Comune di Padova

Settore Servizi Istituzionali e Avvocatura

V COMMISSIONE CONSILIARE

POLITICHE DEL TERRITORIO, DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA'

Urbanistica, Lavori Pubblici, Infrastrutture e Manutenzioni, Edilizia Comunale, Edilizia Privata, Edilizia Residenziale, Accessibilità e Vita Indipendente, Valorizzazione e Accessibilità Complesso Municipale, Coordinamento Strategico PNRR – Opere speciali e pianificazioni territoriali, Grande Padova e Città Metropolitana, Progetto Arcella, Mobilità e Viabilità, Ciclabilità

Verbale n. 4 del 12.02.2025

L'anno 2025, il giorno 12 del mese di febbraio, alle ore 15:00 a Palazzo Sarpi, presso la Sala Urbanistica, si è riunita la V Commissione Consiliare, regolarmente convocata con lettera d'invito del Presidente della V Commissione consiliare Bruno Cacciavillani.
Ai sensi del vigente Regolamento del Consiglio comunale, la seduta è dichiarata pubblica.

Sono presenti (P), assenti (A) ed assenti giustificati (AG) i seguenti Consiglieri comunali:					
CACCIAVILLANI Bruno	Presidente	P	SCARSO Meri	Capogruppo	P
CRUCIATO Roberto	Vicepresidente	P	CAVATTON Matteo	Capogruppo	P
GABELLI Giovanni	Vicepresidente	P	FORESTA Antonio	Capogruppo	A
BERNO Gianni	Capogruppo	P	TURRIN Enrico	Componente	P
BARZON Anna	Componente	P	MENEGHINI Davide	Capogruppo	P
BEAN Pietro	Componente	P	MOSCO Eleonora	Capogruppo	P
TISO Nereo	Componente	P	LONARDI Ubaldo	Componente	A
TOGNON Alessandro	Componente	P	MONETA Roberto Carlo	Capogruppo	P
NALIN Marta	Capogruppo	A	TARZIA Luigi	Capogruppo	P
GALLANI Chiara	Componente	P	BIANZALE Manuel	Componente	A
ALBERTI Elena	Componente	P			

Sono presenti in rappresentanza dell'Amministrazione Comunale: l'Assessore alla Mobilità e Viabilità Andrea Ragona, il Capo Settore Mobilità ad interim ing. Matteo Banfi e l'ing. Luca Coin funzionario del Settore.

È altresì presente l'uditore Giovanni Bettin.

Segretari presenti Claudio Belluco e Martina Vidissoni. Verbalizzante Martina Vidissoni.

Alle ore 15.15 il Presidente della V Commissione consiliare Bruno Cacciavillani, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

OGGETTO:

1. Rappresentazione dello stato dell'arte del PUMS propedeutica alla sua approvazione;

Presidente Cacciavillani	Ringrazia i presenti e introduce l'ordine del giorno: *Rappresentazione dello stato dell'arte del PUMS propedeutica alla sua approvazione.*
Assessore Ragona	Ringrazia ed espone il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), strumento di pianificazione strategica che sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana sostenibile. Evidenzia che è uno strumento obbligatorio per i comuni sopra i 100mila abitanti. Il Comune di Padova si è dotato del PUMS nel 2020 in sinergia con i Comuni coinvolti nella Co.Me.Pa. in quanto la prospettiva di mobilità in un'area come Padova è sovra comunale che ha confini amministrativi ma non di tessuto urbano. Specifica che la procedura di VAS – valutazione ambientale strategica - del PUMS ha

