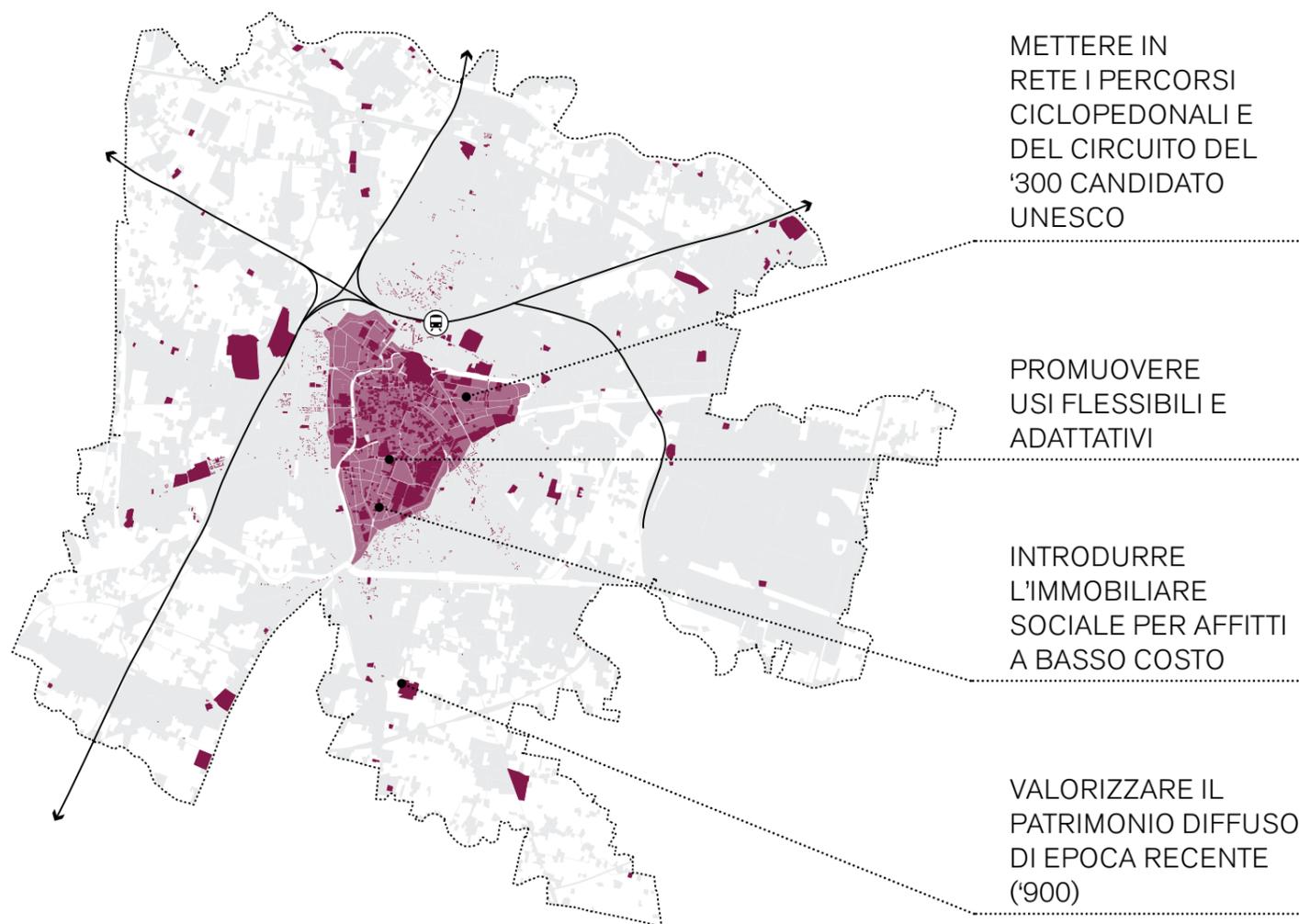
Per mantenere vitali i centri storici, è necessario che questi ultimi siano prima di tutto fruibili e proponendo una nuova immagine in grado di offrire diversi modelli abitativi, culturali, di lavoro e intrattenimento, anche grazie alla varietà tipologica degli edifici, consentendo di sperimentare nuovi dispositivi architettonici flessibili

in grado di mutare nel tempo rispetto alle differenti esigenze.

In questo modo si potranno attivare azioni di riqualificazione e recupero degli spazi pubblici interstiziali attraverso il disegno degli arredi urbani, la demineralizzazione degli spazi aperti e l'accesso immediato alla rete.

Aumentare la diversificazione della composizione sociale, rispondere in tempo reale a bisogni abitativi che emergono di continuo, significa anche trasformare un centro storico, per tradizione selettivo, in un borgo accogliente, capace di essere inclusivo, sensibile soprattutto alla presenza di giovani abitanti (l'Università di Padova conta con oltre 10.000 studenti fuori sede) con ampia disponibilità di spazi dove innescare progetti per l'immobiliare sociale.

La tendenza allo spopolamento che caratterizza molti comuni italiani può essere frenata solamente mediante il coinvolgimento delle comunità in un percorso verso l'incremento di servizi e opportunità che rendano i territori attraenti per i giovani, evitando la fuga verso le aree urbane più recenti.



6. Ricerca, formazione, innovazione, produzione

Padova possiede un patrimonio dall'altissimo potenziale innovativo costituito da un'industria molto attiva e da una delle università più antiche e prestigiose di Italia. Il Piano incentiverà le sinergie tra questi due mondi con l'obiettivo che Padova diventi un importante polo per l'innovazione e per l'industria 4.0.

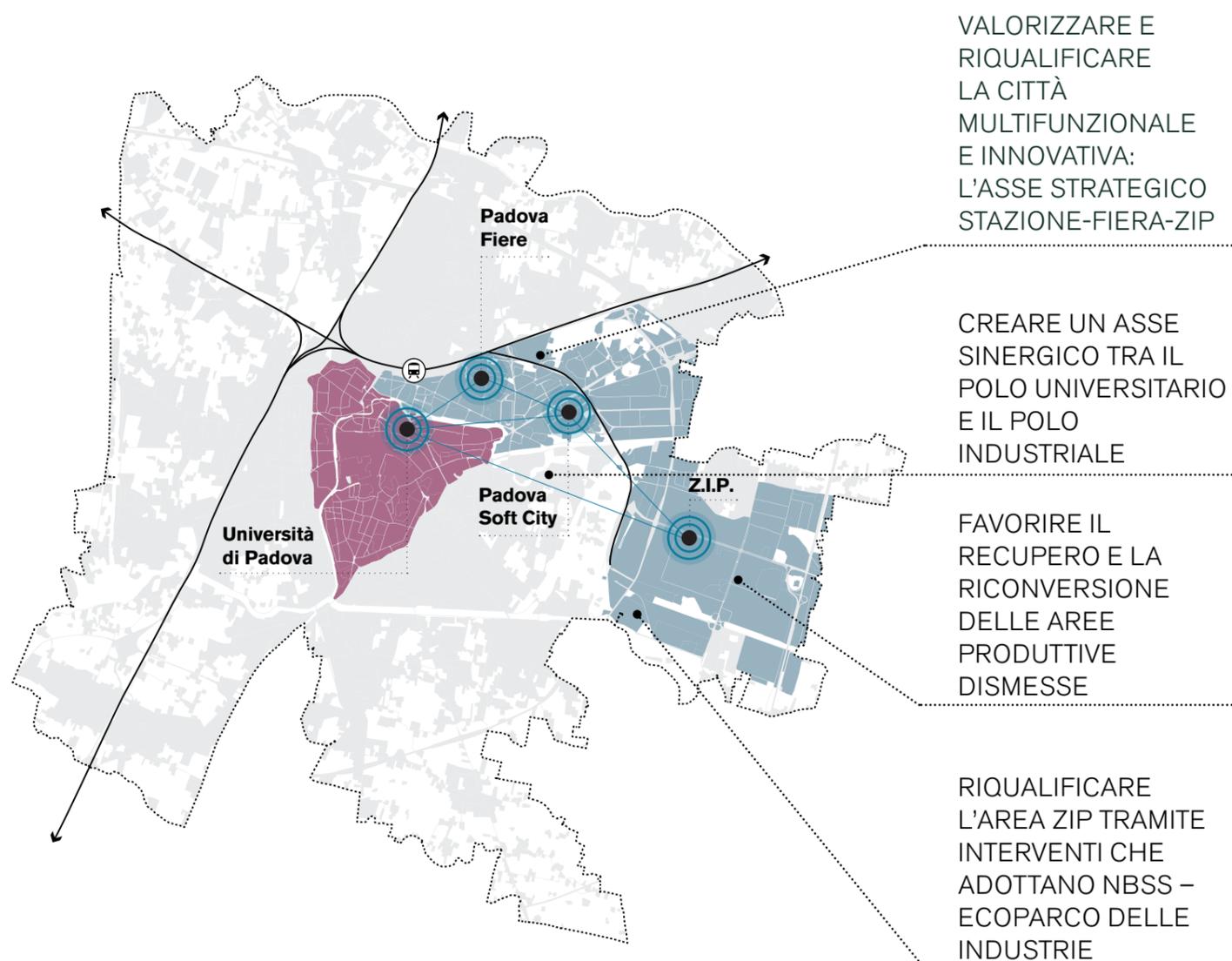
Per quanto riguarda l'ambito industriale il protocollo firmato tra Assindustria Venetocentro, Province, Camere di Commercio e Bim Piave (Progetto "Capannoni OnOff") mostra un interesse da parte del pubblico e del privato volto al miglioramento del complesso produttivo, individuando gli edifici non più utilizzati o da riqualificare. La zona industriale di Padova (Z.I.P.) è costituita da un vasto parco industriale e terziario e rappresenta una delle più importanti concentrazioni produttive a livello nazionale con la presenza di importanti strutture di ricerca e sviluppo di nuove tecnologie.

Attraverso il nuovo Piano degli Interventi si vuole immaginare una trasformazione per questo importante polo in un eco-parco industriale di livello internazionale che possa essere preso come modello per la rigenerazione dei comparti produttivi in chiave sostenibile.

In quest'ottica di scala europea si dovranno mettere in campo politiche ed azioni che nel tempo portino ad una compensazione ambientale attraverso interventi a differenti gradi di sostenibilità: la realizzazione di una fascia di mitigazione ambientale intorno a tutto il comparto; la demineralizzazione delle superfici non utilizzate; tetti verdi a bassa manutenzione; riduzione delle superfici impermeabili; incremento delle superfici boscate.

La gestione sostenibile delle risorse energetiche, dovrà essere affiancata prioritariamente da pratiche di forestazione urbana, per garantire un contributo ottimale al benessere fisiologico, sociologico ed economico delle società urbane. Gli interventi devono essere condotti adottando Nature Based Solutions (NBSs) per la creazione di un parco industriale a basso impatto ambientale.

La realizzazione di un modello di aree industriali sostenibili ed efficienti deve inoltre prevedere una gestione sostenibile della mobilità delle persone attraverso infrastrutture e servizi per la mobilità elettrica e la mobilità in sharing, individuando aree intermodali prioritarie.

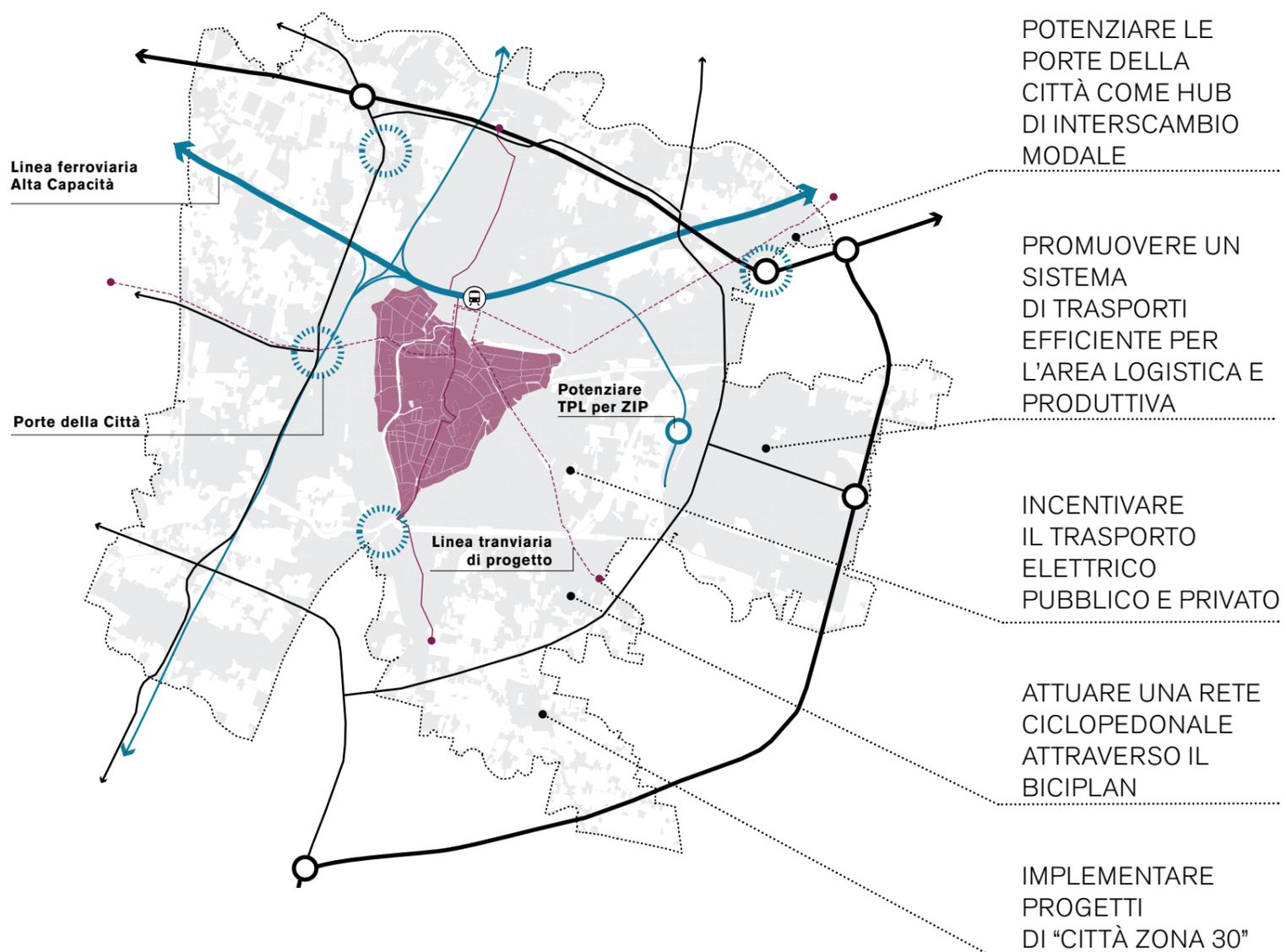


7. Mobilità sostenibile

Le recenti direttive europee sui cambiamenti climatici hanno introdotto nuovi standard sulle emissioni di CO2 a livello globale. La riduzione delle emissioni del settore dei trasporti rappresenta una delle sfide più importanti per l'inversione del cambiamento climatico, in quanto contribuisce a circa il 30% delle emissioni globali. In questo quadro, diversi Paesi europei hanno già annunciato la volontà di eliminare autoveicoli inquinanti dalle loro città, per andare progressivamente verso uno scenario di mobilità ad emissioni zero. Anche l'industria automobilistica punta alla produzione di veicoli a ridotto impatto ambientale (elettrici, ibridi, metano, idrogeno, bio carburanti). Nel contesto italiano si evidenzia come il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC) rappresenti uno strumento fondamentale che segna l'inizio di un importante cambiamento nella politica energetica e ambientale del nostro Paese verso la decarbonizzazione. Tale piano si struttura in 5 linee d'intervento, che si svilupperanno in maniera integrata: dalla decarbonizzazione all'efficienza e sicurezza energetica, passando attraverso lo sviluppo del mercato interno dell'energia, della ricerca, dell'innovazione e della competitività. Le prime azioni che il Comune di Padova può attivare e potenziare

a favore di una transazione verso una mobilità maggiormente sostenibile, possono essere:

- incentivare un trasporto pubblico a basse emissioni supportato da un servizio di car sharing (esercito con veicoli a ridotto impatto ambientale) direttamente connesso con la mobilità sovralocale;
- individuare i principali nodi di interscambio modale all'ingresso della città;
- installare punti di ricarica ad uso pubblico negli ambiti con maggiore intensità di domanda (polarità urbane) e nei quartieri periferici al fine di incentivare la diffusione della mobilità elettrica;
- disincentivare la circolazione delle auto maggiormente inquinanti, attraverso azioni di limitazione degli accessi, predisponendo aree di sosta dedicate per l'ingresso in determinate aree urbane sensibili;
- programmare un sistema mobilità efficiente ed a basso impatto ambientale per le aree logistiche e produttive
- ampliare la rete della mobilità lenta attraverso il completamento della rete ciclabile esistente, l'istituzione di "Low Emission Zone" e di zone a pedonalità/ciclabilità privilegiata ("Zone 30").



1.3 I Sistemi territoriali

A partire dalla Visione per la Città di Padova e dalle tematiche illustrate nei paragrafi precedenti, il Documento del Sindaco delinea alcuni **obiettivi specifici** già finalizzati alla definizione di prime riflessioni progettuali. La metodologia utilizzata per la conoscenza dei territori, finalizzata alla redazione dei piani urbanistici, si basa su un approccio che, successivamente alla lettura dei caratteri fisici, propone l'osservazione del funzionamento della città articolandola per **sistemi territoriali**. I sistemi proposti riguardano

- 1) l'ambiente (sistema ambientale), che comprende la rete delle infrastrutture verdi e blu, strutturata sul "telaio" idraulico della Città e del territorio di Padova, il sistema degli spazi aperti e la cintura verde agricola;
- 2) la residenzialità (sistema insediativo residenziale), intesa come insieme di "spazi dell'abitare" comprensivi di tutto ciò che nella città attuale accompagna tale funzione e che è compreso nei tessuti residenziali (spazi e attrezzature collettive);
- 3) le attività economiche (sistema insediativo produttivo), considerate secondo le diverse articolazioni (produttivo, commerciale, artigianale, direzionale, turistico-ricettivo, etc.);
- 4) la mobilità (sistema infrastrutturale), che rappresenta l'insieme delle infrastrutture che consentono gli spostamenti e le accessibilità.

Leggere e descrivere la Città per sistemi, equivale a considerarla come una sorta di macchina. Una macchina della quale interessa conoscere forme e materiali delle parti di cui è composta ma anche il funzionamento complessivo. Per entrambi questi aspetti la lettura interpretativa per sistemi consente di riconoscere le criticità ma anche le opportunità che questi offrono.

Ogni sistema è suddiviso e articolato per **sub-sistemi**, che emergono dalla lettura interpretativa di ogni singolo elemento che compone il sistema Città nel suo complesso. Fin da questa prima fase, ad ogni sub-sistema è associata l'individuazione delle principali **linee guida progettuali**, di indirizzo per il nuovo Piano degli Interventi e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane.

L'elenco delle linee guida, formulato a fini ricognitivi per ogni sub-sistema, non ha lo scopo di indicare tutti i contenuti delle attività di pianificazione comunale da svolgere per il raggiungimento di ogni specifico obiettivo, ma piuttosto di **esemplificare le possibili azioni con cui il Piano si dovrà confrontare**, verificandone la fattibilità in rapporto agli obiettivi di mandato di medio e breve periodo, ai contenuti e alla durata quinquennale dello strumento urbanistico.

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT)

Le previsioni sono **decennali** ma l'efficacia è a **tempo indeterminato**.

Fissa le condizioni di sostenibilità degli interventi e le potenziali trasformazioni del territorio.

Disegna la città in scala **1:10.000**



PIANO DEGLI INTERVENTI (PI)

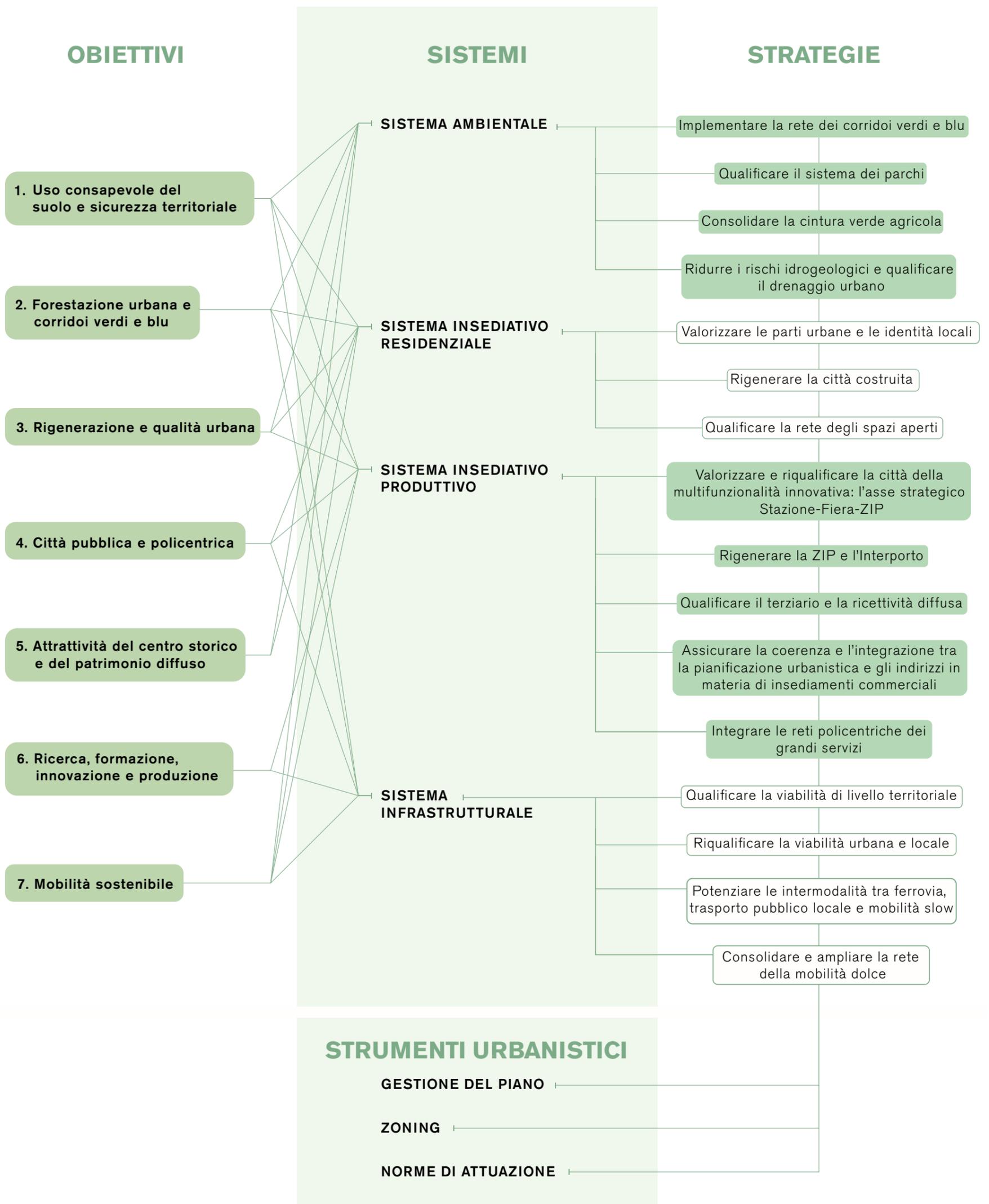
Decorsi **cinque anni** decadono le previsioni non attuate.

Traduce il disegno strategico del PAT in perimetri (zone), numeri (dimensionamento) e regole (norme).

Disegna la città in scala **1:5.000/2.000**

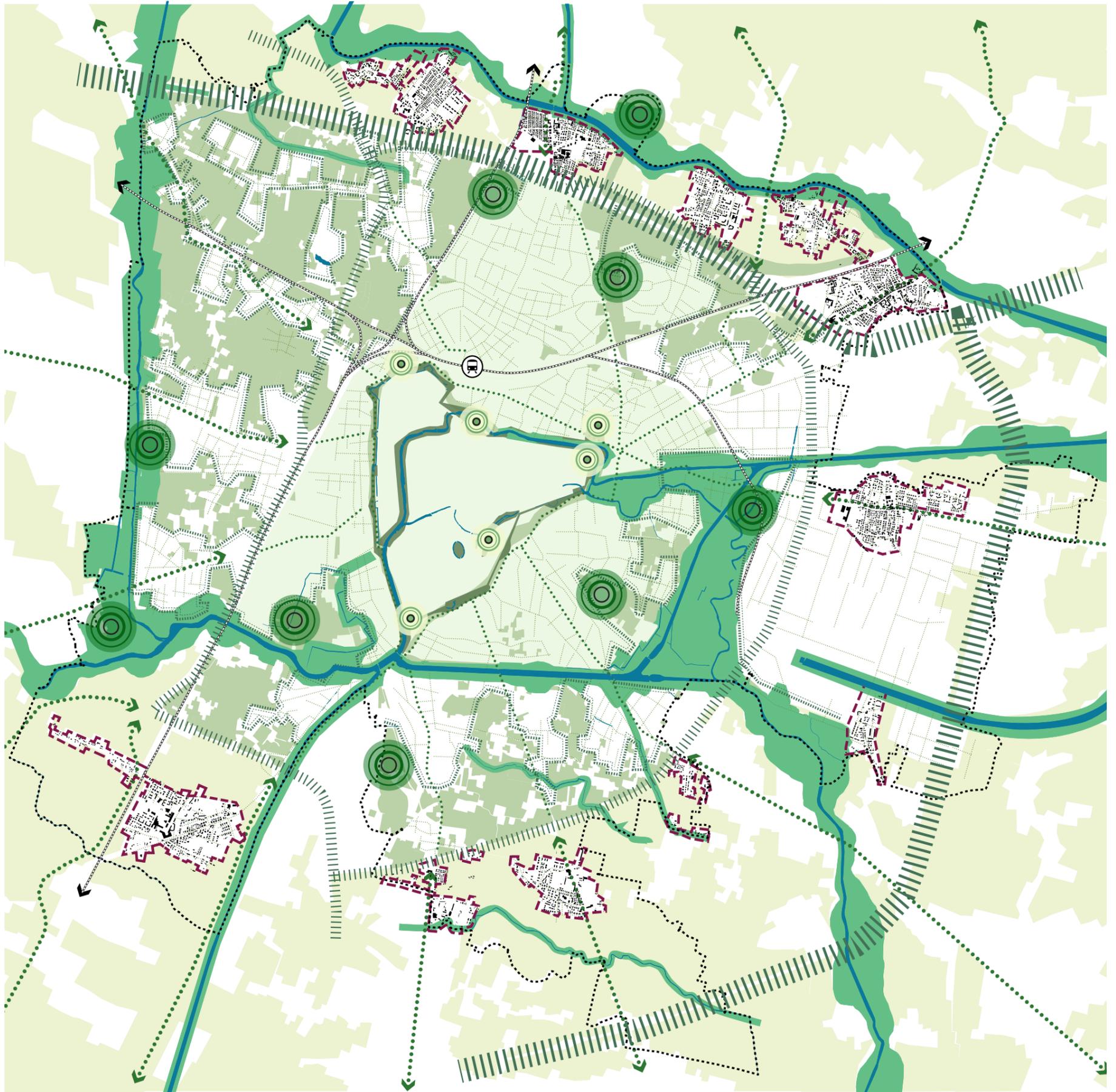


L'articolazione del PRC nel livello strutturale (PAT) e operativo (PI)



Schema metodologico del PI

2 | **IL SISTEMA AMBIENTALE**



CORRIDOI VERDI E BLU

- Fiume o canale
- Parco fluviale
- Spazio aperto a corona della città consolidata

GRANDI PARCHI

- Parco con funzione di poro verde
- Sistema dei parchi nella città storica

STRADE VERDI E DRENAGGIO URBANO

- Area pertinenziale di edifici pubblici e privati nella città consolidata di prima cintura
- Viabilità di quartiere nella città consolidata
- Viabilità interfrazionale in ambito periurbano
- Viabilità di grande scorrimento

CINTURA AGRICOLA INSEDIATA

- Parco agricolo
- Nucleo della campagna insediata

2. Il sistema ambientale

Il Sistema ambientale assume un ruolo centrale per la creazione di una rete di infrastrutture verdi e blu, a partire da quelle esistenti, riconoscibili nel sistema dei parchi urbani e territoriali, negli spazi aperti a corona della città consolidata e in quelli della cintura agricola. Una rete di qualità ecologica e paesaggistica capace di contrastare le condizioni di fragilità e al contempo di incrementare una capillare ed integrata forestazione urbana, massimizzando la produzione di servizi ecosistemici, anche in ambito urbano. Ciò presuppone un nuovo approccio multidimensionale e integrato dell'azione pubblica attraverso piani, programmi, progetti e politiche urbane, a scala locale e territoriale, in cui convergono componenti tra loro interagenti:

1) i parchi fluviali e il sistema dei canali (Bacchiglione, Brenta, Scaricatore, Brentella, San Gregorio, Idrovia, Roncayette, etc.) lungo le aste principali del reticolo idrografico, in grado di dare una risposta efficace ai problemi idrogeologici di cui soffre il territorio, di sollecitare l'integrazione e la ricucitura del verde e di incentivare la creazione di una rete della mobilità "dolce" tra la città consolidata e gli spazi agricoli periurbani;

2) gli spazi aperti a corona della città consolidata, con funzione di raccordo tra il sistema dei parchi fluviali e la rete minuta degli spazi aperti che penetrano nella città costruita e si infiltrano negli spazi residuali, di rigenerazione paesaggistica ed ecologica;

3) i grandi parchi della città consolidata (Parco Iris, Parco Roncayette, Parco Europa, Parco delle Farfalle, etc.), qualificabili come polmoni verdi, anche mediante interventi di incremento della copertura arborea con messa a dimora di alberi, finalizzati all'abbattimento della CO2 e al miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica;

4) le aree pertinenziali dei tessuti urbani, che assumono un ruolo centrale per la qualificazione del drenaggio urbano e del ciclo delle acque e per l'irrobustimento delle dotazioni vegetali;

5) la rete delle strade "verdi" (strade, piazze, slarghi, parcheggi, etc.), capaci di configurarsi come infrastrutture lineari ambientali di rilevanza paesaggistica ed ecologica attraverso interventi finalizzati alla de-sigillazione dei suoli e al contestuale potenziamento/implementazione delle dotazioni vegetali, degli spazi della mobilità slow e dei sottoservizi.

6) il parco agricolo metropolitano, riconducibile negli spazi agro-forestali della cintura agricola insediata, in grado di coniugarsi da un lato come ambiti per la qualificazione del paesaggio e per il potenziamento della rete ecologica (con interventi di forestazione urbana, macchie arboree e arbustive, filari alberati e siepi) e dall'altro come "sedi" per attivare un'economia circolare in grado di utilizzare forme energetiche rinnovabili capaci di promuovere forme di produzione agricola più sostenibili dal punto di vista economico ed ecologico.

7) i nuclei della campagna insediata (Mandria, Salboro, Altichiero, etc.), dove innescare processi integrati di rigenerazione urbana prevalentemente di piccola taglia, diffusi e diretti, da un lato incentivando specifici mix funzionali (residenziale, agricolo, turistico, micro produttivo e terziario, servizi, etc.) in relazione alle diverse vocazioni di ciascuno di essi e, dall'altro lato, rafforzandone il ruolo identitario e le specificità locali.

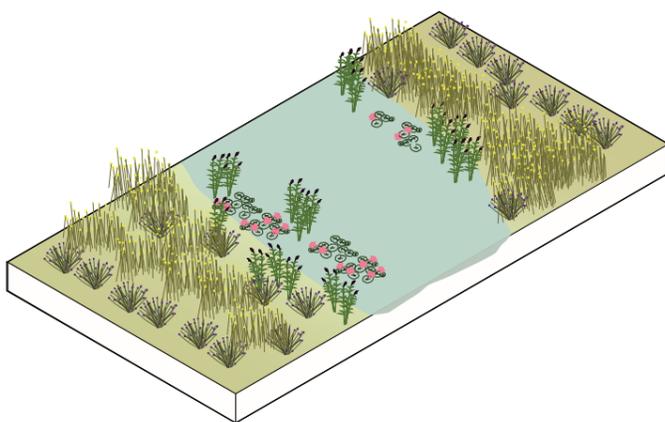
Queste infrastrutture ambientali svolgono una importante funzione di irrobustimento del telaio verde della città e del territorio attraverso un progetto di suolo in cui le dimensioni ecologica, paesaggistica e morfologica assumono un ruolo centrale nel ripensamento della città esistente.

Implementare la rete dei corridoi verdi e blu

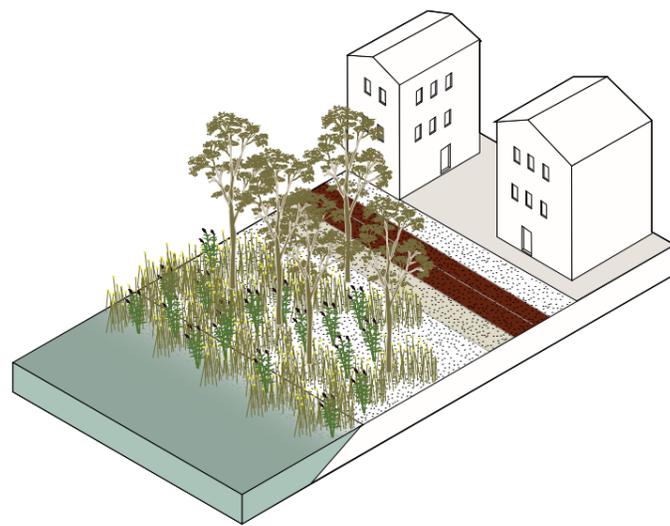
sistema ambientale

Gli spazi aperti a corona della città consolidata e il reticolo dei principali corsi d'acqua e canali assumono una centralità ineludibile per la costituzione di una rete delle infrastrutture verdi e blu, secondo una dimensione integrata in grado di implementare e rafforzare le connessioni tra il parco agricolo metropolitano, il sistema delle acque e la costellazione dei Grandi parchi territoriali. Rispetto alla rete dei corridoi verdi e blu, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- Riquilibrare il sistema lineare dei principali fiumi e canali come parchi fluviali, a partire dal Parco delle Mura e Parco dei Fiumi, per garantire il miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica, l'integrazione del verde e della mobilità dolce;
- Potenziare la rete degli spazi aperti periurbani sotto il profilo ecologico e paesaggistico (parchi urbani di bordo, aree di forestazione urbana, aree attrezzate per lo sport e il tempo libero, aree di agricoltura urbana, etc.) anche mediante l'applicazione degli istituti introdotti dalla Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004 (perequazione urbanistica, credito edilizio e compensazione urbanistica);
- Integrare la rete ciclopedonale di collegamento tra i parchi fluviali, gli spazi aperti e la città consolidata, in coerenza e sinergia con il progetto "Bicipolitana" padovano.

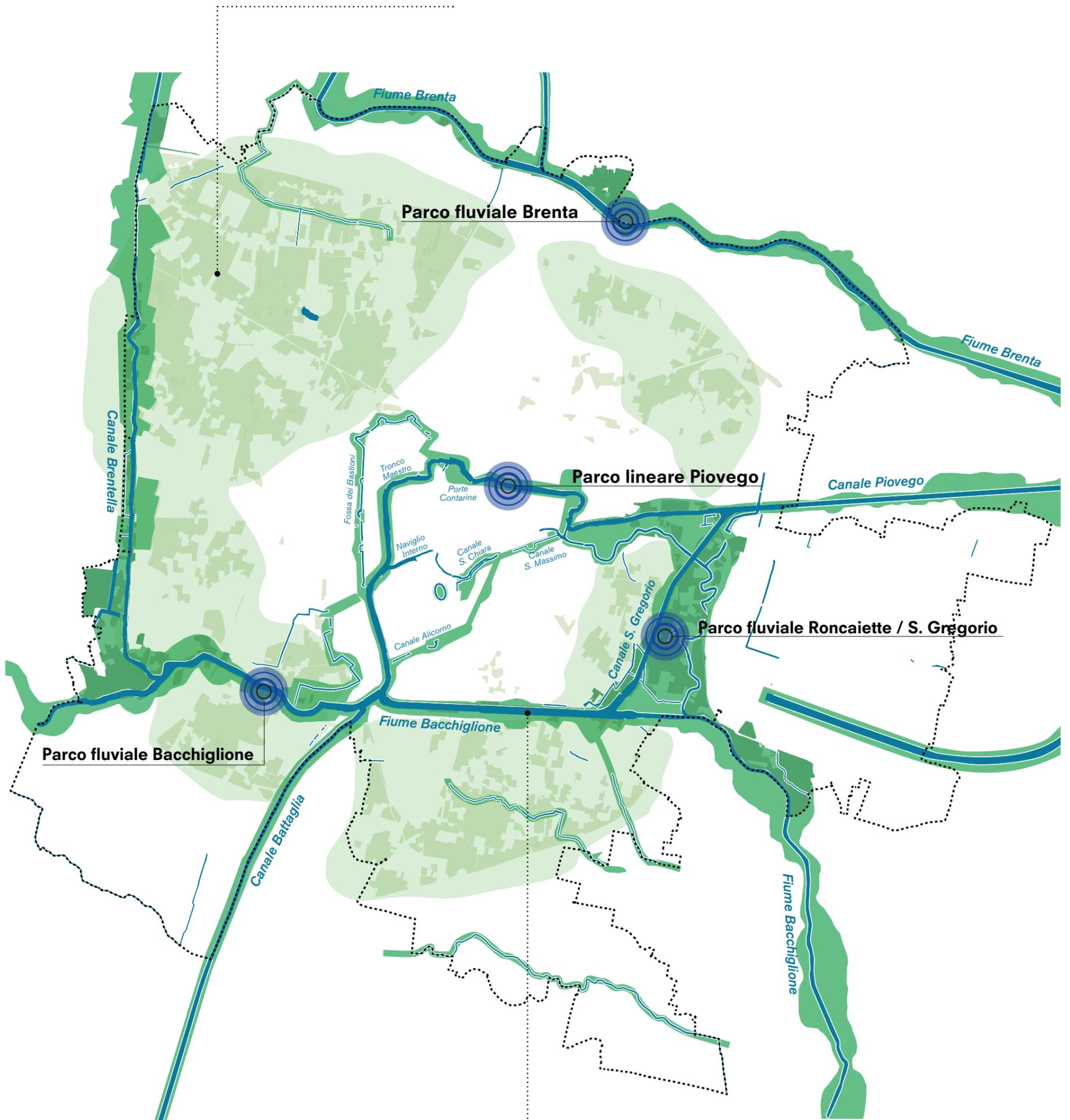


Potenziare la rete degli spazi aperti sotto il profilo ecologico e paesaggistico



Riquilibrare il sistema lineare dei principali fiumi e canali come parchi fluviali ed integrare la rete ciclopedonale di collegamento

Spazio aperto a corona della città consolidata



Messa a sistema dei parchi fluviali esistenti

Qualificare il sistema dei parchi

sistema ambientale

I grandi parchi urbani e territoriali assumono valenza ecologica e paesaggistica per la rete delle infrastrutture verdi e blu. Sono riconoscibili quattro macro famiglie di grandi Parchi nella città consolidata e nell'area metropolitana:

1) il Parco anulare delle Mura a corona della città antica, di valenza ecologica, paesaggistica, storica e identitaria;

2) i Parchi urbani (Parco delle Mura, Parco Morandi, Parco delle Farfalle, Parco Milcovich, Parco Iris, Parco Europa, Parco dei Faggi, etc.), ricompresi nella rete e nella costellazione degli spazi pubblici e privati della città consolidata;

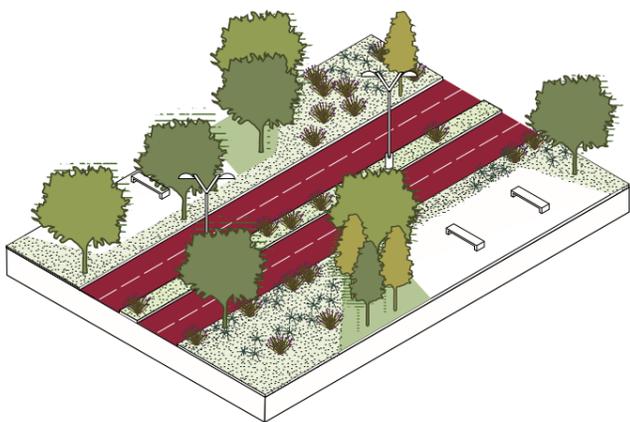
3) la rete anulare del Parco dei Fiumi (Parco Brentelle, Parco Basso Isonzo, Parco Roncayette, Parco Fistomba, etc.), imperniata sui corridoi fluviali principali del Brenta, Bacchiglione e Brentella e sulla rete urbana storica dei canali Piovego, Scaricatore, Voltabarozzo e S. Gregorio;

4) i Parchi urbani e territoriali della città policentrica (Parco Gozzano, Parco Isola di Torre, Parco degli Alpini, etc.), a corona della cintura metropolitana insediata.

