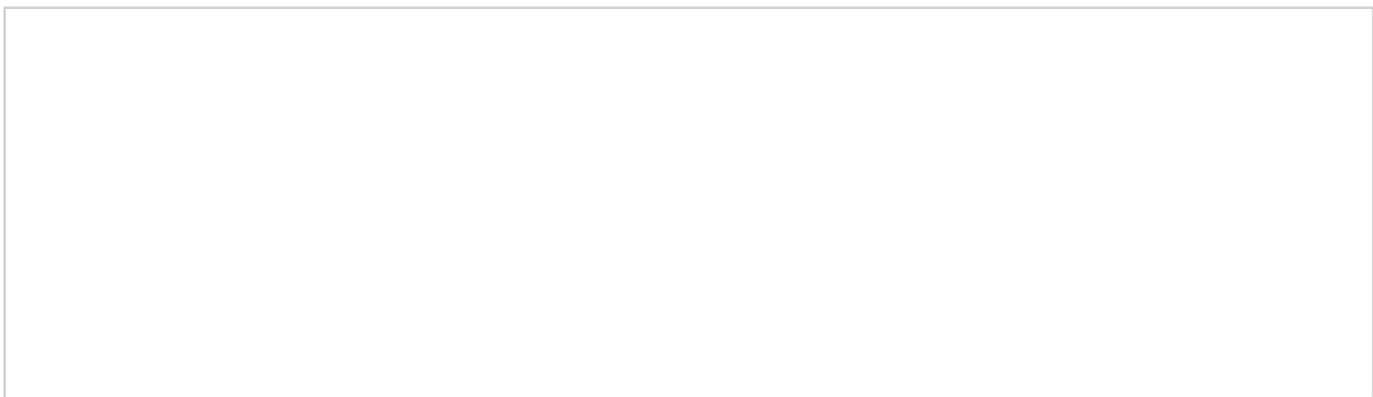




**Regione Veneto**



**Comune di Padova**



**PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI PADOVA  
 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA** dicembre 2009

**INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE - ALLEGATO D**  
 Osservazione n. 92

**REGIONE DEL VENETO**  
 Direzione Urbanistica

**COMUNE DI PADOVA**  
 Sindaco Flavio Zanonato  
 Assessore Mauro Bortoli

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

**PROGETTISTI:**  
 Arch. Pierluigi Matteredaglia

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

92

FIT:

**COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE**

Oggetto: Osservazioni al P.A.T. di Padova, adottato con D.c.c. n. 51 del 07/04/2009

Il Comitato, che ha partecipato ai lavori sul PAT, nell’ambito del gruppo tematico di Agenda 21, nonché del Laboratorio partecipato di Quartiere (n. 4), visionati gli elaborati di progetto, evidenzia una serie di aspetti/incongruenze, e formula alcune proposte di modifica al Piano, auspicandone il loro accoglimento.

**Tav. 1 “Vincoli e Pianificazione territoriale”**

- **Centri storici:** si rileva che sia nella Tav. 1 “Vincoli”, che nella Tav. 4 “Trasformabilità” del PAT viene rappresentato unicamente il centro storico intra-moenia, tralasciando gli altri di cui all’Atlante regionale dei Centri storici. Peraltro, già nel PTCP – adottato nel 2006 – vi si trova una mappatura di quelli “perimetrati” (in Tav. 1 “Vincoli”), di seguito elencati. Pertanto, sia per coerenza rispetto allo strumento sovraordinato, che per la caratteristica del PAT di pianificare ad una scala di maggior dettaglio (che nel caso di Comuni maggiori, come Padova, presenta una molteplicità di “centralità” periferiche riconducibili ai quartieri/rioni) si propone di rappresentarli nel medesimo (Tav. 1 e Tav. 4, con i relativi perimetri):

1. Bassanello
2. Brentelle di Sopra
3. Camin
4. Chiesanuova
5. Valle di Camin
6. Ponterotto
7. Voltabrussegana
8. Mandria
9. Altichiero
10. Croce Altichiero
11. Montà
12. Pozzoveggiani
13. Salboro
14. Ponte di Brenta
15. Torre di Ponte di Brenta
16. Voltabarozzo

**COMUNE DI PADOVA**  
 Protocollo generale: ENTRATA  
 0184373      07.07.2009  
 Classificazione: 2009 - 6.1/0000018  
 UOR: Settore Pianificazione Urbanistica  
 cc:

Padova 2105179  
 del 25-06-2009

**Tav. 2 “Invarianti”**

- **Rete idrografica**

Trattandosi del livello comunale, si propone di visualizzare nella tavola anche la rete idrografica minore (scoli consortili, fossati - disciplinati all’art. 5.6.7.2 delle NTA) che progressivamente si è ridotta con i processi di urbanizzazione, ma comunque ancora

sopravvive nel territorio comunale. Si veda in tal senso l'elaborato "Partecipazione del quartiere 4 sud-est alla stesura del PAT di Padova" – Schede di Scenario Finale: n. 3.2 "Acque e Territorio" ove si evidenzia il ruolo fondamentale della trama idrografica minore per la costituzione della rete ecologica comunale, e una serie di proposte per la rivitalizzazione delle funzionalità ad essa connesse.

Tale tematica è stata trattata anche dal gruppo di Agenda 21 (Elaborato "Rete ecologica comunale"

Di conseguenza, andrebbe integrato in tal senso l'elenco presente nell' art. 6.2 delle N.T.A. "Invarianti di natura paesaggistica-ambientale", dopo il punto e).

#### Tav. 4 Trasformabilità

- **Viabilità secondaria di progetto**

La tavola contiene la previsione di alcune nuove direttrici viabilistiche, le quali non sono state oggetto di presentazione e discussione in sede di Agenda 21 (a partire dai lavori inerenti la VAS sul sistema infrastrutturale). Ciò si evince anche dall'elaborato "Documento di sintesi finale – Raccolta delle proposte del gruppo tematico per la definizione dei contenuti del PAT", ove nella Tav. 1 La città che si muove (pag. 8), le nuove arterie secondarie di progetto non vi comparivano.

In particolare, per la zona sud di Padova, il Piano adottato prevede una nuova direttrice viabilistica che, a partire dal Parcheggio scambiatore sud del tram, raggiungerebbe il Ponte IV Martiri. Come anzidetto, la nuova strada non è stata oggetto di VAS (si vedano l'elaborato VAS: 03 "Consultazione e obiettivi di sostenibilità" (nella parte riguardante il questionario sul sistema infrastrutturale)); in Tav. 05 C "Scenario A- Sistema Infrastrutturale", o Tav. 08C "Scenario B); nell'elaborato 04 Stima degli effetti (Scheda 2.6.3 La Zona Sud – Guizza)

Analogamente, la nuova strada non è stata oggetto di trattazione all'interno del Laboratorio di Quartiere 4 ( si veda il documento Partecipazione del quartiere 4 sud-est alla stesura del PAT di Padova" – Schede di Scenario Finale: n. 9 "Il reticolo viabilistico")

Se ne chiede pertanto lo stralcio.

Inoltre:

- In alcuni tratti il tracciato non potrebbe che ricalcare la viabilità secondaria esistente, dal momento che attraversa il tessuto edilizio consolidato (fra le Vie Bosco Wollemborg, Algarotti, Guasti e Bracciolini).
- Non si comprende il motivo per cui il tracciato, in Via Guasti, ad un certo punto pieghi un poco ad est, andando a tagliare bruscamente un ambito agricolo di pregio ambientale-paesaggistico, ricompreso nella sopracitata Z.P.I. n. 4, nonché "Corridoio ecologico secondario" riconosciuto dallo stesso PAT.
- Inoltre, così raffigurato, il tracciato si congiunge a Via Bracciolini; il che appare improbabile, dal momento che non esistono varchi sufficienti fra le case esistenti.

- **Servizi e Attrezzature di interesse sovracomunale**

Anche per tale tematica, si nota che alcune previsioni del PAT (tav. 4) non risultano analizzate nella VAS. In particolare, relativamente alla zona sud di Padova:

- nella Tav. 05 A della VAS – scenario A, non compare l’indicazione di “Nuovo polo scolastico” (presente in Tav. 4 del PAT/PATI), nell’ambito ora agricolo compreso fra “Villa Wollenborg” il Park scambiatore del SIR1 e la tangenziale sud.