	seguito il percorso di approvazione del Piano, sviluppandosi in coerenza con quanto definito dalla Direttiva Europea 2001/42/CE e a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. Evidenzia che la pandemia Covid 19 ha rallentato l'approvazione del PUMS che ora è stato aggiornato per l'approvazione.
Ing. Banfi	A integrazione di quanto già evidenziato dall'Assessore precisa che la Regione nel 2024 ha chiesto un aggiornamento sugli obiettivi, sullo stato di attuazione degli interventi e un aggiornamento dei dati rispetto alla pianificazione urbana di competenza per poter permettere il proseguo dell'istruttoria VAS iniziata a seguito dell'adozione del PUMS. Per questa ragione è stato elaborato un Addendum che ha l'intento di fornire lo stato di aggiornamento dei contenuti del Piano rispetto a quanto presentato con il Rapporto Ambientale adottato ed inviato alla Commissione VAS nel 2020. Mette in evidenza che gli obiettivi generali strategici sono stati confermati con conseguente conferma del quadro pianificatorio. Rispetto quanto preventivato nel 2020, nel 2024 precisa che Padova ha raggiunto l'80 % degli obiettivi prefissati e richiama per i dettagli la tabella inserita nell'Addendum. Evidenzia che l'aggiornamento ha permesso di presentare e completare il monitoraggio e l'aggiornamento del piano allo stato attuale adempiendo l'obbligo previsto.
Presidente Cacciavillani	Dà la parola al consigliere Cavatton.
Consigliere Cavatton	Chiede chiarimenti sull'iter procedurale dopo il passaggio in Commissione.
Assessore Ragona	Risponde che è previsto il passaggio in Consiglio Comunale per l'approvazione e precisa che il PUMS non è vincolante a differenza della variante urbanistica.
Ing. Banfi	Rispetto quanto già detto, precisa che non si tratta di una presa d'atto, infatti il Consiglio Comunale può modificare il PUMS che in ogni caso è un atto programmatorio e pianificatorio non vincolante, poichè i documenti urbanistici definiscono lo sviluppo della città.
Assessore Ragona	Ribadisce che il PUMS è stato fatto e adottato in collaborazione con i Comuni della Co.Me.Pa.
Presidente Cacciavillani	Dà la parola ai consiglieri prenotati Gallani, Tarzia e Berno
Consigliera Gallani	Chiede se l'Addendum del PUMS comprenda una valutazione sullo stato dei lavori della bicipolitana e se sia previsto uno studio sullo sviluppo ciclabile dello snodo del Bassanello.
Consigliere Tarzia	Chiede chiarimenti sulla progettualità della strada che collega il quartiere Ferri di Albignasego e Padova Sud e sulla necessità di una variante.
Consigliere Berno	Chiede maggiori dettagli sull'*addendum*.
Ing . Coin	Precisa che a mobilità sostenibile significa far convivere reti diverse e all'interno del piano adottato nel 2020 sono state confermate le reti sovra comunali che comprendono la bicipolitana confermata nel 2024 in fase di esecuzione, non entrando nei dettagli di ogni singola opera.
Assessore Ragona	Risponde positivamente al Consigliere Tarzia, chiarendo che è previsto l'inserimento nel piano delle opere pubbliche, il finanziamento, l'approvazione dell'opera e la variante.
Ing. Banfi	Riprende l'Addendum e ne sintetizza il contenuto. L'Addendum è stato inviato alla Direzione regionale di competenza per poter permettere il proseguo dell'istruttoria VAS iniziata a seguito dell'adozione del PUMS e ferma alla fase delle controdeduzioni alle osservazioni a causa di diverse vicende che sono avvenute in questi anni, tra cui le diverse variazioni che hanno interessato gli uffici del Settore Mobilità del Comune di Padova, capofila della Co.Me.Pa. Precisa che il documento ha analizzato gli obiettivi, le strategie e le azioni del Piano mettendo in luce quelle che risultano ancora valide, quelle che non fanno più parte delle intenzioni delle amministrazioni e quelle che, nel corso degli ultimi anni, sono state attuate, riportando anche gli esiti del monitoraggio del PUMS che il Comune di Padova ha comunque portato avanti in questo periodo. In linea generale sono stati confermati sia gli obiettivi che le scelte strategiche del Piano e valutate nel Rapporto Ambientale adottato come una visione attualmente valida per il futuro della mobilità sostenibile e del settore dei trasporti per l'ambito della Co.Me.Pa. Infatti, come riportato anche nel Piano adottato, il PUMS propone il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di strategie e azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Dagli esiti della verifica di attuazione del Piano e del secondo monitoraggio effettuato dal Comune di Padova per il proprio territorio è emerso che l'Amministrazione abbia elaborato,