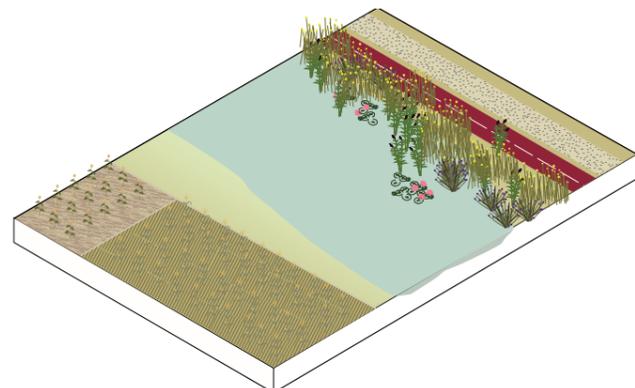
Rispetto al sistema dei Grandi parchi urbani e territoriali, come sopra definiti e illustrati nello schema seguente, si elencano le principali Linee Guida per il

nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

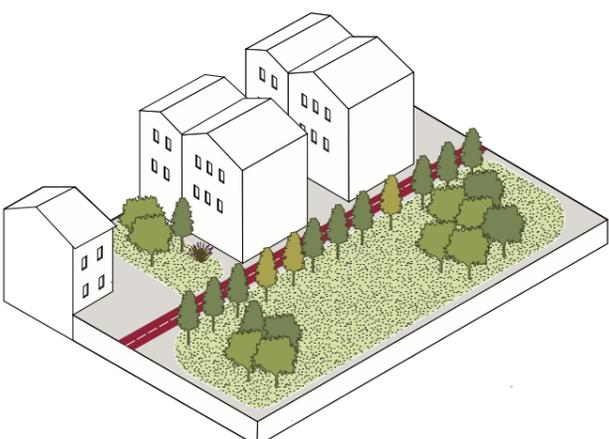
- completare il Parco delle Mura come sistema anulare verde e ciclopedonale, comprensivo dei tratti murari storici superstiti restaurati e da restaurare, oltre che di specifici interventi su spazi ed edifici contermini quali ad esempio quelli liberati e/o liberabili a seguito della rigenerazione dell'ospedale cittadino Giustiniano e delle ex caserme;
- qualificare il Parco dei Fiumi come cerniera tra il Parco delle Mura della città storica e il Parco agricolo periurbano, potenziando e implementando i sistemi vegetali lineari, i sentieri e le piste ciclabili di fruizione naturalistica, i sistemi lineari di esondazione controllata e/o fitodepurazione;
- integrare i Parchi urbani e territoriali della policentrica e ricucire la costellazione del verde;
- implementare e potenziare la rete dei Grandi parchi e le aree di forestazione urbana attraverso l'applicazione di strumenti compensativi e/o premiali, incentivando la rigenerazione ecologica, paesaggistica e funzionale dei cosiddetti "cunei verdi" del Piano Piccinato.



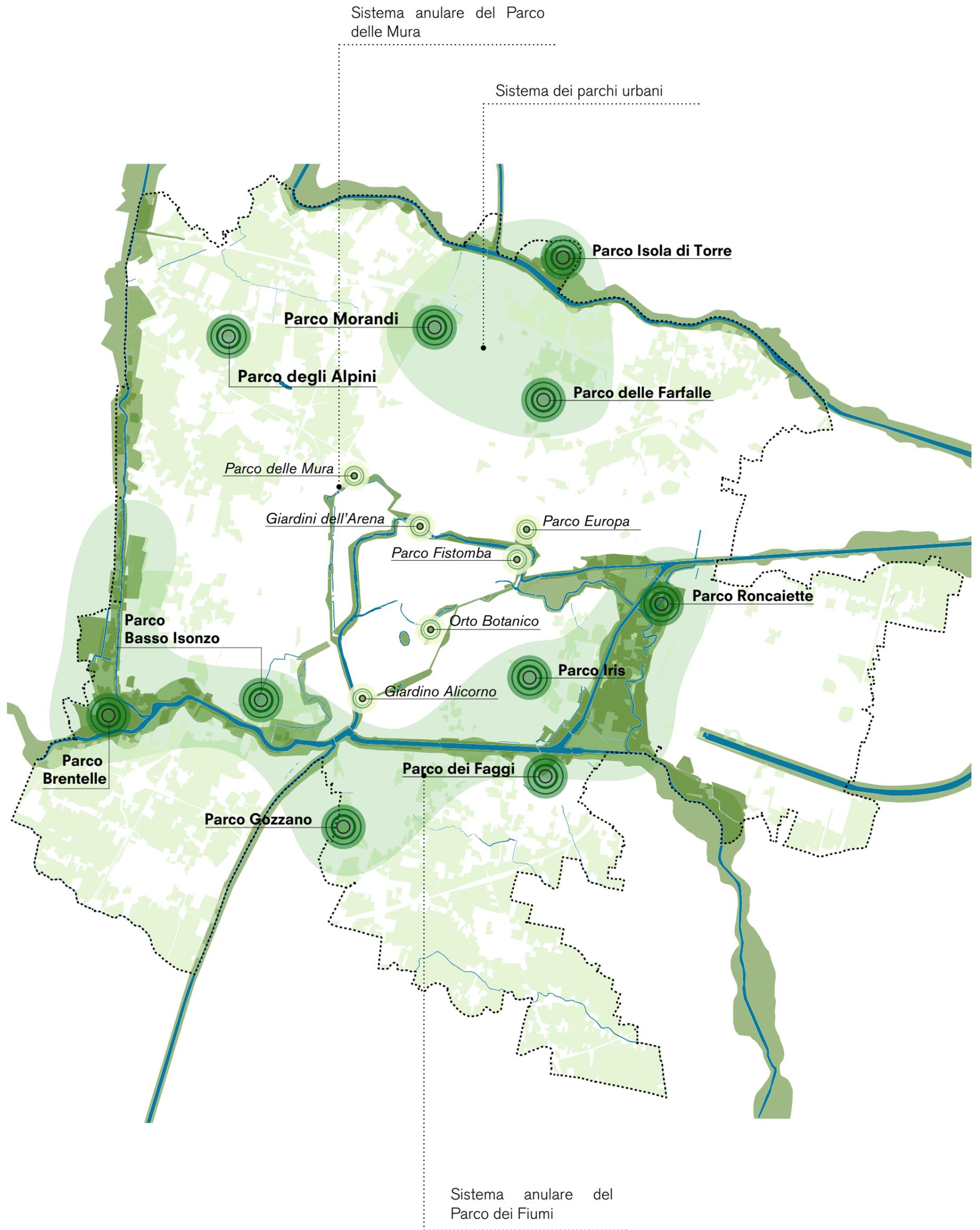
Completare il Parco delle Mura come sistema anulare verde e ciclopedonale



Implementare i sistemi vegetali lineari, i sentieri e le piste ciclabili di fruizione naturalistica e i sistemi lineari di esondazione controllata e/o fitodepurazione



Ricucire i sistemi del verde e della mobilità slow con la città consolidata



Consolidare la cintura verde agricola

sistema ambientale

Il paesaggio rurale e periurbano di Padova è oggi un territorio molteplice, caratterizzato dalla compresenza di aree naturali, semi-naturali, coltivate e di un territorio insediato a morfologia diffusa e nucleare isolata.

Il binomio costituito dal territorio rurale e da quello insediato è l'elemento che contraddistingue la **cintura verde agricola**, sulla quale insiste una residua economia agricola che oggi appare notevolmente frammentata, con la presenza di alcuni fenomeni di abbandono agricolo.

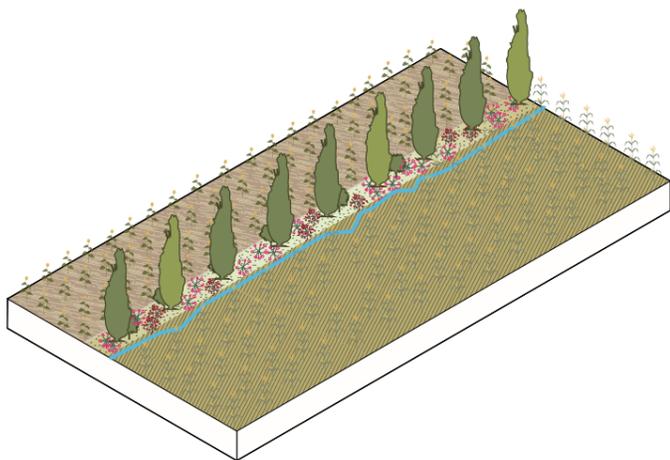
La **campagna insediata** si è invece strutturata sulla dimensione policentrica dei nuclei residenziali, abitati da proprietari e lavoratori, legati storicamente alle attività agricole di un territorio frazionato. Questi nuclei hanno, tuttavia, progressivamente modificato il proprio ruolo, perdendo un rapporto sostanziale con la produzione agricola a seguito delle profonde trasformazioni del ciclo produttivo tradizionale e del progressivo ridimensionamento del settore primario. Oggi questi centri si configurano come veri e propri nuclei residenziali alternativi al centro città.

Alcuni sono caratterizzati anche da una crescente attrattività in termini di servizi e attrezzature, mix funzionali, valori storici, culturali e identitari. Tra questi si evidenziano in particolare i centri di Pontevigodarzere, Ponte di Brenta e Mandria. Altri assumono più la valenza di quartieri residenziali della corona policentrica, come quelli di Altichiero e Torre (a nord), Camin e Granze (a est), Salboro e Mandria (a sud).

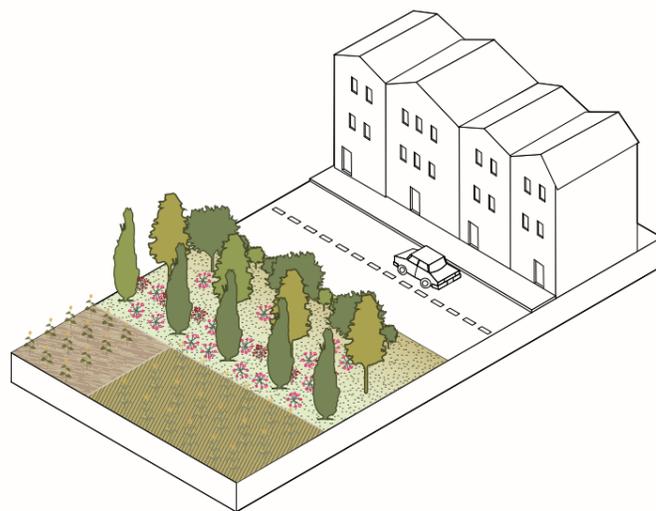
Rispetto alla cintura verde agricola, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri

strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- qualificare il parco agricolo metropolitano di rilevanza paesaggistica, promuovendo lo sviluppo di un'agricoltura urbana multifunzionale (es. agriturismi, turismo rurale, fattorie didattiche, etc.) e al contempo riqualificando gli elementi del paesaggio agrario (percorsi e tracciati interpoderali, canali, fossati e scoli, confini dei fondi agricoli);
- tutelare le attività agricole produttive incentivando lo sviluppo di un'agricoltura di elevata sostenibilità ambientale (es. produzione biologica, produzioni tipiche/protette, etc.) e la qualificazione della tipicità della produzione agricola e della sua filiera;
- valorizzare i nuclei della campagna insediata incentivando specifici mix funzionali in ragione delle diverse vocazioni di ciascuno di essi e della dotazione di servizi e attrezzature;
- incentivare il recupero e la ristrutturazione degli edifici rurali esistenti in area agricola e di quelli non più legati alla conduzione agricola del fondo, e la loro multifunzionalità, con particolare riferimento a quelli dismessi e abbandonati;
- regolamentare le attività produttive esistenti nel territorio agricolo, favorendo la ricollocazione mediante l'applicazione del credito edilizio;
- promuovere la rigenerazione degli spazi interstiziali e/o abbandonati e degli ambiti periurbani e urbani e come occasioni di qualificazione del paesaggio agrario.



Riqualificare gli elementi del paesaggio agrario: percorsi e tracciati interpoderali, canali, fossati e scoli, confini dei fondi agricoli



Rigenerare degli spazi interstiziali e/o abbandonati e degli ambiti periurbani e urbani e come occasioni di qualificazione del paesaggio agrario.

Cintura agricola

Nuclei della campagna
insediata sul Brenta



Parco
Agropaesaggistico

Nuclei della campagna
insediata Sud

Ridurre i rischi idrogeologici e qualificare il drenaggio urbano

sistema ambientale

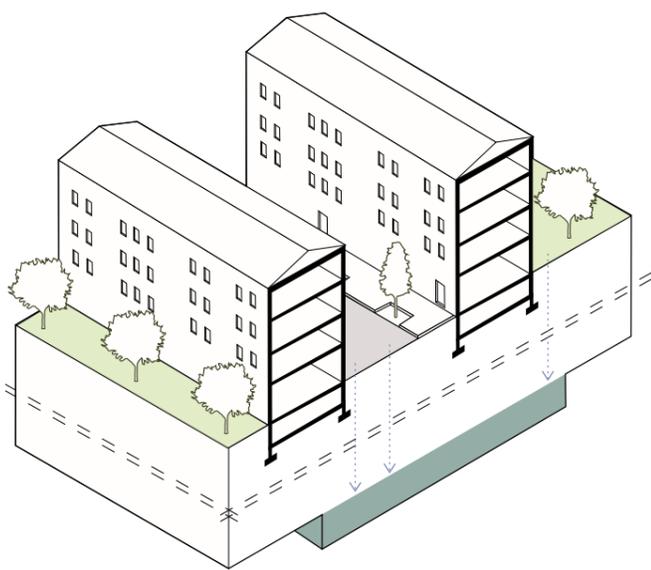
La città consolidata e gli spazi aperti interstiziali giocano un ruolo centrale per la riduzione delle condizioni di sofferenza idraulica e per il miglioramento del drenaggio urbano.

L'aumento della frequenza e dell'intensità delle piogge unitamente agli effetti indotti in termini di esondazione di fiumi e canali, causati dall'insofferenza degli argini, dalla limitata capacità dei suoli agricoli e urbani di garantire lo smaltimento delle acque, costituisce una delle condizioni di **rischio idrogeologico** più rilevante per il territorio padovano, peraltro evidenziata e segnalata nella Carta delle Fragilità del PAT. Il quadro che emerge è quello di una parziale inadeguatezza del sistema di drenaggio urbano e territoriale nelle sue molteplici e differenti declinazioni. Di fronte a questa condizione si pone la necessità di intervenire sia a livello micro risolvendo criticità puntuali e localizzate (es. bacini di laminazione, irrobustimento degli argini, ripristino delle scoline agricole, etc.) ma soprattutto a livello macro intervenendo sul funzionamento della rete idraulica, sulla permeabilità dei suoli, sulla ritenzione e riciclo delle risorse idriche.

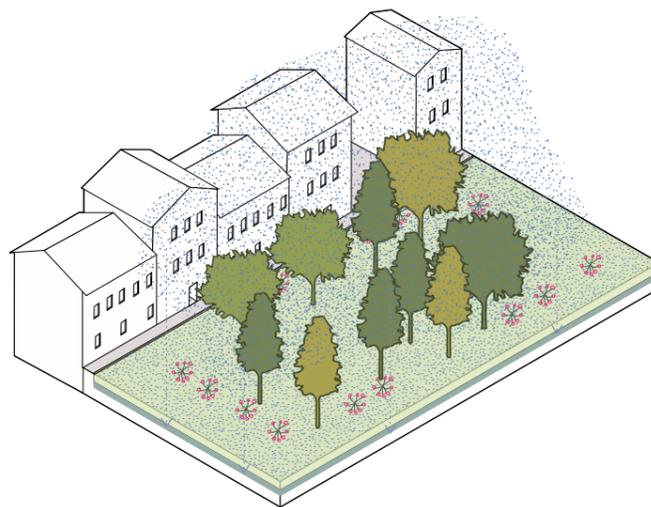
Rispetto al rischio idrogeologico, si elencano le

principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

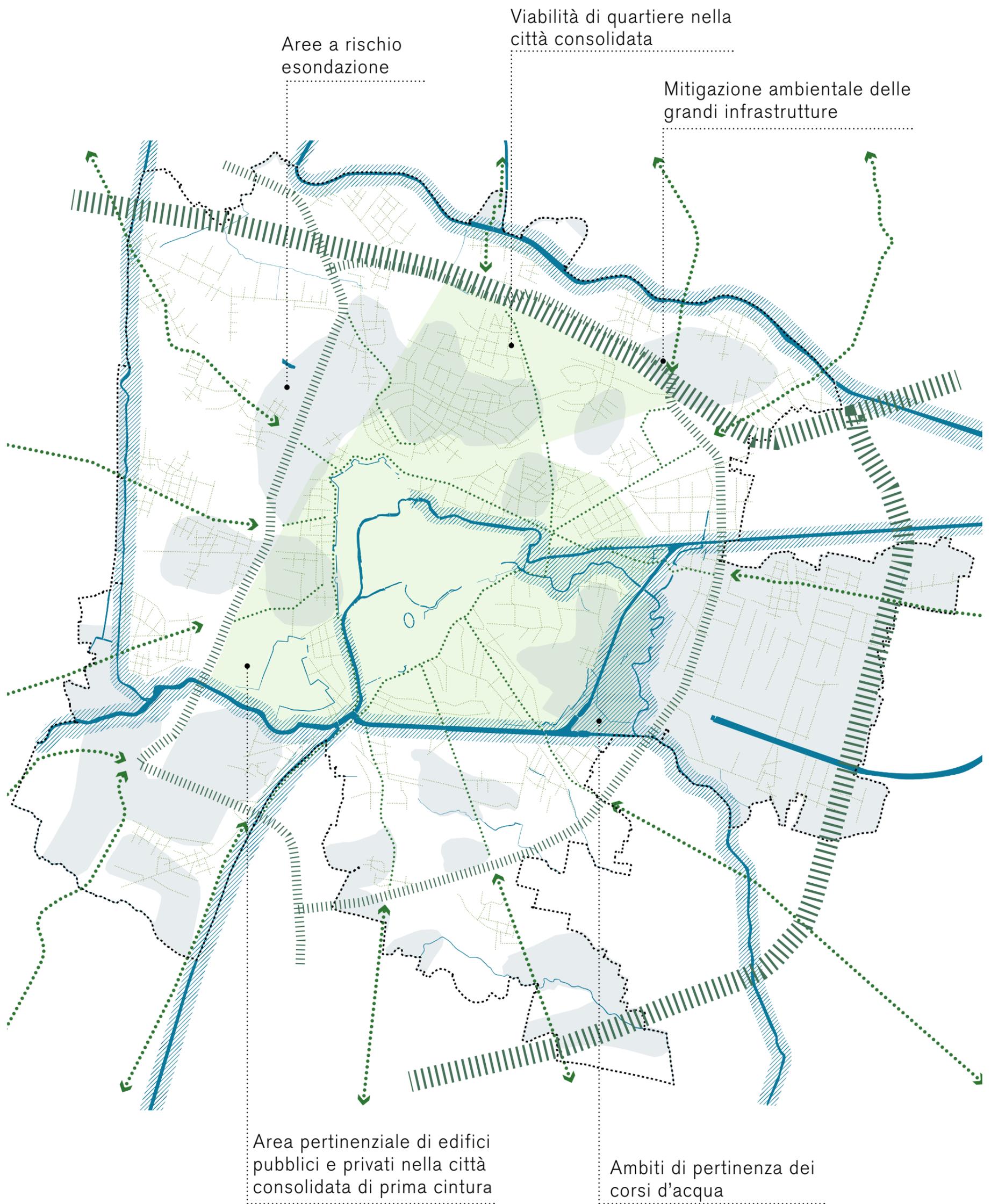
- migliorare l'efficienza del sistema delle reti di smaltimento e stoccaggio delle acque meteoriche nelle aree pertinenziali degli edifici, in rapporto ai cambiamenti climatici, incentivando la de-sigillazione dei suoli e degli spazi aperti impermeabilizzati;
- accertare la compatibilità degli interventi con la sicurezza idraulica del territorio, secondo il principio dell'invarianza idraulica;
- subordinare, ove necessario, l'attuazione di talune previsioni urbanistiche alla realizzazione di infrastrutture, opere o servizi per lo smaltimento delle acque meteoriche;
- incrementare la permeabilità dei tessuti urbani esistenti, favorire la ritenzione e il riciclo delle acque piovane;
- ridurre il rischio idrogeologico anche attraverso l'eventuale completamento del canale scolmatore Padova-Venezia.



Migliorare l'efficienza del sistema delle reti di smaltimento e stoccaggio delle acque meteoriche nelle aree pertinenziali degli edifici



Incrementare la permeabilità dei tessuti urbani esistenti, favorendo la ritenzione e il riciclo delle acque piovane



Aree a rischio
esondazione

Viabilità di quartiere nella
città consolidata

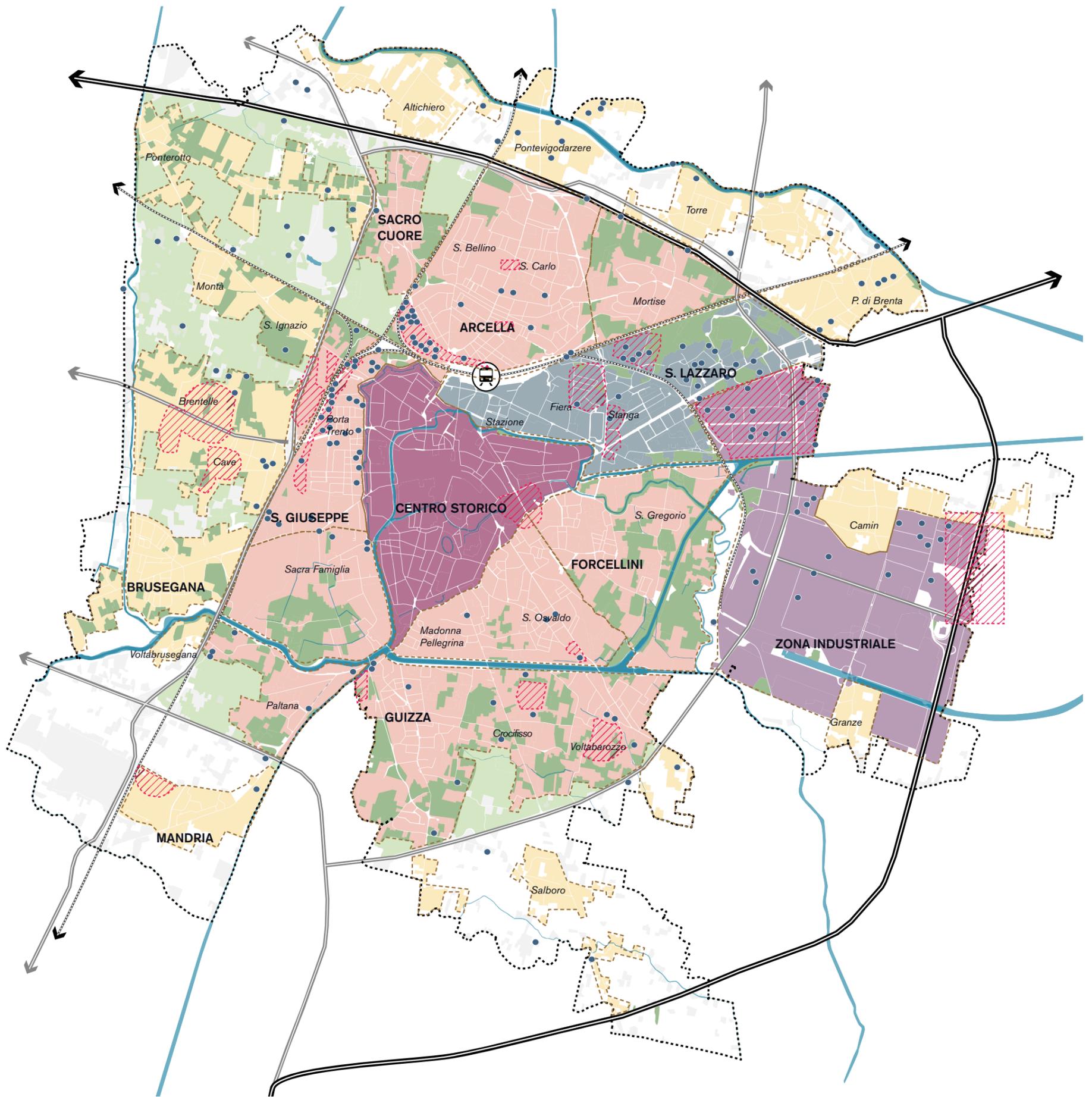
Mitigazione ambientale delle
grandi infrastrutture

Area pertinenziale di edifici
pubblici e privati nella città
consolidata di prima cintura

Ambiti di pertinenza dei
corsi d'acqua

3

IL SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE



PARTI URBANE

-  Perimetro di parte urbana
-  Città storica
-  Città consolidata di prima e seconda cintura
-  Città consolidata policentrica
-  Città consolidata della ricerca e dell'innovazione
-  Città consolidata produttiva

AMBITI DI RIGENERAZIONE

-  Area di riqualificazione e riconversione
-  Edificio abbandonato o sottoutilizzato

SPAZI APERTI URBANI

-  Spazio aperto di cintura
-  Spazio aperto intercluso

3. Il sistema insediativo residenziale

Il Sistema insediativo residenziale della città costruita costituisce il campo preferenziale in cui il nuovo Piano può attuarsi per promuovere la rigenerazione urbana fortemente caratterizzata sotto il profilo ambientale, paesaggistico e funzionale.

Rigenerazione che dovrà lavorare su un doppio binario, quello orientato alla riconversione e riuso dei tessuti edilizi esistenti e quello più propriamente rivolto al rafforzamento e alla qualificazione degli spazi urbani aperti (strade, slarghi, piazze, parcheggi, verde, etc.).

Gli **spazi aperti** costituiscono il telaio resiliente della città costruita e consolidata. Esso si esplica attraverso il rafforzamento della più ampia rete di infrastrutture "verdi e blu", per innalzare la qualità della Città nel suo complesso.

Il Piano potrà promuovere, in tal senso, un progetto di rigenerazione diffusa e integrata fondato sugli spazi aperti finalizzato all'implementazione della dimensione ecologico-ambientale della Città. Favorendo l'attivazione di progetti e di pratiche diffuse di riappropriazione dello spazio per restituire ai cittadini un'immagine unitaria dello spazio collettivo, mettendo in primo piano il cittadino-pedone e il cittadino-ciclista sull'automobilista.

Dalla lettura interpretativa per Parti di Città emerge che alcuni quartieri, alcuni isolati, hanno gli spazi di uso collettivo non-finiti, né tantomeno ri-finiti. Lo spazio pubblico è spesso uno spazio di risulta abbandonato, non-progettato e di "scarto". Eppure è lo spazio utilizzato quotidianamente da tutti i cittadini e dai frequentatori esterni. Le moderne "porte" di accesso alla città, i varchi infrastrutturali, che dovrebbero rappresentare il biglietto di ingresso sono spesso spazi di risulta non codificati lasciati alla progettazione infrastrutturale e non coniugati con una progettazione urbana-architettonica. Gli spazi verdi si configurano talvolta come una costellazione di aree difficilmente integrate, armonizzate e collegate tra loro. In altri casi, invece, tali spazi sono stati oggetto di progettazione e realizzazione mirata e, oggi, sono altamente utilizzati, come per esempio il Parco Iris nel quartiere Forcellini o il Giardino di Cristallo alla Stanga oppure la rete delle piste ciclabili.

Il nuovo Piano deve approfondire e implementare tale politica urbana prevedendo un progetto complessivo

(un Master-plan del progetto di suolo) delle aree aperte. Un progetto guida che metta in rete e a coerenza il complesso delle aree aperte esistenti e di futura realizzazione, che venga poi realizzato per stralci in un tempo medio a seconda delle risorse disponibili. Nella teoria urbanistica il Piano regolatore di una città è prima di tutto il piano della città pubblica a cui si deve "piegare" la "città privata".

In tal senso si muove anche il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS_2020), che mette in primis il tema della moderazione della velocità, cioè la qualificazione di Padova come "Città da 30". Tutte le strade che non svolgono un ruolo di collegamento inter-quartierale o inter-frazionale, devono essere ripensate in termini di funzioni e caratteristiche. Le stesse devono essere riprogettate e rifunzionalizzate riportandole a spazi aperti al servizio dei soli residenti di quell'isolato, di quel quartiere.

Le **aree abbandonate o dismesse** sono altre aree di "scarto" che contribuiscono a non avere una immagine bella della città. Le stesse devono essere rimesse in ri-ciclo per la rigenerazione e riqualificazione della città pubblica favorendo però anche l'imprenditoria immobiliare privata per attivare processi virtuosi. La Legge Urbanistica Regionale favorisce la costruzione del piano con la co-partecipazione dei privati attraverso gli accordi pubblico-privato e attivando le procedure di perequazione, compensazione e delle premialità o crediti edilizi.

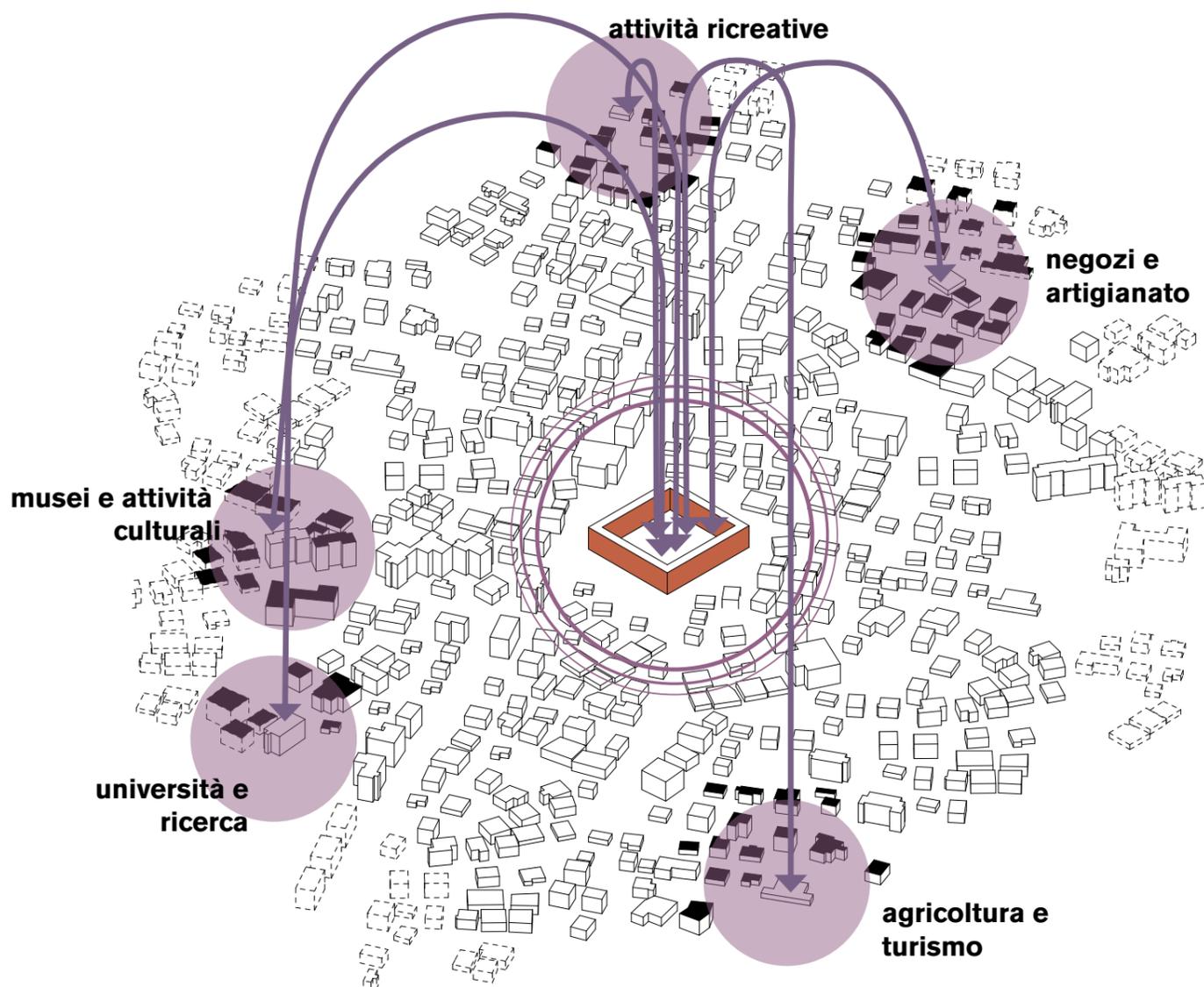
Il Piano dovrà intervenire sui tessuti urbani esistenti, promuovendo interventi di rigenerazione diffusa di piccola dimensione (es. le aree in cui insistono capannoni isolati abbandonati o sottoutilizzati), ma anche di maggiore ampiezza come ad esempio le aree delle ex caserme o altri spazi eterogenei (come per es. l'Ansa Borgomagno). A seconda della disponibilità espressa da precise Manifestazioni di Interesse dei soggetti privati alcune di queste aree entreranno direttamente in questo Piano degli Interventi (che ha valenza quinquennale), altre saranno lasciate con idee-progetto da sviluppare successivamente nei prossimi piani.

Valorizzare le parti urbane e le identità locali

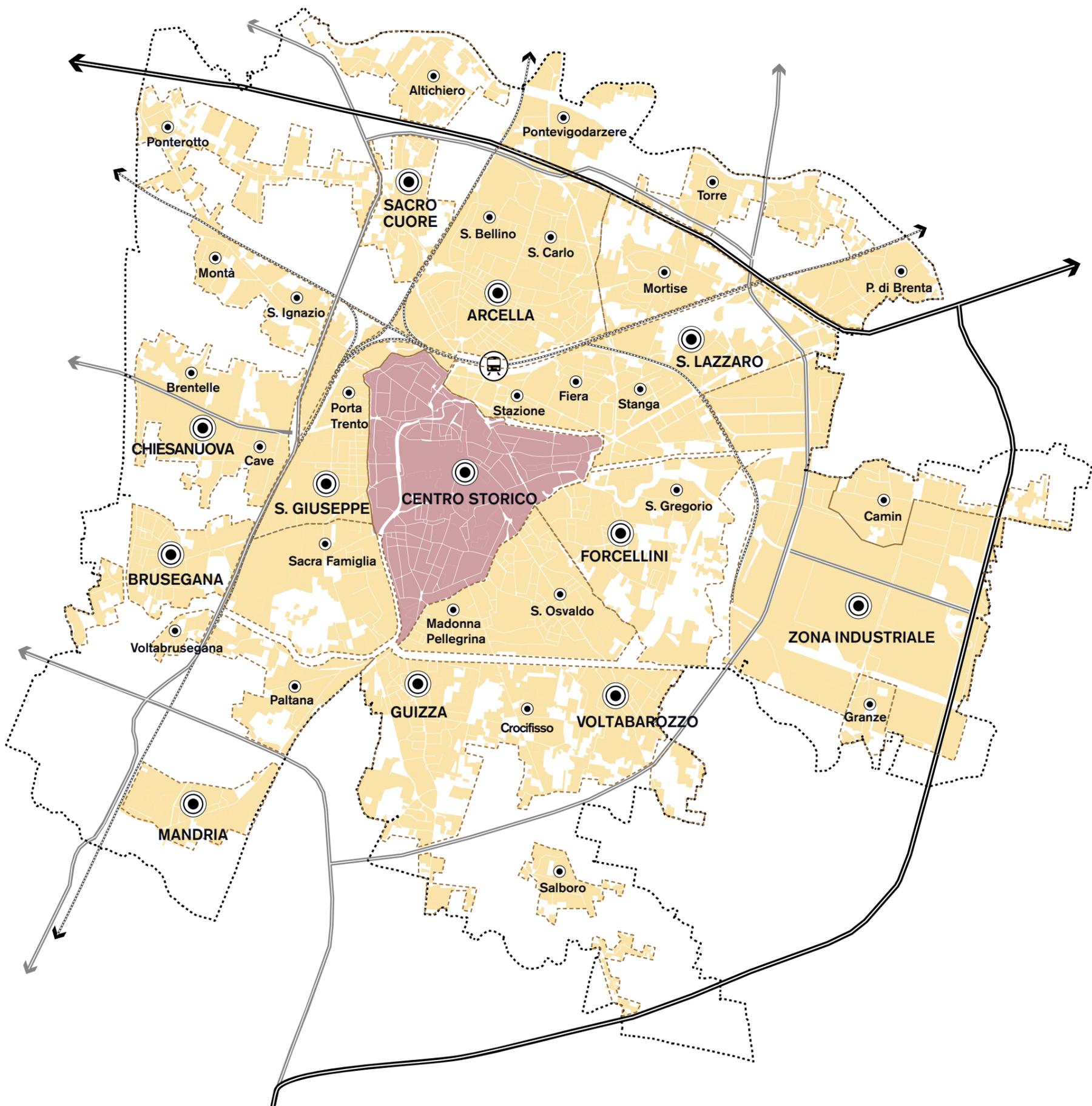
sistema insediativo residenziale

La complessità e l'articolazione del sistema insediativo residenziale presuppone l'individuazione di specifiche "Parti urbane" diverse tra loro per ruolo, funzione e per materiali edilizi che compongono la città esistente. Il riconoscimento di parti di città omogenee o eterogenee

per caratteristiche funzionali, morfo-tipologiche e storico-costruttive è finalizzato a definire delle "linee guida" progettuali specifiche in grado di conseguire una rigenerazione diffusa dei tessuti e della rete degli spazi aperti.



Poli urbani come epicentri del territorio



L'analisi morfologica del costruito e dei tracciati

Il primo approccio alla conoscenza della Città e delle sue parti è rappresentato dal riconoscimento degli elementi fisici di cui è costituita: la morfologia del costruito e la morfologia dei tracciati.

Lo studio delle **forme del costruito** consente di riconoscere dimensioni e geometrie degli insediamenti e il rapporto che si crea tra spazi pieni (l'edificato) e spazi vuoti (il non costruito). La mappa evidenzia e permette di riconoscere uguaglianze e differenze del territorio costruito che richiamano tessuti e principi insediativi associabili a diverse modalità dell'abitare. In particolare risultano evidenti le differenze tra la dimensione e la forma delle aree industriali, ma anche le differenze interne alla parte urbanizzata prevalentemente residenziale. Si riscontrano, abbastanza facilmente, tessuti edilizi a bassa densità contro quelli a tipologia palazzoni, oppure isolati ad edilizia concentrata tipica delle lottizzazioni private contro quartieri con maggiori spazi aperti tipici della città pubblica, dei quartieri peep.

La lettura della **morfologia dei tracciati** porta a riconoscere le differenze tra le geometrie delle strade, il diverso sedime di strada larga e di strada stretta. E a riconoscere la gerarchia che le stesse devono/ possono assumere a seconda dei diversi tipi di flussi di traffico. Differenziando gli assi ordinatori principali di accesso alla città e la viabilità di quartiere e di isolato a traffico limitato. Le prime devono avere le caratteristiche per poter assumere una velocità di 50 km/h, le seconde di moderazione del traffico, secondo le regole prestazionali fissate anche dal Codice della Strada.

Le parti di città: suddivisione amministrativa vs toponimi

L'analisi degli elementi fisici della Città (costruito e tracciati) è affiancata da una prima ricognizione sui nomi con cui vengono riconosciute le diverse parti del territorio. Sono nomi che fanno riferimento agli ambiti amministrativi (quartieri), ma anche ai luoghi (toponimi). Sono i nomi con cui gli abitanti di Padova chiamano e riconoscono il loro territorio. Sono nomi che, in alcuni casi, rinviano alle ragioni delle origini dei luoghi che li contengono (toponimi).