Oltremodo, tale previsione di livello sovracomunale, a differenza di altre (per es. fra i Grandi Servizi: il nuovo Ospedale, la Fiera, l’ex Foro Boario di Corso Australia ecc; nella Grande viabilità: il GRA, la Camionale, le ulteriori linee del SIR, tangenziale di Albignasego, ecc.), non è stata oggetto di presentazione/discussione in sede di VAS-Agenda 21 e VAS-Laboratori di quartiere.

Più in dettaglio, si osserva che questo nuovo polo scolastico non viene menzionato né nelle NTA, né nella Relazione di Piano (art. 7.8.3.2a)

Inoltre il C.d.Q. 4 con la recente delibera di presentazione delle proprie osservazioni al PATI adottato, si è espresso a sfavore di tale collocazione, per l’impatto che la nuova struttura produrrebbe sul contesto urbanistico e paesaggistico ivi presente.

Se ne chiede quindi lo stralcio.

Più in generale, tutte le previsioni del PAT (tav. 4) inerenti il Sistema scolastico di livello sovracomunale (recepimento PATI), non sembrano figurare all’interno della VAS. Si veda l’elaborato 04 Stima degli effetti, per es. a pag. 19 nella tabella “Azioni di Piano”, dove vengono valutati i “Grandi Servizi”, ma fra questi non compaiono quelli scolastici, e nemmeno nelle schede riferite ai singoli ATO (capitolo 2.6.3)

- **Viabilità principale**

Relativamente alla tangenziale sud, il PAT prevede interventi di “potenziamento” della viabilità esistente”. Si osserva però che essi non sono accompagnati da misure di mitigazione (previsione di “Barriere”.

Si propone quindi di prevederle, optando per quelle che utilizzino il ricorso a sistemazioni verdi naturali, piuttosto che barriere artificiali; questo anche per quanto motivato più avanti, nell’osservazione relativa alla Rete ecologica (art. 17.2.2 delle NTA)

- **Valori e tutele**

Nella legenda della tavola, fra i “Valori e tutele naturali”compaiono anche i “Centri storici”, mentre sarebbe logico ricomprenderli fra i “Valori e tutele culturali” (come peraltro presente nel PATI).

Si propone di riarticolare la legenda.

Per quanto riguarda i Valori e tutele naturali, si rileva che nella legenda non compare la voce “Rete ecologica”, (uno degli obiettivi fondamentali del PATI/PAT), mentre la tematica viene trattata nelle NTA – voce “Rete ecologica metropolitana”. Operando alla scala del PAT, si ritiene però più adeguato utilizzare la denominazione “Rete ecologica metropolitana e comunale”, nella quale ricomprendere - oltre a Cores area, Ambiti di

connessione naturalistica, Stepping stones, Corridoi ecologici - anche gli ambiti a parco (di cui alla Tav. 4):

- Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse sovracomunale"
- Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse comunale.

Riguardo a tali ambiti, siamo dell'avviso (vedi elaborato di Agenda 21- Documento di sintesi Rete ecologica comunale) che debba considerarsi ai fini ecologici tutta la rete di parchi/giardini di uso pubblico esistenti e/o di progetto (aree del vigente PRG già vincolate allo scopo), per la loro funzione di nodi di appoggio della rete ecologica locale. Si propone quindi di visualizzarli nella Tavola 4 (nella categoria Ambiti dei parchi...., e/o "Stepping stones" o come si ritiene più opportuno).

Oltremodo si osserva che parchi esistenti, per es. l'Iris, vengono raffigurati fra i "Servizi", privilegiandone la funzione sociale prima che ambientale!

Altri parchi, per es. "dei Faggi" non risulta evidenziato nella tavola con alcuna attribuzione! Altri, di previsione, per es. il 2° e 3° lotto del "Parco dei Salici", figurano fra le "Aree di urbanizzazione consolidata"!

Quindi, ritenendo utile che il PAT, per l'obiettivo strategico di definizione della Rete ecologica, consideri anche la funzione ambientale espressa dalle aree verdi esistenti, si è dell'avviso che nella Tav. 4 esse vengano tutte raffigurate in quanto tali, e non fra i Servizi.

Ciò fornirebbe un quadro completo della componente ambientale "verde" presente nel Comune (fondamentale ai fini della benessere fisico-psichico e quindi della qualità della vita urbana), rispetto alla parte "costruita" della "città consolidata", che a colpo d'occhio nella tavola prevale un po' massicciamente, consentendo nel contempo una migliore leggibilità delle strategie ed interrelazioni progettuali considerate nella redazione del PAT.

Inoltre, andando a leggere la norma associata agli "Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse sovracomunale", (art. 17.2.1) risulta che essa riguarda 2 categorie di parchi:

- Ambiti per l'istituzione di Parchi fluviali agricoli (art. 17.2.1a)
- Ambiti per l'istituzione di parchi metropolitani di interesse sovracomunale (art. 17.2.1b).

I primi però, non figurano in legenda di tavola 4; si propone di inserire tale voce.

Oltremodo, nel secondo caso: "Ambiti per l'istituzione di parchi metropolitani di interesse sovracomunale", essendo "metropolitani", sembra superflua la specifica finale (di interesse sovracomunale), per cui si propone di toglierla.

### **Corridoi ecologici**

Con riferimento agli obiettivi di Piano per il Sistema Ambientale, illustrati a pag. 43 della Relazione di Piano, si rileva che solo una parte dei corridoi ecologici ivi raffigurati compare nella Tav. 4 del PAT, mentre mancherebbero i seguenti:

- il corridoio indicato lungo l'Idrovia, verso il Roncajette, e nel tratto sino al confine est comunale
- il corridoio secondario che, ad ovest del Canale S. Gregorio si congiungerebbe al Roncajette, appare interrotto

- il corridoio secondario che, dal Brenta scende sino alla A4 (ad est di via Plebiscito), per continuare a sud della ferrovia PD-VE, appare incompleto in quest'ultimo tratto.

Si propone pertanto di integrare in tal senso la Tav. 4

Infine, nella Tavola 4 una vasta parte del territorio comunale risulta come “areale bianco”, apparentemente senza destinazione attuale/previsione strategica. Si intuisce ovviamente trattarsi della “Zona agricola” di cui al vigente PRG, ma - per completezza, si ritiene opportuno precisarla in legenda del PAT, fra i “Valori e tutele naturali”

Infatti, dalla lettura della “Tavola strategica 2s la Città che respira”, tale areale viene classificato quale sottosistema della “Rete ecologica locale”, denominato “Le cinture verdi”, con una serie di specificazioni funzionali-ambientali-paesaggistiche, fra cui: Parco agricolo (a sud), Ambito di rilievo paesaggistico-ambientale (a nord-ovest), Tessuto connettivo città-campagna (a corona), Connessioni ecologiche (i “cunei verdi” della città radiale).

Fra i Valori e tutele culturali, nella tavola 4 del PAT, si propone di inserire anche la voce “Sito UNESCO”, relativamente all’Orto Botanico di Padova ( già attenzionata dal sottoscritto Comitato in sede di Agenda 21), con un conseguente rimando a trattazione all’interno delle NTA (integrare l’art. 6.3)

### **Sistema infrastrutturale**

Da chiarire il mancato recepimento nel PAT della previsione sovracomunale contenuta in Tav. 4 del PATI sotto la voce “ Corridoio per le infrastrutture viarie” (art. 21 NTA ), indicato lungo l’autostrada A13. Esso riguarda l’ipotesi di un nuovo collegamento ferroviario est-ovest, la cosiddetta “Gronda Sud” di Padova.

Per coerenza, avendo Padova sottoscritto, nonché adottato il PATI andrebbe inserita anch’essa nel PAT (il gruppo di Agenda 21 si era espresso a favore).

N.T.A.

