







COMUNE DI PADOVA
Piazza del Municipio, 1
35122 PADOVA (PD)
Tel. +39 049 82051 11



Il Sindaco
Sergio GIORDANI

Assessore Urbanistica
Andrea RAGONA

Segretario Generale
Dott. Giovanni ZAMPIERI

Capo settore urbanistica e servizi catastali
Dott. Danilo GUARTI

**Ufficio di Piano
del settore Urbanistica e Servizi Catastali**
Dott.ssa Luisa ZUGOLARO
Arch. Vanni BALDISSERI
Ing. Antonio ZOTTA
Arch. Attilio DELLO VICARIO
Geom. Nicola GELAIN
Arch. Enrico FERREGUTI
Geom. Letizia MOLETTA
Geom. Claudio BELLUCO
Geom. Paolo ROCCO
Geom. Aldo ALBERTIN
Sig. Luca GRIGOLETTO

Settore Edilizia Privata
Arch. Nicoletta PAIARO

GRUPPO DI LAVORO

Progettisti

Coordinamento Scientifico
Prof. Arch. Stefano BOERI
Responsabile Contrattuale
Urb. Raffaele GEROMETTA (MATE)
Coordinatore Progettuale
Urb. Daniele RALLO (MATE)
Arch. Corrado LONGA (SBA)
Coordinatore Operativo
Urb. Fabio VANIN (MATE)

Esperti specialistici

Pianificazione Urbanistica
Arch. Laura DI DONFRANCESCO (SBA)
Arch. Veronica D'ONOFRIO (MATE)
Arch. Elena GIANELLONI (SBA)
Arch. Francesca CAPICCHIONI (SBA)

Sistema Informativo Territoriale (SIT) e Cartografia
Urb. Lisa DE GASPER (MATE)
Urb. Ivan SIGNORILE (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
Arch. Valentina COSMI

Mobilità e infrastrutture

Urb. Tito STEFANELLI (TRT)
Sofia PECHIN (TRT)
Ing. Fabio TORTA (TRT)



INDICE

| | | | |
|---|----|---|-----|
| 0 INTRODUZIONE. IL PIANO IN PILLOLE- | 7 | 07.3 Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale I PATI 2012- | 98 |
| 01 I GLI OBIETTIVI DEL PIANO DEGLI INTERVENTI- | 13 | 08 I IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO. LIMITI E CONDIZIONAMENTI- | 103 |
| 01.1 La Vision- | 15 | 08.1 Le strategie del PAT 2014- | 106 |
| 01.2 I macro-obiettivi del nuovo Piano- | 16 | 08.2 Le tavole del PAT 2014 I Vincoli, Invarianti, Fragilità, Trasformabilità- | 107 |
| 02 I LA FORMA DEL PIANO- | 25 | 08.3 Il dimensionamento del PAT- | 109 |
| 02.1 L'articolazione del Piano Regolatore Comunale: il PAT e il PI- | 26 | 08.4 La Variante PAT 2019 sul contenimento di suolo- | 109 |
| 02.2 Cronologia dei principali Piani urbanistici per la Città di Padova- | 27 | 09 I LA COSTRUZIONE DEL PIANO- | 111 |
| 02.3 I Sistemi Territoriali: Obiettivi e Strategie del PI- | 28 | 09.1 Il Piano partecipato- | 113 |
| 02.4 I riferimenti principali per l'elaborazione del PI- | 29 | 09.2 Il percorso partecipativo- | 116 |
| 02.5 Gli elaborati del PI- | 30 | 10 I LA ZONIZZAZIONE DEL PIANO- | 123 |
| 03 I IL SISTEMA AMBIENTALE- | 37 | 10.1 Zone "A" I Città storica- | 126 |
| 03.1 Implementare la rete dei corridoi verdi e blu- | 40 | 10.2 Zone "B" I Città consolidata residenziale- | 132 |
| 03.2 Qualificare il sistema dei grandi parchi- | 42 | 10.3 Zone "C" I Città di trasformazione residenziale- | 140 |
| 03.3 Consolidare la cintura verde agricola- | 44 | 10.4 Zone "D" I Città consolidata produttiva- | 144 |
| 03.4 Ridurre i rischi idrogeologici e qualificare il drenaggio urbano- | 46 | 10.5 Zone "E" I Territorio agricolo- | 150 |
| 04 I IL SISTEMA INSEDIATIVO-RESIDENZIALE- | 49 | 10.6 Zone "F" I Città dei servizi- | 154 |
| 04.1 Valorizzare le parti urbane e le identità locali- | 52 | 11 I INDIRIZZI PER LA QUALITÀ- | 159 |
| 04.2 Rigenerare la Città esistente- | 66 | 11.1 Città dei rioni- | 162 |
| 04.3 Qualificare la rete dei "cunei" verdi- | 68 | 11.2 Assi storici, spazi aperti e mobilità dolce- | 178 |
| 05 I IL SISTEMA INSEDIATIVO-PRODUTTIVO- | 71 | 11.3 Architetture del Novecento- | 182 |
| 05.1 Valorizzare e riqualificare la Città multifunzionale e innovativa- | 74 | 11.4 Paesaggio agrario- | 184 |
| 05.2 Qualificare la Città del turismo, della ricettività e del terziario diffuso- | 75 | 12 I CITTÀ 30- | 187 |
| 05.3 Assicurare la coerenza e l'integrazione tra urbanistica e sistema commerciale- | 76 | 12.1 Città e isole ambientali- | 190 |
| 05.4 Integrare le reti policentriche dei grandi servizi- | 77 | 12.2 Rione della Guizza/Bassanello I Guida per la progettazione della Città 30- | 191 |
| 06 I IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE- | 79 | 12.3 Guida per la progettazione delle "isole residenziali"- | 193 |
| 06.1 Potenziare le intermodalità tra ferrovia, trasporto pubblico locale e mobilità slow- | 82 | 13 I I TEMI GENERALI, CONSUMO DI SUOLO E DIMENSIONAMENTO- | 197 |
| 06.2 Qualificare la viabilità di livello territoriale- | 84 | 13.1 Sistema commerciale e adeguamento alla Legge Regionale n. 50/2012- | 198 |
| 06.3 Qualificare la viabilità urbana e locale- | 86 | 13.2 Crediti edilizi e adeguamento alle LR 14/2017 e 14/2019- | 203 |
| 06.4 Consolidare e ampliare la mobilità dolce- | 87 | 13.3 Il recepimento delle definizioni uniformi del nuovo Regolamento Edilizio- | 205 |
| 07 I I TEMI DELLA PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA- | 89 | 13.4 Il contenimento del consumo di suolo e l'adeguamento alla LR 14/2017- | 206 |
| 07.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto I PTRC 2020- | 92 | 13.5 L'adeguamento al PTRC 2020- | 208 |
| 07.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Padova I PTCP 2009- | 96 | 13.6 Il dimensionamento- | 209 |



An abstract geometric design on a green background. The design consists of white lines and dots. There are four dots arranged in a diamond shape, each surrounded by a small white circle. These dots are connected by white lines. Additionally, there are several other white dots and lines forming a network-like structure, particularly on the left side of the image. The overall effect is a modern, minimalist graphic.

0 INTRODUZIONE. IL PIANO IN PILLOLE



La redazione del nuovo Piano urbanistico per la Città di Padova si pone all'interno di uno scenario di grandi cambiamenti climatici e ambientali, economici e sociali, che negli ultimi vent'anni hanno investito profondamente i nostri territori. Non ultimi, gli effetti legati alla pandemia, che hanno inciso in profondità molti dei nostri comportamenti, stravolgendo le relazioni sociali ed economiche e la percezione dell'ambiente e dello spazio in cui viviamo e lavoriamo. Ma anche la crisi energetica, che ha amplificato le fragilità ambientali e socio-economiche delle città e dei territori di fronte alla molteplicità dei rischi.

In questo contesto planetario e locale così complesso quanto fragile, è possibile intravedere interessanti e fertili opportunità. Prima fra tutte una nuova **consapevolezza dell'importanza del suolo e della sicurezza del territorio**, soprattutto se confrontato con le previsioni di espansione e trasformazione del PRG previgente.

In linea con l'obiettivo di azzeramento di consumo di nuovo suolo previsto dalla Regione Veneto entro il 2050 e, più in generale, con gli obiettivi di "neutralità climatica" previsti dal Piano europeo per l'ambiente del 2019 (*Green New Deal for Europe*), il Piano di Padova stabilisce le regole e gli indirizzi per concretizzare un processo di lunga durata di **rigenerazione urbanistica e ambientale della città esistente**, recependo i principi ed i criteri delle recenti Leggi regionali "Contenimento del consumo di suolo e rigenerazione urbana" (la n. 14 del 2017) e "Veneto 2050" (la n. 14 del 2019). Rigenerazione che si muove su due livelli: 1) il primo, che riguarda quasi 1,8 milioni di

metri quadri di tessuti urbani esistenti (Zone B), è orientato alla riqualificazione energetica, impiantistica, strutturale ed ecologico ambientale del singolo lotto/edificio;

2) il secondo, più lungimirante, è volto a rigenerare interi "pezzi" di città (o isolati), ri-progettando gli spazi aperti e restituendo più verde alla città. A tal fine, il nuovo Piano individua circa ottanta aree residenziali di rigenerazione (Sottozone C1), per una superficie complessiva pari a 560.000 mq.

L'esigenza di rigenerare l'esistente prende atto della necessità di **non consumare più suolo** fuori dai confini fisici della Città costruita ed in particolare nelle aree residenziali di trasformazione (ex zone di perequazione), per le quali i cittadini/proprietari, grandi e piccoli, hanno avuto un ventennio di tempo per poterle realizzare.

Considerato che ai sensi di Legge la nuova filosofia del PI si misura in un arco di tempo breve, l'Amministrazione Comunale ha attivato degli avvisi pubblici per raccogliere istanze di nuova edificazione o di riconferma delle previgenti, a condizione che vi sia un rilevante interesse pubblico e che tali previsioni siano realizzate entro i termini stabiliti dalla Legge (cinque anni).

A seguito delle istanze presentate dai cittadini/proprietari è stato possibile aggiornare il consumo di suolo programmato. L'eliminazione delle aree decadute *ope-legis* ha portato ad una cancellazione di potenzialità edificatorie per una superficie di 294 ettari. A questi 2.940.000 mq si possono sommare altri 360.000 mq di viabilità, cioè di asfalto impermeabile, che sono stati eliminati dalle previsioni di piano. Le superfici così recuperate hanno "incrementato" il territorio agricolo (preservandolo) per 330 ettari.



Rigenerare la Città post pandemia significa anche pensare a un modo diverso di vivere gli spazi della vita quotidiana. Il nuovo Piano di Padova cerca di rispondere a questo tema partendo dalla scala di quartiere, ri-progettando gli spazi aperti (strade, slarghi, piazze, parcheggi, etc.), i servizi e il verde di quartiere. Obiettivo del PI è **la creazione della Città dei rioni**, partendo dal ruolo di prossimità del Borgo Urbano, inteso come lo spazio urbano con un'autonomia funzionale che consenta a tutti di poter accedere ai servizi, scuole, sanità e negozi di vicinato entro un raggio geografico di 500 metri e un raggio temporale di 15 minuti, a piedi o in bicicletta.

Il progetto "Città dei rioni", articolato in specifiche schede progettuali, è stato costruito assieme alla società civile, con l'aiuto delle Consulte di quartiere. L'attività è stata svolta attraverso riunioni a distanza e in loco, con le passeggiate di quartiere, che hanno coinvolto cittadini, associazioni e progettisti.

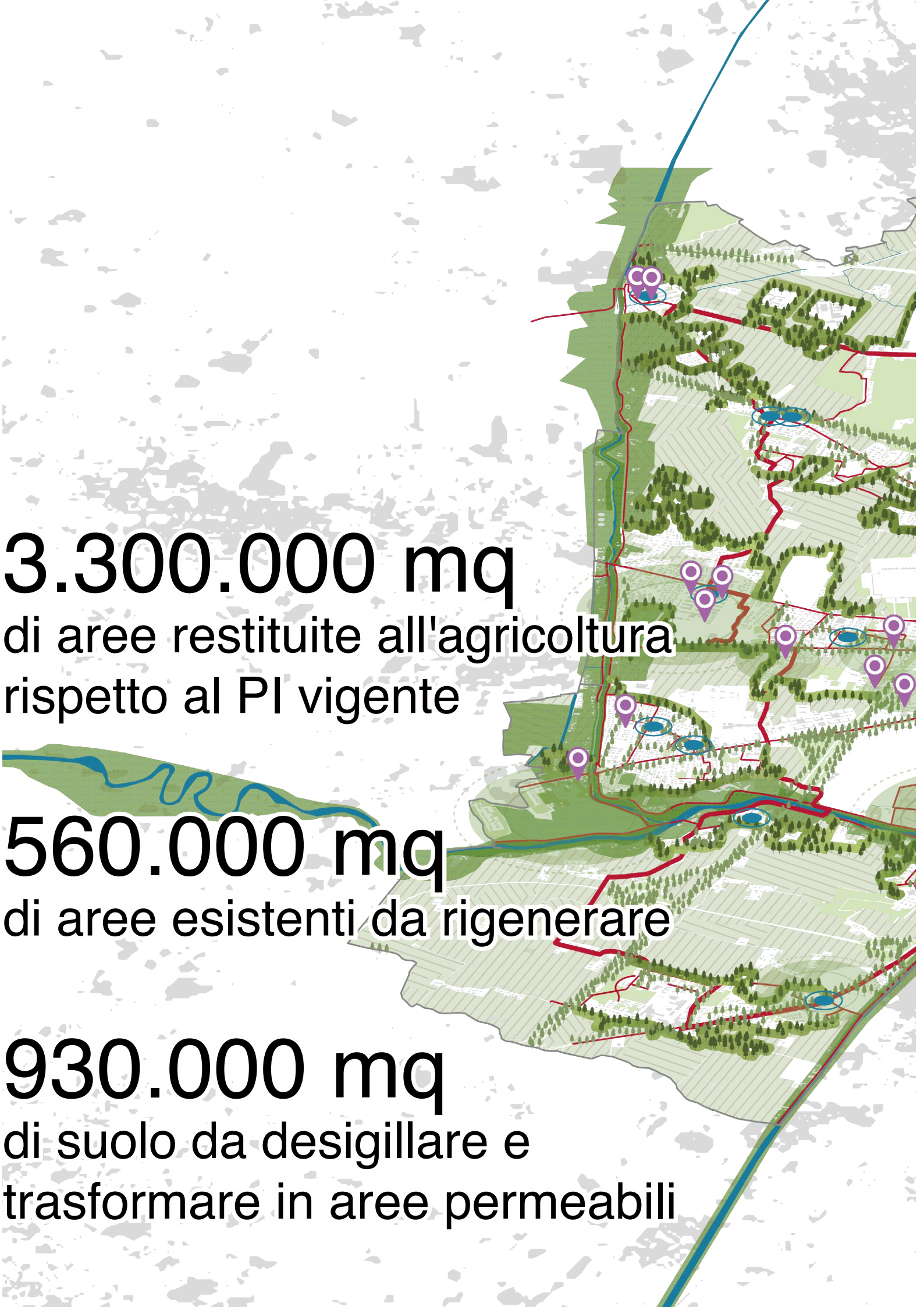
Il PI prevede inoltre il **rafforzamento delle infrastrutture verdi e blu**, con l'obiettivo di incrementare la forestazione urbana, ridurre i suoli impermeabilizzati, aumentare le coperture verdi e potenziare i parchi fluviali. In particolare, il Piano prevede il mantenimento del verde privato intercluso nella Città consolidata (220 ettari) e la desigillazione delle aree edificate ed impermeabilizzate, con effetti su più fronti: dall'incremento della permeabilità dei suoli alla riduzione delle isole di calore, dal miglioramento del drenaggio urbano alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti responsabili del riscaldamento globale. Le aree da rinaturalizzare derivanti dalla demolizione di edifici incongrui e dalla rigenerazione delle aree

compromesse ammontano a circa 85 ettari. Il Piano prevede inoltre l'incremento dei parchi urbani e del verde pubblico realizzato dal privato e ceduto gratuitamente al Comune, per un totale di 1.360.000 mq.

Rigenerare la Città significa anche rendere **più attrattivo il Centro storico e il patrimonio diffuso**, estendendo idealmente il Centro storico anche fuori dalle Mura cinquecentesche, lungo i principali assi ordinatori attorno ai quali è cresciuta la Città; potenziando ed ampliando il Parco delle Mura e delle Acque, di valenza ecologica, paesaggistica, storica e identitaria, valorizzando e salvaguardando i siti sottoposti a tutela dall'UNESCO quale Patrimonio Culturale dell'Umanità e tutelando l'impianto urbanistico della cosiddetta "Città Giardino". Oltre ai tessuti della Città storica entro e attorno alle Mura, il Piano individua e valorizza anche il sistema di edifici, manufatti e complessi rappresentativi della produzione architettonica del Novecento.

Un'attenzione particolare va infine rivolta al tema della mobilità sostenibile traducibile nel modello di **Città dei 15 minuti**. Pedonalità, ciclabilità, fruizione lenta rappresentano le azioni principali per la riqualificazione dei rioni. Ciò significa ridare spazio alla socialità, alla libera e sicura circolazione dei pedoni e dei ciclisti.

Questo modello implica un completo ripensamento della fruibilità dei quartieri e delle relazioni interne che, nel tempo, si sono perdute: i quartieri dovranno essere quanto più funzionali a garantire e soddisfare i bisogni primari dei cittadini residenti e la mobilità dolce e lenta dovrà essere il motore di questa riqualificazione.



3.300.000 mq
di aree restituite all'agricoltura
rispetto al PI vigente

560.000 mq
di aree esistenti da rigenerare

930.000 mq
di suolo da desigillare e
trasformare in aree permeabili



1.360.000 mq
di nuove aree verdi in
cessione gratuita al Comune

220.000 mq
di aree a verde privato
inedificabili

1.820.000 mq
di corridoi verdi e blu





01 | GLI OBIETTIVI DEL PIANO DEGLI INTERVENTI



vare a pensare a un modo diverso di abitare il pianeta, le città e 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, in cui vi è un'autonomia di servizi raggiungibili dai cittadini/residenti a piedi o in bicicletta, entro un arco temporale di 15 o 20 minuti. 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. vicinanza e pedonabilità a tutti i servizi essenziali;
2. tipologie di foreste urbane e soluzioni che mettono al centro la natura, 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 4R: 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 alla scala dell'intera città. Le Città oggi sono la prima causa del cambiamento climatico, producendo 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.

Questi principi sono 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 all'interno di uno scenario di cambiamenti significativi anche nel quadro di riferimento normativo regionale. Con la nuova Legge regionale "Veneto 2050" (Legge regionale n. 14 del 2019) sono state riviste le premialità volumetriche previste dal Piano Casa in un'ottica di riduzione del consumo di suolo (azzeramento entro il 2050) e di 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 ha introdotto, riguardano misure per la tutela delle disabilità e la coesione sociale, come ad esempio incentivi rivolti al superamento delle barriere architettoniche (vedi Legge "Veneto 2050" per interventi di recupero che prevedano l'eliminazione delle barriere architettoniche), quelli inerenti alla valorizzazione ecologico-ambientale della Città costruita e alla sicurezza delle aree a rischio idrogeologico.

01.1 La Vision

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 se non le cause profonde, certamente quelle secondarie o contributive di questa pandemia, o se pensiamo di poter cogliere appieno il potere di questa tragedia e pro-



01.2 I macro-obiettivi del nuovo Piano



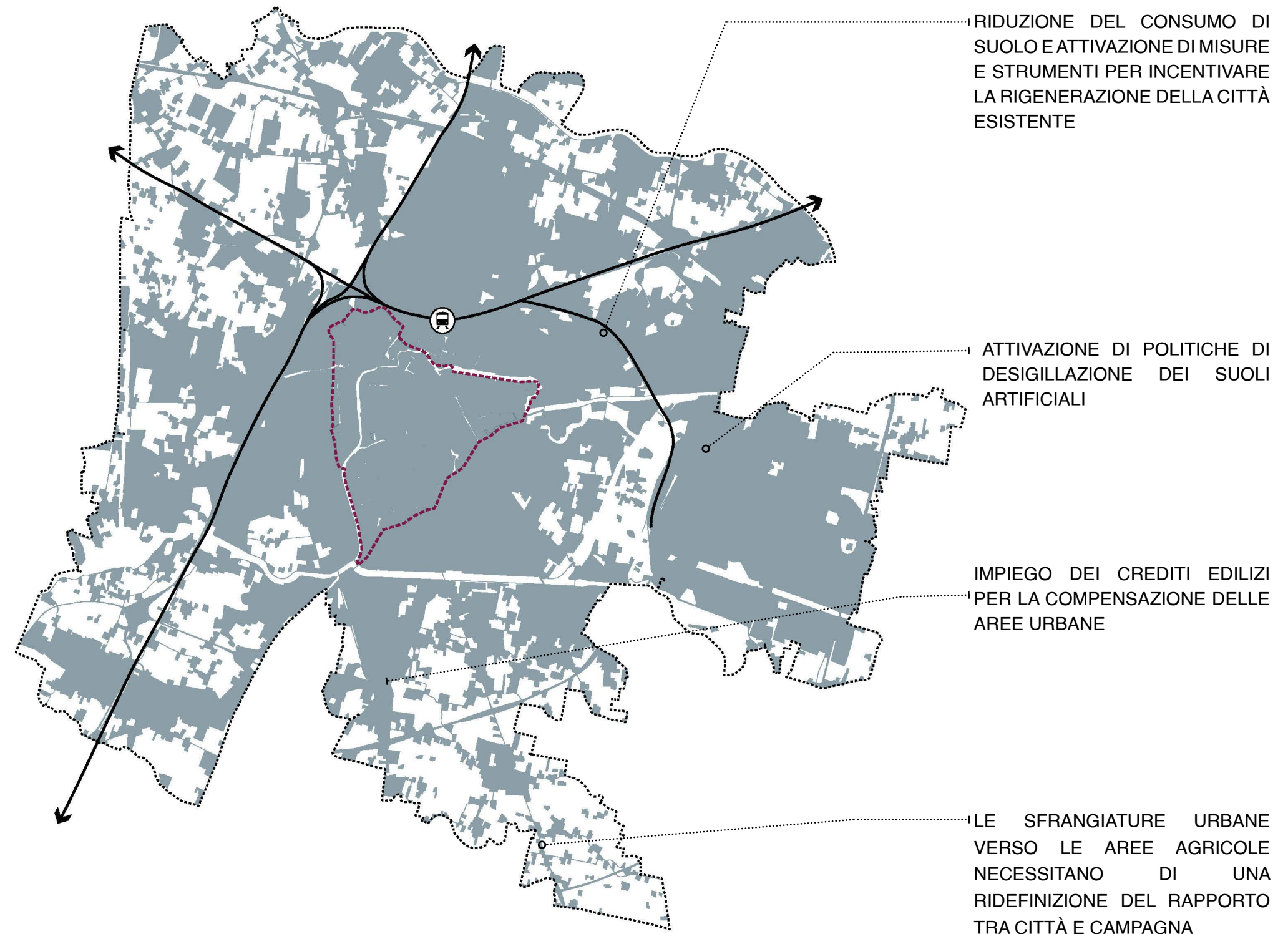
(1) USO CONSAPEVOLE DEL SUOLO E SICUREZZA TERRITORIALE

L'obiettivo di azzeramento del consumo di suolo entro il 2050 che la Regione Veneto si è prefissata 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 ettari 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 del consumo di nuovo suolo previsto dalla Regione Veneto entro il 2050, il Piano ha introdotto misure e strumenti per ripristinare il valore ecologico e la permeabilità dei suoli compromessi, e ha ridotto al contempo le superfici non attuate derivanti da aree di trasformazione del Piano vigente. 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. In tal senso, il nuovo Piano ha introdotto lo strumento dei crediti da rinaturalizzazione previsto dalla Legge "Veneto 2050", accompagnato da alcune linee guida applicative per garantire l'operatività degli interventi.

Contestualmente, il Piano ha individuato specifiche premialità per gli interventi vir-

tuosi nella città costruita che prevedano l'accoglimento di crediti edilizi e la riqualificazione energetica, impiantistica, strutturale ed ecologico-ambientale del patrimonio edilizio.



(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 l'inserimento 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 "zero" al 2050 come previsto dalla Legge regionale.

Per raggiungere tale obiettivo il Piano degli Interventi prevede azioni di forestazione urbana a compensazione ambientale delle trasformazioni urbane, creando corridoi verdi e blu costituiti da canali e filari alberati che dalle aree agricole esterne raggiungono il Parco delle Mura in Centro Storico.

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. "WOW-nature" e l'iniziativa "adotta un albero"), in sinergia con il Piano di Gestione degli alberi ed il Piano del Verde.

Il ruolo dei canali che attraversano il territorio del padovano è importantissimo per la tutela del paesaggio e delle città, soprattutto 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 agro-ambientale consente di valorizzare il ruolo degli agricoltori soprattutto per la loro capacità di mantenere e presidiare i territori preser-

vando 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.



COMPLETARE IL PROGETTO DEL PARCO DELLE MURA COME VOLANO PER LA RIGENERAZIONE DI SPAZI ED EDIFICI NELL'AREA CENTRALE

DEFINIZIONE DI UN GRANDE ANELLO VERDE ATTORNO ALLA CITTÀ METTENDO A SISTEMA I PERCORSI CICLOPEDONALI LUNGO I FIUMI E I CANALI

ATTUAZIONE DEL PIANO AGROPAESAGGISTICO METROPOLITANO ATTRAVERSO UN SISTEMA AGRICOLO MULTIFUNZIONALE, SOSTENIBILE ED INNOVATIVO

(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 56 ettari di aree urbane dismesse o sottoutilizzate, che il PI ha individuato e classificato in specifiche sottozone. L'obiettivo è di innescare un processo di rigenerazione diffusa di alcuni "pezzi" di Città che siano il motore per avviare una più complessiva rigenerazione e rivitalizzazione di alcuni quartieri o rioni.

In linea con quanto previsto dall'Amministrazione Comunale il Piano ha tenuto conto e implementato gli obiettivi e i programmi già avviati per la definizione e la pianificazione delle aree strategiche e di trasformazione. Queste iniziative riguardano in modo particolare l'ampliamento del Parco delle Mura.

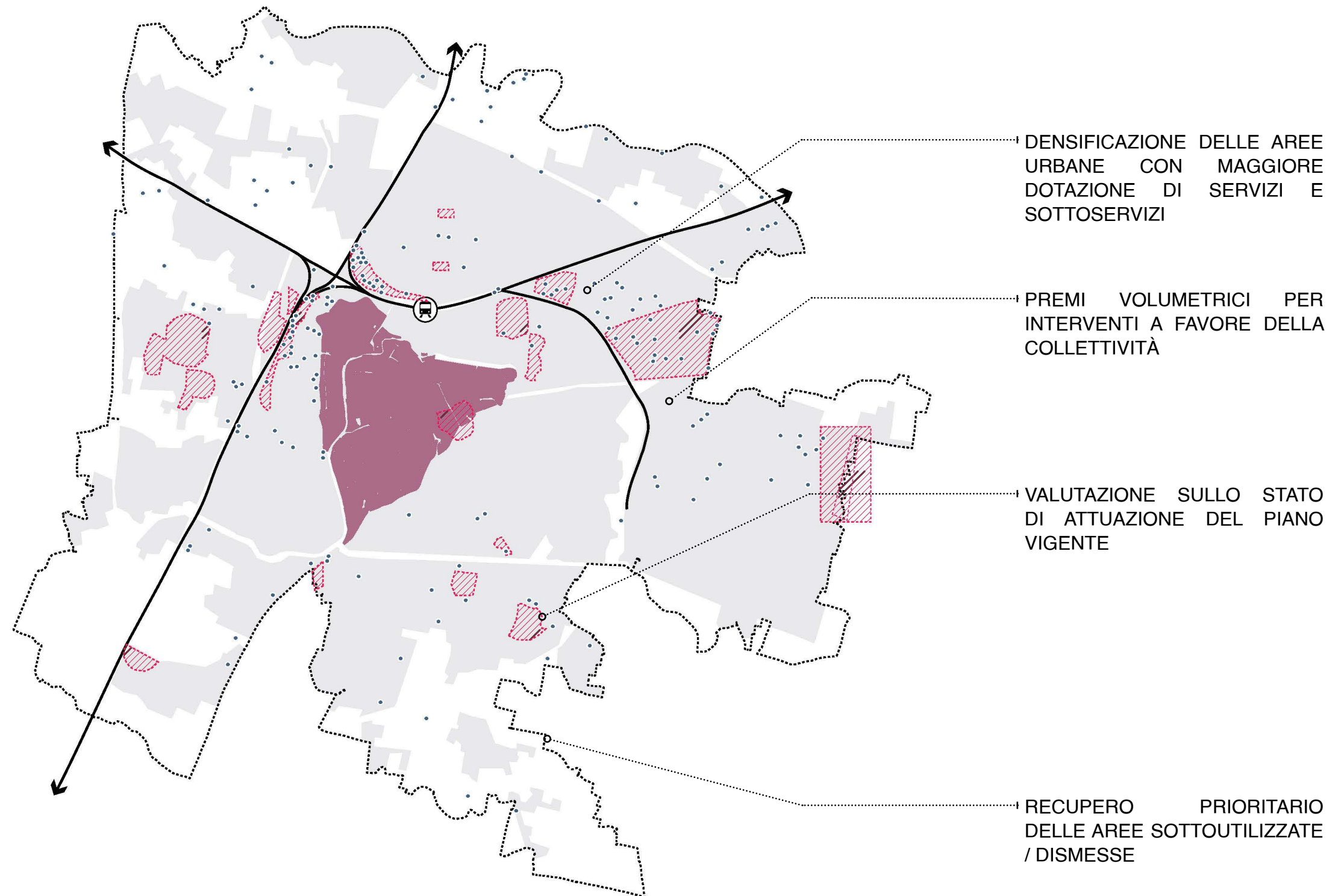
Sono inoltre previsti interventi per la riqualificazione dell'ex comparto produttivo "Ansa Borgomagno" e di altre aree abbandonate o sottoutilizzate, di elevato potenziale per la città, sia per la loro posizione prossima alla ferrovia e al centro, che per accogliere

nuove funzioni per esempio legate all'innovazione tecnologica e all'industria 4.0 in sinergia con l'università e le imprese.

Il Piano ha adottato strumenti per migliorare la qualità urbana, promuovendo la consensualità e l'utilizzo di masterplan unitari per le aree di trasformazione e strategiche, primo fra tutti il Masterplan della stazione

ferroviaria. In linea con gli indirizzi regionali, il Piano ha inoltre previsto incentivi volumetrici per interventi di riqualificazione dell'esistente rivolti alla riqualificazione energetica, impiantistica e strutturale degli edifici ed al miglioramento delle prestazioni ecologico-ambientali (es. tetti verdi), con l'impiego di materiali e soluzioni per il risparmio

energetico e l'utilizzo 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 i comuni limitrofi rappresenta un continuum urbano nel quale la città di Padova assume un ruolo centrale in quanto sede dei servizi pubblici principali (come ad esempio l'Ospedale e l'Università) e di un importante polo 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.

Le politiche, in sinergia con le azioni stabilite dal PI, dovranno 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 quelli sanitari (potenziamento del nuovo Polo ospedaliero nel quartiere San Lazzaro) e per l'istruzione. 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.

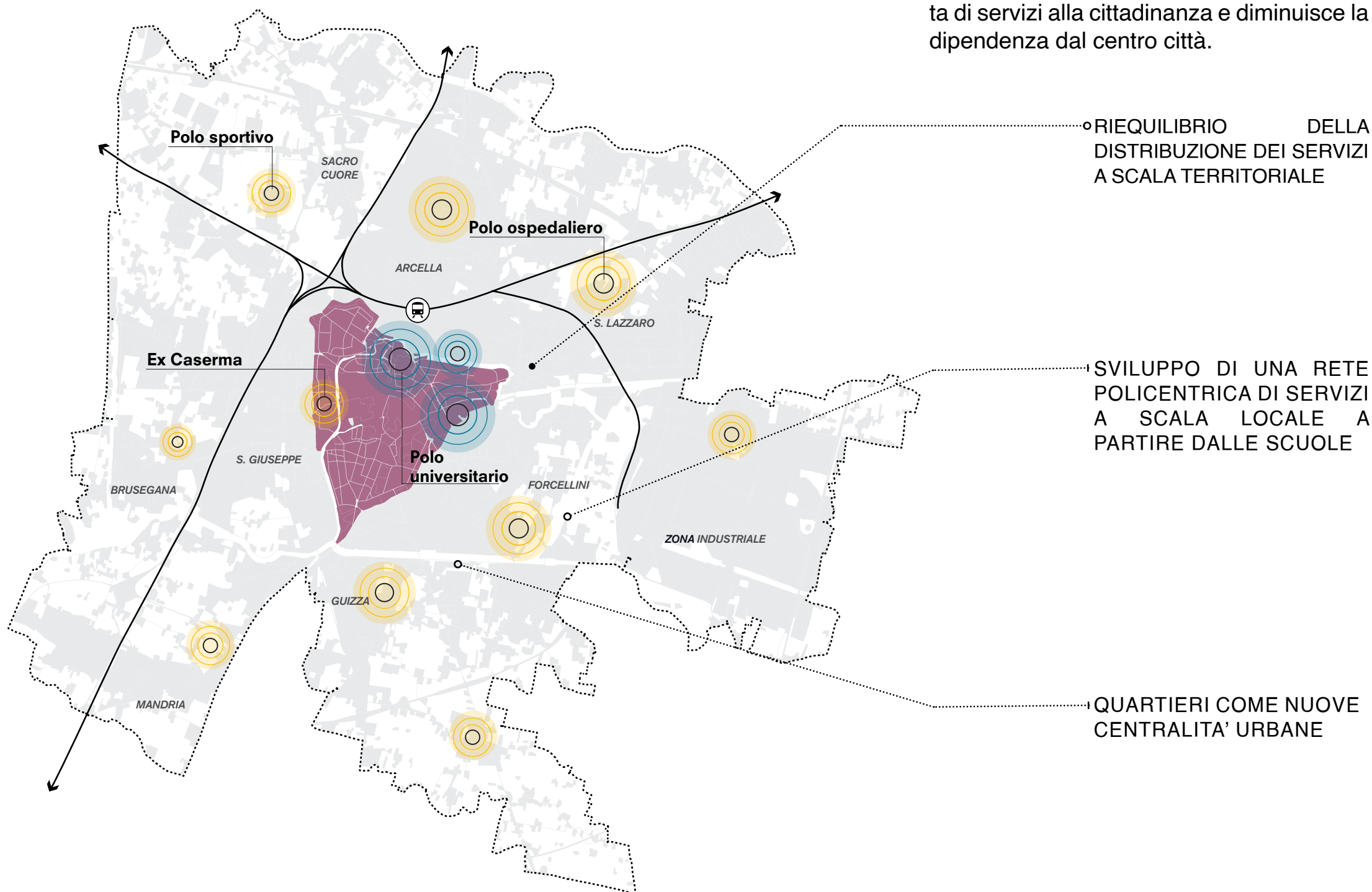
Gli ambiti di rigenerazione assumono una valenza strategica per il ripensamento dei quartieri e delle funzioni che questi potranno ospitare, come ad esempio i servizi decentralizzati (es. aree nel rione Ansa Borgomagno).

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 ridistribuzione 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 di-

cotomia centro-periferia e la distribuzione fortemente gerarchica dei valori fondiari, permette una ridistribuzione 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

Obiettivo del nuovo PI è quello di estendere (idealmente) il Centro storico anche al di fuori delle Mura. Con questo si intende dare valore oltre al patrimonio oggetto di tutela UNESCO, anche al patrimonio diffuso che abbia una qualità architettonica riconoscibile anche risalente ad una “storia recente” (Architetture '900).

In questo senso il percorso previsto lungo i siti UNESCO si estende attraverso tracciati ciclopeditoni esistenti o di nuova previsione (lungo gli assi storici) che promuovano la fruizione dei luoghi più noti e di un patrimonio meno visitato, riscoprendo per esempio i canali di matrice storica e gli antichi percorsi ad essi adiacenti.

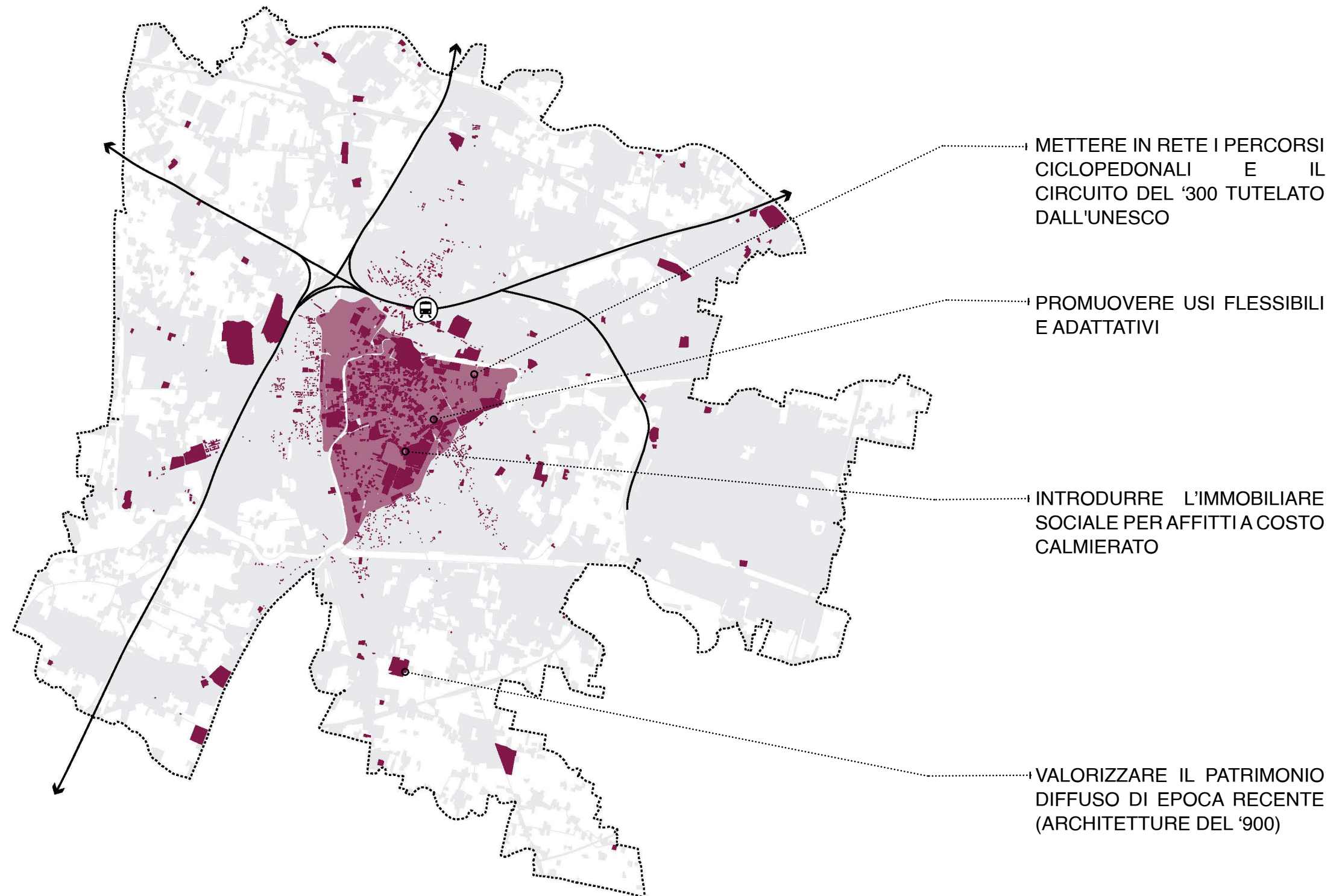
Il nuovo Piano vuole contrastare la tendenza diffusa in Italia di cristallizzazione dei centri storici e il conseguente spopolamento di questi. Per mantenere vitali i centri storici, è necessario che questi ultimi siano prima di tutto fruibili, proponendo una nuova immagine in grado di offrire diversi 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 l'accesso immediato alla rete, la demineralizzazione degli spazi aperti e il disegno degli arredi urbani.

Aumentare la diversificazione della composizione sociale, rispondere in tempo reale a bisogni abitativi che emergono di conti-

nuo, significa anche trasformare un centro storico, per tradizione selettivo, in un Borgo accogliente, capace di essere inclusivo, sensibile soprattutto alla presenza di giovani abitanti (si pensi agli studenti fuori sede dell'Università di Padova) con ampia disponibilità di spazi dove innescare progetti per l'immobiliare sociale.

La tendenza allo spopolamento che caratterizza molti comuni italiani può essere infatti 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.

Le politiche pubbliche, in linea con gli indirizzi di Piano, dovranno incentivare le sinergie tra questi due mondi con l'obiettivo che la Città diventi un importante polo per l'innovazione e per l'industria 4.0.

Per quanto riguarda l'ambito industriale, il protocollo firmato tra Assindustria Veneto-centro, 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 (ex ZIP) 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 la trasformazione di 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

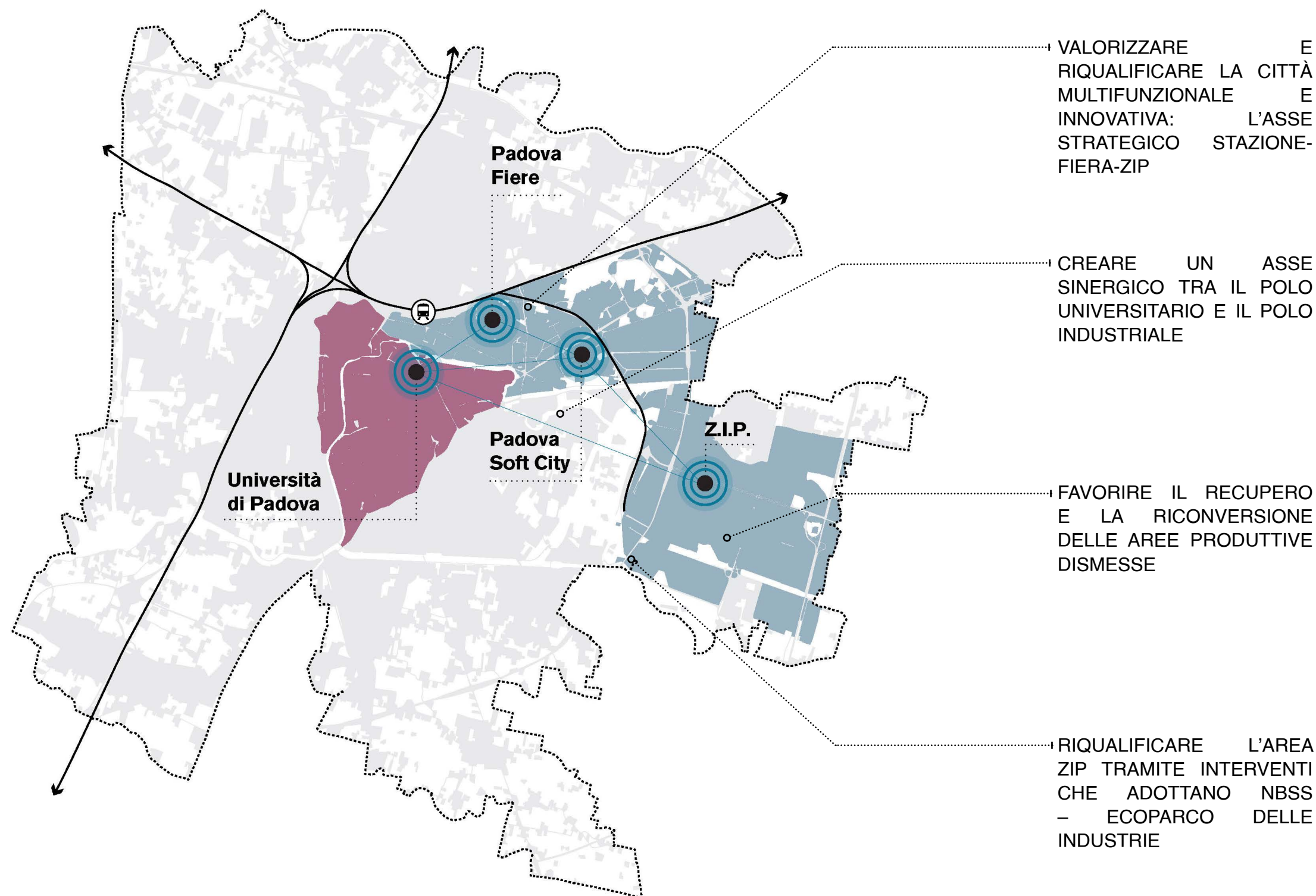
manutenzione; riduzione delle superfici impermeabili; incremento delle superfici boscate.

La gestione sostenibile delle risorse energetiche, dovrà essere affiancata prioritariamente da pratiche di forestazione urbana, per garantire un contributo ottimale al be-

nessere 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 in-

dustriali 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, attraverso politiche, programmi e progetti specifici, può attivare e potenziare a favore di una transizione verso una mobilità maggiormente sostenibile, possono essere:

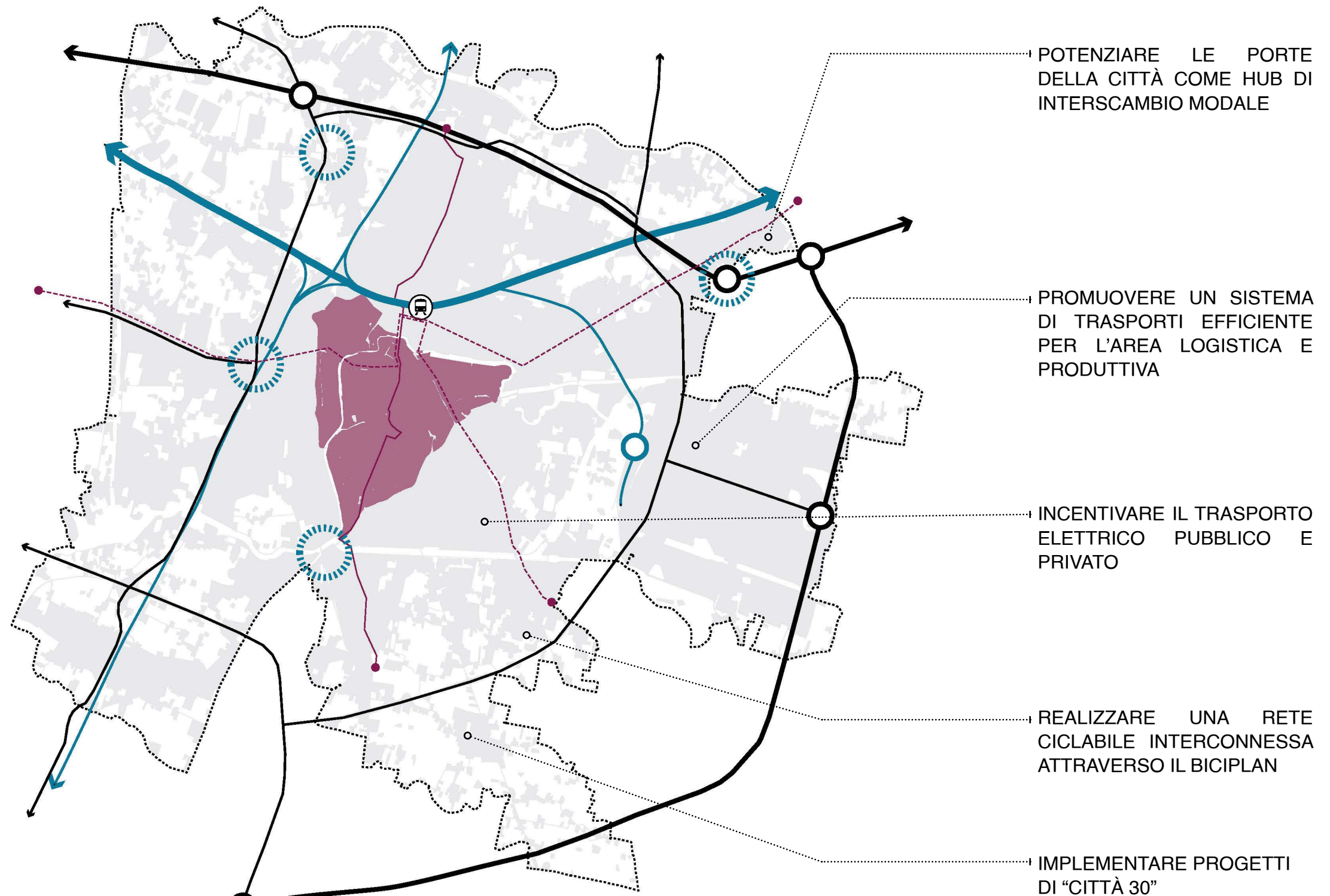
1. incentivare un trasporto pubblico a basse emissioni supportato da un servizio di car sharing (esercito con veicoli a ridotto impatto ambientale) direttamente connesso con la mobilità sovralocale;

2. individuare i principali nodi di interscambio modale all'ingresso della città;
3. 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;
4. disincentivare la circolazione delle au-

to maggiormente inquinanti, attraverso azioni di limitazione degli accessi, predisponendo aree di sosta dedicate per l'ingresso in determinate aree urbane sensibili;

5. programmare un sistema mobilità efficiente ed a basso impatto ambientale per le aree logistiche e produttive;

6. 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").







02 I LA FORMA DEL PIANO

02.1 L'articolazione del Piano Regolatore Comunale: il PAT e il PI

La Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004 articola il Piano Regolatore Comunale (PRC) in Piano di Assetto del Territorio (PAT) e Piano degli Interventi (PI) dove il PAT contiene le disposizioni strutturali della pianificazione comunale mentre il PI è lo strumento che definisce le disposizioni operative e si attua in coerenza con il PAT.