Sotto il profilo amministrativo il territorio comunale è articolato in **dieci Consulte di quartiere**: Centro, Nord, Est (3A e 3B), Sud-Est (4A e 4B), Sud-Ovest (5A e 5B), Ovest (6A e 6B). Le Consulte possono assumere un ruolo pro-attivo alla costruzione del Piano, nelle scelte che riguardano i singoli rioni, nella gestione dei beni comuni, nella vita sociale e culturale del singolo quartiere. Le stesse possono farsi da tramite per un più rapido e diretto collegamento tra l'Amministrazione Comunale e la popolazione. Le Consulte potranno



Sistema insediativo residenziale_Le morfologie del costruito



Sistema insediativo residenziale_Le morfologie dei tracciati



Sistema insediativo residenziale_Gli ambiti territoriali delle Consulte di quartiere

essere attivate per avviare un processo partecipativo che le veda protagoniste di proposte e iniziative per una co-pianificazione. Con le stesse si dovranno/potranno individuare gli "obiettivi di località", cioè i possibili progetti da proporre che rispecchiano le richieste dei cittadini ivi residenti.

L'analisi dei **toponimi** rappresenta un ulteriore avvicinamento allo studio della "macchina urbana" e delle sue componenti, riconosciute e riconoscibili, nonché del sistema di relazioni tra le diverse parti della città. I quartieri principali per peso demografico, caratteri funzionali e identità locali sono riconducibili alle seguenti realtà urbane: oltre al Centro storico, vi sono i quartieri Arcella, San Lazzaro, Forcellini, Guizza, Mandria, San Giuseppe, Brusegana e Sacro Cuore. Attorno a questi toponimi "più ricorrenti" gravitano progetti e aspettative dei residenti che alimentano il dialogo urbano prestazionale tra amministrazione e cittadinanza attiva.

Le parti urbane

Dalla prima lettura interpretativa delle morfologie della città si possono già riconoscere delle "parti" che rispondono a regole insediative simili ovvero che hanno analoghe caratteristiche ovvero che necessitano di tipologie di interventi progettuali sugli spazi aperti simili.

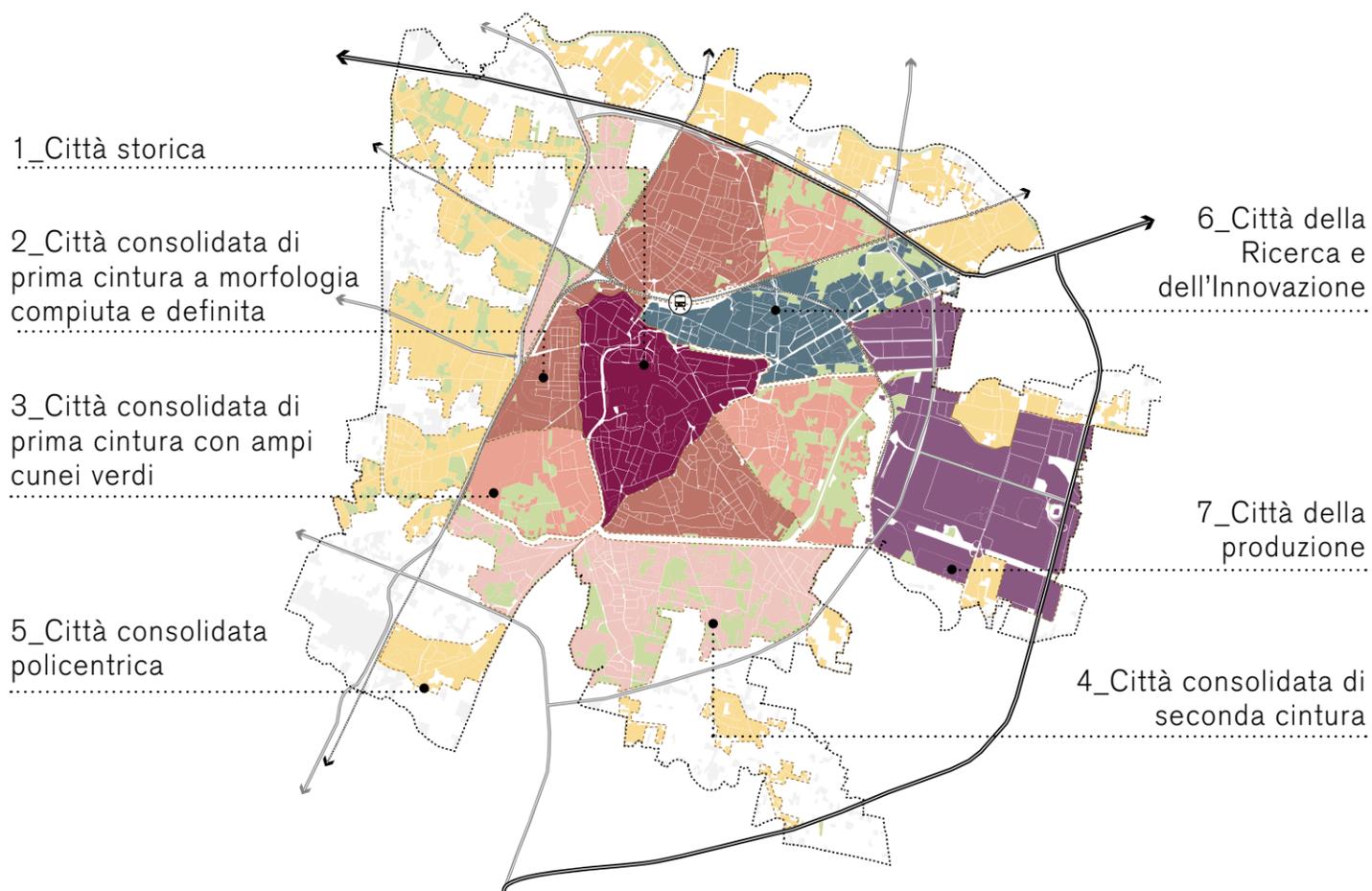
L'analisi della Città per parti consente di evidenziare le caratteristiche insediative dei tessuti presenti e quindi, nella logica di un piano che si occuperà principalmente della città esistente, di costruire uno sfondo analitico per la gestione delle trasformazioni urbanistico-edilizie

in tal senso. Intervenire sulla città esistente vuol dire infatti, oltre che definire i principali luoghi della trasformazione e della rigenerazione urbana, anche le possibilità di riqualificazione dei tessuti urbani. Un compito che necessita anche di riflettere su specifiche e innovative modalità di gestione del territorio (ad esempio mediante gli istituti perequativi e accordi pubblico/privato) ma che deve necessariamente partire dalla conoscenza approfondita dei luoghi su cui intervenire.

In prima approssimazione, il sistema insediativo residenziale individua le seguenti parti urbane:

- a) la Città storica entro e attorno alle Mura;
- b) la Città consolidata di prima cintura a morfologia compiuta e definita;
- c) la Città consolidata di prima cintura con ampi "cunei" verdi;
- d) la Città consolidata di seconda cintura;
- e) la Città policentrica dei quartieri proiettati verso i comuni confinanti,
- f) la Città della Ricerca e dell'Innovazione;
- g) la Città della produzione.

Nelle pagine seguenti si descrivono i principali caratteri fisici, morfologici, funzionali, storico-ambientali e tipologici di ogni parte urbana, proponendo alcune possibili linee di azione per la risoluzione delle criticità individuate. Per la città consolidata della Ricerca e dell'Innovazione e per la città consolidata produttiva si rimanda al paragrafo riguardante il Sistema insediativo produttivo.



Sistema insediativo residenziale_Le parti urbane

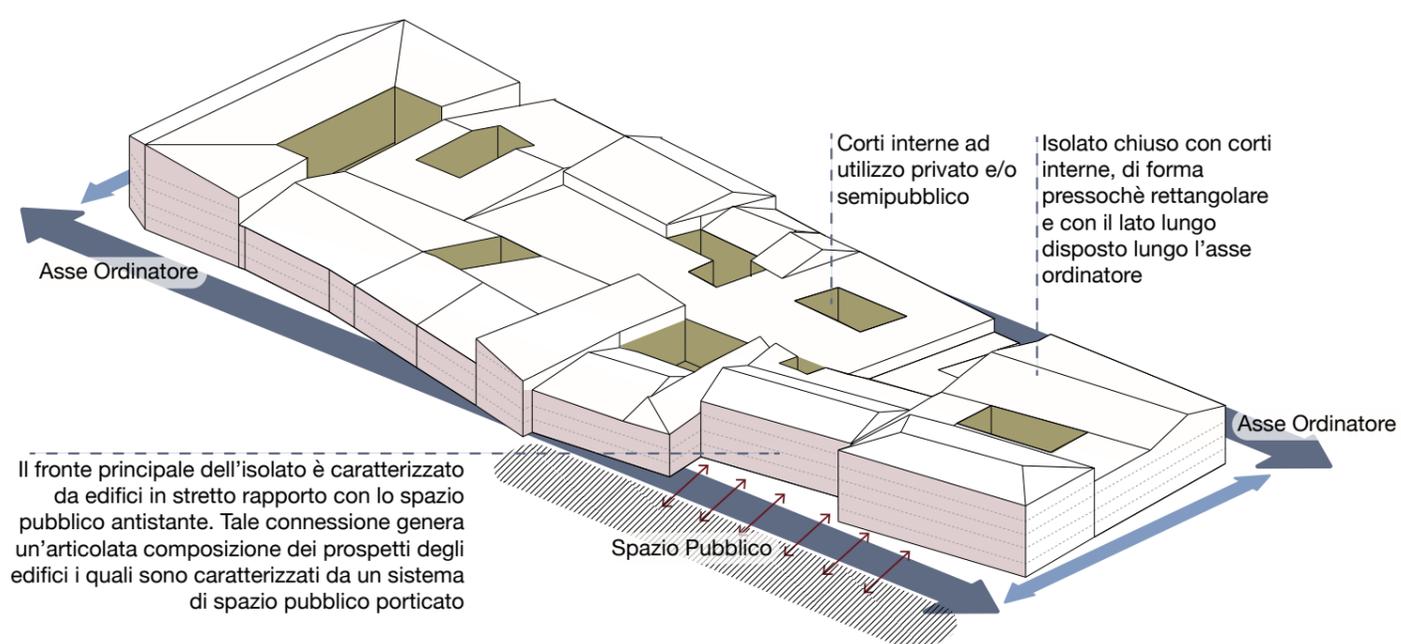
Le parti urbane: a) La città storica

Caratteri fisici, morfologici, funzionali, storico-ambientali e tipologici

Comprende le parti di territorio riconoscibili nella città antica, racchiusa entro le mura cinquecentesche. Il sistema delle piazze, in primis Piazza dei Signori, delle Erbe e della Frutta, unitamente alla presenza di eccellenze storiche, culturali, paesaggistiche e ambientali qualificano Padova come Città di livello internazionale.

Linee Guida

La bellezza e l'unicità di questa parte urbana vanno mantenute nel nuovo Piano, qualificando il sistema degli spazi aperti a partire dal Parco anulare delle Mura e dall'asse verde del Piovego.





Il fronte principale dell'isolato. Fonte: Google Earth. Data: Maggio 2019

Le parti urbane:

b) La città Città consolidata di prima cintura a morfologia compiuta e definita

Caratteri fisici, morfologici, funzionali, storico-ambientali e tipologici

Comprende le parti di territorio cresciute a corona della Città storica di Padova, caratterizzate dalla prevalenza di un tessuto compatto, racchiuso e definito in maniera compiuta all'interno di elementi fisici naturali o antropici, come ad esempio la ferrovia, l'autostrada, piuttosto che il canale Scaricatore o le mura cinquecentesche della città antica.

Si tratta di tessuti urbani a medio-alta densità, caratterizzati da una mixità funzionale con prevalenza di edifici a blocco isolati su lotto, a 2/3 o più piani fuori terra, circondati da spazi di pertinenza privati recintati e/o spazi semi-privati ed in relazione diretta con la strada. Tali aree edificate sono intervallate talvolta da alcuni spazi aperti verdi, come ad esempio il parco dei Giacinti nel quartiere Sant'Osvaldo e il parco Milcovich nel quartiere Arcella.

Quartieri di riferimento alla parte urbana

La parte urbana è suddivisa in:

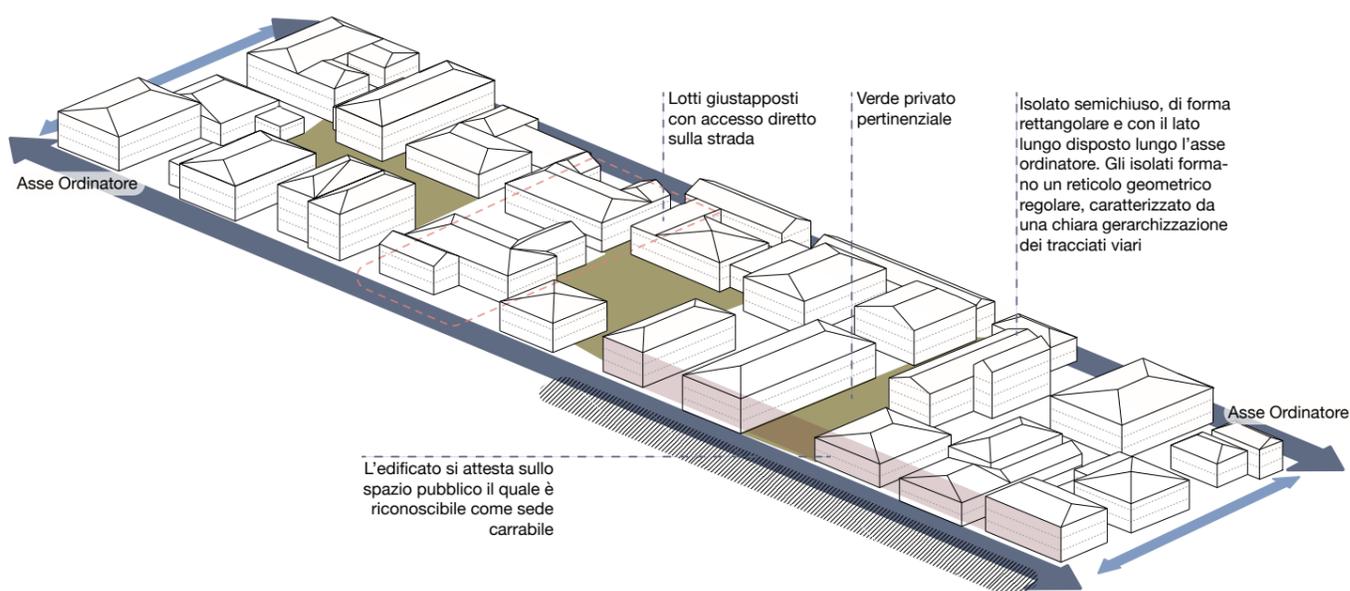
- quartieri sud di Sant'Osvaldo e Madonna Pellegrina, con un peso demografico di circa 18mila abitanti, riconoscibili nella porzione di territorio compresa tra le mura della città antica a nord-ovest, il canale Scaricatore a sud e il bordo urbano posto a est di via Facciolati;
- quartieri ovest di San Giuseppe e Porta di Trento, di oltre 10mila abitanti, delimitati a nord e a ovest dalla ferrovia, a est dalla città storica e a sud da via Sorio, che li separa dal quartiere Sacra Famiglia;
- quartieri nord di Arcella, San Bellino e San

Carlo, che con una popolazione di circa 40mila abitanti e una densità di oltre 6.500 abitanti per Km², rappresentano una delle parti urbane più dense, caratterizzate dalla prevalenza di condomini a 3/4 o più piani. I confini di questa parte urbana sono ben delineati dalla ferrovia, a sud e ad ovest, l'autostrada a nord e la strada di bordo via del Plebiscito 1866 a est.

Linee Guida

Si tratta di avviare un processo di lunga durata di rigenerazione urbanistica e ambientale della città esistente, lavorando sul binomio costruito e spazi aperti. Processo che non si esaurirà con il nuovo Piano e che dovrà coordinarsi anche con altri strumenti di pianificazione e programmazione comunale, con le politiche urbane e l'opportunità offerta dai programmi di finanziamento europei, nazionali e regionali. In tal senso, assume rilevanza l'attivazione di una nuova urbanistica tattica capace di ascoltare le esigenze dei quartieri e dare voce ai bisogni. Si parte dal basso, dal coinvolgimento della cittadinanza che abita nei quartieri, per poterli rendere più vivibili.

Rigenerare gli spazi aperti significa metterli in relazione, integrarli, riconoscendo il ruolo degli assi ordinatori/strutturanti (vedi ad esempio l'asse di via T. Aspetti / G. Reni e quello di via J. Facciolati) e al contempo intervenendo al loro interno, con interventi di moderazione del traffico, di ridefinizione della carreggiata stradale a favore degli utenti più deboli della strada. In questa strategia, anticipata peraltro dal PUMS, le linee del tram esistenti e di progetto giocano un ruolo fondamentale.





Il fronte principale dell'isolato. Fonte: Google Earth. Data: Maggio 2019

Le parti urbane:

c) Città consolidata di prima cintura con ampi "cunei" verdi

Caratteri fisici, morfologici, funzionali, storico-ambientali e tipologici

Comprende le parti di territorio riconoscibili nei quartieri di prima corona urbana, caratterizzati dalla prevalenza di ampi "cunei" verdi che permeano all'interno del tessuto urbano, e che potenzialmente potrebbero costituire uno snodo centrale per promuovere la rigenerazione ecologica in senso resiliente della Città.

Si tratta di tessuti a densità variabile, caratterizzati dalla presenza di mix funzionali e organizzati su lotti di dimensione e geometrie diversificate, che talvolta si affacciano su ampi spazi aperti a parco o a verde agricolo. In tal caso, il margine urbano non è chiaramente definito, se non in taluni casi da una strada di bordo, un corso d'acqua o canale o dalla ferrovia.

Quartieri di riferimento alla parte urbana

La parte urbana è suddivisa nei quartieri:

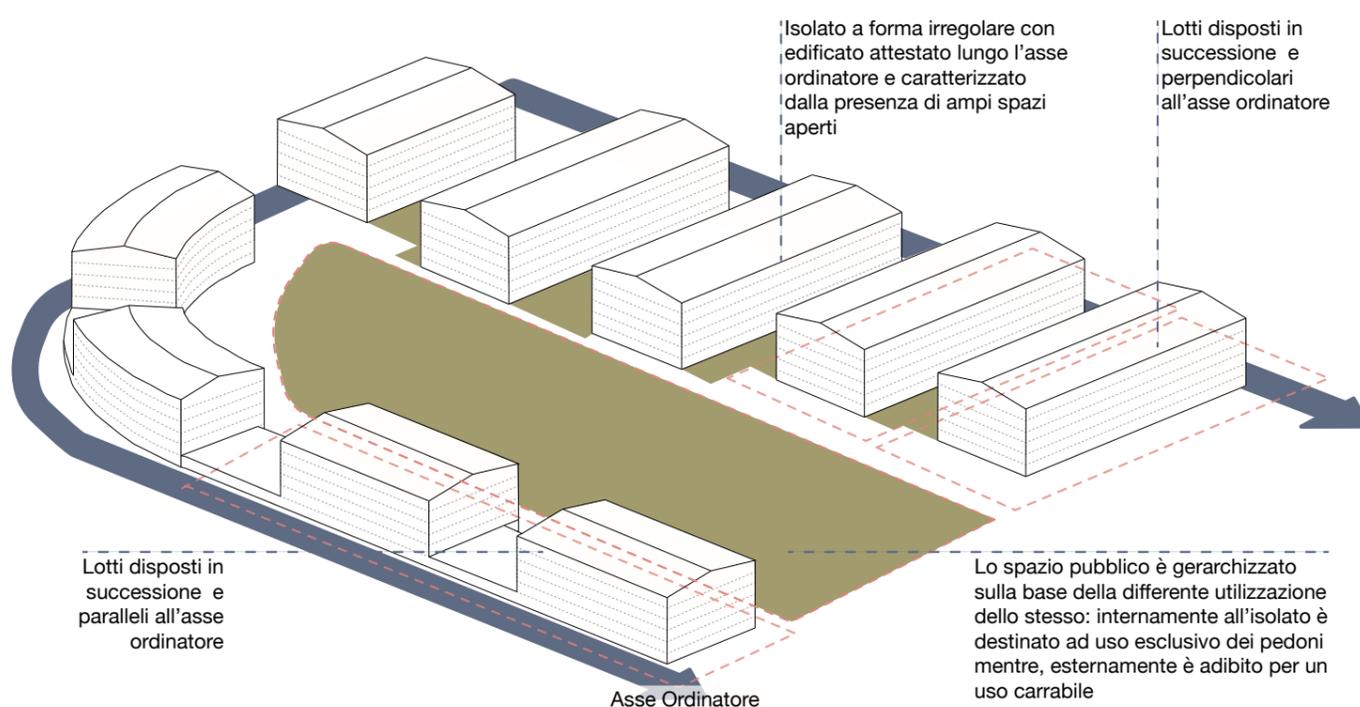
a) Mortise, popoloso quartiere della corona urbana nord-orientale di Padova, caratterizzato dalla prevalenza di un tessuto a tipologie miste, con buona dotazione di spazi verdi posti nel cuore del borgo e nell'immediato intorno;

b) Forcellini e Terranegra, a est, caratterizzati da un tessuto puntiforme a media densità intervallato dalla presenza di aree a parco (es. parco Iris) e ampi cunei verdi che trovano nell'infrastruttura blu del canale Scaricatore la loro massima concentrazione;

c) Sacra Famiglia, quartiere sud-est rappresentato da un tessuto semi-estensivo poggiato a sud sul parco fluviale del Bacchiglione e su una vasta porzione di aree verdi agricole.

Linee Guida

La rigenerazione di questa parte di città assume rilevanza per la presenza degli ampi cunei verdi. L'obiettivo è quello di creare un sistema di spazi aperti pubblici e privati a corona della città esistente, come ad esempio parchi urbani, aree di forestazione urbana, attrezzature scoperte sportive, ricreative e del tempo libero, aree di agricoltura urbana e di verde agricolo filtro tra la città esistente e la campagna. La traduzione di tale strategia nel medio-lungo periodo (da condividere con gli attori in gioco) potrà essere accompagnata dalla ricerca di un'interazione virtuosa con le risorse pubbliche e private (europee, nazionali, regionali, locali).





Il fronte principale dell'isolato. Fonte: Google Earth. Data: Maggio 2019

Le parti urbane:

d) Città consolidata di seconda cintura

Caratteri fisici, morfologici, funzionali, storico-ambientali e tipologici

Comprende le parti di territorio cresciute in addizione alla città moderna, esternamente ai principali confini naturali e antropici: l'asse idraulico del Bacchiglione e Scaricatore a sud, la linea ferroviaria Padova-Bologna e Padova-Bassano a ovest. Si tratta di tessuti a media densità compresi tra i suddetti elementi fisici e l'anello viario delle tangenziali, caratterizzati da una crescita incrementale per singoli lotti, prevalentemente localizzati lungo un asse ordinatore e da tracciati minori ad esso perpendicolari. I bordi urbani risultano spesso frammentati dalla presenza del verde agricolo che in talune situazioni è prevalente.

Quartieri di riferimento alla parte urbana

La parte urbana è suddivisa in:

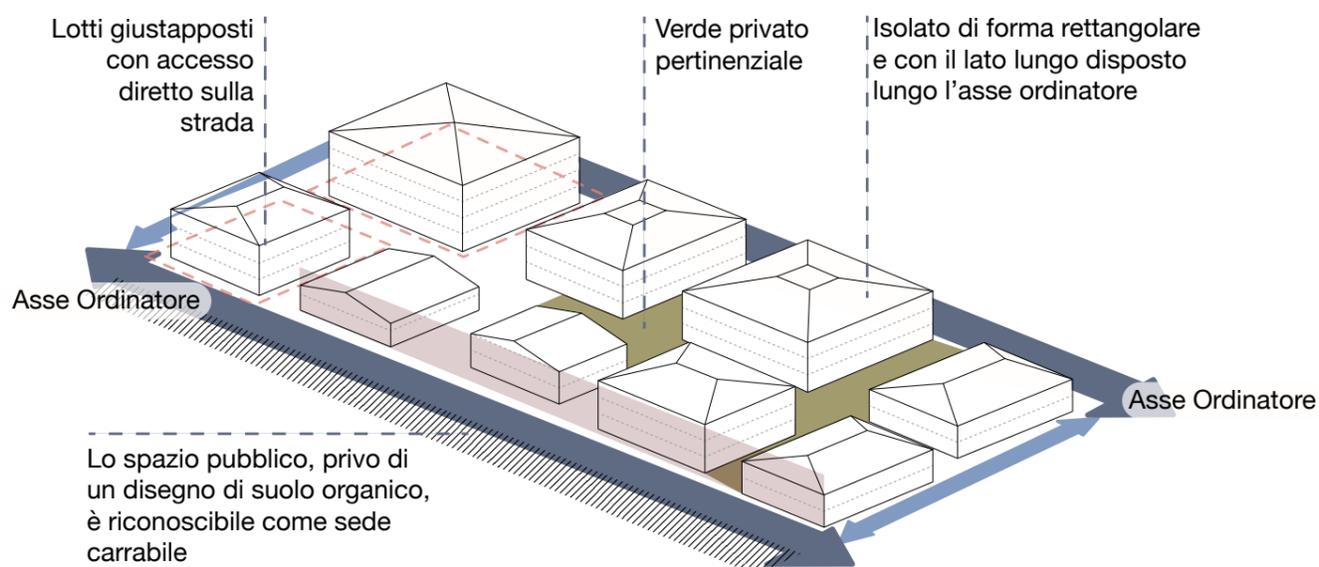
a) quartieri a sud del Bacchiglione/Scaricatore, riconoscibili nei centri/nuclei di Paltana, Guizza, Voltabarozzo e Crocifisso, posti lungo alcuni assi ordinatori di ingresso alla città (via Adriatica, via

Guizza, via P. Bembo, via Piovese) e caratterizzati dalla prevalenza di isolati regolari cresciuti lungo assi ortogonali e paralleli;

b) quartiere Sacro Cuore, compreso tra la ferrovia, la tangenziale e l'autostrada, cresciuto lungo l'asse ordinatore di via Istria / Sacro Cuore.

Linee Guida

La strategia per questa parte urbana verte sulla necessità di contrastare l'uso eccessivo del suolo agricolo, puntando sulla rigenerazione urbana e riqualificazione dei luoghi più compromessi e sulla ricucitura dei bordi urbani. La rigenerazione passa anche attraverso una riconfigurazione qualitativa di strade, piazze, slarghi e specifici spazi urbani in relazione alle possibili modificazioni nel medio-periodo della mobilità urbana pubblica e privata, già anticipati dal PUMS (ZTL, zone 30, isole ambientali, etc.). L'incremento di spazi riservati a pedonalità e ciclabilità consentirà di integrare tra loro i luoghi storici e le attrezzature di uso collettivo (scuole, servizi generali, sport, tempo libero, etc.).





Il fronte principale dell'isolato. Fonte: Google Earth. Data: Maggio 2019

Le parti urbane: e) Città consolidata policentrica

Caratteri fisici, morfologici, funzionali, storico-ambientali e tipologici

Comprende le parti di territorio riconoscibili nella corona policentrica insediata, caratterizzata da borghi e nuclei di dimensioni e caratteristiche morfologiche e funzionali variabili.

Da un lato vi sono i nuclei urbani che per funzioni, servizi, consistenza e peso demografico si configurano come delle vere e proprie città di città. Si tratta di centri di medie dimensioni, dotati di tutti i servizi di quartiere e talvolta anche di attrezzature di livello più urbano e territoriale (es. scuole superiori, ippodromo, ex caserme, etc.): Ponte di Brenta, Torre, Pontevigodarzere, Altichiero, Chiesanuova, Brusegana, Mandria.

Dall'altro le frazioni/località di medio-piccole dimensioni, nate come espansioni di agglomerati rurali e diventati dei piccoli centri residenziali, dotati di alcuni servizi primari e collegati con il centro città ma anche con le realtà urbane contermini.

Quartieri di riferimento alla parte urbana

La parte urbana è suddivisa in:

a) cintura policentrica a nord dell'autostrada, rappresentata dai centri di medie dimensioni di Ponte di Brenta, Torre, Pontevigodarzere e Altichiero, alcuni dei quali sono collegati per

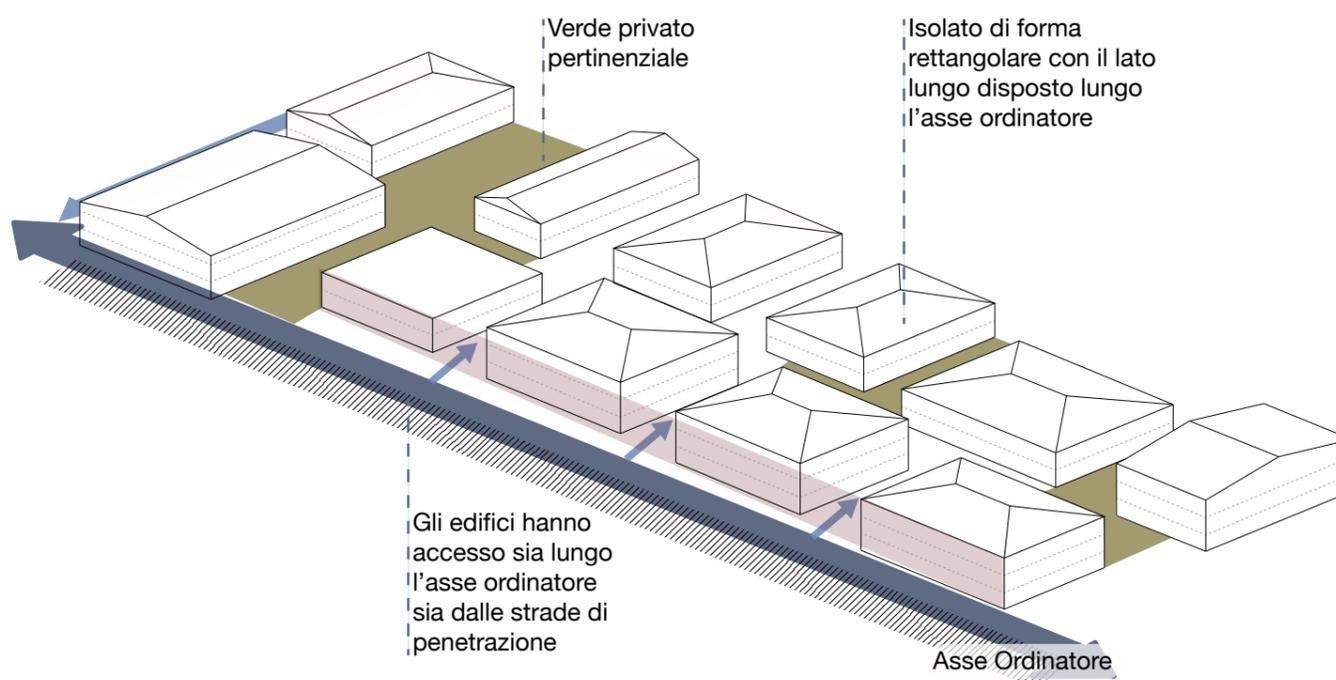
funzioni e caratteristiche con gli adiacenti centri di Cadoneghe e Vigodarzere;

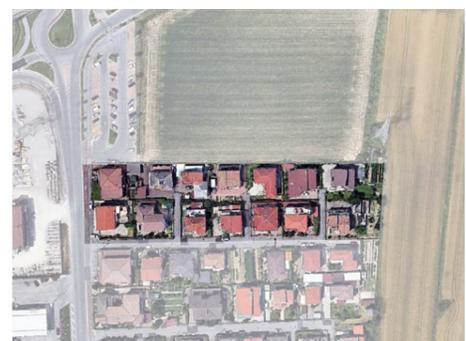
b) cintura policentrica a ovest della tangenziale (Corso Australia), costituita dai centri di Montà, Chiesanuova e Brusegana, cresciuti rispettivamente lungo i tracciati ordinatori di via Montà, via Chiesanuova e via dei Colli;

c) città policentrica a sud della tangenziale (Corso Primo Maggio / Boston), strutturata nel quartiere popoloso di Mandria e nel nucleo urbano-rurale di Salboro.

Linee Guida

La rigenerazione della città policentrica è orientata a promuovere la valorizzazione multifunzionale di questi centri abitati, incentivando specifici mix funzionali in ragione delle differenti caratteristiche di ciascuno di essi, del loro rapporto con la campagna e con il telaio delle infrastrutture verdi e blu. Si tratta anche di attivare un processo di medio-lungo periodo capace di massimizzare le diverse vocazioni di ogni realtà urbana, qualificando e mettendo in rete i centri tra loro.





Il fronte principale dell'isolato. Fonte: Google Earth. Data: Maggio 2019

Rigenerare la città esistente

sistema insediativo residenziale

Tutta la città esistente si configura come la sede privilegiata per l'attivazione di un processo di lunga durata di rigenerazione urbana in senso resiliente della città, nel rispetto delle diverse identità stratificate nel territorio, dai quartieri della città consolidata a quelli della città policentrica.

Sono riconoscibili due macro famiglie di rigenerazioni, a scala edilizia e a scala urbanistica.

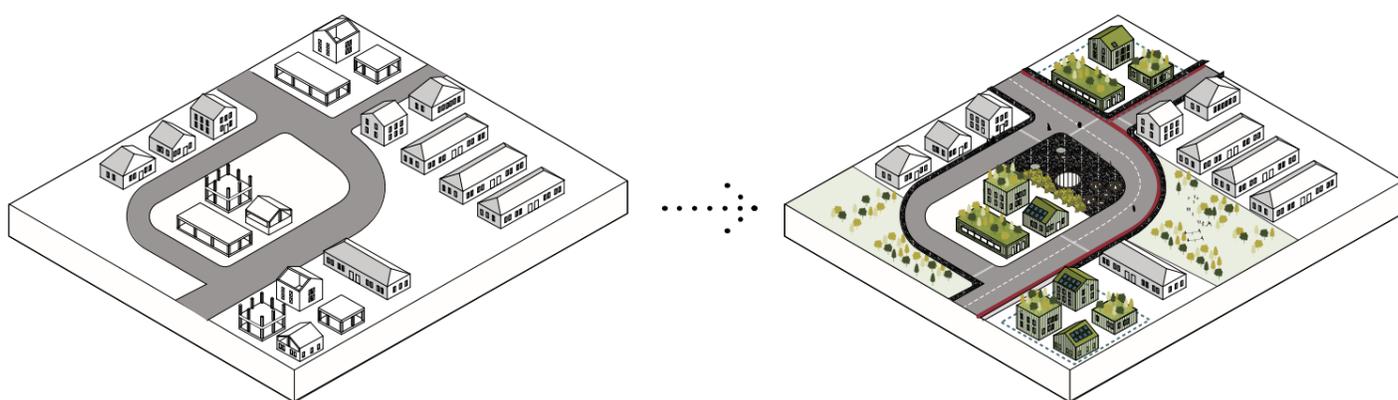
La **rigenerazione edilizia** è legata da un lato al recupero e alla ri-funzionalizzazione di singoli edifici e lotti abbandonati o interstiziali, di impianti produttivi dismessi e interclusi nella città esistente e, dall'altro, al rinnovamento del patrimonio edilizio dal punto di vista sismico, energetico, microclimatico e impiantistico.

La **rigenerazione urbanistica** è una strategia più di lungo periodo finalizzata a intervenire su aree più importanti per consistenza e caratteristiche, a livello di isolato o quartiere, con operazioni di addensamento o sostituzione urbana. Si tratta di processi di riqualificazione anche incrementali riguardanti aree strategiche della città o aree degradate, dismesse o sottoutilizzate, che possono prevedere la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati, degli spazi aperti, della dotazione ecologico-ambientale e permeabilità.

Rispetto alla rigenerazione della città esistente, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o

per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

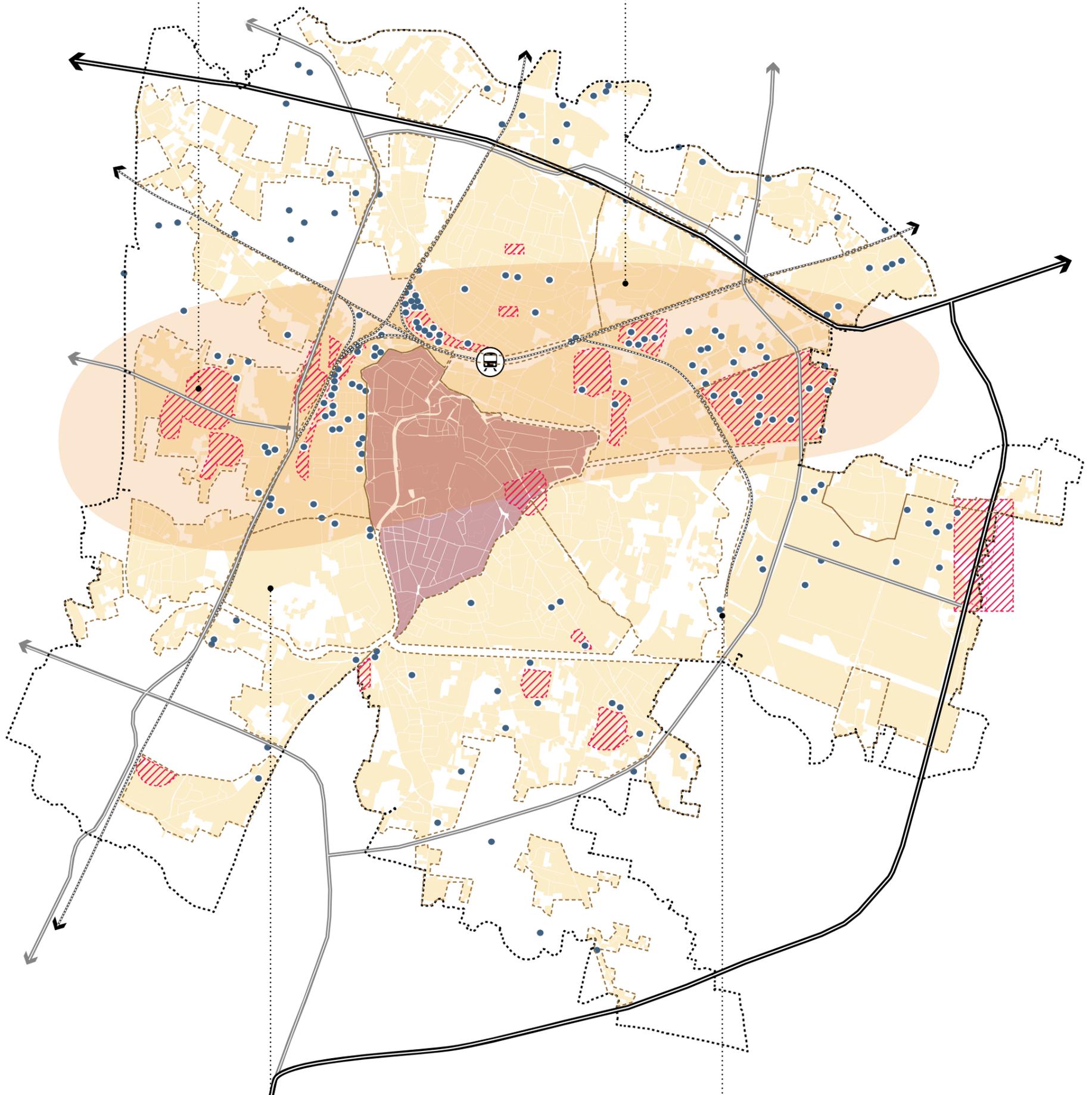
- incentivare la rigenerazione urbanistica di alcune aree strategiche (es. Ansa Borgomagno, ex caserme, ex macello comunale, etc.), anche in rapporto all'attivazione di specifiche forme di collaborazione/compartecipazione con una rete più ampia di soggetti pubblici e privati;
- recuperare e rifunzionalizzare gli edifici isolati e incastrati nel tessuto edilizio, dismessi o sottoutilizzati (es. capannoni abbandonati);
- incentivare la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, dal punto di vista dell'adeguamento antisismico, dell'innalzamento delle prestazioni energetiche ed ecologico-ambientali (es. ritenzione idrica, riciclo delle acque, de-sigillazione, qualificazione vegetale delle aree di pertinenza);
- promuovere interventi di edilizia sociale garantendo un'adeguata diversificazione delle fasce sociali di riferimento, con alloggi a rotazione finalizzati ad agevolare lo spostamento temporaneo di abitanti domiciliati ma non-residenti.