- **Art. 17.2.2 “Rete ecologica metropolitana”**: la norma ricalca la struttura di quella, omonima, presente nel PATI. Trattandosi del PAT, , si propone di integrare il titolo con il riferimento al livello comunale: “Rete ecologica metropolitana e comunale ”. Infatti, rispetto al PATI, si rileva che il PAT (tav. 4) opera un approfondimento della rete ecologica alla scala locale, soprattutto per quanto concerne l’individuazione dei “Corridoi ecologici secondari – greenways” (art. 17.2.2d).

La norma li definisce quali “corridoi che collegano ambiti di connessione naturalistica” (trattati al precedente art. 17.2.2b).

In particolare, per la zona sud di Padova, si nota la previsione di ulteriori 3 corridoi ascrivibili a tale tipologia, posti a nord della tangenziale, rilevando che solo quello che si sviluppa dalla zona Guasti verso sud si collega ad un “Ambito di connessione naturalistica”, individuato fra la tangenziale sud, via Guizza e via Bembo.

Pertanto, si ritiene opportuno precisare questo tipo di collegamento anche per gli altri 2 citati corridoi secondari. In tale senso – e per coerenza rispetto allo scenario indicato nella tavola del “Sistema ambientale” riportata in Relazione (pag. 43), dove la tangenziale sud viene indicata

come "Area verde" - si propone di estendere, a partire da via Bembo verso est, lungo la tangenziale, l'"Ambito di connessione naturalistica" sopradescritto.

Ciò è anche in linea con il moderno concetto di "Infrastrutture verdi", coniato da specialisti nel campo progettuale delle reti ecologiche alle varie scale territoriali, al cui interno un ruolo può essere svolto anche dalle infrastrutture viabilistiche principali, opportunamente "ambientate" rispetto all'ambiente /paesaggio naturale-rurale in cui si inseriscono. Concetto ribadito negli obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica indicati dal nuovo PTRC, adottato, nell'elaborato "Atlante degli Ambiti di paesaggio", che, nella scheda 27 "Pianura Agropolitana Centrale" (ambito in cui rientra Padova), prevede:

#### **Punto 32. Inserimento paesaggistico e qualità delle Infrastrutture**

- 32b. *Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.*
- 32c. *Prevedere un adeguato "equipaggiamento verde" (alberature, aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.*

Nel caso di Padova per es. ciò potrebbe trovare applicazione in riferimento alla Tangenziale, il GRA, la Gronda sud.

- L'Art. 18 – "Direttive per ambiti di pianificazione coordinata", recepisce le indicazioni contenute nell'art. 20 delle NTA del PTCP, riferite agli ambiti denominati "Area periurbana di Padova", e "Aree del sistema fluviale Bacchiglione – tratto sud" (da esso individuati in Tav. 3 "Sistema Ambientale"). La norma rimanda al P.I. per la definizione di un Piano specifico.

Trattandosi di ambiti di tutela ambientale-paesaggistica individuati a livello strategico sovraordinato (PTCP), e ai fini di una maggior coerenza e chiarezza, si ritiene vadano raffigurati nella cartografia di progetto del PAT, oltre che nelle NTA

- Art. 6.3 Invarianti di natura storico-monumentale e architettonica di interesse comunale e sovracomunale. Si osserva che:

- L'individuazione di tali beni viene prevista in Tav. 2: in essa risultano però solo quelli di interesse sovracomunale indicati nel PATI (Tav. 2). Oltremodo, l'art. 6.3 rimanda all'art. 17.1 delle NTA del PAT (nello specifico l'art. 17.1.2), che riguarda, appunto, anche gli immobili di rilievo comunale. Andrebbe quindi integrata la tavola 2 del PAT con i beni di interesse comunale, desumibili dal P.R.G. vigente: "Edifici di interesse storico-architettonico-ambientale posti al di fuori del centro storico". Andrebbero inseriti inoltre altre categorie di beni puntuali, quali cippi storici, capitelli votivi, oratori (come già proposto in Agenda 21).

Inoltre, fra tali invarianti figura il Centro storico di Padova, la cui valorizzazione è da tutti riconosciuta strategica per la città. Il tema è stato trattato anche in ambito Agenda 21, con l'elaborazione di una proposta (vedi Documento di sintesi finale - Tavola 3 La città delle opportunità), di "estendere l'individuazione di sito UNESCO a tutto il centro

storico, quale unicum di grande valore culturale e potenzialità ai fini turistici di livello internazionale”.

Per quanto sopra, si propone di inserire tale obiettivo nella norma 6.3 delle NTA.

Infine, per non disperdere il grosso lavoro propositivo svolto dai gruppi di partecipazione, si ritiene utile richiamarlo anche nelle N.T.A, per es. nella parte che tratta degli Strumenti per l'attuazione del PAT (art. 1.2), con quanto segue (o formulazione simile), nel punto a) “Piano degli Interventi”:

- Per l'attuazione del PAT, si richiamano altresì le proposte formulate dal Gruppo di Agenda 21 per il P.I., contenute nel *“Documento di sintesi finale – 2^ fase giugno 2006/luglio 2008”*

### Tavole strategiche – Tavole di Progetto

- La “Tav. 2 s La città che respira, nelle “Cinture verdi” annovera il “Parco agricolo”, localizzandolo nella zona sud, e sud-ovest di Padova. Tale visione strategica nella Tav. 4 del PAT appare tradotta nella voce “Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse sovracomunale”, interessando però solo una parte del “Parco agricolo” sopradescritto (quella a sud- ovest, compresa tra la ferrovia PD-BO ed il Bacchiglione).

Per coerenza tra tavole strategiche e tavole di progetto, si propone di integrare la Tav. 4, estendendo la previsione Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse sovracomunale”, anche alla restante parte di territorio agricolo (posto nel quartiere 4)

V.A.S.

### Elaborato 04 Stima degli effetti

- Confronto tra le alternative (cap. 2.2.1).

Questo comitato (come anche il gruppo di Agenda 21), condivide maggiormente lo Scenario A, per la maggiore sostenibilità rispetto al B (analizzata a pag. 40 dell'elaborato VAS in questione). In particolare (come declinato nella tabella delle Azioni di Piano, a pagg. 37-38):

- per la scelta di interventi in materia di mobilità pubblica (nuove linee del SIR)
- per un'espansione edilizia orientata alla densificazione e minor frammentazione delle aree verdi (prevedendo l'atterraggio dei crediti edilizi nel 25- 30% delle aree a perequazione, anziché nel 75 – 70%;
- per la creazione di Parchi urbani in ambiti perequati ( salvaguardia degli ex “cunei verdi”, creazione di una rete ecologica secondaria il più diffusa possibile all'interno degli ambiti urbani)

### Elaborato VAS n. 03 Consultazione e obiettivi di sostenibilità

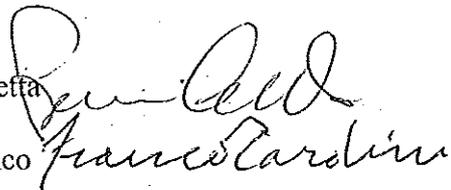
Nell' “Allegato 3 Contributi degli enti coinvolti”, sembra mancare la risposta al Questionario sul sistema infrastrutturale, inviato dalla sottoscritta nel gennaio 2007 (vedi Allegato alla presente). Nel caso inserirlo, gentilmente.