In questa logica il Piano degli Interventi è lo strumento operativo nel quale trovano esplicitazione concreta, attraverso interventi diretti (IED) o per mezzo di piani urbanistici attuativi (PUA) le scelte strutturali e le azioni strategiche individuate nel PAT approvato.

Se il PAT è uno strumento di indirizzo non cogente sui diritti di proprietà, viceversa il PI ha **effetti conformativi sul regime giuridico dei suoli** e ha **validità quinquennale**, decorsi i quali decadono le previsioni relative alle aree di trasformazione o espansione soggette a PUA non approvati, a nuove infrastrutture ed aree a servizi per le quali non siano stati approvati i relativi progetti esecutivi, nonché i vincoli preordinati all'esproprio.

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 socio-economiche del territorio.

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT)

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

Fissa le condizioni e le potenziali trasformazioni del territorio.

Disegna la città a **scala 1:10.000**

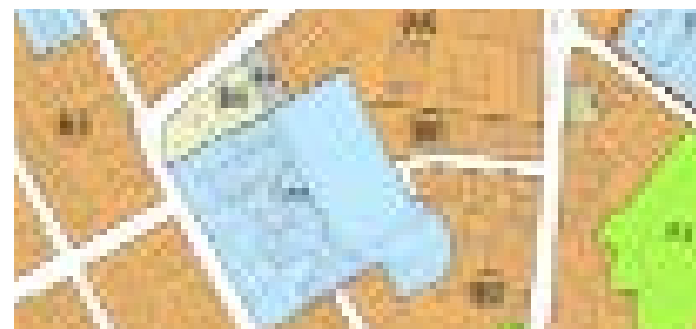


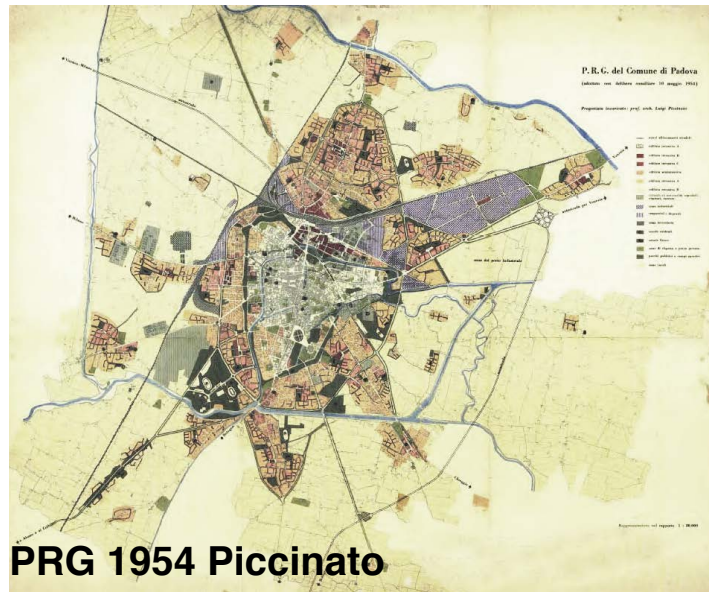
PIANO DEGLI INTERVENTI (PI)

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

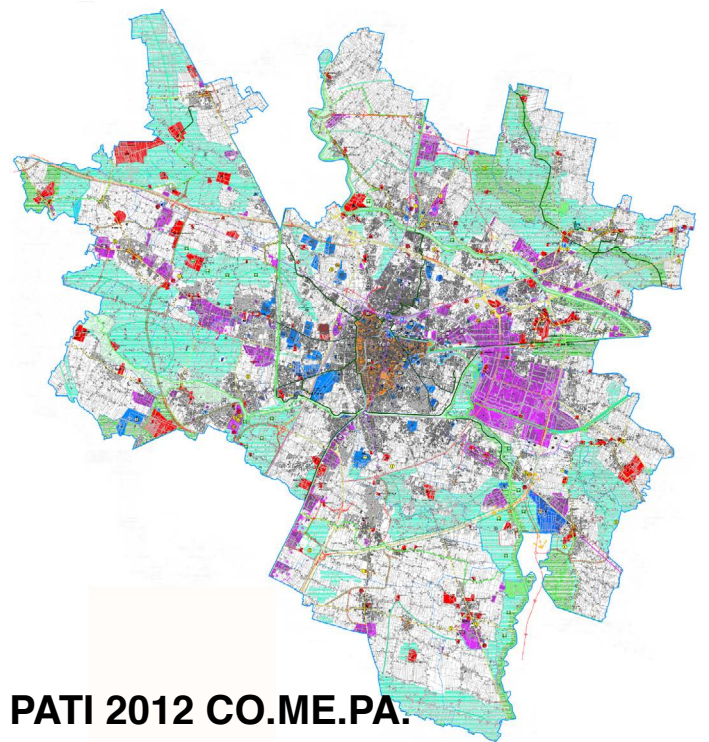
Traduce il disegno (zone), i numeri (dimensionamento) e le regole (norme).

Disegna la città in **scala 1:5.000**

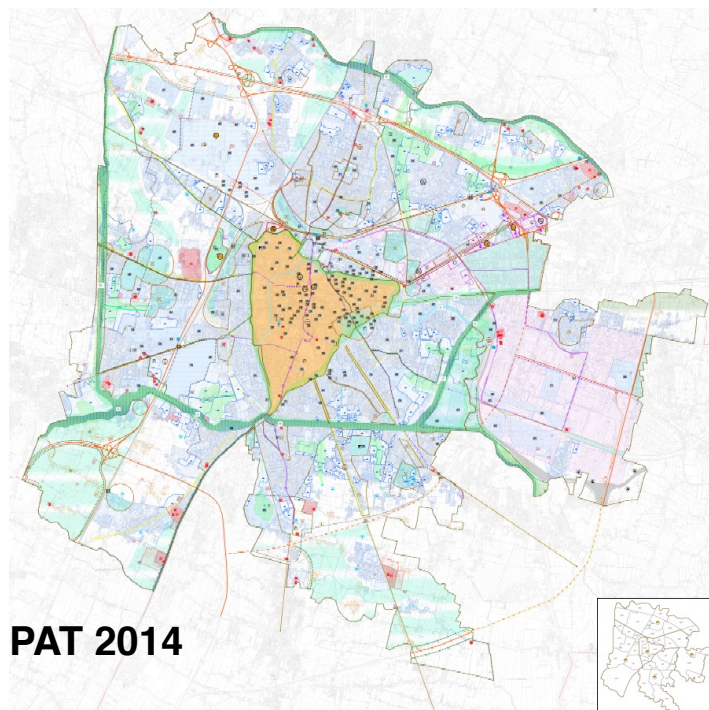




PRG 1954 Piccinato



PATI 2012 CO.ME.PA.



PAT 2014

02.2 Cronologia dei principali Piani urbanistici per la Città di Padova

IL Comune di Padova è dotato di Piano Regolatore dal 1954/1957 (adozione/approvazione), redatto dall'arch. Luigi Piccinato. Il **Piano Piccinato** venne approvato in un periodo storico di generale sviluppo economico, che ha consentito di realizzare, in tempi assolutamente brevi, la maggior parte delle previsioni insediative indicate dallo stesso PRG. Il Piano organizza il territorio in parti, con utilizzazioni specifiche sia di interesse privato che pubblico. Queste ultime sono indicate come vincoli urbanistici e consistono nelle parti classificate a servizi (verde pubblico, strade, parcheggi, edilizia scolastica, luoghi di culto, etc.), funzionali ad una corretta e coerente programmazione di sviluppo insediativo della città. La città pubblica si fonda in particolare sulla realizzazione di alcuni cunei verdi che permeano nella città costruita.

Al primo Piano Regolatore, adottato oltre sessant'anni fa, sono state apportate oltre quattrocento modifiche che ne hanno trasformato in parte i contenuti, in funzione delle mutate condizioni culturali, sociali ed economiche che sono intervenute, mantenendo peraltro l'impostazione della Legge Urbanistica Nazionale (la Legge n. 1150 del 1942) che imponeva la previsione di aree a servizi. Questi "vincoli", di natura prettamente urbanistica, sono stati progressivamente reiterati nel tempo. Il tema dei "vincoli urbanistici" risulta fondamentale nella gestione del territorio in quanto da un lato la legge impone una loro previsione e superficie precisa, dimensionata in rap-

porto alla popolazione insediabile prevista, dall'altro vi è l'impossibilità da parte delle Amministrazioni Comunali di acquisire queste aree nei tempi fissati, trattandosi di programmi non coerenti con le disponibilità economiche comunali, che inducono alla progressiva reiterazione degli stessi, anche oltre i limiti imposti dalla normativa vigente. Nel 2001 il Comune di Padova ha adottato una Variante parziale al PRG che in parte ha affrontato tale problematica riducendo le aree a servizi, riclassificando parte del territorio in Zona Agricola ed inserendo lo strumento della "perequazione" per recuperare la dotazione di aree a servizi senza ricorrere all'esproprio.

Con specifica dichiarazione sono state invece reiterate le aree ritenute indispensabili all'organizzazione urbana già consolidata ed a quella in fase di sviluppo e/o per situazioni di particolare salvaguardia ambientale.

Con la redazione del **Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI)**, approvato in sede di Conferenza di Servizi del 18 luglio 2011 e ratificato dalla Giunta Provinciale con deliberazione n. 49 del 22 febbraio 2012 (BURV n. 21 del 16 marzo 2012), il Comune di Padova e i territori della Comunità Metropolitana di Padova hanno assunto alcuni obiettivi comuni per la pianificazione urbanistica su ambiti o temi di intervento: (1) il sistema ambientale; (2) la tutela delle risorse naturalistiche ed ambientali e l'integrità del paesaggio naturale; (3) la difesa del suolo; (4) il sistema dei principali servizi a scala territoriale; (5) il sistema relazionale, infrastrutturale e della mobilità; (6) il sistema insediativo per le attività produttive.

Il Comune di Padova è dotato anche di **Piano di Assetto del Territorio (PAT)**, elaborato in co-pianificazione con la Provincia di Padova e la Regione Veneto e approvato con Delibera di Giunta Provinciale (DGP) n. 142 del 4 settembre 2014. I temi trattati dal PAT riprendono e integrano quelli del PATI, con particolare riferimento agli obiettivi riguardanti il contenimento del consumo di suolo e la riqualificazione delle aree dismesse e degradate, l'integrazione della rete ecologica ed il potenziamento della mobilità pubblica.

A seguito dell'approvazione del PAT il vigente PRG ha acquistato il valore e l'efficacia del Piano degli Interventi, per le sole parti compatibili con il PAT. Successivamente all'approvazione del PAT l'Amministrazione ha proceduto con la redazione del **primo Piano degli Interventi** per l'adeguamento del previgente PRG alle norme e direttive del Piano di Assetto del Territorio. Il Piano è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 34 del 9 maggio 2016. Considerata la particolare situazione economica e la potenzialità di sviluppo urbanistico edilizio già prevista dal Piano vigente (quando è stato elaborato il primo PI) e dagli strumenti urbanistici attuativi già programmati, approvati e non ancora attuati, l'obiettivo principale del Piano è stato il contenimento delle espansioni insediative non legate ai sistemi produttivi, limitando il consumo di suolo alla risoluzione delle necessità familiari manifestate dalle richieste preventive al PI.

Successivamente il PI è stato modificato con varianti puntuali al fine di dare risposta a specifiche esigenze di governo del territorio.



- 3. le attività economiche (Sistema insediativo produttivo), considerate secondo le diverse funzioni o destinazioni (produttiva, commerciale, artigianale, direzionale, turistico-ricettiva, 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 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 articolato e approfondito in specifiche **strategie** (o assi strategici), trattate nel Documento del Sindaco del PI, illustrato nella seduta di Consiglio Comunale del 1° marzo 2021, e riportate nei successivi capitoli.

Ad ogni asse strategico è associata l'individuazione dei principali indirizzi (o linee guida progettuali), che hanno accompagnato e guidato l'elaborazione del Piano, in relazione ai contenuti, alla natura e alla durata quinquennale dello stesso, secondo quanto stabilito dalla Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004. Per ogni Sistema territoriale, descritto e analizzato nei successivi capitoli, sono richiamati anche gli indirizzi per altri piani, programmi, progetti e politiche urbane, che potranno essere approfonditi e sviluppati nelle sedi apposite in relazione agli obiettivi di mandato di breve, medio e lungo periodo.

02.3 I Sistemi Territoriali: Obiettivi e Strategie del PI

A partire dalla **Vision** e dai 7 macro-obiettivi per la Città di Padova, descritti al capitolo 1 della presente Relazione, il territorio comunale è articolato in **Sistemi territoriali**, che costituiscono gli assi portanti del Piano degli Interventi (PI).

I Sistemi territoriali 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);

OBIETTIVI

- 1. Uso consapevole del suolo e sicurezza territoriale
- 2. Forestazione urbana e corridoi verdi e blu
- 3. Rigenerazione e qualità urbana
- 4. Città pubblica e policentrica
- 5. Attrattività del centro storico e del patrimonio diffuso
- 6. Ricerca, formazione, innovazione e produzione
- 7. Mobilità sostenibile

SISTEMI

- SISTEMA AMBIENTALE
- SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE
- SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO
- SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Implementare la rete dei corridoi verdi e blu

Qualificare il sistema dei parchi

Consolidare la cintura verde agricola

Ridurre i rischi idrogeologici e qualificare il drenaggio urbano

Valorizzare le parti urbane e le identità locali

Rigenerare la città costruita

Qualificare la rete degli spazi aperti

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

Rigenerare la ZIP e l'Interporto

Qualificare il terziario e la ricettività diffusa

Assicurare la coerenza e l'integrazione tra la pianificazione urbanistica e gli indirizzi in materia di insediamenti commerciali

Integrare le reti policentriche dei grandi servizi

Qualificare la viabilità di livello territoriale

Riqualificare la viabilità urbana e locale

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

Consolidare e ampliare la rete della mobilità dolce



02.4 I riferimenti principali per l'elaborazione del PI

Il Piano degli Interventi è articolato in una serie di elaborati grafici, normativi, gestionali e descrittivi, redatti in coerenza con gli obiettivi del Documento del Sindaco del PI "Padova 2030" illustrato al Consiglio Comunale a marzo 2021:

1. Uso consapevole del suolo e sicurezza territoriale;
2. Forestazione urbana e corridoi verdi e blu;
3. Rigenerazione e qualità urbana;
4. Città pubblica e policentrica;
5. Attrattività del centro storico e del patrimonio diffuso;
6. Ricerca, formazione, innovazione, produzione;
7. Mobilità sostenibile.

Tali obiettivi, riportati al capitolo 1 della presente Relazione, sono orientati ad una maggiore tutela della qualità del territorio e del patrimonio edificato e ad un miglior utilizzo delle risorse disponibili attraverso strategie di riqualificazione, valorizzazione e rinnovamento del territorio e dei tessuti urbani.

Le principali Leggi di riferimento per l'elaborazione del Piano sono elencate di seguito:

1. la Legge Urbanistica Nazionale (la n. 1150 del 1942 e s.m.i.);
2. il Decreto Interministeriale n. 1444 del 1968;
3. la Legge Urbanistica Regionale (la n. 11 del 2004 e s.m.i.);
4. la Legge Regionale sulla riqualificazione urbana e sui crediti da rinaturalizzazione (la n. 14 del 2019 o "Veneto 2050");
5. la Legge Regionale sul contenimento

del consumo di suolo (la n. 14 del 2017; 6. la Legge Regionale sul commercio (la n. 50 del 2012).

Oltre che adeguare il PI alle sopraggiunte normative regionali in materia urbanistica (LR n. 50/2012, LR 14/2017 e LR 14/2019) e al nuovo PTRC approvato con deliberazione di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020), le analisi e le previsioni di Piano sono sviluppate in coerenza con i contenuti del PATI della Comunità Metropolitana di Padova e del PAT, nonché degli strumenti di pianificazione sovraordinata, con particolare riferimento al PTCP della Provincia di Padova, al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), nonché agli altri Piani di settore provinciali e regionali.

Altri strumenti di pianificazione di livello comunale ai quali il nuovo PI si è attenuto sono in particolare:

1. Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Comunità metropolitana di Padova (adottato con delibera di Giunta Comunale n. 17 del 14 gennaio 2020);
2. Biciplan del Comune di Padova (approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 74/2019);
3. Piano del Verde del Comune di Padova (adottato dalla Giunta Comune il 15 febbraio 2022);
4. Piano di Rischio aeroportuale, elaborato parallelamente al PI.

Il Piano infine si coordina con il nuovo Regolamento Edilizio approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 17 febbraio 2020 e recepisce le "definizioni uniformi" dei parametri urbanistici ed edilizi.

02.5 Gli elaborati del PI

IL Piano degli Interventi è articolato in una serie di elaborati che possono essere suddivisi in 7 grandi famiglie:

1. gli elaborati grafici, riconducibili ad una serie di cartografie riguardanti l'intero territorio comunale;
2. gli elaborati normativi, ossia la disciplina regolativa del Piano;
3. le schede interventi, articolate in circa 50 aree di progetto per le quali il Piano stabilisce delle previsioni puntuali e specifiche;
4. gli elaborati di indirizzo per migliorare la qualità della Città (urbanistica, architettonica, ambientale e paesaggistica);
5. gli elaborati descrittivi, che accompagnano il percorso del Piano e ne descrivono i contenuti;
6. gli elaborati di valutazione riguardanti gli aspetti ambientali e la compatibilità idraulica;
7. la banca dati alfa-numerica e vettoriale contenente l'aggiornamento del Quadro Conoscitivo ai sensi dell'Art. 11bis della LR n. 11 del 2004.

(1) ELABORATI GRAFICI

Gli elaborati grafici principali sono rappresentati dalle cartografie "Usi e modalità di intervento", redatti a scale variabili da 1:1.000 a 1:5.000 e riguardanti principalmente l'articolazione in zone territoriali omogenee e le modalità di attuazione delle previsioni di Piano.

Le **cartografie di progetto (scala 1:1.000)**,

articolate e suddivise in 12 tavole, rappresentano le indicazioni di dettaglio relative al Centro storico (sottozona A1). Tali elaborati riportano, oltre alla classificazione degli edifici per modalità di attuazione e destinazione d'uso, alcuni perimetri che nel PI vigente erano rappresentati sulla cartografia in scala 1:5.000 (es. ambiti sottoposti a Piani Urbanistici Attuativi), oltre ad alcuni nuovi tematismi che vengono introdotti dal Piano:

1. i Siti UNESCO;
2. le Architetture del '900;
3. il perimetro di Città Giardino;
4. i manufatti incongrui;
5. le aree da sottoporre ad Accordi Pubblico Privato;
6. gli ambiti centrali (ex ambiti di deroga del PI vigente).

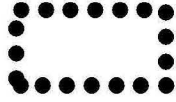
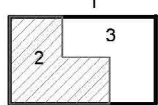
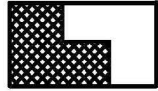
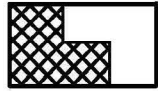

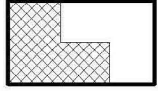
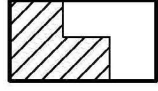
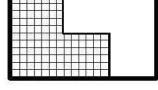
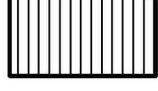

Considerata l'esigenza di mantenere costantemente aggiornata la cartografia di base (Carta Tecnica Comunale CTC 1996) per recepire le modificazioni prodotte dal processo attuativo e gestionale del PI, nelle norme tecniche operative del Piano stesso (articolo 15, comma 14) è stabilito che questa attività possa essere consentita previa determina dirigenziale, senza che ciò comporti Variante al PI, purché le modifiche interessino:

1. l'aggiornamento degli elaborati allo stato di fatto, con particolare riferimento agli strumenti attuativi diretti e indiretti, previgenti e nuovi, e relativi interventi realizzati;
2. il recepimento di modifiche legislative e normative sovraordinate;
3. il recepimento di modifiche dei vincoli e piani sovraordinati;
4. il recepimento di modifiche relative ad opere pubbliche e di interesse pubblico.








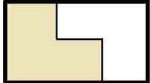
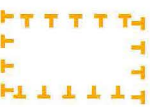

ESTRATTO TAVOLA "USI E MODALITÀ DI INTERVENTO", SCALA 1:1.000 (CENTRO STORICO)

LEGENDA TAVOLE "USI E MODALITÀ DI INTERVENTO", SCALA 1:1.000 (CENTRO STORICO)

| MODALITÀ DI ATTUAZIONE - (ex) B1 | |
|---|---|
| Art. 15, c. 2 |  Centro Storico |
| STRUTTURA DELLE UNITÀ DI PIANO ALL'INTERNO DEGLI ISOLATI | |
| Art. 15, c. 3 |  <ul style="list-style-type: none"> 1 Perimetro Unità di piano 2 Unità elementare area coperta 3 Unità elementare area scoperta |
| MODALITÀ DI INTERVENTO NELLE UNITÀ DI PIANO [La classificazione delle Unità di Piano è derivata dall'edificio con più alto valore culturale] | |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "A" Modalità di tipo "A" - RESTAURO SCIENTIFICO |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "B" Modalità di tipo "B" - RESTAURO |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "C" Modalità di tipo "C" - RESTAURO |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "D" Modalità di tipo "D" - RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "E" Modalità di tipo "E" - RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "F" Modalità di tipo "F" - DEMOLIZIONE SENZA RICOSTRUZIONE |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "G" Modalità di tipo "G" - NON EDIFICAZIONE |
| Art. 15, c. 11 |  Unità di piano di classe "H" Modalità di tipo "H" - NUOVA EDIFICAZIONE |


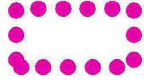
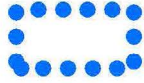
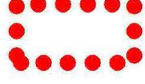
| DESTINAZIONI D'USO - (ex) B2 | |
|-------------------------------|--|
| SERVIZI DI INTERESSE GENERALE | |
| Art. 15, c. 4, 6 |  Istituzioni religiose |
| Art. 15, c. 4, 6 |  Aree sistemate a verde |
| Art. 15, c. 4, 6 |  Attrezzature di interesse comune |

| AREE PER SERVIZI PUBBLICI | |
|---------------------------|--|
| Art. 15, c. 4, 6 |  Istruzione |
| Art. 15, c. 4, 6 |  Servizi di interesse comune e servizi religiosi |
| Art. 15, c. 4, 6 |  Verde pubblico attrezzato |
| Art. 15, c. 4, 6 |  Istruzione superiore all'obbligo |
| Art. 15 c. 4, 6 |  Parcheggi e autorimesse |

| ALTRE DESTINAZIONI | |
|--------------------|--|
| Art. 15 c. 4, 5 |  Destinazione residenziale, commerciale, direzionale, turistica e artigianale |
| Art. 15, c. 5 |  Ambiti centrali |
| |  Modifiche ai sensi dell'Art. 5.1.1 del PAT (con aumento di volume) |

PERIMETRI

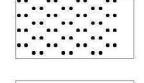

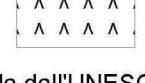
MODALITÀ DI INTERVENTO

| | |
|----------------|---|
| Art. 15, c. 8 |  Accordo di programma |
| Art. 13, 48 |  Area da sottoporre ad Accordo Pubblico Privato |
| Art. 15, c. 13 |  Architettura del Novecento |
| Art. 11, c. 2 |  Manufatto incongruo (Art. 2, comma 1, lett. b, LR 14/2019) |


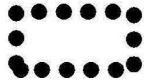


DISPOSIZIONI PARTICOLARI

| | |
|----------------|---|
| Art. 15, c. 16 |  Sistema Prato della Valle |
| Art. 15, c. 17 |  Città giardino |

Sistema Bastionato (Parco delle Mura e delle Acque)

| | |
|----------------|--|
| Art. 15, c. 15 |  Aree di tutela |
| Art. 15, c. 15 |  Aree a verde |
| Art. 15, c. 15 |  Aree a parco |

Siti sottoposti a tutela dall'UNESCO e relativa Buffer zone

| | |
|--------------------|--|
| Art. 15, c. 20 |  Sito UNESCO "I cicli affrescati del secolo XIV di Padova" (Urbs Picta) - Core area |
| Art. 15, c. 18, 19 |  Sito UNESCO "I cicli affrescati del secolo XIV di Padova" (Urbs Picta) - Buffer zone |
| Art. 15, c. 21 |  Sito UNESCO "Orto botanico" - Buffer zone |
| Art. 15, c. 21 |  Sito UNESCO "Orto botanico" Fascia di rispetto 40 ml della Core area |

Ambiti di riqualificazione

| | |
|----------------|---|
| Art. 15, c. 25 |  Zone di degrado in Centro Storico |
| Art. 15, c. 25 |  Piano urbanistico attuativo (PUA) in Centro Storico |

Le **cartografie di progetto in scala 1:5.000**, a copertura dell'intero territorio comunale (10 fogli), riportano la classificazione del territorio comunale in zone territoriali omogenee secondo il Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968. La zonizzazione di Piano è strettamente correlata alle norme tecniche operative (ogni elemento di legenda rinvia ad uno specifico articolo delle NTO) ed è articolata in 6 grandi famiglie:

1. Città storica (zona "A");
2. Città consolidata residenziale (zona "B");
3. Città di trasformazione residenziale (zona "C");
4. Città consolidata produttiva (zona "D");
5. Territorio agricolo (zona "E");
6. Città dei servizi (zona "F").

Oltre alle principali destinazioni urbanistiche, il Piano individua gli elementi del Sistema infrastrutturale:

1. la ferrovia;
2. la tranvia e relative fasce di rispetto (ristretta e allargata), articolata nelle linee:
 - a) SIR 1 esistente "Pontevigodarzere-Guizza";
 - b) SIR 2 di progetto "Rubano-Padova-Vigonza", con tracciato indicativo;
 - c) SIR 3 di progetto "Stazione centrale-Voltabarozzo".
3. la viabilità esistente e di progetto, sia di livello territoriale (assi autostradali e anello delle tangenziali) sia di livello urbano e locale;
4. le zone di tutela del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA);
5. le fasce di rispetto stradali, ferroviarie e cimiteriali;
6. il corridoio TAV della linea AV/AC Ve-

rona-Padova, così come definito negli elaborati del progetto preliminare approvato con delibera del CIPE n. 94 del 29 marzo 2006;

7. le aree per attrezzature stradali, con particolare riferimento agli impianti per la distribuzione di carburante esistenti e riconosciuti compatibili dal punto di vista viabilistico ed ambientale.

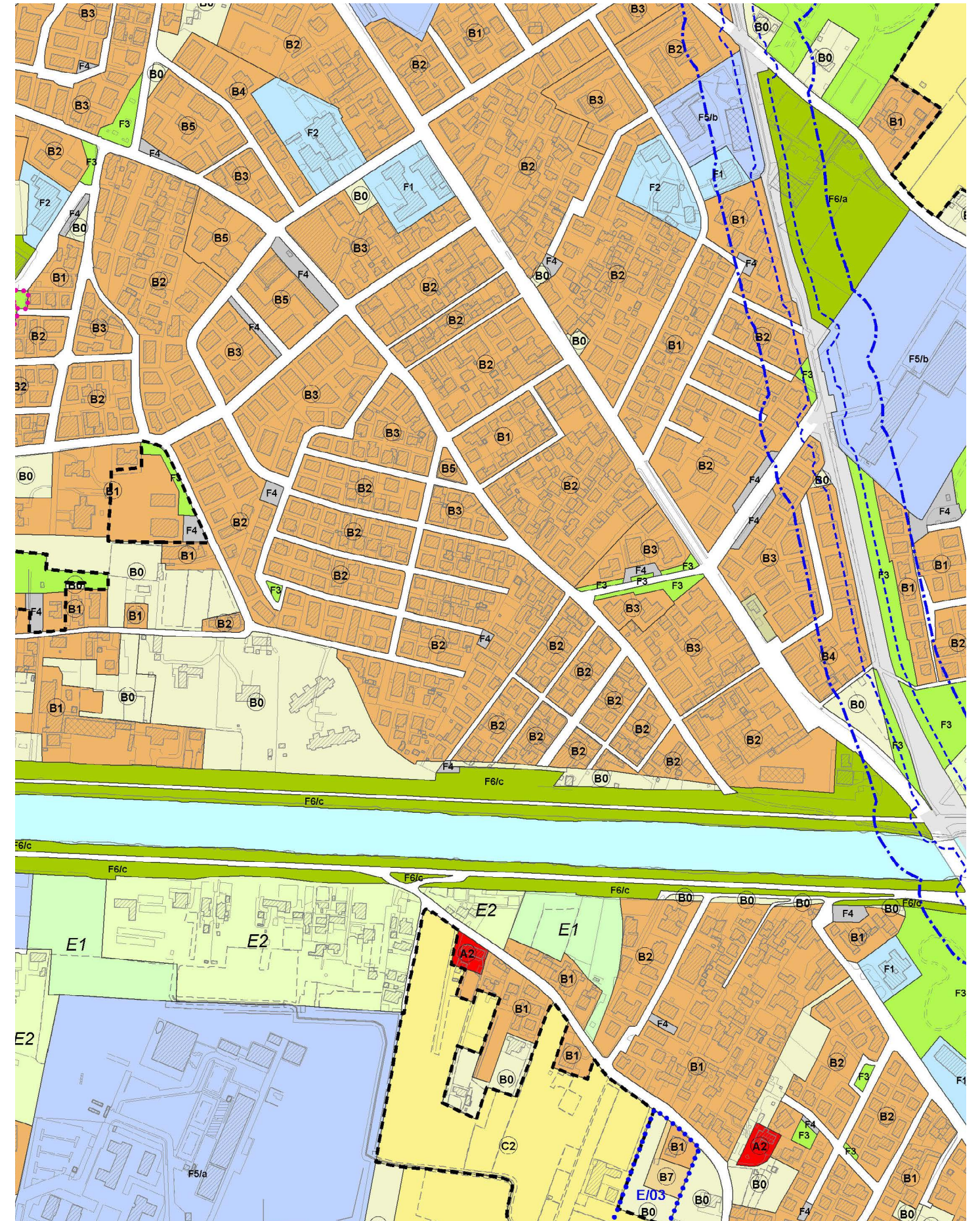
Gli elaborati in scala 1:5.000 riportano inoltre alcuni ambiti specifici e/o con disciplina particolare:

1. aree oggetto di Piani Urbanistici Attuativi (PUA) o di Accordi di Programma (AdP) approvati, per i quali il PI rimanda alla normativa dello strumento attuativo o dell'Accordo;
2. aree di progetto puntuali, individuate in cartografia con sigla e numero progressivo (R/n, E/n, L/n o APP/n), per le quali le previsioni di dettaglio sono contenute in specifiche schede allegate al PI.

Per la città e il territorio storico in cartografia sono riportati:

1. il perimetro del Centro storico;
2. le Architetture del '900, derivanti dal PTRC e individuate ex novo dal PI (quest'ultime sono state selezionate sulla base di un approfondito lavoro svolto dal team di progetto e dal Settore Urbanistica del Comune di Padova);
3. le case coloniche, segnalate dall'Università IUAV di Venezia e valutate/selezionate dai progettisti incaricati.

Vi sono infine i perimetri riguardanti il sistema produttivo (zona industriale-commerciale e porto fluviale, area intermodale, parchi commerciali e progetti SUAP in variante al Piano), nonché quelli relativi al sistema ambientale (varianti verdi, corsi d'acqua e












ESTRATTO TAVOLA "USI E MODALITÀ DI INTERVENTO", SCALA 1:5.000



LEGENDA TAVOLE "USI E MODALITÀ DI INTERVENTO", SCALA 1:5.000 (INTERO TERRITORIO COMUNALE)
CITTÀ STORICA

| | | |
|---------|---|--|
| art. 15 |  | ZTO A1 a carattere storico, artistico e di particolare pregio paesaggistico-ambientale |
| art. 16 |  | ZTO A2 edifici ed ambiti di interesse storico, architettonico e testimoniale isolati |

CITTÀ CONSOLIDATA RESIDENZIALE

| | | |
|---------|---|--|
| art. 17 |  | ZTO B0 a verde privato |
| art. 18 |  | ZTO B1 residenziale di completamento a bassa densità |
| art. 18 |  | ZTO B2 residenziale di completamento a medio-bassa densità |
| art. 18 |  | ZTO B3 residenziale di completamento a media densità |
| art. 18 |  | ZTO B4 residenziale di completamento ad elevata densità |
| art. 18 |  | ZTO B5 residenziale di completamento saturo |
| art. 19 |  | ZTO B6 nucleo residenziale in ambito agricolo |
| art. 20 |  | ZTO B7 residenziale di completamento ineditata con lotti di medie dimensioni |
| art. 21 |  | ZTO B8 residenziale di completamento ineditata con lotti di piccole dimensioni L/n = scheda intervento di nuova edificazione su Lotto |

CITTÀ DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALE

| | | |
|---------|---|--------------------------------------|
| art. 21 |  | ZTO C1 residenziale di rigenerazione |
| art. 22 |  | ZTO C2 residenziale di espansione |







CITTÀ CONSOLIDATA PRODUTTIVA

| | | |
|---------|---|--|
| art. 25 |  | ZTO D1 industriale di completamento |
| art. 26 |  | ZTO D2 commerciale, direzionale e turistica di completamento |
| art. 27 |  | ZTO D3 polifunzionale della ricerca e dell'innovazione |
| art. 28 |  | ZTO D4 speciale di trasformazione D4/n = sottozona D4 (tabella Art. 28 delle NTO) |


TERRITORIO AGRICOLO

| | | |
|---------|---|-------------------------------|
| art. 31 |  | ZTO E1 agricolo-paesaggistica |
| art. 32 |  | ZTO E2 agricolo-produttiva |

CITTÀ DEI SERVIZI

| SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE | | |
|-------------------------------|---|---|
| art. 34 |  | ZTO F1 per l'istruzione |
| art. 34 |  | ZTO F2 per attrezzature di interesse comune |
| art. 34 |  | ZTO F3 per spazi di verde pubblico ed attrezzato a parco, per il gioco e lo sport |
| art. 34 |  | ZTO F4 per parcheggi |
| SERVIZI URBANI E TERRITORIALI | | |
| art. 35 |  | ZTO F5 per attrezzature di interesse generale F5/a = servizi amministrativi e di pubblica sicurezza F5/b = servizi per l'istruzione F5/c = servizi di interesse scientifico, culturale e per il tempo libero F5/d = servizi sanitari e socio-assistenziali F5/e = servizi sociali F5/f = servizi religiosi (cimiteri) F5/g = servizi tecnologici e telecomunicazioni F5/h = fiera e attività connesse F5/i = attrezzature e infrastrutture per la mobilità F5/j = attrezzature di interesse generale a servizio della zona industriale e dell'interporto F5/k = altre attrezzature di interesse generale |
| art. 35 |  | ZTO F6 per parchi urbani e territoriali, verde sportivo e verde attrezzato di interesse territoriale F6/a = impianti sportivi e attrezzature di interesse territoriale F6/b = parco territoriale dello sport e del loisir Euganeo F6/c = parco fluviale F6/d = verde stradale e ferroviario |

INFRASTRUTTURE




| | | |
|-------------|---|--|
| art. 36 |  | Ferrovia |
| art. 36 |  | Tram - Linee SIR esistenti e di progetto |
| art. 36 |  | Viabilità esistente |
| art. 36 |  | Viabilità di progetto |
| art. 45 |  | Zona di tutela del Piano di Rischio Aeroportuale (PRA) A = zona di tutela "A" del PRA B = zona di tutela "B" del PRA C = zona di tutela "C" del PRA |
| art. 37, 42 |  | Fascia di rispetto (stradale, ferroviaria, cimiteriale) |
| art. 37 |  | Corridoio TAV (nuova linea AV/AC Verona-Padova) |
| art. 37 |  | Fascia di rispetto allargata SIR |
| art. 37 |  | Fascia di rispetto ristretta SIR |
| art. 38 |  | Area per attrezzature stradali |

AMBITI A DISCIPLINA PARTICOLARE

MODALITÀ DI INTERVENTO

| | | |
|-----------------|---|--|
| art. 7 |  | Piano Urbanistico Attuativo (PUA) confermato |
| art. 35, All. A |  | Accordo di Programma (AdP) |
| art. 48 |  | Area con scheda progettuale R/n = scheda area di Riqualificazione/Rigenerazione E/n = scheda area di Espansione (o nuova urbanizzazione) L/n = scheda intervento di nuova edificazione su Lotto |
| art. 13, 48 |  | Area da sottoporre ad Accordo Pubblico Privato APPnn = area da sottoporre ad Accordo Art. 6 LR 11/2004 |




AMBITI RELATIVI ALLA CITTÀ STORICA

| | | |
|-----------------------|---|----------------------------|
| art. 15 |  | Centro storico |
| art. 16 |  | Architettura del Novecento |
| art. 17 Prontuario |  | Casa colonica |

AMBITI RELATIVI AL SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO

| | | |
|-------------|---|---|
| art. 25 |  | Zona industriale-commerciale e porto fluviale (L. 739/1969, DGR 2651/1990, Art. 21) |
| art. 25, 35 |  | Area intermodale |
| art. 29 |  | Parco commerciale |
| LR 55/2012 |  | Perimetro SUAP in variante allo strumento urbanistico generale |

AMBITI RELATIVI AL SISTEMA AMBIENTALE

| | | |
|---------------|---|---|
| LR 4/2015 |  | Perimetro Variante Verde per la riclassificazione di aree edificabili (Art. 7, LR 4/2015) |
| art. 43 |  | Corso d'acqua o canale |
| art. 11, c. 2 |  | Manufatto incongruo (Art. 2, comma 1, lett. b, LR 14/2019) |



manufatti incongrui).

Gli elaborati grafici sono infine completati dalla tavola "Centro urbano e aree degradate ai fini commerciali", redatta ai sensi della Legge regionale sul commercio (la n. 50 del 2012), e dalla tavola "Ambiti di Urbanizzazione Consolidata e consumo di suolo", elaborata secondo quanto stabilito dalla Legge regionale sul contenimento del consumo di suolo (la n. 14 del 2017).

(2) ELABORATI NORMATIVI

Le cartografie di Piano sono accompagnate dagli elaborati di tipo normativo, costituiti in modo particolare dalle **Norme Tecniche Operative**. Le norme sono state rivisitate e rinnovate nei contenuti, nell'impostazione metodologica, nella suddivisione in argomenti e articoli.

I contenuti delle norme

Tra i temi trattati dalla normativa di Piano, vi sono quelli legati alla rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale della Città esistente, l'aggiornamento degli istituti della perequazione, credito edilizio e compensazione urbanistica, la qualificazione della Città pubblica in tutte le sue forme e declinazioni, la riqualificazione ed il potenziamento del verde e, più in generale, dei corridoi verdi e blu.

L'aggiornamento normativo

Un secondo aspetto riguarda l'aggiornamento della normativa di Piano alle recenti disposizioni di Legge (vedi in particolare le Leggi regionali n. 14/2017 e n. 14/2019), circolari e strumenti di governo del territorio aventi rilevanza urbanistica o incidenza

con le previsioni e i condizionamenti del PI.

L'articolazione e la semplificazione delle norme

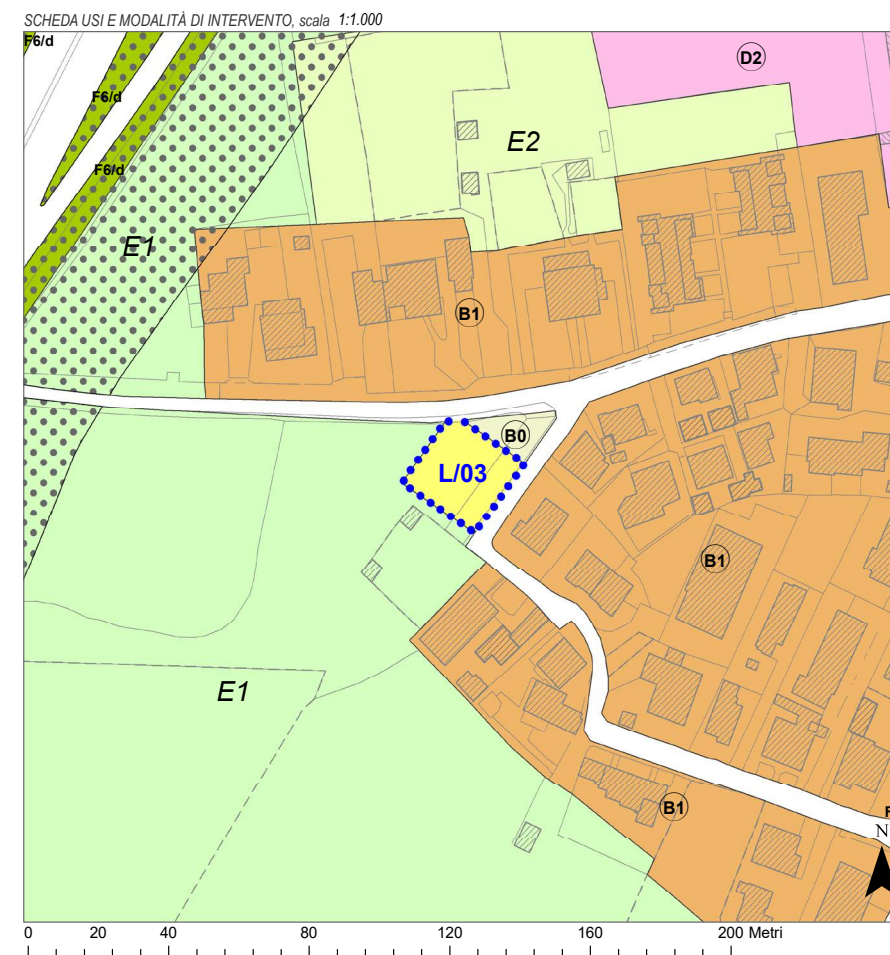
Un ulteriore tema che ha accompagnato la rivisitazione delle norme riguarda l'apparentemente superflua questione della semplificazione normativa. La semplificazione ha riguardato non solo la riduzione del numero di articoli (circa 50), ma anche una complessiva ridefinizione della struttura funzionale e operativa della normativa. L'indice delle norme ricalca la suddivisione per Sistemi territoriali (insediativo-residenziale, insediativo-produttivo, ambientale, dei servizi e infrastrutturale) e l'articolazione in zone territoriali omogenee secondo il vocabolario del Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968.

Un ulteriore aspetto di semplificazione riguarda la forma e la scrittura degli articoli. Le norme sono state scritte adottando uno stile asciutto. Ogni sottozona, riconducibile ad uno specifico articolo delle NTO, contiene una disciplina regolativa articolata per titoli (o sottogruppi):

1. definizione;
2. destinazioni d'uso;
3. modalità di intervento;
4. parametri urbanistici ed edilizi;
5. eventuali disposizioni particolari.

L'apparato normativo è accompagnato dalle **Linee guida per l'applicazione della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione**, già approvate con delibera di Giunta Comunale n. 237 del 12 maggio 2021. Si tratta di un documento di indirizzo e di supporto per l'applicazione degli istituti giuridici introdotti dalla Legge Urbanistica Regionale e recepiti nel PI.

| | |
|--|------------|
| Titolo I: DISPOSIZIONI GENERALI | 9 |
| CAPO 1: OGGETTO ED ELABORATI DI PIANO | 9 |
| ART. 1 – FINALITÀ, OBIETTIVI GENERALI, CONTENUTI | 9 |
| ART. 2 – ELABORATI DEL PIANO DEGLI INTERVENTI | 10 |
| ART. 3 – ATTUAZIONE ED EFFICACIA | 11 |
| CAPO 2: DEFINIZIONI E PARAMETRI | 12 |
| ART. 4 – DEFINIZIONI PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI | 12 |
| ART. 5 – DEFINIZIONI DISTANZE | 15 |
| ART. 6 – CATEGORIE FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO | 17 |
| CAPO 3: ATTUAZIONE DEL PIANO DEGLI INTERVENTI | 18 |
| ART. 7 – PIANO URBANISTICO ATTUATIVO (PUA) | 18 |
| ART. 8 – INTERVENTO EDILIZIO DIRETTO (IED) | 20 |
| ART. 9 – STANDARD URBANISTICI, PARCHEGGI PUBBLICI E PRIVATI | 21 |
| CAPO 4: ISTITUTI GIURIDICI | 23 |
| ART. 10 – PEREQUAZIONE URBANISTICA E CONTRIBUTO STRAORDINARIO | 23 |
| ART. 11 – CREDITO EDILIZIO E REGISTRO | 25 |
| ART. 12 – COMPENSAZIONE URBANISTICA | 27 |
| ART. 13 – ACCORDI PUBBLICO PRIVATO E SCHEDE | 28 |
| Titolo II: SISTEMI TERRITORIALI | 30 |
| CAPO 1: SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE | 30 |
| ART. 14 – DEFINIZIONE, OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE | 30 |
| ART. 15 – ZTO A1 A CARATTERE STORICO, ARTISTICO E DI PARTICOLARE PREGIO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE | 32 |
| ART. 16 – ZTO A2 EDIFICI ED AMBITI DI INTERESSE STORICO, ARCHITETTONICO E TESTIMONIALE ISOLATI | 42 |
| ART. 17 – ZTO B0 A VERDE PRIVATO | 43 |
| ART. 18 – ZTO B1, B2, B3, B4, B5 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO CONSOLIDATE | 44 |
| ART. 19 – ZTO B6 NUCLEO RESIDENZIALE IN AMBITO AGRICOLO | 47 |
| ART. 20 – ZTO B7 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO INEDIFICATE CON LOTTI DI MEDIE DIMENSIONI | 49 |
| ART. 21 – ZTO B8 RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO INEDIFICATE CON LOTTI DI PICCOLE DIMENSIONI | 50 |
| ART. 22 – ZTO C1 RESIDENZIALI DI RIGENERAZIONE | 51 |
| ART. 23 – ZTO C2 RESIDENZIALI DI ESPANSIONE | 53 |
| CAPO 2: SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO | 54 |
| ART. 24 – DEFINIZIONE, OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO | 54 |
| ART. 25 – ZTO D1 INDUSTRIALI DI COMPLETAMENTO | 55 |
| ART. 26 – ZTO D2 COMMERCIALI, DIREZIONALI E TURISTICHE DI COMPLETAMENTO | 57 |
| ART. 27 – ZTO D3 POLIFUNZIONALI DELLA RICERCA E DELL'INNOVAZIONE | 58 |
| ART. 28 – ZTO D4 SPECIALI DI TRASFORMAZIONE | 60 |
| ART. 29 – DEFINIZIONE, OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA COMMERCIALE | 64 |
| CAPO 3: SISTEMA AMBIENTALE – ZONA AGRICOLA | 66 |
| ART. 30 – DEFINIZIONE, OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA AMBIENTALE | 66 |
| ART. 31 – ZTO E1 AGRICOLO-PAESAGGISTICA | 69 |
| ART. 32 – ZTO E2 AGRICOLO PRODUTTIVA | 70 |
| CAPO 4: SISTEMA DEI SERVIZI | 71 |
| ART. 33 – DEFINIZIONE, OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA DEI SERVIZI | 71 |
| ART. 34 – ZTO F1, F2, F3, F4 SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE | 72 |
| ART. 35 – ZTO F5, F6 SERVIZI URBANI E TERRITORIALI | 74 |
| CAPO 5: SISTEMA INFRASTRUTTURALE | 80 |
| ART. 36 – DEFINIZIONE, OBIETTIVI E ARTICOLAZIONE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE | 80 |
| ART. 37 – FASCE DI RISPETTO STRADALI, FERROVIARIA E TRANVIARIA | 82 |
| ART. 38 – AREE PER ATTREZZATURE STRADALI | 84 |
| Titolo III: VINCOLI E FASCE DI RISPETTO | 85 |
| ART. 39 – VINCOLI SUI BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI | 85 |
| ART. 40 – SITO DI INTERESSE COMUNITARIO (SIC) E ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) | 86 |
| ART. 41 – ELETTRODOTTI, METANODOTTI, OSSIGENODOTTI, POZZI, DEPURATORI E IMPIANTI DI TELECOMUNICAZIONE | 87 |
| ART. 42 – CIMITERI E FASCE DI RISPETTO | 89 |
| ART. 43 – FIUMI, TORRENTI, CANALI E CORSI D'ACQUA CONSORZIALI | 90 |
| ART. 44 – VINCOLI DEL PIANO GESTIONE RISCHIO ALLUVIONI (PGRA) E MISURE PER LA SALVAGUARDIA IDRAULICA | 91 |
| ART. 45 – ZONE DI TUTELA DEL PIANO DI RISCHIO AEROPORTUALE (PRA) | 93 |
| Titolo IV: GESTIONE DEL PI | 95 |
| ART. 46 – CONSUMO DI SUOLO E REGISTRO | 95 |
| ART. 47 – PRONTUARIO PER LA CITTÀ DEI RIONI, LA QUALITÀ ARCHITETTONICA E LA MITIGAZIONE AMBIENTALE | 96 |
| ART. 48 – SCHEDE PROGETTUALI E GESTIONE DEL PI | 97 |
| ART. 49 – COORDINAMENTO CON IL REGOLAMENTO EDILIZIO, I PIANI DI SETTORE E LE POLITICHE URBANE | 98 |
| Titolo V: DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI | 99 |
| ART. 50 – POTERI DI DEROGA | 99 |
| ART. 51 – DISPOSIZIONE TRANSITORIA | 100 |
| ART. 52 – ENTRATA IN VIGORE E DISPOSIZIONI FINALI | 101 |
| ALLEGATO A. NORME TECNICHE PARTICOLARI DI ATTUAZIONE | 102 |
| 1. ACCORDO DI PROGRAMMA (ADP) "AMPLIAMENTO QUARTIERE FIERISTICO DI PADOVA" (APPROVATO CON DPGRV N. 2001 DEL 30/10/1998) | 103 |
| 2. PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA (PRU) "AREE COMPRESSE TRA LE VIE P. SARPI E A. DA BASSANO (APPROVATO CON DPGRV N. 214 DEL 15/02/1999 E MODIFICATO CON ADP APPROVATO CON DPGRV N. 561 DEL 22/12/2004) | 106 |
| ELENCO ABBREVIAZIONI | 113 |



PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI
UBICAZIONE Sacro Cuore
INDIRIZZO via Giambettino Cignaroli, via Tergola
ATTO Atto d'Obbligo
DI RIFERIMENTO
FOGLIO 20
PARTICELLE 785 (porz.), 863 (porz.)