Rigenerazione urbana e flessibilità della destinazione d'uso come volano delle nuove trasformazioni

Città da riqualificare e riconvertire
Area di riqualificazione e
riconversione (PAT)

Asse della
Città da rigenerare



Città consolidata
Area di urbanizzazione
consolidata (PAT)

Edificio abbandonato
o sottoutilizzato

Qualificare la rete dei "cunei" verdi

sistema insediativo residenziale

I "cunei" verdi costituiscono lo snodo per avviare una strategia di rigenerazione urbana sulla città esistente, secondo un processo di medio-lungo periodo che inevitabilmente si deve confrontare con i corridoi verdi e blu. Le dimensioni ecologica, paesaggistica, funzionale e infrastrutturale, svolgono una funzione centrale nel ripensamento della città esistente anche rispetto ai cunei verdi, elementi qualificanti la prima e seconda corona della città.

Tali spazi permeano nella città spingendosi in taluni casi fino a ridosso del centro storico, con i corridoi del Piovego e del Roncajette, senza dimenticare i quartieri Forcellini e Terranegra, anch'essi caratterizzati da una buona dotazione di spazi aperti. Spazi di un parco agricolo e fluviale, di spessore dinamico e variabile, riconoscibile nella rete urbana storica dei canali (San Gregorio, Scaricatore), oltre che nell'anello fluviale Brenta, Bacchiglione e Brentella.

Si sottolinea qui il ruolo che il verde, nelle sue differenti declinazioni, può svolgere per ridurre i molteplici rischi naturali e antropici:

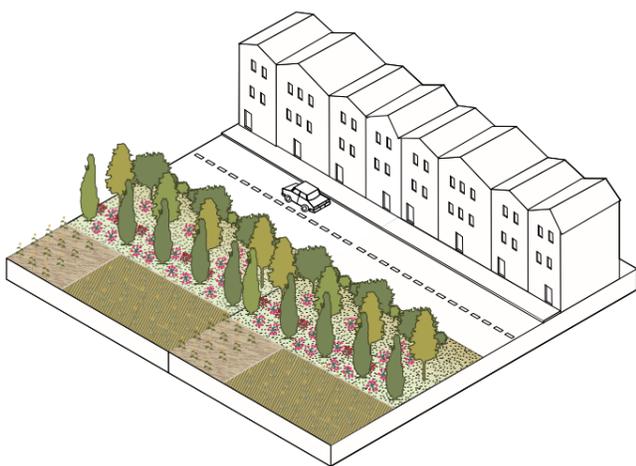
- le condizioni di vulnerabilità del microclima urbano (isole di calore);
- la crescita del CO₂ in atmosfera e dei gas climalteranti;
- le sofferenze legate allo smaltimento delle acque piovane.

Nella città esistente, una strategia per gli spazi aperti dovrà legare l'implementazione della loro dimensione reticolare nella città consolidata (es. parchi, giardini, strade, piazze, parcheggi, slarghi, sistemi vegetali

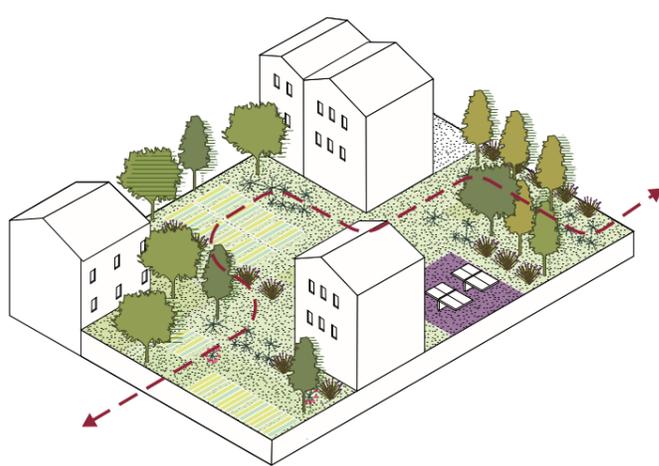
lineari, etc.) in chiave ecologica e paesaggistica, con il potenziamento e irrobustimento dei cunei verdi urbani, estendendoli alla più ampia corona verde agricola.

Rispetto alla qualificazione degli spazi aperti, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- potenziare i cunei verdi, intercettando e qualificando i parchi fluviali e urbani (Parco delle Mura e Parco dei Fiumi, riconoscibile nell'anello fluviale Brenta - Bacchiglione - Brentella e nella rete urbana storica dei canali), i pori verdi esistenti e la costellazione più minuta del verde della città esistente;
- consolidare e potenziare il sistema dei grandi parchi urbani (Parco Roncajette, Parco Basso Isonzo, Parco di Brusegana, etc.);
- riconfigurare e qualificare la corona verde agricola periurbana mediante un sistema vegetale denso di forestazione urbana;
- garantire la continuità del sistema degli spazi aperti urbani e di corona della città esistente, incentivando nuovi mix funzionali di attrezzature sportive, ricreative e del tempo libero e aree di agricoltura urbana;
- riqualificare sotto il profilo paesaggistico tratti di fiumi, canali e scoli intercettati dai cunei verdi e dalla corona agricola periurbana come infrastrutture ambientali fruibili.

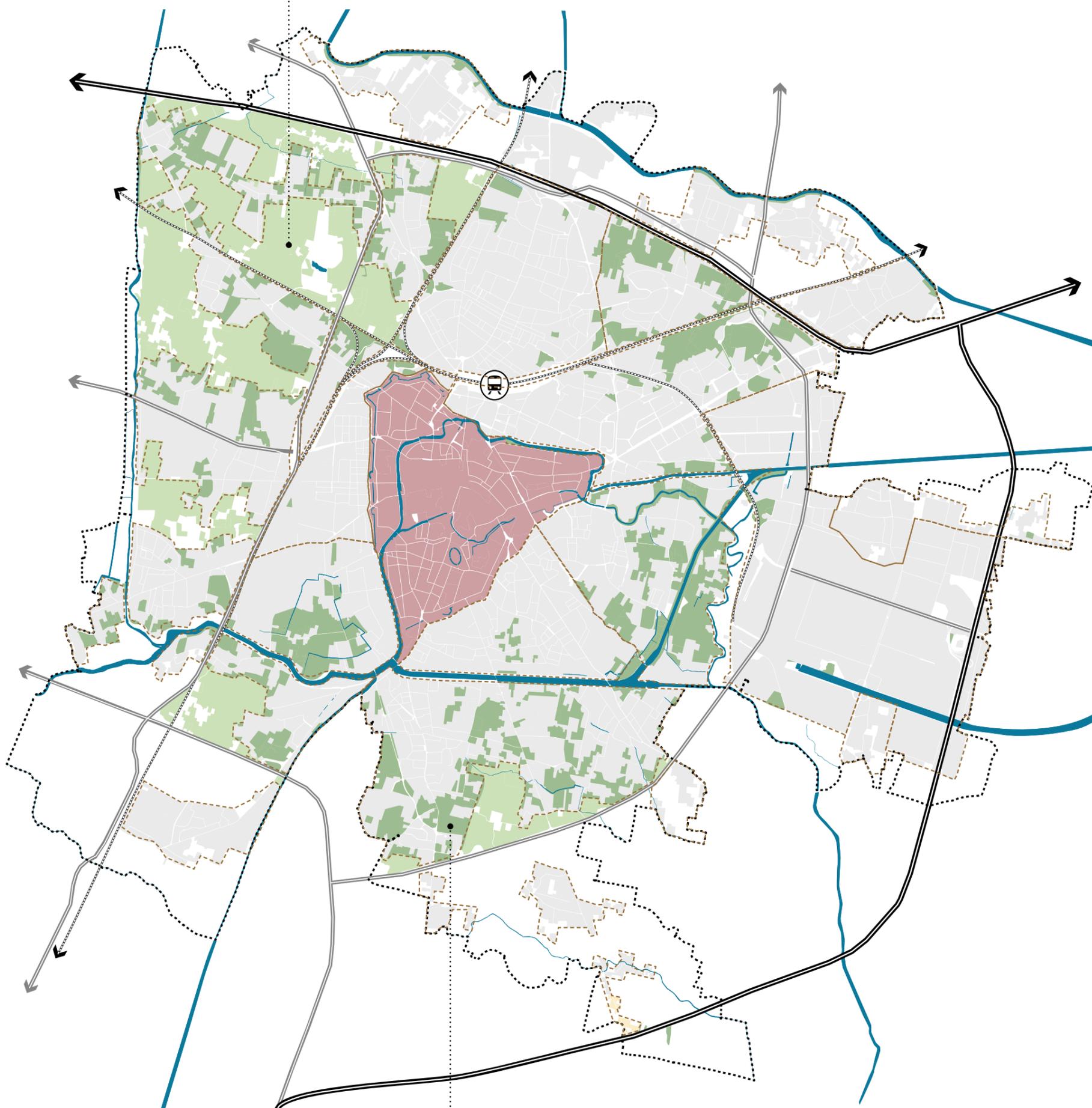


Riconfigurare e qualificare la corona verde agricola periurbana mediante un sistema vegetale denso di forestazione urbana.



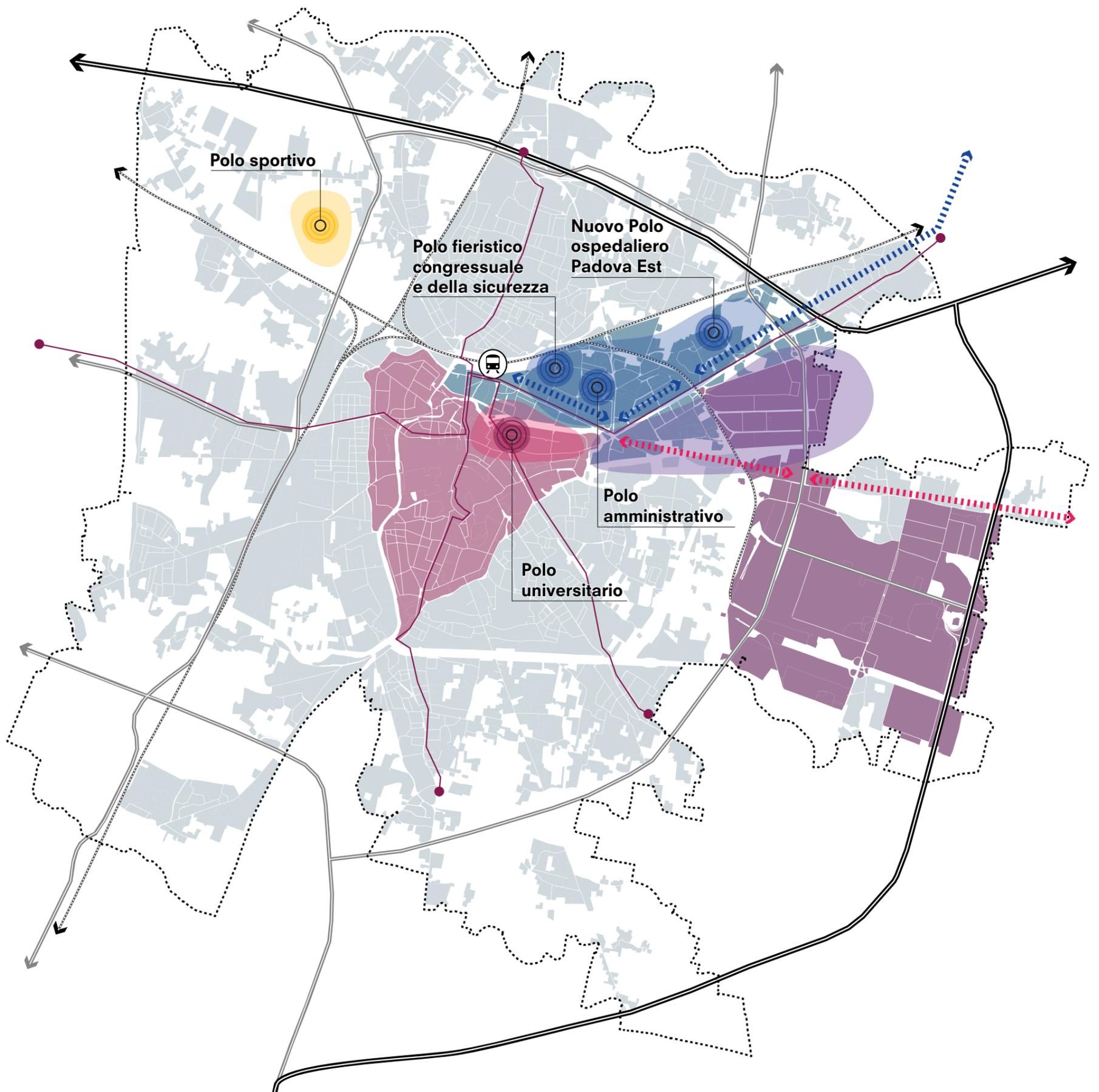
Incentivare nuovi mix funzionali di attrezzature sportive, ricreative e del tempo libero e aree di agricoltura urbana.

Spazio aperto a corona
della città consolidata



Aree verdi intercluse

4 | **IL SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO**



MACRO AMBITI DI RILEVANZA TERRITORIALE

- Città produttiva
- Città della multifunzionalità innovativa
- Città della cultura
- Città del terziario e della ricettività diffusa

AMBITI STRATEGICI

- Ambito dell'innovazione, della salute e della creatività
- Ambito della ricerca
- Ambito della produzione e dell'economia circolare
- Ambito dello sport, del tempo libero e del loisir

ASSI STRATEGICI E CENTRALITÀ

- Asse strategico Soft City
- Asse strategico ZIP
- Asse strategico urbano

4. Il sistema insediativo produttivo

Il Sistema insediativo produttivo di Padova si fonda su quattro importanti capisaldi, espressioni della Città della produzione e dei Grandi servizi, emergenti anche da un processo dinamico dell'imprenditoria in grado di accrescerne il valore.

1_ZIP e Interporto, sviluppatasi a partire dagli anni '50, con la costituzione del Consorzio Zona Industriale di Padova, hanno storicamente occupato una delle prime posizioni dell'economia industriale veneta, accompagnando e stimolando lo sviluppo delle imprese, offrendo nuovi servizi e nuove opportunità al territorio in cui esse operano e mettendo a disposizione delle aziende del nord est servizi e strutture logistiche ed intermodali efficienti ed in grado di rispondere al mercato. Oggi si assiste ad un radicale mutamento per il comparto industriale, causato da un lato dalla liquidazione del Consorzio ZIP e dall'altro da un mercato sempre più orientato allo sviluppo delle telecomunicazioni ed alla crescente produzione di beni immateriali e servizi. La ricerca di una nuova strategia per la rigenerazione della filiera industriale passa anche attraverso un rinnovamento radicale, aziendale e tecnologico, dei soggetti imprenditoriali e degli attori che in misura diversa convergono sulla zona industriale.

2_La città multifunzionale della Ricerca e dell'Innovazione. È caratterizzata dall'asse strategico compreso tra la stazione ferroviaria e il casello autostradale di Padova Est ed include oltre seimila imprese specializzate nella produzione di servizi innovativi e tecnologici (circa il 23% delle aziende

di settore del Veneto). La strategia di base punta a rigenerare tale asse come una qualificata infrastruttura urbana multifunzionale, proponendo la ricucitura delle attività economiche nei termini di una integrazione degli spazi attraversati, pur nella loro differenza, fino a raggiungere la città storica. In questa parte di città è già in atto il progetto di Soft City, importante esperimento tra Università e mondo dell'Imprenditoria.

3_La città della cultura è per eccellenza l'immagine della città, della sua storia e creatività, degli spazi che questa offre. Padova è una tra le più importanti Città d'Arte nazionali ed è chiara la sua riconoscibilità di vera e propria capitale dell'affresco del Trecento. Obiettivo lungimirante è quello di vederla inclusa nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO, oltre all'Orto Botanico (che già lo è dal 1997), anche dall'insieme dei luoghi che raccontano la storia di uno dei maggiori periodi storico-culturali nazionali: il Trecento.

Riposizionare Padova nel novero delle più importanti città culturali italiane ed europee significa anche sollecitare gli imprenditori locali ad accompagnare la valorizzazione del patrimonio culturale e artistico.

4_La città del turismo, della ricettività e del terziario diffuso. Ha giocato e gioca oggi, ancor di più, un ruolo importante nell'affermazione di un modello sinergico, integrato e multifunzionale che garantisca la compresenza di attività innovative: cultura, creatività, filiere enogastronomiche di qualità, tempo libero, ricettività e artigianato diffuso.

Valorizzare e riqualificare la città multifunzionale e innovativa: l'asse strategico Stazione-Fiera-ZIP

sistema insediativo produttivo

L'asse strategico multifunzionale Stazione-Fiera-ZIP costituisce il campo privilegiato di una rigenerazione urbana fortemente connotata dal punto di vista della creatività e dell'innovazione. Si tratta di un asse a spessore dinamico e variabile che comprende la filiera del terziario e dei servizi di alto livello, le reti digitali ed energetiche e la mobilità slow. È la creazione di **Padova Soft City**.

Si tratta di un ambito territoriale molto esteso che punta a realizzare una rete integrata e attrattiva tra la città storica e la ZIP nord, legando in particolare la stazione ferroviaria, la Fiera, il centro direzionale La Cittadella, l'incubatore d'impresa Start Cube e il Net Center, includendo ben 6.126 imprese di servizi innovativi e tecnologici tra engineering, informatica, ricerca e sviluppo, comunicazione, marketing e finanza.

Rafforzamento/qualificazione degli spazi aperti lungo l'asse e rifunzionalizzazione del tessuto sono due declinazioni della stessa strategia di valorizzazione multifunzionale che:

- deve essere affrontata in chiave progettuale co-pianificata con gli attori presenti nel territorio;
- deve far leva sulla convergenza finalizzata di risorse pubbliche e private dedicate alla realizzazione degli interventi sugli spazi aperti pubblici.

Ciò significa sollecitare i vari attori in gioco (in primis

Assindustria Veneto Centro e Università degli Studi di Padova) al fine di condensare e integrare le azioni progettuali più importanti nei tempi brevi, medi e lunghi.

Rispetto alla città multifunzionale e innovativa, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- incentivare mix funzionali, nel recupero e nel riuso dei capannoni esistenti lungo l'asse strategico, caratterizzati dalla compresenza di attività innovative legate all'innovazione, alla creatività e alla ricerca;
- promuovere la creazione di un incubatore lineare di imprese e co-working con particolare riferimento al potenziamento delle startup nei settori innovativi delle infrastrutture energetiche e digitali;
- favorire l'utilizzo di sistemi di trasporto pubblico (es. linea tranviaria di progetto SIR 2), di bike e di car sharing nei nodi intermodali e negli spazi pubblici principali (es. Stanga);
- creare le condizioni amministrative, finanziarie e gestionali, in coordinamento con la programmazione europea, nazionale, regionale e locale, per consentire una convergenza di risorse pubbliche e private finalizzate alla creazione della città multifunzionale e innovativa.



Sistema insediativo produttivo_La città multifunzionale della Ricerca e dell'Innovazione

Qualificare la città del turismo, della ricettività e del terziario diffuso

sistema insediativo produttivo

Il crescente riconoscimento culturale che la città registra grazie alla straordinaria qualità delle sue eccellenze storiche, artistiche, architettoniche e paesaggistiche di livello internazionale pone in primo piano l'opportunità di cercare una integrazione sinergica con il turismo, la ricettività e il micro terziario diffuso.

La creazione di un binomio inscindibile tra cultura e turismo è una strategia che potrà consentire di arricchire la città con una gamma diversificata e articolata di attività ricettive e del terziario diffuso capace di intercettare una nuova dimensione culturale e sociale fortemente radicata nelle risorse del territorio storico e nel protagonismo dei suoi attori (eventi culturali, spettacoli, mostre, musei, conferenze, fiere, mercati, etc.). Questa nuova offerta diversificata si combina con una crescente sensibilità culturale di un particolare tipo di turismo: quello culturale, quello legato alla religiosità (la Basilica del Santo) o dai flussi derivanti dall'uso ospedaliero. Turismo che ha bisogno di strutture piccole, agili e di breve occupazione.

Rispetto alla città turistica, ricettiva e del terziario diffuso, si elencano le principali Linee Guida per il

nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- promuovere e valorizzare la città della cultura, sollecitando la creazione di filiere innovative del turismo culturale, gastronomico, del tempo libero e dei prodotti locali;
- potenziare il sistema degli itinerari pedonali e ciclabili (es. asse del Piovego) di collegamento tra la città storica e le altre risorse storico-architettoniche, ambientali e paesaggistiche;
- incentivare la creazione della filiera del cibo a Km zero mediante l'introduzione di strumenti di valorizzazione dei progetti tipici locali e la qualificazione della cultura enogastronomica;
- consolidare e qualificare l'offerta ricettiva alberghiera attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione di edifici dismessi, abbandonati e/o sottoutilizzati;
- incentivare lo sviluppo di infrastrutture a rete digitali e programmi immateriali per promuovere la conoscenza della città della cultura e delle sue risorse.



Prato della Valle

Assicurare la coerenza e l'integrazione tra urbanistica e indirizzi per insediamenti commerciali

sistema insediativo produttivo

Il commercio, che nel recente periodo ha avuto uno sviluppo più che proporzionale rispetto al tessuto socio-economico locale, rappresenta uno dei settori più presenti nella città storica e consolidata. In tal senso, è opportuno ricercare un bilanciamento delle realtà commerciali esistenti, anche alla luce della legge regionale sul commercio (la n. 50 del 2012). La Legge pone in primo piano la qualificazione del sistema commerciale come strumento per ripensare il centro urbano, in termini di ruoli e funzioni, e al contempo favorire un uso più efficiente di beni e risorse, con il minor spreco possibile di suolo. Ciò significa costruire un modello di sviluppo più equilibrato, integrato e complementare che, pur perseguendo l'innovazione e lo sviluppo del settore del commercio, sia virtuoso e non perda di vista la salvaguardia del territorio e dell'ambiente, e quindi un minor consumo di suolo, attraverso il recupero e la riqualificazione delle aree degradate e delle strutture dismesse nel territorio comunale.

La strategia di rigenerazione e rivitalizzazione della città esistente è inscindibilmente legata alla consapevolezza che il commercio di prossimità è parte della città viva in quanto i negozi di vicinato rappresentano un presidio per il territorio, per la sua fruibilità e per la sua vitalità. L'obiettivo principale del Piano è quello di tutelare l'identità del centro storico, che oltre ad essere costituito

dalle eccellenze storiche, culturali e paesaggistiche è connotato dai negozi e piccole botteghe artigiane che ne fanno parte integrante. Ma tale operazione non deve essere circoscritta solamente entro le mura cinquecentesche della città storica, bensì deve essere riportata anche nei quartieri della città consolidata, per i quali il micro commercio rappresenta un'opportunità di riqualificazione e rivitalizzazione.

Rispetto al sistema commerciale, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane, con particolare riferimento ai criteri stabiliti dalla legge regionale sul commercio n. 50 del 2012 e relativo regolamento di attuazione:

- incentivare la conservazione e la crescita di destinazioni d'uso integrate con la residenza, con particolare riferimento al commercio di piccola taglia ed al perimetro del centro urbano definito dalla legge regionale sul commercio;
- verificare e valutare la coerenza tra gli insediamenti commerciali ed il contesto urbanistico-territoriale, ambientale e socio-economico;
- promuovere il recupero e la riqualificazione urbanistica di aree o strutture dismesse e degradate ai fini commerciali.



Sistema insediativo produttivo_La città multifunzionale della Ricerca e dell'Innovazione

Integrare le reti policentriche dei Grandi servizi

sistema insediativo produttivo

Il disegno di Padova deve necessariamente confrontarsi con alcuni ambiti e/o progetti di rilievo territoriale: si tratta dei Grandi servizi della Città, che hanno un'ampia portata spaziale e temporale. Nello spazio perché si rivolgono ad un bacino di utenza urbano e territoriale, nel tempo perché la loro attuazione si misura nel medio e lungo periodo.

Padova Città del sapere

L'Università, con i suoi quasi 800 anni di vita, non fa parte solo della storia della città, ma ne rappresenta un'ineludibile risorsa per l'innovazione e la ricerca. Obiettivo dell'Amministrazione Comunale è quello di esaltare il ruolo dell'Università, per qualificarla sempre più come il cuore della città, "ecosistema della conoscenza" inscindibilmente legato alla "macchina urbana". In tal senso, la ricerca di partnership tra Città, Università e Centri di ricerca assume un ruolo strategico per sollecitare idee, risorse, progetti per la Nuova Padova. Tra i recenti progetti si segnala quello riguardante la riconversione dell'ex caserma Piave, in centro storico, per la realizzazione di un campus universitario, per il nuovo polo delle Scienze Sociali dell'Università.



L'area dell'ex caserma Piave

Padova Città della salute

Il Comune di Padova, unitamente a Provincia, Università e Azienda ospedaliera, hanno siglato un Accordo di Programma che si sviluppa su due ambiti territoriali distinti ma funzionalmente legati:

- l'area di via Giustiniani in centro storico (zona ospedaliera "Giustineaneo"), sulla quale è programmato un intervento di riordino e razionalizzazione delle strutture sanitarie esistenti, la rigenerazione urbanistica delle aree non più funzionali agli usi sanitari e l'integrazione del Parco anulare delle Mura;
- l'area di Padova Est – San Lazzaro, sulla quale è prevista la realizzazione del nuovo polo ospedaliero.



La rigenerazione dell'Ospedale Giustineaneo

Padova Città della cultura e della religione

Padova, nella sua massima espressione della città storica, si configura sempre più come Città della cultura e della religione: il polo monumentale e museale (Cappella degli Scrovegni, Musei Civici agli Eremitani, Chiesa degli Eremitani), il centro civile e religioso (Università, Palazzo Municipale, Caffè Pedrocchi e Borgo Altinate), il Palazzo della Ragione e il sistema delle piazze storiche, il Duomo e il Teatro Verdi, la Basilica del Santo e l'Orto Botanico, Prato della Valle e le mura cinquecentesche sono solo alcune delle eccellenze della Città.



Vista del centro storico e del Prato della Valle

Padova Città dello sport e del loisir

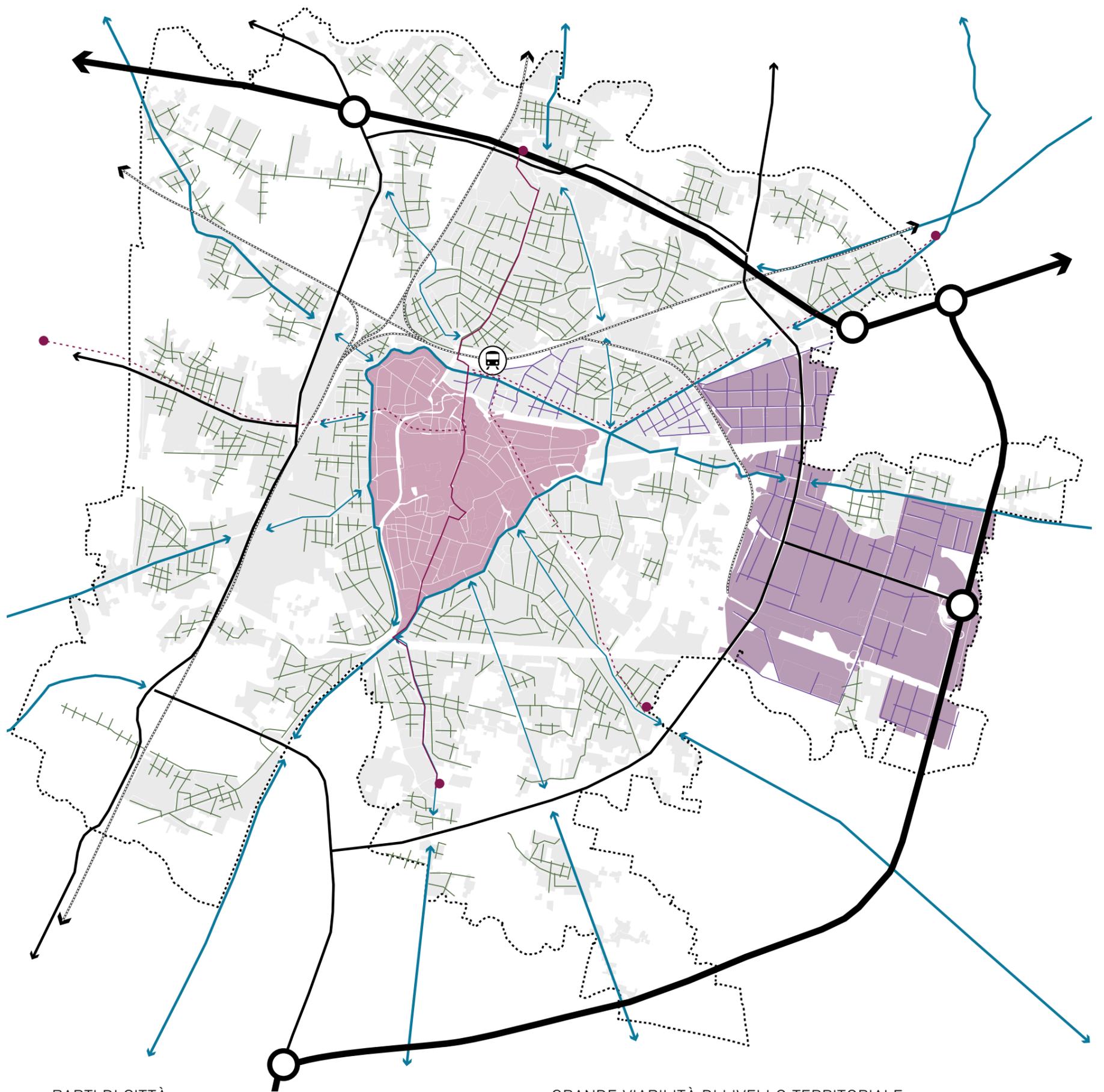
Una strategia di medio-lungo termine è quella che prevede la qualificazione della Cittadella dello sport, già in parte avviata con il progetto di restyling dello stadio Euganeo. Lo sviluppo di nuovi mix funzionali attrattivi e complementari a quello sportivo potrebbe consentire lo sviluppo di un maggiore appeal del Polo per attrarre nuove funzioni creative, del tempo libero, del loisir e della cultura (vedi ad esempio l'ipotesi di realizzare l'Arena della Musica).



La Cittadella dello sport e lo stadio Euganeo

5

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE



PARTI DI CITTÀ

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

TRASPORTO PUBBLICO

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

GRANDE VIABILITÀ DI LIVELLO TERRITORIALE

- Autostrada
- Anello viario delle tangenziali

VIABILITÀ URBANA LOCALE

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

5. Il sistema infrastrutturale

Lo studio della mobilità implica necessariamente un approccio “di sistema”, nella consapevolezza che compresenza e contestualità di condizioni e caratteri talvolta conflittuali debbono essere trattati secondo una visione integrata e multi-scalare. Il Sistema infrastrutturale può essere letto e suddiviso in quattro sub-sistemi a cui devono corrispondere altrettante politiche di progetto:

- 1) la ferrovia e il trasporto pubblico locale, soprattutto legato alle linee SIR;
- 2) la viabilità di livello territoriale, articolata negli assi autostradali e nell'anello delle tangenziali;
- 3) la viabilità urbana e locale, definita: (a) dalle strade di collegamento inter-quartiere o dal centro alle periferie e (b) dalle strade della rete minore o locale, cioè quella al servizio di pochi isolati;
- 4) la rete della mobilità dolce riservata all'utenza debole, ciclisti e pedoni.

La strategia di base per il sistema infrastrutturale è la creazione di una Città accessibile a tutti. Ciò significa mettere al centro della rigenerazione urbana di nuovo lo spazio pubblico, una parte importante dello spazio aperto. Avviare un processo di medio-lungo periodo che attribuisca una nuova visione dello spazio fruibile dalla collettività, in antitesi al tradizionale approccio che configura tale spazio solamente destinato a strade e parcheggi a servizio della mobilità privata. Ripensare e riprogettare l'uso della strada, diminuendo lo spazio riservato alle auto ed incrementando quello rivolto a pedoni e ciclisti. Lavorare sui materiali del suolo, anche attraverso interventi di de-sigillazione delle aree impermeabili, di irrobustimento delle dotazioni vegetali e di ricalibratura delle reti di drenaggio urbano.

In tal senso è importante interpretare correttamente l'integrazione tra politiche di mobilità, territoriali e ambientali, nella consapevolezza che sostenibilità ambientale (riduzione dei consumi di fonti energetiche non rinnovabili, di emissioni di gas climalteranti, di emissioni di inquinanti in atmosfera, di emissioni sonore da traffico, ecc.) è strettamente correlata sia a scelte localizzative delle attività e delle residenze che ad un modello efficiente di mobilità ad esso correlato.

Lo scenario per il prossimo decennio deve quindi tenere in conto le scelte territoriali, consapevoli che per governare anche il sistema della mobilità è necessario prevedere gli effetti che nel breve e nel lungo periodo possono essere generati dalle scelte localizzative sul territorio. Scelte insediative non coerenti con modelli di mobilità sostenibile determinano processi irreversibili, se non a costi molto elevati per la collettività, di un modello di mobilità dissipativo di risorse scarse.

È opportuno ripensare alla mobilità favorendo l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale: (a) la rete della pedonalità e della ciclabilità e (b) la rete del trasporto pubblico. Obiettivo strategico è ridurre drasticamente l'uso dell'auto privata per parti di città ovvero “incanalare” in spazi delimitati e ristretti.

Il tema della pedonalità è poi legato alla ridefinizione delle aree aperte e all'introduzione nei quartieri di misure per la moderazione del traffico. Quello della ciclabilità è legato sia agli spostamenti quotidiani (casa-lavoro, casa-scuola, etc.) sia a quelli del loisir, sport e tempo libero. L'obiettivo nel medio-lungo periodo è il completamento della rete ciclopedonale (vedi progetto “Bicipolitana”) che renda conveniente anche in termini di tempi di percorrenza lo spostarsi in bicicletta sia per frequentare il Centro sia per chi dalla periferia policentrica debba raggiungere i principali attrattori urbani.

In questo quadro evolutivo, trasporto pubblico assume rilevanza per il completamento dei tracciati del sistema tranviario, il potenziamento dei servizi ferroviari di valenza metropolitana (SFMR), la riqualificazione dei nodi di stazione.

Oltre al trasporto delle persone, altrettanto importante è la mobilità delle merci, intesa come relazioni di lunga distanza e di distribuzione in ambito urbano. Oggi i treni-merci per andare dalla ZIP alla Stazione ferroviaria ed essere indirizzati per l'Est o per l'Ovest attraversano una parte di città. Per risolvere tale criticità è opportuno realizzare un “gancio” che permetta l'accesso diretto verso est (verso Mestre) senza che i treni-merci siano “lavorati” in Stazione Centrale.

Potenziare le intermodalità tra ferrovia, trasporto pubblico locale e mobilità slow

sistema infrastrutturale

Il potenziamento delle reti di trasporto pubblico costituisce lo strumento per eccellenza al fine di migliorare alcuni parametri ambientali e di comfort della città, tra i quali sono evidenti la riduzione di CO₂, delle polveri sottili e il contenimento dell'inquinamento acustico. Tra gli interventi previsti in coerenza con il PUMS, si segnalano i seguenti:

- a) il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra la Città e i comuni dell'area vasta;
- b) lo sviluppo del trasporto pubblico locale, con la realizzazione delle linee di tram già previste;
- c) l'implementazione dei nodi di interscambio intermodale.

Il rafforzamento del ruolo dei collegamenti ferroviari si traduce nella riqualificazione di alcuni nodi esistenti e nella realizzazione di nuove fermate in ambito urbano.

Uno tra gli interventi più rilevanti è la riqualificazione della Stazione Centrale che, contando circa 60.000 passeggeri al giorno, è la principale porta di ingresso della città. L'intervento, oltre ad un nuovo assetto della stazione, prevede la ricucitura tra il quartiere Arcella ed il centro città, la riqualificazione delle zone urbane limitrofe ed il recupero delle aree ferroviarie adiacenti inutilizzate.

La valorizzazione del nodo ferroviario, oggetto di un protocollo d'intesa firmato tra Ministero dei Trasporti, Regione Veneto, Comune di Padova, RFI e FS Sistemi Urbani, è accompagnata da ulteriori interventi di potenziamento della rete ferroviaria:

- a) il completamento della linea Alta Capacità / Alta Velocità da Grisignano a Padova che raggiungerebbe proprio la Stazione Centrale;
- b) la valorizzazione e razionalizzazione delle linee tradizionali sia per il trasporto passeggeri che per quello delle merci, con particolare attenzione ai collegamenti dell'Interporto.

Si segnala inoltre la nuova stazione ferroviaria di Padova Est – San Lazzaro, a servizio del futuro Polo ospedaliero e più in generale del comparto est della Città. Un intervento prioritario oggetto di Accordo sottoscritto tra il Comune di Padova e la Regione Veneto.

La valorizzazione e razionalizzazione delle linee tradizionali è importante anche per il trasporto delle merci, con riferimento al crescente ruolo dell'Interporto ed alla movimentazione sempre maggiore delle merci a mezzo ferrovia (traffico di circa 8.000 treni merci all'anno). È prevista la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria a servizio della ZIP e l'inserimento di un secondo binario (raddoppio in affiancamento alla linea esistente).

Ruolo strategico assume inoltre il completamento della rete tranviaria quale sistema di forza del trasporto pubblico locale sia di ambito urbano che di area vasta. Oltre alla linea SIR 3 di collegamento tra la stazione centrale e Voltabarozzo, di prossima realizzazione, vi sono ulteriori interventi infrastrutturali che però afferiscono ad uno scenario più di lungo termine:

- a) i prolungamenti della linea esistente SIR 1, a nord fino a Cadoneghe e a sud fino ad Albignasego / Maserà;
- b) lo sviluppo della linea SIR 2 a est, dalla stazione centrale fino a Vigonza e a ovest fino a Rubano;
- c) i prolungamenti della futura linea SIR 3, andando oltre al capolinea di Voltabarozzo, previsto dal progetto della nuova linea tranviaria, e attestandosi alla sede dell'Università Agripolis nel Comune di Legnaro.

Il Sistema infrastrutturale è completato dai nodi di interscambio modale al fine di integrare i servizi gomma-ferro e le differenti modalità di trasporto. Si tratta di ambiti privilegiati dell'integrazione modale (gomma/ferro e pubblico/privato) da localizzare prioritariamente in corrispondenza dei nodi di attestamento delle linee di forza del trasporto pubblico locale. Tali aree dovranno garantire la massima integrazione con i servizi TPL (gomma e in sede propria), con le modalità di trasporto privato (auto, bicicletta, etc.) e i servizi di sharing (bike e car sharing).