Alcune delle tematiche là analizzate, vengono qui riproposte all'esame di codesta Amministrazione, chiedendone l'accoglimento:

- a) **Innesto tangenziale di Albignasego:** in linea generale occorre evitare che nuove arterie "tangenziali" o altre, si innestino sull'anello tangenziale di Padova nello stesso punto delle radiali storiche. In particolare, quella di Albignasego anziché proseguire in territorio di Padova e confluire di nuovo in Via Guizza al di sotto della tangenziale (per di più nel raggio di influenza di 500 mt. di una villa veneta), sarebbe preferibile la seguente alternativa che consente anche un risparmio di territorio: far proseguire verso nord la Variante di Maserà, ad ovest della Conselvana; superare la A13 ramo MI-VE e collegarsi alla A13 ramo PD sud subito a nord della barriera omonima, in modo da utilizzare l'esistente tratto della A13 non a pedaggio, per poi innestarsi alla tangenziale sud di Pd utilizzando l'uscita 10 "Via Guizza"
- b) **Strada Battaglia (SS 16):** promuovervi il potenziamento del trasporto pubblico individuando park & ride posti a sud dell'accesso al nodo del Bassanello, oltre il confine comunale
- c) **Piazza Insurrezione:** si propone di pedonalizzarla (in ampliamento alla zona pedonale già esistente, trasferendo l'attuale parcheggio in posizione decentrata, fuori dalla cerchia muraria (tema già inserito nel documento di sintesi)
- d) **Piazzale Mazzini:** necessita ridare carattere di spazio pubblico dall'area del monumento all'accesso a Piazza Petrarca (per la quale si auspica una anche parziale pedonalizzazione, potenziando il trasporto pubblico verso il centro città), e riducendo l'effetto "rotatoria" esistente.
- e) **GRA:** In generale, si richiama una posizione già espressa nella 1<sup>a</sup> fase dei lavori di Agenda 21, secondo la quale deve diventare esso stesso un corridoio ecologico (con un'opportuna progettazione paesaggistica-ambientale)
- f) **Asse idroviario:** in proposito, si richiama quanto condiviso dal gruppo di Agenda 21 già nella prima fase dei lavori per il PAT (Documento di sintesi), e cioè: Completare l'Idrovia Pd-Ve sia per poter risolvere il rischio idraulico collegato ai fiumi maggiori, che per motivi trasportistici quale alternativa valida al trasporto su gomma, e per i connessi benefici sulla qualità dell'aria. In tal senso, si condivide che non deve essere consentito l'utilizzo a fini edificatori da parte della ZIP delle aree già destinate al completamento dell'Idrovia -e quindi anche a darsena .  
In parallelo, si condivide altresì di respingere l'ipotesi di una "camionabile" sui terreni già espropriati per l'Idrovia. Al riguardo, va tenuto presente che il Piano provinciale della viabilità, recepito dal PTCP, adottato, non prevede tale strada.

Bernini Coseffa

Zardini Franco



25/06/2009

(rappresentanti del Comitato)

Allegato

COMITATO PARCO GUIZZA E SALVAGUARDIA DEL VERDE

Gentili coordinatori, di seguito invio risposta al **Questionario sul sistema infrastrutturale**

Premessa: sono dell'opinione che gli esiti del questionario relativo alle opere infrastrutturali previste, debbano innanzi tutto rappresentare lo sviluppo di scelte già in gran parte condivise dal gruppo nella 1<sup>a</sup> fase dei lavori di Agenda 21 (culminate nel documento *"Proposte per la definizione dei contenuti del Documento Preliminare elaborate dal Gruppo Tematico sul PAT: quadro di sintesi"*)

### Domanda n. 1

Fra le strade critiche, ritengo si debba aggiungere:

- ❖ **"Strada Battaglia"** (S.S. 16), dal suo inizio (ponte del Bassanello) verso sud, in quanto risulta sempre molto trafficata, e perché l'avvento del SIR 1 non apporterà uno snellimento del flusso lungo tale arteria, a causa della "strozzatura" (da 4 a 2 corsie) in corrispondenza del ponte. Inquinamento dell'aria e acustico sono elementi detrattori per la vivibilità e la qualità del "paesaggio" in questa periferia urbana.
- ❖ **"Circonvallazione esterna"** alla cerchia muraria antica, in quanto questo anello viario risulta sempre molto trafficato, raccogliendo tutti i flussi provenienti dalle "radiali" di penetrazione al centro storico. Inquinamento dell'aria e acustico sono elementi detrattori per la vivibilità dell'ambito, la percezione del paesaggio ed i delicati equilibri del "centro storico", che l'apparato murario (ancora per ampi tratti visibile) opportunamente recuperato e valorizzato contribuirebbe a difendere.
- ❖ **Via Tommaseo.** Arteria molto trafficata e spesso congestionata in occasione delle frequenti manifestazioni fieristiche. Pur avendo una larga sezione, la mancanza di corsie preferenziali per il trasporto pubblico, la ridotta presenza di piste ciclabili, l'inquinamento dell'aria e acustico - non compensati da alberature stradali e in generale da una più adeguata dotazione di verde lungo il tracciato - incidono negativamente sulla qualità paesaggistica di questo importante ambito di raccordo con la stazione ferroviaria e le aree più centrali.
- ❖ **Anello delle tangenziali.** Oltre agli effetti positivi indotti, occorre considerare che dal punto di vista ambientale l'anello rappresenta una barriera infrastrutturale rispetto alla rete ecologica locale.
- ❖ Inoltre, si condivide quanto osservato dall'arch. Battajllard: strade critiche risultano essere anche Via dei Colli - Via Cave e in generale **tutti gli assi radiali di penetrazione alla città.**

Fra i punti critici, ritengo si debba aggiungere:

- ❖ **"Piazza Insurrezione"**, in posizione centralissima (vicina all'area pedonalizzata delle piazze storiche) è impropriamente utilizzata come area a parcheggio anziché come spazio

pubblico di relazione sociale. Inquinamento dell'aria e acustico sono elementi detrattori per la vivibilità dell'ambito e la qualità del "paesaggio del centro storico".

- ❖ "Piazzale Mazzini", spazio urbano di forma allungata, trait d'union fra il nodo del Borgomagno e la medioevale Porta Molino, in quanto presenta un eccessivo ed improprio utilizzo a favore della mobilità viabilistica. L'aiuola alberata al centro dell'area funziona infatti come "spartitraffico", mentre l'adiacente zona alberata con panchine attorno al monumento mazziniano non raggiunge una sufficiente dignità di spazio pubblico di relazione. Inquinamento dell'aria e acustico sono elementi detrattori per la vivibilità e la qualità del "paesaggio" di questa parte del centro storico.
- ❖ **Parcheggio Foro Boario (Prato della Valle)**, in posizione centralissima attrae molto traffico privato e bus turistici, con effetti negativi sulla qualità paesaggistica-ambientale dell'adiacente Prato della Valle.

## Domande n. 2 e 3

Nota: per le considerazioni riguardo ad effetti specifici degli interventi indicati rimando alla domanda n. 5, che li ricomprende tutti.

Comunque, lo scenario generale A è preferibile a quello B in quanto la previsione delle 3 linee di forza del tram dovrebbe rappresentare un contributo in termini di sviluppo sostenibile, come alternativa al traffico privato di penetrazione lungo le radiali storiche provenienti da nord, ovest, est, sud e sud-est, da intercettarsi con opportuno sistema di park & ride, anche rispetto a nuova viabilità di previsione (vedi tangenziale di Albignasego, Bovolentana, Complanare SS 16, GRA), nonché alla "Gronda Sud", inserita nel PTCP da poco adottato, che interessa anche il Comune di Padova (complanare all'autostrada Bo-Ve), ma che non risulta inserita nel questionario

## Domanda n. 4

Interventi per superare le criticità di cui agli scenari A e B

- ❖ Criticità legate al SIR 1, 2, 3: Ponte del Bassanello, Via Guizza, Via T. Aspetti, Stazione - Ponte sul Brentella, Via Vicenza, Via Ponte di Brenta - Via Fallopio, Rotonda dell'Ospedale, Ponte di Voltabarozzo, Via Piovese.  
L'attivazione del sistema SIR potrebbe vedere ridotti i suoi effetti positivi se non si tenesse presente anche quanto segue:
  - a) L'esecuzione delle 3 linee sia parallelamente accompagnata dalla realizzazione di progetti di riqualificazione urbanistico-ambientale degli ambiti interessati dal passaggio del SIR (così come contemplato nella VIA per esso predisposta), prevedendone la relativa copertura economica. In tal modo si eviterà quanto si sta assistendo relativamente alla tratta del SIR1 alla Guizza, dove gli abitanti hanno ottenuto faticosamente il progetto dall'Amministrazione, i cui contenuti principali e quindi i benefici troveranno però realizzazione solo successivamente all'avvio del mezzo.
  - b) Al fine di rendere più scorrevole il passaggio del tram sulle linee di forza indicate, evitare di costruire nuove "strade alternative" (un es. è quello della "strada alternativa a Via Guizza, in fase di completamento) viste unicamente in funzione di spostare su di esse parte del traffico veicolare privato (spesso "di attraversamento") dai tracciati del SIR, bensì pensarle come arterie ove ricavare in primo luogo corsie preferenziali per il potenziamento del trasporto pubblico su gomma, ancora poco significativo in Italia rispetto ad altri Paesi.