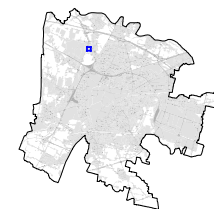
SUPERFICIE 600 mq
DESTINAZIONI Residenziale
D'USO

MODALITÀ IED
DI INTERVENTO
INDICE DI EDIFICABILITÀ -
TERRITORIALE (It)
VOLUME 600 mc
(V)

ALTEZZA (H) 9,0 ml
STANDARD URBANISTICI -
PRIMARI

NORMA DI RIFERIMENTO NTO del PI - zona B8
CONTRIBUTO pari a Euro 33.900,00. Ulteriore CS per
STRAORDINARIO (CS) alienazione totale o parziale pari a Euro 20.340,00

PRESCRIZIONI In sede di progetto edilizio il competente settore
PARTICOLARI potrà richiedere, ai sensi dell'Art. 50 del
Regolamento Edilizio, la realizzazione del
marciapiede lungo la viabilità pubblica nell'area di
proprietà.

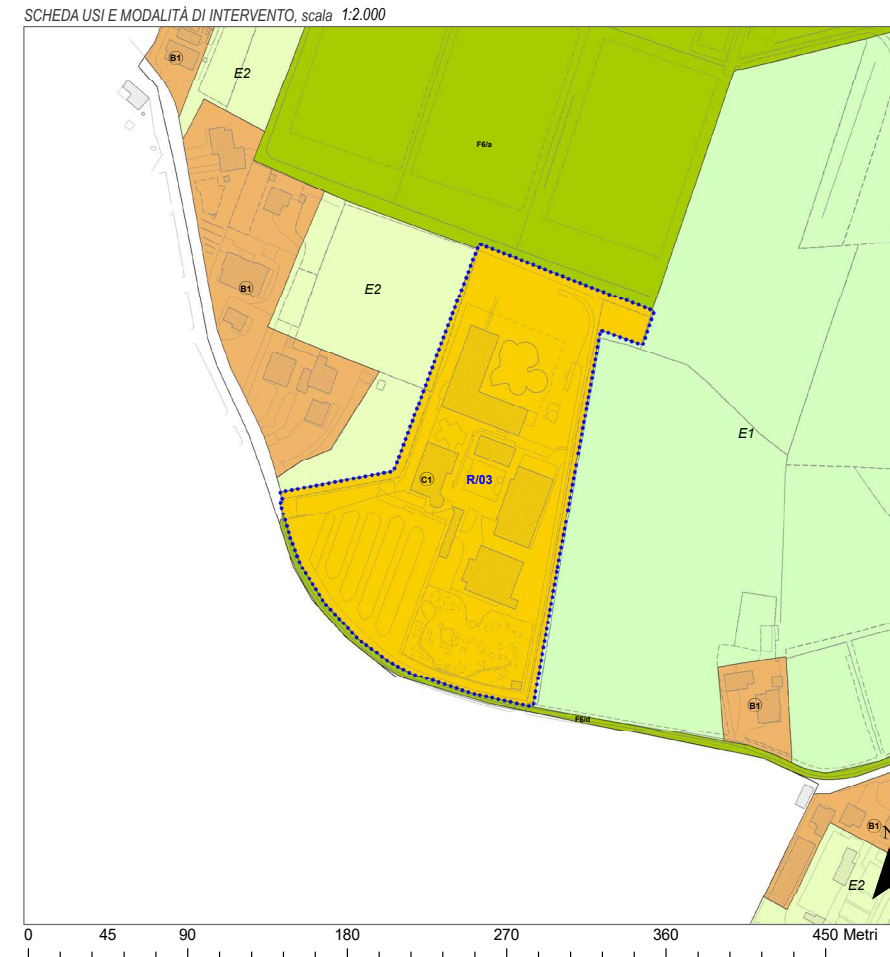


L/03

SCHEDA
LOTTO EDIFICABILE



ESEMPIO SCHEDA LOTTO



PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI
UBICAZIONE Guizza
INDIRIZZO via Antonio Fogazzaro
ATTO Accordo ex Art. 6 della LR 11/2004
DI RIFERIMENTO
FOGLIO 190
PARTICELLE 968

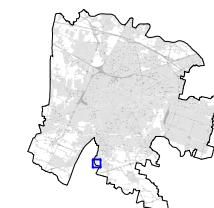
SUPERFICIE 26.152 mq
DESTINAZIONI Residenziale
D'USO

MODALITÀ PUA
DI INTERVENTO
INDICE DI EDIFICABILITÀ -
TERRITORIALE (It)
VOLUME 17.000 mc, previa demolizione dei volumi esistenti
(V) (18.320 mc) e rinaturalizzazione

ALTEZZA (H) 15,0 ml
STANDARD URBANISTICI NTO del PI - Art. 9
PRIMARI

NORMA DI RIFERIMENTO NTO del PI - zona C1
CONTRIBUTO Assolto con opere e cessione di aree.
STRAORDINARIO (CS)

PRESCRIZIONI Cessione al Comune di una superficie pari a
PARTICOLARI 16.352 mq attrezzata a parco pubblico.



R/03

SCHEDA
AREA DI RIGENERAZIONE



ESEMPIO SCHEDA AREA DI RIGENERAZIONE

Infine vi è il **Registro Comunale Elettronico dei Crediti Edilizi (RECRED)** e il **Registro del consumo di suolo**. Il primo, redatto in ottemperanza alle Leggi regionali n. 11/2004 e 14/2019, individua e governa i flussi origine/destinazione dei crediti edilizi, che saranno prodotti dal processo attuativo e gestionale del PI. Il secondo, collegato con la tavola A4 (Ambiti di urbanizzazione consolidata e consumo di suolo), riporta una sintesi della contabilità relativa al consumo di suolo secondo i criteri stabiliti dalla Legge regionale n. 14 del 2017.

(3) SCHEDE INTERVENTI

Per le aree di particolare complessità, ritenute di rilevanza strategica e/o derivanti da procedure di evidenza pubblica (vedi avvisi 2021), il PI definisce delle schede progettuali denominate:

1. Schede interventi di Riqualficazione e rigenerazione (schede "R");
2. Schede interventi di nuova urbanizzazione o Espansione (schede "E");
3. Schede interventi di nuova edificazione su Lotto (schede "L");
4. Schede aree da sottoporre ad Accordi Pubblico Privato (schede "APP").

Le schede progettuali sono finalizzate a specificare alcune previsioni di natura urbanistica ed edilizia e/o perequativa di aree già edificate, da rigenerare, e aree libere di nuova edificazione o urbanizzazione.

(4) INDIRIZZI PER LA QUALITÀ URBANISTICA ED ECOLOGICO-AMBIENTALE
Il Piano è accompagnato dal **Prontuario per la Città dei rioni, la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale**,

composto da un documento di indirizzi e da alcune schede riguardanti temi/ambiti strategici:

1. la qualificazione della Città e del territorio storico (vedi schede "Architetture del Novecento");
2. la rigenerazione degli assi storici, degli spazi aperti e della mobilità dolce (vedi schede "Assi storici, spazi aperti e mobilità dolce");
3. la rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale dei tessuti urbani esistenti, degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità, degli spazi aperti e della mobilità lenta (vedi schede "Città dei rioni");
4. la qualificazione del territorio rurale e del paesaggio agrario (vedi schede "Paesaggio agrario e spazi aperti").

Si tratta di uno strumento di indirizzo e supporto per l'attuazione del Piano (interventi diretti e indiretti, programmi, progetti e politiche urbane).

(4) ELABORATI DESCRITTIVI

Il Piano è "raccontato" in due elaborati principali: la presente Relazione e quella sulla Città dei rioni. Quest'ultima illustra i criteri per la mappatura di tutti servizi di prossimità (pubblici o privati) e per la costruzione del progetto dei singoli rioni.

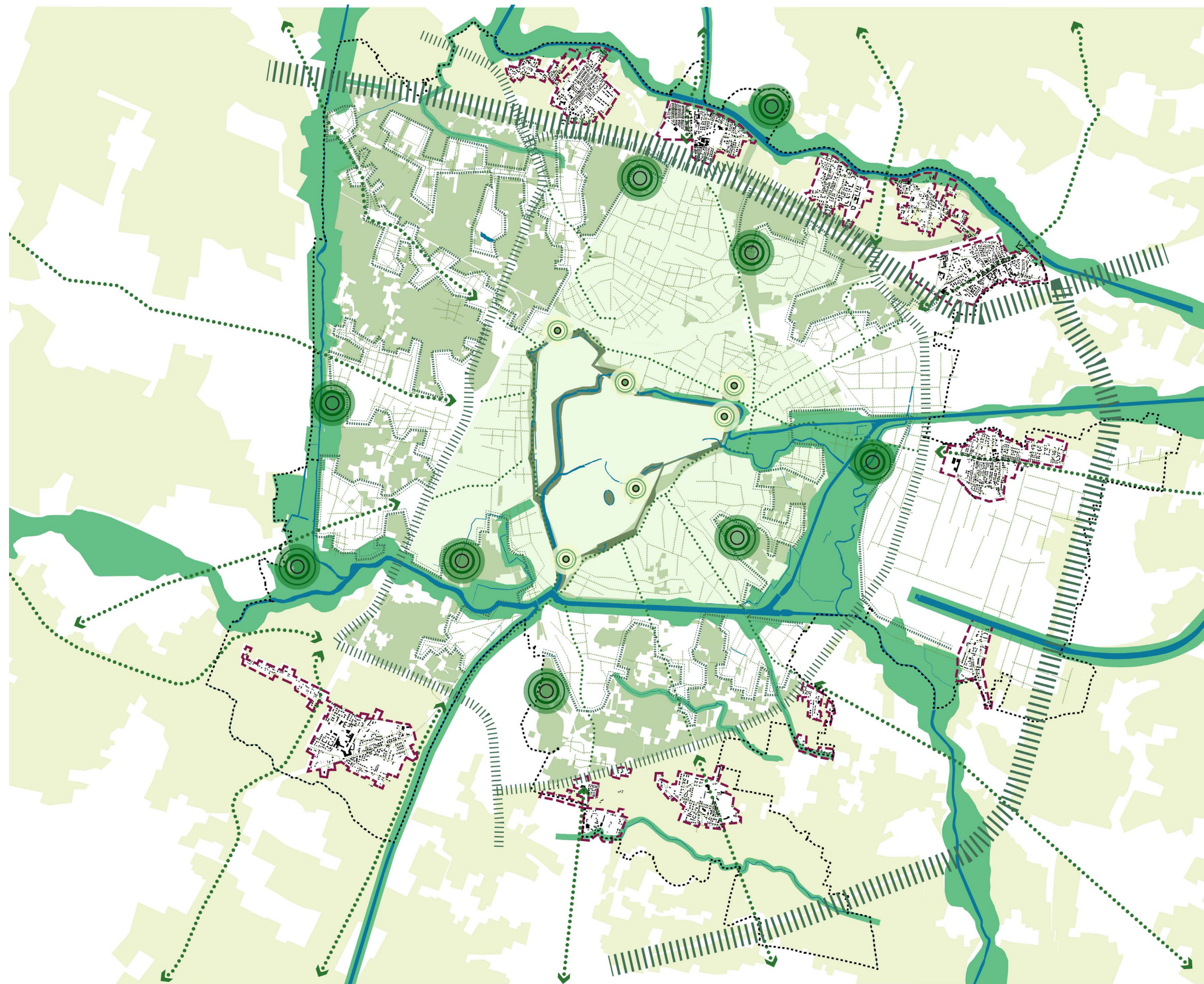
(5) ELABORATI DI VALUTAZIONE

La valutazione delle scelte di Piano è riconducibile agli elaborati inerenti alle valutazioni ambientali (VAS e VInCA) e a quelli riferiti alla verifica di compatibilità idraulica degli interventi, con particolare riferimento ai condizionamenti del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA).










03 | 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

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, pro-

grammi, 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, Roncagette, 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 Roncagette, 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 desigillazione 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 un'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.

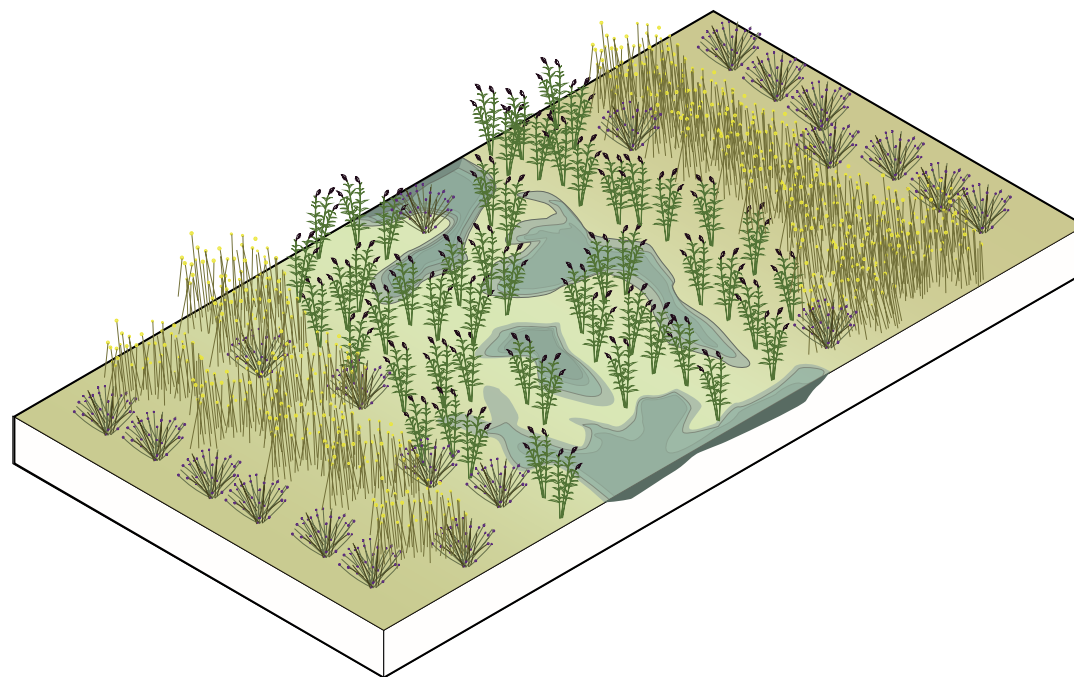


03.1 Implementare la rete dei corridoi verdi e blu

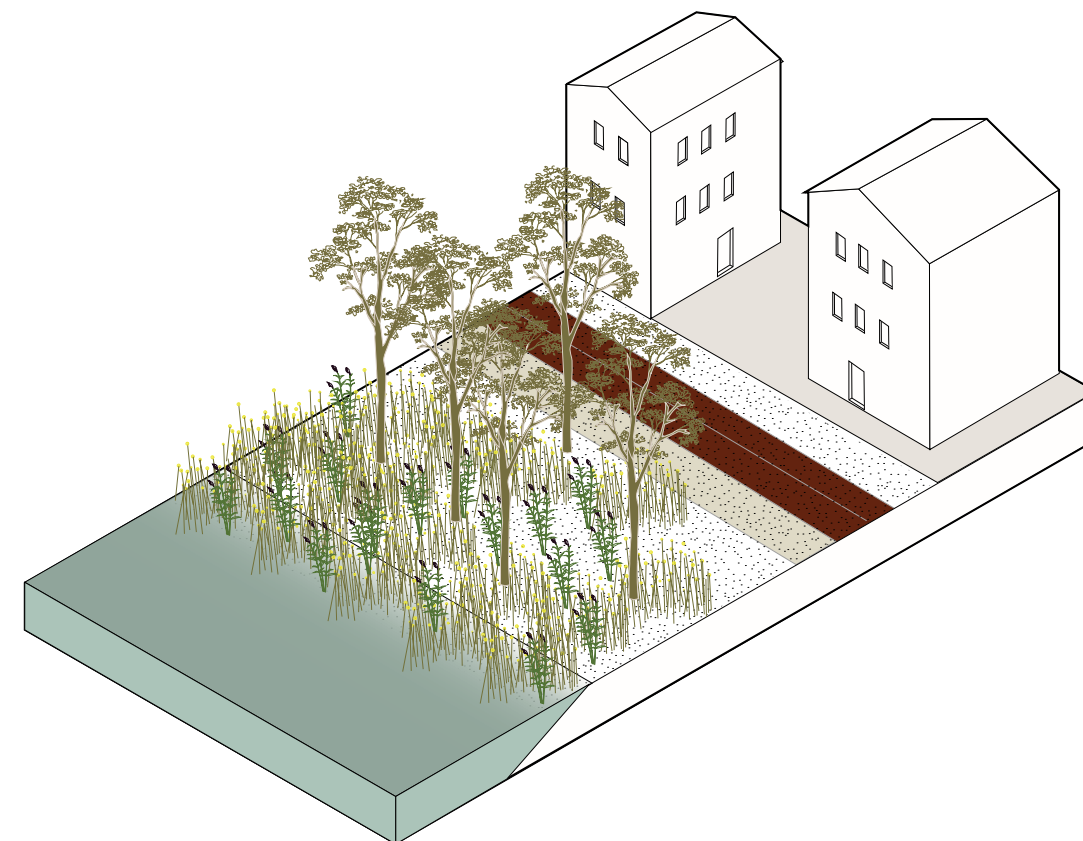
Il sistema ambientale

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 ai corridoi verdi e blu, si elencano i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

1. Riqualificare il sistema lineare dei principali fiumi e canali come parchi fluviali per garantire il miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica, l'integrazione del verde e della mobilità dolce;
2. 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;
3. 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".



POTENZIARE LA RETE DEGLI SPAZI APERTI SOTTO IL PROFILO ECOLOGICO E PAESAGGISTICO



RIQUALIFICARE IL SISTEMA LINEARE DEI PRINCIPALI FIUMI E CANALI COME PARCHI FLUVIALI ED INTEGRARE LA RETE CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO





03.2 Qualificare il sistema dei grandi parchi

Il 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;

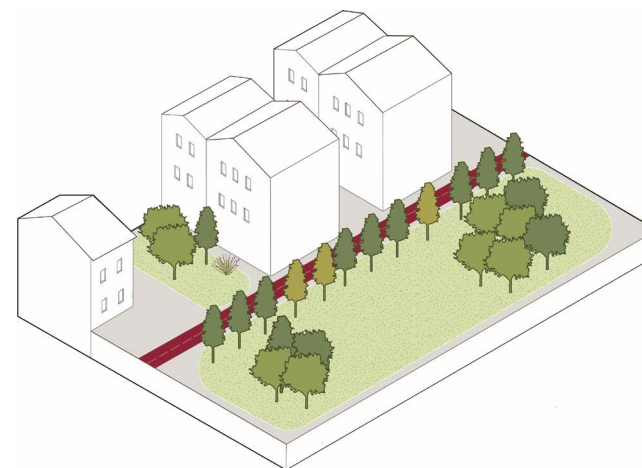
3) la **rete anulare del Parco dei Fiumi** (Parco Brentelle, Parco Basso Isonzo, Parco Roncagette, Parco Fistomba, etc.), imperniata sui corridoi fluviali principali del Brenta, Bacchiglione e Brentella e sulla rete urbana storica dei canali Piovego, Scari-

catore, Voltabarozzo e S. Gregorio;

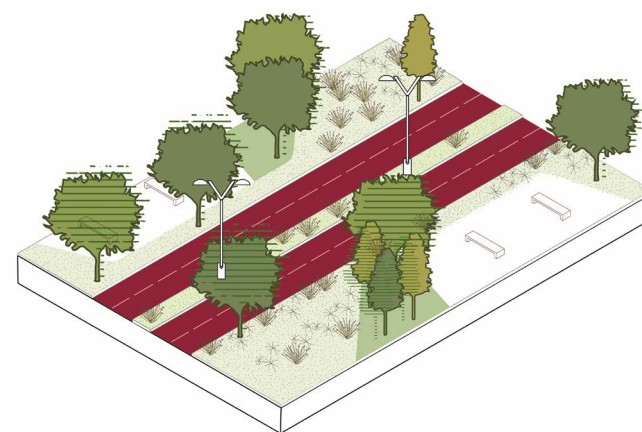
4) i **Parchi urbani e territoriali della città policentrica** (Parco Gozzano, Parco Isola di Torre, Parco degli Alpini, etc.), a corona della cintura metropolitana insediata.

Rispetto al sistema dei Grandi parchi urbani e territoriali, come sopra definiti e illustrati nello schema seguente, si elencano i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

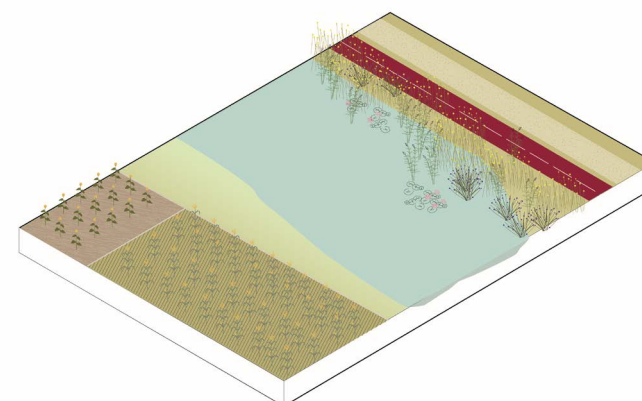
1. completare il Parco delle Mura come sistema anulare verde e ciclopedonale, comprensivo dei tratti murari storici superstiti restaurati e da restaurare, oltre che di specifici interventi su spazi ed edifici contermini quali ad esempio quelli liberati e/o liberabili a seguito della demolizione degli edifici incongrui e conseguente rinaturalizzazione delle aree;
2. 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;
3. integrare i Parchi urbani e territoriali della policentrica e ricucire la costellazione del verde;
4. 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.



RICUCIRE I SISTEMI DEL VERDE E DELLA MOBILITÀ SLOW CON LA CITTÀ CONSOLIDATA



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 ESONDATIONE CONTROLLATA E/O FITODEPURAZIONE





03.3 Consolidare la cintura verde agricola

Il 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.

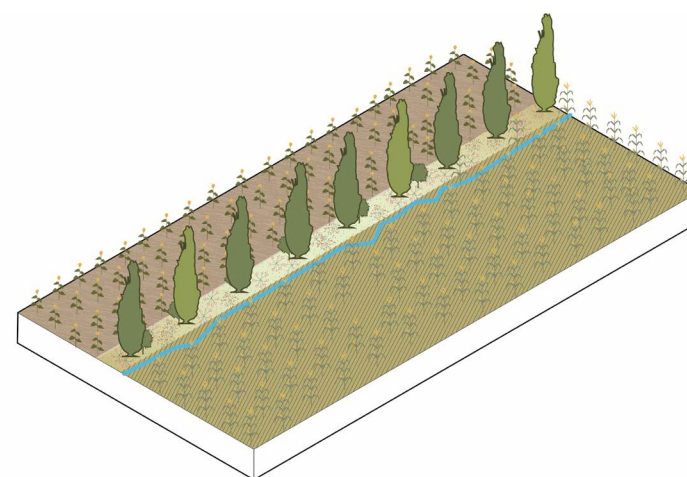
La **campagna insediata** si è invece strutturata sulla dimensione policentrica dei nuclei residenziali, abitati da proprietari e lavoratori, legati storicamente alle attività agricole di un territorio frazionato. Questi nuclei hanno, tuttavia, progressivamente modificato il proprio ruolo, perdendo un 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,

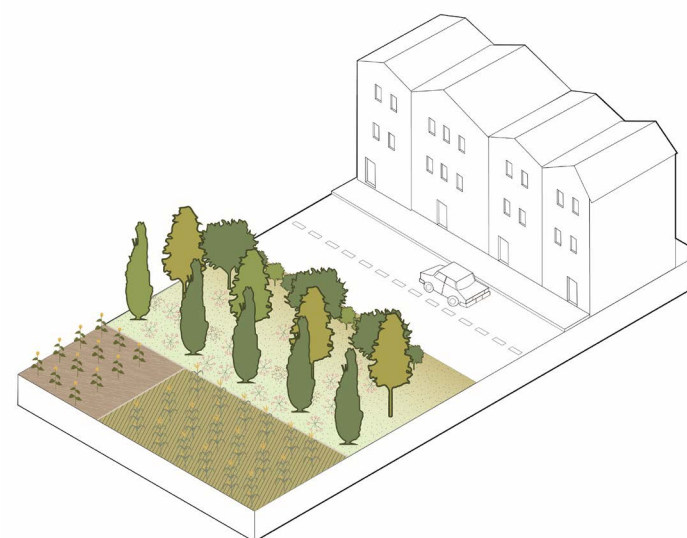
Ponte di Brenta e Mandria. Altri assumono più la valenza di quartieri residenziali della corona policentrica, come quelli di Altichiero e Torre (a nord), Camin e Granze (a est), Salboro e Mandria (a sud).

Rispetto alla cintura verde agricola, si elencano i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

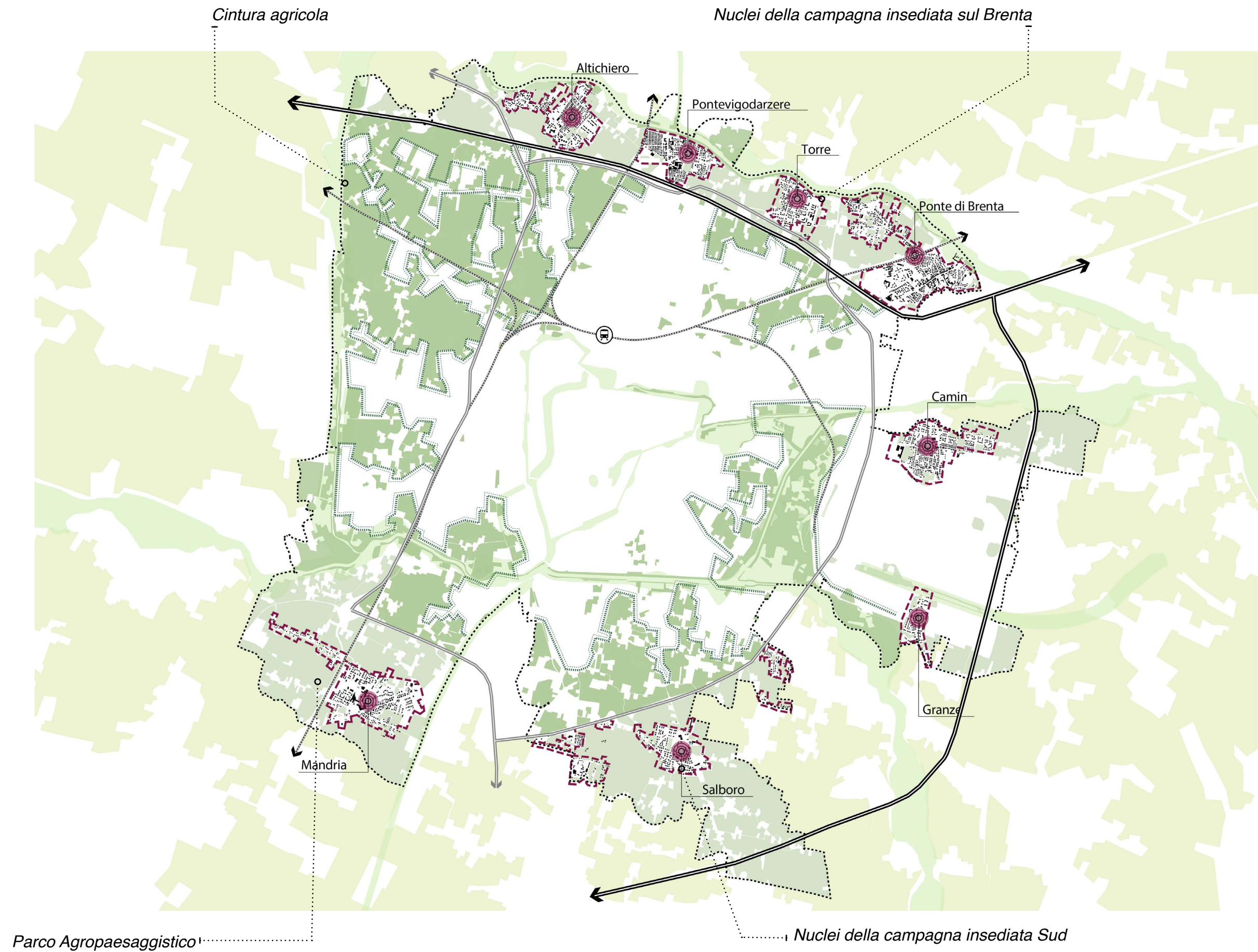
1. qualificare il parco agricolo metropolitano di rilevanza paesaggistica, promuovendo lo sviluppo di un'agricoltura urbana multifunzionale e al contempo riqualificando gli elementi del paesaggio agrario (canali, fossati e scoli, etc.);
2. tutelare le attività agricole produttive incentivando lo sviluppo di un'agricoltura di elevata sostenibilità ambientale (es. produzione biologica, produzioni tipiche, etc.) e la qualificazione della tipicità della produzione agricola e della sua filiera;
3. 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;
4. 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;
5. regolamentare le attività produttive esistenti nel territorio agricolo, favorendo la ricollocazione mediante l'applicazione del credito edilizio;
6. 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



nel recente Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA). 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 i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

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

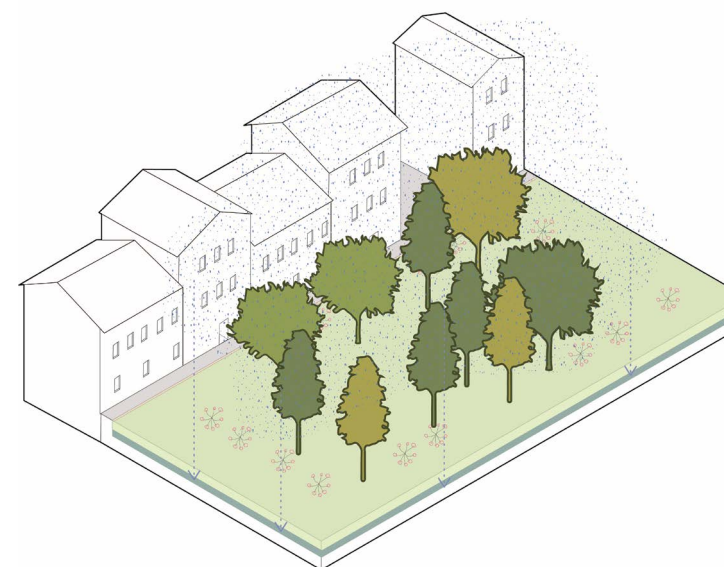


03.4 Ridurre i rischi idrogeologici e qualificare il drenaggio urbano

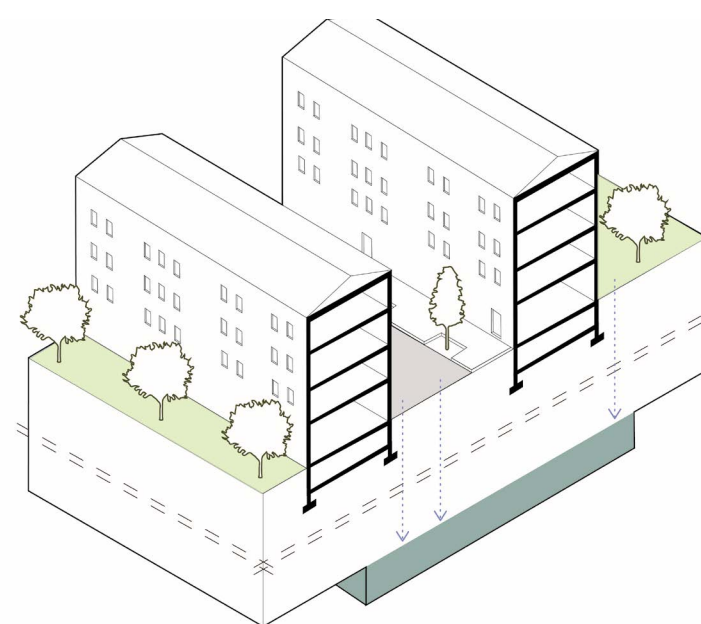
Il sistema ambientale

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 e



INCREMENTARE LA PERMEABILITÀ DEI TESSUTI URBANI ESISTENTI, FAVORENDO LA RITENZIONE E IL RICICLO DELLE ACQUE PIOVANE

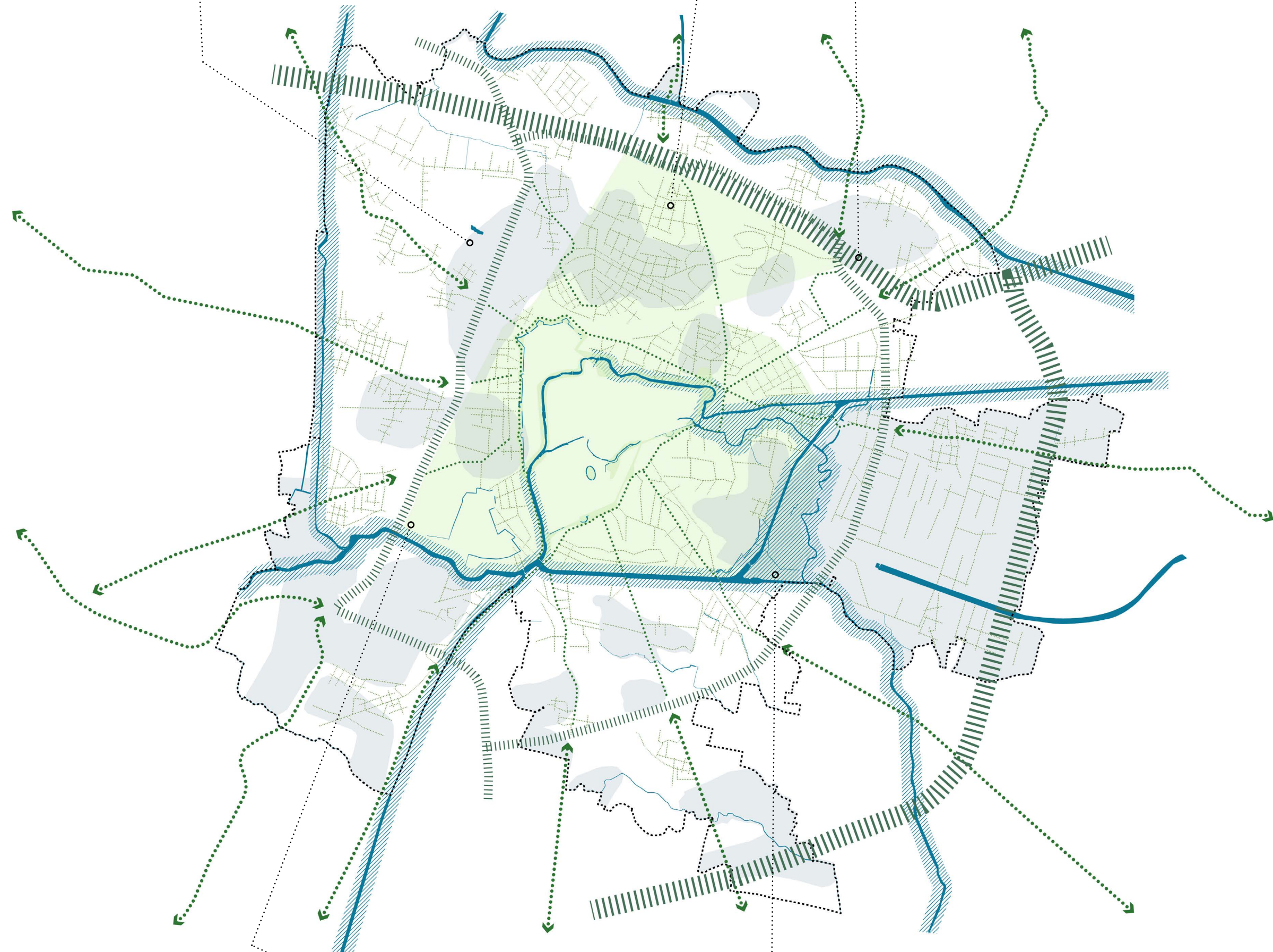


MIGLIORARE L'EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLE RETI DI SMALTIMENTO E STOCCAGGIO DELLE ACQUE METEORICHE NELLE AREE PERTINENZIALI DEGLI EDIFICI

Viabilità di quartiere nella città consolidata

Mitigazione ambientale delle grandi infrastrutture

Aree a rischio esondazione



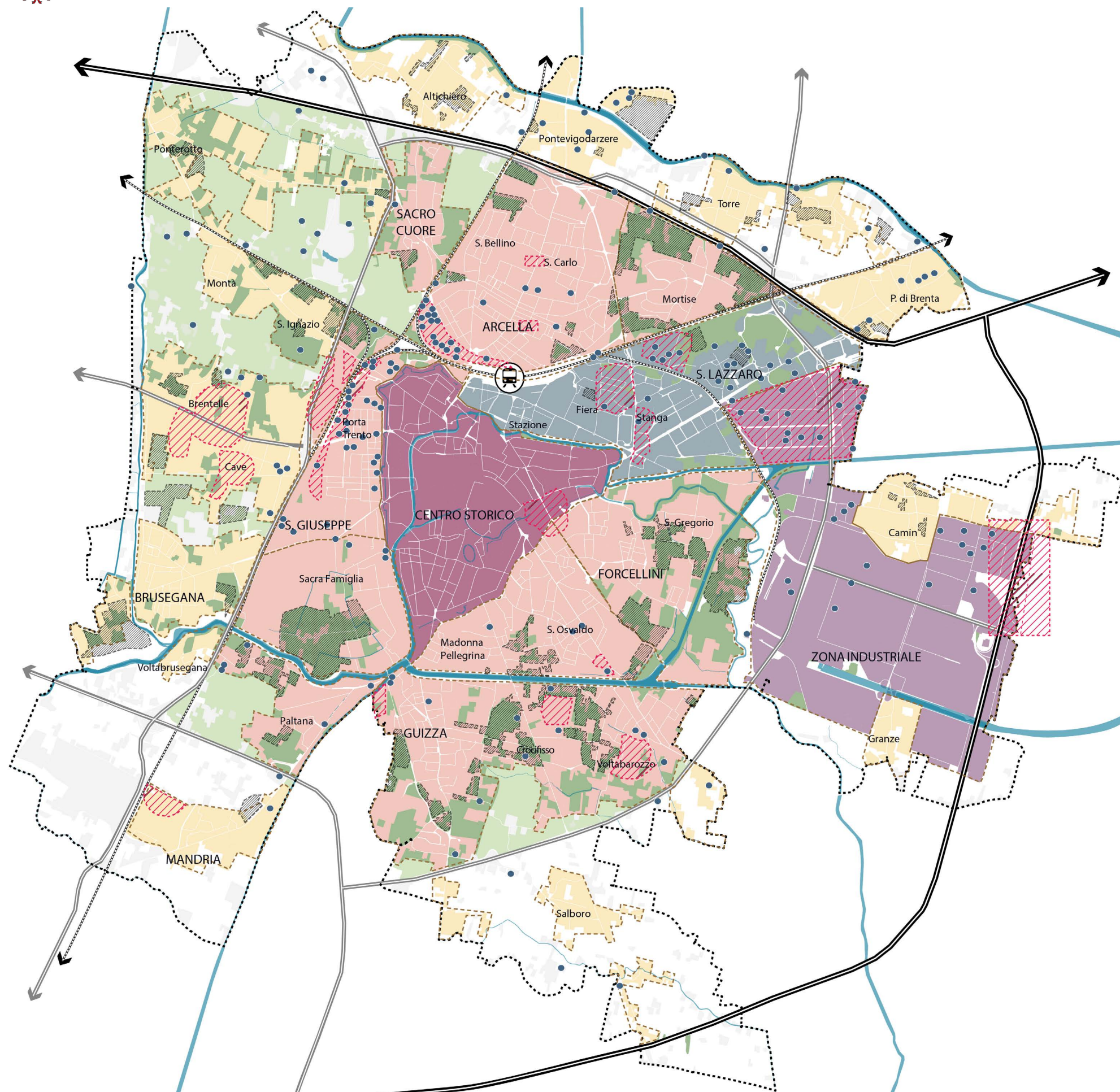
Area pertinenziale di edifici pubblici e privati nella città consolidata di prima cintura

Ambiti di pertinenza dei corsi d'acqua



An abstract graphic on the left side of the slide features a network of white lines and dots. There are four prominent nodes, each consisting of a small solid white dot surrounded by a larger white circle. These nodes are interconnected by thin white lines. The background is a solid green color, with a lighter green gradient on the far left edge.

04 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

IL Sistema insediativo residenziale della città costruita costituisce il campo preferenziale per promuovere un nuovo modello di rigenerazione urbana fortemente caratterizzato 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 promuove, in tal senso, un progetto di rigenerazione diffusa e integrata fondato sugli spazi aperti e finalizzato all’implementazione della dimensione ecologico-ambientale della Città (schede progettuali dei rioni). 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.

Dalla lettura interpretativa per Parti di Città emerge che alcuni quartieri e 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 e 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, il Parco d'Europa alla Stanga oppure la rete delle piste ciclabili.

Il nuovo Piano ha approfondito e implementato tale politica urbana prevedendo un progetto complessivo degli spazi aperti, tradotto in specifiche schede progettuali dei singoli rioni. Un progetto guida che mette in rete e a coerenza il complesso delle aree aperte esistenti e di futura realizzazione, che potrà essere 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 Urba-

no della Mobilità Sostenibile (PUMS_2020), che mette in primo piano 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. Per questo devono essere rimesse in riciclo per la rigenerazione e riqualificazione della città pubblica favorendo però anche la 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.

In tal senso, il Piano interviene 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 l'ex caserma Romagnoli o altri spazi eterogenei come quelli di Ansa Borgomagno). A seconda della disponibilità espressa dalle Manifestazioni di Interesse dei soggetti privati (avvisi 2021) alcune di queste aree entrano direttamente in questo Piano degli Interventi di valenza quinquennale), altre sono demandate a successivi Piani o a successive progettazioni di dettaglio.

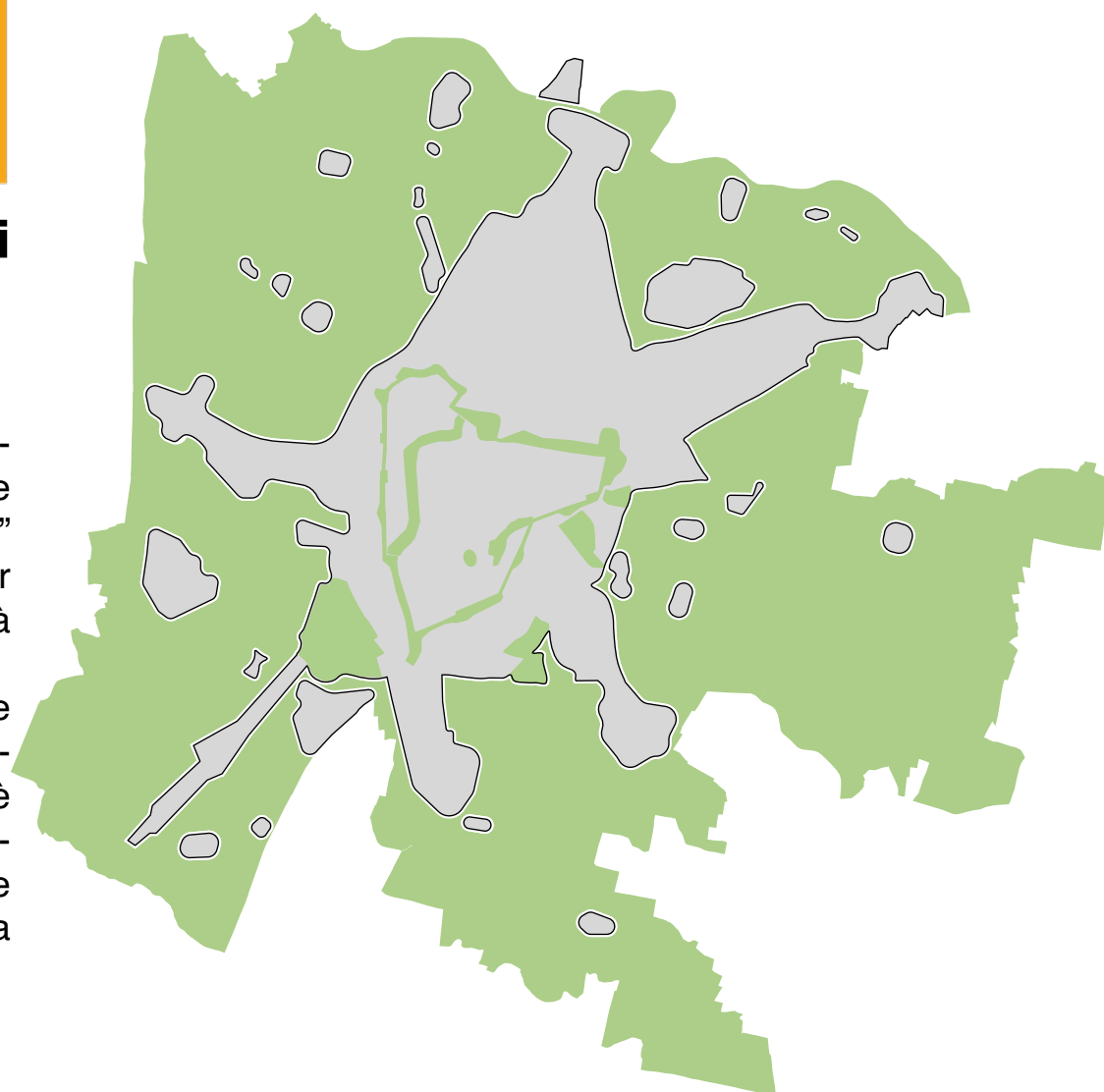


04.1 Valorizzare le parti urbane e le identità locali

Il sistema insediativo residenziale

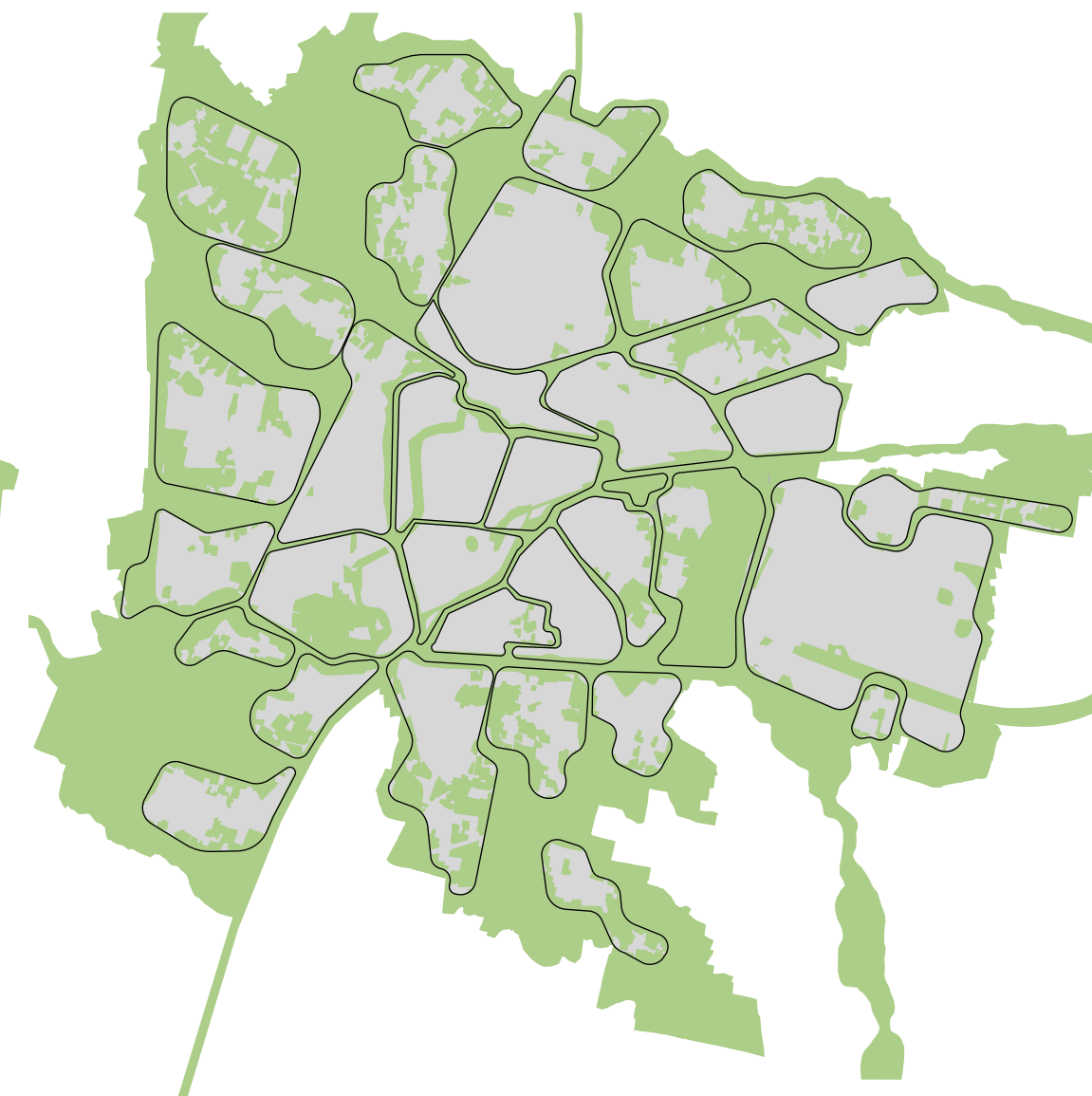
La complessità e l'articolazione del sistema insediativo residenziale presuppone l'individuazione di specifiche "Parti urbane" diverse tra loro per ruolo, funzione e per materiali edilizi che compongono la città esistente.