Asse strategico
Centro Città-Fiera-ZIP Nord



Qualificare la viabilità di livello territoriale

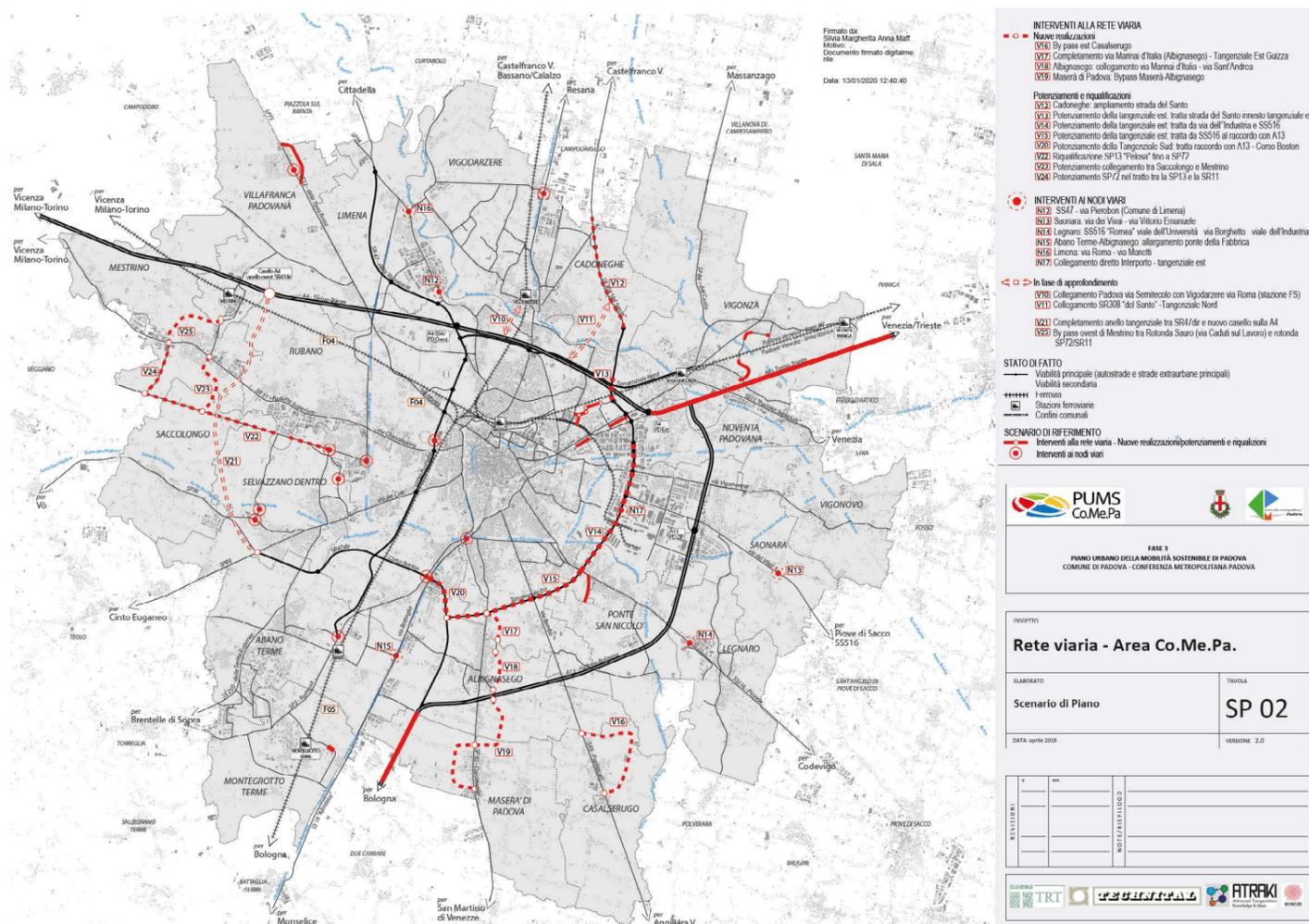
sistema infrastrutturale

La mobilità territoriale o di area vasta, il cui funzionamento è strettamente legato e complementare agli spostamenti più di scala urbana e locale, è costituita dai tracciati autostradali, che attraversano il territorio comunale a nord e a ovest, e dall'anello viario delle tangenziali, esterno alla città consolidata e dotato di più punti di ingresso al centro città. È il sub-sistema che ad una prima lettura pare rispondere in maniera efficace alla domanda di mobilità di medio-lunga percorrenza e di attraversamento, senza particolari conflitti o interferenze con la viabilità urbana.

L'analisi interpretativa della viabilità di area vasta non può prescindere dal valutare il quadro delle progettualità in essere riguardanti le grandi infrastrutture viarie, cioè gli interventi già decisi e parte integrante di iter progettuali avviati dall'Amministrazione (es. il completamento dell'Arco di Giano) ovvero degli interventi promossi da operatori privati che hanno già completato la procedura di approvazione (es. nuova uscita tangenziale ovest).

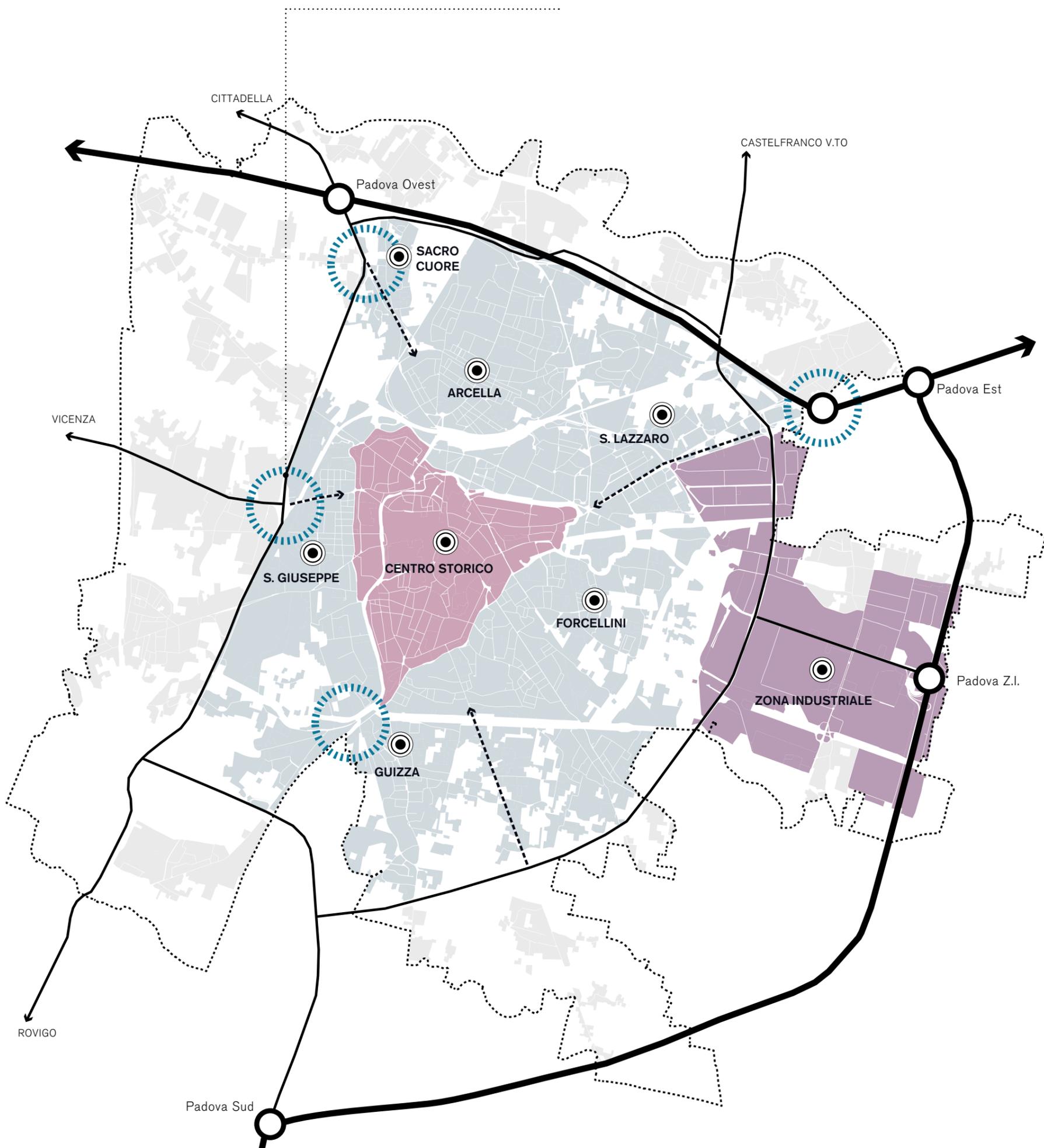
I progetti principali della viabilità territoriale, richiamati anche nel PUMS (commissionato dal CO.ME.PA.), riguardano:

- il completamento dell'anello tangenziale di Padova (GRAP), con la realizzazione della tangenziale ovest tra Selvazzano Dentro (SR47 dir) e il nuovo casello sull'A4 a Ronchi di Villafranca;
- il potenziamento dell'accesso nord di Padova, con la realizzazione di un collegamento ad ovest della SR307 tra Vigodarzere (Via Roma, stazione FS) e Pontevigodarzere (Via Semitacolo) o, in alternativa di una viabilità ad ovest della SR308 di raccordo con la tangenziale nord;
- l'adeguamento della tangenziale est di Padova, con l'ampliamento a 3 corsie nel tratto compreso tra l'innesto della strada del Santo (SR308) e il raccordo con l'A13 fino a Corso Boston;
- il completamento dell'Arco di Giano.



PUMS_Rete viaria (scenario di piano)

Porte di accesso alla città



Riqualificare la viabilità urbana e locale

sistema infrastrutturale

La mobilità urbana e locale è quella che per funzioni e caratteristiche è riconducibile alla viabilità di livello inter-nucleare, cioè tra il centro città e i centri della corona policentrica, a quella di livello inter-quartiere e infine a quella che presuppone spostamenti ancor più limitati e circoscritti a livello di quartiere.

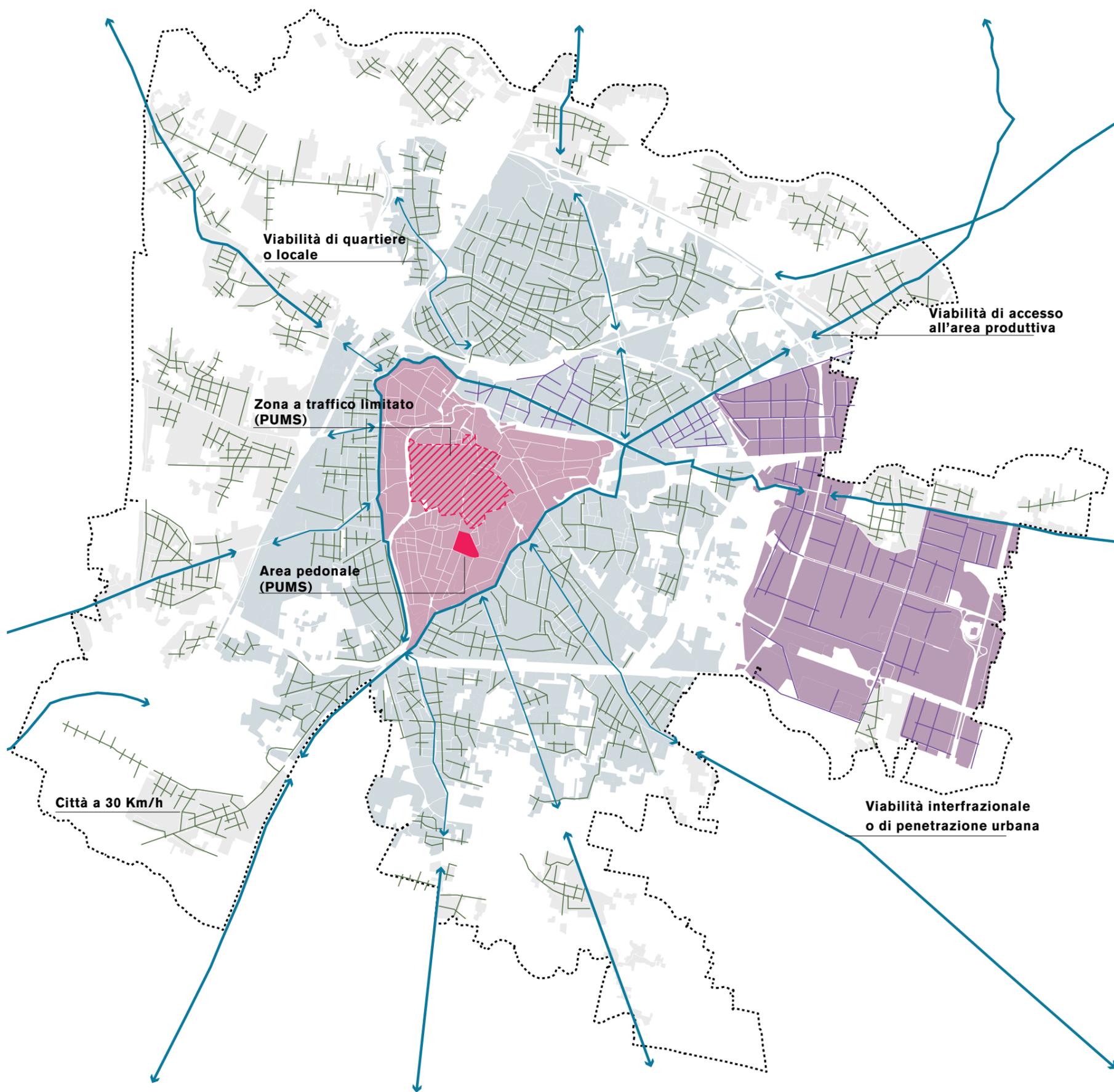
La viabilità urbana e locale ha un ruolo significativo poiché consente l'introduzione di misure di moderazione del traffico, traducibili in un ridisegno dello spazio pubblico, nella riqualificazione degli assi e dei nodi della viabilità e negli interventi a favore della ciclabilità e pedonalità. Il criterio guida assunto dal Piano, in coerenza con il PUMS, è la creazione di un nuovo modello di "Città 30", secondo il quale tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione viaria possano utilmente subire un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità, con conseguente possibilità di rivalutare lo spazio pubblico e di ottenere un miglior comfort urbano. L'opportunità offerta dalla viabilità locale è quella di intervenire mediante una concatenazione virtuosa di azioni sistemiche capaci anche di razionalizzare la programmazione spaziale e temporale della spesa in opere pubbliche:

- la de-sigillazione dei suoli impermeabili della viabilità nelle sue diverse declinazioni (parcheggi, slarghi, spazi di scarto, etc.);

- l'irrobustimento delle dotazioni vegetali lungo tutte le viabilità di accesso (porte di ingresso alla città) e nelle vie minori;
- la ridefinizione delle reti di smaltimento, raccolta e trattamento delle acque.

Rispetto alla viabilità urbana e locale, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- migliorare la permeabilità delle strade attraverso l'eventuale sostituzione delle superfici pavimentate e impermeabili;
- implementare le infrastrutture per la ritenzione, lo smaltimento e il riciclo delle acque al fine di garantire un adeguato sistema di drenaggio urbano;
- ridurre le isole di calore attraverso l'incremento del verde e delle dotazioni vegetali, il cambiamento delle pavimentazioni;
- irrobustire le dotazioni vegetali lungo le strade, le piazze, i parcheggi e gli slarghi della città consolidata;
- migliorare le connessioni degli spazi aperti, anche attraverso un trattamento diversificato dei materiali del suolo.



Consolidare e ampliare la rete della mobilità dolce

sistema infrastrutturale

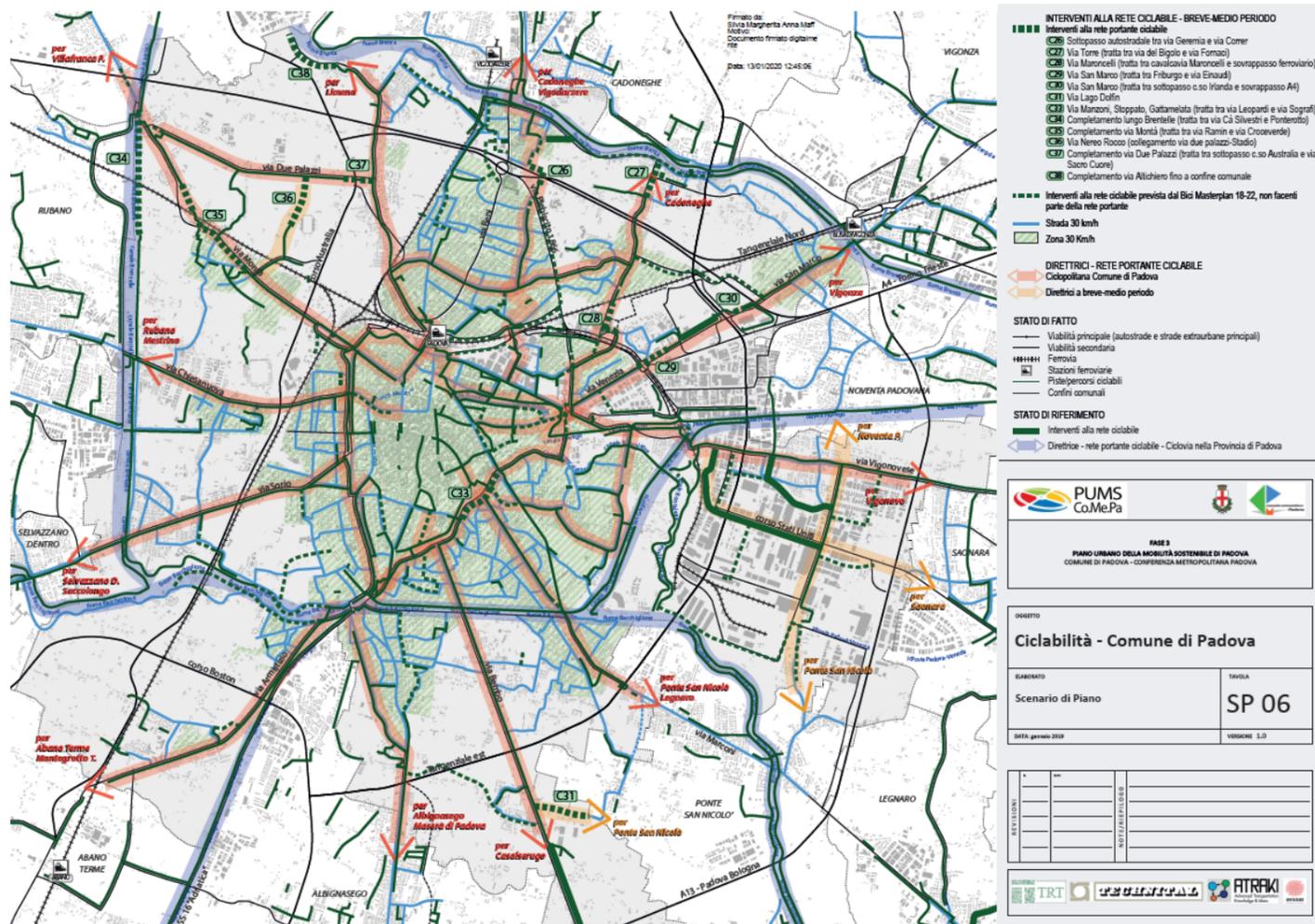
La rete pedonale e ciclabile risulta strategica non solo per gli spostamenti interni alle aree urbane di Padova, ma anche per gli spostamenti di relazione inter-quartiere, da e verso il centro città. In linea di principio, possono essere individuate quattro tipologie di percorsi della mobilità dolce:

- rete dei tracciati strutturanti di area vasta, che integrano i percorsi ciclabili esistenti e hanno la funzione di collegare le aree centrali dei comuni contermini;
- rete della ciclabilità diffusa, derivante in particolare dall'integrazione e completamento dei tracciati radiali esistenti, nonché dall'introduzione di misure di moderazione della velocità (strade 30) e dal conseguente ridisegno degli spazi pubblici di alcuni quartieri (zone 30);
- rete del tempo libero e del loisir, che si sviluppa prevalentemente lungo fiumi e canali e che nella sua estensione oltre i confini amministrativi potrà trovare connessioni con le ciclovie di rilevanza

nazionale (Ciclovie Adriatica, Ciclovie Venezia-Torino VENT.O).

Rispetto alla mobilità dolce, si elencano le principali Linee Guida per il nuovo PI e/o per gli altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- potenziare la rete ciclabile principale di collegamento tra il centro città e i comuni confinanti, integrando i percorsi esistenti;
- completare la rete ciclo-pedonale interna all'area urbana;
- potenziare la rete delle piste ciclabili lungo fiumi e canali (vedi Parco dei Fiumi) e lungo le trasversali di connessione tra di essi, in ambito urbano e rurale;
- qualificare la viabilità urbana e locale (vedi "Città 30"), accompagnando l'introduzione di misure di moderazione della velocità da interventi di ridefinizione della sezione stradale a favore di pedoni e ciclisti.



PUMS_Ciclabilità (scenario di piano)

6

LA GESTIONE DEL PIANO

6. La gestione del piano

Le Amministrazioni locali e in particolare quelle comunali si trovano di fronte alla necessità di assumere decisioni complesse per fronteggiare le contingenze economiche e finanziarie che le assillano. Il legame tra oneri e attività edilizia ha portato, storicamente, tutti i comuni a utilizzare il territorio e le attività di trasformazione che lo riguardano per fronteggiare la scarsità di risorse a propria disposizione prima ancora che per rispondere agli effettivi trend socio-economici. Lo scenario attuale appare sostanzialmente diverso. Il gap tra ricavi e uscite nei bilanci comunali è talmente elevato che anche una politica sostenuta di “fabbricazione” reggerebbe per un tempo limitato e gli oneri legati all’attività edilizia non sono proporzionati ai costi di realizzazione e mantenimento dei servizi. D’altro lato il versante della domanda è cambiato sostanzialmente, le aziende e la popolazione non esprimono più una richiesta forte di edificazione che viene enfatizzata dalla debole capacità di spesa che gli investitori mettono sul mercato.

L’incrocio di tali fattori negli strumenti di pianificazione e programmazione sono e saranno sempre più rivolti ad una estensiva rigenerazione della Città pubblica che porta l’Amministrazione Comunale a confrontarsi con un vocabolario e con temi innovativi dell’urbanistica attuale:

- a) partecipazione pro-attiva della Città alla costruzione del Piano;
- b) accordi pubblico/privato, perequazione urbanistica, credito edilizio, compensazione urbanistica;
- c) interesse pubblico del progetto privato;
- d) social housing;
- e) finanza di progetto.

Il Piano degli Interventi della Città di Padova si inserisce in questo nuovo percorso non ancora ben delineato ma in parte già sperimentato. L’obiettivo è realizzare le condizioni amministrative, finanziarie e gestionali per consentire una convergenza finalizzata di risorse pubbliche e private mirate alla costruzione e manutenzione della città pubblica.

6.1 Partecipare alla rigenerazione della città

Primo obiettivo che l’Amministrazione Comunale intende perseguire con la redazione del nuovo PI è quello di ascoltare la città, i suoi abitanti e gli attori di riferimento che potranno esprimere le proprie idee per la creazione di un’idea condivisa della città e dei valori che sostanziano la sua identità.

Il Piano, attraverso la partecipazione, diventa il luogo preposto per l’interrelazione tra sapere tecnico e sapere comune, dove si costruisce un nuovo rapporto tra conoscenza ed azione. A questo fine il percorso deve essere trasparente, chiaro e realistico perché l’assunzione delle reciproche responsabilità si basi su un terreno fiduciario. Il Piano, in tal senso, diventa un input per innescare od implementare la democrazia diretta creando un effetto moltiplicatore che si diffonde anche sulle politiche urbane.

Un processo partecipativo ha in sé obiettivi ampi, quali:

- a) ricerca di un terreno comune: la costruzione del nuovo è fondamentale per la ricerca e la definizione di temi condivisi dalle comunità locali (vedi Consulte di quartiere), nelle loro differenti forme e declinazioni;
- b) apprendimento reciproco: se l’informazione, le conoscenze e i valori vengono alla luce e sono condivisi da tutti a ogni passaggio ci sarà, inevitabilmente, un cambiamento graduale nelle percezioni dei singoli, accompagnato dallo sviluppo delle conoscenze individuali e di gruppo. Ciò può aiutare a prevenire conflitti e mettere ciascuno nelle condizioni di comprendere ed esprimere il proprio contributo. L’obiettivo implicito è quello di “promuovere – facendo insieme” una modalità di mutuo apprendimento e di lavoro cooperativo che rimarrà patrimonio dell’Amministrazione, dei soggetti locali coinvolti nel processo stesso di piano;
- c) comunicazione efficace ed evocativa: il ruolo

centrale del Piano nel percorso partecipativo è anche quello di rendere efficace la comunicazione in tutti i momenti e a tutti i livelli: trasmissione multidirezionale, ricezione, interpretazione e comprensione. Le forme di comunicazione devono essere multiple: parlare, scrivere, visualizzare graficamente, etc.

Il percorso partecipativo che l’Amministrazione Comunale propone si muove su due fronti. Da una parte il coinvolgimento e l’ascolto dei cittadini, sia come singoli che come gruppi di interesse o associazioni per determinare un quadro dei “desiderata” delle persone che vivono quel specifico territorio. Dall’altra parte la consultazione di enti istituzionali e non, con l’obiettivo di intessere rapporti che possano sia far emergere problematiche legate alla gestione dei servizi che favorire lo scambio di materiali tra comune ed enti.

Le fasi del processo di partecipazione sono schematizzabili in quattro step.

Individuazione dei principali stakeholders e loro aggregazione in gruppi di interesse

L’individuazione dei principali attori si basa sul rilevamento delle diverse componenti sociali, ambientali, economiche, culturali, presenti sul territorio. Tali componenti potrebbero essere raggruppate per famiglie: le consulte di quartiere, espressioni della partecipazione dei cittadini, le rappresentanze sociali (es. associazioni per la difesa della natura, socio-culturali, sportive, ricreative e per il tempo libero), gli enti e i gestori dei servizi (es. Regione, Provincia,

ARPAV, Comuni contermini, Consorzio di Bonifica, Genio Civile, etc.), gli attori istituzionali privilegiati (Università, ULSS, etc.), gli operatori economici e le categorie professionali.

Avvio della partecipazione sugli obiettivi del Piano

La costruzione e la condivisione dei temi e degli obiettivi per la nuova Padova è un passaggio che l'Amministrazione Comunale intende condividere con gli attori del mondo istituzionale e la cittadinanza. Da un lato è stato attivato un Forum sulla Città (degli Esperti e dei Sindaci). Il forum è l'occasione per rafforzare il dialogo sulle potenzialità e criticità urbane e territoriali, coinvolgendo inizialmente gli attori privilegiati (es. Università, ULSS, Soprintendenza, Ferrovie dello Stato, Camera di Commercio, etc.) e successivamente estendendo il confronto a tutti i cittadini. È gestito e coordinato dal Comune che assume il ruolo di moderatore del dibattito sui temi urbani, dando spazio alle differenti realtà presenti sul territorio. Dall'altro l'Amministrazione Comunale intende attivare le rappresentanze delle Consulte di quartiere mediante l'organizzazione di passeggiate conoscitive sul territorio al fine di raccogliere i contributi dei cittadini per il miglioramento delle parti di città.

Partecipazione per la costruzione del Piano

L'obiettivo di questa fase è quello di raccogliere ulteriori contributi e segnalazioni che potranno essere di aiuto per l'approfondimento di alcune scelte o temi rilevanti per il futuro della Città. In tal senso, potrà essere avviato un ciclo di workshop in modalità diretta o a distanza, interviste e/o di incontri mirati rivolti ad alcuni attori privilegiati, su temi o ambiti strategici per Padova. Tali momenti partecipativi potranno avere durata e contenuti variabili anche in funzione di quanto emerso dalla fase precedente.

Approfondimento della partecipazione per il Progetto definitivo del Piano

In fase di elaborazione del progetto definitivo del Piano e delle sue prospettive gestionali, oltre ad un confronto con l'Amministrazione Comunale e gli uffici tecnici, potrebbe essere opportuno attivare un secondo ciclo di incontri avente l'obiettivo di approfondire alcune tematiche specifiche o generali emerse durante l'elaborazione del Piano.

SM 2030
 CASALINO D'ESTERIA
 MICROCOSMO DELLA BIODIVERSITÀ

9 PASSEGGIATE

12/06	17/06	18/06	19/06
CITTÀ DI SAN MARINO / MONTEGIARDINO	CHIESANUOVA FAETANO / FIORENTINO	SERRAVALLE / DOMAGNANO	BORGOMAGGIORE / ACQUAVIVA
16.30 Città di San Marino Via Napoleone 2	11.00 Chiesanuova p.zza Sabelliana Cavalli 7	16.30 Serravalle Via E. de' Mandelbrotto 10	16.30 Borgo Maggiore p.zza mercato 21
16.30 Montegiardino suffia di Cacciolo 4	16.30 Faetano p.zza del Mercato 5	16.30 Domagnano p.zza F. de' Rospigliosi 31A	16.30 Acquaviva p.zza Castello Montecroce 1
	16.30 Fiorentino Via La Rosa 20		

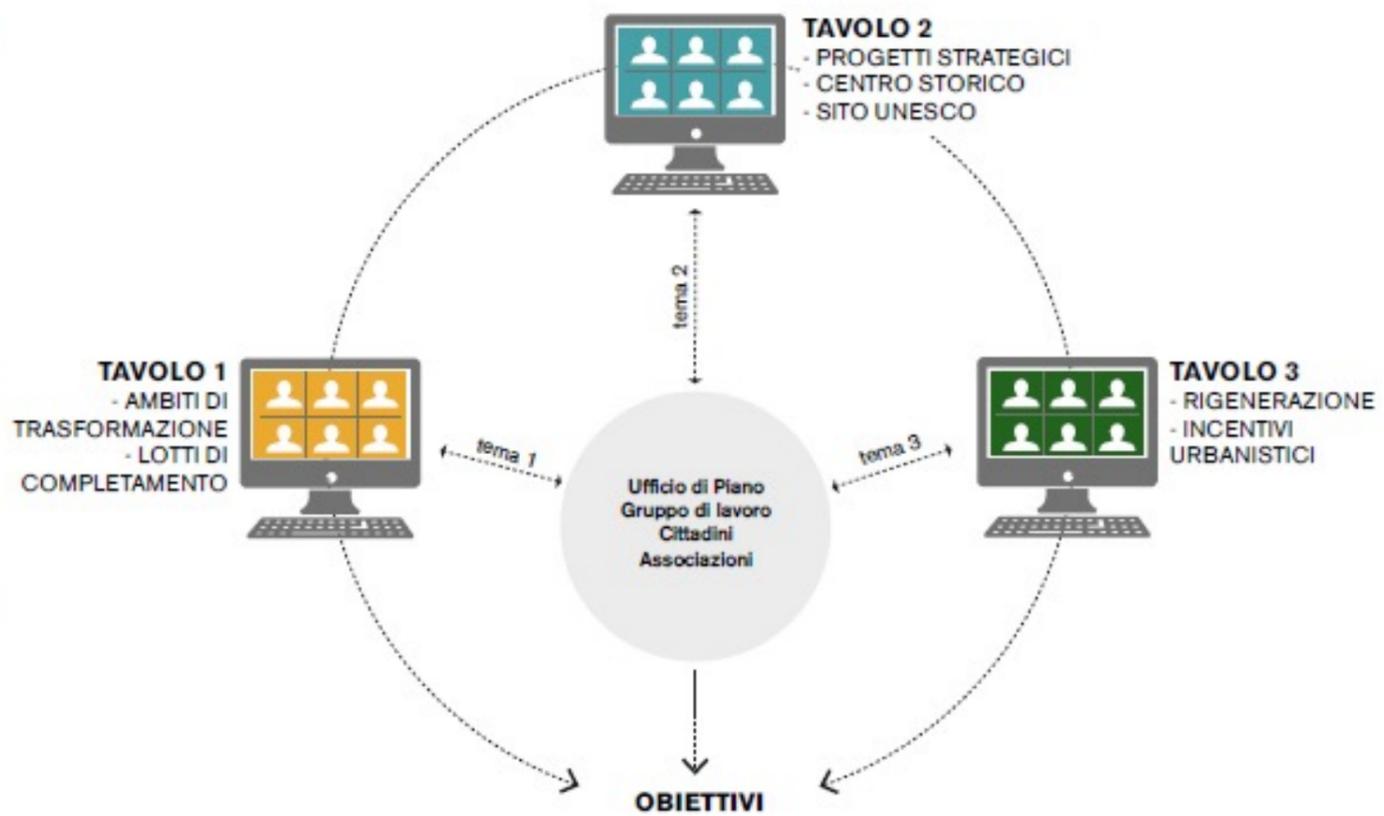
SPONSOR: D.L. SAN MARINO (Comune di San Marino, Comune di Montegiardino, Comune di Cacciolo); D.L. CASALINO D'ESTERIA (Comune di Chiesanuova, Comune di Faetano, Comune di Fiorentino, Comune di Serravalle, Comune di Domagnano, Comune di Borgo Maggiore, Comune di Acquaviva); D.L. SERRAVALLE / DOMAGNANO (Comune di Serravalle, Comune di Domagnano); D.L. BORGOMAGGIORE / ACQUAVIVA (Comune di Borgo Maggiore, Comune di Acquaviva).



Esempi di passeggiate conoscitive sul territorio



Esempio di forum telematico



Esempio di workshop tematici in modalità diretta o virtuale

6.2 Il ruolo dei privati nella costruzione della città pubblica

L'obiettivo lungimirante del nuovo Piano di concretizzare un processo di lunga durata di rigenerazione urbanistica e ambientale della città esistente richiede un rinnovamento radicale dei soggetti imprenditoriali e tecnici e, più in generale, dei portatori di interesse diffusi sul territorio. Questo rinnovamento presuppone l'attivazione di processi di concertazione pubblico-privato, di partecipazione e di condivisione delle scelte di rigenerazione, riducendo ancor di più la distanza che tende a separare la sfera pubblica da quella privata legata alla trasformazione delle aree.

Gli accordi previsti dalla Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004

Dentro la materia del Piano Regolatore Comunale previsto dalla Legge Regionale n. 11 del 2004 è sicuramente possibile riconoscere due categorie di accordi tra Amministrazione Comunale e attore privato che per comodità potrebbero essere definiti come accordi "a monte" o "a valle" delle previsioni urbanistiche.

Nel caso degli accordi "a valle" non viene messa in discussione la difesa dell'interesse pubblico dato che le decisioni sono già state assunte dall'Amministrazione attraverso una decisione unilaterale sulle prescrizioni urbanistiche; un caso emblematico di queste fattispecie è quello delle convenzioni attuative riguardanti previsioni di espansione da realizzare mediante piani di lottizzazione. L'amministrazione agisce all'interno del binario già tracciato dal Piano, con regole generali sufficientemente definite per non lasciare spazio a richieste di oneri aggiuntivi ma solo per la definizione di regole puntuali e/o specifiche.

Diversi sono i casi dove l'elemento premiale, di scambio, ad evidenza pubblica viene assunto "a monte" delle decisioni sulle regole conformative del Piano in accoglimento di osservazioni o proposte avanzate dai privati. L'articolo 6 della LUR stabilisce che tali accordi sono "finalizzati alla determinazione di alcune previsioni del contenuto discrezionale degli atti di pianificazione territoriale".

Il contenuto di questi accordi è in funzione della variazione del Piano poiché la diversa destinazione/regolamentazione del territorio comporta nuovi o diversi diritti edificatori e nuovi impegni dei privati non previsti dal piano urbanistico. Sempre l'articolo 6 stabilisce che "l'accordo costituisce parte integrante dello strumento di pianificazione cui accede [...]" ed inoltre che "l'accordo è recepito con il provvedimento di adozione dello strumento di pianificazione ed è condizionato alla conferma delle sue previsioni nel piano approvato [...]". Si tratta cioè di una "codeterminazione" della fisionomia degli assetti urbanistici pubblico-privato a monte delle vigenti norme del Piano Regolatore Comunale, concordate proprio in funzione della modificazione degli assetti esistenti.

I riferimenti del PAT e la "convenienza pubblica" degli Accordi

L'attenzione si sposta a questo punto sulla definizione di "regole di ingaggio" preventive che possano guidare l'Amministrazione nel determinare l'oggetto degli accordi successivamente traghettati all'interno del PI. Vi è la necessità di determinare preventivamente alcune invarianti degli accordi che permettono all'Amministrazione di limitare i rischi legati all'esercizio del suo potere discrezionale nel fissare i contenuti del Piano. Il PAT recependo quanto previsto dall'articolo 35 della LUR ha fissato tali criteri e modalità per l'applicazione della perequazione urbanistica e la implementazione degli accordi.

Per quanto riguarda i principi si fa riferimento all'articolo 13.5 delle Norme Tecniche del PAT che traduce la "convenienza pubblica" in "termini di immobili e/o opere da cedere al Comune senza corrispettivo in denaro, in aggiunta alle dotazioni minime di aree per servizi di cui all'art. 32 della LR 11/2004, in conseguenza della modifica della destinazione urbanistica o dell'incremento della potenzialità edificatoria".

La norma del PAT richiama, inoltre, quali possono essere i possibili utilizzi delle aree cedute:

- a) ambiti di utilizzo dei crediti edilizi anche per operazioni di compensazione urbanistica;
- b) realizzazione di opere attrezzature, servizi e infrastrutture pubbliche, bacini di laminazione, etc. aggiuntivi rispetto agli standard primari e secondari;
- c) realizzazione di edilizia residenziale pubblica;
- d) interventi di compensazione/mitigazione ambientale individuati dalla VAS;
- e) dotazioni territoriali definite dalla disciplina urbanistica regionale.

I criteri di valutazione degli Accordi

Il PAT stabilisce (articolo 13.5 delle Norme Tecniche) che la valutazione delle proposte possa essere di tipo multi-criteriale, ossia prevedere criteri di valutazione

- a) sia di tipo qualitativo e quindi inerenti ai benefici apportati alla collettività in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, di efficienza energetica, di minor consumo di suolo, di soddisfacimento degli standard di qualità urbana, architettonica e paesaggistica dell'intervento;
- b) sia di tipo prestazionale, consistenti quindi nel raggiungimento di un determinato obiettivo di Piano (es. realizzazione di un'opera pubblica, ERP, ERS, etc.);
- c) sia relativi alla convenienza pubblica in termini economici.

Tra i criteri di natura qualitativa, assume rilevanza quello riguardante il non-consumo del suolo agricolo, ossia se l'area ricade o meno all'interno del perimetro dell'ambito di urbanizzazione consolidata, cioè della

Variante PAT di adeguamento alla Legge regionale sul contenimento del consumo di suolo (LR 14/2017).

La procedura di attuazione ed i compiti del Piano degli Interventi

Gli Accordi Pubblico Privato sono disciplinati sia dall'articolo 6 della Legge Urbanistica Regionale e dall'articolo 13.3 delle Norme Tecniche del PAT. Per gli ambiti di nuova urbanizzazione (ad esempio le zone di perequazione ambientale, urbana e integrata del PI vigente), la cui verifica e monitoraggio è trattata dai commi 4 e 4 bis dell'articolo 17 della LUR, l'articolazione dei tempi e delle modalità per la conclusione degli Accordi è riconducibile ai seguenti passaggi:

1) l'Amministrazione Comunale rende nota la possibilità attraverso procedure di evidenza pubblica (avvisi pubblici e/o assemblee e/o altre forme di comunicazione) di assumere nel PI proposte di intervento che, conformemente alle strategie definite dal PAT, risultino idonee in relazione ai criteri di valutazione di tipo qualitativo e prestazionale e alla convenienza pubblica;

2) i privati presentano la proposta di accordo pubblico con alcuni contenuti minimi: individuazione e dati del proponente, oggetto dell'accordo, descrizione

dei rilevanti interessi pubblici, definizione dei tempi, modello economico dimostrativo della convenienza pubblica, schema di atto unilaterale d'obbligo, etc.;

3) l'Amministrazione Comunale raccoglie tutte le proposte di accordo e valuta quelle più idonee a soddisfare gli obiettivi di interesse pubblico e i benefici qualitativi apportati alla collettività (vedi criteri di valutazione di tipo qualitativo e prestazionale);

4) prima dell'adozione del PI, i privati presentano gli atti unilaterali d'obbligo (o sottoscrivono una Convenzione notarile), corredati da polizza fidejussoria di importo non inferiore al valore della convenienza pubblica complessiva da trasferire al Comune;

5) le proposte di Accordo sottoscritte costituiranno parte integrante del PI e saranno soggette alle medesime forme di pubblicità e di partecipazione. Gli accordi vengono recepiti con il provvedimento di adozione del PI e sono condizionati alla conferma delle loro previsioni nel Piano approvato. Dopo cinque anni dalla approvazione del PI se la progettazione non è attuata né decollata viene automaticamente eliminata/ritirata, non riproposta nel successivo PI (salvo casi eccezionali) e la fidejussione può essere eventualmente escussa.

6.3 Perequazione, credito edilizio e compensazione urbanistica

Il nuovo PI si deve confrontare con gli strumenti della perequazione che già in parte sono stati introdotti nel piano vigente.

Perequazione

Il principio della perequazione urbanistica, declinato dall'articolo 13.5 delle Norme Tecniche del PAT, consiste nel riconoscere a tutti i terreni chiamati ad usi urbani un diritto edificatorio la cui entità sia indifferente rispetto alla destinazione d'uso individuata dalla Pubblica Amministrazione (suoli edificatori e non), ma nasca invece dalla situazione in cui essi si trovano al momento della formazione del piano.

La normativa del PAT stabilisce che lo scopo della perequazione urbanistica, anche al fine di assicurare efficacia ed operatività del piano regolatore, è "l'equa distribuzione, tra i proprietari degli immobili interessati dagli interventi di nuova urbanizzazione, dei diritti edificatori riconosciuti dalla pianificazione urbanistica e degli oneri derivanti dalle dotazioni territoriali". In tale prospettiva la pianificazione urbanistica cessa di essere esclusivamente discrezionale ed impositiva, ma si basa sul consenso dei privati.