- c) Evitare di localizzare nuove polarità commerciali (grandi e medie strutture di vendita) all'interno della "città consolidata" (un es. il nuovo Ipercivity di S. Agostino di Albignasego, a confine con la Guizza, a Padova), che fungono da grandi attrattori di ulteriore traffico privato.
  - d) Decentrare alcune funzioni storiche centrali (tutto o parte di ospedale, fiera) a favore di altre meno impattanti dal punto di vista viabilistico (per es. il nuovo auditorium)
- ❖ **Innesto tangenziale di Albignasego:** in linea generale occorre evitare che nuove arterie "tangenziali" o altre, si innestino sull'anello tangenziale di Padova nello stesso punto delle radiali storiche. In particolare, quella di Albignasego anziché proseguire in territorio di Padova e confluire di nuovo in Via Guizza al di sotto della tangenziale (per di più nel raggio di influenza di 500 mt. di una villa veneta), sarebbe preferibile la seguente alternativa che consente anche un risparmio di territorio: far proseguire verso nord la Variante di Maserà, ad ovest della Conselvana; superare la A13 ramo MI-VE e collegarsi alla A13 ramo PD sud subito a nord della barriera omonima, in modo da utilizzare l'esistente tratto della A13 non a pedaggio, per poi innestarsi alla tangenziale sud di Pd utilizzando l'uscita 10 "Via Guizza"

#### Ulteriori criticità individuate, e proposte per il loro superamento

##### Scenari A e B

- ❖ **Arco di Giano:** si concorda con quanto detto dall'arch. Battajllard quando ravvisa una criticità nel nodo dell'attraversamento pedonale del Borgomagno. Questo problema, e in generale quello di rompere l'isolamento storico tra Arcella e parti centrali della città, pur non figurando nel documento di sintesi, era stato già discusso nella 1<sup>a</sup> fase dei lavori, ove per es. era emersa l'ipotesi dell' "attraversamento in quota" pensato anche come architettura scenografica e polifunzionale. Sulla perplessità che tale infrastruttura possa sopportare i flussi straordinari indotti da Fiera e altri insediamenti previsti verso est, auspico che essi vengano in parte mitigati da misure come parcheggi scambiatori e servizi navetta, e sempre nell'ottica del potenziamento del trasporto pubblico.
- ❖ **Interventi di Pd-Est:** per l'elevata densità edilizia delle aree commerciali-direzionali poste a diretto contatto delle infrastrutture viabilistiche ivi presenti e in corso di realizzazione, necessita mitigare gli inevitabili effetti di inquinamento dell'aria e acustico, anche in relazione alla presenza nell'ambito di una villa veneta con parco e adiacente zona boscata indicata nel PTCP. Si propone quindi di salvaguardare al massimo tali emergenze architettoniche e naturalistiche, conservando a verde le residue aree libere ad esse adiacenti, utili alla costruzione della rete ecologica locale in una zona densamente antropizzata
- ❖ **Via Venezia:** strada prettamente commerciale, molto trafficata con effetti negativi su qualità dell'aria e inquinamento acustico. Auspicabile il ridimensionamento di alcune attività (per es. il Centro Giotto), e la realizzazione di un esistente progetto di riqualificazione ambientale dell'asse viario.

Nota: Di seguito aggiungo anche proposte riferite alle ulteriori criticità da me evidenziate al punto I del questionario

- ❖ **Strada Battaglia (SS 16):** promuovervi il potenziamento del trasporto pubblico individuando park & ride posti a sud dell'accesso al nodo del Bassanello, oltre il confine comunale

- ❖ **Circonvallazione esterna:** reperire aree lungo l'anello (in particolare quelle dismesse da destinare a parcheggi scambiatori per favorire l'accesso al centro utilizzando il trasporto pubblico)
- ❖ **Via Tommaseo/Fiera:** spostare parte delle manifestazioni fieristiche in zone più decentrate (per es. nella dismessa struttura del Foro Boario di Corso Australia (tema già inserito nel documento di sintesi)
- ❖ **Anello delle tangenziali:** occorre governarne le intrinseche potenzialità di attrattore di nuovi insediamenti e servizi. Ai fini di mitigare l'effetto barriera sulla rete ecologica locale, non sembra sufficiente dotare l'anello, in alcuni tratti, di un semplice filare alberato (come negli interventi esistenti), bensì prevedere una fascia naturalistica dimensionalmente adeguata (sul tema di come realizzare in concreto le reti ecologiche si sta discutendo anche in altre provincie)
- ❖ **Piazza Insurrezione:** si propone di pedonalizzarla (in ampliamento alla zona pedonale già esistente, trasferendo l'attuale parcheggio in posizione decentrata, fuori dalla cerchia muraria (tema già inserito nel documento di sintesi)
- ❖ **Piazzale Mazzini:** necessita ridare carattere di spazio pubblico dall'area del monumento all'accesso a Piazza Petrarca (per la quale si auspica una anche parziale pedonalizzazione, potenziando il trasporto pubblico verso il centro città), e riducendo l'effetto "rotatoria" esistente.
- ❖ **Parcheggio Foro Boario (Prato della Valle)** - tema già inserito nel documento di sintesi: necessita una riqualificazione della quinta architettonica antistante la piazza) nonché Via 58° Fanteria (recupero paesaggio sommerso Canale Flicorno e resti del Teatro Zairo in Prato della Valle). Caduta l'ipotesi di ricavare l'auditorium nell'area a parcheggio alberato retrostante, necessita riaprire il dibattito culturale, con previsione di spostare la superficie a parcheggio (interrato o in ambiti vicini, per es nell'adiacente area del demanio militare)

## Domanda n. 5

Si condividono/non condividono i seguenti interventi:

**SFMR:** SI (si confermano obiettivi generali, specifici/azioni di cui al sopraccitato Documento di sintesi), per gli effetti positivi sul miglioramento della qualità dell'aria e la mobilità in generale.

**SIR 1, 2, 3:** SI (si confermano obiettivi generali, specifici/azioni di cui al sopraccitato quadro di sintesi, per gli effetti positivi sul miglioramento della qualità dell'aria.)

**1 Arco di Giano:** SI (per le potenzialità positive sulla mobilità di quella parte di città.)

**2 Interventi di PD est:** SI (per gli effetti positivi sulla mobilità di Padova)

**Bovolentana:** NO (si esprimono perplessità sul tracciato più a nord, in Comune di Legnaro e di Ponte San Nicolò, che interferirebbe con il corridoio ecologico principale e la zona di ammortizzazione li previsti dal PTCP, e altresì, correndo parallelamente alla barriera infrastrutturale costituita dall' SFMR ne duplicherebbe gli effetti negativi sulla rete ecologica).

**Tangenziale di Albignasego:** SI - NO (se la finalità di alleggerire il traffico sulla congestionata Via Roma appare condivisibile, non si può dire altrettanto per la scelta di fare confluire detta tangenziale nello stesso punto di congiunzione rispetto alla tangenziale sud di Padova, (con una

rotatoria) accrescendo inevitabilmente il flusso di traffico privato sia su Via Guizza che sull'anello delle tangenziali).

Nota: per realizzare un effettivo miglioramento della vivibilità degli ambiti densamente edificati in modo lineare lungo la Conselvana, la realizzazione della tangenziale di Albignasego dovrà essere accompagnata dal prolungamento del SIR1 dalla Guizza lungo la Conselvana medesima o comunque dalla predisposizione di corsie dedicate per il trasporto pubblico su gomma.