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.



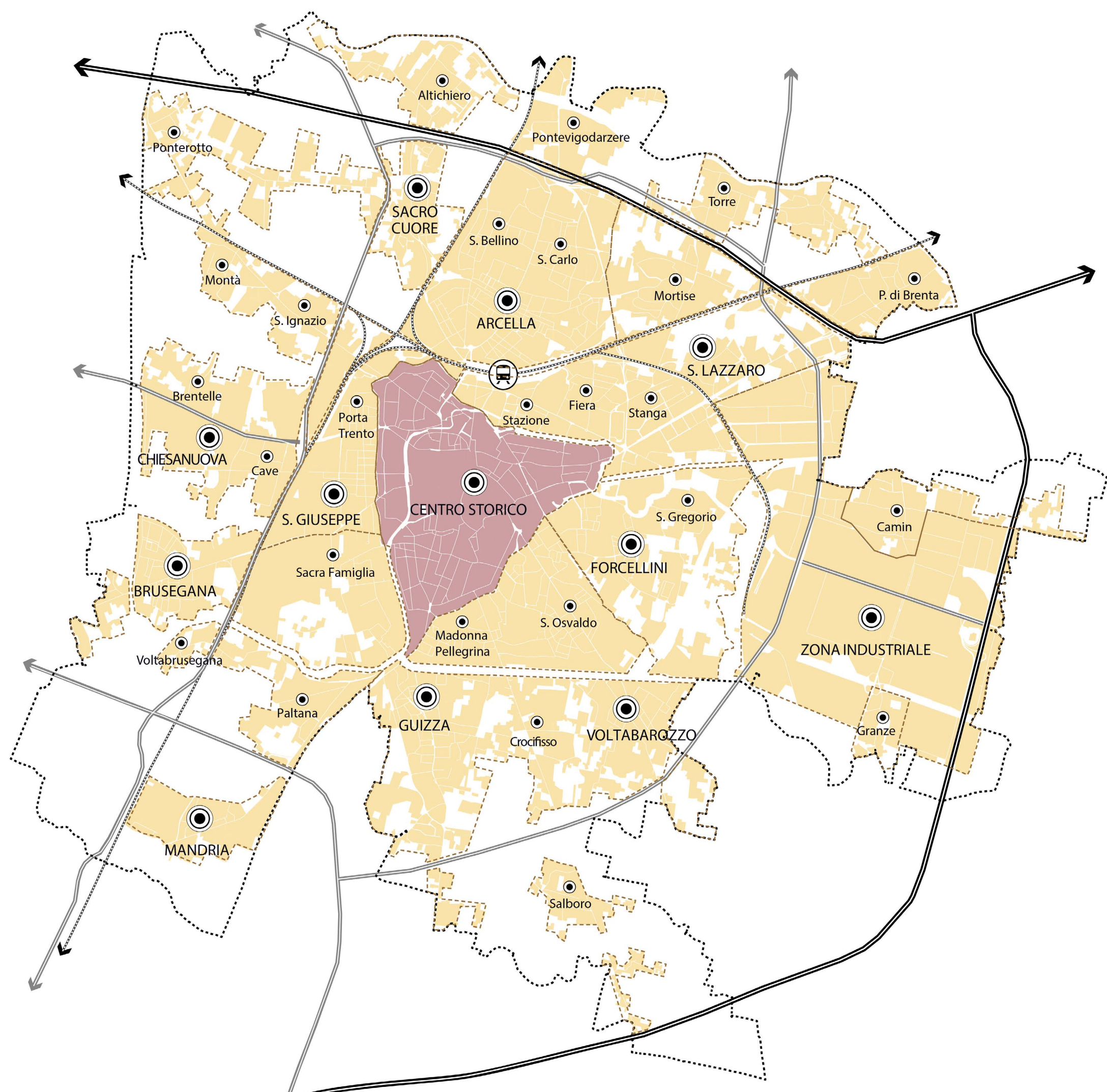
struttura a stella

da una configurazione a stella con cunei verdi e quartieri che si sviluppano lungo assi radiali



struttura ad arcipelago

ad un arcipelago di rioni che assorbe il verde e lo ospita all'interno del tessuto urbano



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 sotto riportata 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 con tipologia a palazzoni, oppure tessuti in cui prevale la modalità insediativa ad edilizia concentrata tipica delle lottizzazioni private contro quartieri con maggiori spazi aperti tipici della città pubblica (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 ad individuare 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 assumono un ruolo proattivo 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. Nel processo di elaborazione del Piano, le Consulte sono state attivate per avviare un processo partecipativo che le ha viste protagoniste nella costruzione del nuovo progetto della città "ad arcipelago", fatta cioè di singoli rioni, ciascuno con una propria identità e autonomia. Con le stesse consulte sono stati individuati gli obiettivi locali (inseriti all'interno



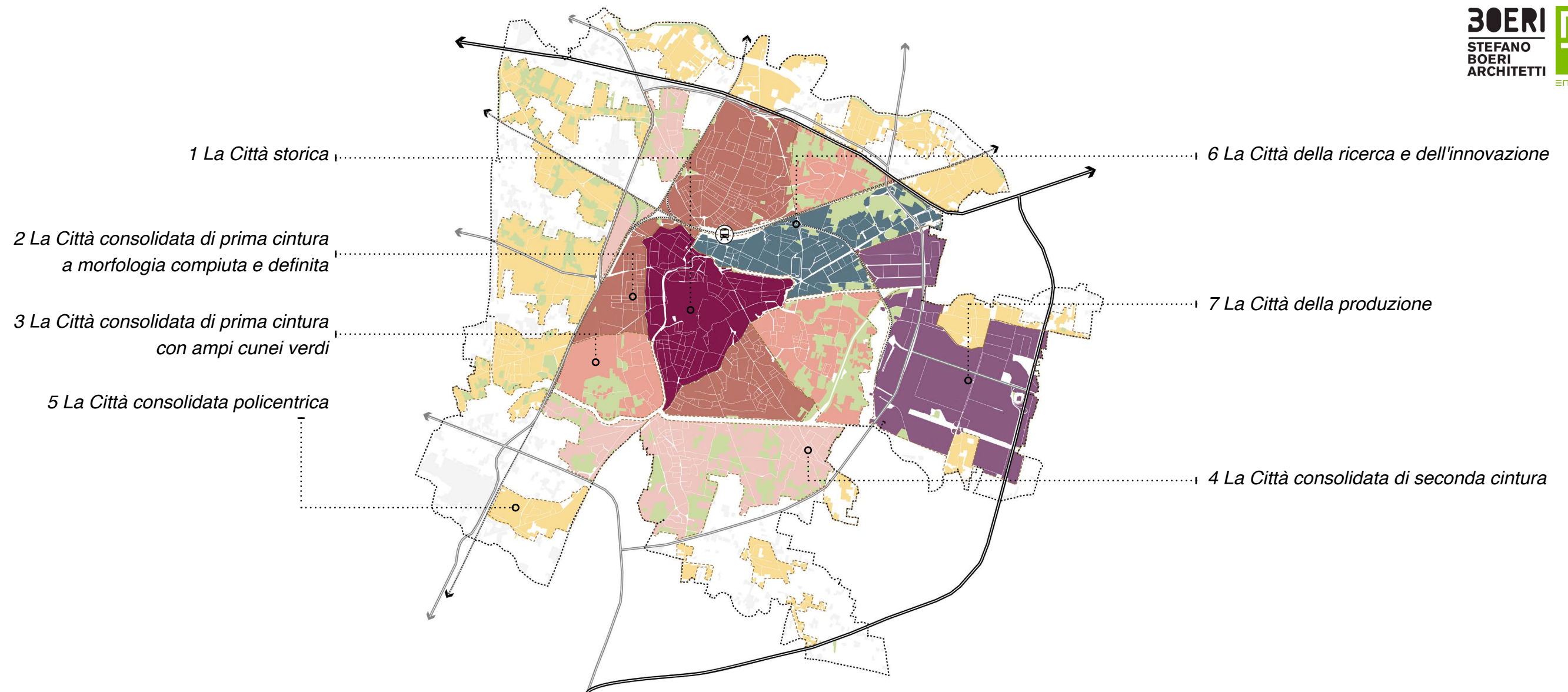
LE MORFOLOGIE DEL COSTRUITO



LE MORFOLOGIE DEI TRACCIATI



LE CONSULTE DI QUARTIERE



delle schede progettuali elaborate per ogni singolo rione), e 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: Centro storico, 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 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 incentivare la rigenerazione 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 valutare 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.



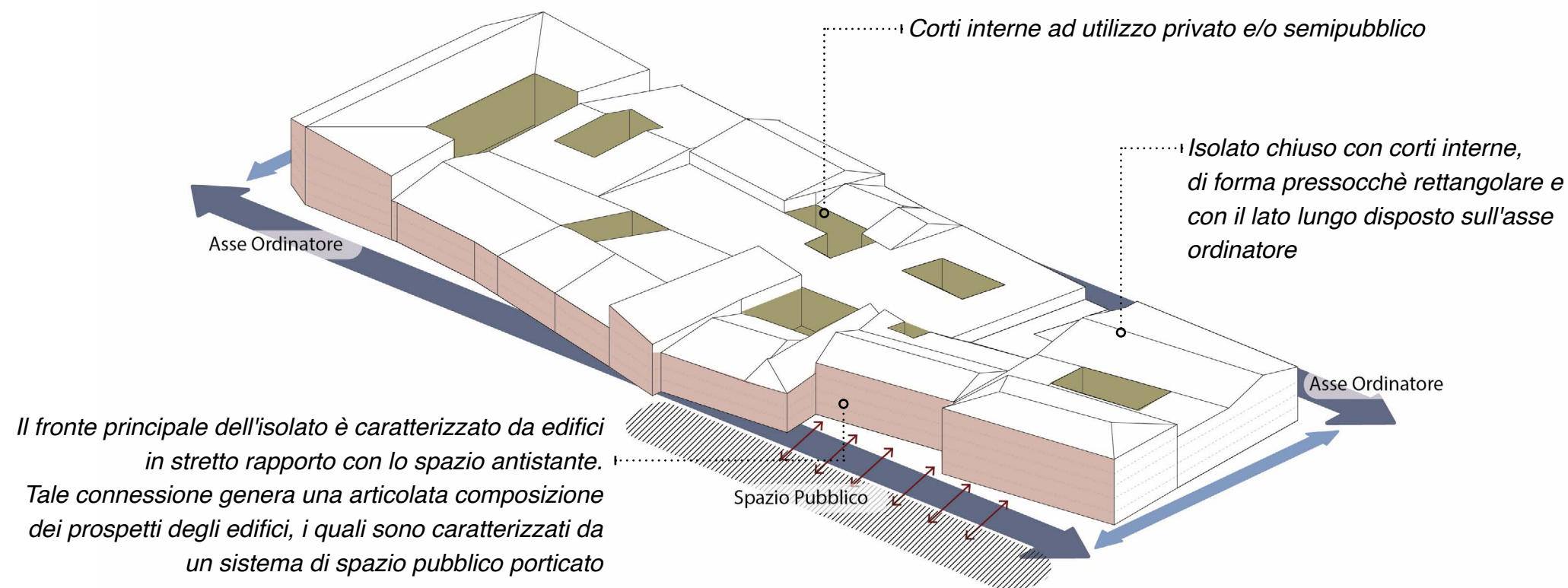
A_LA CITTÀ STORICA

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, Prato della Valle 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 sono mantenute nel nuovo Piano, qualificando il sistema degli spazi aperti a partire dal Parco anulare delle Mura e dall'asse verde del Piovego. Particolare attenzione è posta alla valenza urbanistica assunta dal quartiere "Città Giardino", con particolare riferimento al rapporto tra "vuoti" e "pieni" e alla presenza del verde alberato.







B LA 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 mixité 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.

Quartieri di riferimento alla parte urbana

La parte urbana è suddivisa in:

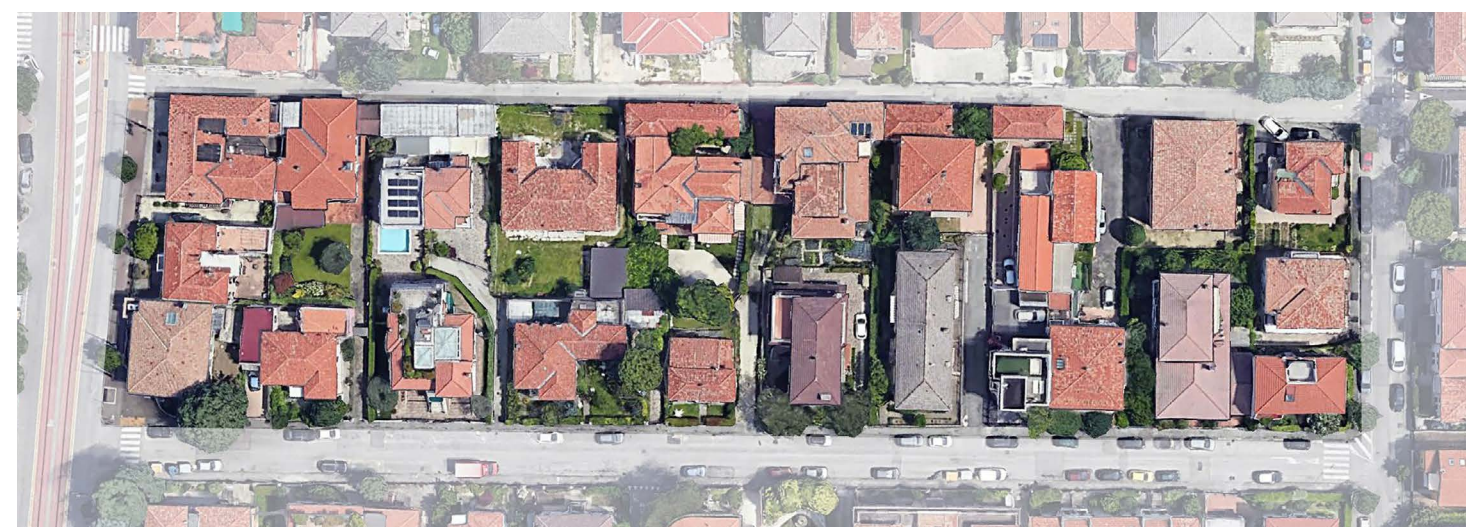
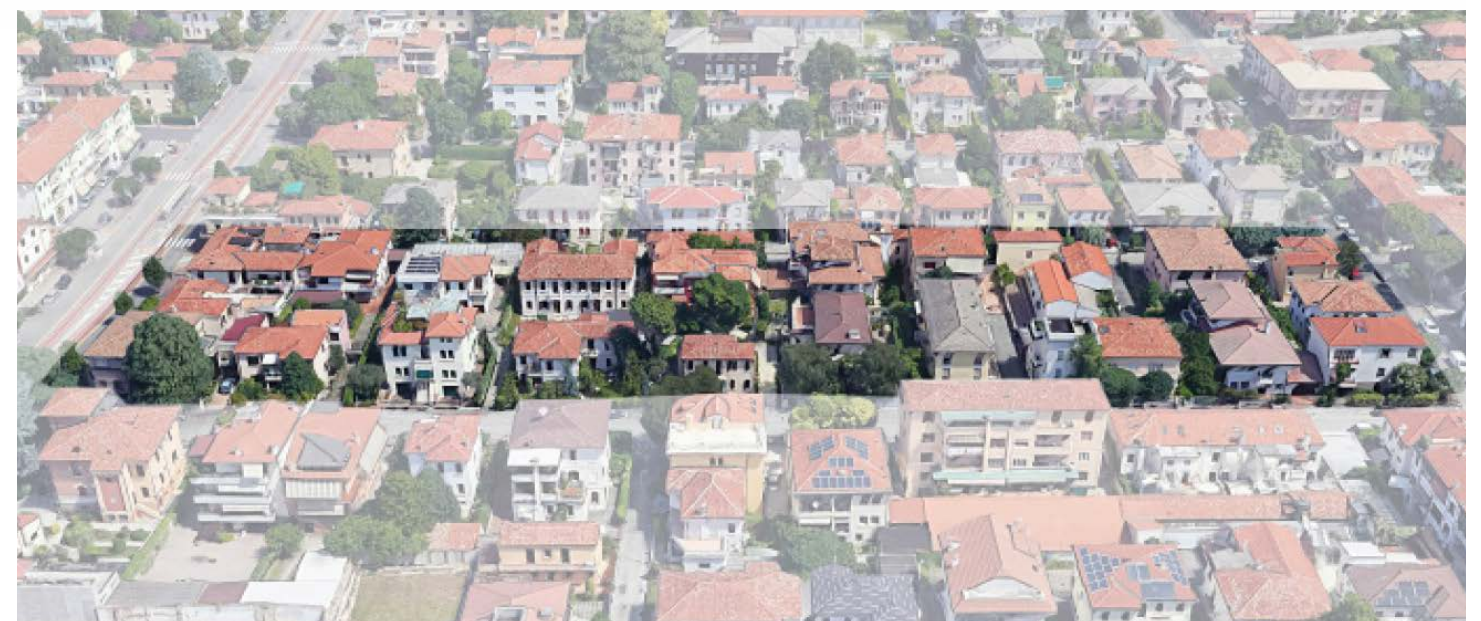
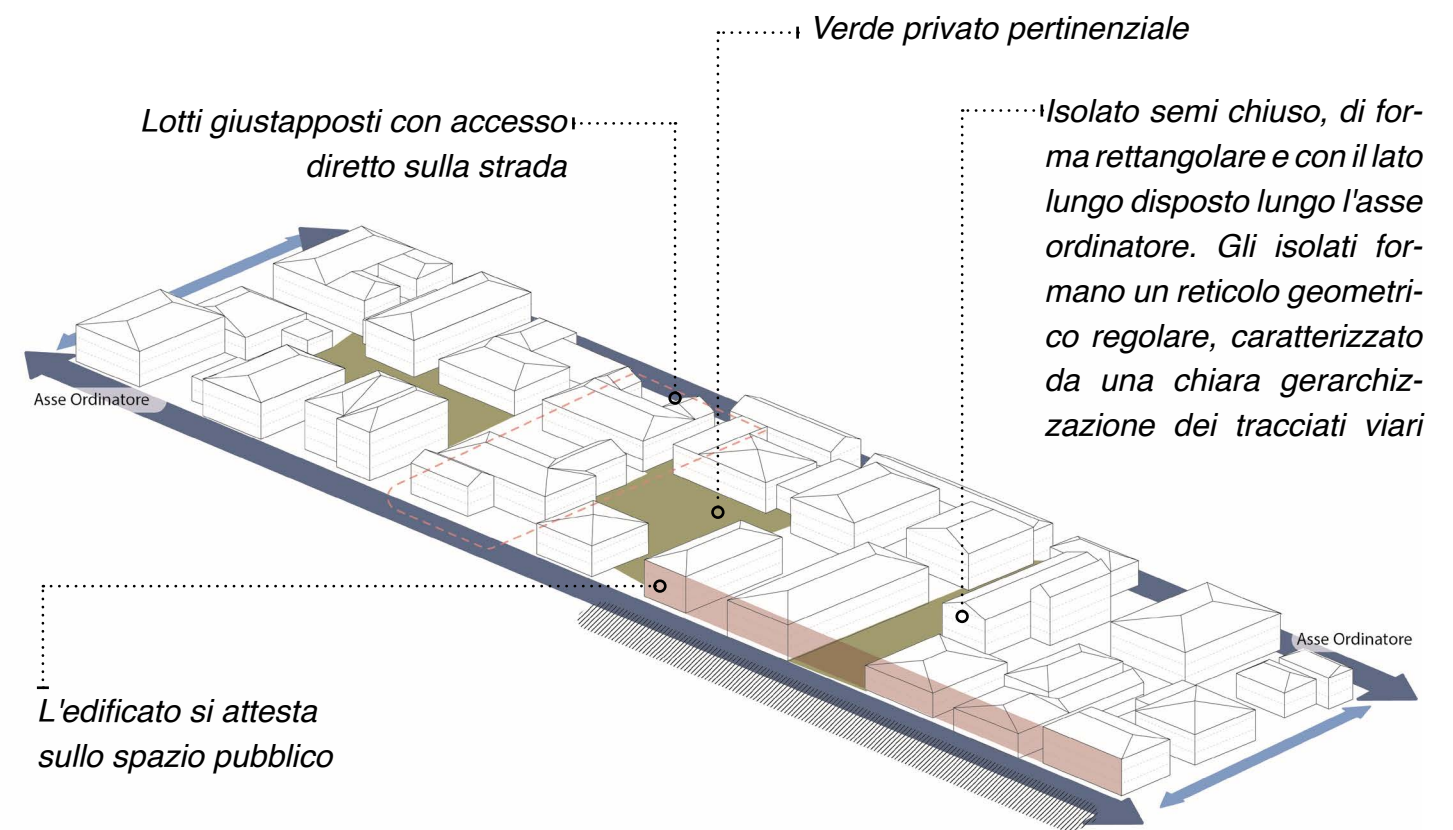
- a) quartieri sud di Sant'Osvaldo e Madonna Pellegrina, con un peso demografico di circa 18mila abitanti, riconoscibili nella porzione di territorio compresa tra le mura della città antica a nord-ovest, il canale Scaricatore a sud e il bordo urbano posto a est di via Facciolati;
- b) quartieri ovest di San Giuseppe e Porta 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;
- c) quartieri nord di Arcella, San Bellino e

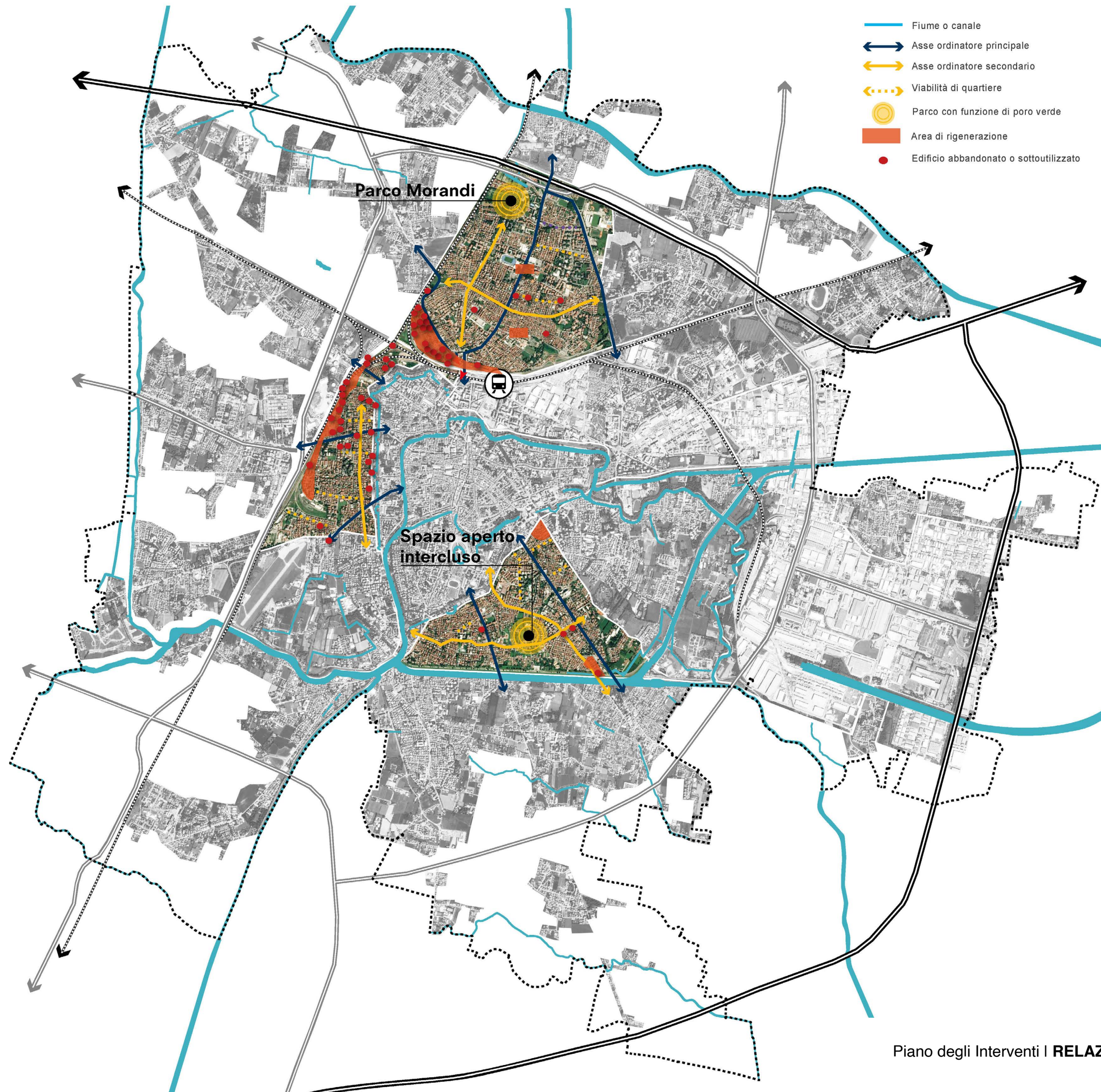
San Carlo, che con una popolazione di circa 40mila abitanti e una densità di oltre 6.500 abitanti per Km², rappresentano una delle parti urbane più dense, caratterizzate dalla prevalenza di condomini a 3/4 o più piani. I confini di questa parte urbana sono ben delineati dalla ferrovia, a sud e ad ovest, 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 esaurisce 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 e 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 e 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.







C LA 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 rap-

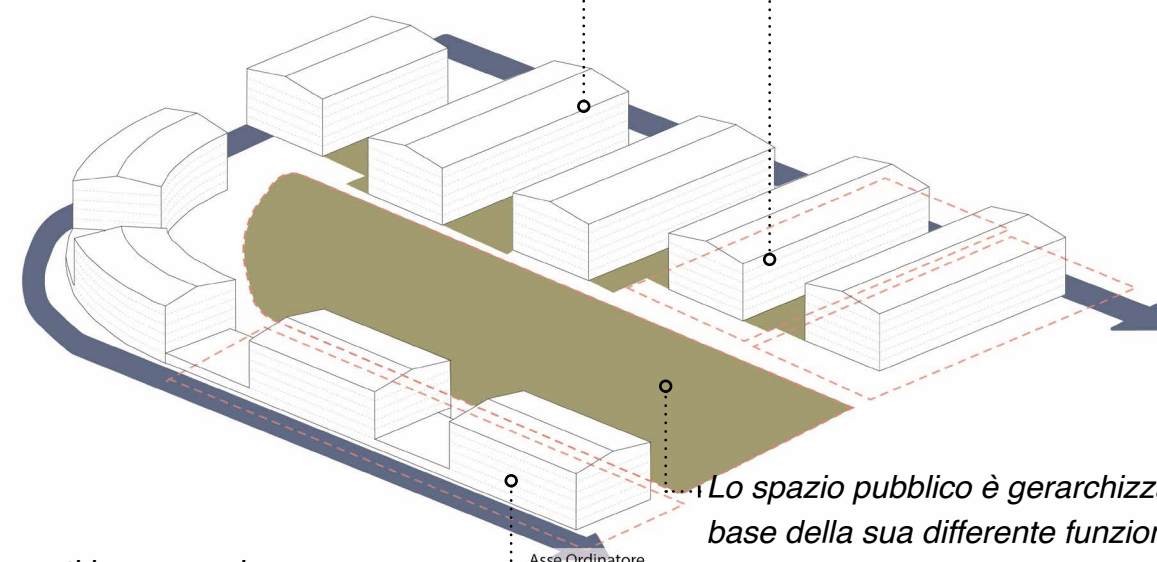
presentato da un tessuto semi-estensivo poggiato a sud sul parco fluviale del Bacchiglione e su una vasta porzione di aree verdi agricole.

Linee Guida

La rigenerazione di questa parte di città assume rilevanza per la presenza di 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 per il 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 potrà essere accompagnata dalla ricerca di un'interazione virtuosa con le risorse pubbliche e private (europee, nazionali, regionali, locali).

Isolato a forma irregolare con edificato attestato l'ungo l'asse ordinatore, caratterizzato dalla presenza di ampi spazi aperti

Lotti disposti in successione e perpendicolari all'asse ordinatore



Lotti disposti in successione e paralleli all'asse ordinatore

Lo spazio pubblico è gerarchizzato sulla base della sua differente funzione: dentro l'isolato è destinato ai pedoni mentre, esternamente è adibito per uso carrabile







D LA 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:

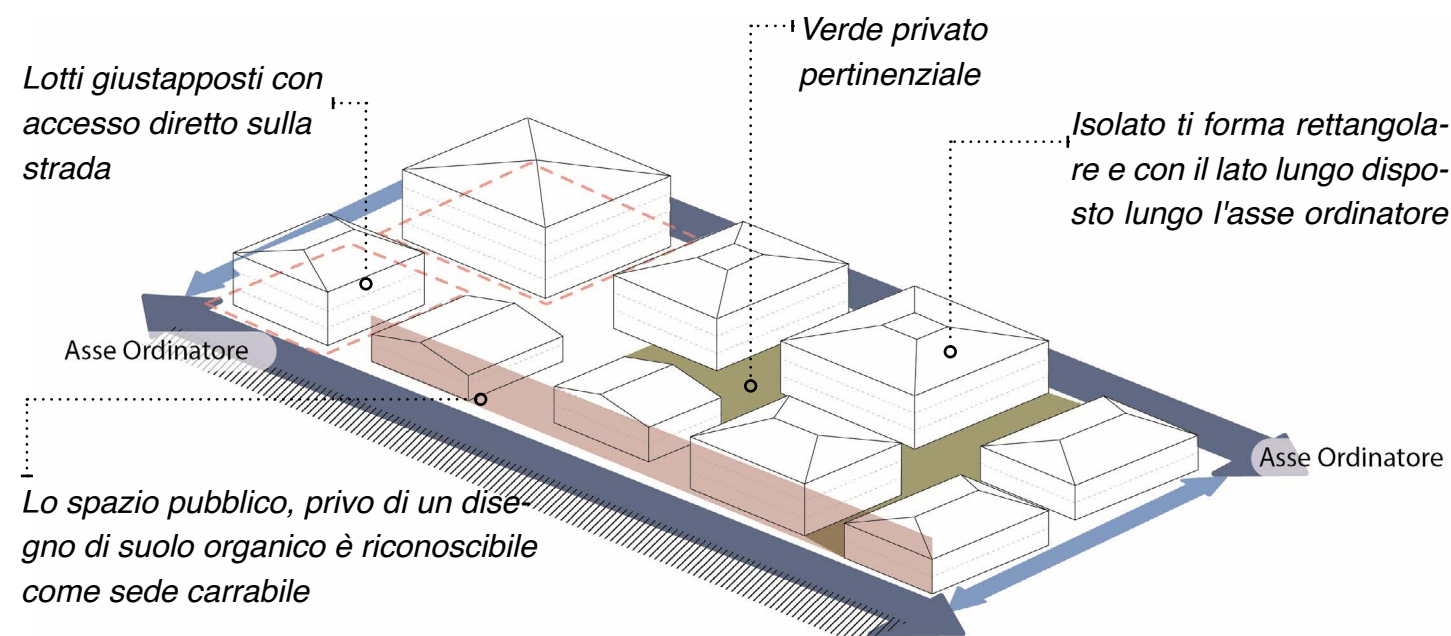
a) quartieri a sud del Bacchiglione/Scaricatore, riconoscibili nei centri/nuclei di Palтана, Guizza, Voltabarozzo e Crocifisso, posti lungo alcuni assi ordinatori di ingresso alla città (via Adriatica, via Guizza, via P. Bembo, via Piovese) e caratterizzati dalla prevalenza di isolati regolari cresciuti lungo assi ortogonali e paralleli;

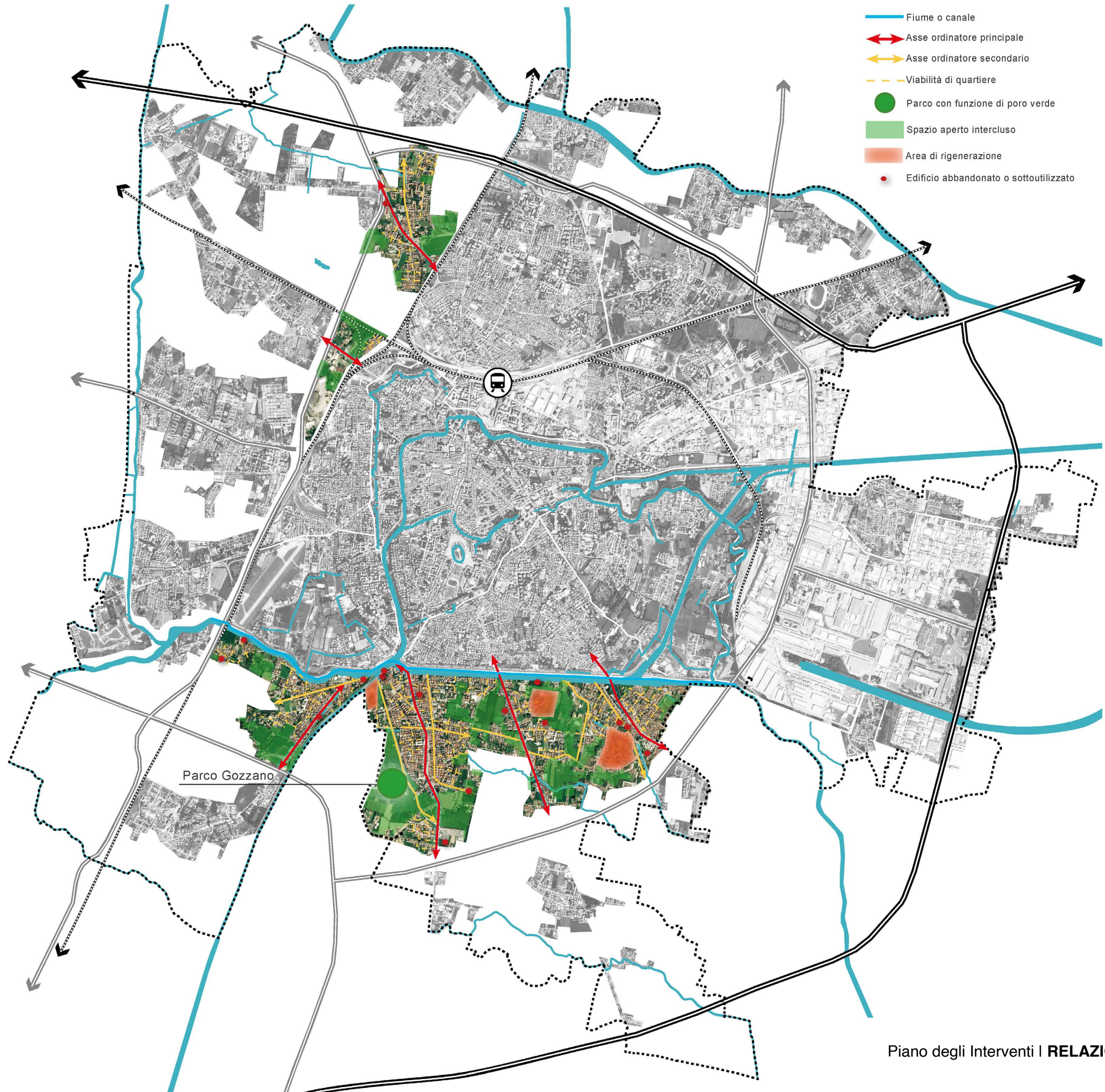
b) quartiere Sacro Cuore, compreso tra la ferrovia, la tangenziale e l'autostrada, cresciuto lungo l'asse ordinatore di via Istria / Sacro Cuore.

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.).







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;

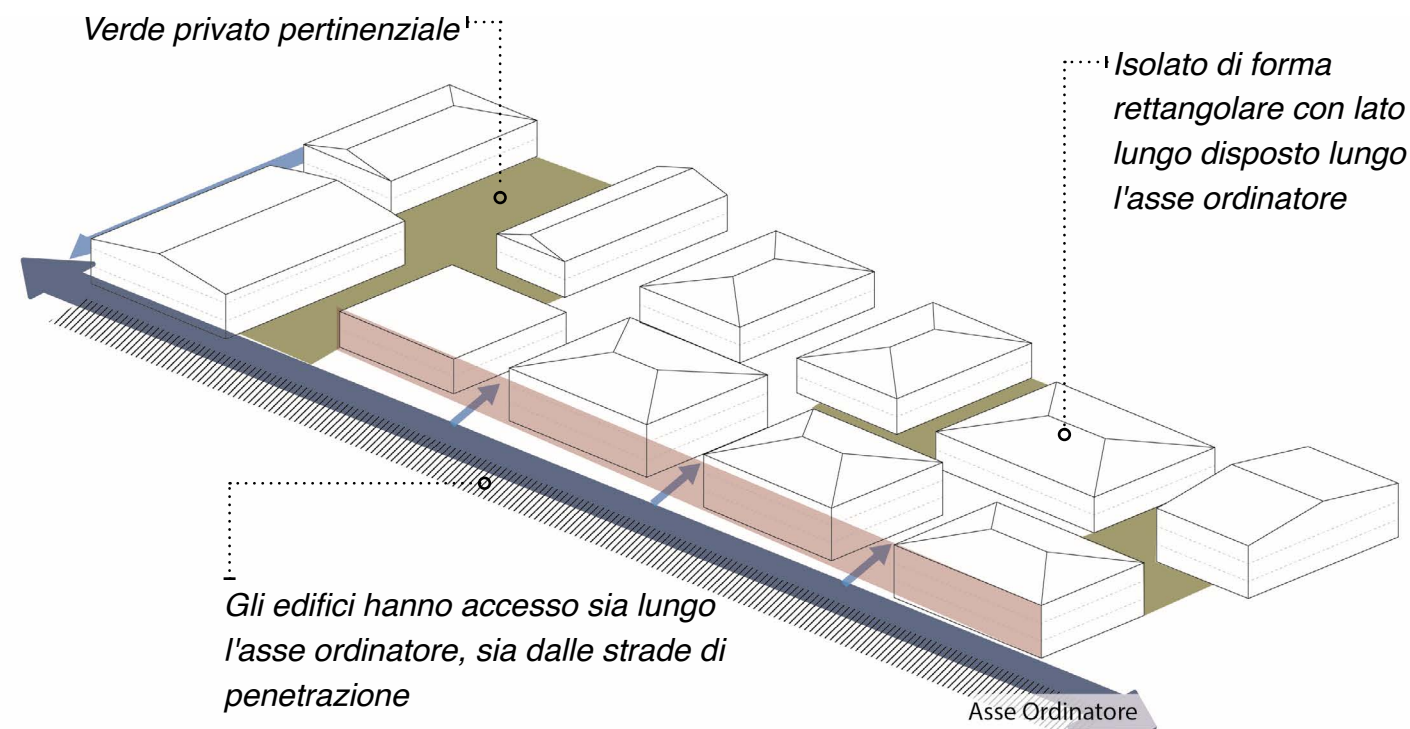
b) cintura policentrica a ovest della tangenziale (Corso Australia), costituita dai centri

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 popolare 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.







04.2 Rigenerare la Città esistente

Il 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 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.

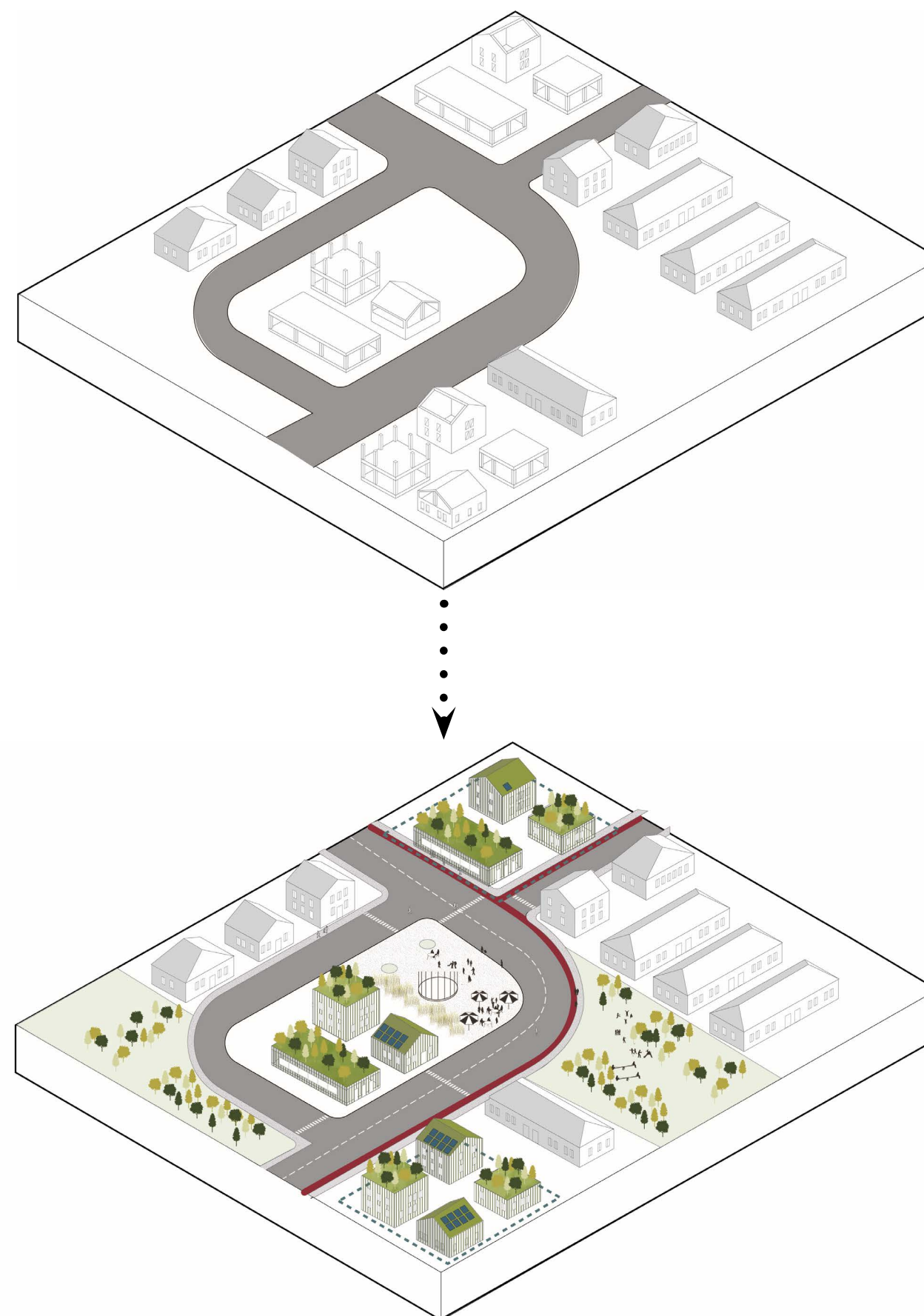
La **rigenerazione edilizia** è legata da un lato al recupero e alla ri-funzionalizzazione di singoli edifici e lotti abbandonati o interstiziali, di impianti produttivi dismessi e interclusi nella città esistente e, dall'altro, al rinnovamento del patrimonio edilizio dal punto di vista sismico, energetico,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

Rispetto alla rigenerazione della città esistente, si elencano i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- incentivare la rigenerazione urbanistica di alcune aree strategiche (es. Ansa Borgomagno, ex caserma Romagnoli, 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 MIXITÈ FUNZIONALE

Città da riqualificare e riconvertire

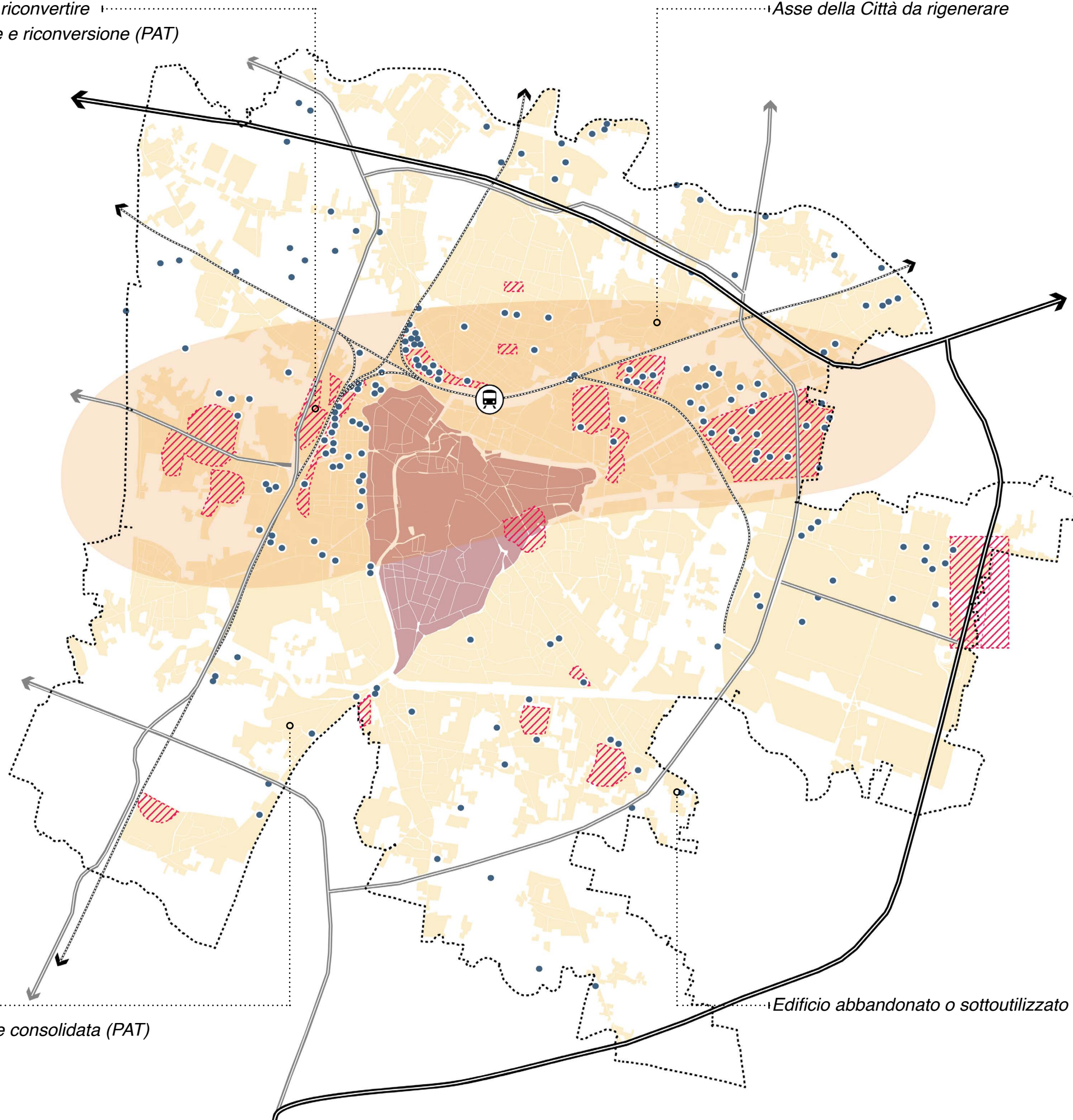
Area di riqualificazione e riconversione (PAT)

Asse della Città da rigenerare

Città consolidata

Area di urbanizzazione consolidata (PAT)

Edificio abbandonato o sottoutilizzato





04.3 Qualificare la rete dei "cunei" verdi

Il 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 Roncagette, 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:

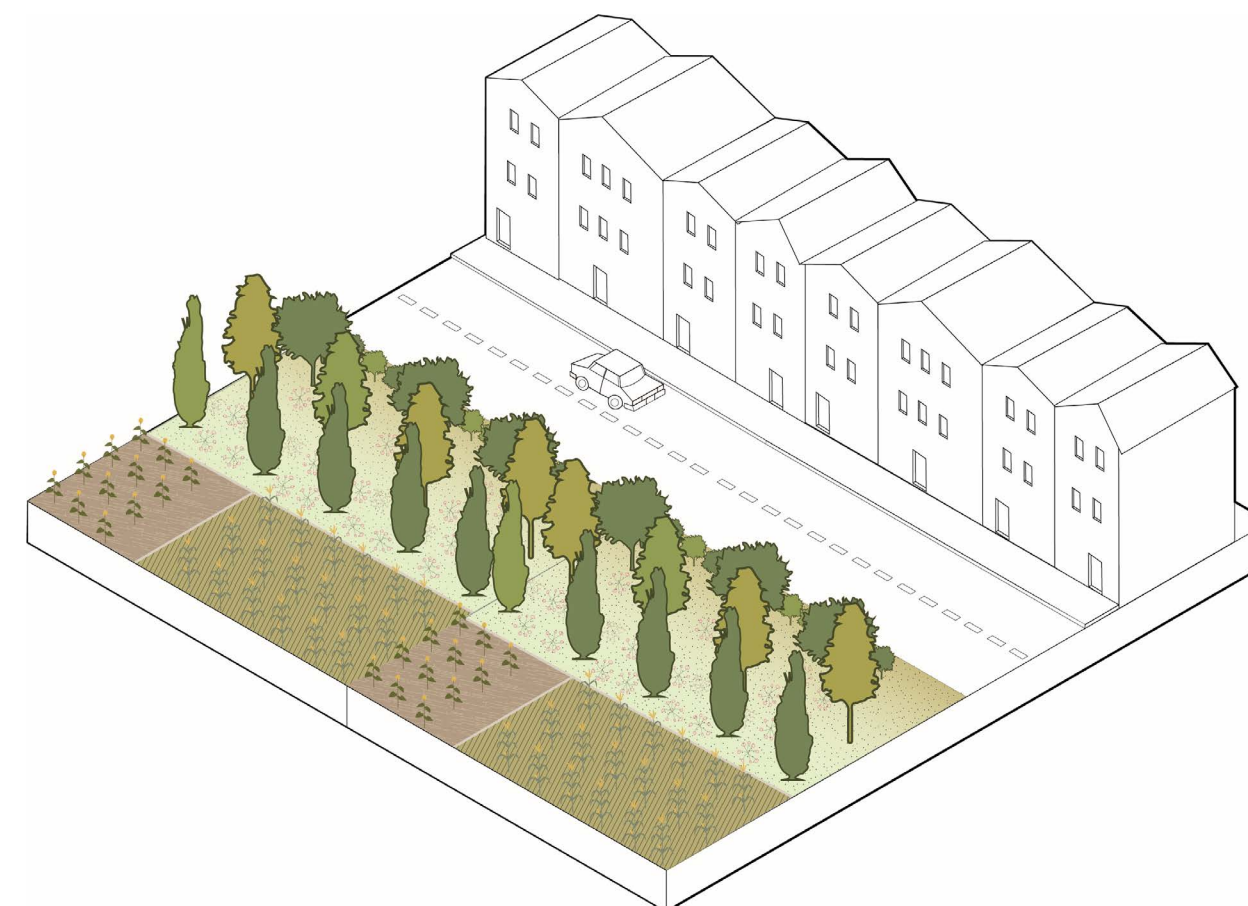
1. le condizioni di vulnerabilità del microclima urbano (isole di calore);
2. la crescita del CO2 in atmosfera e dei gas climalteranti;
3. le sofferenze legate allo smaltimento

delle acque piovane.