In linea di principio, a partire dalla strategia di sviluppo delineata dal PAT mediante:

1) l'indicazione degli obiettivi strategici per sistemi territoriali (ambiente, residenza, produzione, infrastrutture),

2) la quantificazione della capacità edificatoria

massima ammessa per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO),

3) il consumo massimo di suolo ammesso dalla Regione e recepito nella Variante al PAT,

il PI definisce l'articolazione del dimensionamento per le diverse funzioni (residenziale, produttiva, etc.) e la localizzazione puntuale delle diverse previsioni.

L'elaborazione del PI si confronta con tali vincoli dimensionali stabiliti dal PAT quali:

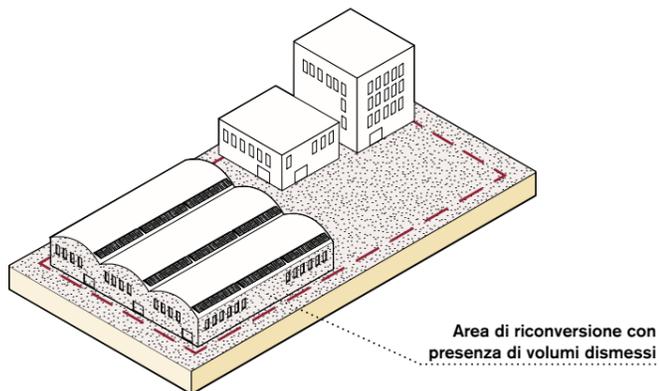
1) la quota del dimensionamento volumetrico e di superficie agricola del PAT che è opportuno utilizzare nel quinquennio di efficacia del Piano degli Interventi;

2) in che ambiti reperirla e utilizzarla;

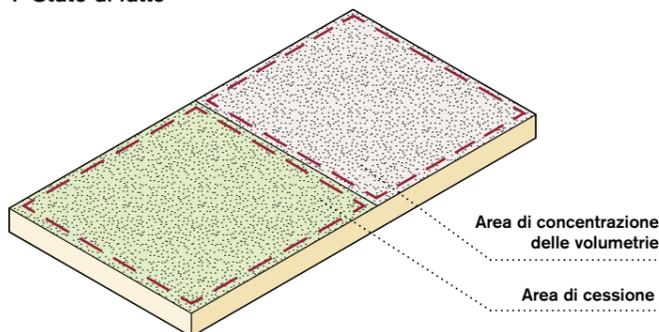
3) come attuare la disciplina della perequazione per il progetto della città pubblica.

Rispetto al dimensionamento del consumo di suolo, considerando che l'obiettivo della Legge regionale stabilisce l'azzeramento dopo il 2050, l'Amministrazione Comunale intende ridurre progressivamente la trasformazione del suolo agricolo stabilendo una soglia compresa tra il 15 e il 20% per ogni quinquennio, tempo di durata di un PI, sul totale stabilito con delibera regionale.

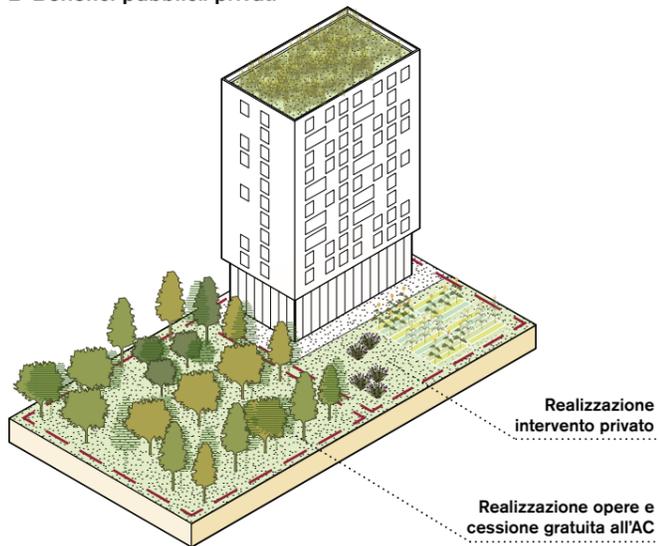
In merito all'individuazione delle aree è indispensabile il ricorso alla procedura selettiva mediante evidenza pubblica ("pubblico avviso") ma anche rispetto al progetto urbanistico che il nuovo piano si prefigge, per esempio la forestazione urbana e lo sviluppo della città pubblica.



1- Stato di fatto



2- Benefici pubblici/privati



3- Ipotesi trasformazione

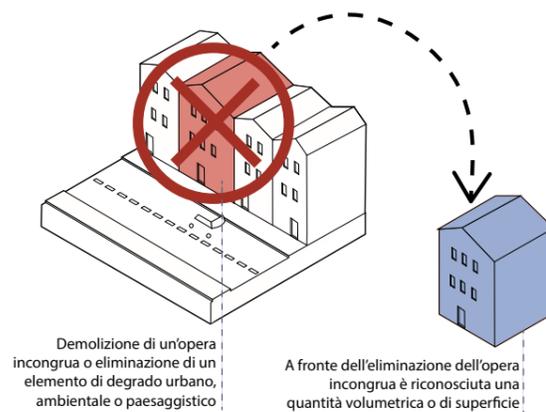
Credito

Il credito edilizio trova spazio nel PAT all'articolo 13.6 delle Norme Tecniche ed è declinato in alcune linee guida generali:

- 1) la demolizione di opere incongrue e l'eliminazione di elementi di degrado finalizzata al ripristino ambientale dei siti previo riconoscimento di una premialità di volume o di superficie edificabile;
- 2) la realizzazione di interventi di miglioramento della qualità urbana, paesaggistica, edilizia e ambientale all'interno degli ambiti di riqualificazione e di riconversione;
- 3) la realizzazione di opere pubbliche mediante il riconoscimento di adeguata capacità edificatoria (area di decollo), da spendere su altre aree e/o edifici (area di atterraggio), previa cessione all'Amministrazione Comunale dell'area oggetto di vincolo.

Con la recente Legge regionale "Veneto 2050" (LR

14/2019), finalizzata ad incentivare la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio, è stata aggiornata la normativa riguardante i crediti edilizi. Finalità della legge è quella di rigenerare il territorio incentivando l'eliminazione di quegli edifici o elementi la cui permanenza ulteriore risulterebbe in contrasto con l'interesse pubblico alla tutela dell'ambiente, del paesaggio e dell'ordinato sviluppo urbano. A tal fine le operazioni di demolizione per la rinaturalizzazione sono incentivate tramite l'attribuzione di crediti edilizi che possano ristorare la proprietà dei costi di demolizione e del valore residuo dell'immobile.

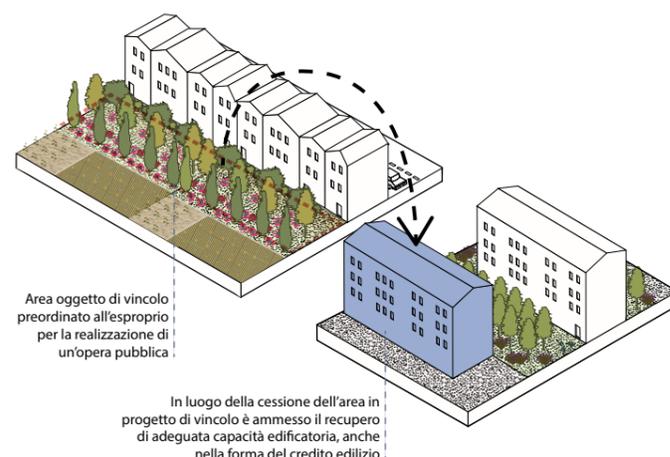


Compensazione urbanistica

La compensazione urbanistica (articolo 13.7 delle Norme Tecniche del PAT) permette ai proprietari di aree e/o edifici oggetto di vincolo preordinato all'esproprio (come ad esempio la previsione di una nuova viabilità pubblica) di recuperare adeguata capacità edificatoria su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all'Amministrazione Comunale dell'area oggetto di vincolo.

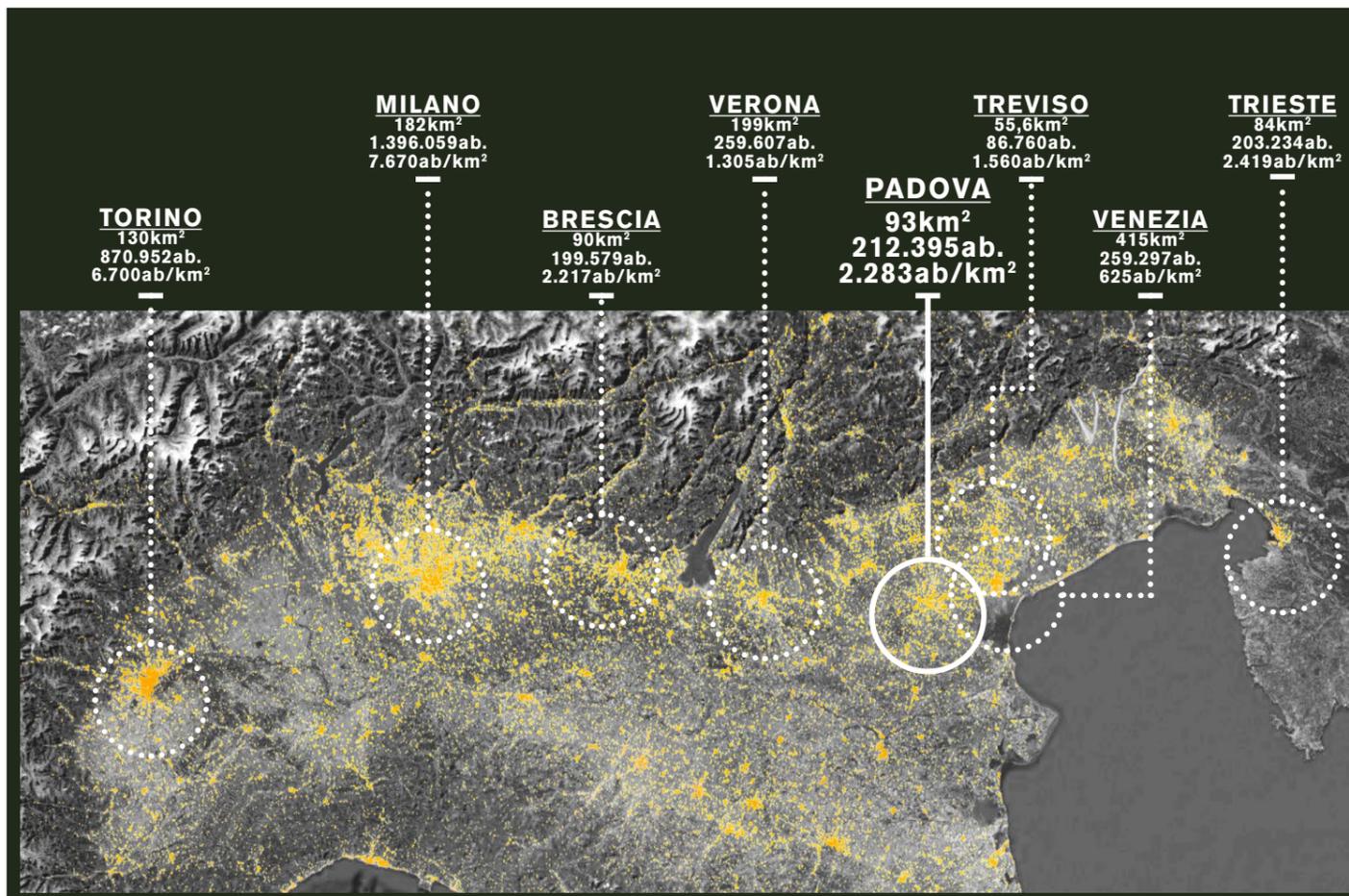
I vantaggi di tale istituto riguardano:

- 1) l'acquisizione gratuita della superficie interessata dalla realizzazione dell'opera pubblica,
- 2) l'economia finanziaria per mancato esborso dell'indennizzo,
- 3) la semplificazione procedimentale in quanto non si attua il provvedimento espropriativo,
- 4) la maggiore celerità del procedimento legati alla realizzazione dell'opera pubblica,
- 5) l'eliminazione del rischio di un possibile contenzioso con conseguente aggravio dei costi per l'Amministrazione Comunale.



7 | **LA PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA**

7. La pianificazione di area vasta



Densità abitativa nel Corridoio Medio-Padano (Fonti: ISPRA – Servizio Geologico d'Italia)

Negli ultimi decenni il ruolo di Padova è fortemente mutato, analogamente ad altre grandi città del Corridoio Medio-Padano. L'integrazione tra la città ed il sistema policentrico lineare ha assunto una dimensione centrale, sia in relazione alla capacità di attrarre attività economiche ad elevato valore aggiunto e ad alto contenuto strategico, sia al ruolo chiave della città di configurarsi come grande scambiatore di flussi materiali ed immateriali.

Ciò presuppone che il Piano si confronti con le dinamiche ambientali, sociali ed economiche di più ampio spettro, all'interno di un quadro pianificatorio e programmatico di area vasta, che per le questioni

di natura urbanistica è riconoscibile e riconducibile ai seguenti Piani territoriali:

- 1) il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC 2020);
- 2) il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Padova (PTCP 2009);
- 3) il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI 2012).

Il PI in particolare si dovrà misurare con i principali temi e condizionamenti desumibili dalla pianificazione sovraordinata, soprattutto per gli aspetti di natura operativa affini con la natura e le caratteristiche del Piano.

7.1 PTRC 2020

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto, adottato dalla Giunta Regionale nel 2009 e approvato con deliberazione di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020, attribuisce una dimensione centrale alle città e alle politiche di rigenerazione urbana, partendo dall'assunzione della profonda modificazione degli scenari urbani e metropolitani, dalla presa d'atto delle rilevanti trasformazioni che hanno riguardato la società veneta

e dell'evoluzione dello stesso bagaglio culturale della pianificazione territoriale.

All'interno di un quadro pianificatorio, territoriale e disciplinare fortemente mutato, il nuovo PTRC ha approfondito alcuni grandi obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse, riconducibili ad alcuni ambiti tematici: ambiente, territorio, economia, trasporti, cultura, società.



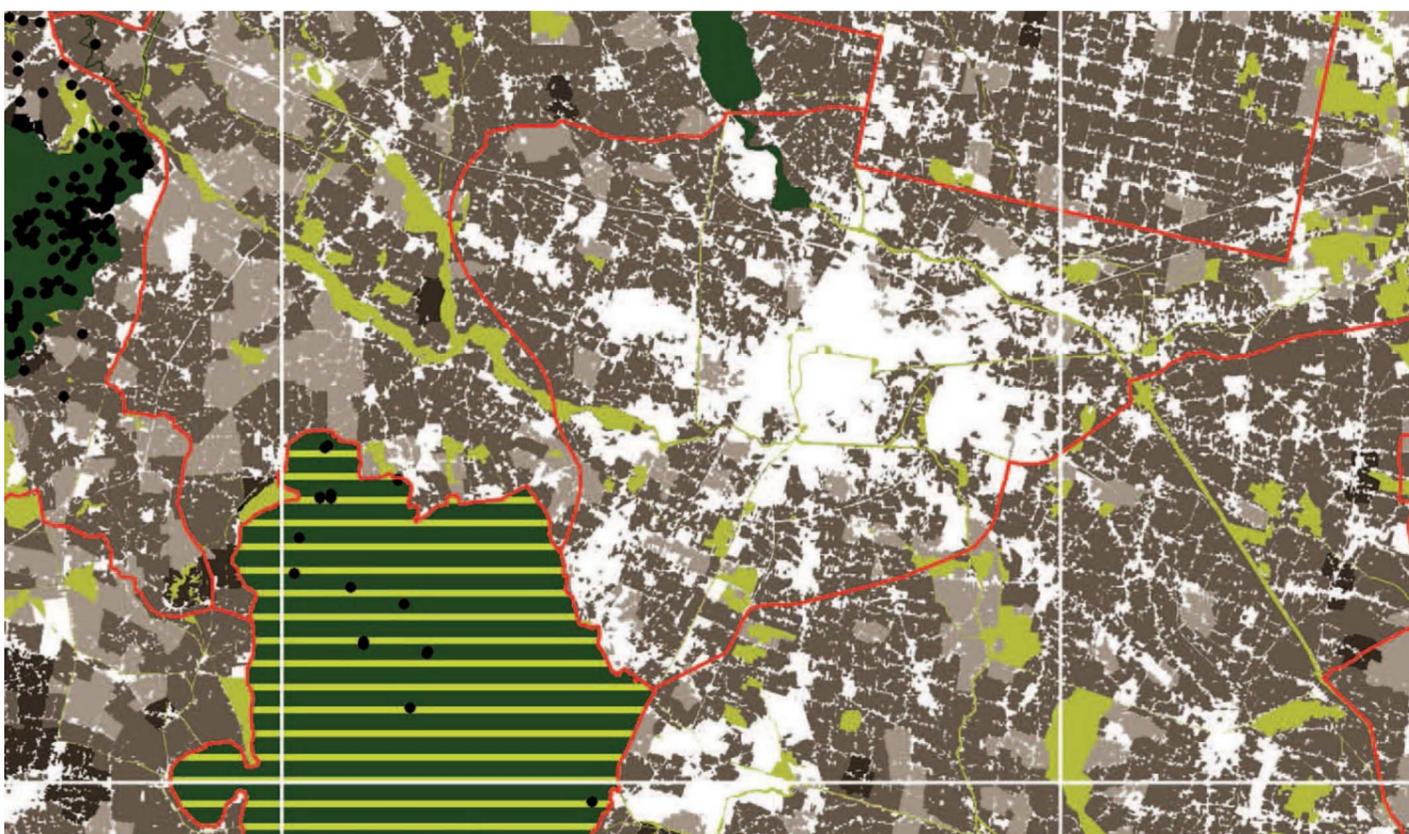
PTRC_Sistema degli obiettivi di progetto (estratto Tav. 10)

Contenimento del consumo di suolo e rigenerazione della città

Il PTRC riconosce il valore del suolo nelle sue molteplici declinazioni ed effetti, idrogeologico, naturalistico, paesaggistico, climatico, etc. L'obiettivo principale del Piano, assunto anche dalla recente Legge per il contenimento del consumo di suolo (Legge Regionale n. 14 del 2017), è quello di limitare l'occupazione di terreno, prevedendo misure per promuovere e sostenere il riuso e la rigenerazione urbana sostenibile di aree già edificate, nonché la valorizzazione ambientale ed ecosistemica del suolo non edificato. Tale principio, in coerenza con l'obiettivo comunitario di azzerare entro il 2050 il consumo di suolo, è articolato in alcuni indirizzi operativi:

- 1_Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo;
- 2_Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso;
- 3_Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità;
- 4_Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica.

Il contenimento del consumo di suolo assume una rilevanza strategica anche per Padova, ed in particolare per gli spazi aperti posti soprattutto a corona della città consolidata e caratterizzanti il parco agricolo metropolitano. La necessità di salvaguardare il territorio maggiormente colpito dall'occupazione di suolo, impone di ripensare il rapporto tra la città consolidata ed il sistema policentrico della campagna insediata, privilegiando un modello di rigenerazione diffusa della città e di valorizzazione delle infrastrutture verdi e blu.



PTRC_Tavola della biodiversità (estratto Tav. 2)

Qualificazione del sistema economico produttivo, turistico, socio-culturale

Il PTRC punta a promuovere un nuovo modello di sviluppo sostenibile mediante un sistema fortemente orientato all'innovazione in tutti i settori produttivi e terziari, all'implementazione di un'offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali.

Il sistema economico della città di Padova, pur nelle sue differenti declinazioni, si fonda su due grandi pilastri, espressioni di una qualità irriducibile e profondamente contemporanea della città. Da un lato la ZIP e la sua economia industriale sviluppatasi a partire dagli anni Cinquanta, oggi proiettata verso nuove prospettive economiche e produttive anche legate allo sviluppo del traffico merci su ferro e su gomma. Dall'altro, il crescente riconoscimento turistico e culturale che la città registra grazie alle dimensioni della città storica, identitaria, della ricerca e dell'innovazione, che emergono anche da un processo di valorizzazione sociale e imprenditoriale locale.

La ricerca di un **nuovo sistema produttivo integrato e diversificato**, già in parte anticipato con il progetto di **Padova "Soft City"**, si fonda su alcuni presupposti di fondo:

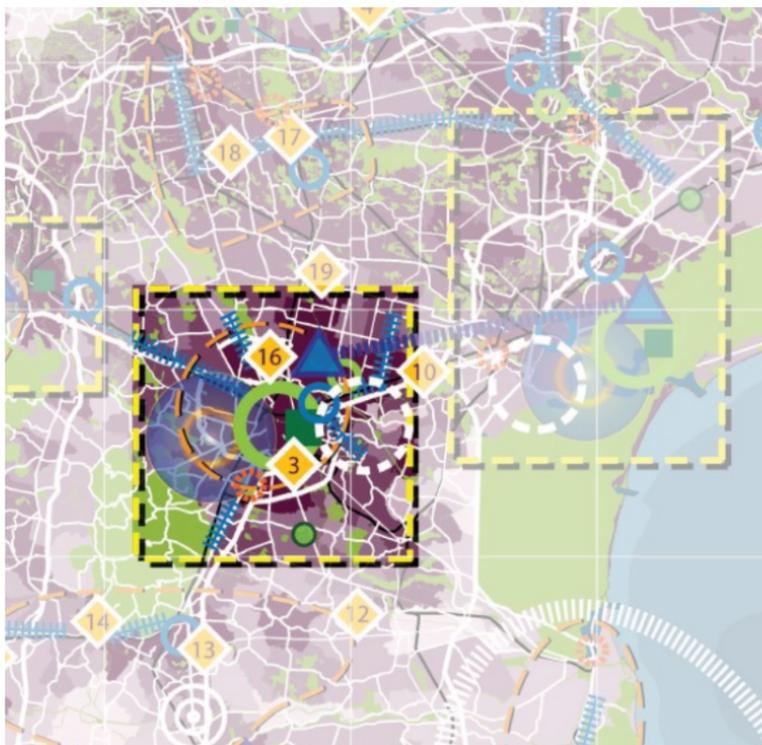
- 1_Promuovere una più intensa interazione tra istituzioni della conoscenza e mondo delle imprese;
- 2_Incrementare l'attività di ricerca e innovazione nelle imprese anche sostenendo l'inserimento nel mondo del lavoro di nuovo capitale umano altamente specializzato;
- 3_Aumentare l'incidenza delle specializzazioni produttive innovative nel sistema economico metropolitano;
- 4_Favorire nuove forme di aggregazione tra imprese e cluster innovativi di scala territoriale,
- 5_Sostenere i servizi innovativi diretti alle imprese e per la cittadinanza.

Il PTRC punta a promuovere un'offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali, allo scopo di proporre una offerta variegata e attenta alle esigenze di una domanda in continuo rinnovamento.

Anche il sistema turistico, analogamente a quello produttivo, assume una rilevanza strategica per la Città, in rapporto al sistema dei servizi e alle filiere produttive e terziarie che gravitano attorno ad essa. Padova è qualificata dal PTRC come eccellenza turistica, riconoscibile soprattutto nella città murata e nel patrimonio storico, culturale e identitario diffuso.



PTRC_Sviluppo economico turistico (estratto Tav. 5b)



PTRC_Sviluppo economico produttivo (estratto Tav. 5a)

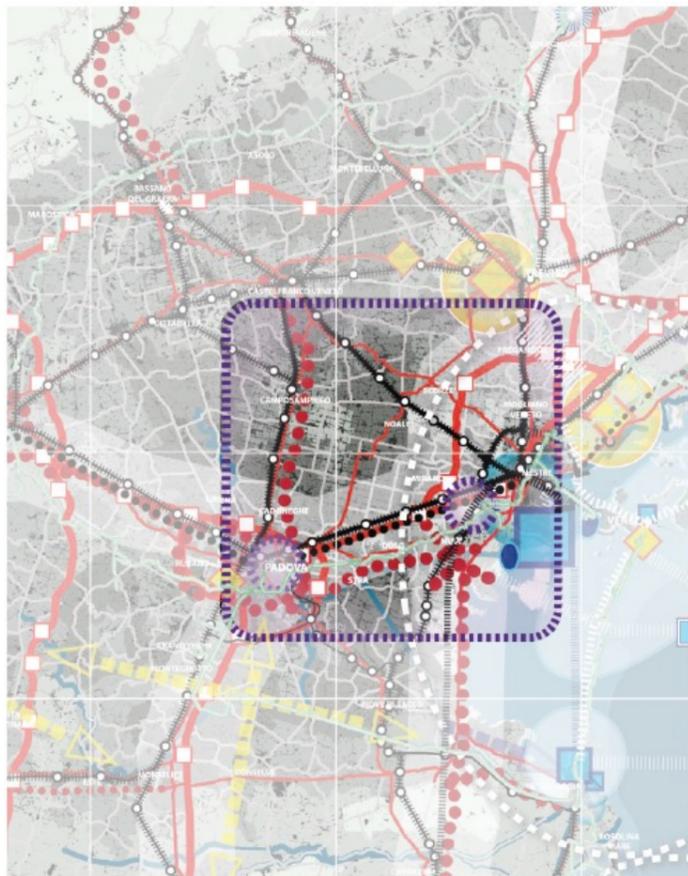
Qualificazione del sistema della mobilità

Il PTRC riporta lo schema della mobilità regionale per la città e il territorio di Padova, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi principali:

- 1) il sistema stradale e ferroviario;
- 2) il sistema di connessione territoriale;
- 3) il sistema della logistica.

Con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, il Piano regionale promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi urbani e delle reti di collegamento viario, attraverso delle linee d'azione che prevedono in particolare:

- 1_ Il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
- 2_ La gerarchizzazione dei flussi di traffico, cercando di separare il traffico di attraversamento del territorio (a medio/lungo raggio) da quello destinato alla mobilità locale e a brevi spostamenti;
- 3_ L'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- 4_ L'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico;



5_ L'ottimizzazione degli accessi e dei collegamenti tra le aree destinate agli insediamenti produttivi (vedi in particolare la ZIP) e la rete viaria principale;

6_ La qualificazione e l'implementazione della rete della mobilità slow al fine di mettere in rete le aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale.

È bene precisare, infine, che il PTRC attribuisce una **rilevanza strategica alle aree afferenti ad alcuni nodi infrastrutturali** (vedi articolo 40 delle Norme Tecniche del PTRC):

- a) i caselli autostradali per un raggio di 2.000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello;
- b) la stazione ferroviaria di Padova, coincidente con i nodi AC/AV per un raggio di 1.000 metri dal baricentro geometrico della stazione;
- c) le stazioni della rete ferroviaria regionale, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico della stazione.

In tali ambiti territoriali, tenuto conto della loro rilevanza, il Piano regionale promuove forme di rigenerazione urbana sostenibile, attivando forme di concertazione istituzionale a più livelli, anche mediante la conclusione di specifici accordi di programma nei modi e nelle forme stabiliti dal PTRC e dall'articolo 32 della Legge Regionale n. 35 del 2001.



PTRC_Mobilità (estratto Tav. 4)

Estratto articolo 40 delle Norme Tecniche del PTRC 2020

ARTICOLO 40 - Aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alle superstrade e alle stazioni della Rete ferroviaria regionale

1. Sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale le aree ricadenti in uno o più comuni, afferenti a:

a) i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, esistenti e previsti dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 2000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello;

b) le stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi AC/AV per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico della stazione;

c) le stazioni della rete ferroviaria regionale, esistenti e previste dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico della stazione.

2. Nelle aree di cui al comma 1, tenuto conto della loro rilevanza, sono favorite forme di rigenerazione urbana sostenibile, ai sensi dell'articolo 7 della l.r. 14/2017, sulla base dei criteri e degli obiettivi indicati dalla Giunta regionale.

3. Nell'ottica di una riorganizzazione e riqualificazione del sistema infrastrutturale e insediativo, lo sviluppo urbanistico delle aree di cui al comma 1 prevede un riordino degli eventuali insediamenti e delle attività esistenti, ivi compresi quelli ricadenti nei territori esterni funzionalmente connessi. Fatto salvo quanto previsto dagli strumenti urbanistici comunali vigenti alla data di

entrata in vigore del presente piano, qualora lo sviluppo urbanistico interessi:

a) aree di dimensioni superiori a 5 ettari e con destinazioni d'uso produttivo, commerciale, logistico, turistico-ricettivo, si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", e dell'articolo 6, comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11 "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010";

b) aree che, al di fuori delle ipotesi di cui alla lettera a), ricadono all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla lettera e), del comma 1, dell'articolo 2, della l.r. 14/2017, si procede mediante la presentazione, da parte del Comune, di un'istanza alla Giunta regionale che, entro 60 giorni dal suo ricevimento, può dichiarare la sussistenza dell'interesse, ai fini della mobilità regionale, di tutta o parte delle aree di cui al comma 1; in tale caso si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi della lettera a); diversamente, trascorso inutilmente il termine, il Comune può procedere autonomamente.

4. La Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente in materia urbanistica e i comuni territorialmente interessati, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente piano, procede alla ricognizione delle aree di cui al comma 1, provvedendo alla loro classificazione con riferimento al grado di interesse pubblico ai fini della mobilità regionale e alla definizione delle strategie di intervento ai fini dell'applicazione del presente articolo; decorso tale termine non si applicano le disposizioni di cui al comma 3.



Ambiti di rilevanza strategica attorno ai nodi infrastrutturali (caselli autostradali e stazioni ferroviarie)

7.2 PTCP_2009

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Padova

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Padova, approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 4234 del 29 dicembre 2009, è l'esito di un percorso avviato fin dall'entrata in vigore della Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004. Successivamente la Provincia ha avviato una variante parziale all'articolo 35 delle Norme Tecniche del PTCP riguardante gli indirizzi per gli ambiti produttivi di rilievo comunale. Tale variante, adottata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 1 del 24 gennaio 2013, è stata approvata nel mese di maggio del 2013.

I sistemi principali per la Città e il territorio di Padova

sono tre:

- 1) il sistema ambientale, del quale fanno parte anche le componenti dell'ambiente fisico e naturale, quelle afferenti all'ambiente culturale ed infine quelle proprie del paesaggio e dello spazio rurale;
- 2) il sistema urbano-produttivo, riconducibile alla conformazione insediativa della città di Padova rispetto alla rete policentrica contermine;
- 3) il sistema delle reti infrastrutturali, traducibile nel sistema integrato e complementare della mobilità da riequilibrare e mettere in rete secondo il modello padovano.

Il sistema ambientale

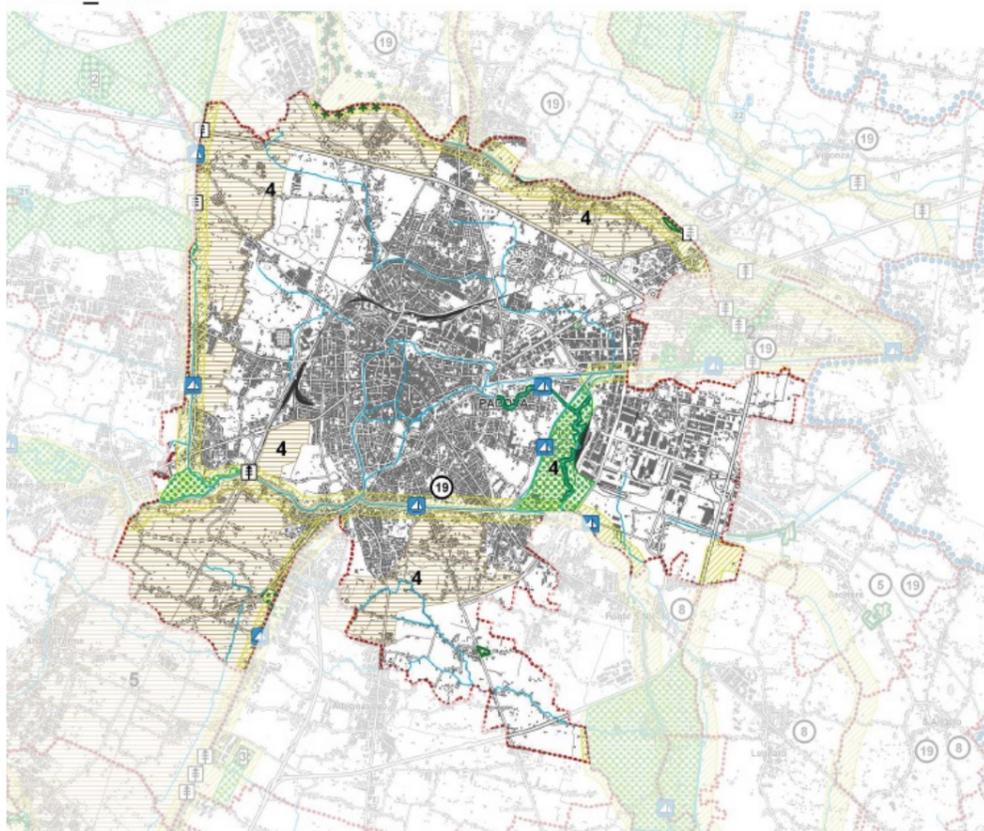
La rete verde del territorio comunale è imperniata su un **reticolo idrografico** che circonda la corona metropolitana urbana fino ad innestarsi nella città storica. I principali corsi d'acqua di questo sistema sono il fiume Brenta a nord, il Bacchiglione ed il canale Scaricatore a sud. Nel territorio insistono altri e numerosi corsi d'acqua, anche sottoposti a vincolo ambientale, i quali ricoprono un ruolo fondamentale all'interno della rete ecologica (naviglio Brentella, canale Battaglia, canale Roncajette, canale Piovego, etc.).

Altro elemento caratterizzante il sistema ambientale è la cosiddetta **area periurbana** di Padova la quale è contraddistinta dalla presenza di un mosaico di segni del paesaggio, intervallato da relitti di campi chiusi "alla padovana", ville con relativi parchi e broli e molteplici manufatti di regimazione idraulica. La presenza di

tali elementi fa emergere una tessitura della corona agricola metropolitana che gravita su Padova e connette il sistema degli spazi aperti urbani con quelli più estesi del territorio rurale.

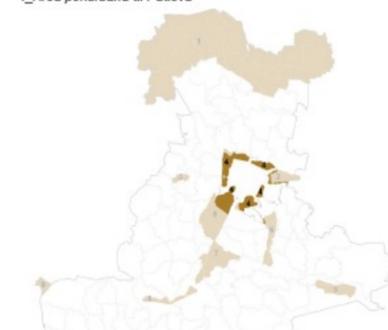
Del sistema ambientale fanno parte anche le **risorse culturali**, riconoscibili nella presenza di elementi quali monumenti, parchi storici, paesaggi e vedute, e il territorio rurale presidiato da alcuni insediamenti di natura agricola produttiva e/o legati al turismo rurale. All'interno di tale sistema, il Piano provinciale promuove azioni volte al rispetto delle esigenze ambientali, paesaggistiche e di sostenibilità, nonché, favorisce la conservazione dei siti storici, dei monumenti e delle edificazioni di pregio storico, artistico e ambientale. paesaggistiche e di sostenibilità, nonché, favorisce la conservazione dei siti storici, dei monumenti e delle edificazioni di pregio storico-artistico-ambientale.

SISTEMA AMBIENTALE PTCP_2009



INDICAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI (OMOGENI) - A.T.O.	
	Area di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale art. 18
	Area ad alta vulnerabilità geologica e idrogeologica e regime di protezione (QUADRO A) art. 15D
	Perimetri corsi d'acqua e spicchi lacustri (QUADRO C) art. 18E
	Corri d'acqua navigabili (QUADRO C) art. 18F
	Orlemi art. 19D4
	Perimetri irrigui (QUADRO E) art. 18G
	Linee separate irrigue (QUADRO E) art. 192-1-30A
	Linee esterne irrigue (QUADRO E) art. 192-1-30A
	Area ampie di origine antropica (QUADRO A) art. 18H
	Area ordinarie (QUADRO A) art. 18I
	Loggia e moli art. 18L
	Zona locale art. 18M
	Zona locale con vincolo paesaggistico art. 18M
	Milieu naturale primario - area nucleo (QUADRO C) art. 19A
	Zona di antropizzazione e transizione (QUADRO C) art. 19B
	Corridoi ecologici principali (QUADRO C) art. 19C
	Barriere infrastrutturali art. 19D
	Barriere naturali art. 19E
	Distretto per ambiti di pianificazione coordinata (QUADRO B) art. 20
	Infrastruttura agricola e agrodolce specializzata art. 19N

AMBITI DI VALORE NATURALISTICO-PAESAGGISTICO:
4_Area periurbana di Padova



PTCP_Sistema ambientale (estratto Tav. 3)

Il sistema urbano-produttivo

Il territorio comunale di Padova è caratterizzato da un **tessuto urbano consolidato e policentrico** sviluppatosi attorno alla città moderna e contemporanea ed in corrispondenza di molteplici nuclei situati lungo le principali direttrici viabilistiche di scorrimento territoriale. Le dinamiche in atto di dispersione insediativa tendono a far sì che la città si espanda a macchia d'olio e le aree urbane si fondano al tessuto urbano dei comuni contermini.

In un'ottica di inversione e di contrasto di tale fenomeno, il Piano provinciale promuove azioni volte ad impedire la saldatura tra i vari sistemi insediativi al fine di mantenere una struttura urbana policentrica e mira ad attivare politiche di rigenerazione diffusa dell'esistente, saturando le aree interstiziali della città consolidata.

In particolare le politiche urbane devono tendere:

- a impedire la saldatura tra i vari sistemi insediativi;
- a mantenere la struttura polarizzata;
- a favorire l'agglomerazione e la densificazione;
- a prevedere nuove zone di espansione in aree contigue al tessuto insediativo esistente supportate da infrastrutture esistenti o programmate;
- a recuperare le aree centrali della città con interventi di riordino urbano e di riqualificazione dei luoghi centrali di quartiere;
- a decentrare funzioni a scala urbana e ad insediare servizi per la popolazione nelle aree periferiche.

Ruolo centrale per il tessuto sociale ed economico è ricoperto dal **sistema produttivo**. L'area industriale di

Padova, situata ad est della Città, riveste una funzione di particolare interesse per il territorio provinciale.

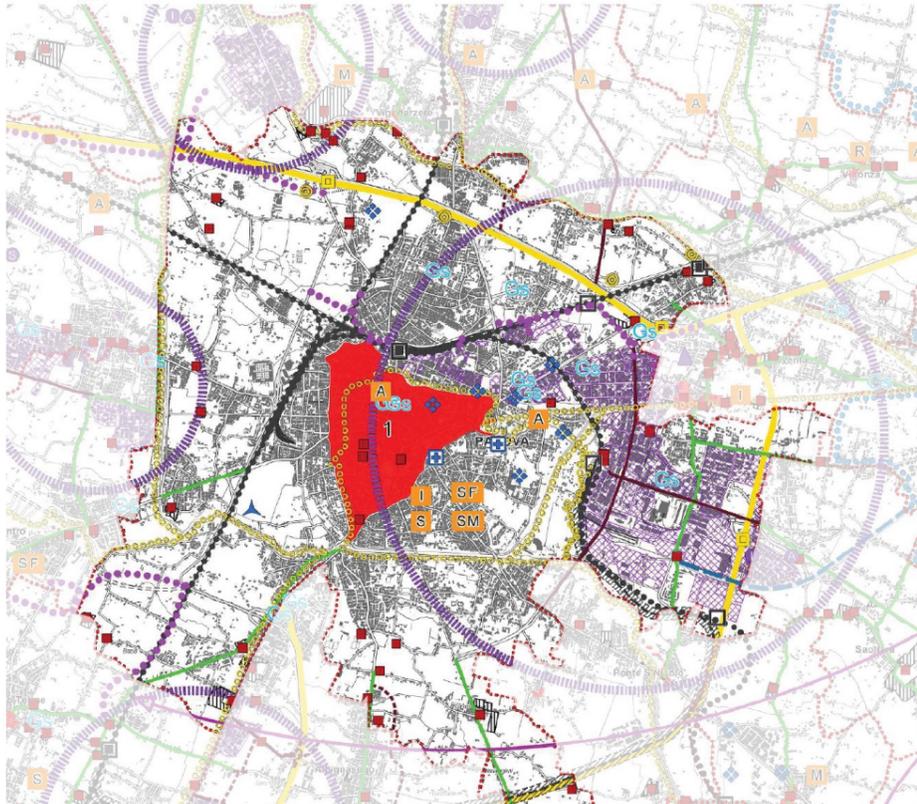
Nel sistema produttivo padovano, fondato sull'utilizzo di nuove tecnologie, sulla capacità di innovazione e sull'internazionalizzazione dei mercati, si assiste ad un aumento della domanda di lavoratori ad alta qualifica rispetto a quelli con qualifiche più basse. Le produzioni ad alta intensità di personale lasciano il posto alle economie di produzione di beni e servizi a più elevato contenuto tecnologico. In questa direzione si sta muovendo nel recente periodo anche il **progetto Soft City** promosso da molteplici attori istituzionali e del mondo imprenditoriale.