**Tangenziale di Abano, e Bretella di Selvazzano :** SI (si concorda, trattasi di interventi per i quali già da tempo fu effettuato uno studio di valutazione ambientale)

**GRA:** SI – NO (pur condividendo le finalità relative al tratto ad ovest di Padova, si nutrono perplessità sul tracciato scelto: in Comune di Rubano e Mestrino esso si trova nel raggio di influenza di 2 ville venete; inoltre nel tratto finale, a Rubano, esso corre a non molta distanza da una nuova strada provinciale programmata in Comune di Villafranca Padovana, che ad esso oltretutto andrebbe a raccordarsi. Al riguardo, si propone di spostare questo tratto del GRA verso ovest, eliminando la parte che interessa Rubano, per raccordarlo direttamente alla nuova strada in Comune di Villafranca, risolvendo con ciò l'interferenza rispetto all'area delle ville venete, e risparmiando territorio.

Inoltre, in Comune di Mestrino, Saccolongo, Selvazzano esso attraversa zone di ammortizzazione e un corridoio ecologico principale, come indicato dal PTCP)

Più in generale, si condivide una posizione già espressa nella 1<sup>a</sup> fase dei lavori di Agenda 21 secondo la quale il GRA deve diventare esso stesso un corridoio ecologico (con un'opportuna progettazione paesaggistica-ambientale)

**Complanare autostrada nord-ovest:** SI – NO (al confine nord di Rubano il tracciato passa molto vicino ad una villa veneta)

**Asse idroviario:** NO per come viene presentato (con riferimento al PRUSST Riviera del Brenta) Si confermano invece gli obiettivi generali, specifici/azioni di cui al sopraccitato Documento di sintesi, e cioè: **Completare l'Idrovia Pd-Ve** sia per poter risolvere il rischio idraulico collegato ai fiumi maggiori, che per motivi trasportistici quale alternativa valida al trasporto su gomma, e per i connessi benefici sulla qualità dell'aria. In tal senso, si condivide che non deve essere consentito l'utilizzo a fini edificatori da parte dalla ZIP delle aree già destinate al completamento dell'Idrovia - e quindi anche a darsena .

In parallelo, si condivide altresì di **respingere l'ipotesi di una "camionabile"** sui terreni già espropriati per l'Idrovia. Al riguardo, va tenuto presente che il Piano provinciale della viabilità, recepito dal PTCP da poco adottato, non prevede più tale strada.

**Complanare SS 16:** SI – NO (in Comune di Albignasego l'asse attraversa l'area di influenza di 2 ville venete; sempre ad Albignasego attraversa un'area ad alta naturalità da sottoporre a regime di protezione (ex Polveriera) così come indicato dal PTCP. In corrispondenza di questi punti si propone di curvare il tracciato verso est.

Come già accennato sopra, auspico le seguenti modifiche ai seguenti grandi attrattori di traffico:

- 1) **ospedale:** spostamento in tutto o in parte (ipotesi già condivisa nel documento di sintesi della 1^ fase dei lavori di Agenda 21). Condivisibile la localizzazione nei Comuni di cintura, o all'interno dei confini in una zona di riequilibrio funzionale (per es. nella parte territoriale ovest)
- 2) **fiera:** spostamento in parte, per es. nell'area dell'ex foro Boario di Via Austrialia.
- 3) **grandi strutture di vendita:** evitarne l'apertura di nuove o l'ampliamento di esistenti.
- 4) **ZIP:** evitare nuovo consumo di territorio, privilegiando il riuso dell'esistente

#### Domanda n. 7

Punti di debolezza: manca l'interfaccia con l'Amministrazione relativamente alle scelte in merito, che sta proponendo, o ha già portato al tavolo del PATI. Ciò rischia di vanificare il lavoro di tutto il gruppo.

Grazie, Bernini Cosetta

05.01.2007

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

**INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE SECONDO L'OSSERVAZIONE N. 92**

**INDICE**

<b>1. INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE .....</b>	<b>2</b>
<b>1.1 Inserimento e valutazione di nuove azioni di piano.....</b>	<b>2</b>
1.1.1 Integrazione al sistema insediativo e dei grandi servizi .....	2
1.1.2 Integrazione al sistema infrastrutturale .....	5
<b>1.2 Valutazione delle nuove azioni di piano.....</b>	<b>8</b>
<b>1.3 Stima degli effetti delle nuove azioni di piano .....</b>	<b>8</b>
<b>1.4 Mitigazioni e compensazioni.....</b>	<b>9</b>

## 1. INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE

In riferimento all'osservazione attinente alla VAS n. 92 prot. 0184373/07.07.2009 - Bernini Cosetta e Cardini Franco – Comitato Parco Guizza, si è proceduto con un aggiornamento degli scenari di piano e la verifica e quantificazione dell'Impronta Ambientale per le azioni: Viabilità secondaria di progetto e Servizi e attrezzature di interesse sovracomunale con riferimento al “nuovo polo scolastico”.

Questo ha portato ad integrare il Rapporto Ambientale secondo le specifiche di seguito riportate.

Si sottolinea che con la valutazione delle due nuove azioni si è verificato un innalzamento della curva dell'impronta ambientale con la conseguente diminuzione della sostenibilità del Piano ma senza stravolgerne l'effetto globale. Rimangono dunque valide le conclusioni elaborate dal Rapporto Ambientale e nello specifico le varie indicazioni ed attenzioni da esso elaborate in particolar modo l'attuazione delle misure di mitigazione ed il controllo delle modalità di attuazione del Piano attraverso il piano di monitoraggio.

### 1.1 Inserimento e valutazione di nuove azioni di piano

In conformità all'art. 5 Direttiva 42/01, il Rapporto Ambientale deve contenere l'individuazione, la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che il piano o il programma potrebbero avere sull'ambiente.

In tutto il Rapporto Ambientale la stima degli effetti significativi sull'ambiente è stata svolta in osservanza dell'Allegato I (Informazioni di cui all'art. 5, paragrafo 1), e Allegato II (Criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all'art. 3, paragrafo 5) della Direttiva Comunitaria 42/01.

Secondo la metodologia di stima illustrata nel Rapporto Ambientale (RA\_Effetti cap. 1 *Stima degli effetti*), si riportano di seguito le analisi degli effetti ambientali analizzati per le nuove azioni valutate per ogni singolo ambito di analisi considerato.

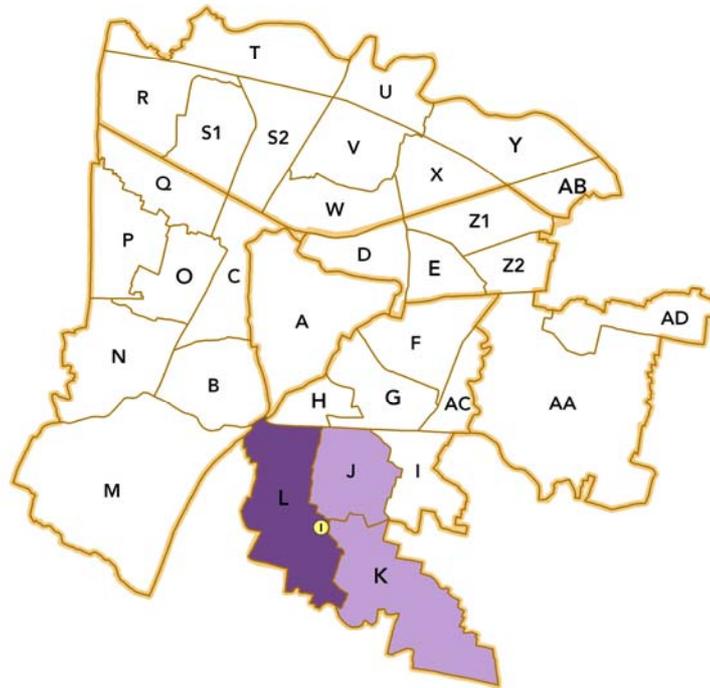
#### 1.1.1 Integrazione al sistema insediativo e dei grandi servizi

Tra i “Servizi e attrezzature di interesse sovracomunale” rilevate nella Tav. 4 del Piano compaiono poli sportivi, poli commerciali, poli ospedalieri, poli espositivi, aree parcheggio e poli per l'istruzione superiore. Di questi ultimi si prendono in esame quelli nuovi di progetto, ovvero una unica struttura nella zona sud del comune che viene identificata come azione 36 “Nuovo polo scolastico”.