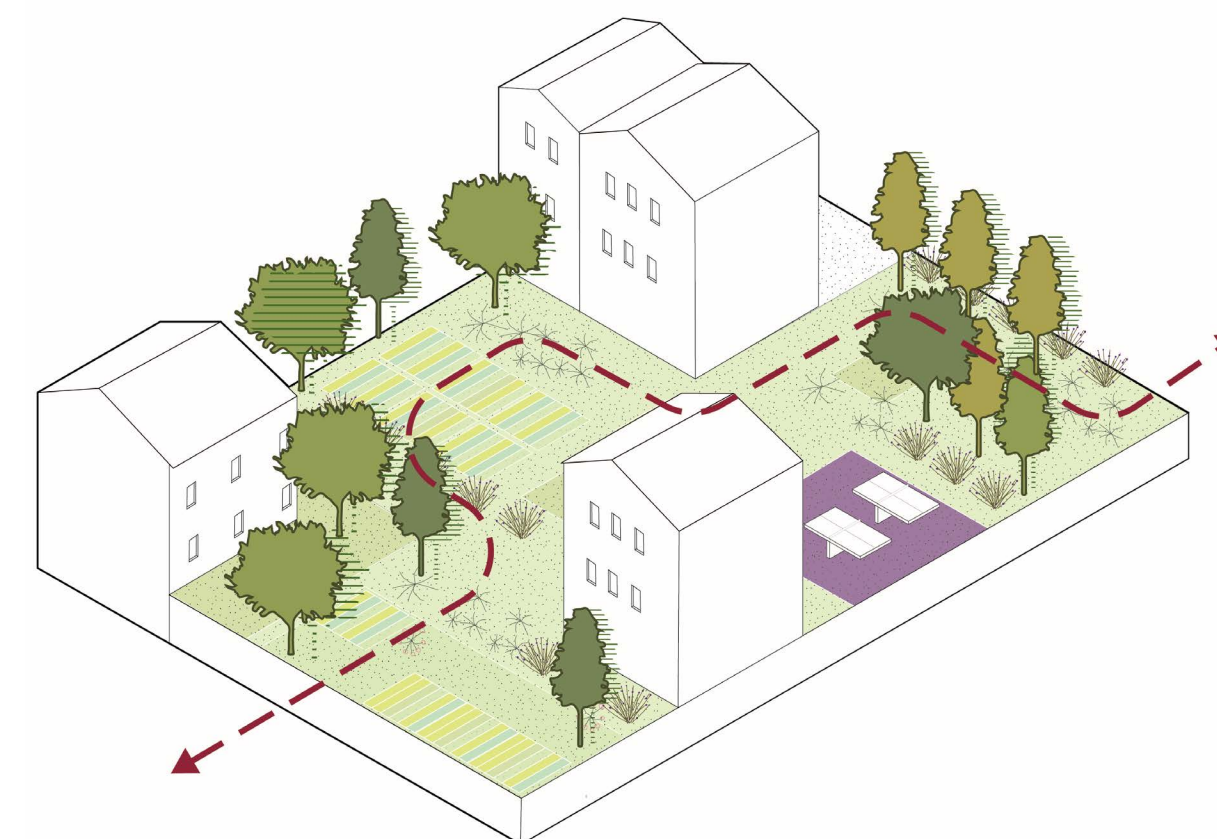
Nella città esistente, una strategia per gli spazi aperti dovrà legare l'implementazione della loro dimensione reticolare nella città consolidata (es. parchi, giardini, strade, piazze, parcheggi, slarghi, sistemi vegetali lineari, etc.) in chiave ecologica e paesaggistica, con il potenziamento e irrobustimento dei cunei verdi urbani, estendendoli alla più ampia corona verde agricola.

Rispetto alla qualificazione degli spazi aperti, si elencano i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- potenziare i cunei verdi, intercettando e qualificando i parchi fluviali e urbani, i pori verdi esistenti e la costellazione più minuta del verde della città esistente;
- consolidare e potenziare il sistema dei grandi parchi urbani (Parco Roncagette, 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

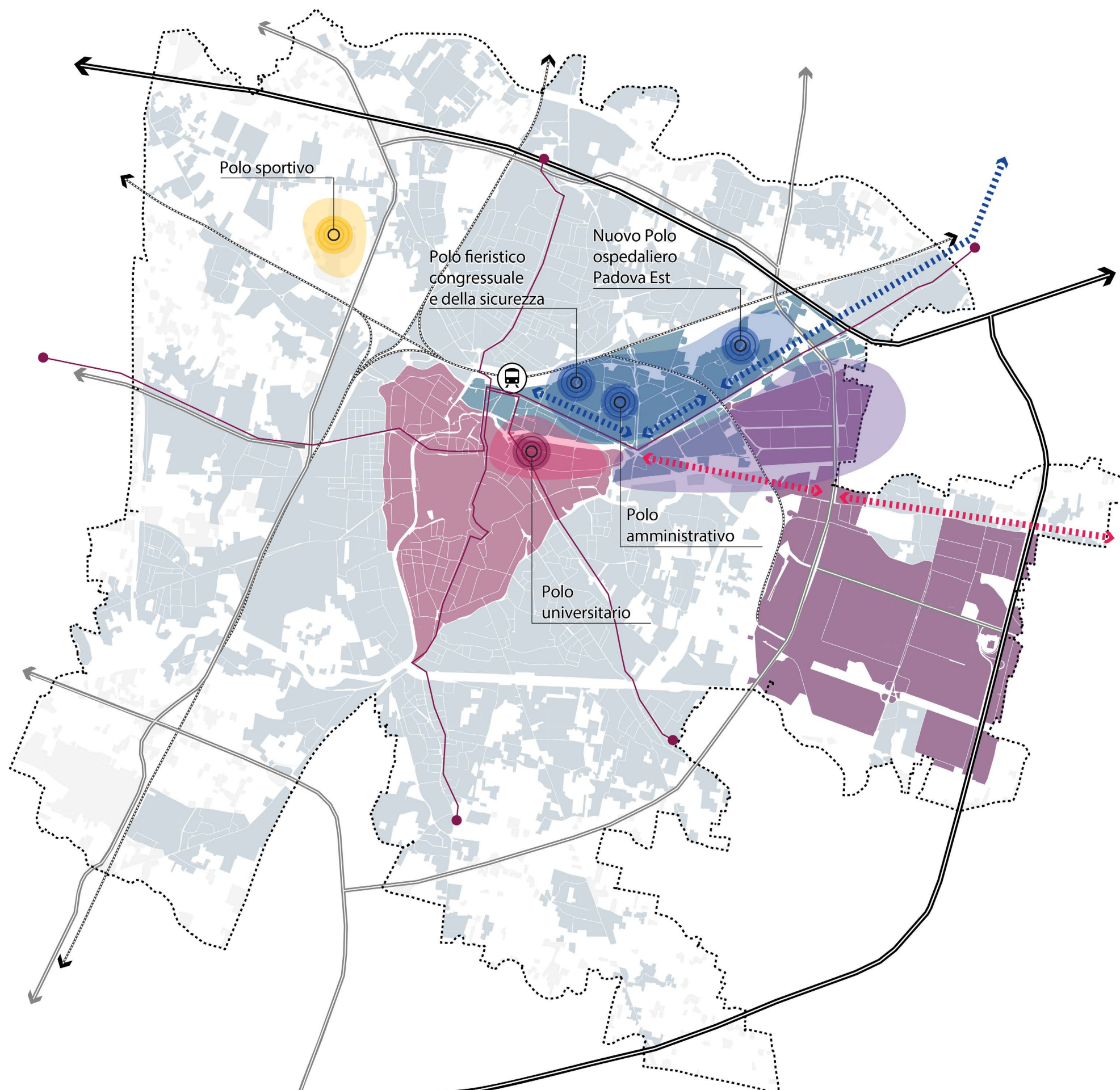


Aree verdi intercluse



The background is a solid green color. On the left side, there is a white geometric pattern consisting of several dots connected by thin white lines. Some dots are larger and have a double-circle outline, while others are smaller. The lines radiate from these central points, creating a network-like structure.

05 | 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

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 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. Recentemente è stata infatti inserita 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.



05.1 Valorizzare e riqualificare la Città multifunzionale e innovativa

Il 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 Città-della", 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:

a) deve essere affrontata in chiave progettuale co-pianificata con gli attori presenti nel territorio;

b) deve far leva sulla convergenza finalizzata di risorse pubbliche e private dedicate alla realizzazione degli interventi sugli spazi aperti pubblici.

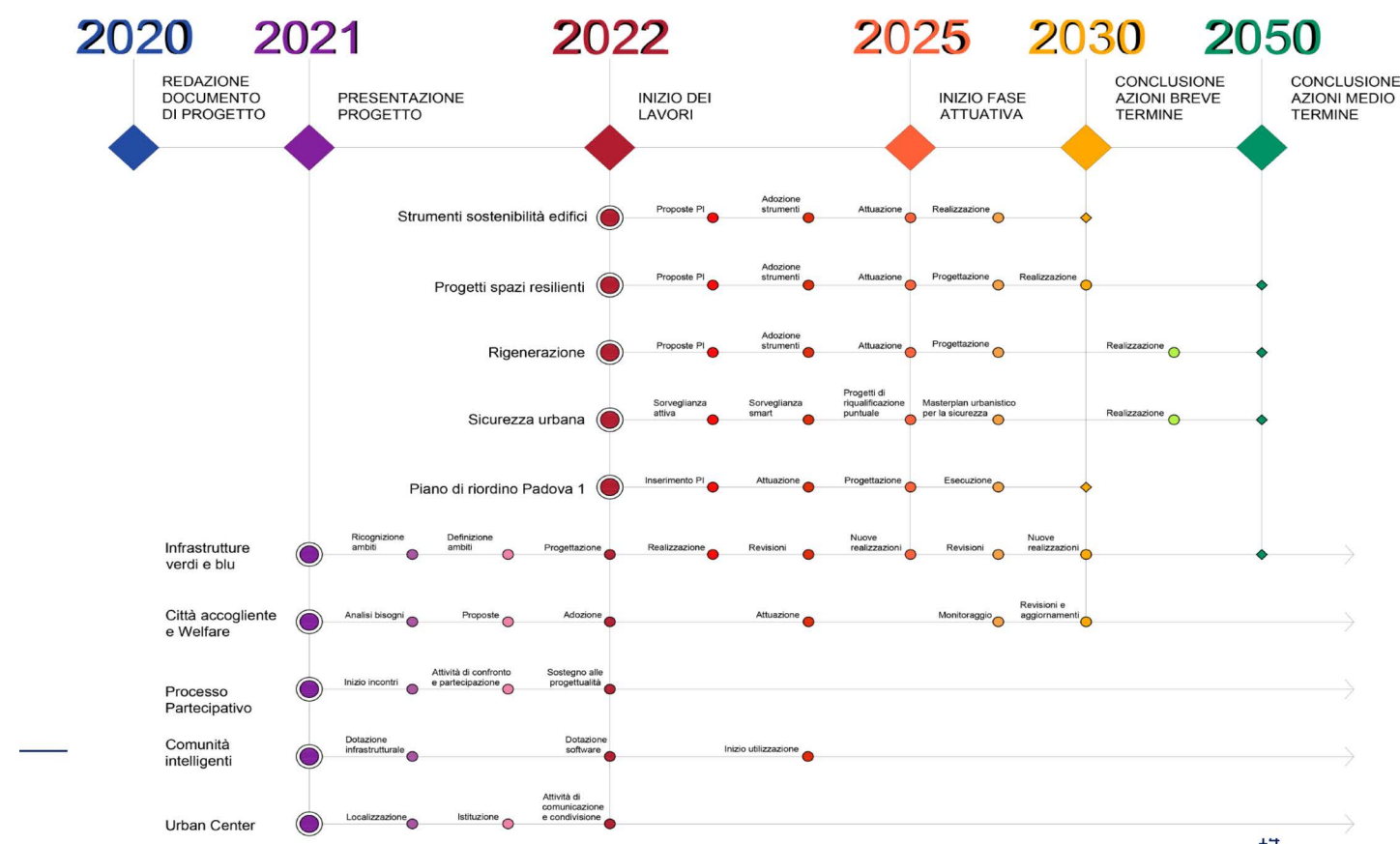
Ciò significa sollecitare i vari attori in gioco (in primis Assindustria Veneto Centro e Università degli Studi di Padova) al fine di condensare e integrare le azioni progettuali più importanti nei tempi brevi, medi e lunghi.

Rispetto alla città multifunzionale e innovativa, si elencano i principali indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad 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.



LA CITTÀ MULTIFUNZIONALE DELLA RICERCA E DELL'INNOVAZIONE



TIMELINE DELLE TRASFORMAZIONI CONNESSE A SOFT CITY



BASILICA DI S. ANTONIO DI PADOVA



05.2 Qualificare la Città del turismo, della ricettività e del terziario diffuso

Il sistema insediativo produttivo

Il crescente riconoscimento culturale che la città ha registrato grazie alla straordinaria qualità delle sue eccellenze storiche, artistiche, architettoniche e paesaggistiche di livello internazionale pone in primo piano l'opportunità di cercare un'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 i principali indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

- promuovere e valorizzare la città della cultura, sollecitando la creazione di filiere innovative del turismo culturale, enogastronomico, 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 prodotti 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.



05.3 Assicurare la coerenza e l'integrazione tra urbanistica e sistema commerciale

Il 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 rivitalizza-

zione 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 i principali Indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad 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.



MASTERPLAN PER LA RIGENERAZIONE URBANA DELL'AMBITO DELLA STAZIONE FERROVIARIA



05.4 Integrare le reti policentriche dei grandi servizi

Il 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 qualifi-



EX CASERMA PIAVE

carla 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.

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



OSPEDALE GIUSTINEANEO

polo ospedaliero.

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 Altipiani), 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.

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.

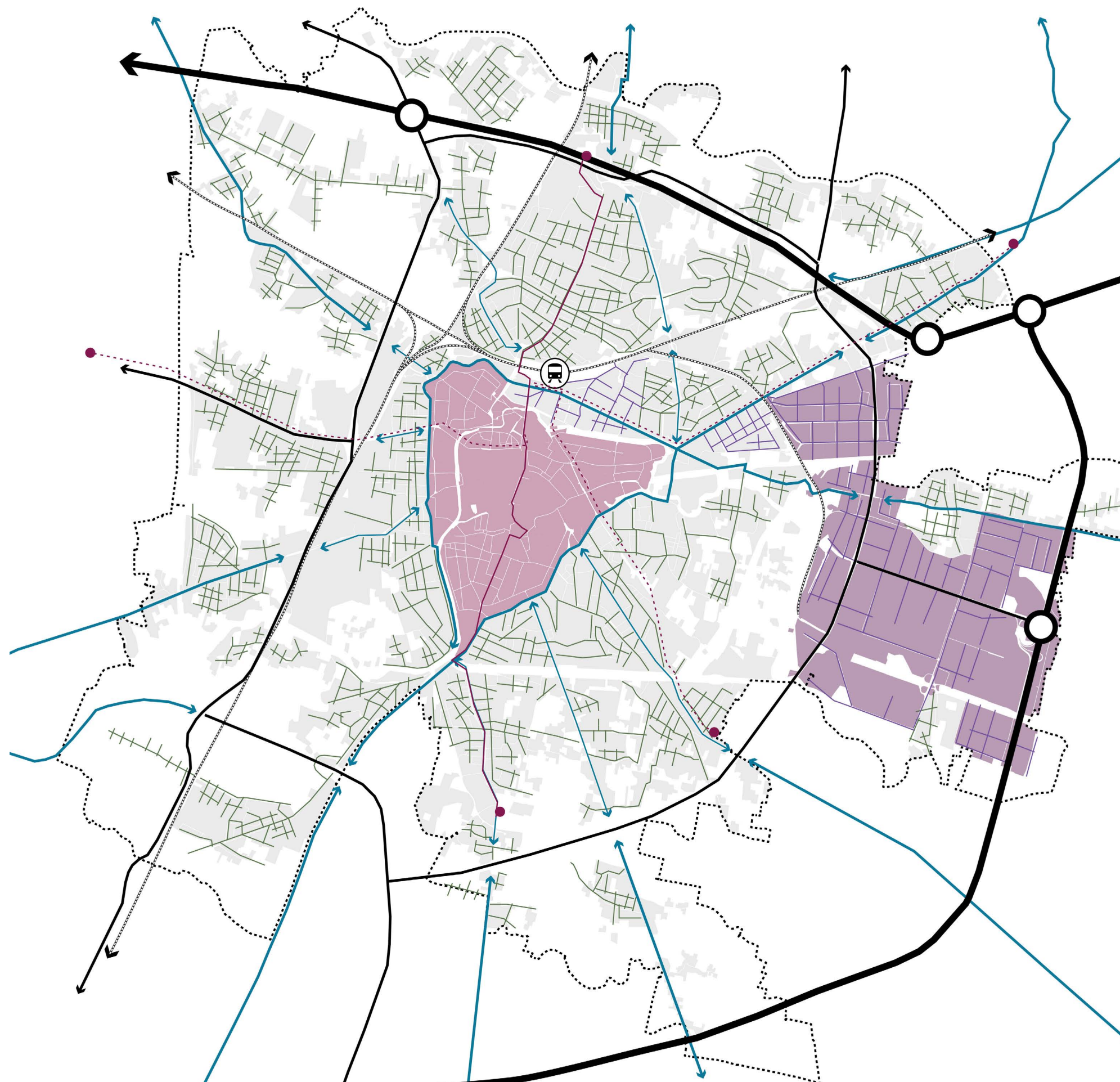


PARCO EUGANEO





06 | IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE



PARTI DI CITTÀ

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

TRASPORTO PUBBLICO

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

GRANDE VIABILITÀ DI LIVELLO TERRITORIALE

- Autostrada
- Anello viario delle tangenziali

VIABILITÀ URBANA LOCALE

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

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:

1. mettere al centro della rigenerazione urbana di nuovo lo spazio pubblico, una parte importante dello spazio aperto;

2. 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;
3. ripensare e riprogettare l’uso della strada, diminuendo lo spazio riservato alle auto ed incrementando quello rivolto a pedoni e ciclisti;
4. 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 “incanalarla” 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 “Bicapolitana”) 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 (in direzione Mestre) senza che i treni-merci siano “lavorati” in Stazione Centrale.



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

Il 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:

1. il rafforzamento dei collegamenti ferroviari tra la Città e i comuni dell'area vasta;
2. lo sviluppo del trasporto pubblico locale, con la realizzazione delle linee di tram

già previste;

3. 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:

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

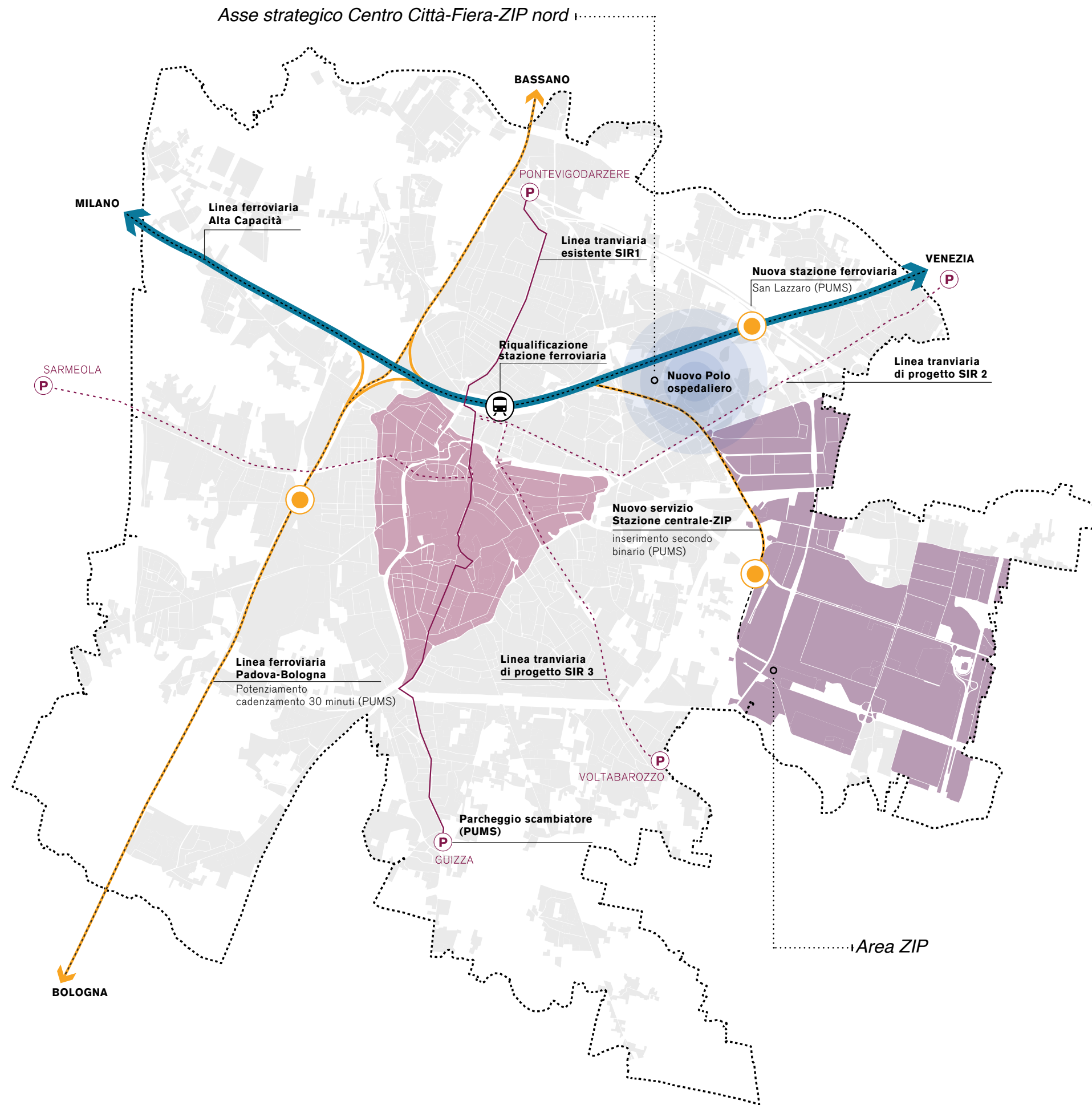
Si segnala inoltre la nuova stazione ferroviaria di Padova Est – San Lazzaro, a servizio del futuro Polo ospedaliero e più in generale del comparto est della Città. Un intervento prioritario oggetto di Accordo sottoscritto tra il Comune di Padova e la Regione Veneto.

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). 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:

1. i prolungamenti della linea esistente SIR 1, a nord fino a Cadoneghe e a sud fino ad Albignasego / Maserà;
2. lo sviluppo della linea SIR 2 a est, dalla stazione centrale fino a Vigonza e a ovest fino a Rubano;
3. 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).





06.2 Qualificare la viabilità di livello territoriale

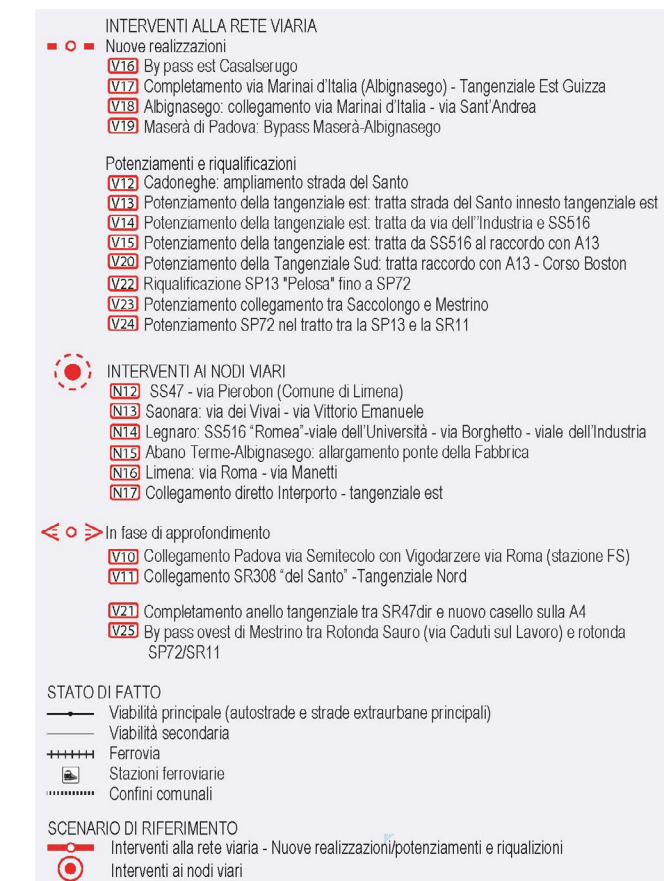
Il sistema infrastrutturale

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).

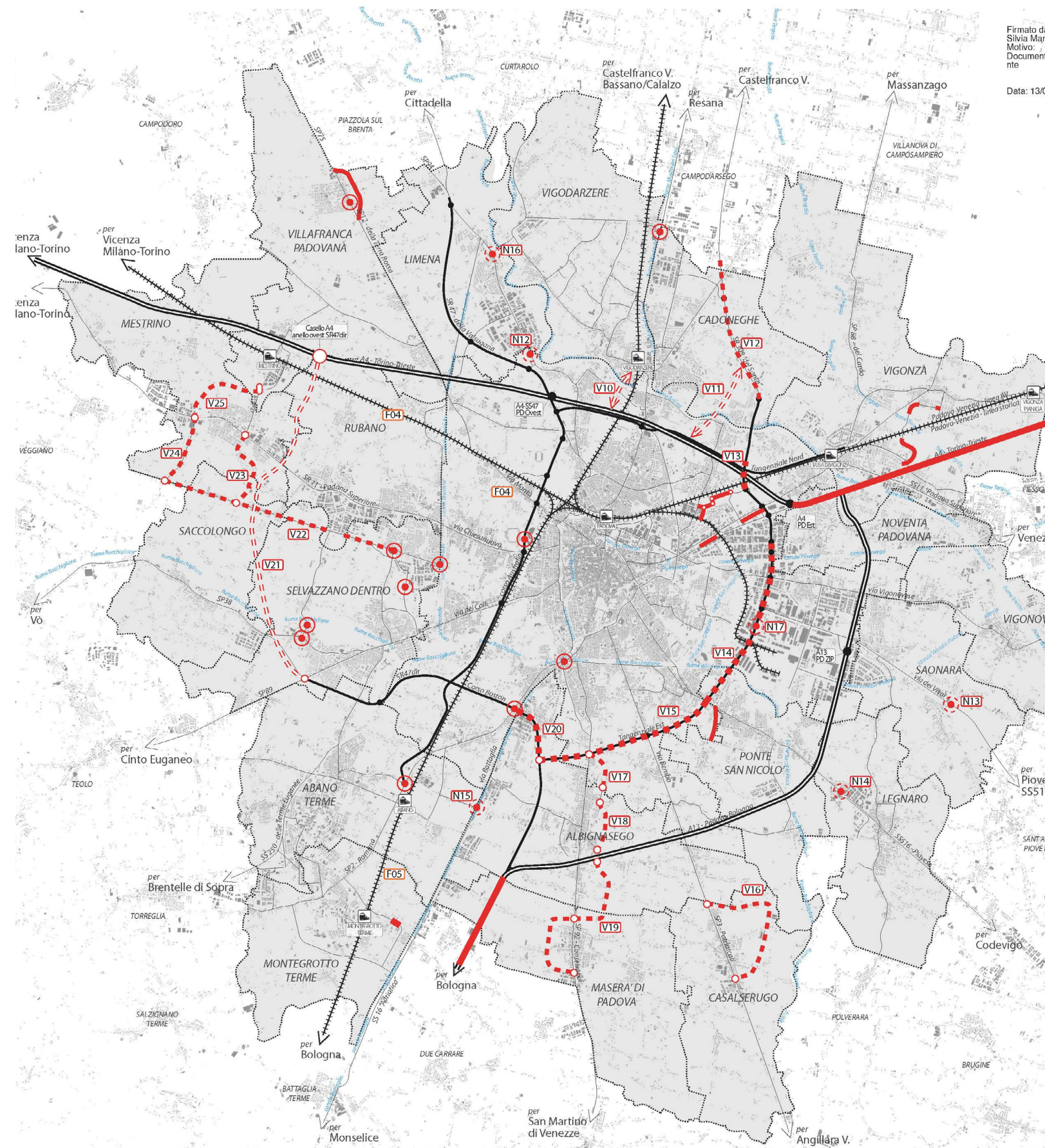
I progetti principali della viabilità territoriale, richiamati anche nel PUMS (commissionato dal CO.ME.PA.), riguardano:

1. il completamento dell'anello tangenziale di Padova (GRAP), con la realizzazione della tangenziale ovest tra Selvazza-

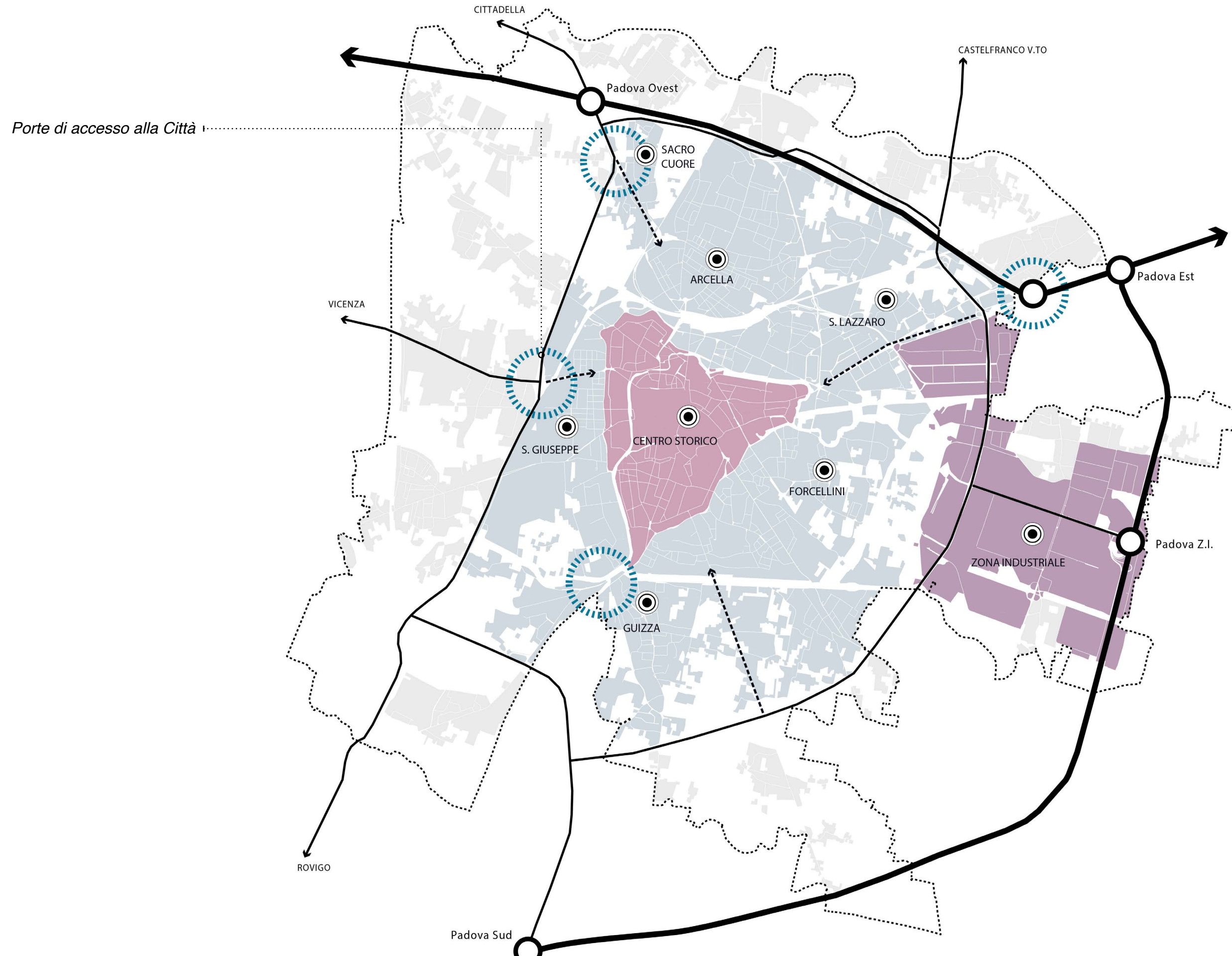


no Dentro (SR47 dir) e il nuovo casello sull'A4 a Ronchi di Villafranca;

2. 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;
3. 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;
4. il completamento dell'Arco di Giano.



PUMS, RETE VIARIA (SCENARIO DI PIANO)





06.3 Qualificare la viabilità urbana e locale

Il 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:

1. la de-sigillazione dei suoli impermeabili della viabilità nelle sue diverse declinazioni (parcheggi, slarghi, spazi di scarto, etc.);
2. l'irrobustimento delle dotazioni vegetali lungo tutte le viabilità di accesso (porte di ingresso alla città) e nelle vie minori;
3. la ridefinizione delle reti di smaltimento, raccolta e trattamento delle acque.

Rispetto alla viabilità urbana e locale, si elencano i principali indirizzi che hanno guidato l'elaborazione del nuovo PI e/o che sono demandati ad altri strumenti di pianificazione, programmazione e politiche urbane:

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



Padova, via Da Carrara



Padova, via G. Morgagni



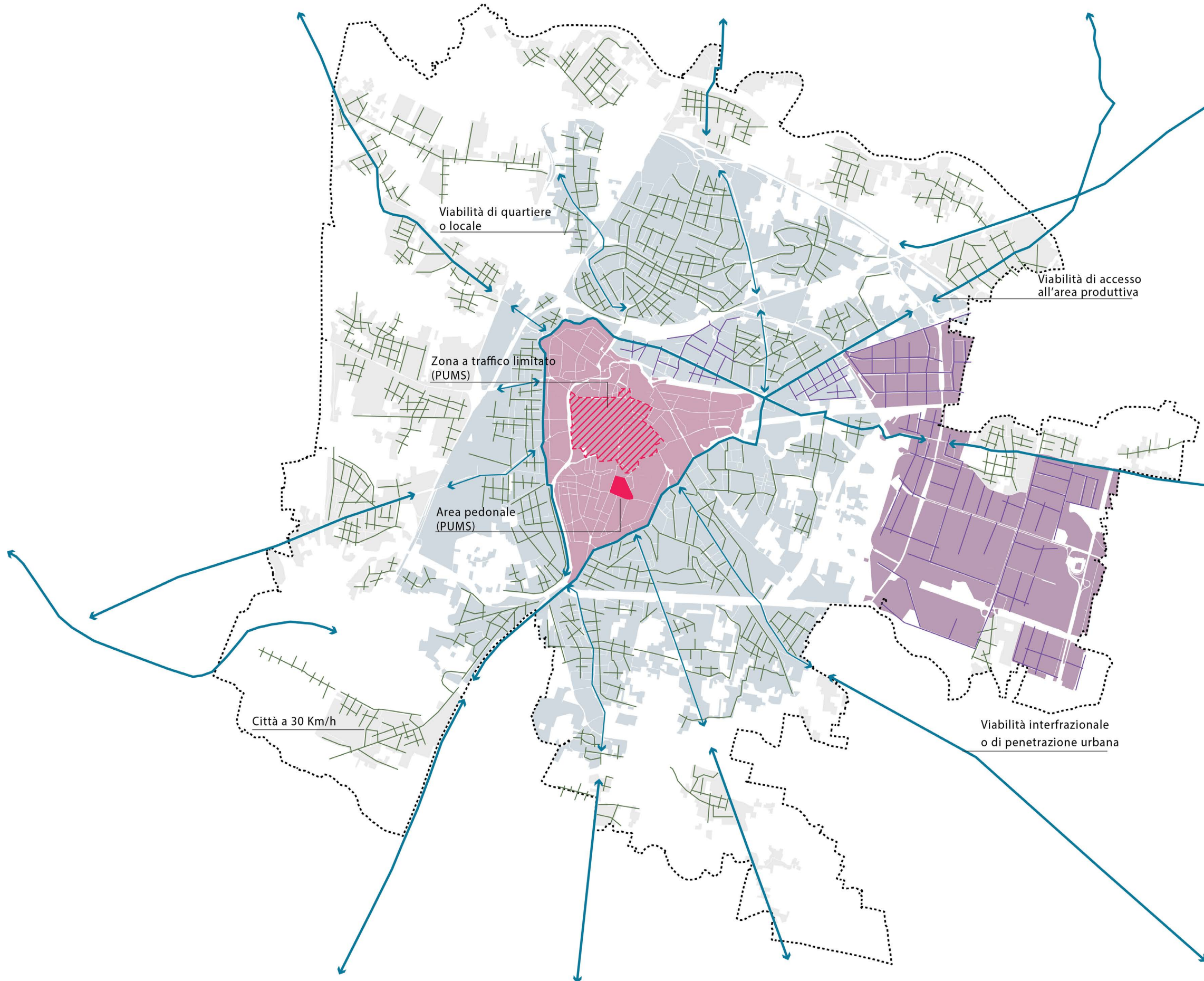
06.4 Consolidare e ampliare la mobilità dolce

Il sistema infrastrutturale

La rete pedonale e ciclabile risulta strategica non solo per gli spostamenti interni, ma anche per gli spostamenti di relazione inter-quartiere, da e verso il centro città. Sono individuate tre reti della mobilità dolce:

1. 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. Si segnala a tal proposito il grande raccordo anulare ciclabile di collegamento tra i rioni della città policentrica;
2. rete della ciclabilità diffusa, derivante in particolare dall'integrazione e dal 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 ("Città 30");
3. 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 VEN.TO).

Obiettivo del PI è di potenziare la rete ciclabile, sia quella di collegamento tra il Centro città e i Comuni confinanti sia quella interna all'area urbana, lungo fiumi e canali e lungo le trasversali di connessione tra di essi, in ambito urbano e rurale.







07 | I TEMI DELLA PIANIFICAZIONE DI AREA VASTA

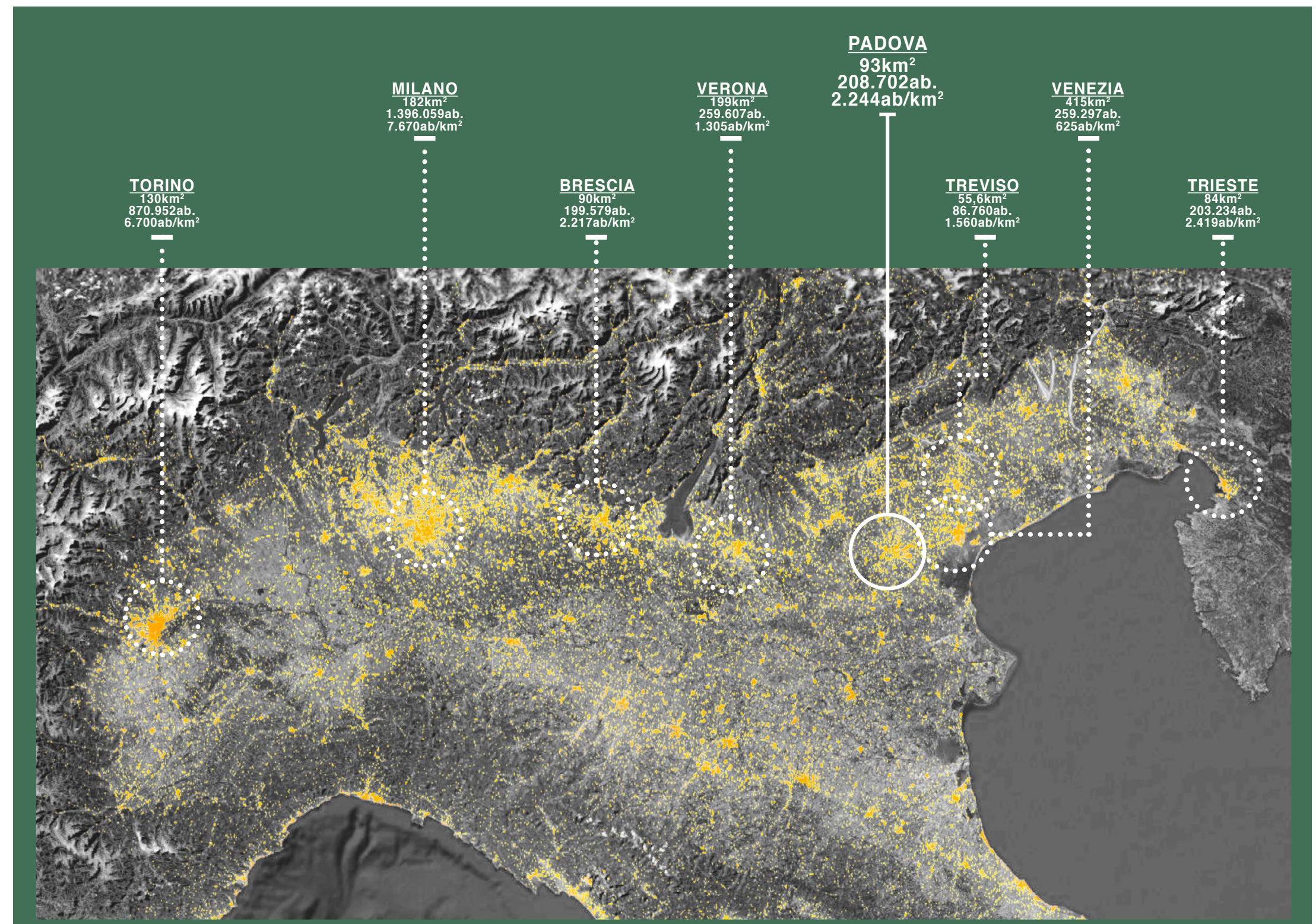


Negli ultimi decenni il ruolo di Padova è fortemente mutato, analogamente ad altre grandi città del Corridoio Medio-Padano. L'integrazione tra la città ed il sistema policentrico lineare ha assunto una dimensione centrale, sia in relazione alla capacità di attrarre attività economiche ad elevato valore 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 Piano si è confrontato con i principali temi e condizionamenti desumibili dalla pianificazione sovraordinata, in particolare quelli riguardanti gli aspetti di natura operativa affini con natura e contenuti del PI.



07.1 Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto | PTRC 2020

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. Tali obiettivi sono stati presi in considerazione dal nuovo PI, con particolare riferimento alle circolari regionali contenenti le Linee Guida per l'applicazione degli articoli 79 e 81 delle Norme Tecniche del PTRC (DGR n. 1619 del 19 novembre 2021) e le Linee Guida per le aree strategiche afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alle superstrade a pedaggio e alle stazioni della Rete ferroviaria regionale (DGR n. 258 del 15 marzo 2022).

Contenimento del consumo di suolo e rigenerazione della città

Il PTRC riconosce il valore del suolo nelle sue molteplici declinazioni ed effetti, idro-

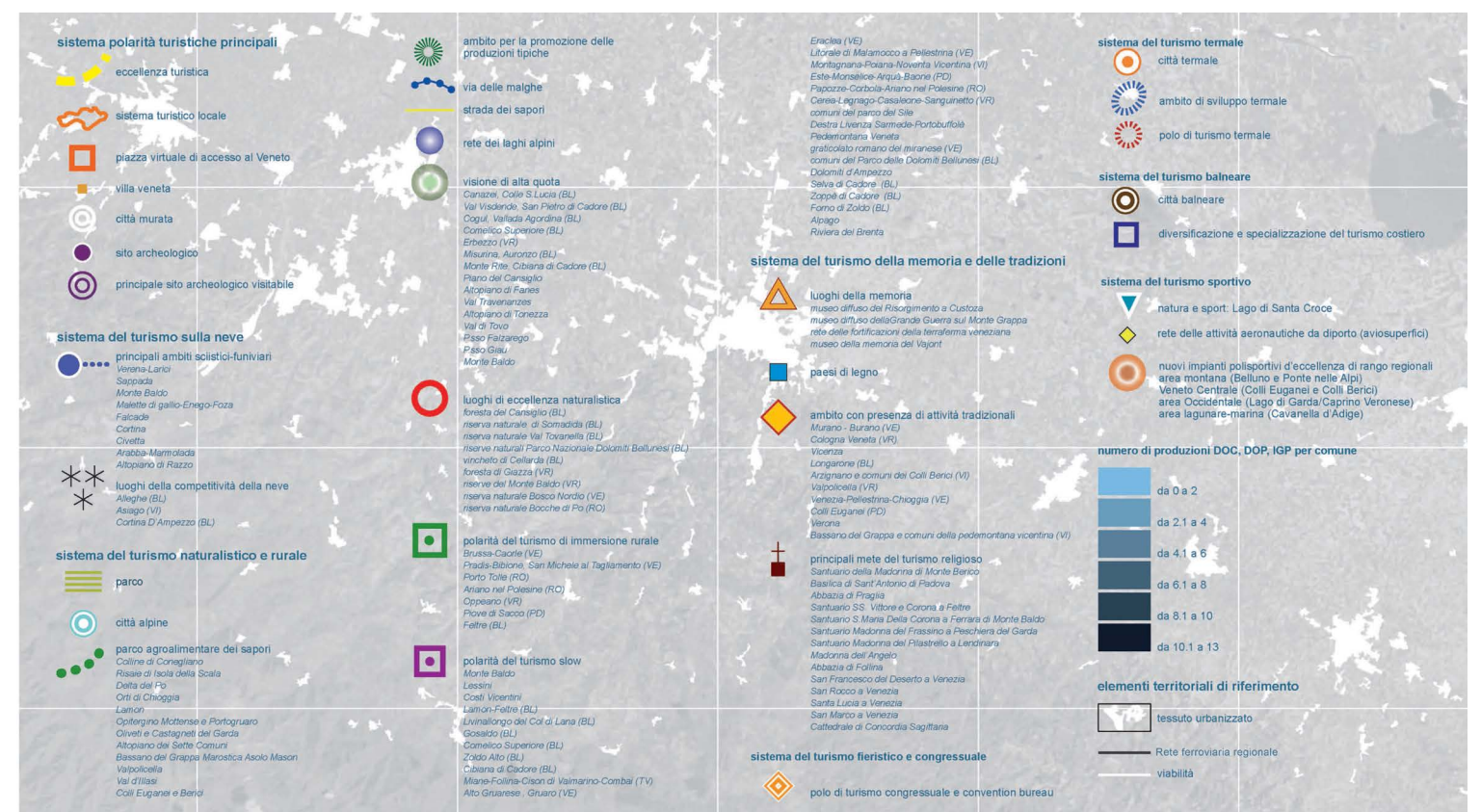
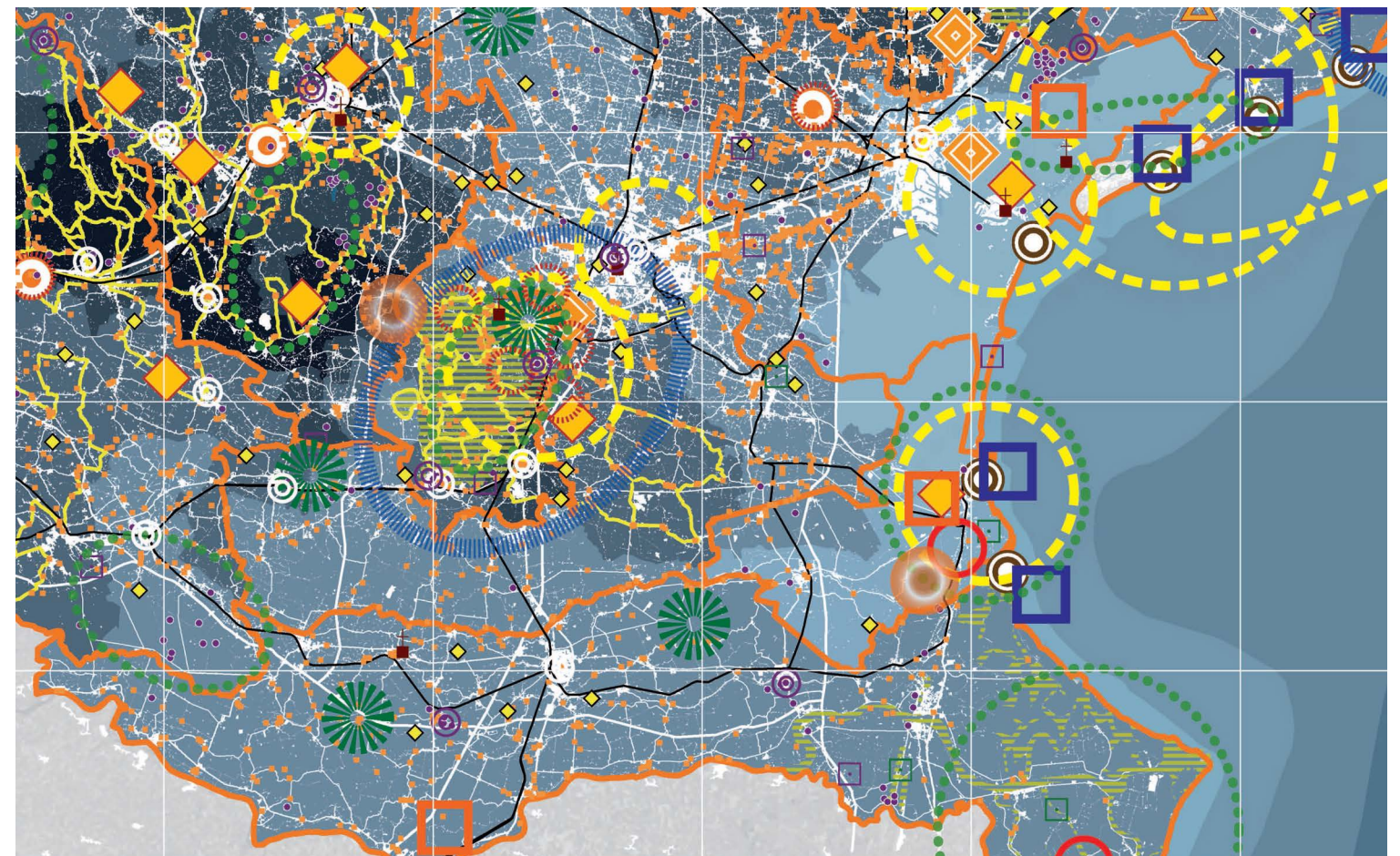
geologico, naturalistico, paesaggistico, climatico, etc. L'obiettivo principale del Piano, assunto anche dalla recente Legge per il contenimento del consumo di suolo (Legge Regionale n. 14 del 2017), è quello di limitare l'occupazione di terreno, prevedendo misure per promuovere e sostenere il riuso 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 del suolo;
2. adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso;
3. gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando lo spazio rurale multifunzionale;
4. preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica.