Le tendenze sopra descritte portano alla formazione di gruppi d'impresa a tecnologia crescente ed a forte dominanza di mercato nelle quali il rapporto con il territorio non è più inteso come spazio da occupare, ma come fattore interno nella strategia d'impresa per gli aspetti di:

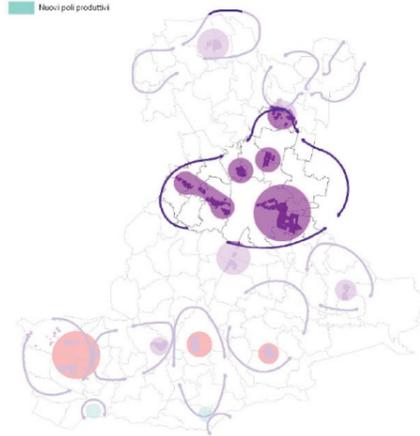
- compatibilità ambientale;
- consenso ricercato presso la popolazione;
- fruizione di reti di servizi efficienti ed efficaci;
- richieste partecipative nei confronti degli enti locali.

L'obiettivo che si prefigge il PTCP è quello di valorizzare le risorse disponibili sul territorio, attirando gli investitori con la prospettiva di opportunità reddituali, a fronte di una offerta complessiva basata su politiche di competitività, efficienza infrastrutturale e di ricerca avanzata nel settore delle tecnologie e dell'informazione.

SISTEMA INSEDIATIVO INFRASTRUTTURALE PTCP_2009



SISTEMA RESIDENZIALE	
1	Centri storici di notevole importanza
2	Centri storici di grande interesse
3	Centri storici di medio interesse
4	Centri storici di minor interesse
5	Centri storici di minor interesse
6	Centri storici di minor interesse
7	Centri storici di minor interesse
8	Centri storici di minor interesse
9	Centri storici di minor interesse
10	Centri storici di minor interesse
11	Centri storici di minor interesse
12	Centri storici di minor interesse
13	Centri storici di minor interesse
14	Centri storici di minor interesse
15	Centri storici di minor interesse
16	Centri storici di minor interesse
17	Centri storici di minor interesse
18	Centri storici di minor interesse
19	Centri storici di minor interesse
20	Centri storici di minor interesse
21	Centri storici di minor interesse
22	Centri storici di minor interesse
23	Centri storici di minor interesse
24	Centri storici di minor interesse
25	Centri storici di minor interesse
26	Centri storici di minor interesse
27	Centri storici di minor interesse
28	Centri storici di minor interesse
29	Centri storici di minor interesse
30	Centri storici di minor interesse
31	Centri storici di minor interesse
32	Centri storici di minor interesse
33	Centri storici di minor interesse
34	Centri storici di minor interesse
35	Centri storici di minor interesse
36	Centri storici di minor interesse
37	Centri storici di minor interesse
38	Centri storici di minor interesse
39	Centri storici di minor interesse
40	Centri storici di minor interesse
41	Centri storici di minor interesse
42	Centri storici di minor interesse
43	Centri storici di minor interesse
44	Centri storici di minor interesse
45	Centri storici di minor interesse
46	Centri storici di minor interesse
47	Centri storici di minor interesse
48	Centri storici di minor interesse
49	Centri storici di minor interesse
50	Centri storici di minor interesse
51	Centri storici di minor interesse
52	Centri storici di minor interesse
53	Centri storici di minor interesse
54	Centri storici di minor interesse
55	Centri storici di minor interesse
56	Centri storici di minor interesse
57	Centri storici di minor interesse
58	Centri storici di minor interesse
59	Centri storici di minor interesse
60	Centri storici di minor interesse
61	Centri storici di minor interesse
62	Centri storici di minor interesse
63	Centri storici di minor interesse
64	Centri storici di minor interesse
65	Centri storici di minor interesse
66	Centri storici di minor interesse
67	Centri storici di minor interesse
68	Centri storici di minor interesse
69	Centri storici di minor interesse
70	Centri storici di minor interesse
71	Centri storici di minor interesse
72	Centri storici di minor interesse
73	Centri storici di minor interesse
74	Centri storici di minor interesse
75	Centri storici di minor interesse
76	Centri storici di minor interesse
77	Centri storici di minor interesse
78	Centri storici di minor interesse
79	Centri storici di minor interesse
80	Centri storici di minor interesse
81	Centri storici di minor interesse
82	Centri storici di minor interesse
83	Centri storici di minor interesse
84	Centri storici di minor interesse
85	Centri storici di minor interesse
86	Centri storici di minor interesse
87	Centri storici di minor interesse
88	Centri storici di minor interesse
89	Centri storici di minor interesse
90	Centri storici di minor interesse
91	Centri storici di minor interesse
92	Centri storici di minor interesse
93	Centri storici di minor interesse
94	Centri storici di minor interesse
95	Centri storici di minor interesse
96	Centri storici di minor interesse
97	Centri storici di minor interesse
98	Centri storici di minor interesse
99	Centri storici di minor interesse
100	Centri storici di minor interesse



PTCP_Sistema insediativo infrastrutturale (estratto Tav. 4)

Il sistema delle reti infrastrutturali

Il Piano provinciale ha tradotto e implementato gli obiettivi della pianificazione comunitaria (reti transeuropee e/o magistrali o corridoi), nazionale (il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica_PGTL) e regionale (il Piano Regionale dei Trasporti_PRT e soprattutto il piano relativo al Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale_SFMR), tutti ispirati al principio del riequilibrio modale a vantaggio del trasporto pubblico, specie "su ferro" e della sostenibilità ambientale. Il Piano ha cioè assunto la previsione UE in materia di "corridoi europei", con particolare riferimento al cosiddetto Corridoio 5 che interessa direttamente Padova.

Il modello infrastrutturale che emerge è quello di un sistema integrato e complementare. Equilibrato per quanto riguarda il rapporto tra domanda ed offerta di infrastrutture con riguardo sia alle persone che alle merci e quindi anche alla logistica. Il modello è ispirato a tre fondamentali principi:

a) il riequilibrio territoriale tra le diverse parti del territorio,

delle quali Padova rappresenta il nodo centrale;

b) la messa in rete di tutto il sistema urbano – produttivo, con attenzione anche alla domanda di mobilità espressa dallo spazio rurale;

c) il riconoscimento del sistema infrastrutturale della Città di Padova come un modello da seguire e diffondere sul territorio di area vasta.

Complessivamente il Piano ridisegna intorno al nodo di Padova un sistema a maglia che connette tutto il territorio, garantendo opportunità di scelta tra i modi di trasporto con preferenza per quello ferroviario.

Da qui la grande importanza assegnata al sistema delle stazioni soprattutto del servizio ferroviario metropolitano regionale, vere e proprie "porte" del territorio. Il nodo di Padova si compone della rete RFI completata per quanto riguarda i viaggiatori della linea Alta Capacità (AC), dell'anello sud per le merci cosiddetta "gronda sud" il cui tracciato definitivo è ancora in discussione e dei nuovi terminali ferroviari come elementi del sistema della logistica.

7.3 Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale _ PATI 2012

Il territorio metropolitano di Padova rappresenta a livello regionale una delle aree di maggiori opportunità e con la presenza di fattori di innovazione, quale nodo di raccordo, di connessione e di integrazione tra la scala globale e la dimensione locale, nonché quale luogo delle conoscenze (vedi obiettivo di realizzare la "Grande Padova"). In virtù di tali potenzialità, è stato redatto il PATI, formato dalle città della prima corona attorno a Padova.

Il Piano, approvato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 49 del 22 febbraio 2012 (BURV n. 21 del 16 marzo 2012), interessa cinque grandi sistemi territoriali:

- 1) il sistema produttivo;
- 2) lo sviluppo delle infrastrutture;
- 3) le reti ecologiche;
- 4) i grandi servizi;
- 5) i parchi e le fonti rinnovabili.

Di seguito si elencano i principali obiettivi del PATI per l'area vasta ed in particolare per il territorio comunale di Padova:

- a) sfruttare gli effetti positivi determinati dal flusso di persone e mezzi derivanti dalla programmazione del Corridoio 5 - Alta Velocità ferroviaria e del grande raccordo anulare di Padova;
- b) potenziare e migliorare il ruolo strategico del territorio di area vasta mediante lo sviluppo di un'economia innovativa basata sull'erogazione di servizi vari, attività di terziario avanzato, della ricerca, dell'industria, della logistica e nell'individuazione di eccellenze quali poli attrattivi e di competitività;
- c) fungere da fattore di redistribuzione della ricchezza a vantaggio dell'intera Provincia;
- d) attivare un modello di sviluppo capace di preservare le risorse naturali, di tutelare e ridare identità ai luoghi,

di intensificare l'uso ed il recupero di attrezzature e infrastrutture esistenti, riducendo l'esigenza di nuova occupazione di suolo ed elevando la quota di superficie permeabile;

e) promuovere ed incentivare uno sviluppo sostenibile e durevole, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali;

f) tutelare le identità storico-culturali, mantenendo, migliorando e valorizzando i valori culturali e ambientali del territorio, da considerare anche come "asset" strategici per politiche di valorizzazione economica;

g) tutelare e valorizzare il paesaggio rurale e le aree di importanza naturalistica;

h) valorizzare i sistemi di gestione integrata nel campo delle acque, dei rifiuti, dell'energia e dei servizi alla popolazione ed alle attività produttive;

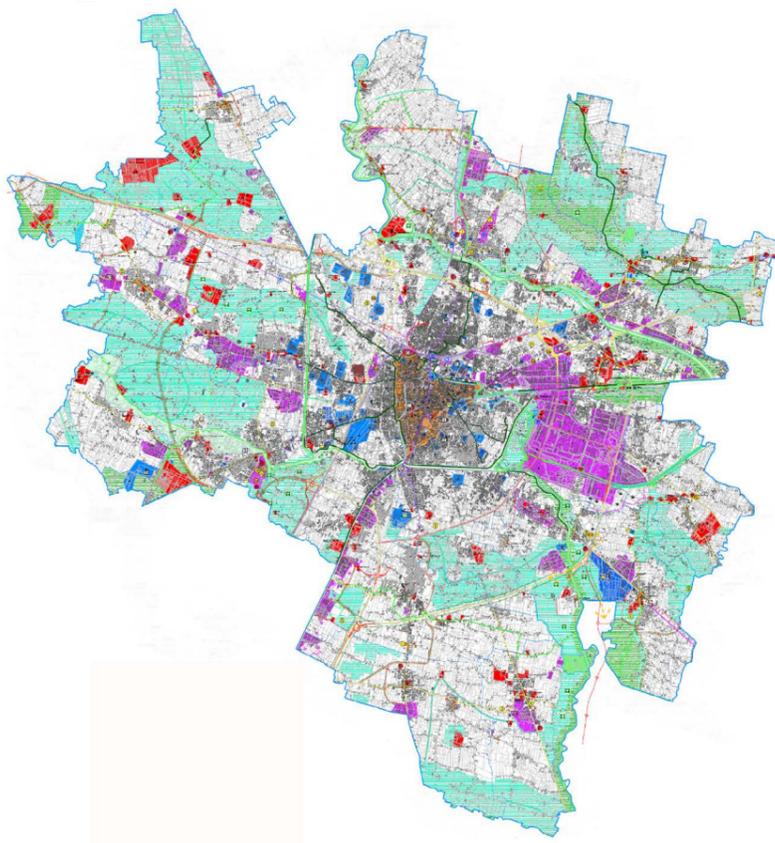
i) attivare una specifica politica in materia di aree per insediamenti produttivi ed aree industriali ecologiche allo scopo di promuovere una efficace riorganizzazione del sistema industriale, artigianale, commerciale e direzionale finalizzata a favorire lo sviluppo di produzioni ed attività innovative ad alta sostenibilità ambientale e sociale;

j) potenziare lo sviluppo del trasporto pubblico a vantaggio del trasporto ferroviario (in particolare quello servito dal servizio ferroviario metropolitano regionale);

k) favorire il risparmio energetico e il contemporaneo impiego delle risorse energetiche rinnovabili.

Più in generale, gli obiettivi che lo strumento urbanistico si prefigge riguardano l'attivazione di politiche territoriali volte al raggiungimento di un modello di sviluppo capace di promuovere una efficace riorganizzazione del sistema produttivo e di quello commerciale e direzionale; la tutela delle risorse naturali e paesaggistiche.

CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ PATI_2012



PATI_Sistema insediativo infrastrutturale (estratto Tav. 4)

naturali e paesaggistiche; il potenziamento dei servizi di qualità ad imprese e abitanti, favorendo la qualità architettonica in ogni intervento pubblico e privato.

Sistema produttivo

L'obiettivo che il PATI si prefigge per il sistema produttivo è quello di conservare e mantenere una posizione rilevante nello scacchiere internazionale produttivo mediante l'attivazione di politiche volte a sviluppare innovazione nei settori avanzati.

All'interno di questo quadro, si ha la necessità di far nascere imprese più robuste, di gestire reti e filiere produttive, di avere e reperire più risorse da investire nella ricerca e nel capitale umano, di innovare e proporre nuovi prodotti. Le politiche del PATI intendono quindi creare nuove conoscenze applicate:

- a) al rinnovamento e all'ampliamento della gamma di prodotti e servizi aziendali;
- b) allo sviluppo di nuovi concetti commerciali;
- c) all'introduzione di nuovi metodi o processi nell'organizzazione e gestione dell'impresa, nella produzione, nell'approvvigionamento e nella distribuzione dei beni.

Per affrontare tali sfide è necessario individuare strumenti adeguati sia per i lavoratori (formazione continua, riqualificazione professionale, mobilità, ecc.) che per le imprese (incentivi all'innovazione nei processi di filiera multidisciplinari, collaborazione tra professionalità e saperi, ecc.) con lo scopo di sviluppare una nuova industria capace di promuovere nuove soluzioni basate sull'innovazione, sulla sostenibilità e sull'attenzione all'utente finale.

In conformità all'articolo 31 del PTCP, il PATI individua gli "ambiti di urbanizzazione consolidata con destinazioni prevalentemente produttive – commerciali – direzionali"

e le linee preferenziali di sviluppo insediativo produttivo/commerciale. I PI possono introdurre nuove aree di trasformazione produttiva/commerciale, nel rispetto dei seguenti limiti dimensionali:

- a) per le aree programmate dal PRG, nei limiti del 5% delle zone D;
- b) per le aree di nuova previsione, nei limiti del 10% delle zone D.

Sviluppo delle infrastrutture

L'area metropolitana padovana, grazie alla sua centralità all'interno dell'area dell'Unione Europea, occupa una posizione geografica strategica sia nel Veneto che in Europa. Per rafforzare la competitività del sistema metropolitano è necessario un miglioramento delle infrastrutture di trasporto ed il potenziamento dell'offerta di mobilità, sia per le persone che per le merci. Per riuscire a sfruttare nel miglior modo possibile il privilegio della posizione geografica, il PATI si pone l'obiettivo di promuovere politiche per la mobilità migliorando il rapporto territorio-trasporti e utenti-trasporti. Di seguito vengono riportati i principali interventi infrastrutturali previsti dal PATI.

Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

Risulta la principale opera strategica destinata ad allargare ed a caratterizzare non solo lo sviluppo del territorio di Padova, ma anche dell'intera area metropolitana.

Molti sono gli interventi complementari al GRAP e per il territorio padovano si cita la risistemazione del sistema delle tangenziali. Mediante la realizzazione del Grande Raccordo di Padova, la tangenziale ovest (Corso Australia) dovrebbe essere interessata da

minori volumi di traffico.

Comparto Zona Industriale Padova

Le previsioni individuate dal PATI per la zona industriale sono volte a garantire una dotazione stradale in grado di governare e gestire un aumento dei volumi di domanda, senza comprometterne l'accessibilità.

Le indicazioni riportate nel Piano intendono:

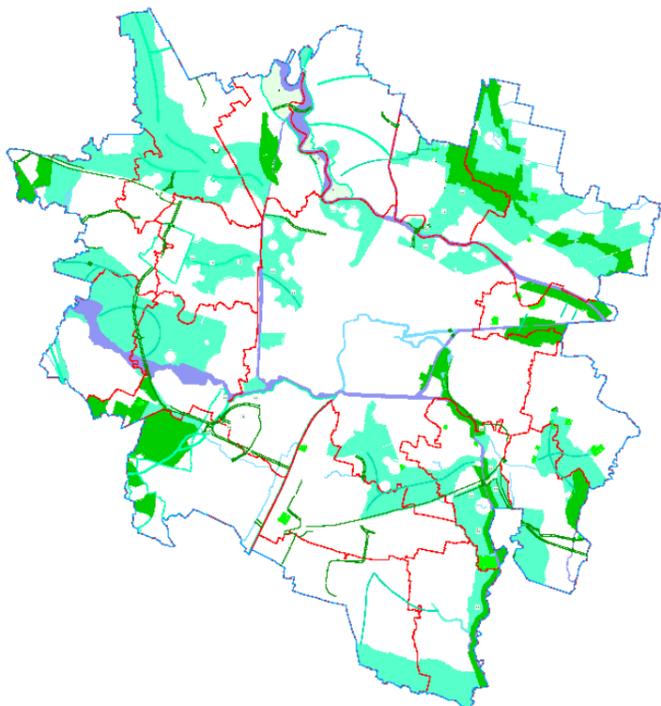
- a) potenziare i collegamenti con la rete autostradale con adeguamento e/o spostamento del casello sito nella zona industriale;
- b) potenziare la tangenziale est con la realizzazione della terza corsia da via Bembo a Padova est;
- c) raddoppiare per sopraelevazione corso Stati Uniti, senza soluzione di continuità fra la strada dei Vivai e la tangenziale Est per separare il traffico di attraversamento da quello di accessibilità alle destinazioni del comparto;
- d) realizzare una nuova arteria a sud dell'Interporto e parallela a Corso Stati Uniti;
- e) elaborare un piano complessivo di distribuzione dei flussi.

Gronda sud ferroviaria

Il progetto della gronda sud collega la tratta ferroviaria Bologna-Padova con quella Padova-Venezia destinata al trasporto delle merci, ma potrà essere utilizzata anche per trasporto passeggeri con fermata ferroviaria nel territorio comunale. Tale snodo ferroviario collega l'interporto di Padova alla linea Bologna-Padova.

Le reti ecologiche

Il progetto della rete ecologica inserito nel PATI dell'area Metropolitana di Padova si pone come obiettivo di attuare un riequilibrio ecologico-funzionale del territorio. In tal senso, oltre ai corridoi ecologici già indicati dal Piano Provinciale, il PATI individua alcune componenti in grado di strutturare la rete ecologica locale, con il compito di preservare ed aumentare la biodiversità e riqualificare il paesaggio periurbano.



PATI_La rete ecologica dell'area metropolitana

La Rete ecologica del PATI individua le aree vocate alla localizzazione di progetti di carattere naturalistico-ambientale (parchi, percorsi ciclopedonali, etc.), quali:

- a) corsi d'acqua;
- b) porzioni del territorio agricolo libero da previsioni infrastrutturali e/o insediative;
- c) condizioni di fragilità ambientale sotto il profilo idrogeologico e geomorfologico.

I grandi servizi

Obiettivo del PATI è quello di elevare la qualità della vita dei cittadini per costituire poli di interesse pubblico che rendono la città e il territorio luogo di aggregazione e socialità mediante l'aumento dell'accessibilità ai servizi ed il decentramento dei poli funzionali con la volontà di decongestionare il traffico, facilitarne l'accessibilità e migliorare i trasporti.

I temi individuati dal PATI per il sistema dei servizi si possono sintetizzare in cinque punti:

- a) il polo universitario e dell'istruzione;
- b) il polo ospedaliero ed i servizi socio-sanitari;
- c) il polo fieristico;
- d) il polo sportivo e servizi ed infrastrutture per l'aggregazione ed il tempo libero;
- e) il polo logistico.

I parchi e le fonti rinnovabili

Il PATI si pone come obiettivo quello di realizzare un sistema di Parchi di interesse sovracomunale, sia all'interno degli spazi rurali limitrofi ai centri abitati sia in prossimità degli ambiti fluviali agricoli, con il fine di tutelare e valorizzare il paesaggio dell'intero territorio comunale. Allo scopo sono stati individuati i seguenti corsi d'acqua di particolare interesse:

- a) fiume Bacchiglione;
- b) fiume Brenta;
- c) canale Roncasette;
- d) naviglio Brentella;
- e) canale S. Gregorio;
- f) canale Scaricatore;
- g) canale Piovego.

In tali Parchi di interesse sovracomunale, il Piano intende coniugare la protezione e la valorizzazione degli elementi di pregio ambientale e paesaggistico con la promozione di azioni progettuali volte alla valorizzazione delle emergenze storico-culturali identitarie del paesaggio, delle sistemazioni agricole tradizionali, favorendo la creazione di aree e percorsi ricreativi e didattici pubblici e la promozione di attività e attrezzature per il tempo libero.

Altro obiettivo del PATI è legato al miglioramento delle prestazioni energetiche del patrimonio edilizio mediante l'adozione di sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili: l'utilizzo dei materiali bioecologici, l'utilizzo del solare termico, l'utilizzo dei pannelli fotovoltaici, la realizzazione di coperture e terrazzi verdi, il recupero delle acque meteoriche.

8

IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

8. Il piano di assetto del territorio

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), elaborato dal Comune in copianificazione con la Provincia di Padova e la Regione Veneto, è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale (DGP) n. 142 del 4 settembre 2014. Il PAT riprende ed integra i contenuti del PATI della Comunità Metropolitana di Padova definendo i seguenti obiettivi generali:

a) l'arresto del consumo di suolo, favorendo il riuso dei suoli già urbanizzati, la riqualificazione dei tessuti urbani esistenti e la densificazione dei luoghi già urbanizzati;

b) il potenziamento della mobilità pubblica mediante la valorizzazione del sistema ferroviario metropolitano ed urbano, individuando le stazioni urbane quali luoghi privilegiati per l'inserimento di servizi, attrezzature pubbliche e funzioni collettive;

c) la costruzione della rete ecologica locale e del sistema del verde con l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale e la fruizione della città e delle sue parti (Parco delle Mura, Parco dei Fiumi, sistema dei parchi locali e metropolitani), nonché la costruzione della città pubblica (servizi e centralità urbane);

d) la perequazione urbanistica, quale strumento utilizzato per la rigenerazione dei tessuti urbani;

e) la Valutazione Ambientale Strategica, quale dispositivo volto a valutare sotto il profilo della tutela dell'ambiente le scelte del piano, condizionandone e motivandone il percorso e i contenuti;

f) la partecipazione della popolazione nella definizione, orientamento e condivisione delle scelte del piano (tramite il processo di Agenda 21 locale).

8.1 Le strategie del PAT_2014

Il PAT, basandosi su tre sistemi territoriali, quali l'ambiente, le infrastrutture, gli insediamenti ed i servizi, individua delle linee di azione riconducibili alle seguenti sei tavole strategiche:

- 1) "La città che si muove";
- 2) "La città che respira";
- 3) "La città delle opportunità";
- 4) "La città delle centralità";
- 5) "La città che cambia (breve e medio periodo)";
- 6) "La città che cambia (medio e lungo periodo)".

"La città che si muove" rappresenta il sistema della mobilità individuata dal PATI ed integrata con le scelte specifiche della mobilità locale (linea ferroviaria ad Alta Capacità; rifunzionalizzazione del nodo della stazione centrale; potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale; due nuove linee tranviarie; sistema delle arterie autostradali e tangenziali; parcheggi di interscambio ferro-gomma).

"La città che respira" ha come obiettivo la realizzazione della rete ecologica locale mediante la creazione di un sistema di connessioni tra la rete idrologica, i parchi urbani esistenti e previsti e le reti di connessioni ambientali da mantenere e da salvaguardare (Parco delle Mura; Parco dei Fiumi, anello fluviale Brenta - Bacchiglione - Brentella; rete urbana storica dei canali; sistema dei nove parchi interni alla città, Confluenza, Gozzano, Isola di Torre, Brentelle, Basso Isonzo, Roncasette, Iris, Farfalle, Morandi; Cittadella dello sport; sistema delle cinture verdi; parco agricolo; percorsi

ciclo-pedonali).

"La città delle opportunità" rappresenta le aree dove sviluppare, rafforzare, integrare e dare valorizzazione specifica alla città del sapere, alla città della cultura ed alla città dei grandi servizi (i poli universitari; il polo della ricerca all'interno della ZIP; la città storica nel suo complesso; il nuovo polo sanitario; il polo fieristico).

"La città delle centralità" rappresenta all'interno dei sistemi di connessione della mobilità pubblica, la rete delle centralità, da consolidare, da integrare e da creare mediante interventi di riqualificazione e rigenerazione (sistema delle centralità metropolitane; sistema delle centralità urbane).

"La città che cambia (breve e medio periodo)" individua gli interventi necessari per raggiungere gli obiettivi del PAT ed indica gli ambiti di trasformazione da confermare (coincidenti con quelli previsti dal PRG) e quelli di nuova previsione.

"La città che cambia (medio e lungo periodo)" rappresenta il disegno della città del futuro mediante la riconversione e riqualificazione dei grandi contenitori ora sottoutilizzati (caserme, aeroporto, etc.), l'attuazione di un nuovo assetto strutturale e funzionale dell'area dalla zona industriale nord, anche con l'inserimento di servizi innovativi di ricerca e la riorganizzazione delle funzioni del centro storico sotto l'aspetto turistico, culturale ed ambientale.

COMUNE DI PADOVA **P.A.T.**

1 s 1:20,000

Mosaico di città. Le scelte strategiche
La città che si muove

Elaborato ad agosto alle presinzioni approvate con la Conferenza Regionale del 21 marzo 2014

Legenda

Mobilità pubblica su ferro

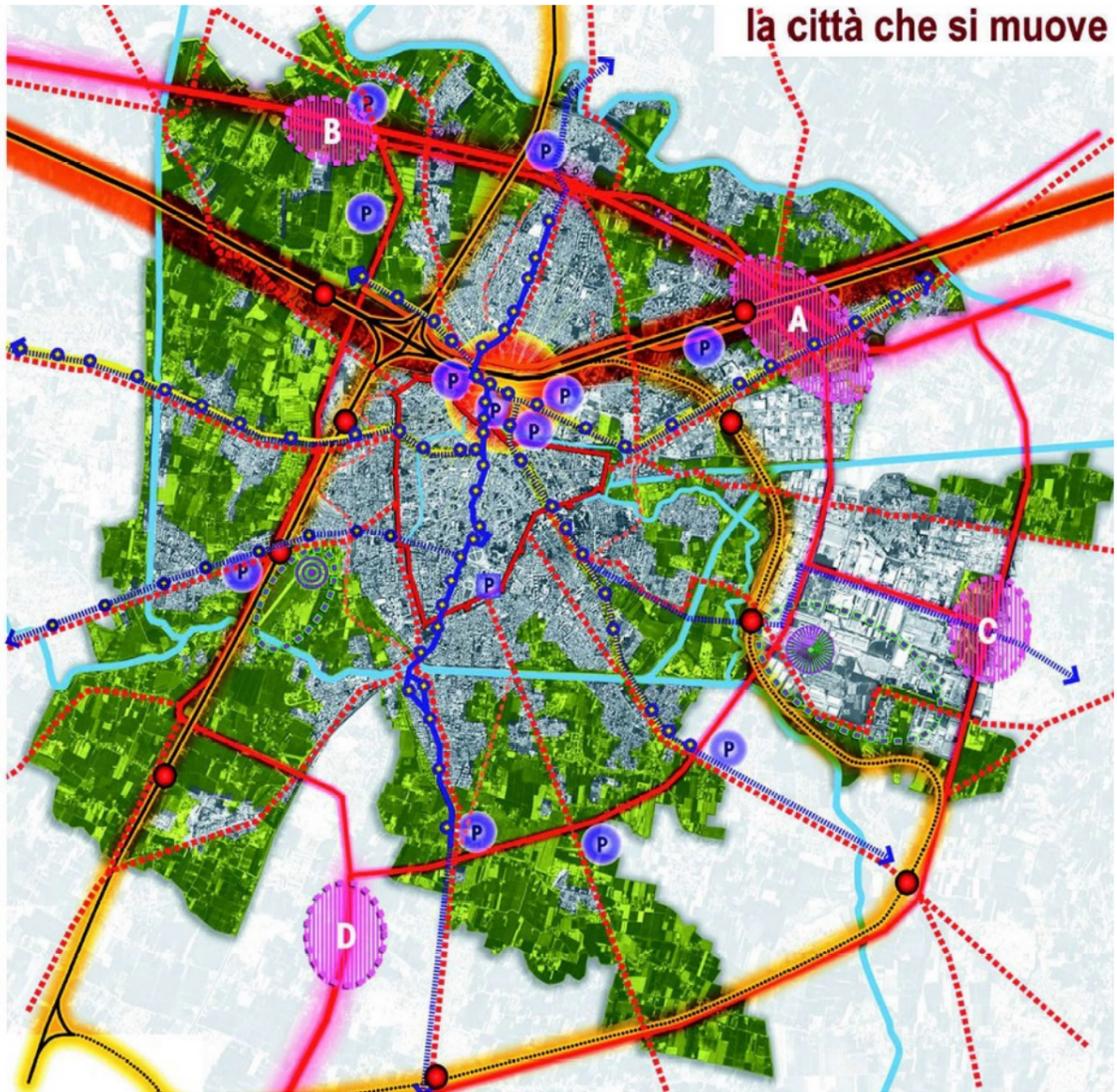
- Linea ferroviaria nazionale - Alta Capacità
- Sistema ferroviario metropolitano regionale (SFMR)
- Gronda ferroviaria (funzione merci / passeggeri)
- Linea tranviaria esistente
- Linea tranviaria di progetto

Nodi di interscambio

- Stazione centrale di Padova
- Stazioni SFMR
- Stazioni Gronda
- Formato Tram
- Interporto
- Aviazione generale e sanitaria
- Park & Ride
- Parcheggio di attesa

Le grandi arterie

- Sistema autostradale
- Tangenziale
- Arterie di penetrazione urbana
- Sistema di accesso autostradale
- Cipressi autostradali (A Padova Est, B Padova Ovest, C Padova Zona industriale, D Padova Sud)
- Arco di Grano
- Viabilità secondaria di progetto



PAT_Città che si muove

COMUNE DI PADOVA **P.A.T.**

2 s 1:20,000

Mosaico di città. Le scelte strategiche
La città che respira

Elaborato ad agosto alle presinzioni approvate con la Conferenza Regionale del 21 marzo 2014

Legenda

RETE ECOLOGICA LOCALE

Il parco delle acque

- Anello fluviale (Damo Brenta, Buschiglione, Brentella)
- Rete urbana dei canali

Il sistema dei grandi parchi

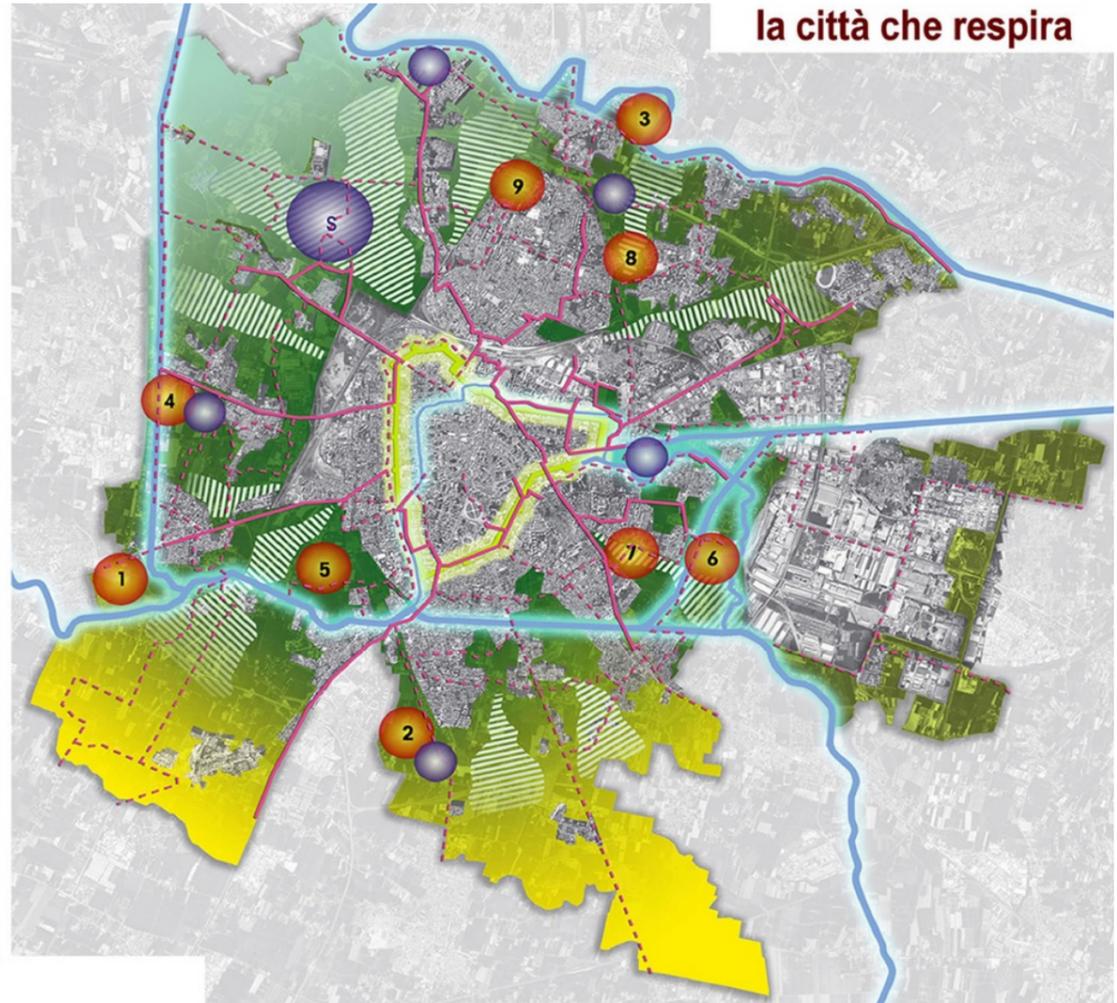
- Parco delle mura
- Parchi metropolitani
- Parco Confluenza
- Parco Cozzane
- Parco Isola di Torre
- Parco Brentelle
- Parco Basso Isonzo
- Parco Roncaette
- Parco Iris
- Parco Farfalle
- Parco Morandi
- La cittadella dello sport
- Centri sportivi

Le cinture verdi

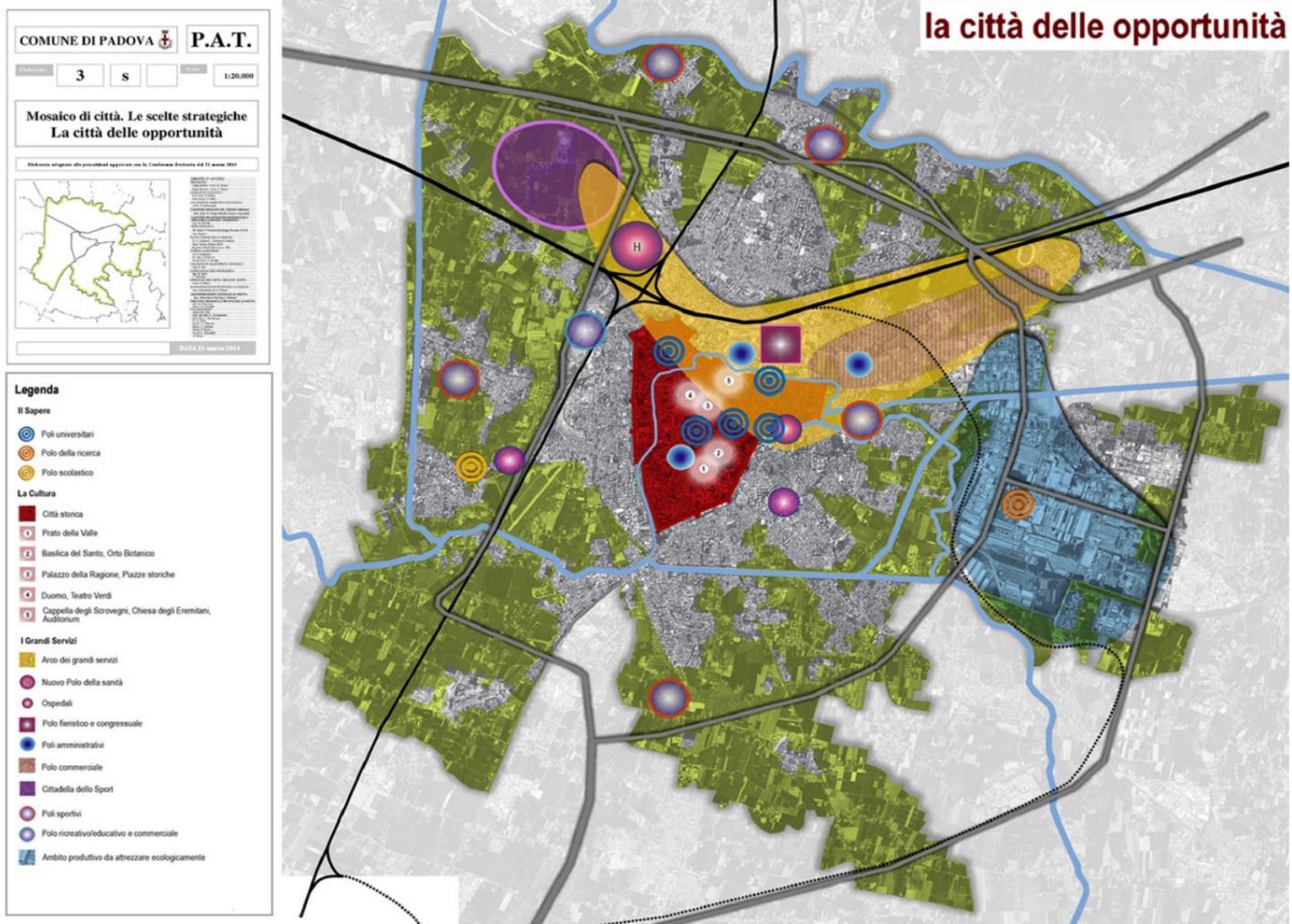
- Tessuto connettivo città - campagna
- Ambito di rilievo paesaggistico - ambientale
- Parco agricolo
- Connessioni ecologiche