#### **36 Nuovo polo scolastico**

Si prevede la realizzazione di un nuovo polo scolastico che la Tav. 4 definisce come polo per l'istruzione superiore, situato nel quartiere 4 nell'ambito agricolo compreso fra Villa Wollemborg il Park scambiatore del SIR1 e la tangenziale sud.

Potendo potenzialmente fungere da polo attrattore dei servizi scolastici per tutta l'area sud del comune, si individuano come ambiti di analisi interessai (subATO) non solo la subATO L Guizza ma anche le limitrofe subATO J SS. Crocefisso e K Salboro.



**Figura 1-1** Sub-ATO coinvolte per l'azione 36 "Nuovo polo scolastico"

Su di esse si esplicano gli effetti analizzati nella seguente struttura ad albero così come definita nello stesso Rapporto Ambientale alla sezione "Effetti" e cap. 1.3 Metodo di stima degli effetti ambientali.

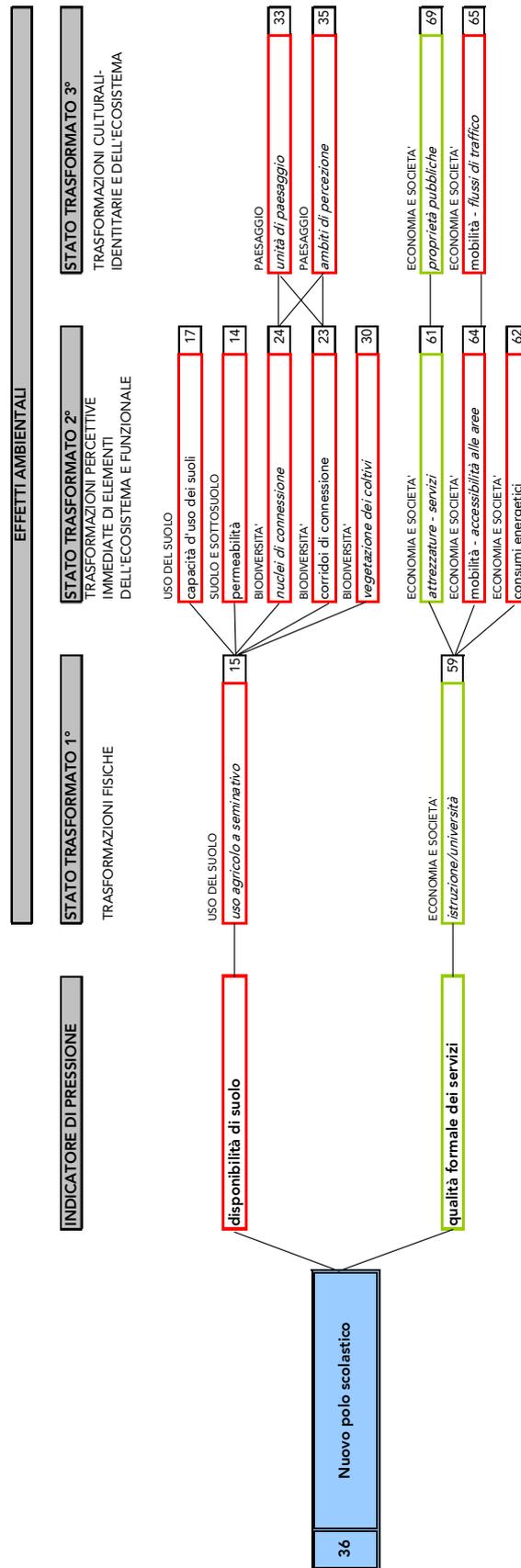


Figura 1-2 Albero degli effetti per l'azione 36 "Nuovo polo scolastico"

L'area in cui si prevede l'inserimento del polo scolastico è prevalentemente terreno agricolo a seminativo la cui occupazione porta una riduzione della capacità d'uso dei suoli e della permeabilità dell'area. Allo stesso tempo la zona in cui viene collocato fa parte di un ambito agricolo individuato come cuneo verde che penetra nell'urbanizzato giungendo al fiume Bacchiglione, da cui conseguono effetti negativi sui nuclei e sui corridoi di connessione, componenti di biodiversità e alla vegetazione dei coltivi scarsamente presente nell'area ma significativa per l'ambito urbano in analisi. Conseguentemente a queste modifiche varia negativamente la componente paesaggio dell'area nella sua unità e percezione.

Il nuovo polo scolastico porta effetti positivi per la dotazione di un plesso scolastico di istruzione superiore all'area sud del comune migliorando i servizi disponibili, anche conseguentemente ad un minimo indotto che si potrà verosimilmente sviluppare. Ma un polo scolastico funge da attrattore per la popolazione apportando modifiche all'accessibilità delle aree e aumentando i flussi di traffico della zona. Si considerano inoltre negativamente i consumi energetici che il nuovo servizio genera.

#### 1.1.2 Integrazione al sistema infrastrutturale

Oltre alle azioni del sistema infrastrutturale già contemplate nel Rapporto Ambientale, si integra la valutazione degli effetti anche con la viabilità secondaria di progetto prevista dalla Tav. 4 che viene identificata come azione 37 "Viabilità secondaria di progetto".

##### **37 Viabilità secondaria di progetto**

Si tratta di azioni relative a territori interni ai confini comunali e di specifica attribuzione al PAT (altre azioni in particolare per il sistema infrastrutturale sono derivate dalla pianificazione sovraordinata). Gli ambiti di analisi coinvolti sono numerosi in quanto le azioni previste sono varie: B Sacra Famiglia, C San Giuseppe-Porta Trento, D Fiera-Stazione Ferroviaria, E Stanga, F Forcellini, J SS. Crocefisso, L Guizza, T Altichiero, V San Carlo-San Bellino e W Arcella e con effetti minori anche le aree relative alle subATO A Centro storico, G Sant' Osvaldo, H Madonna Pellegrina, O Cave.



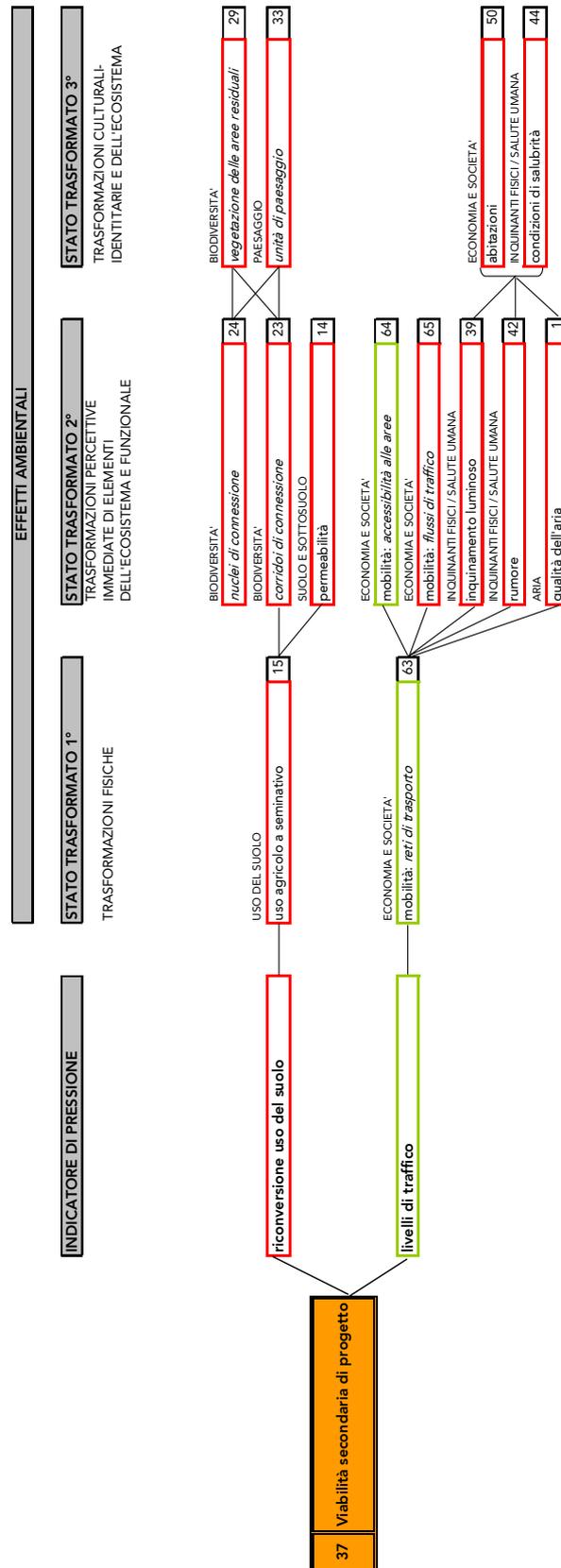


Figura 1-4 Albero degli effetti per l'azione 37 "Viabilità secondaria di progetto"