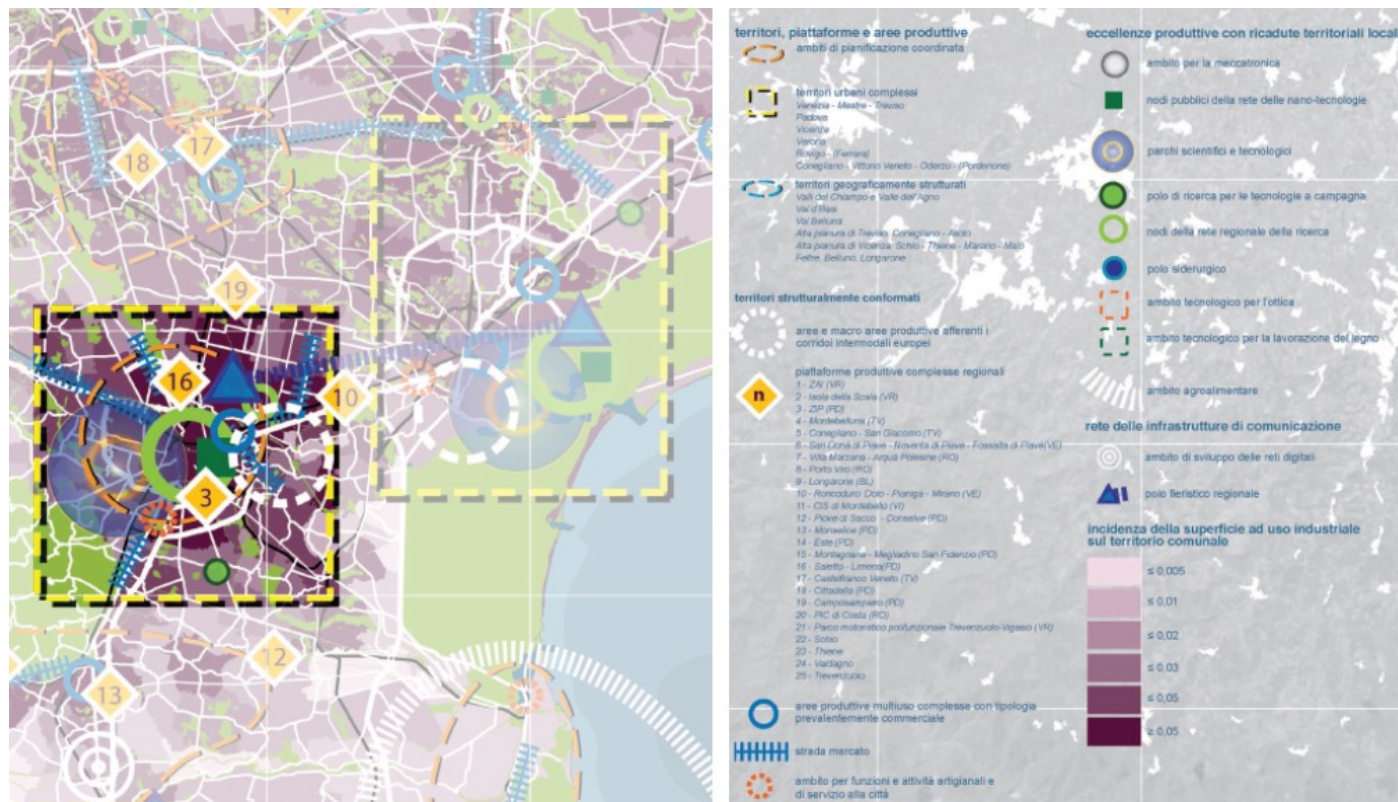
Il contenimento del consumo di suolo assume una rilevanza strategica anche per Padova, ed in particolare per gli spazi aperti posti soprattutto a corona della città consolidata e caratterizzanti il parco agricolo metropolitano. La necessità di salvaguardare il territorio maggiormente colpito dall'occupazione 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.

Qualificazione del sistema economico produttivo, turistico, socio-culturale

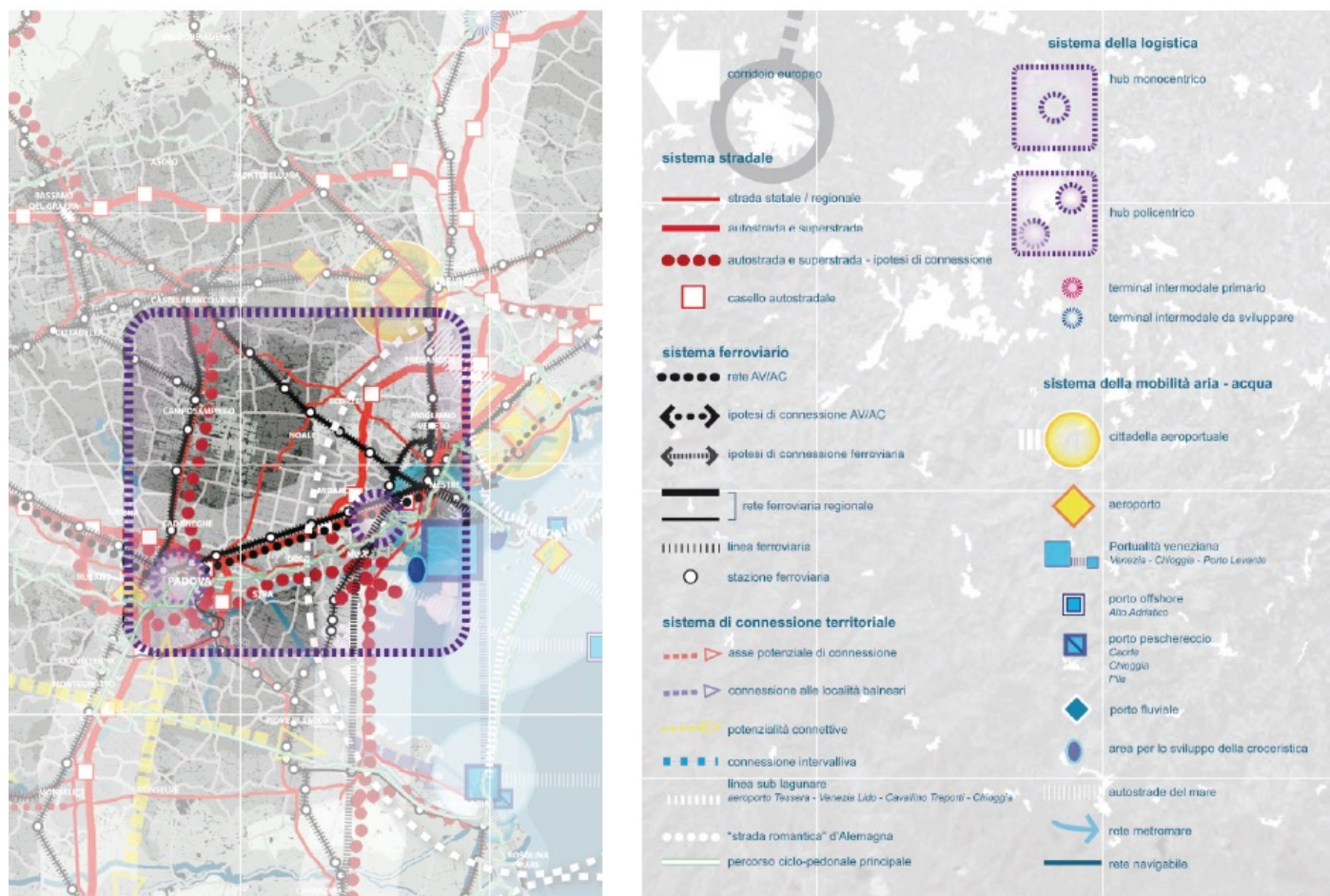
Il PTRC punta a promuovere un nuovo modello di sviluppo sostenibile mediante un si-



PTRC SVILUPPO ECONOMICO TURISTICO, ESTRATTO TAV. 5B



PTRC SVILUPPO ECONOMICO PRODUTTIVO, ESTRATTO TAV. 5A



PTRC VIABILITÀ, ESTRATTO TAV. 4

stema fortemente orientato all'innovazione in tutti i settori produttivi e terziari e 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" e declinato nello zoning del nuovo PI, 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 un'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.

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.

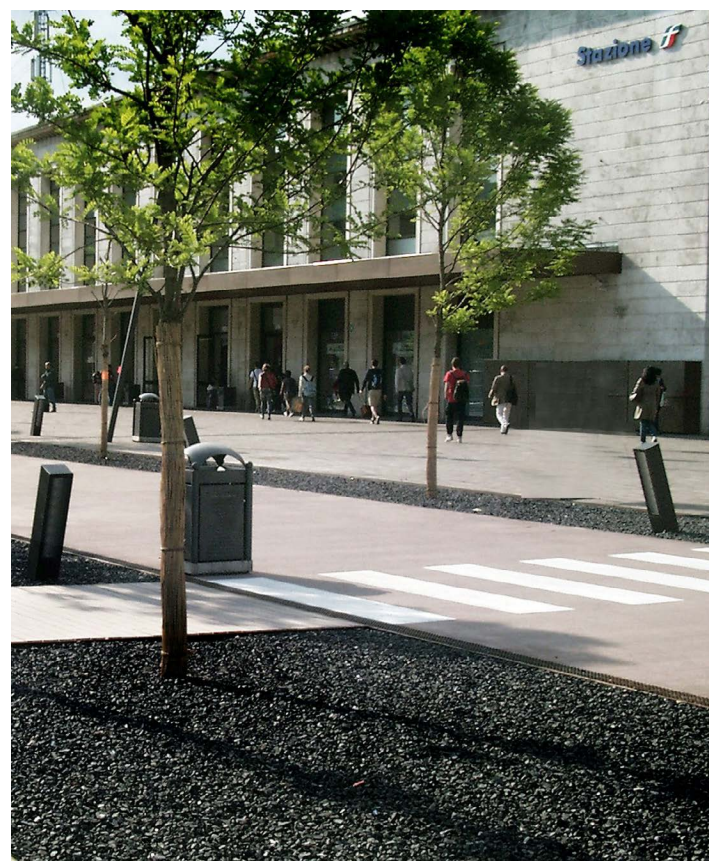
Con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, il Piano regionale promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi urbani e delle reti di collegamento viario, attraverso delle linee d'azione che prevedono in particolare:

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 attra-

- versamento 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 del PTRC):
1. i caselli autostradali per un raggio di 2.000 metri dal casello autostradale;
 2. la stazione ferroviaria di Padova, coincidente con i nodi AC/AV per un raggio di 1.000 metri dalla stazione;
 3. le stazioni della rete ferroviaria regionale, per un raggio di 500 metri dalla 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, per aree di dimensioni superiori a 5 ettari e con destinazioni d'uso produttivo, commerciale, logistico e turistico-ricettivo.



LINEA SIR 1



STAZIONE FERROVIARIA DI PADOVA

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

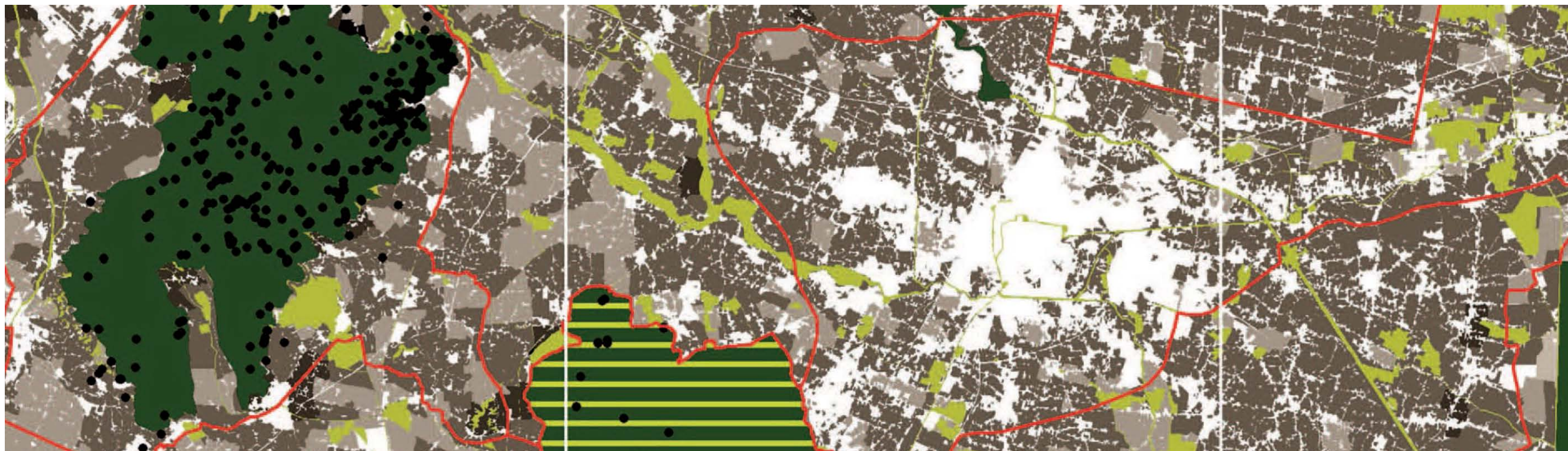
vigenti alla data di entrata in vigore del presente piano, qualora lo sviluppo urbanistico interessi:

- 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.



PTRC SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI PROGETTO



PTRC TAVOLA DELLA BIODIVERSITÀ, ESTRATTO TAV. 2



07.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Padova | PTCP 2009

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 contermina;
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 cir-

conda 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 Roncagette, canale Piovego, etc.).

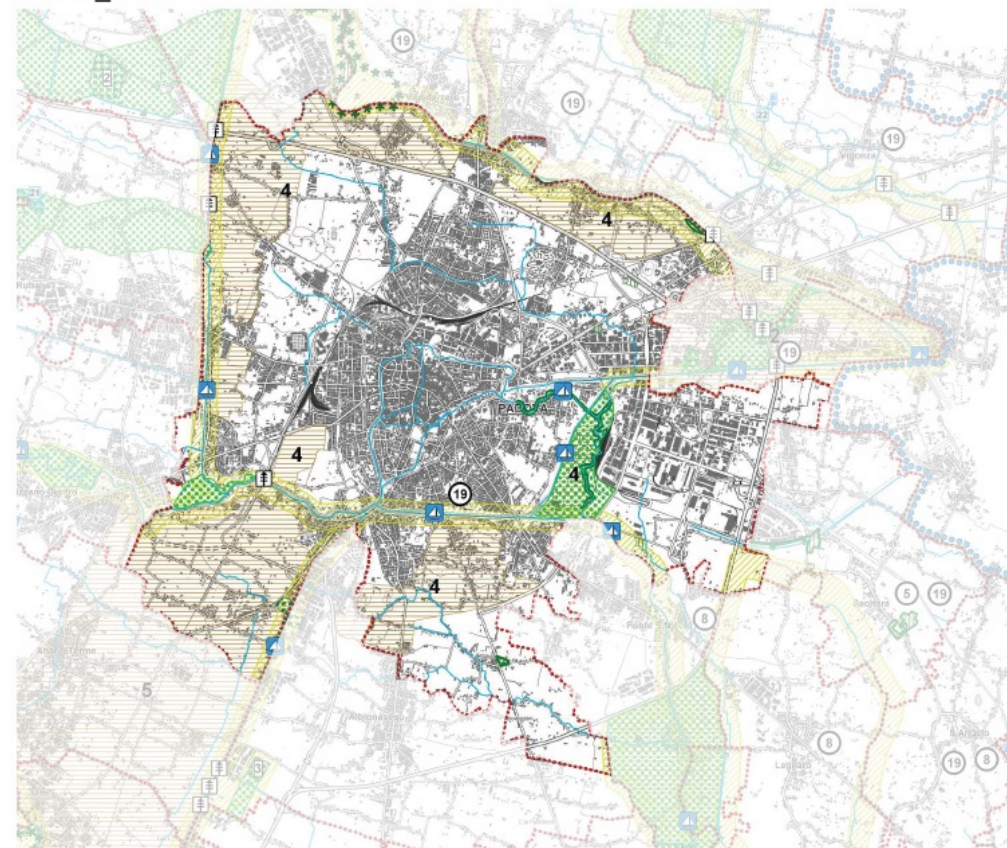
Altro elemento caratterizzante il sistema ambientale è la cosiddetta area periurbana di Padova la quale è contraddistinta dalla presenza di un mosaico di segni del paesaggio, intervallato da relitti di campi chiusi "alla padovana", ville con relativi parchi e broli e molteplici manufatti di regimazione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

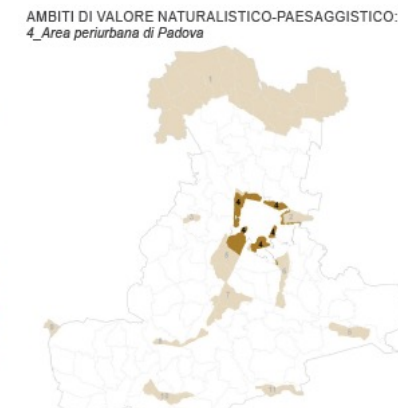
Il sistema urbano-produttivo

Il territorio comunale di Padova è caratterizzato da un tessuto urbano consolidato e policentrico sviluppatosi attorno alla città

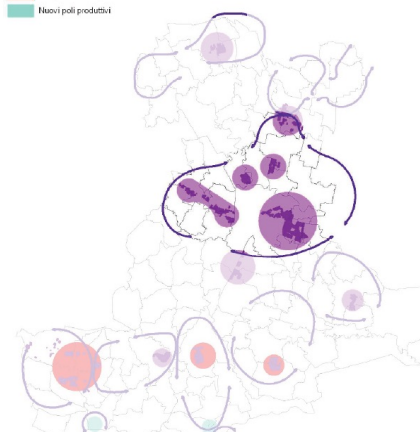
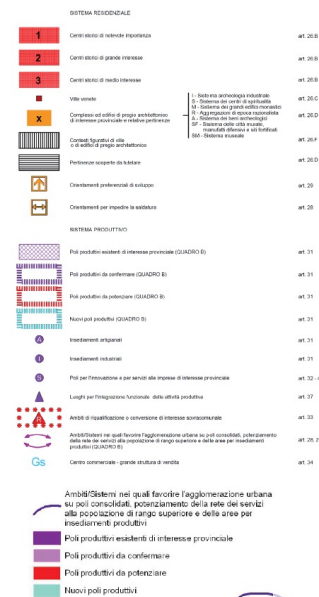
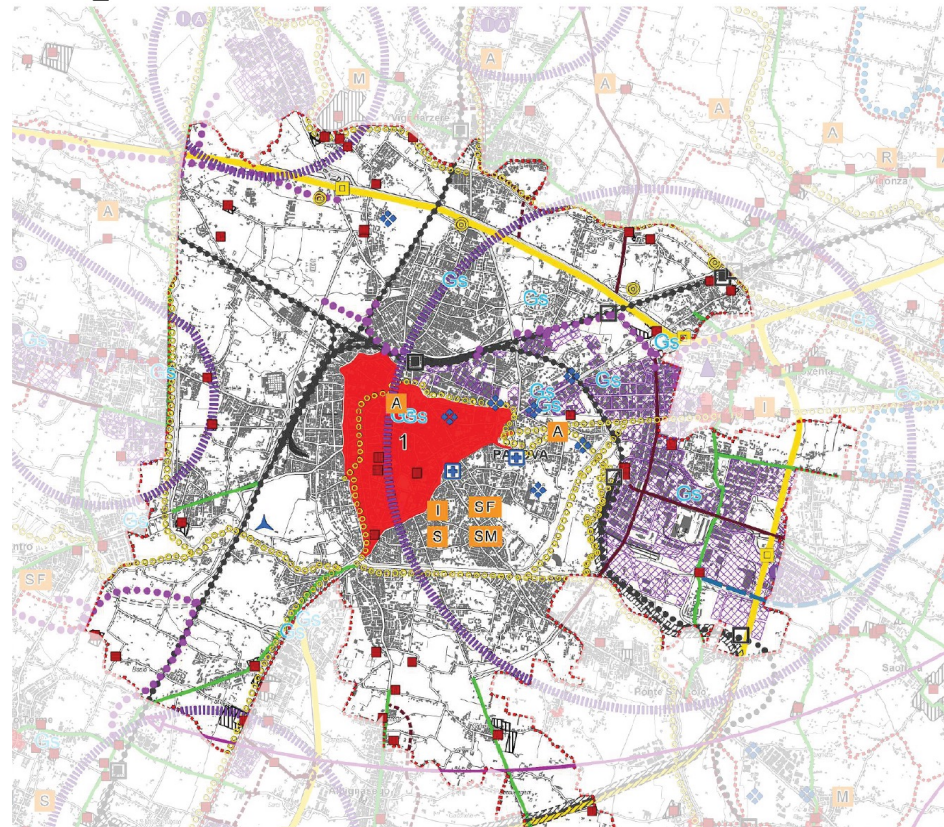
SISTEMA AMBIENTALE
PTCP_2009



| INDICAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI (CONFINI) - A.T. D. | | |
|---|--|--------------|
| | Area di tutela per la formazione di paesaggi naturali di competenza provinciale | art. 11 |
| | Area di alta naturalità già sottoposta o da sottoporre a regime di protezione (QUADRO A) | art. 102 |
| | Principali corsi d'acqua e specchi d'acqua (QUADRO C) | art. 102 |
| | Corsi d'acqua navigabili (QUADRO D) | art. 107 |
| | Orlemi | art. 102 |
| | Principali risorgive (QUADRO E) | art. 103 |
| | Linee sopperite (QUADRO F) | art. 102 - 1 |
| | Linee sopperite (QUADRO G) | art. 102 - 1 |
| | Area verde di origine antropica (QUADRO A) | art. 103 |
| | Area verde naturalistica (QUADRO A) | art. 103 |
| | Loggioni e viali | art. 103 |
| | Zona locale | art. 103 |
| | Zona locale con vincolo paesaggistico | art. 103 |
| | Milieu naturale permeabile - area naturale (QUADRO C) | art. 103 |
| | Zona di area naturalistica o forestale (QUADRO C) | art. 103 |
| | Corridoi ecologici principali (QUADRO C) | art. 103 |
| | Benessere ambientale | art. 103 |
| | Benessere culturale | art. 103 |
| | Orlemi per attività di purificazione coordinata (QUADRO D) | art. 103 |
| | Pratoneo: agricoltura e agricoltura specializzata | art. 103 |



SISTEMA INSEDIATIVO INFRASTRUTTURALE PTCP_2009



moderna e contemporanea ed in corrispondenza di molteplici nuclei situati lungo le principali direttrici viabilistiche di scorrimento territoriale. Le dinamiche di dispersione insediativa in atto 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.

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.

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. Il modello è ispirato a tre principi:

1. il riequilibrio tra le diverse parti del territorio, delle quali Padova rappresenta l'epicentro;
2. la messa in rete di tutto il sistema urbano-produttivo;
3. il riconoscimento del Sistema infrastrutturale come un modello di riferimento.

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 ("gronda sud") e dei nuovi terminali ferroviari come infrastrutture della logistica.



07.3 Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale | PATI 2012

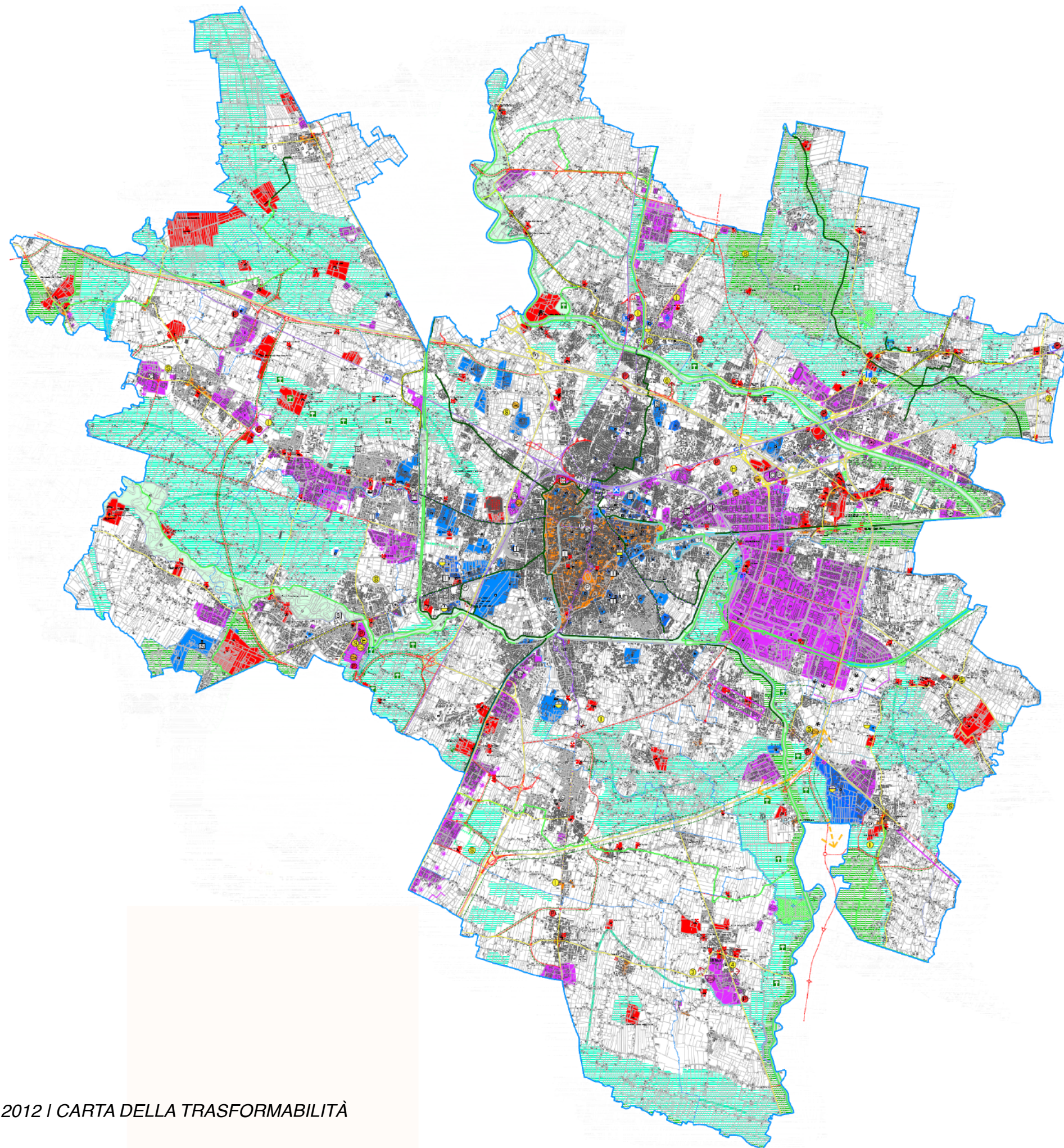
Il territorio metropolitano di Padova rappresenta a livello regionale uno degli ambiti territoriali di maggiore opportunità e innovazione, che funge da nodo di raccordo, di connessione e di integrazione tra la scala globale e la dimensione locale, nonché quale luogo delle conoscenze (vedi obiettivo di 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



PATI 2012 | CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ

| INFRASTRUTTURE DEL SISTEMA DELLA VIABILITA' DI INTERESSE SOVRACOMUNALE | | Art. 21 |
|---|--|--------------------------------|
| | Viabilità esistente | Art. 21 |
| | Previsioni nuova viabilità | Art. 21 |
| | Previsioni potenziamento viabilità | Art. 21 |
| | Linee S.I.R. esistenti/ fermate | Art. 21 |
| | Linee S.I.R. di progetto | Art. 21 |
| | Linee ferroviarie esistenti | Art. 21 |
| | Linee ferroviarie di progetto | Art. 21 |
| | Corridoio plurimodale | Art. 21 |
| | Parcheggio di interesse metropolitano esistente | Art. 21 |
| | Parcheggio di interesse metropolitano di progetto | Art. 21 |
| | Corridoio per le infrastrutture viarie | Art. 21 |
| | Indicazioni strategiche di viabilità | Art. 21 |
| | ① Strategie di collegamento con il Comune di Montegrotto | Art. 21 |
| | ② Collegamento con tangenziale Nord di Padova | Art. 21 |
| | ③ ④ Alternative viarie alla S.P. 3 di Casaleserugo | Art. 21 |
| | ⑤ ⑥ Passante Nord | Art. 21 |
| | Percorsi storico-ambientali di interesse sovracomunale esistenti | Art. 22 |
| | Percorsi storico-ambientali di interesse sovracomunale di progetto | Art. 22 |
| VALORI E TUTELE | | Art. 23 |
| <u>VALORI E TUTELE CULTURALI</u> | | Art. 23.1 |
| Edifici e complessi monumentali, ville venete e altri immobili di interesse storico architettonico e culturale di rilievo sovracomunale | | Art. 23.1.1 |
| | Ville Venete | Art. 23.1.1 |
| | Centri storici | Art. 23.1.1 |
| | Immobili di valore testimoniale-monumentale - Pertinenze scoperte da tutelare | Art. 23.1.1 Art. 23.1.1 bis |
| | Contesti figurativi | Art. 23.1.2 |
| <u>VALORI E TUTELE NATURALI</u> | | Art. 23.2 |
| Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse sovracomunale | | Art. 23.2.1 |
| | Ambiti per l'istituzione di parchi fluviali agricoli | Art. 23.2.1a |
| | (P1) - Fiume Boschiglione (P2) - Fiumicello Tergola (P3) - Fiume Brenta (P4) - Canale di Roncagette (P5) - Naviglio Brentella (P6) - Fiume Tesina (P7) - Fiumicello Testinella (P8) - Canale S. Gregorio (P9) - Canale Searcatore (P10) - Canale Piovego | |
| | Ambiti per l'istituzione di parchi "metropolitani" di interesse sovracomunale | Art. 23.2.1b |
| <u>Rete ecologica metropolitana</u> | | Art. 23.2.2 |
| | Aree nucleo (core areas) | Art. 23.2.2a |
| | Ambiti di connessione naturalistica di 1° grado | Art. 23.2.2b |
| | Ambiti di connessione naturalistica di 2° grado | Art. 23.2.2b |
| | Corridoi ecologici principali (blueways) | Art. 23.2.2c |
| | Corridoi ecologici secondari (blueways) | Art. 23.2.2d |
| | Corridoi ecologici principali (greenways) | Art. 23.2.2c |
| | Corridoi ecologici secondari (greenways) | Art. 23.2.2d |
| | Isole ad elevata naturalità (Stepping stones) | Art. 23.2.2e |
| <u>Barriere infrastrutturali</u> | | Art. 23.2.3 |
| | Barriere infrastrutturali 1° grado - lineari | Art. 23.2.3 |
| | Barriere infrastrutturali 2° grado - lineari | Art. 23.2.3 |
| | Barriere infrastrutturali 1° grado - puntuali | Art. 23.2.3 |

| SERVIZI ED ATTREZZATURE DI INTERESSE SOVRACOMUNALE | | Art. 20 |
|--|---|---|
| ESISTENTI | PROGETTO | |
| | - Istituti universitari e dell'istruzione superiore E6 - università E8 - Istituti di istruzione superiore | |
| | - Istituzioni culturali e associative E8 - sale riunioni, mostre ecc... | |
| | - Strutture ospedaliere e servizi socio-sanitari E7 - servizio sanitario E4 - ospedale E5 - centro socio - assistenziale (R.S.A.) E6 - servizio sanitario - veterinario | - Strutture ospedaliere e servizi socio-sanitari E7 - servizio sanitario E5 - centro socio - assistenziale (R.S.A.) |
| | - Servizi amministrativi E7 - uffici ETRA | |
| | - Servizi pubblica sicurezza E3 - carabinieri E4 - pubblica sicurezza E5 - vigili del fuoco E6 - caserme | E7 - carceri E8 - guardia di finanza E5 - area militare E1 - dogana |
| | - Servizi commerciali E9 - esposizioni e fiere | |
| | - Attrezzature di interscambio E3 - stazione ferroviaria E5 - aeroporto E6 - interporto | - Attrezzature di interscambio E3 - stazione S.F.M.R. E5 - stazione autostrade extraurbane |
| | - Aree attrezzate a parco e per il gioco e lo sport E4 - impianti sportivi non agonistici E5 - impianti sportivi agonistici E6 - parco urbano E7 - campi da golf E8 - piscina E9 -ippodromo E1 - tiro a segno E5 - velodromo E6 - pattinodromo | - Aree attrezzate a parco e per il gioco e lo sport E4 - parco "metropolitano" |
| | - Attrezzature di interesse comune E7 - auditorium E8 - area per grandi eventi E9 - parco fotovoltaico | |
| | Poli esistenti S - Poli sportivi C - Poli commerciali I - Poli per l'istruzione superiore U - Poli universitari H - Poli ospedalieri E - Poli espositivi Cu - Poli culturali | |
| | Poli da potenziare | |
| | Poli da riqualificare | |
| | Nuovi poli | |

| SISTEMA PRODUTTIVO - COMMERCIALE - DIREZIONALE | | Art. 19 |
|---|---|--------------|
| <u>AZIONI STRATEGICHE</u> | | Art. 19.2 |
| <u>Ambiti di trasformazione - Linee preferenziali di sviluppo insediativo</u> | | |
| | Nuove previsioni nei limiti del 10% delle zone "D" | Art. 19.2.3 |
| | Programmate dal P.R.G. e nei limiti del 5% delle zone "D" | Art. 19.2.3 |
| | <u>Limiti fisici alla nuova edificazione</u> | Art. 19.2.4 |
| | <u>Ambiti di urbanizzazione consolidata</u> | |
| | Ambiti di urbanizzazione consolidata con destinazioni prevalentemente produttive - commerciali - direzionali | Art. 19.2.2 |
| | Ambiti di riqualificazione e riconversione | Art. 19.2.5 |
| | Ambiti di riqualificazione urbanistica e ambientale | Art. 19.2.6 |
| | Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi | Art. 19.2.7 |
| | Ambiti idonei per interventi diretti alla valorizzazione e al miglioramento della qualità urbana e territoriale | Art. 19.2.8 |
| | Parchi commerciali (art. 10 L.R. 15/2004) | Art. 19.2.11 |
| | Grandi strutture di vendita esistenti | Art. 19.2.12 |
| | Nuove grandi strutture di vendita programmate dal P.R.G. | Art. 19.2.12 |
| | Nuove grandi strutture di vendita | Art. 19.2.12 |
| | Poli produttivi di interesse provinciale | Art. 19.2.13 |
| | Poli per l'innovazione e i servizi alle imprese | Art. 19.2.14 |

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 un'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 raggiun-

gimento di un modello di sviluppo capace di promuovere un'efficace riorganizzazione del sistema produttivo e di quello commerciale e direzionale; la tutela delle risorse 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:

1. al rinnovamento e all'ampliamento della gamma di prodotti e servizi aziendali;
2. allo sviluppo di nuovi filiere commerciali;
3. 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 capa-



ce 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:

1. per le aree programmate dal PRG, nei limiti del 5% delle zone D;
2. 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:

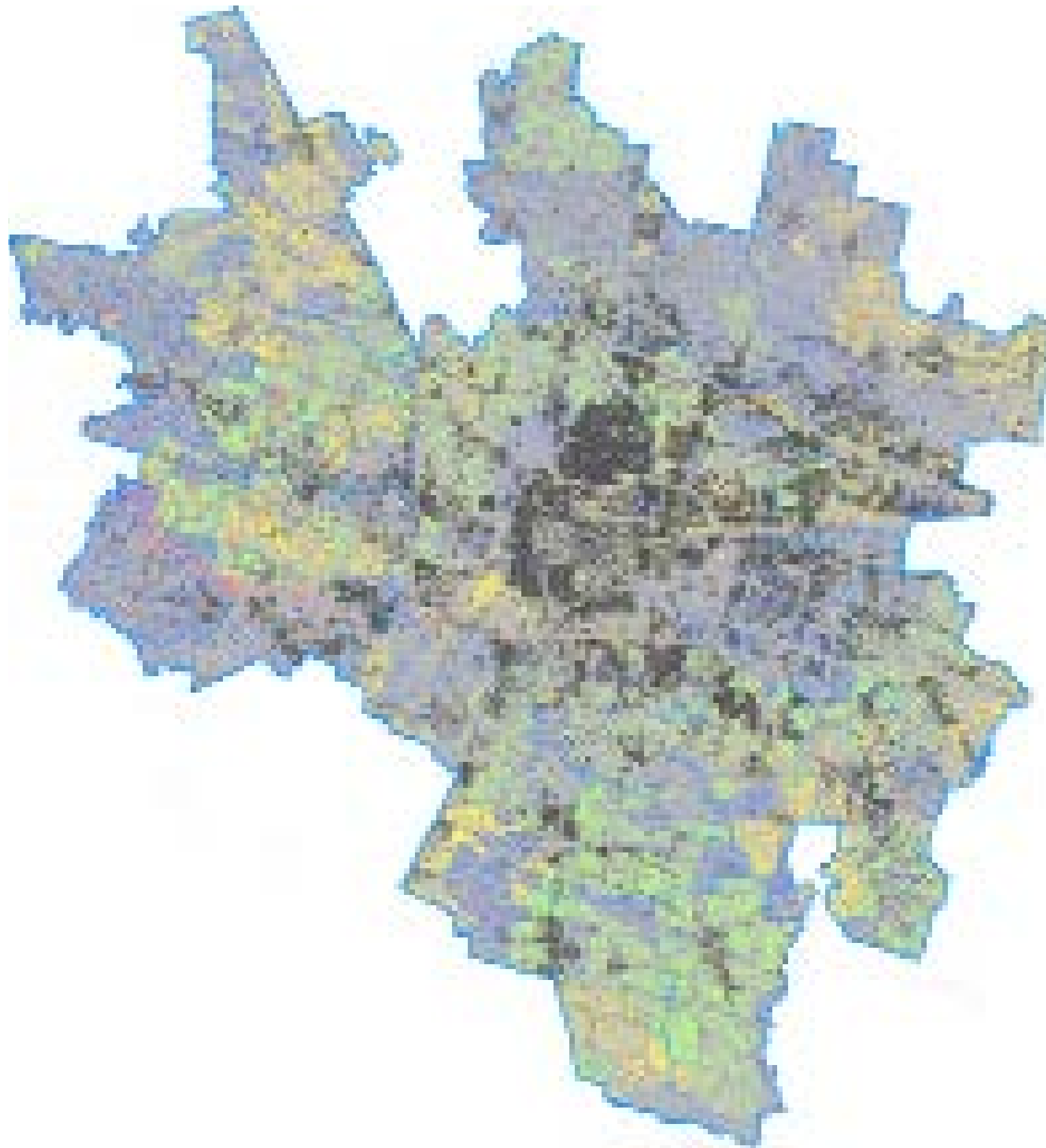
1. potenziare i collegamenti con la rete autostradale con adeguamento e/o spostamento del casello in zona industriale;
2. potenziare la tangenziale est con la realizzazione della terza corsia da via Bembo a Padova est;
3. potenziare corso Stati Uniti, senza soluzione di continuità fra la strada dei Vivai e la tangenziale Est per separare il traffico di attraversamento da quello di accessibilità alle destinazioni del comparto;
4. realizzare una nuova arteria a sud dell'Interporto e parallela a Corso Stati Uniti;
5. 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 ferrovia-



PATI 2012 | CARTA DELLE INVARIANTI



PATI 2012 | CARTA DELLE FRAGILITÀ

ria 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.

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

1. corsi d'acqua;
2. porzioni del territorio agricolo libero da previsioni infrastrutturali e/o insediative;
3. 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 sono:

1. il polo universitario e dell'istruzione;
2. il polo ospedaliero ed i servizi socio-sanitari;

3. il polo fieristico;
4. il polo sportivo e servizi ed infrastrutture per l'aggregazione ed il tempo libero;
5. 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. A tal fine si segnalano i seguenti corsi d'acqua:

1. fiume Bacchiglione;
2. fiume Brenta;
3. canale Roncayette;
4. naviglio Brentella;
5. canale S. Gregorio;
6. canale Scaricatore;
7. 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 percorsi ricreativi e didattici 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.



An abstract graphic on the left side of the page features a network of white lines connecting several circular nodes. Some nodes are solid white dots, while others are white circles with a central dot. The lines radiate from these nodes across the green background, creating a sense of connectivity and structure.

08 | IL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO. LIMITI E CONDIZIONAMENTI



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:

1. 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;
2. 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;
3. 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);
4. la perequazione urbanistica, quale strumento utilizzato per la rigenerazione dei tessuti urbani;
5. 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;
6. la partecipazione della popolazione nella definizione, orientamento e condivisione delle scelte del piano (tramite il processo di Agenda 21 locale).



08.1 Le strategie del PAT 2014

IL Piano di Assetto del Territorio (PAT) basandosi su quattro 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,

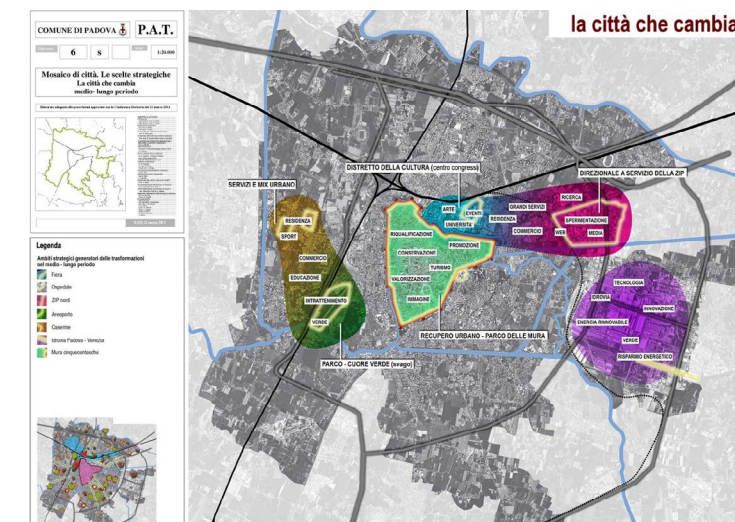
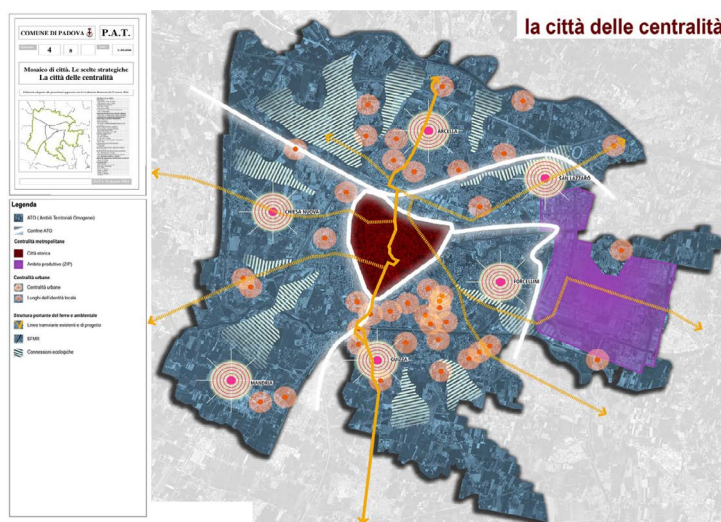
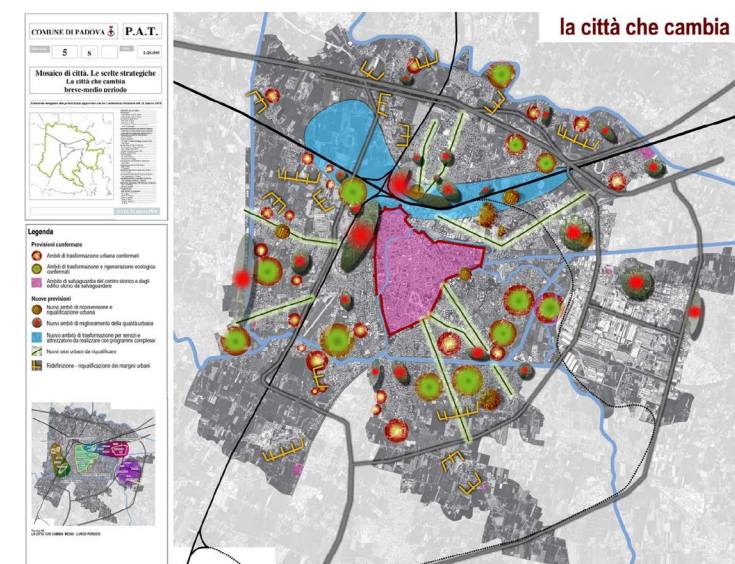
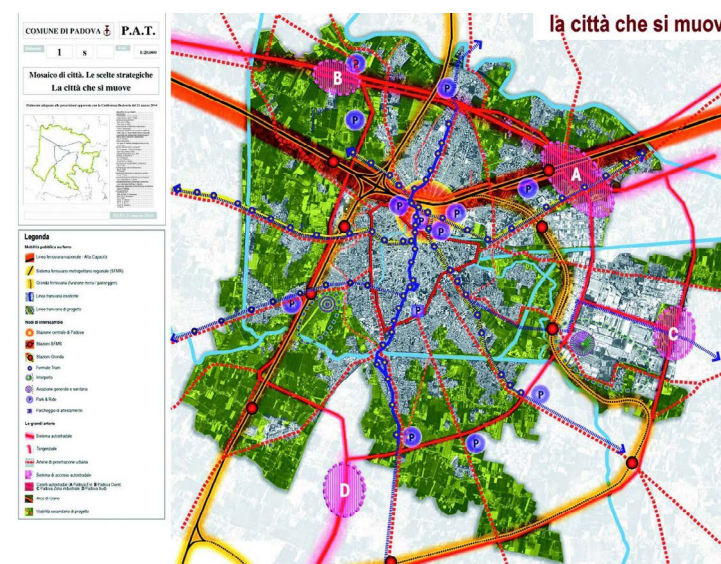
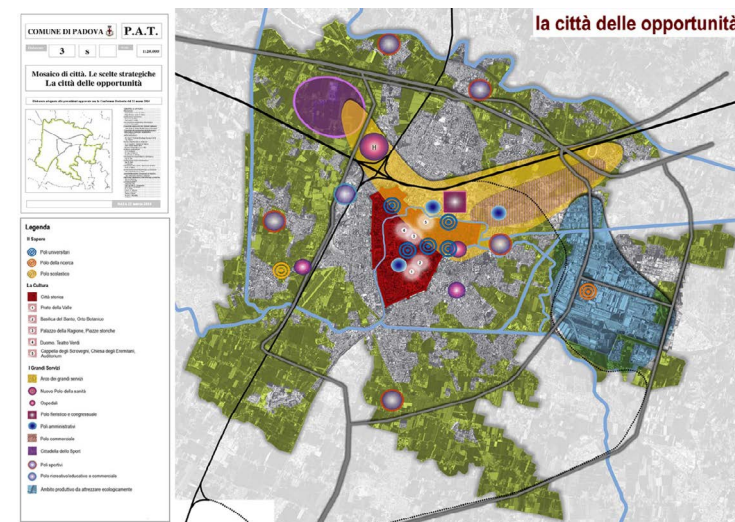
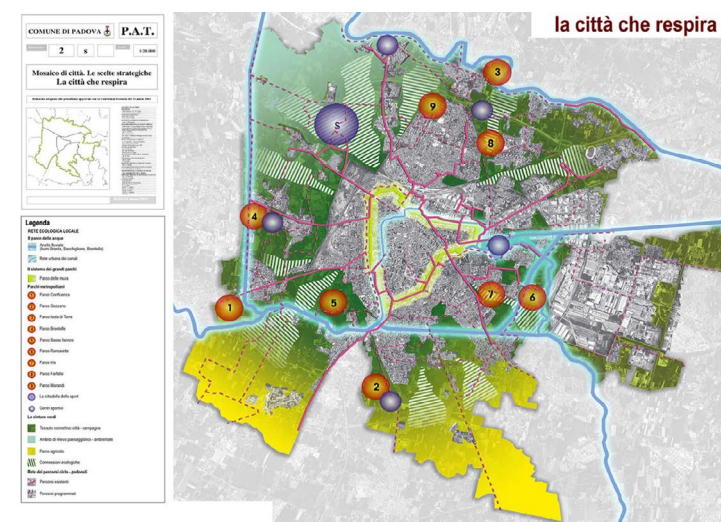
Confluenza, Gozzano, Isola di Torre, Brentelle, Basso Isonzo, Roncagette, Iris, Farfalle, Morandi; Cittadella dello sport; sistema delle cinture verdi; parco agricolo; percorsi ciclo-pedonali).