Rete dei percorsi ciclo - pedonali

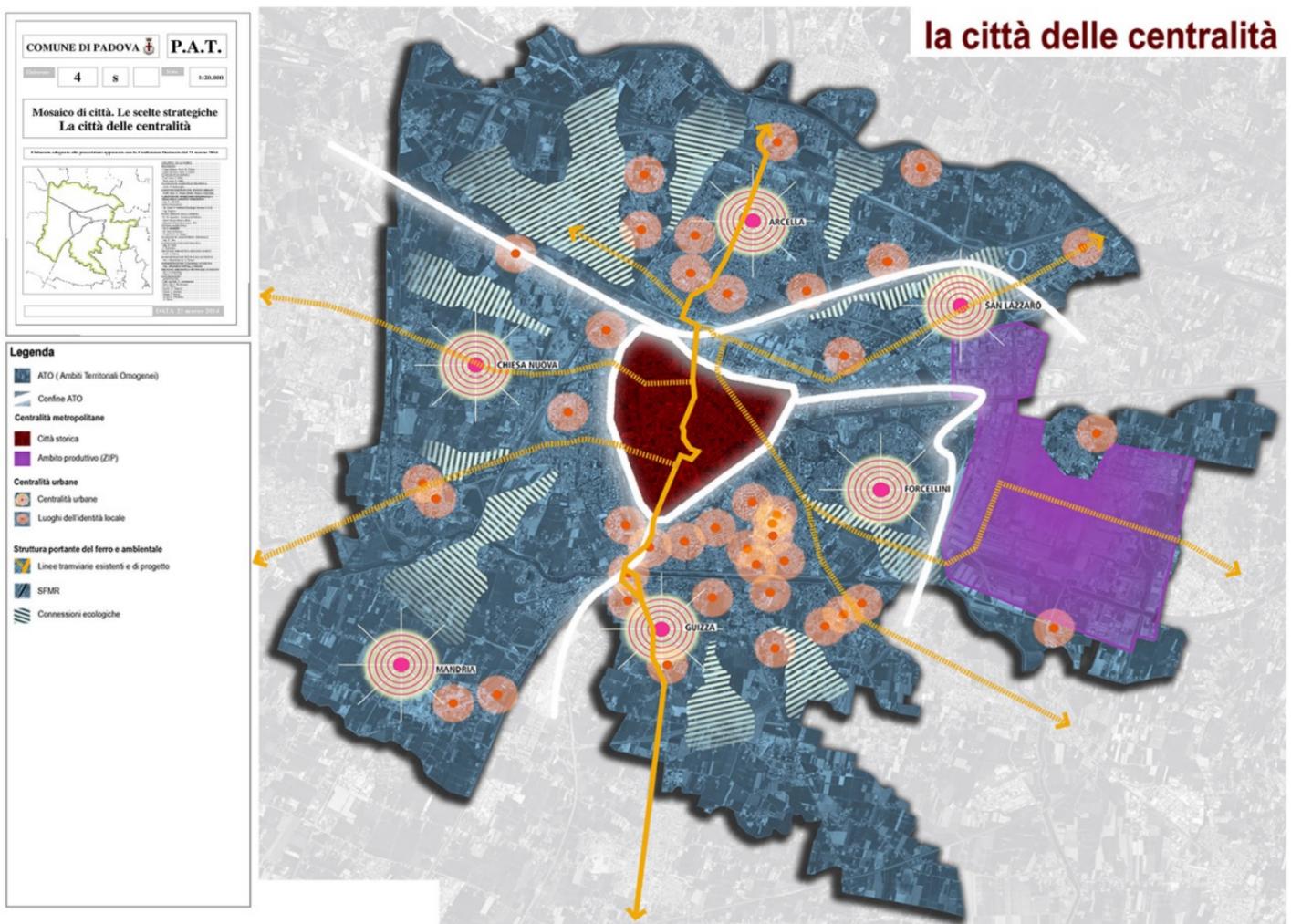
- Percorsi esistenti
- Percorsi programmati



PAT_Città che respira



PAT_Città delle opportunità



PAT_Città delle centralità

COMUNE DI PADOVA **P.A.T.**

5 s 1:20,000

Mosaico di città. Le scelte strategiche
La città che cambia
breve-medio periodo

Deliberata all'unanimità in Consiglio Comunale il 22 marzo 2014

DATA: 21 marzo 2014

Legenda

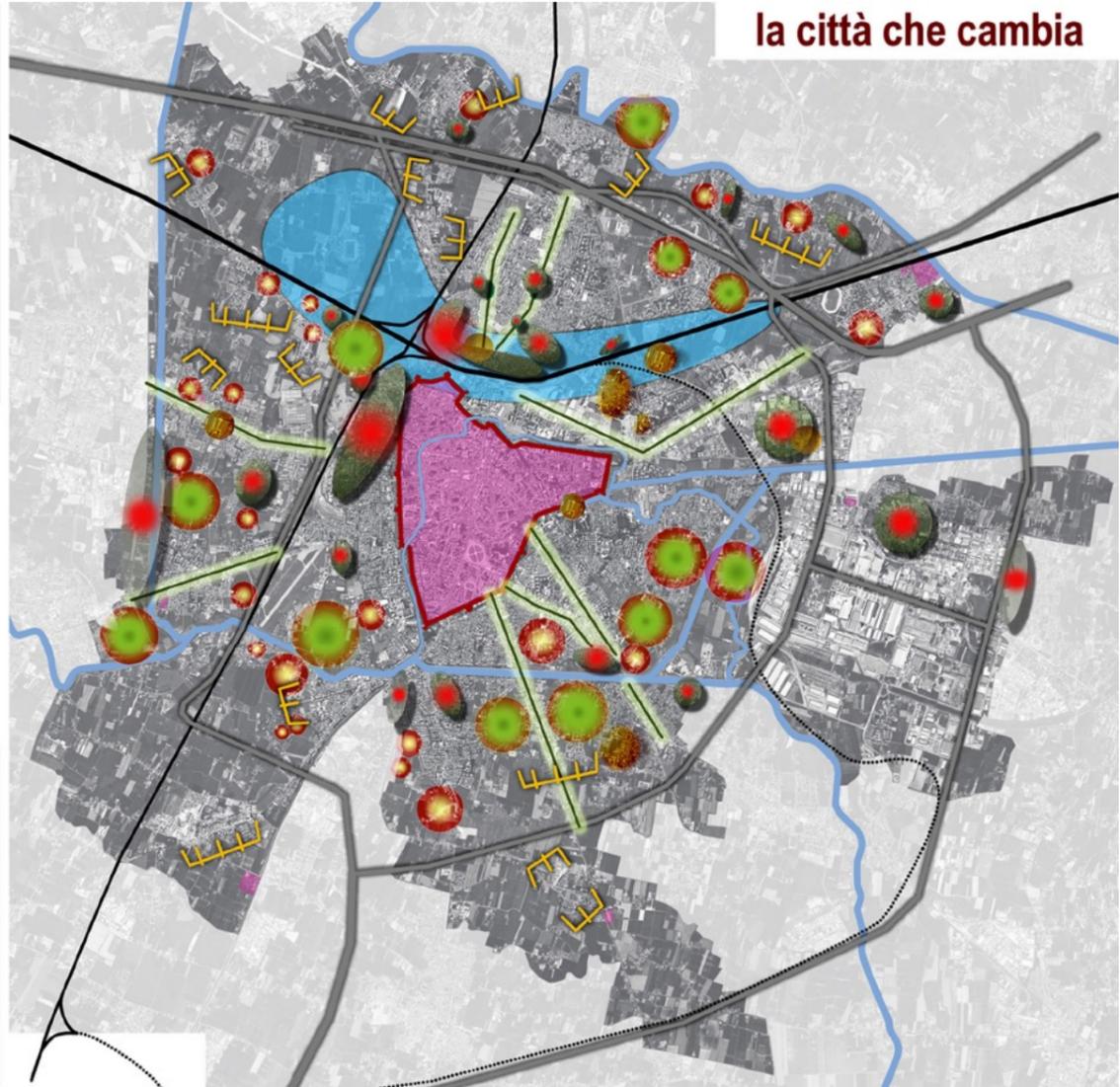
Provisioni confermate

- Ambiti di trasformazione urbana confermati
- Ambiti di trasformazione e rigenerazione ecologica confermati
- Ambito di salvaguardia del centro storico e degli edifici storici da salvaguardare

Nuove previsioni

- Nuovi ambiti di riconversione e riqualificazione urbana
- Nuovi ambiti di miglioramento della qualità urbana
- Nuovo ambito di trasformazione per servizi e attrezzature da realizzare con programmi complessi
- Nuovi assi urbani da riqualificare
- Ridefinizione - riqualificazione dei margini urbani

Scalare: LA CITTÀ CHE CAMBIA - BREVE PERIODO



PAT_Città che cambia (breve e medio periodo)

COMUNE DI PADOVA **P.A.T.**

6 s 1:20,000

Mosaico di città. Le scelte strategiche
La città che cambia
medio- lungo periodo

Deliberata all'unanimità in Consiglio Comunale il 22 marzo 2014

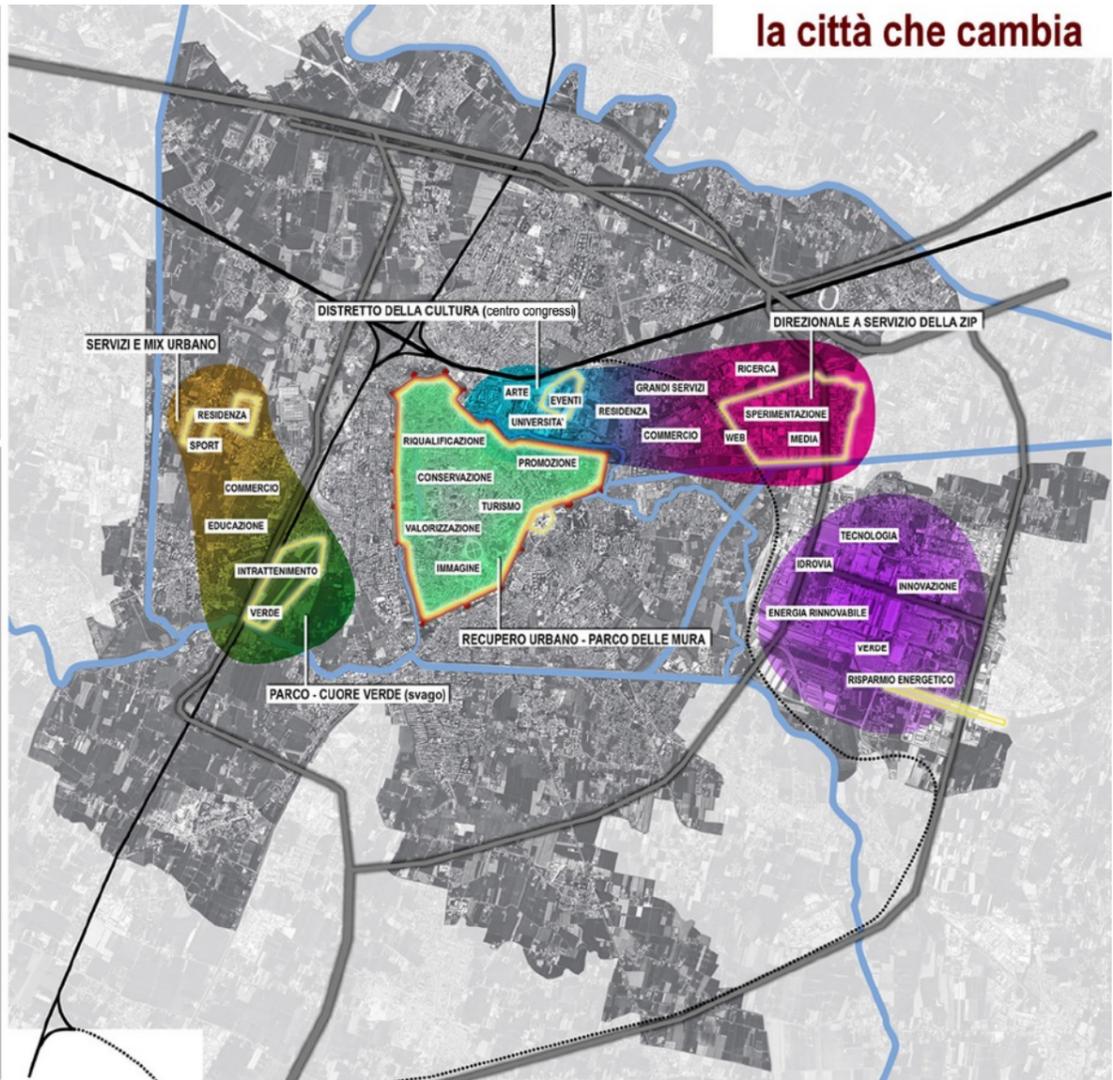
DATA: 21 marzo 2014

Legenda

Ambiti strategici generatori delle trasformazioni nel medio - lungo periodo

- Fiera
- Ospedale
- ZIP nord
- Aeroporto
- Caserma
- Idrovia Padova - Venezia
- Mura cinquecentesche

Scalare: LA CITTÀ CHE CAMBIA - BREVE PERIODO



PAT_Città che cambia (medio e lungo periodo)

8.2 Le tavole del PAT_2014

Vincoli, Invarianti, Fragilità, Trasformabilità

Le azioni strategiche vengono riassunte all'interno delle quattro tavole "formali" del Piano, che rappresentano i vincoli, le invarianti, le fragilità e la trasformabilità del territorio urbanizzato e degli spazi aperti.

Carta dei Vincoli

L'elaborato, redatto in scala 1:10.000, riporta i vincoli presenti sul territorio derivanti da leggi, provvedimenti statali e regolamenti regionali.

Nel territorio comunale insistono molteplici beni culturali assoggettati a vincolo, così come disciplinati dagli articoli 10 e 12 del Codice dei beni culturali e del paesaggio. Tali beni sono situati prevalentemente nella porzione storica della Città. Si riscontra la presenza anche di differenti elementi sottoposti a vincolo paesaggistico, quali aree di notevole interesse pubblico, alberi monumentali, corsi d'acqua e zone di interesse archeologico. Oltre agli elementi su descritti, nel territorio insistono anche vincoli derivanti dalla pianificazione sovraordinata, quali ville venete, ambiti naturalistici, ambiti per l'istituzione di parchi regionali, nonché, aree a pericolosità idraulica ed idrogeologica. Infine, si riscontra la presenza anche di vincoli derivanti da elementi antropici quali le fasce di rispetto dei depuratori, dei cimiteri, degli elettrodotti e della mobilità carrabile e ferroviaria.

Carta delle Invarianti

La tavola rappresenta i vincoli di natura ambientale integrati dagli elementi naturalistici che per estensione e caratteristiche sono da salvaguardare.

Gli elementi individuati in cartografia riguardano le invarianti di natura geologica, quali i paleoavei presenti principalmente nella porzione nord-ovest del territorio e le invarianti di natura paesaggistico-ambientale costituite dagli immobili di notevole interesse pubblico, dai Siti di Importanza Comunitaria, dalle Zone di Protezione Speciale, nonché dai corsi d'acqua tutelati e dagli ambiti per l'istituzione di parchi fluviali agricoli. Nella tavola, inoltre, sono riportate le invarianti di natura storica, monumentale e testimoniale riconoscibili nel centro storico e negli immobili di pregio.

Carta delle Fragilità

L'elaborato rappresenta la sintesi delle indagini effettuate sulle componenti suolo e sottosuolo ed individua i condizionamenti e le modalità per l'attuazione degli interventi di trasformazione del territorio. Il territorio, sulla base delle analisi effettuate, è suddiviso in ambiti specifici a seconda delle caratteristiche del suolo. Ad ogni ambito individuato (aree idonee, idonee a condizione, non idonee) corrispondono specifiche modalità attuative degli interventi edilizi ed urbanistici riportate nelle Norme Tecniche del PAT. Dalla lettura della tavola, si evince che le aree non idonee e idonee a condizione sono localizzate prevalentemente lungo gli elementi del reticolo idrografico.

Carta della Trasformabilità

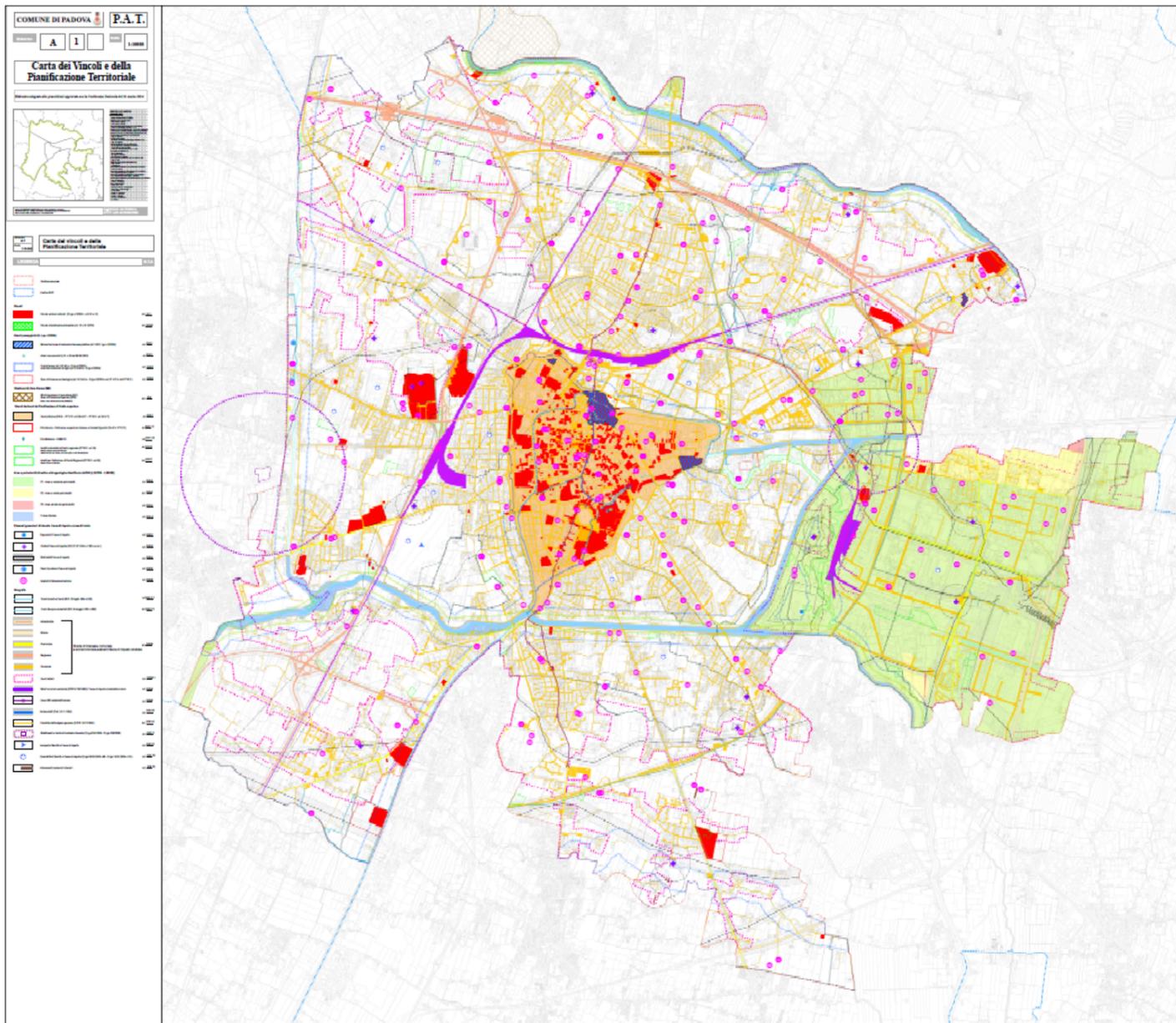
Rappresenta l'elaborato cartografico principale del PAT, in quanto riporta e riassume le indicazioni individuate nelle tavole precedenti ed illustra le scelte strategiche per la realizzazione della città futura nel medio lungo periodo.

In particolare, riguardo al sistema insediativo, la tavola individua le aree di urbanizzazione consolidata. Queste rappresentano gli ambiti edificati o edificabili previsti dal PRG e comprendono anche le aree a servizi, sia realizzate che da realizzare. Fra le molteplici azioni strategiche vengono inoltre individuati gli ambiti di Piano Urbanistico Attuativo (PUA) previsti dal PRG e confermati dal PAT, sia a destinazione residenziale che produttiva.

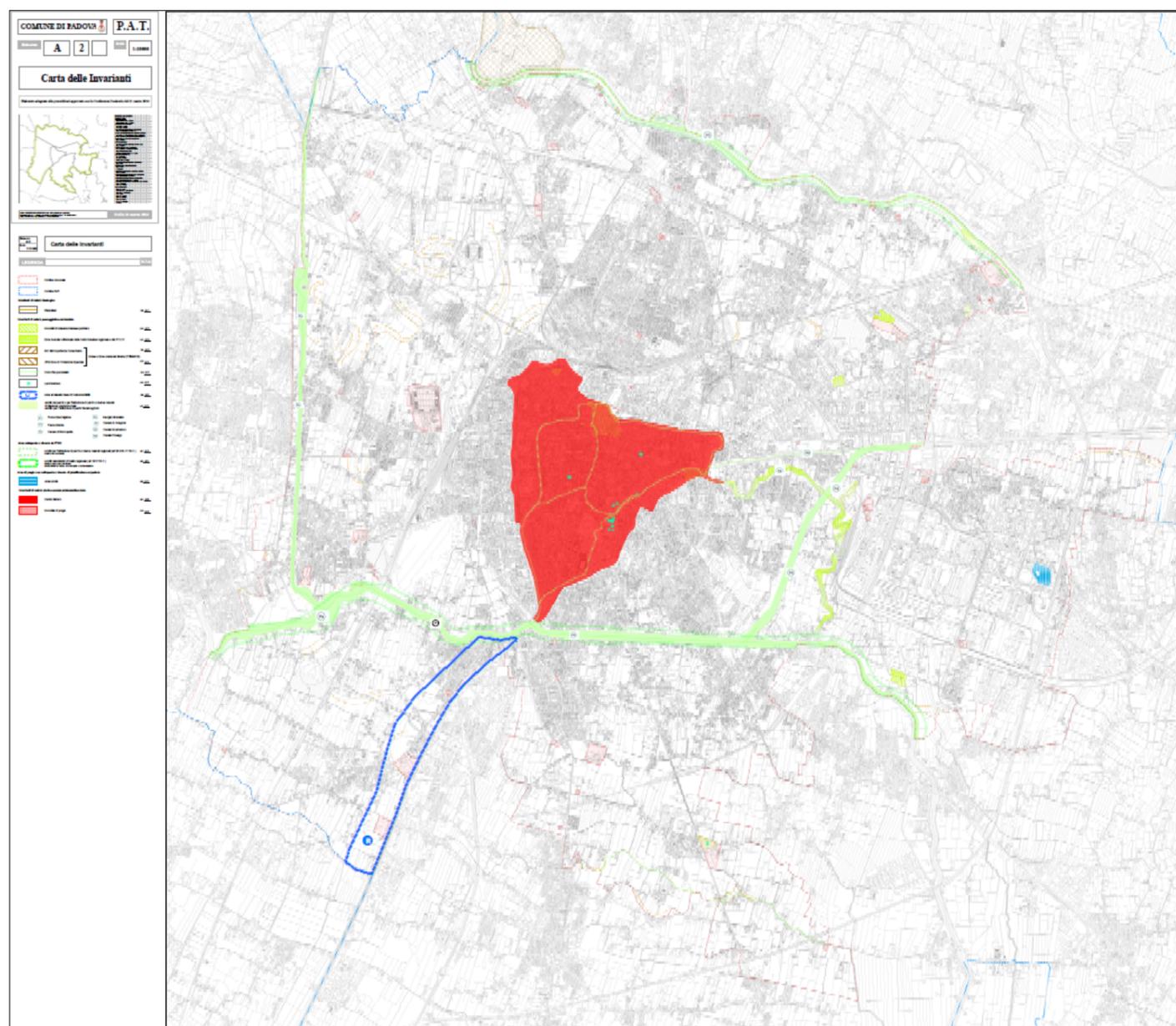
Sono riportate le linee di sviluppo per i nuovi insediamenti ed i limiti fisici della nuova edificazione. Sono evidenziati i perimetri delle aree del tessuto edificato da sottoporre ad interventi di riqualificazione e/o riconversione.

Riguardo al sistema infrastrutturale, sono indicati gli assi stradali esistenti e quelli di progetto, nonché le linee ferroviarie e relative stazioni di previsione e gli ulteriori assi tranviari di progetto.

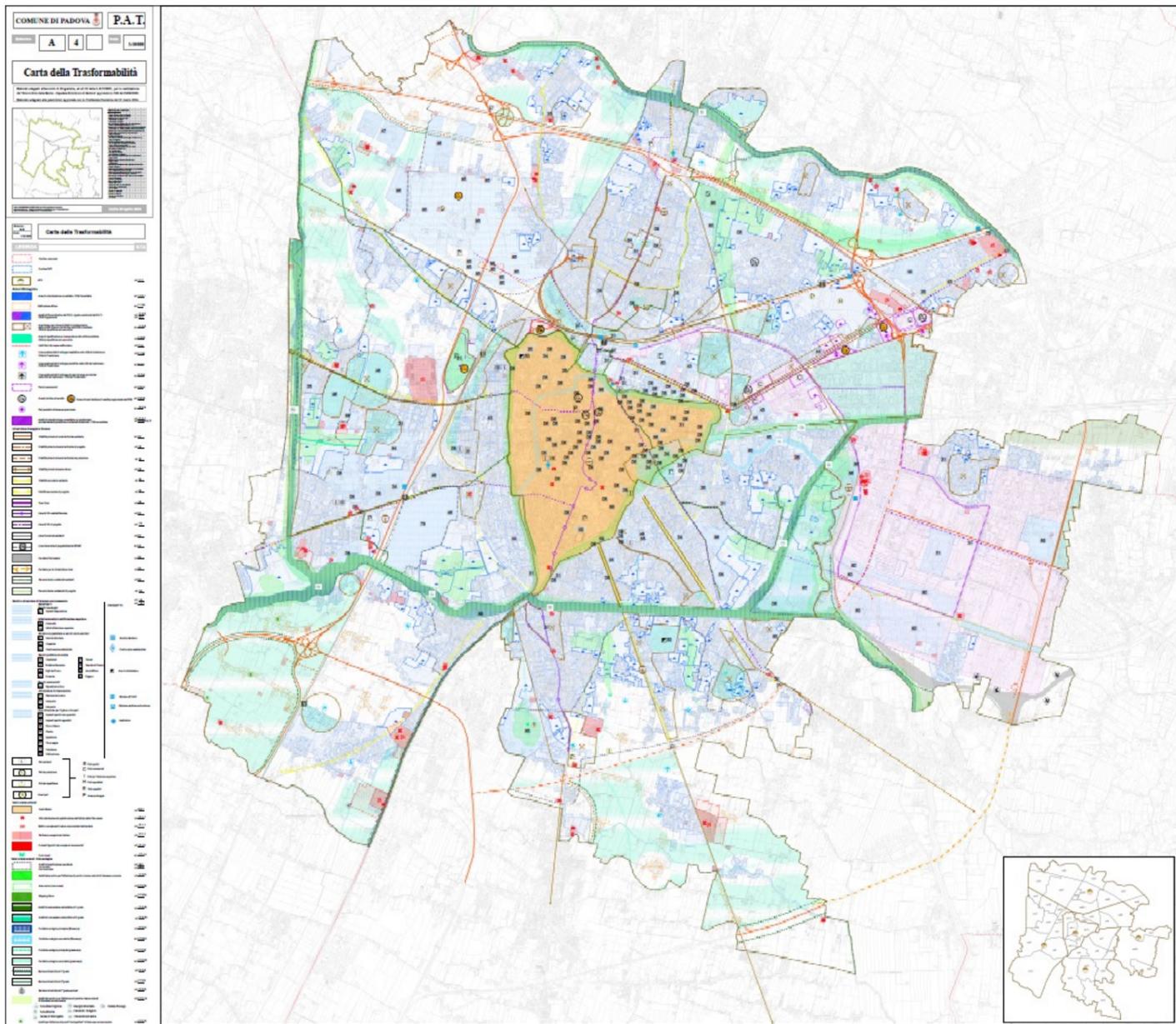
Infine, l'elaborato riporta i valori e le tutele naturali quali elementi necessari per la realizzazione della rete ecologica.



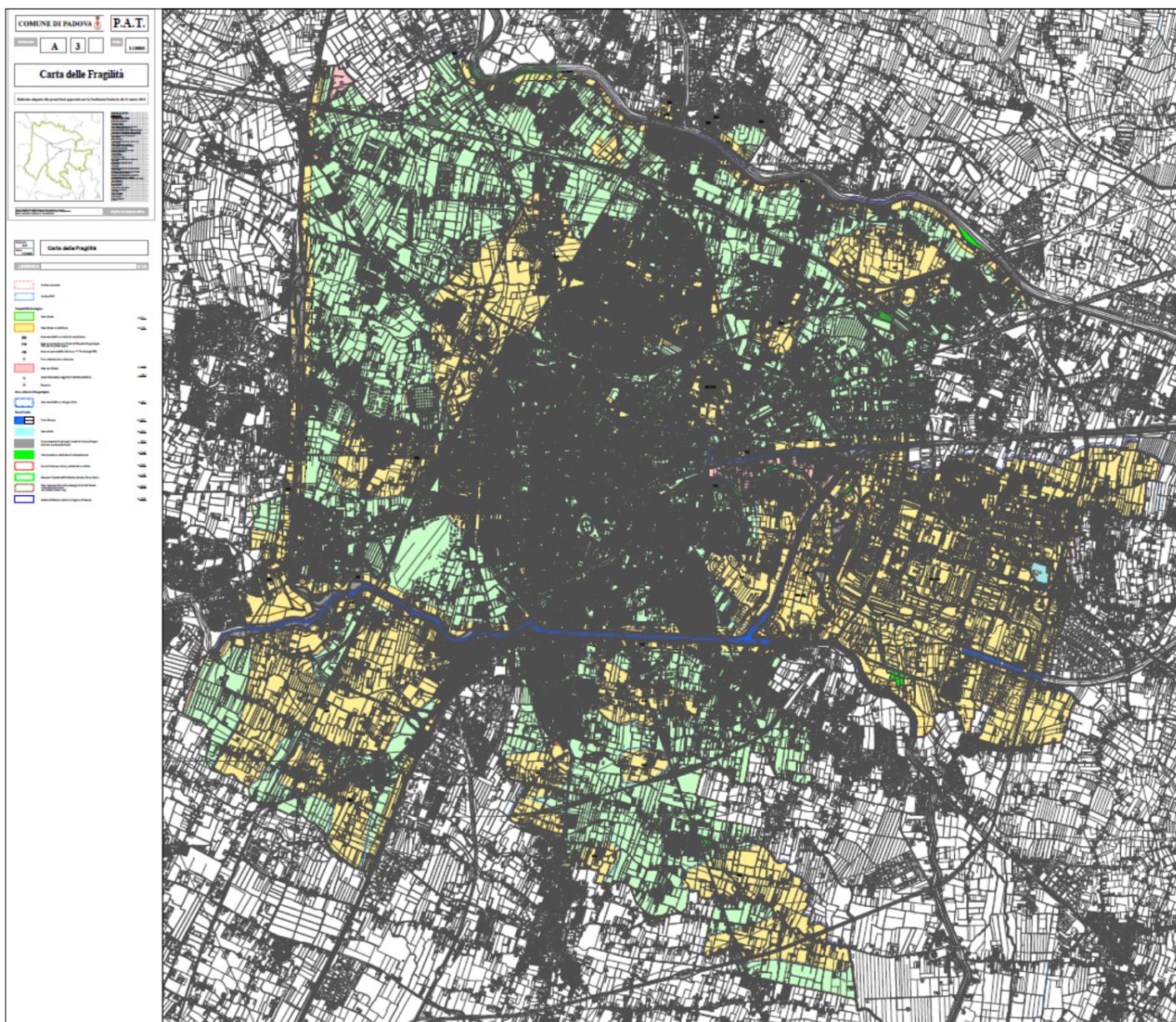
PAT_Carta dei vincoli



PAT_Carta delle invarianti



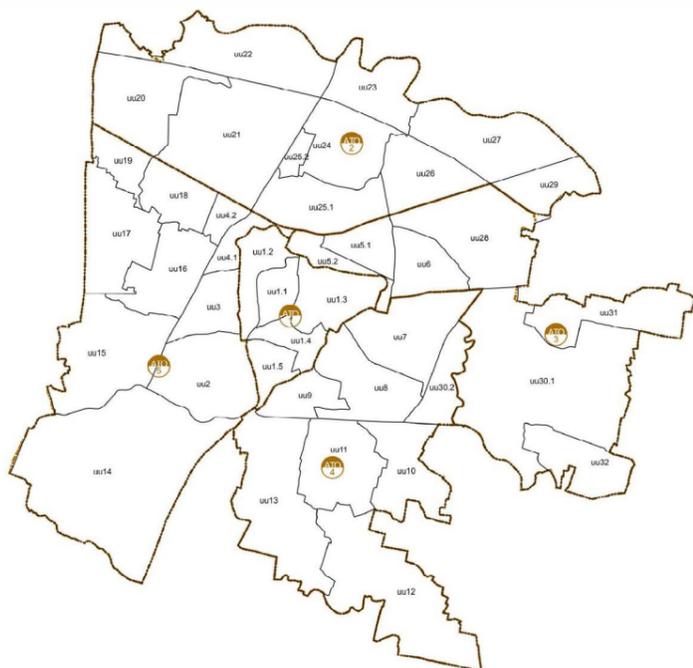
PAT_Carta della trasformabilità



PAT_Carta delle fragilità

8.3 Il dimensionamento del PAT_2014

Il PAT articola e declina le scelte in specifici areali territoriali, individuati sulla base di comuni caratteri insediativi, funzionali, morfologici e ambientali. Per ognuno di questi Ambiti Territoriali Omogenei, detti ATO, sono individuate le azioni strategiche, le opere e gli interventi di particolare rilevanza per il territorio comunale e sono fissati i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti. Il Comune, in sede di elaborazione del PI, dovrà rimanere all'interno di tali "perimetri" dimensionali fissati dal PAT.



PAT_La suddivisione del territorio in ATO ed in Unità Urbane

Gli Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) in cui è suddiviso il territorio comunale di Padova sono cinque:

- ATO 1 – Centro storico;
- ATO 2 – Nord;
- ATO 3 – Est;
- ATO 4 – Sud;
- ATO 5 – Ovest.

Tali ATO, a loro volta sono suddivisi in 40 Unità Urbane.

Di seguito si riporta una sintesi del dimensionamento del PAT per ATO.

ATO 1 – Centro storico

Non è prevista la possibilità di realizzare nuove volumetrie, ma solo riqualificazione.

ATO 2 – Nord

Il PAT prevede un volume totale di 966mila metri cubi, a destinazione prevalentemente residenziale.

ATO 3 – Est

Il PAT non prevede l'aggiunta di ulteriore volume edificabile oltre a quello del PRG (600mila metri cubi residenziali e non residenziali).

ATO 4 – Sud

Il PAT prevede un volume totale di 1.082mila metri cubi, a destinazione prevalentemente residenziale.

ATO 5 – Ovest

Il PAT prevede un volume totale di 1.244mila metri cubi, a destinazione prevalentemente residenziale.

ATO	(A) VOLUME RESIDUO PRG			(B) VOLUME AGGIUNTIVO PAT	(A+B) VOLUME AGGIUNTIVO TOTALE PRG+PAT
	volume res. residuo PRG Espansioni/Perequazioni (mc) (1)	volume res. residuo PRG ERS (mc) (2)	volume res. residuo PRG Altre aree (mc) (3)		
1_Centro storico	0	0	0	0	0
2_Nord	332.048	354.418	65.190	214.039	965.695
3_Est	85.811	10.603	504.014	0	600.428
4_Sud	352.458	144.222	50.000	535.095	1.081.775
5_Ovest	506.330	152.798	50.000	535.095	1.244.223
TOTALE	1.276.647	662.041	669.204	1.284.229	3.892.121

La capacità insediativa totale del PAT deriva dal volume residuo del PRG e dal volume aggiuntivo previsto dal PAT.
I dati riportati nella tabella sono desumibili dalla relazione del PAT.

Note

- (1) Volume residuo del PRG relativo alle zone residenziali di espansione, alle zone di perequazione urbanistica e alle zone insediative periurbane
(2) Volume residuo del PRG relativo alla quota di edilizia residenziale pubblica (aree PEEP, zona destinata all'edilizia residenziale pubblica, zone di perequazione integrata)
(3) Volume residuo del PRG derivante dalle zone di tutela dello stato di fatto e dalle zone direzionali (IR1, IR2, ID, IFP, PP1)

Sintesi del dimensionamento del PAT_2014

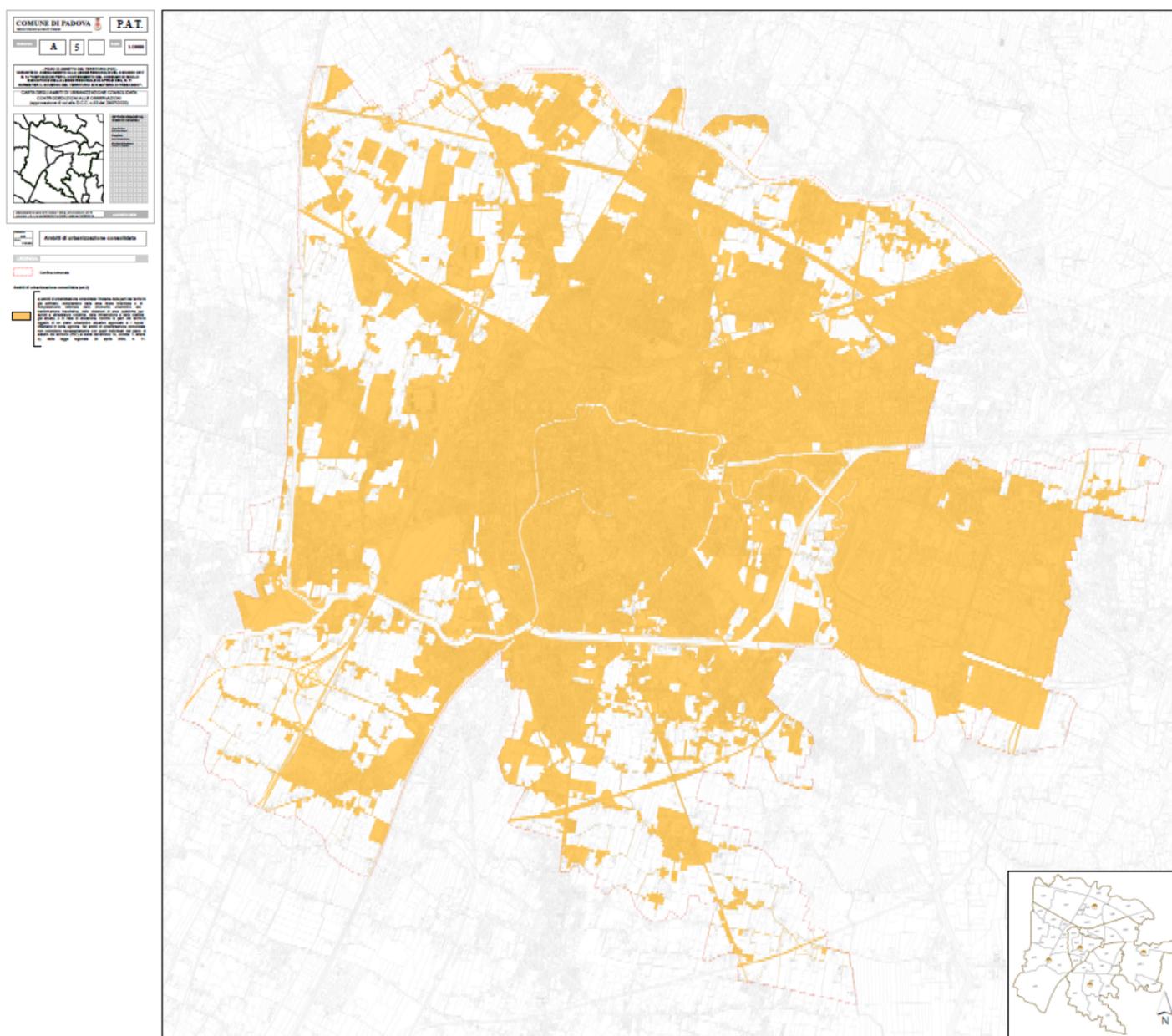
8.4 La Variante PAT_2019 sul contenimento del consumo di suolo

Il 24 giugno 2017 è entrata in vigore la nuova Legge regionale sul contenimento del consumo di suolo (la n. 14 del 2017), che prevede la revisione della strumentazione urbanistica comunale al fine di ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050.

La normativa introduce concetti innovativi come la difesa dell'integrità del territorio e il contenimento del consumo di suolo in tutte le sue declinazioni, ma anche la rigenerazione del patrimonio edilizio

esistente, degli spazi aperti e collettivi e il recupero delle parti del territorio in condizioni di degrado edilizio, urbanistico e socio-economico, o in stato di abbandono, sottoutilizzate o utilizzate impropriamente.

Con decreto regionale n. 64 del 29 aprile 2019, la Regione ha stabilito in 262 ettari la quantità massima di consumo di suolo ammessa fino al 2050 su Padova. In sede di attuazione del PI dovrà essere monitorato l'effettivo consumo di suolo all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata definiti ai sensi della suddetta legge.



Variante PAT_Carta degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata (AUC)



COMUNE DI PADOVA

DICEMBRE 2020