	nel primo periodo, oltre l'80% delle azioni del PUMS, circa metà delle quali portandoli alla loro completa esecuzione e l'altra metà alla fase di progettazione. Solamente meno del 20% risulta ancora da avviare. Precisa che deve essere, tuttavia, ricordato che gli anni 2022-2023 sono stati caratterizzati da macro-eventi e dinamiche sovranazionali (guerra in Ucraina, volatilità dei prezzi dell'energia, inflazione) che hanno condizionato e stanno tuttora condizionando alcune delle tematiche affrontate dal PUMS, soprattutto quelle legate alla sosta, delle zone 30 e al trasporto pubblico; quest'ultimo però non vede ancora i benefici derivanti dal termine della realizzazione delle nuove linee SIR. Prosegue rappresentando che il documento è stato, inoltre, ritenuto opportuno aggiornare il contesto programmatico-pianificatorio di riferimento, aggiornando gli strumenti che dal momento della stesura del RA sono stati superati, e dello stato dell'ambiente, rispetto ad eventuali aggiornamenti in tema di mobilità sostenibile. Riporta che rispetto al quadro pianificatorio non sono emerse importanti variazioni che hanno determinato possibili incongruenze con la visione del PUMS; infatti, il Piano è stato sviluppato sulla base dei principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, coerenti con gli obiettivi contenuti nei documenti del contesto internazionale, europeo e nazionale. Per quanto riguarda l'introduzione del nuovo Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, strumento chiave per la definizione dei progetti infrastrutturali nel rispetto del rischio di inondazioni, evidenzia che il livello strategico del Piano, così come il Rapporto Ambientale adottato, non vede e non valuta il singolo progetto nella sua forma dettagliata. Più in generale, chiarisce che lo stato dell'ambiente così come aggiornato nel presente addendum ha messo in luce le criticità e le peculiarità del territorio della Co.Me.Pa., anche a fronte delle variazioni al settore della mobilità derivanti dall'esperienza del periodo pandemico, confermando nel complesso quelle che sono state presentate nel Rapporto Ambientale adottato. Per quanto riguarda la qualità dell'aria, aspetto fortemente legato anche al tema della mobilità e dei trasporti, le principali problematicità sono legate ai superamenti dei limiti emissivi per alcuni inquinanti, in particolare il valore limite delle polveri sottili (PM10 e PM2.5), dell'ozono e del benzo(a)pirene, specialmente durante la stagione invernale. Tali valori, riscontrabili anche a livello regionale e soprattutto in maniera più marcata a quello di Bacino Padano, sono fortemente condizionati dalle caratteristiche orografiche e dalle relative condizioni meteorologiche del territorio pianeggiante della pianura padovana e padana. In tale territorio lo sviluppo delle attività umane è avvenuto più intensamente, sia in termini di densità demografica che di insediamento delle aziende produttive e della rete infrastrutturale, favorendo quindi una maggiore concentrazione degli inquinanti atmosferici. Evidenzia l'importanza di evidenziare che, nel lungo periodo, la situazione legata alla qualità dell'aria, pur nell'ambito della difficile realtà del Bacino Padano, ha fatto registrare dei miglioramenti. Infatti, se fino a un decennio fa era frequente, soprattutto nei grandi centri urbani, il superamento del valore limite annuale per il biossido di azoto, ora la concentrazione di questo inquinante è sempre rispettata nell'ultimo triennio in tutta la Regione del Veneto. Miglioramenti si sono visti anche per il particolato PM10: sebbene ad oggi il valore limite giornaliero di 50 µg/m3 sia diffusamente superato per più dei 35 giorni concessi dalla normativa, si è comunque registrata nel tempo una diminuzione dei giorni in cui il limite non è rispettato. Infatti, se fino al 2010 era piuttosto diffuso registrare superamenti per più di 100 giorni l'anno, negli ultimi 3 anni sostanzialmente tutte le centraline di fondo di ARPAV si sono attestate sotto i 70 giorni di superamento, con una media regionale di circa 50 giorni di sforamento per anno. In tale situazione, anche alla luce dell'innalzamento delle temperature e dei cambiamenti climatici in corso (il trend in aumento della temperatura media annua del Veneto per il periodo 1993-2022 che vale mediamente + 0.57 °C per decennio e la variabilità delle precipitazioni brevi e intense ne evidenziano i fatti), la lotta all'inquinamento atmosferico è una sfida aperta per il futuro. Molte sono le azioni introdotte, partendo da quelle dettate dall'Unione Europea e recepite dallo Stato italiano, arrivando a quelle sottoscritte dalle singole Regioni e dalle amministrazioni locali. Tra queste il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile diventa uno strumento utile a contrastare l'aumento dei livelli emissivi dovuto al settore dei trasporti e della mobilità in generale. La decarbonizzazione dei mezzi esistenti attraverso l'utilizzo di soluzioni alternative come il motore elettrico, l'incentivazione all'uso di mezzi di trasporto pubblico e condiviso ma anche la riorganizzazione delle infrastrutture viarie e la regolazione degli accessi diventano strategie applicabili sul territorio del PUMS in grado di ridurre in parte sia la produzione di inquinanti emissivi che quelli strettamente legati al traffico veicolare come il rumore e la