“**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.





08.2 Le tavole del PAT 2014 I 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 riporta i vincoli presenti sul territorio derivanti da leggi, provvedimenti statali e regolamenti regionali:

1. vincoli monumentali;
2. vincoli paesaggistici;
3. tutele ambientali riguardanti la Rete Natura 2000 (SIC e ZPS);
4. vincoli derivanti dalla pianificazione superiore;
5. aree a pericolosità idraulica e idrogeologica;
6. vincoli infrastrutturali (strade, ferrovia, etc.) e tecnologici (depuratore, pozzi, metanodotti, etc.) e altri vincoli.

Carta delle Invarianti

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.

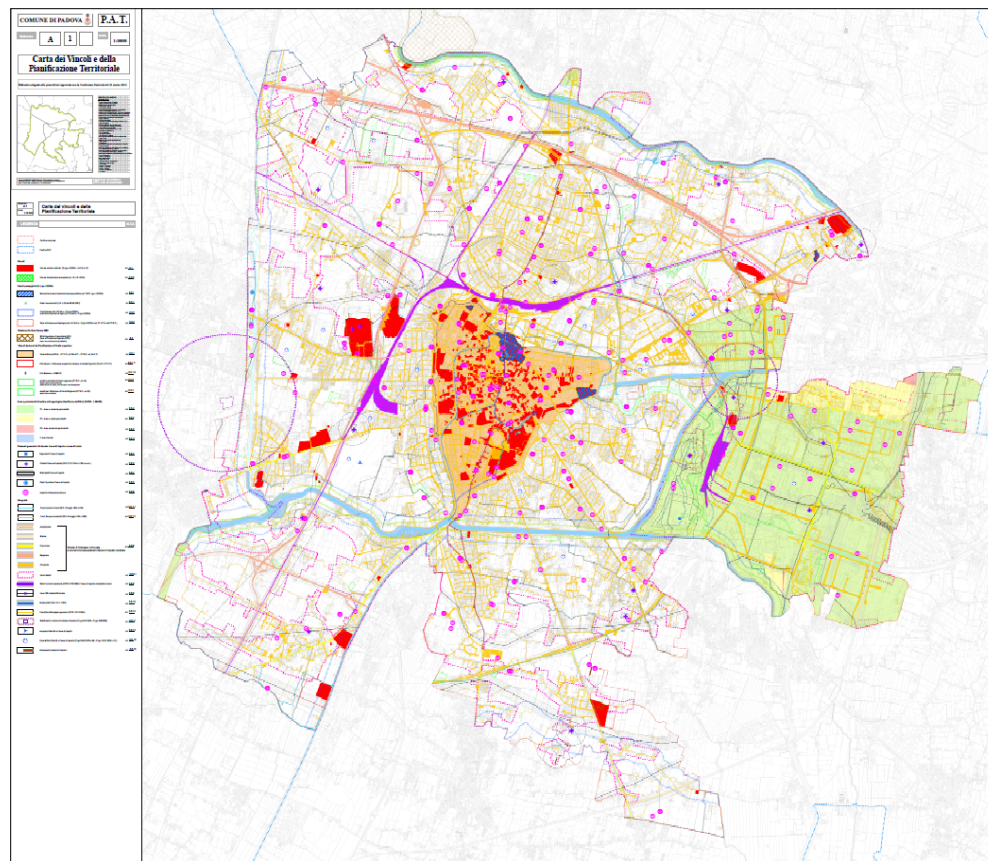
Carta delle Fragilità

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 del PAT.

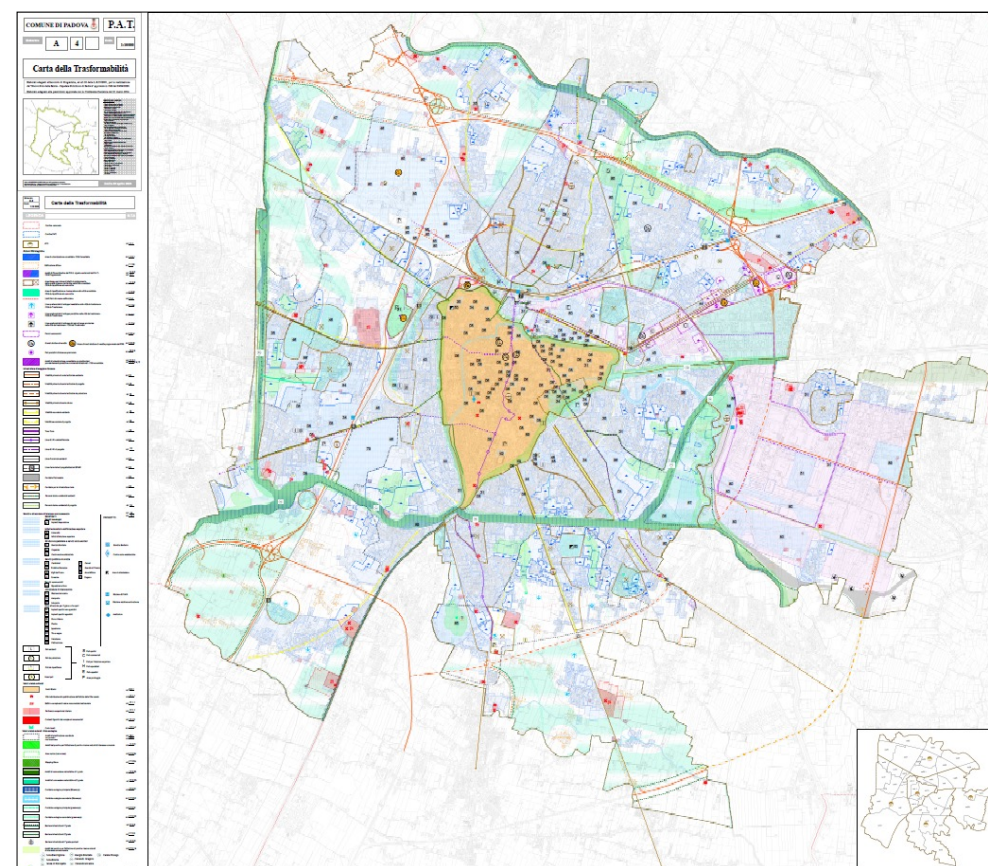
Carta della Trasformabilità

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 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.

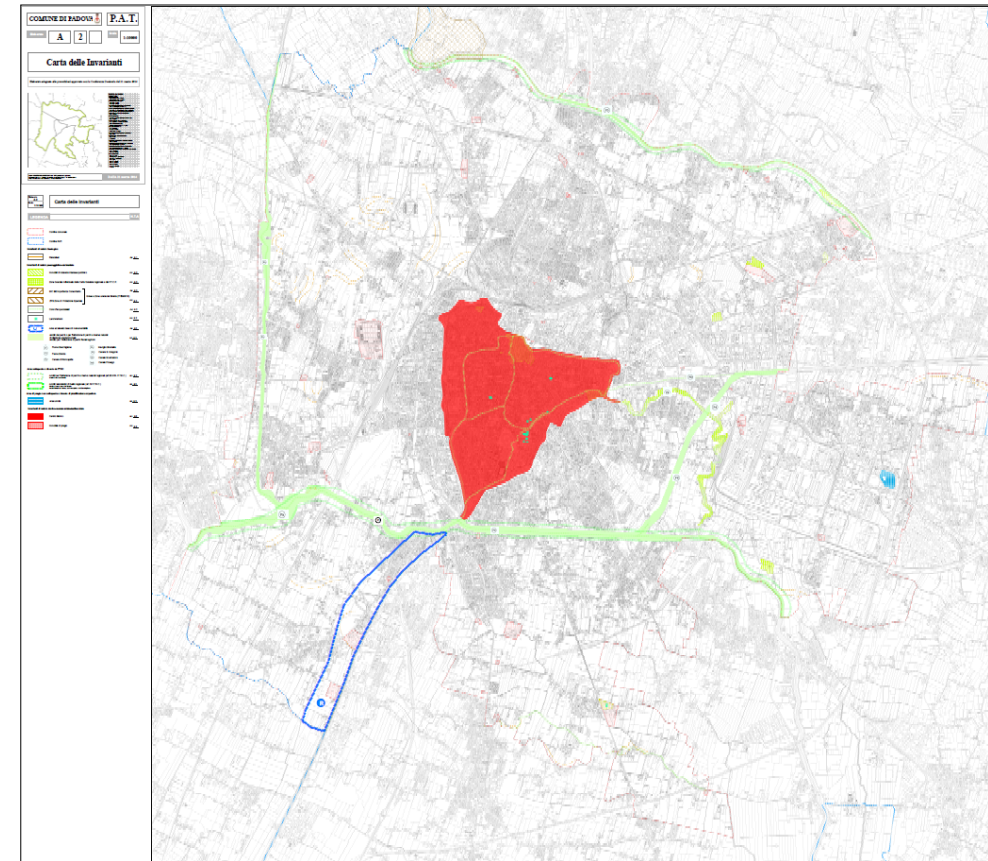
Sono infine indicati gli assi stradali esistenti e quelli di progetto, le linee ferroviarie e relative stazioni di previsione e gli ulteriori assi tranviari di progetto.



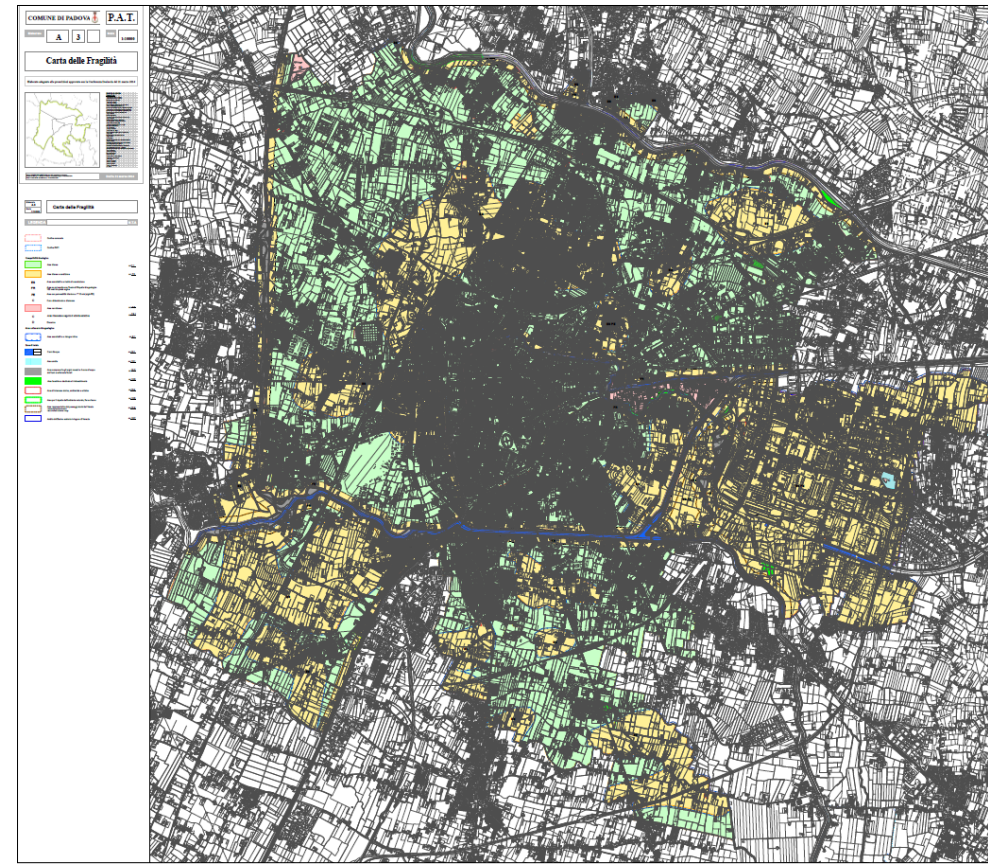
PAT I CARTA DEI VINCOLI



PAT I CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ



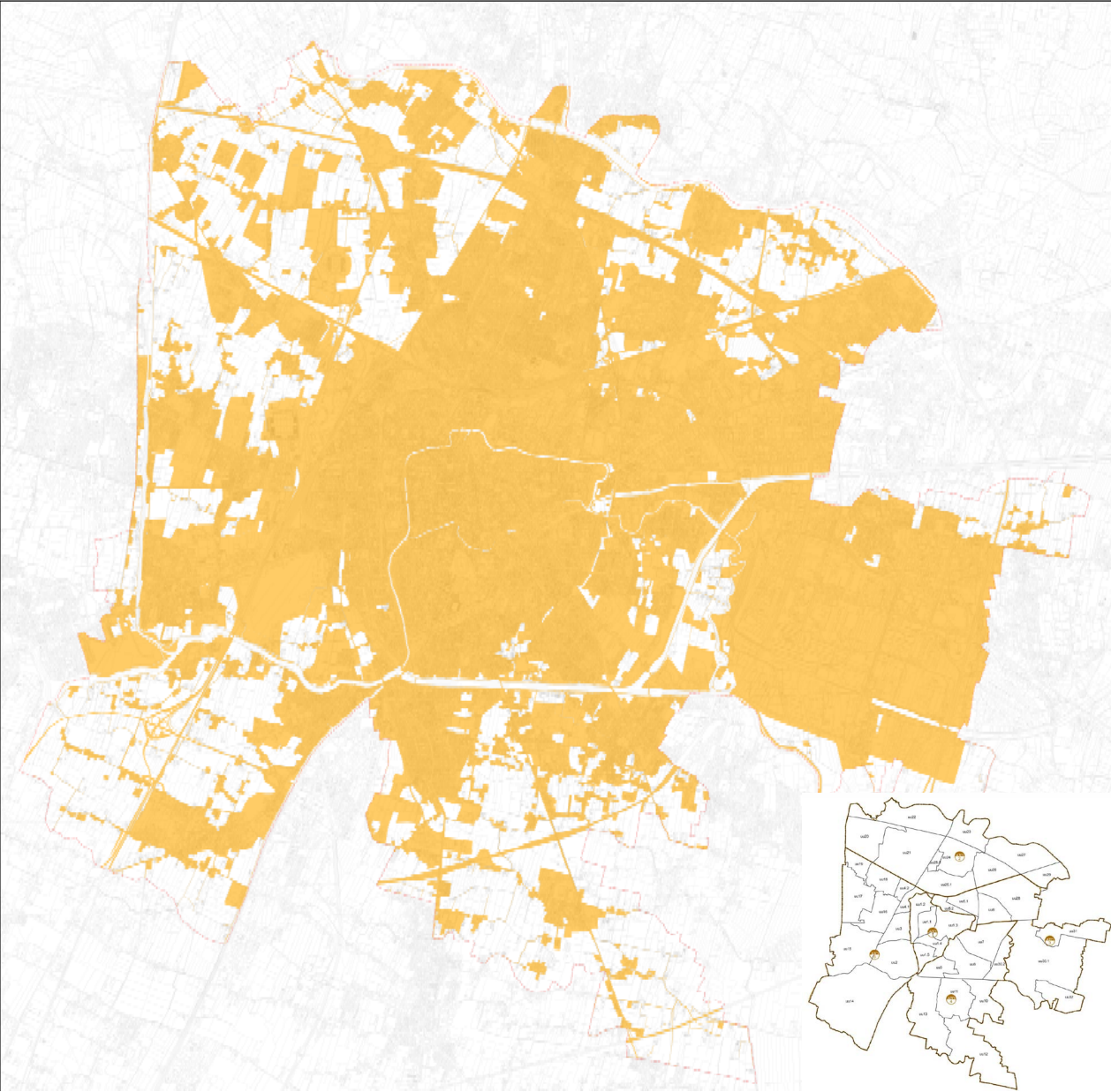
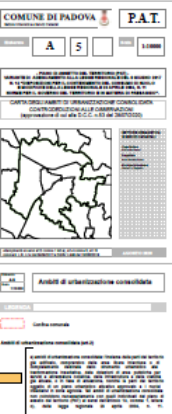
PAT I CARTA DELLE INVARIANTI



PAT I CARTA DELLE FRAGILITÀ

| 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 I PAT 2014



AMBITI DI URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA LR 14/2017 I PAT 2019

08.3 Il dimensionamento del PAT

08.4 La Variante PAT 2019 sul contenimento di suolo

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 fissati i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti. Il PI si è "mosso" all'interno di tali "perimetri" dimensionali fissati dal PAT.

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

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. Con il PI si è tenuto conto di tale quantitativo massimo di consumo di suolo trasformato attraverso una cartografia ed un registro in grado di monitorare nel tempo il suolo impegnato e consumato, quello posto all'esterno ai cosiddetti "Ambiti di Urbanizzazione Consolidata" della Variante PAT ai sensi della Legge Regionale n. 14 del 2017.



An abstract geometric diagram is positioned on the left side of the page. It features a network of white lines connecting several points. Three of these points are highlighted with larger white circles, while the others are smaller dots. The lines radiate from these central points, creating a complex web of triangles and polygons. The background is a solid green color, with a lighter green gradient on the left side where the diagram is located.

09 | LA COSTRUZIONE DEL PIANO



09.1 Il Piano partecipato

Primo obiettivo che l'Amministrazione Comunale ha perseguito con la redazione del nuovo Piano degli Interventi è quello di ascoltare la Città, i suoi abitanti e gli attori di riferimento che hanno espresso le proprie idee per incentivare la rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale dei tessuti urbani esistenti, attribuendo una centralità ineludibile ai rioni.

Il Piano, attraverso la partecipazione, è divenuto il luogo preposto per l'interrelazione tra sapere tecnico e sapere comune, dove si è costruito un nuovo rapporto tra conoscenza ed azione.

A questo fine il percorso e le tappe partecipative sono state costruite in modo trasparente e chiaro. Il Piano, in tal senso, è diventato un momento per innescare ed implementare la democrazia diretta, soprattutto attraverso il ruolo delle Consulte, creando un effetto moltiplicatore che potrebbe diffondersi anche sulle politiche urbane.

Un processo partecipativo ha in sé obiettivi ampi, quali:

1. ricerca di un terreno comune: la costruzione del nuovo PI è fondamentale per la ricerca e la definizione di temi condivisi dalle comunità locali (vedi Consulte di quartiere), nelle loro differenti forme e declinazioni;
2. 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 percezio-





ni 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 e dei soggetti locali coinvolti nel processo stesso di piano;

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

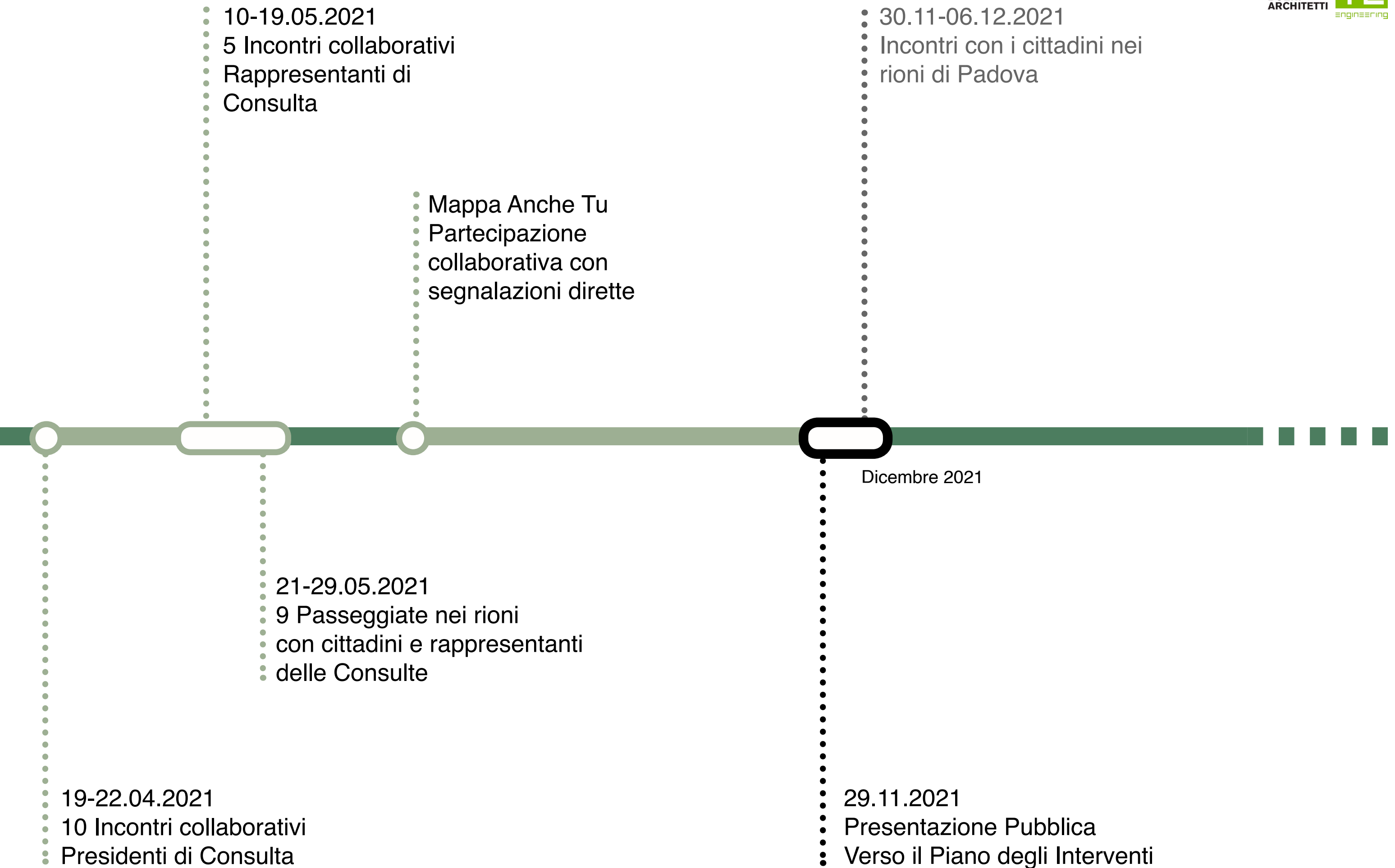
Il percorso partecipativo che l'Amministrazione Comunale ha attivato e sviluppato si muove su due fronti.

Da una parte il coinvolgimento e l'ascolto della **comunità civile**, sia come cittadini singoli che come Consulte o gruppi di interesse o associazioni, per determinare un quadro dei "desiderata" delle persone che vivono in quello specifico territorio. Dall'altra parte la consultazione di **Enti istituzionali e Attori privilegiati**, con l'obiettivo di intensificare rapporti che possano sia far emergere problematiche legate alla gestione dei servizi sia favorire lo scambio di materiali tra Comune ed Enti.

02.12.2020
Forum
Esperti di rilievo
Sindaci di Padova

28.01.2021
Forum
Collegi e Ordini Professionali
Associazioni Ambientali
Categorie economiche e sindacati

Dicembre 2020





09.2 Il percorso partecipativo

Il processo di partecipazione è stato suddiviso in 7 gruppi (o fasi) principali.

1) INDIVIDUAZIONE ATTORI

L'individuazione dei principali attori da attivare con il Piano si è basata sul rilevamento delle diverse componenti sociali, ambientali, economiche e culturali, presenti sul territorio. Tali componenti sono state raggruppate per famiglie:

1. le consulte di quartiere, espressioni della società civile;
2. le rappresentanze sociali (es. associazioni per la difesa della natura, socio-culturali, sportive, ricreative e per il tempo libero);
3. gli enti e i gestori dei servizi (es. Regione, Provincia, HERA, Consorzio di Bonifica, Genio Civile, etc.);
4. gli attori istituzionali privilegiati (Università, ULSS, etc.);
5. gli operatori economici e le categorie professionali;
6. l'Amministrazione Comunale, gli Uffici tecnici comunali e i referenti dei singoli Piani di settore.

2) FORUM SULLA CITTÀ

La costruzione partecipata del Piano si è aperta con l'attivazione di una serie di Forum sulla Città, che hanno avviato un confronto tra gruppo di lavoro, istituzioni e stakeholders per individuare potenzialità e criticità urbane e territoriali e condividere gli



UFFICIO DI PIANO

URBANISTICA
EDILIZIA
ATTIVITÀ ECONOMICHE
VERDE/AMBIENTE
MOBILITÀ
SERVIZI/OOPP

5 FORUM STAKEHOLDERS

ESPERTI
SINDACI
ASSOCIAZIONI AMBIENTALI
CATEGORIE ECONOMICHE
COLLEGI E ORDINI

INCONTRI MIRATI

PROVINCIA
CONSULTE
ORDINE ARCHITETTI
UNIVERSITÀ
INTERPORTO
INDUSTRIALI/COMMERCANTI

AMMINISTRAZIONE COMUNALE

COMMISSIONI
ASSESSORATI
GIUNTA/CONSIGLIO COMUNALE

PIANI/REGOLAMENTI SETTORE

PIANO VERDE
PIANI MOBILITÀ
REGOLAMENTO EDILIZIO
MASTERPLAN/PROGETTI

CONSULTE / 9 BICICLETTATE

- 3A Stanga - San Lazzaro - Mortise - Torre - Ponte di Brenta
- 6B S. Ignazio - Montà - Sacro Cuore - Altichiero - Ponterotto
- 3B Forcellini - Terranegra - Camin - Granze
- 6A Brusegana - Cave - Chiesanuova
- 4A Città Giardino-S. Osvaldo-S. Rita-M. Pellegrina-S. Croce-S. Paolo
- 5B Sacra Famiglia - Palestro - Porta Trento
- 4B Voltabarozzo - Crocefisso - Salboro - Guizza
- 5A Mandria - Armistizio - Voltabrusegana
- 2 Arcella - San Bellino - San Carlo - Pontevigodarzere

PARTECIPAZIONE I GLI ATTORI

PADOVA 2030

PIANO DEGLI INTERVENTI

Forum sulla Città

L'amministrazione comunale di Padova ha di recente avviato il percorso di redazione del nuovo Piano degli Interventi come strumento di governo del territorio e delle trasformazioni urbanistiche.

I professionisti incaricati, di concerto con l'amministrazione e l'Ufficio di Piano, propongono un FORUM SULLA CITTÀ per rafforzare il dialogo rispetto alle trasformazioni urbanistiche che potranno far parte della nuova pianificazione.

02/12/2020
Forum degli esperti - h.15.00 - 17.00

Introducono

Sergio Giordani _ Sindaco di Padova
Andrea Ragona _ Assessore all'Urbanistica
Danilo Guarti _ Dirigente Settore Urbanistica
Arch. Stefano Boeri _ SBA
Arch. Daniele Rallo _ MATE

Intervengono

Antonio Santocono _ Presidente CCA di Padova
Claudio Cipolla _ Vescovo Diocesi di Padova
Padre Oliviero Svanera _ Rettore Basilica del Santo
Gilberto Muraro _ Presidente Fondazione CARIPARO
Rosario Rizzuto _ Rettore Università di Padova
Luciano Flor _ Direttore Azienda Ospedaliera
Maurizio Gentile _ AD di RFI
Roberto Tosetto _ Direttore Generale Interporto
Fabrizio Magani _ Soprintendente Padova
Emanuele Alecci _ Presidente CSV
Renato Franceschelli _ Prefetto di Padova



PADOVA 2030

PIANO DEGLI INTERVENTI
Forum sulla Città

obiettivi del Piano. I Forum sono stati articolati nei seguenti incontri:

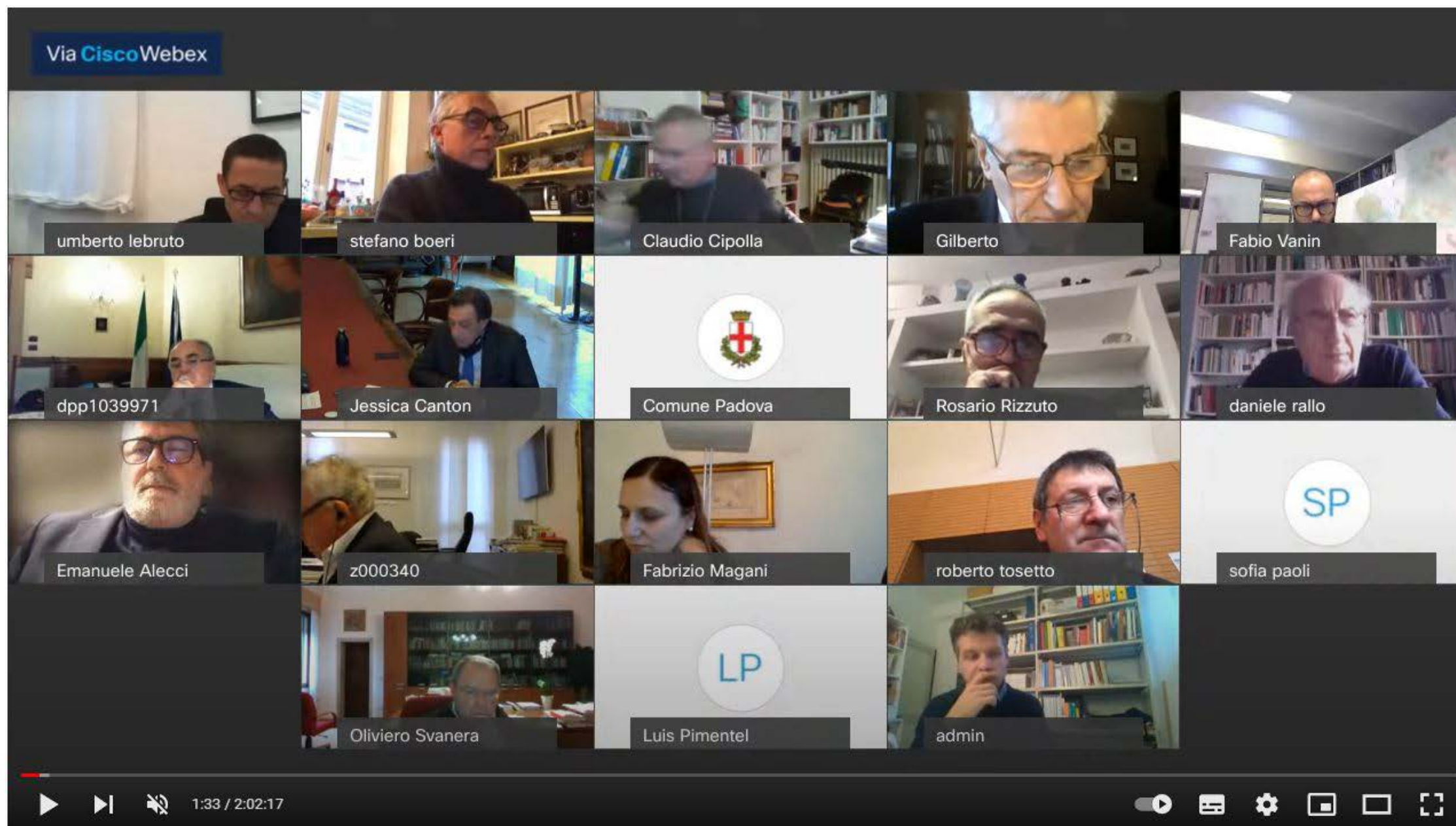
- 2 dicembre 2020 I Forum con i rappresentanti degli Enti;
- 2 dicembre 2020 I Forum con i Sindaci;
- 28 gennaio 2021 I Forum con le categorie economiche;
- 28 gennaio 2021 I Forum con le associazioni ambientali;
- 28 gennaio 2021 I Forum con ordini e collegi professionali.

Gli obiettivi che hanno trovato convergenza nei diversi Forum sono sintetizzati come segue:

1. favorire la relazione tra persone e l'inclusività sociale partendo dai quartieri;
2. ridurre il suolo da consumare ed incrementare il suolo da rinaturalizzare;
3. recuperare i luoghi identitari e il patrimonio storico culturale favorendo le funzioni aggregative;
4. aumentare la qualità della vita attraverso la sostenibilità ambientale e la tecnologia innovativa;
5. riportare equilibrio tra zone centrali e periferie attraverso l'aumento della qualità architettonica ed urbana;
6. connettere i flussi logistici e i servizi sovrallocali con infrastrutture rapide ed innovative;
7. ripensare la mobilità sostenibile collegando le parti di città;
8. riqualificare il patrimonio dismesso e sottoutilizzato con interventi innovativi ad alta sostenibilità urbana.

3) IL CONFRONTO CON LE CONSULTE

Il gruppo di lavoro ha inoltre collaborato





con le Consulte per mappare i luoghi che, oltre ai servizi riconosciuti a livello amministrativo, identificano la città informale fatta di spazi e di attività collettive nei quali i cittadini riconoscono il senso di comunità.

4) LE BICICLETTATE DI QUARTIERE

Parallelamente, il Comune ha attivato le rappresentanze delle Consulte di quartiere per organizzare delle biciclettate conoscitive sul territorio al fine di raccogliere i contributi dei cittadini per il miglioramento dei quartieri o rioni.

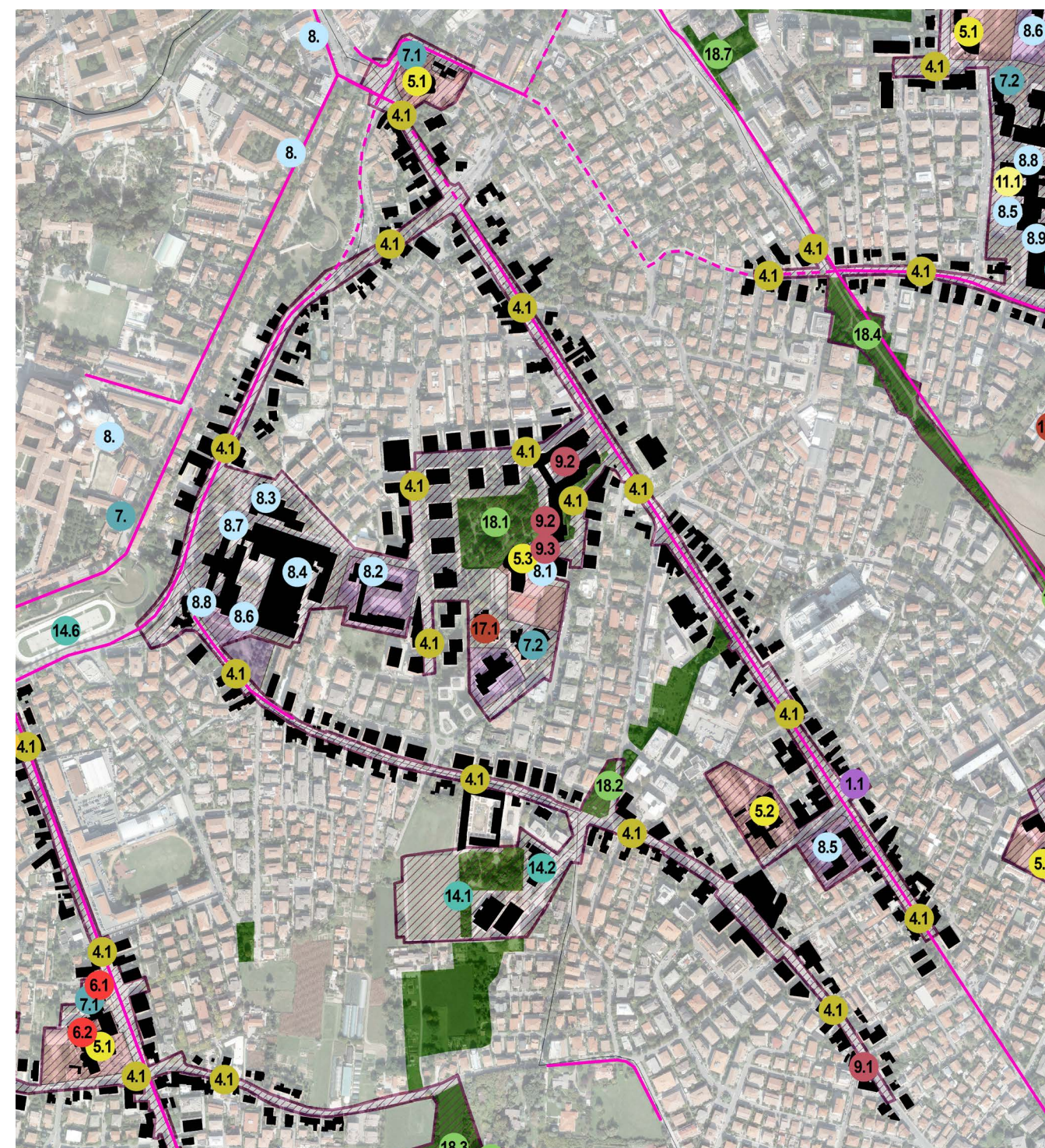
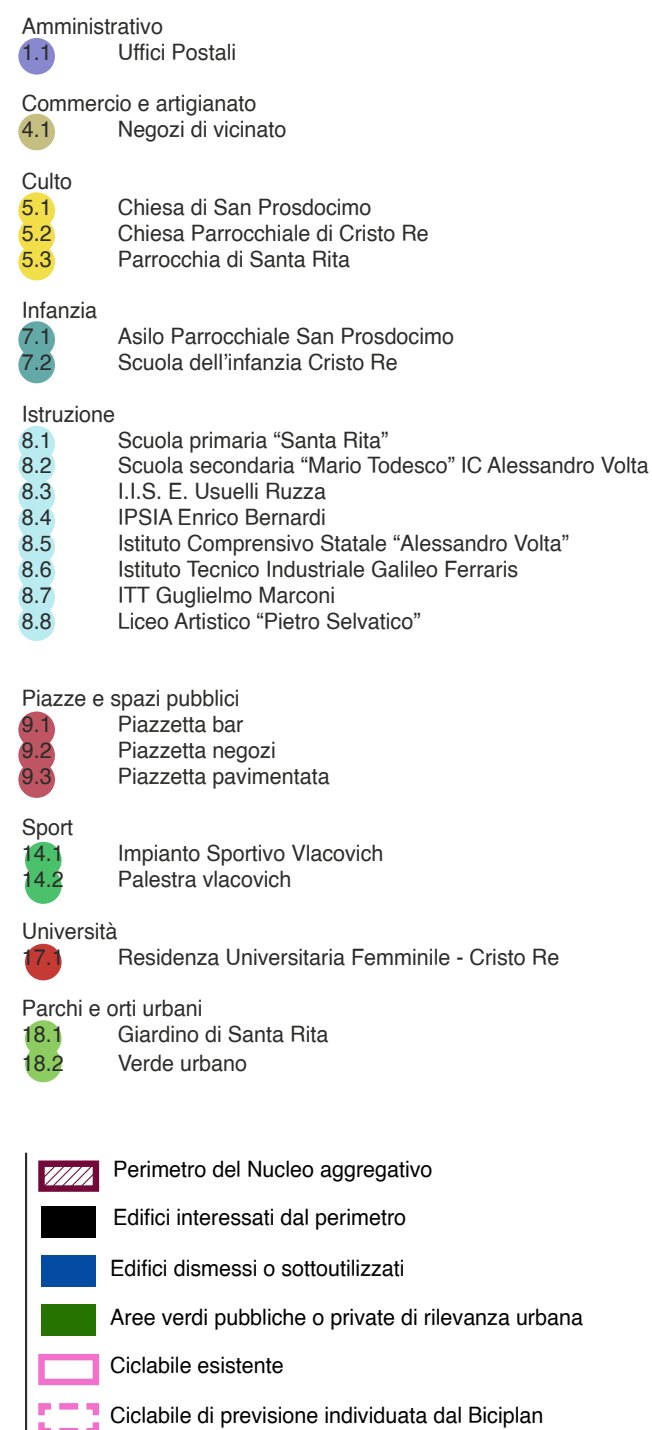
Dal 19 al 22 aprile 2021 sono state svolte preliminarmente 9 videoconferenze con i Presidenti delle 9 Consulte per introdurre il tema della Città dei 15 minuti, successivamente dal 10 al 19 maggio 2021 ci sono state 9 videoconferenze con le Consulte ed alcuni consiglieri delle singole Consulte per discutere e progettare le biciclettate proposte dall'Amministrazione Comunale e dal gruppo di progettazione.

Con le biciclettate, cittadini, amministratori e progettisti hanno percorso i vari quartieri assieme come momento di scambio, approfondimento e conoscenza del territorio. I principali temi/obiettivi emersi durante le biciclettate sono riassunti di seguito:

1. trovare un equilibrio tra spazi per la pedonalità, flussi veicolari e parcheggi;
2. garantire l'accessibilità per tutti i cittadini ad aree verdi ad alta qualità ambientale;
3. dotare ogni quartiere di una sua autonomia di servizi e commercio di vicinato
4. creare sinergie tra attività collettive e culturali per ridare identità a spazi pub-

Padova I Piano degli Interventi

Consulta_4A: Santa Rita / Sant'Oswaldo



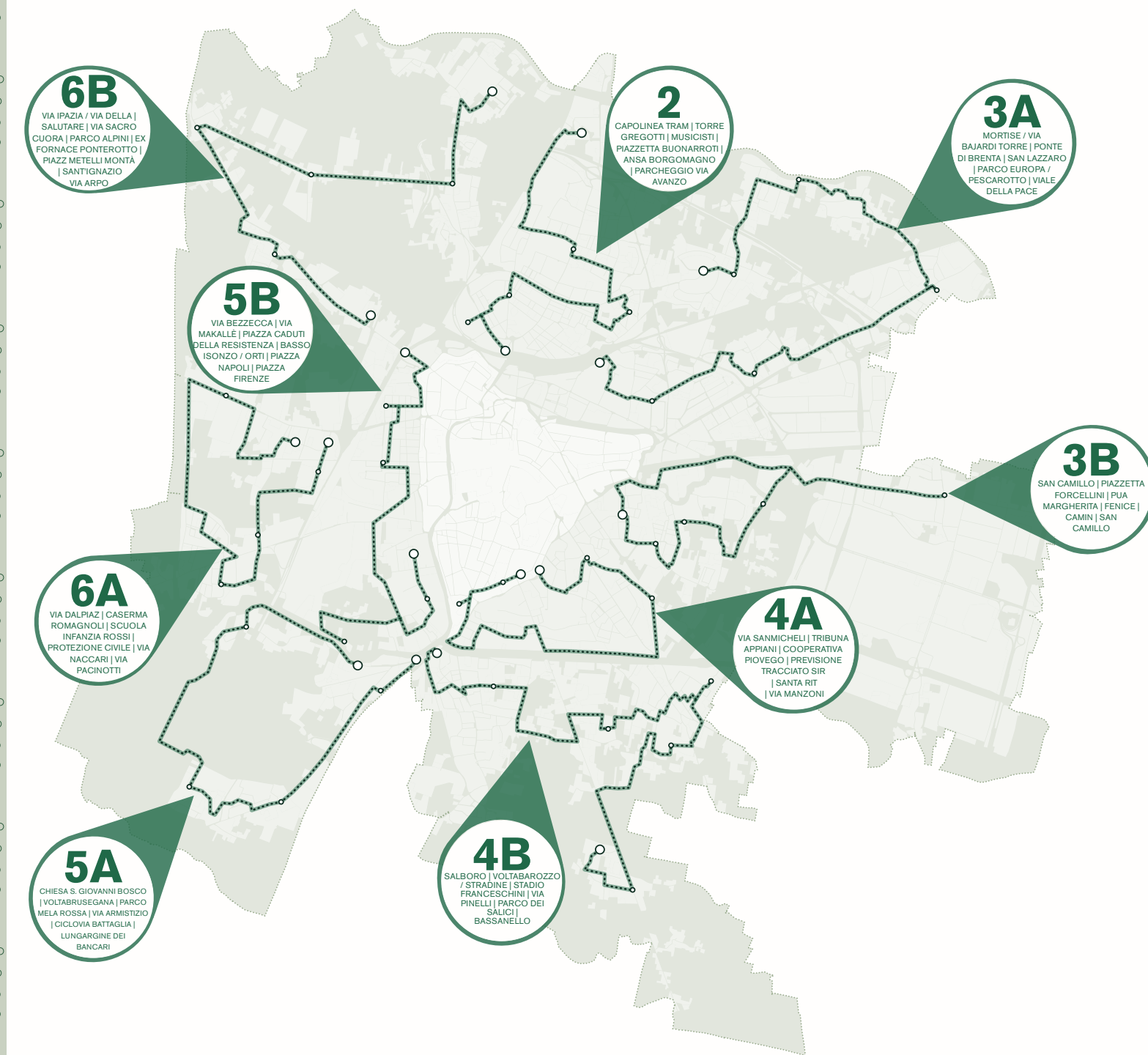
- blici sottoutilizzati;
5. garantire ad ogni rione spazi di aggregazione adeguati;
 6. salvaguardare le aree verdi non costruite per incrementare il verde pubblico e la qualità urbana dei rioni;
 7. mettere in sicurezza i percorsi ciclabili riducendo la frammentazione della rete ciclabile;
 8. valorizzare i nuclei storici identitari attraverso l'individuazione di nuove piazze e spazi pubblici;
 9. connettere tra di loro i rioni attraverso percorsi ciclabili alternativi alla mobilità veicolare.

5) LA MAPPA INTERATTIVA

L'Amministrazione Comunale, con il gruppo dei progettisti incaricato, ha avviato un momento di confronto virtuale con la società civile ed i portatori di interessi diffusi sul territorio.

È stata creata una mappa interattiva denominata "Mappa anche tu!" per dare la possibilità ai cittadini di mappare la città in cui vivono così da attuare una partecipazione collaborativa con le istituzioni.

Questo momento di partecipazione virtuale è stato l'occasione per segnalare con consapevolezza le percezioni della cittadinanza sul proprio territorio e per contribuire attivamente alla definizione delle idee e del disegno della Città futura. Le segnalazioni inviate online dalle cittadine e dai cittadini (circa 110) sono state esaminate dal gruppo di progettazione e dall'Amministrazione comunale, nell'ambito della definizione del nuovo Piano degli Interventi.