La viabilità secondaria di progetto, così come prevista in linea strategica dal PAT, in alcuni tratti ricalca la viabilità esistente in altri va ad occupare terreno agricolo andando ad impermeabilizzarlo e, dove presenti, ad interferire con la continuità ecosistemica e vegetazionale particolarmente vulnerabile in ambiti densamente popolati come quelli urbani. L'interferenza con nuclei o corridoi di connessione esistenti modifica conseguentemente anche l'unità di paesaggio.

Le nuove strade di progetto rappresentano un miglioramento per l'accessibilità alle aree, tuttavia non si stima azione migliorativa dei flussi di traffico poiché i punti nevralgici della mobilità urbana non vengono modificati (si veda l'individuazione delle criticità per il sistema infrastrutturale, in particolare per i punti di accesso della città). Contrariamente si aumentano l'inquinamento luminoso, si innalzano i livelli sonori e peggiora la qualità dell'aria generando effetti negativi per la residenza e per le generali condizioni di salubrità dell'ambito urbano.

## 1.2 Valutazione delle nuove azioni di piano

Ogni singola azione di piano viene valutata secondo quanto specificato nel Rapporto Ambientale (Effetti, cap. 1.3.7 *Tabella delle azioni di piano*); si riportano di seguito le specifiche per le azioni di piano che vengono integrate nel Rapporto Ambientale.

SISTEMI	AZIONI	INDICATORI DI PRESSIONE	VALORE D'IMPRONTA		PERSEGUIMENTO		ENTITÀ*		INDICE			
			Fattori di consumo o di riduzione di impronta Ecologica	VI	perseguiti	ostacolati	P	E compreso tra				
SISTEMA INSEDIATIVO E DEI GRANDI SERVIZI	SISTEMA INSEDIATIVO 36	Nuovo polo scolastico	disponibilità di suolo	consumo di territorio produttivo	0,85		4,5,7	0,90	10%	30%	-	0,77
			qualità formale dei servizi	/	1,00		*	1,10				+
SISTEMA INFRASTRUTTURALE	Viabilità urbana 37	Viabilità secondaria di progetto	riconversione uso del suolo	cambiamento di utilizzo del suolo e parziale consumo di territorio produttivo	0,90		5,7	0,90	20%	80%	-	0,81
			livelli di traffico	aumento delle emissioni e dei consumi	0,95	7,8		1,10				+

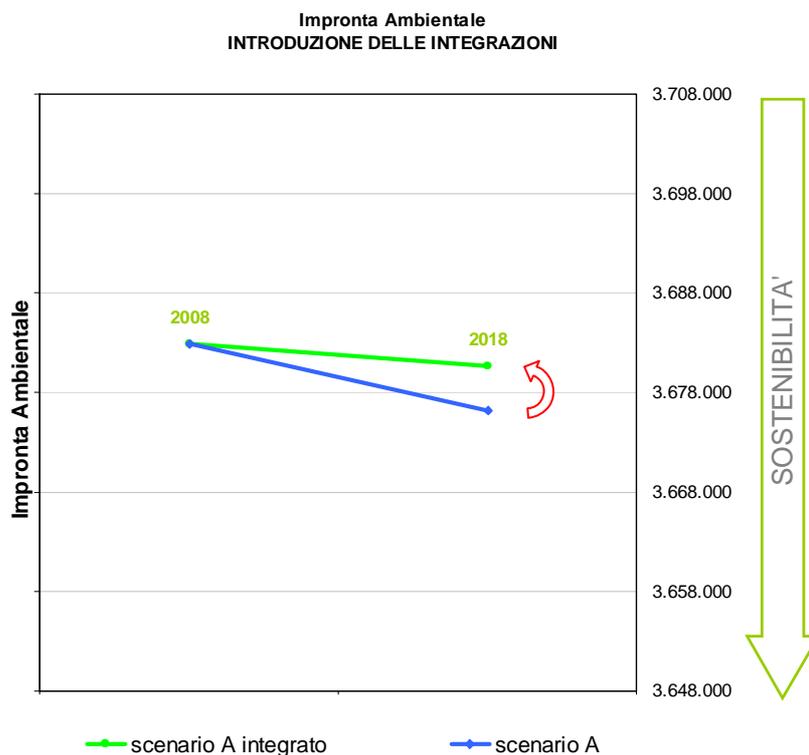
\* per questi indicatori di pressione, non caratterizzabili da criteri prettamente ambientali, si considerano aspetti socioeconomici che portano a valutazioni positive

Gli indicatori di pressione utilizzati negli alberi descritti precedentemente vengono valutati in base al valore di impronta, al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità e all'entità di coinvolgimento di ogni singola subATO del territorio.

## 1.3 Stima degli effetti delle nuove azioni di piano

Il modello matriciale di analisi basato sull'Impronta Ambientale utilizzato per la quantificazione degli effetti ambientali del PAT di Padova viene utilizzato anche per stimare le nuove integrazioni come precedentemente formulate.

Accorpendo le valutazioni elaborate sul Rapporto Ambientale si è proceduto a rivalutare il valore di Impronta Ambientale globale per l'intero Piano di Assetto del Territorio così da comprendere le nuove azioni considerate nello scenario futuro del comune di Padova.



**Figura 1-5** Confronto dello scenario di Piano pre e post integrazioni

Le azioni introdotte introducono significativi effetti negativi alla sostenibilità del PAT: ciò che già era stato anticipato qualitativamente nella descrizione degli effetti tramite le strutture ad albero, viene confermato dal bilancio globale di sostenibilità operato tramite la quantificazione dell'Impronta Ambientale (RA\_Effetti cap. 1.3 *Metodo di stima degli effetti ambientali*). La curva dell'IA si innalza diminuendo la sostenibilità del Piano ma senza stravolgerne l'effetto globale: rimane ancora un Piano che viene considerato sostenibile poiché la curva non supera l'equità intergenerazionale Brundtland (RA\_Effetti cap. 2.2 *Scenari alternativi*), tuttavia la soglia di scarto viene ridotta e sarà dunque necessario porre maggiore attenzione al monitoraggio degli effetti del Piano.

Rimangono dunque valide le conclusioni elaborate dal Rapporto Ambientale e nello specifico le varie indicazioni ed attenzioni da esso elaborate.

#### 1.4 Mitigazioni e compensazioni

Per le mitigazioni da applicare alle nuove azioni considerate si rimanda al *Prontuario delle mitigazioni* già elaborato in sede di Rapporto Ambientale e presente in allegato alle stesse NTA del PAT. In sede di progettazione dovranno essere applicate tutte le mitigazioni che possano ridurre in particolare l'impatto della nuova viabilità di progetto contribuendo ad abbassare la curva dell'Impronta e concorrendo dunque ad aumentare la sostenibilità del Piano.

Non si prevede l'inserimento di compensazioni in quanto lo scenario risulta sostenibile secondo quanto già evidenziato nel capitolo precedente e nello stesso Rapporto Ambientale (RA\_Effetti cap. 2.2 *Scenari alternativi*) prendendo come riferimento l'ipotesi Brundtland di equità intergenerazionale.