	sicurezza stradale. Infatti, un altro aspetto correlato al sistema della mobilità è quello delle emissioni di rumore che ne derivano. Dall'esperienza effettuata nel periodo legato alla pandemia Covid-19 è emerso come le restrizioni imposte dall'emergenza sanitaria hanno creato una situazione unica che ha permesso di mettere in luce quale sia l'effetto, sul clima acustico delle città e dei centri urbani, delle abitudini quotidiane legate agli spostamenti per motivi di lavoro, scolastici e personali. Il Piano in oggetto si relazione in modo decisamente coerente a questo tema in quanto prevede una serie di strategie dedicate alla gestione di tali spostamenti: lo sviluppo di una adeguata rete ciclabile urbana e di area vasta, la diffusione di servizi di mobilità condivisa (ciclabile ma anche di *carsharing* elettrico) ma anche il potenziamento del *mobility management* permettono sia una mobilità sostenibile in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico che un netto miglioramento delle emissioni di rumore. Al fine di ridurre l'uso del mezzo privato, oltre ad incentivare l'uso del trasporto pubblico e a risolvere i punti critici della viabilità, esistono altre diverse strategie proposte dal Piano che possono influenzare i tassi di mortalità sulle strade. Tra questi vi sono quelli legati alla smart *mobility*, come il *bikesharing* e il *carsharing*, la regolamentazione degli accessi (anche per la logistica) e dei limiti di velocità (le zone 30 ora definite zone scolastiche), la realizzazione di parcheggi di interscambio e l'incentivazione dell'uso di mezzi sostenibili negli spostamenti casa-lavoro e scuola-lavoro. Un secondo aspetto ma non meno importante legato al pubblico servizio è quello legato al sistema sanitario presente sul territorio. La Provincia di Padova vanta infatti numerosi servizi ospedalieri che offrono cure di alta qualità, distinguendosi per l'eccellenza medica, l'integrazione tra ricerca e pratica clinica, l'adozione di tecnologie avanzate e un approccio centrato sul paziente che abbraccia prevenzione, cura e riabilitazione. Per questi ultimi due aspetti il PUMS si pone degli obiettivi e delle strategie di grande importanza per la gestione della mobilità e dei trasporti correlata al turismo e all'utilizzo dei servizi al cittadino. Tra questi vi sono sicuramente il rafforzamento dei collegamenti e della rete del trasporto pubblico, sia su ampia scala che su ambito locale, lo sviluppo di soluzioni alternative alla mobilità quotidiana da e fuori il territorio della Co.Me.Pa. (basti pensare allo spostamento casa-lavoro e scuola-lavoro per i poli universitari e ospedalieri), alla realizzazione e al completamento degli itinerari ciclabili sia per la mobilità giornaliera che per quella turistica, nonché alla organizzazione del sistema dei parcheggi scambiatori e il sistema *park and ride*.
Presidente Cacciavillani	Dà la parola ai Consiglieri prenotati Scarso, Gallani e all'uditore Bettin.
Consigliera Scarso	Chiede se il PUMS preveda opere TAV.
Assessore Ragona	Risponde che la TAV è fuori ambito PUMS, chiarendo la distinzione tra le due pianificazioni.
Consigliera Gallani	Chiede i benefici della ratifica del PUMPS.
Assessore Ragona	Sottolinea che il PUMS, oltre alla correttezza di finire l'iter amministrativo, rappresenta uno strumento di programmazione necessario anche per accedere a finanziamenti.
Uditore Bettin	Suggerisce di approfondire ulteriormente la mobilità locale, considerando la specificità del territorio e le esigenze dei residenti.
Ing. Banfi	Condivide il tema e accoglie le valutazioni esposte per pianificare al meglio la mobilità.
Presidente Cacciavillani	Constatato che non ci sono altri interventi alle ore 16.05 dichiara chiusa la seduta della Commissione.

Il segretario verbalizzante
Martina Vidissoni

Il Presidente della V Commissione
Bruno Cacciavillani