PADOVA 2030

PIANO DEGLI INTERVENTI 9 PASSEGGIATE

**VENERDÌ
21/05**

Consulta 3A
ore 17.00
Mortise / Via Bajardi

Consulta 6B
ore 17.00
Via Ipazia / Via della Salute

**SABATO
22/05**

Consulta 3B
ore 09.00
Chiesa di San Camillo

Consulta 6A
ore 09.00
Via Dalpiaz (Padova 2000)

Consulta 4A
ore 17.00
Via Sanmichele (Sede Consulta)

Consulta 5B
ore 17.00
Via Bezzacca

**VENERDÌ
28/05**

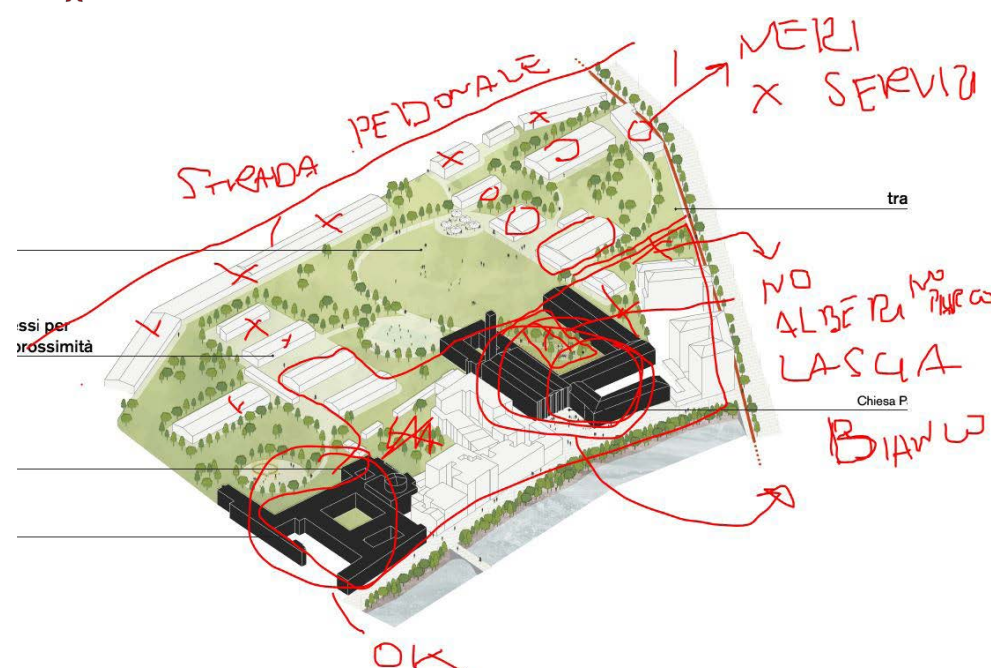
Consulta 4B
ore 17.00
Salboro / Via Sameda

Consulta 5A
ore 17.00
Chiesa S. Giovanni Bosco

**SABATO
29/05**

Consulta 2
ore 09.00
Capolinea Tram





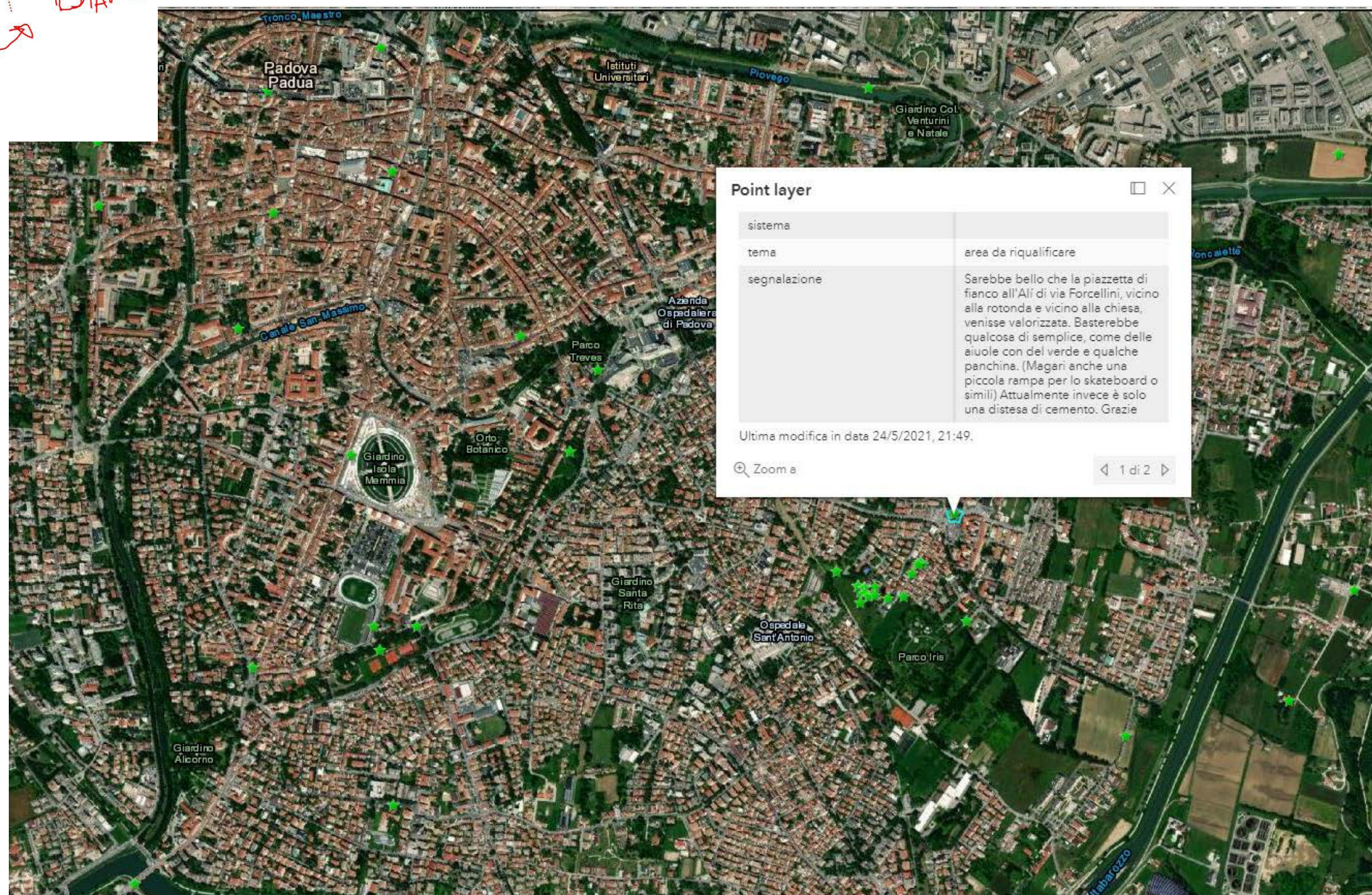
Apri nel Map Viewer classico

6) INCONTRI MIRATI CON ATTORI PRIVILEGIATI

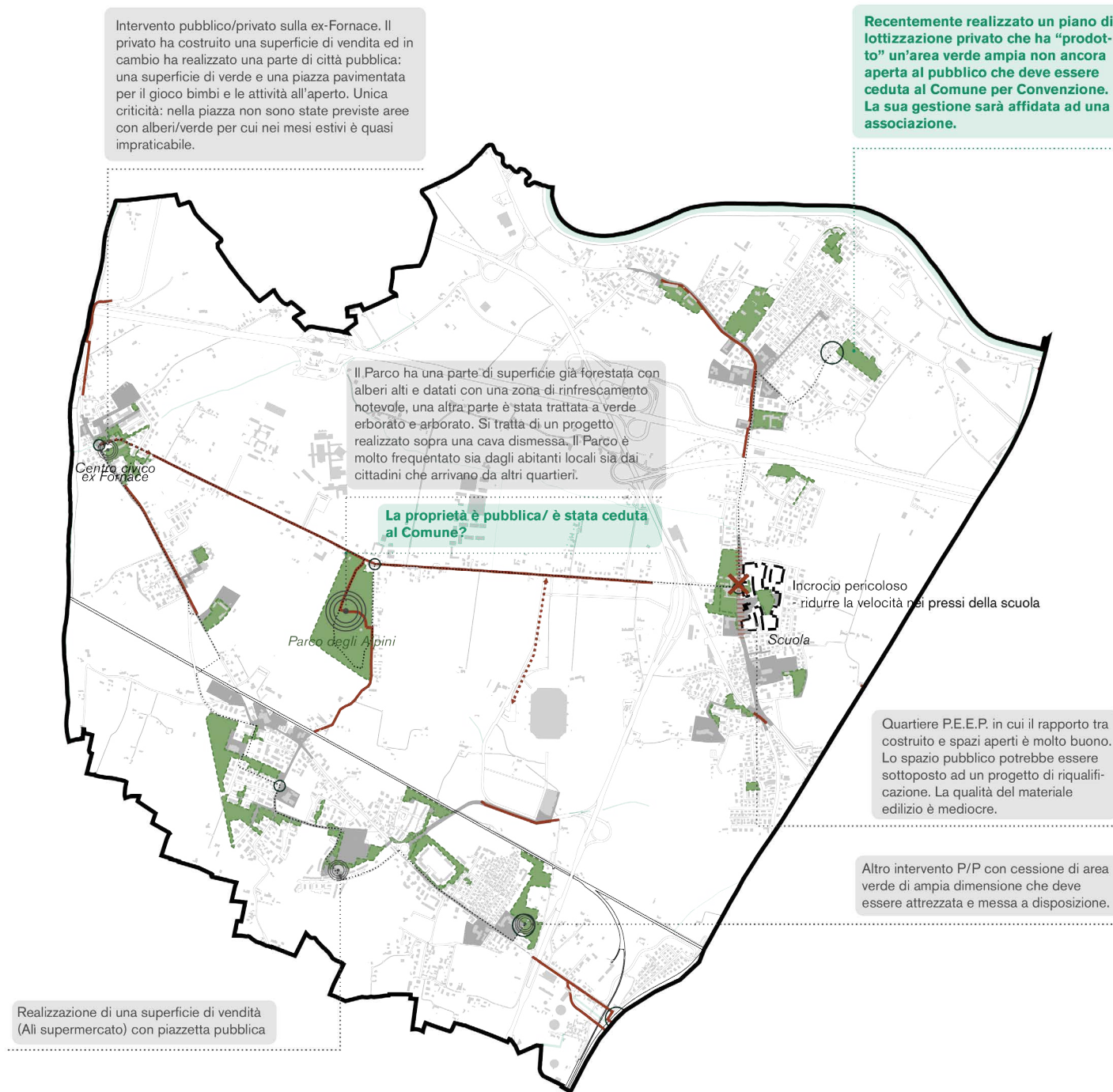
La raccolta di ulteriori contributi e segnalazioni ha consentito di approfondire alcune scelte o temi rilevanti per il futuro della Città. In tal senso, è stato avviato un ciclo di incontri in modalità diretta o a distanza, interviste e/o incontri mirati rivolti ad alcuni attori privilegiati (Ordini professionali, Categorie economiche, Università, etc.), su temi o ambiti strategici per la Città di Padova.

7) CONTRIBUTI CON GLI UFFICI E L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Durante l'intero percorso di costruzione del Piano è stata effettuata una serie di incontri con l'Ufficio Urbanistica e con gli altri Uffici comunali con competenze attinenti all'urbanistica (Uffici Ambiente, Lavori Pubblici, Edilizia, etc.). Questi incontri sono stati presenziati anche dall'Amministrazione Comunale, nelle vesti degli Assessorati di competenza.



LA MAPPA DELLA CITTÀ INFORMALE





The background is a solid green color. On the left side, there is a white geometric pattern consisting of several interconnected lines and dots. Some dots are larger and have a double-circle outline, while others are smaller. The lines radiate from these points, creating a network-like structure that extends towards the center of the page.

10 | LA ZONIZZAZIONE DEL PIANO



La zonizzazione urbanistica del Piano degli Interventi (PI) è costruita sulla base della classificazione proposta dal Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968 e dalle normative della Regione Veneto. In modo particolare la Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004 e tutte le successive modifiche ed integrazioni, la Legge sul contenimento del consumo di suolo (Legge Regionale n. 14 del 2017) e la Legge Regionale “Veneto 2050” (Legge Regionale n. 14 del 2019). Per le questioni inerenti al commercio la normativa regionale di riferimento è la Legge Regionale n. 50 del 2012 ed il conseguente regolamento regionale di attuazione della stessa.

Le scelte urbanistiche effettuate traducono gli obiettivi del nuovo Piano per la Città di Padova, in coerenza con il Documento del Sindaco illustrato al Consiglio Comunale il 1° marzo 2021:

1. Uso consapevole del suolo e sicurezza territoriale;
2. Forestazione urbana e corridoi verdi e blu;
3. Rigenerazione e qualità urbana;
4. Città pubblica e policentrica;
5. Attrattività del centro storico e del patrimonio diffuso;
6. Ricerca, formazione, innovazione, produzione;
7. Mobilità sostenibile.

Tali obiettivi sono orientati ad una maggiore tutela della qualità del territorio e del patrimonio edificato ed un miglior utilizzo delle risorse disponibili attraverso strategie di riqualificazione, valorizzazione e rinnovamento del territorio e dei tessuti urbani.

La zonizzazione urbanistica è articolata in sei grandi famiglie:

1. Città storica;
2. Città consolidata residenziale;
3. Città di trasformazione residenziale;
4. Città consolidata produttiva;
5. Città dei servizi;
6. Territorio agricolo.

Ogni famiglia (o parte di Città) è a sua volta suddivisa in Zone Territoriali Omogenee (ZTO), secondo i criteri stabiliti dal Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968.

IL SISTEMA INSEDIATIVO RESIDENZIALE è suddiviso nelle seguenti zone territoriali omogenee:

CITTÀ STORICA (ZTO A)

- A1 Zona a carattere storico, artistico e di particolare pregio paesaggistico-ambientale*
- A2 Edifici ed ambiti di interesse storico, architettonico e testimoniale isolati*

CITTÀ CONSOLIDATA RESIDENZIALE (ZTO B)

- B0 Zona a verde privato*
- B1 Zona residenziale di completamento a bassa densità*
- B2 Zona residenziale di completamento a medio-bassa densità*
- B3 Zona residenziale di completamento a media densità*
- B4 Zona residenziale di completamento ad elevata densità*
- B5 Zona residenziale di completamento saturata*
- B6 Nucleo residenziale in ambito agricolo*
- B7 Zona residenziale di completamento inedita con lotti di medie dimensioni*
- B8 Zona residenziale di completamento inedita con lotti di piccole dimensioni*

CITTÀ DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALE (ZTO C)

- C1 Zona residenziale di rigenerazione*
- C2 Zona residenziale di espansione*

IL SISTEMA INSEDIATIVO PRODUTTIVO è suddiviso nelle seguenti zone territoriali omogenee:

CITTÀ CONSOLIDATA PRODUTTIVA (ZTO D)

- D1 Zona industriale di completamento*
- D2 Zona commerciale, direzionale e turistica di completamento*
- D3 Zona polifunzionale della ricerca e dell'innovazione*
- D4 Zona polifunzionale speciale*

IL SISTEMA DEI SERVIZI è suddiviso nelle seguenti zone territoriali omogenee:

SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE

- F1 Zona per l'istruzione*
- F2 Zona per attrezzature di interesse comune*
- F3 Zona per spazi di verde pubblico ed attrezzato a parco, per il gioco e lo sport*
- F4 Zona per parcheggi*

SERVIZI URBANI E TERRITORIALI

- F5 Zona per attrezzature di interesse generale*
- F6 Zona per parchi urbani e territoriali, verde sportivo e verde attrezzato di interesse territoriale.*

IL SISTEMA AMBIENTALE E AGRICOLO è suddiviso nelle seguenti zone territoriali omogenee:

TERRITORIO AGRICOLO

- E1 Zona agricolo-paesaggistica*
- E2 Zona agricolo produttiva*

10.1 Zone "A" | Città storica

Le zone territoriali omogenee di tipo "A" sono riconoscibili nel Centro Storico di Padova (ZTO A1) e negli insediamenti storici (ZTO A2).

Comprendono le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico, di particolare pregio paesaggistico-ambientale o tradizionale, o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti che possono considerarsi parti integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi.

ARTICOLAZIONE IN SOTTOZONE

Le zone "A" sono articolate in due sottozone: "A1" e "A2".

Le sottozone "A1" comprendono le parti del Centro Storico di Padova riconoscibili:

1. nei tessuti urbani di antica formazione, interni ed esterni alle Mura cinquecentesche, che presentano una identità storico-culturale di eccellenza internazionale e sono definiti entro il sistema anulare del Parco delle Mura e delle Acque;
2. nei siti sottoposti a tutela dall'UNESCO quale Patrimonio Culturale dell'Umanità (Orto Botanico e 8 siti "I cicli affrescati del secolo XIV di Padova").

Le sottozone "A2" comprendono gli edifici e i complessi speciali di valore storico, architettonico e testimoniale, con annessi parchi, giardini o ambienti naturali che formano un insieme organico con la parte edificata, posti esternamente al perimetro del Centro Storico.

ELABORATI DI RIFERIMENTO DEL PI

Le zone "A" (sottozone A1 e A2) ed il perimetro del Centro storico sono riportati negli elaborati cartografici in scala 1:5.000.

Le previsioni di dettaglio relative alle sottozone A1 sono contenute nelle tavole di progetto in scala 1:1.000 "Usi e modalità di intervento. Centro storico" (12 fogli), che individuano:

1. gli isolati, suddivisi tra spazi interni e spazi esterni agli isolati;
2. le Unità di Piano (o Unità Minime di Intervento), definite in classi o gradi di tutela sulla base del valore culturale prevalente.

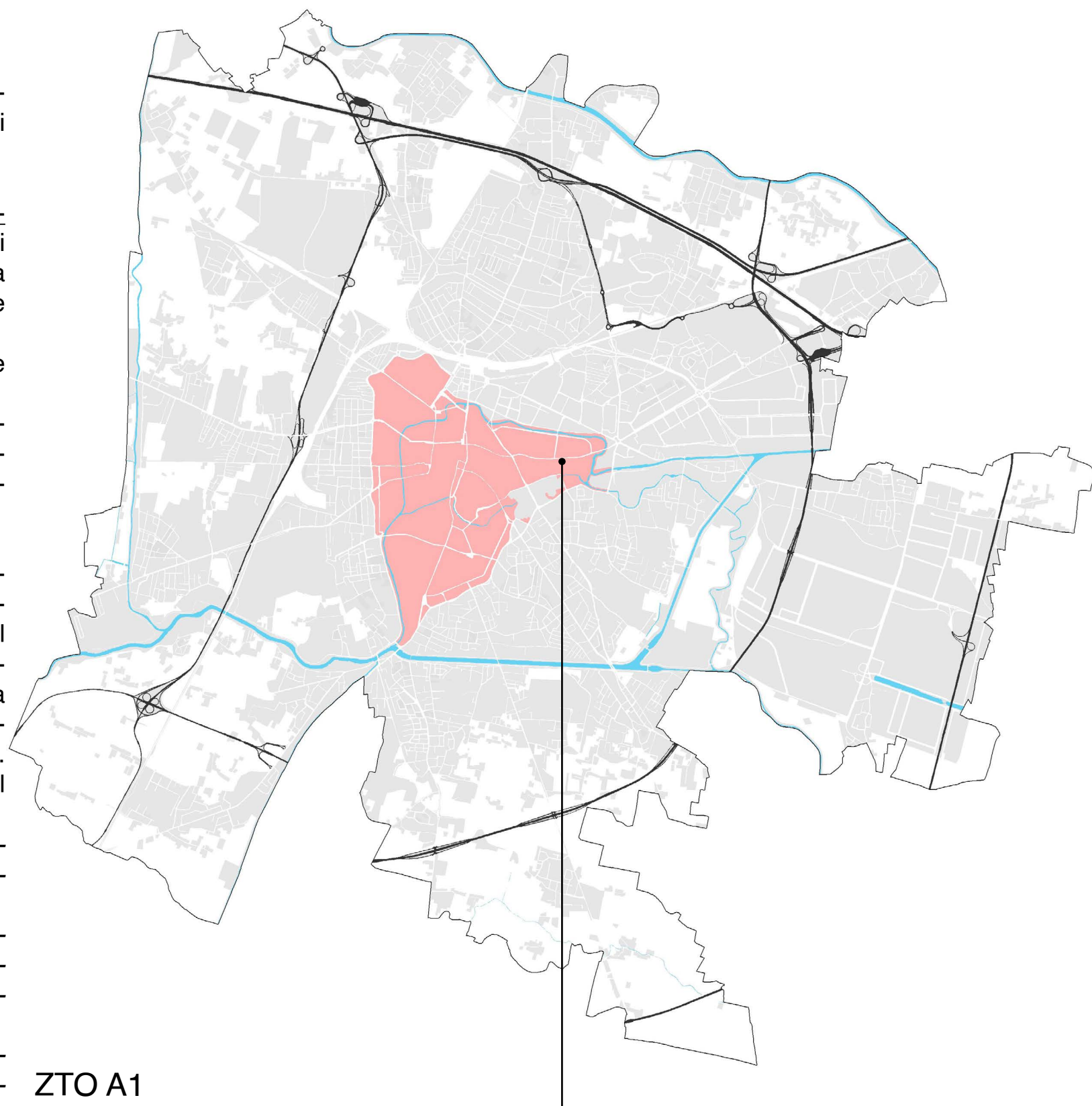
Le tavole di progetto sono quindi accompagnate da tutte le schede di analisi e dalle analisi preliminari alla progettazione del PRG/PI vigente, che si intendono interamente richiamate nel presente PI. Si tratta degli elaborati di analisi da A1 ad A6 approvati con delibera della Giunta Regionale n. 6294 del 27 ottobre 1992 (BURV n. 124 del 15/12/1992, in vigore dal 31/12/1992):

A1) *Caratteri delle unità elementari. Periodo di formazione, scala 1:1.000 (19 planimetrie)*

A2) *Caratteri delle unità elementari. Trasformazione dell'assetto edilizio e dell'assetto fondiario, scala 1:1.000 (19 planimetrie)*

A3) *Caratteri delle unità elementari. Tipologia degli interventi, scala 1:1.000 (19 planimetrie)*

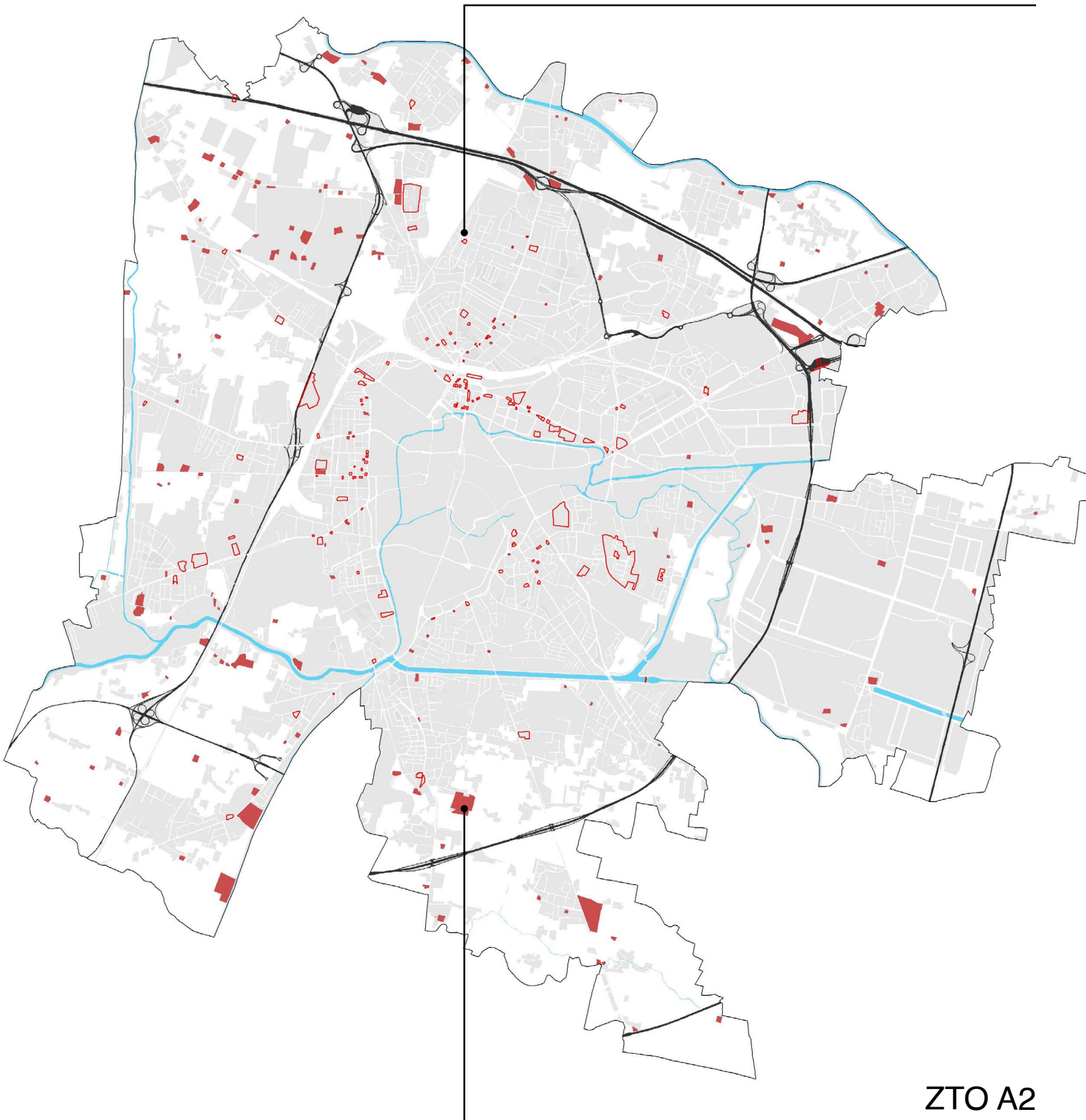
A4) *Caratteri delle unità elementari. Carta dei valori architettonici, urbanistici e storici,*



ZTO A1

a carattere storico, artistico e di particolare pregio paesaggistico-ambientale

Architetture del '900



ZTO A2
edifici ed ambiti di interesse storico,
architettonico e testimoniale isolati

scala 1:1.000 (19 planimetrie)

A5) Caratteri delle unità elementari. Caratteri tipologici ed insediativi, scala 1:1.000 (19 planimetrie)

A6) Caratteri delle unità elementari. Articolazione in classi, scala 1:1.000 (19 planimetrie)

La disciplina di riferimento è quella relativa agli articoli 15 (ZTO A1) e 16 (ZTO A2) delle norme tecniche operative ed è accompagnata da alcuni indirizzi contenuti al Titolo II del Prontuario (articoli da 4 a 11).

Le sottozone A2 relative alla produzione architettonica del Novecento, oltre ad essere individuate nelle cartografie in scala 1:5.000, sono schedate puntualmente nell'elaborato D4 riguardante le Architetture del Novecento censite dalla Regione (PTRC) e dal Comune.

CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE SOTTOZONE

L'impianto generale e le scelte principali relative al Centro storico (sottozona A1) sono confermati dal PI vigente.

Le sottozone A2 rappresentano gli edifici ed i complessi esterni al perimetro del Centro Storico e inglobati prevalentemente nei tessuti della città consolidata o situati in ambito agricolo.

Comprendono le seguenti casistiche di insediamenti storici (in ordine di rilevanza):

1. gli immobili sottoposti a vincolo monumentale ai sensi del "Codice Urbani" D.Lgs 42/2004 (tavola 1 del PAT relativa ai vincoli di legge);

2. le Ville Venete non vincolate individuate nella pubblicazione dell'Istituto Regionale per le Ville Venete (tavole 2 e 4 del PAT riguardanti le invarianti e le trasformabilità);
3. gli immobili non compresi tra quelli di cui ai precedenti punti 1) e 2) di interesse storico, architettonico e/o testimoniale di rilevanza comunale e/o sovracomunale, individuati dal Comune nel PI vigente (classificati dal PI vigente come "tutele esterne al centro storico" e "tutele dello stato di fatto incluse nel perimetro del parco per impianti sportivi");
4. le architetture del Novecento, individuate e selezionate dal Comune e/o dalla Regione (PTRC vigente).

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE A1

1) Classi di intervento e destinazioni d'uso

Le sottozone A1 sono articolate in specifiche Unità di Piano, per ognuna delle quali il PI stabilisce:

1. le destinazioni d'uso ammesse;
2. le modalità di attuazione mediante interventi diretti o indiretti;
3. le classi di intervento (o gradi di tutela), confermate dal PI vigente e come di seguito articolate:
"A" restauro scientifico
"B" restauro (più conservativo);
"C" restauro (meno conservativo);
"D" ristrutturazione edilizia (senza demolizione)
"E" ristrutturazione edilizia (con demolizione e ricostruzione)
"F" demolizione senza ricostruzione;
"G" non edificazione;

"H" nuova edificazione.

La disciplina relativa alle classi di intervento è stata leggermente aggiornata per metterla a coerenza con le recenti modifiche intervenute al Testo Unico per l'Edilizia (Art. 3 del DPR 380/2001).

Sono state confermate dal PI vigente le destinazioni d'uso assegnate alle Unità di Piano:

1. Unità di Piano con destinazione residenziale, commerciale, direzionale, turistica e artigianale;
2. Unità di Piano destinate a servizi pubblici;
3. Unità di Piano destinate a servizi di interesse generale.

Anche in tal caso, sono stati prodotti alcuni aggiustamenti di minima alla normativa, con gli obiettivi di:

1. garantire una maggiore flessibilità nella riqualificazione/attuazione della città pubblica (Unità di Piano destinate a servizi pubblici o a servizi di interesse generale);
2. incentivare la rigenerazione ed il recupero delle aree/edifici dismessi o sottoutilizzati mediante l'inserimento di micro-attività del terziario diffuso in grado di rivitalizzare il Centro Storico;
3. mantenere e favorire l'utilizzazione degli spazi del Centro Storico per le destinazioni residenziali;
4. vietare gli interventi di demolizione e ricostruzione e/o gli incrementi volumetrici di cui alla Legge Regionale n. 14 del 2019 poichè il Centro storico nella sua interezza rappresenta un'identità storico-culturale e paesaggistica di eccellenza internazionale. In quanto tale, risulta tutelato dal PI ai sensi dell'articolo 3, comma 4, lett. a), b), e) della suddetta

Legge Regionale.

2) Inserimento delle Architetture del '900 censite dal PTRC

Rispetto al Piano del Centro storico vigente, sono state introdotte alcune variazioni puntuali di classe dovute all'attribuzione della classe di intervento "D" a tutti gli edifici con classe di intervento "E" ma segnalati dal PTRC come Architetture del Novecento. Nello specifico, con riferimento alla codifica dell'Atlante dell'architettura del '900, sono stati riclassificati da classe "E" a classe "D" i seguenti edifici:

- 02.20 Palazzo dei Noli (p.za Garibaldi);
- 02.07 Cinema La Quirinetta (vicolo Dei Dotto);
- 09.17 Casa Ceccarelli (via A. Giulio n. 10)
- 13 Edificio istituto scolastico provinciale (via M. Sammiceli n. 2);
- 19.05 Villa Montesi Sgaravatti (via P. Paoli);
- 19.10 Casa Patruno Testa (via San Pio x n. 1);
- 19.22 Edificio quadrifamiliare (via Marconi 25/27).

3) Realizzazione del Parco delle Mura e delle Acque

Il Piano introduce gli strumenti per incentivare il potenziamento e l'integrazione del Parco delle Mura e delle Acque, di valenza ecologica, paesaggistica, storica e identitaria. A tal fine, il PI individua con apposita grafia gli edifici incongrui per i quali è prevista la demolizione/rinaturalizzazione fina-



Gardini Zantomio (Centro Storico)



Tavola di progetto "Usi e modalità di intervento. Centro storico"

lizzata alla creazione del Parco.

A seguito dell'introduzione del perimetro dei cosiddetti manufatti incongrui, come definiti dall'articolo 2 della Legge regionale n. 14 del 2019, sono stati riclassificati da classe "D" a classe "E" tutti gli edifici interessati da questi perimetri, per consentire l'ampliamento del Parco.

Il volume complessivo da demolire con riconoscimento di crediti edilizi è pari a circa 50mila metri cubi e la superficie rinaturalizzata e liberata per la realizzazione del Parco è di circa 16mila metri quadrati.

4) Tutela del patrimonio UNESCO

Il Piano individua e recepisce i siti UNESCO con le relative aree di tutela (core area e buffer zone):

1. dell'Orto botanico dell'Università Padova, creato nel 1545, iscritto nel dicembre 1997 nella Lista Mondiale dei Beni Culturali Protetti dall'UNESCO in quanto "è all'origine di tutti gli orti botanici del mondo e rappresenta la culla della scienza, degli scambi scientifici e della comprensione delle relazioni tra natura e cultura. Ha largamente contribuito allo sviluppo di molte discipline scientifiche moderne e particolarmente botanica, medicina, chimica, ecologia e farmacia";
2. del patrimonio afferente al riconoscimento di Padova "I cicli affrescati del secolo XIV di Padova" (Urbs picta) inserita nella Lista Mondiale dei Beni Culturali Protetti dall'UNESCO, riconosciuta nella Sessione n. 44 del 24 luglio 2021, in quanto "illustra un modo completamente nuovo di rappre-

sentare la narrazione in pittura, con nuove prospettive spaziali influenzate dai progressi della scienza dell'ottica e una nuova capacità di rappresentare le figure umane, in tutte le loro caratteristiche, compresi i sentimenti e le emozioni. Queste innovazioni segnano una nuova era nella storia dell'arte, producendo un irresistibile cambio di direzione".

Il Piano recepisce e disciplina due tipi di aree di tutela: quella ristretta, denominata "core area", e quella allargata, definita "buffer zone".

La "core area" interessa l'Orto Botanico e gli otto edifici e complessi monumentali dell'Urbs Picta trecentesca: Cappella degli Scrovegni, Chiesa dei santi Filippo e Giacomo agli Eremitani, Palazzo della Ragione, Cappella della Reggia Carrarese, Battistero della Cattedrale, Basilica e convento del Santo, Oratorio di San Giorgio, Oratorio di San Michele.

La "buffer zone" coincide con il perimetro del Centro Storico: tutti gli interventi dovranno garantire la qualità paesaggistica, l'integrità della percezione visiva e il mantenimento dei cono visuali da e verso i beni tutelati.

5) Tutela di Città Giardino

Il Piano riconosce la valenza urbanistica di Città Giardino (o quartiere "Vanzo"), i cui confini sono definiti da via A. Cavalletto e via P. Paoli a nord, via San Pio X a ovest, Torrione Alicorno e piazzale Santa Croce a sud, Corso Vittorio Emanuele II a est. Si tratta di un quartiere sorto in modo organico sulla base delle previsioni urbanisti-

che del Piano Regolatore edilizio “Quartieri centrali e quartiere Vanzo” degli anni Venti. È costituito da isolati a morfologia regolare caratterizzati dalla presenza di ville e palazzine, con ampi giardini e spazi scoperti, viali alberati, spazi ciclabili e pedonali per la mobilità dolce.

In particolare, il Piano prevede la salvaguardia dell'assetto urbanistico e tipologico esistente, vietando la modificabilità della morfologia degli isolati e dei tracciati stradali, dei viali alberati e degli elementi ordinatori caratterizzanti il quartiere e valorizzando al contempo gli spazi scoperti, il verde e i filari alberati.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE A2

Le sottozone A2 comprendono edifici e complessi per i quali il PI prevede la tutela ed il recupero, con esclusione degli interventi di demolizione e ricostruzione o gli incrementi di volumetria, in quanto non consentiti.

Diversamente dalle sottozone A1, il Piano non definisce specifici gradi di tutela, demandando tale studio di dettaglio ad una relazione storica, da accompagnare al progetto edilizio, che consenta la definizione delle modalità per il recupero dell'intera unità insediativa, il tipo di intervento ammissibile e l'eventuale obbligo di eliminazione di elementi incongrui (superfetazioni, baracche, tettoie, etc.). Tale relazione storica dovrà essere approvata dal Comune. Analogamente alle sottozone A1, anche in tal caso non è consentita l'applicazione della Legge “Veneto 2050” per la valenza storica, architettonica, testimoniale e ambientale di questi insediamenti.

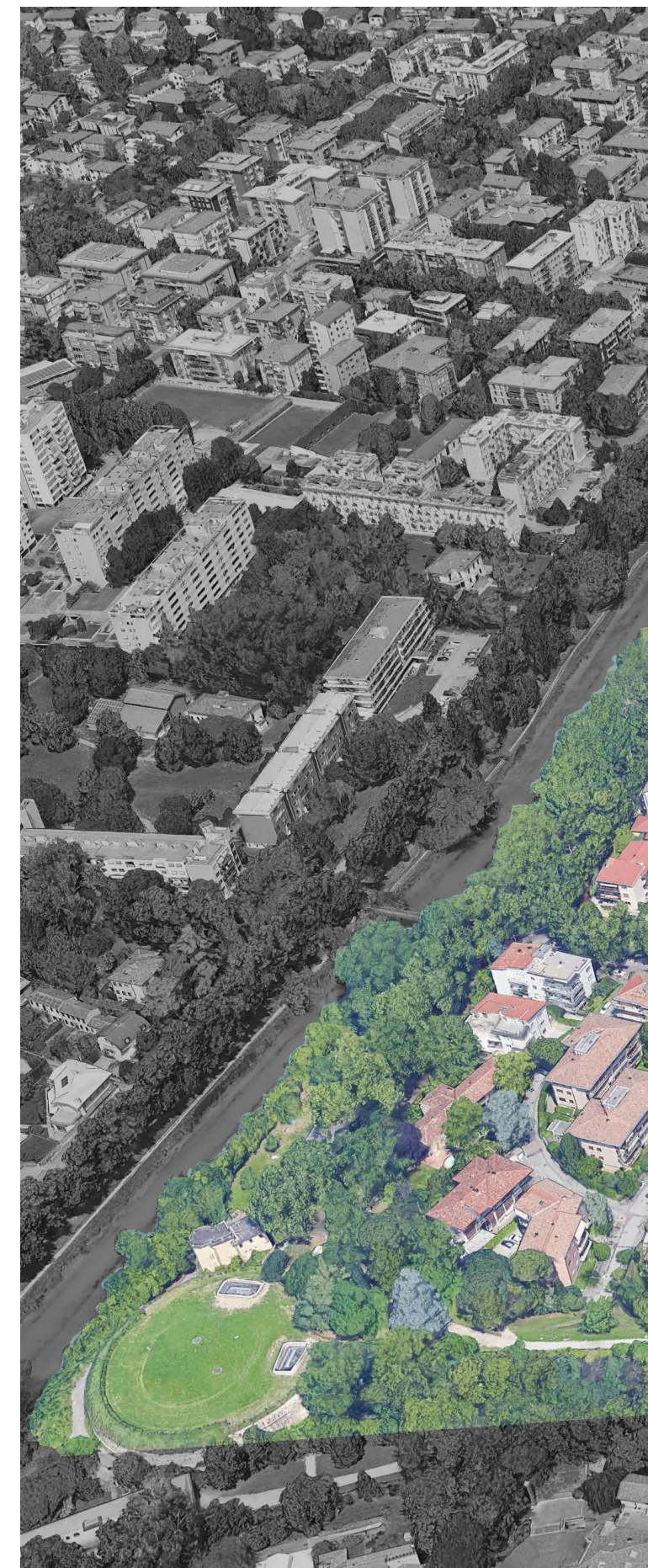
La normativa delle sottozone A2 si applica anche ai perimetri delle Architetture del '900, anche se ricadenti in altre sottozone.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Le modalità di attuazione prevalente nelle zone territoriali omogenee di tipo “A” è l'intervento diretto, fatti salvi alcuni edifici/aree rilevanti e/o complessi per tipologia, consistenza e caratteristiche, che si attuano mediante intervento indiretto.

In particolare, nelle sottozone A1:

1. si attuano con intervento diretto gli interventi di recupero degli edifici esistenti (fino alla ristrutturazione edilizia, senza demolizione), nel rispetto della classe di intervento assegnata dal PI;
2. sono assentiti con intervento diretto anche gli interventi di demolizione e ricostruzione con stessa sagoma e sedime, qualora consentiti dalla classe di intervento (classe “E”);
3. per gli altri casi, in linea generale gli interventi si attuano mediante Piano Urbanistico Attuativo (PUA). In tale casistica rientrano:
 - a) gli interventi di demolizione e ricostruzione con diversa sagoma e sedime o gli incrementi volumetrici, la cui attuazione dovrà essere riferita all'intera Unità di Piano;
 - b) le aree perimetrate nelle tavole di progetto in scala 1:1.000 come “zone di degrado” e “PUA in Centro Storico”.I PUA si applicano quindi nei perimetri individuati dal PI oppure (per le aree non perimetrate) nelle aree riconducibili alle “Unità di Piano”.



Città Giardino (Centro Storico)



AREE CON DISCIPLINA PARTICOLAREGGIATA - SOTTOZONE A1

Con riferimento alle sottozone A1, il PI individua alcuni ambiti sottoposti a disciplina particolareggiata, confermati dal PI vigente, e riconducibili a:

1. Zone di degrado in Centro Storico (aree n. 3, 4, 13, 17, 18, 19, 23, 25, 26 e 27);
2. PUA di progetto in Centro Storico (aree n. 6, 10, 11).

I perimetri di alcune aree perimetrare nel PI vigente con obbligo di Piano Attuativo sono state eliminate poiché già oggetto di interventi di riqualificazione e rigenerazione attraverso strumenti urbanistici preventivi (PUA attuati).

Si segnala inoltre la valenza strategica assegnata dal PI per l'area dei "Giardini Zantomio". L'ambito è stato approfondito con una specifica scheda progettuale (scheda APP/15) che prevede il mantenimento dell'area verde e la cessione al Comune, con lo spostamento della cubatura in altra parte del territorio. L'attuazione delle previsioni urbanistiche dovrà essere concertata attraverso uno specifico Accordo Pubblico Privato. L'obiettivo è quello di creare un grande Parco verde pubblico in Centro Storico, a disposizione della cittadinanza.

10.2 Zone "B" | Città consolidata residenziale

Le zone territoriali omogenee di tipo "B" sono riconoscibili negli ambiti della Città consolidata residenziale sui quali attivare un processo di rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale fortemente orientata ad attribuire una centralità ineludibile ai ri-
oni e al ruolo da questi assunto per il potenziamento degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità, del verde, del paesaggio agrourbano e della mobilità sostenibile.

ARTICOLAZIONE IN SOTTOZONE

Le zone "B" sono suddivise in 9 sottozone che possono essere raggruppate in quattro grandi famiglie:

1. zone per le quali il PI prevede il mantenimento del verde privato e della permeabilità (ZTO B0);
2. zone residenziali di completamento consolidate, riconoscibili nei tessuti residenziali esistenti e suddivise in 5 sottozone (ZTO da B1 a B5);
3. nuclei residenziali ubicati in ambito agricolo (ZTO B6);
4. zone residenziali con lotti interclusi nella città consolidata (ZTO B7 e B8).

Le sottozone "B0" "a verde privato" comprendono i parchi, i giardini di particolare valore naturale, paesaggistico e idrogeologico, ineditati o parzialmente edificati.

Le sottozone "B1, B2, B3, B4, B5" "residenziali di completamento consolidate" comprendono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate per le quali il PI privilegia gli interventi di trasformazione urbanistico-edilizia che non comportano consumo di suolo, con l'obiettivo della riqualificazione e rigenerazione, sia a livello urbanistico-edilizio che economico-sociale, del patrimonio edilizio esistente, degli spazi aperti e delle relative opere di urbanizzazione, assicurando adeguati standard urbanistici.

Le sottozone "B1" "residenziali di completamento a bassa densità" comprendono le parti del territorio poste prevalentemente nella città consolidata di seconda cintura e nella corona policentrica insediata, caratterizzate da isolati di dimensione e forma variabili, con bassa densità fondiaria e tipologie edilizie mono o plurifamiliari di edifici isolati su lotto, con una buona dotazione di aree scoperte a giardino.

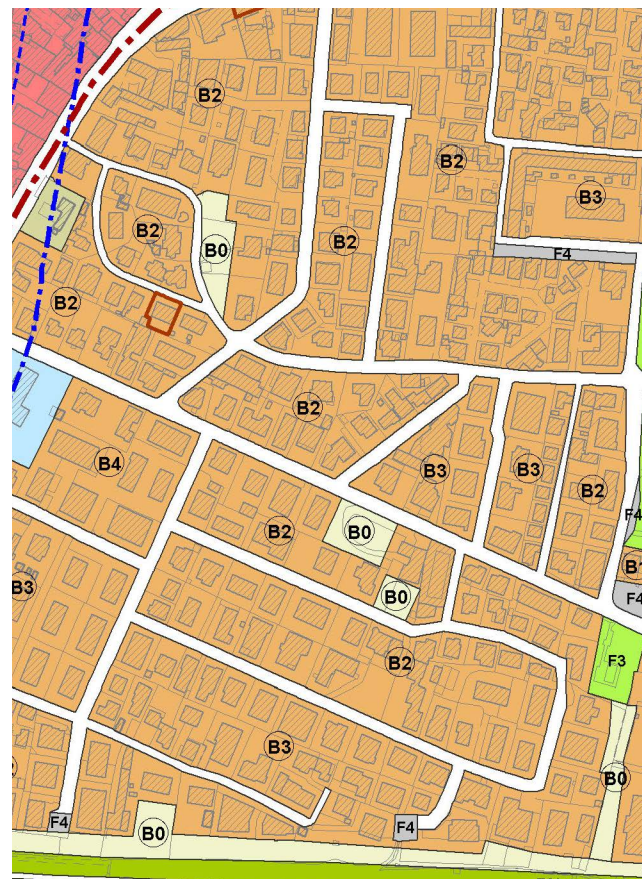
Le sottozone "B2" "residenziali di completamento a medio-bassa densità" comprendono le parti del territorio poste prevalentemente nella città consolidata di prima e seconda cintura, caratterizzate da isolati di medio-piccole dimensioni e a forma regolare, con medio-bassa densità fondiaria e tipologie edilizie mono o plurifamiliari di edifici isolati su lotto.

Le sottozone "B3" "residenziali di completamento a media densità" comprendono le parti del territorio poste prevalentemente nella città consolidata di prima cintura, caratterizzate da isolati a forma regolare, con media densità fondiaria e tipologie edilizie miste.

Le sottozone "B4" "residenziali di completamento ad elevata densità" comprendono le parti del territorio poste prevalentemente nella città consolidata di prima cintura, ad



ZTO B0
a verde privato



CITTÀ CONSOLIDATA RESIDENZIALE

| | | |
|---------|------|--|
| art. 17 | (B0) | ZTO B0 a verde privato |
| art. 18 | (B1) | ZTO B1 residenziale di completamento a bassa densità |
| art. 18 | (B2) | ZTO B2 residenziale di completamento a medio-bassa densità |
| art. 18 | (B3) | ZTO B3 residenziale di completamento a media densità |
| art. 18 | (B4) | ZTO B4 residenziale di completamento ad elevata densità |
| art. 18 | (B5) | ZTO B5 residenziale di completamento saturo |
| art. 19 | (B6) | ZTO B6 nucleo residenziale in ambito agricolo |
| art. 20 | (B7) | ZTO B7 residenziale di completamento inedificata con lotti di medie dimensioni |
| art. 21 | L/n | ZTO B8 residenziale di completamento inedificata con lotti di piccole dimensioni L/n = scheda intervento di nuova edificazione su Lotto |

Tavola di progetto "Usi e modalità di intervento. Intero territorio comunale"



Esempio ZTO B0 (Porta Trento, via Bezzacca)

esempio nei quartieri Arcella, San Giuseppe, Sacra Famiglia e Guizza, caratterizzate da isolati di medio-grandi dimensioni, con elevata densità fondiaria e tipologie edilizie a blocco o plurifamiliare.

Le sottozone "B5" "residenziali di completamento sature" comprendono le parti del territorio situate tra il canale Piovego e la stazione ferroviaria, quelle poste prevalentemente a corona della città storica e in alcuni isolati della città consolidata, caratterizzate da isolati a morfologia variabile, totalmente edificati e con prevalenza di edifici a blocco o plurifamiliari.

Le sottozone "B6" "nuclei residenziali in ambito agricolo" comprendono le parti del territorio poste prevalentemente nella campagna insediata policentrica, caratterizzate da forme di edificazione di frangia, a morfologia lineare lungo gli assi viari e/o nucleare isolata, caratterizzate da tipologie edilizie isolate a bassa densità insediativa.

Le sottozone "B7" "residenziali di completamento con lotti di medie dimensioni" comprendono le parti del territorio inedificate e intercluse nella città consolidata (ex zone di perequazione urbana del PRG), caratterizzate da lotti di medie dimensioni e destinate ad interventi di nuova edificazione a bassa densità, per le quali il PI prevede l'adeguamento e/o l'integrazione delle dotazioni territoriali e l'incremento delle dotazioni vegetali.

Le sottozone "B8" "residenziali di completamento con lotti di piccole dimensioni" comprendono le parti del territorio inedificate e poste ai margini della città consolidata,

caratterizzate da lotti di piccole dimensioni e destinate ad interventi puntuali di nuova edificazione a bassa densità, per le quali il PI privilegia la tipologia villino per esigenze di natura familiare.

ELABORATI DI RIFERIMENTO DEL PI

Le zone "B" (sottozone da B0 a B8) sono riportate nelle cartografie di progetto "Usi e modalità di intervento. Intero territorio comunale", articolate in 12 fogli a scala 1:5.000.

Il riferimento contenuto nelle norme tecniche operative è il Capo 1 del Titolo II, ossia quello riguardante il "Sistema insediativo residenziale". Le ZTO B0 sono disciplinate nell'articolo 17, le ZTO da B1 a B5 nell'articolo 18, le B6 nell'articolo 19 e, infine, le B7 e B8 rispettivamente negli articoli 20 e 21.

CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE SOTTOZONE

Le sottozone B0 interessano le aree libere intercluse nella città consolidata e le aree che seppur edificate sono caratterizzate da un'importata presenza di giardini o parchi non impermeabilizzati. La perimetrazione e classificazione di tali sottozone riprende quella del PI vigente riguardante le cosiddette zone soggette a "tutela dello stato di fatto".

Le aree che principalmente rientrano in questa sottozona sono:

1. aree a verde privato inedificate e aree parzialmente edificate con una significa-

- tiva area scoperta a giardino privato, già classificate dal PI vigente come zone di tutela dello stato di fatto;
- aree ad elevata pericolosità idraulica, con riferimento particolare alle aree fluviali del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni;
 - aree a servizi non realizzate e/o previsioni viabilistiche non realizzate, che il PI non riconferma;
 - aree residenziali di espansione decadute e non riconfermate dal PI (zone di perequazione, etc.), intercluse nella città consolidata o situate in aree di bordo.

Le sottozone "B1, B2, B3, B4, B5" interessano una superficie territoriale di oltre 1.620 ettari, corrispondenti a circa l'80% della Città consolidata residenziale. Tali sottozone sono state individuate con riferimento alle zone residenziali di completamento del PI vigente e a quelle ad essi assimilabili, in base alle seguenti casistiche:

- zone residenziali "1", "2", "3" e "4" di completamento del PI vigente (rappresentano la casistica prevalente);
- zone residenziali "5" di conservazione del PI vigente;
- zone di tutela dello stato di fatto che *de facto* si configurano come tessuti residenziali urbanizzati ed edificati;
- zone insediative periurbane che per localizzazione (aree adiacenti alla città consolidata) e densità insediativa (indice di edificazione esistente superiore a 1,0 mc/mq) risultano assimilabili alle zone B della città consolidata (si tratta di una decina di aree);
- zone residenziali di espansione del PI

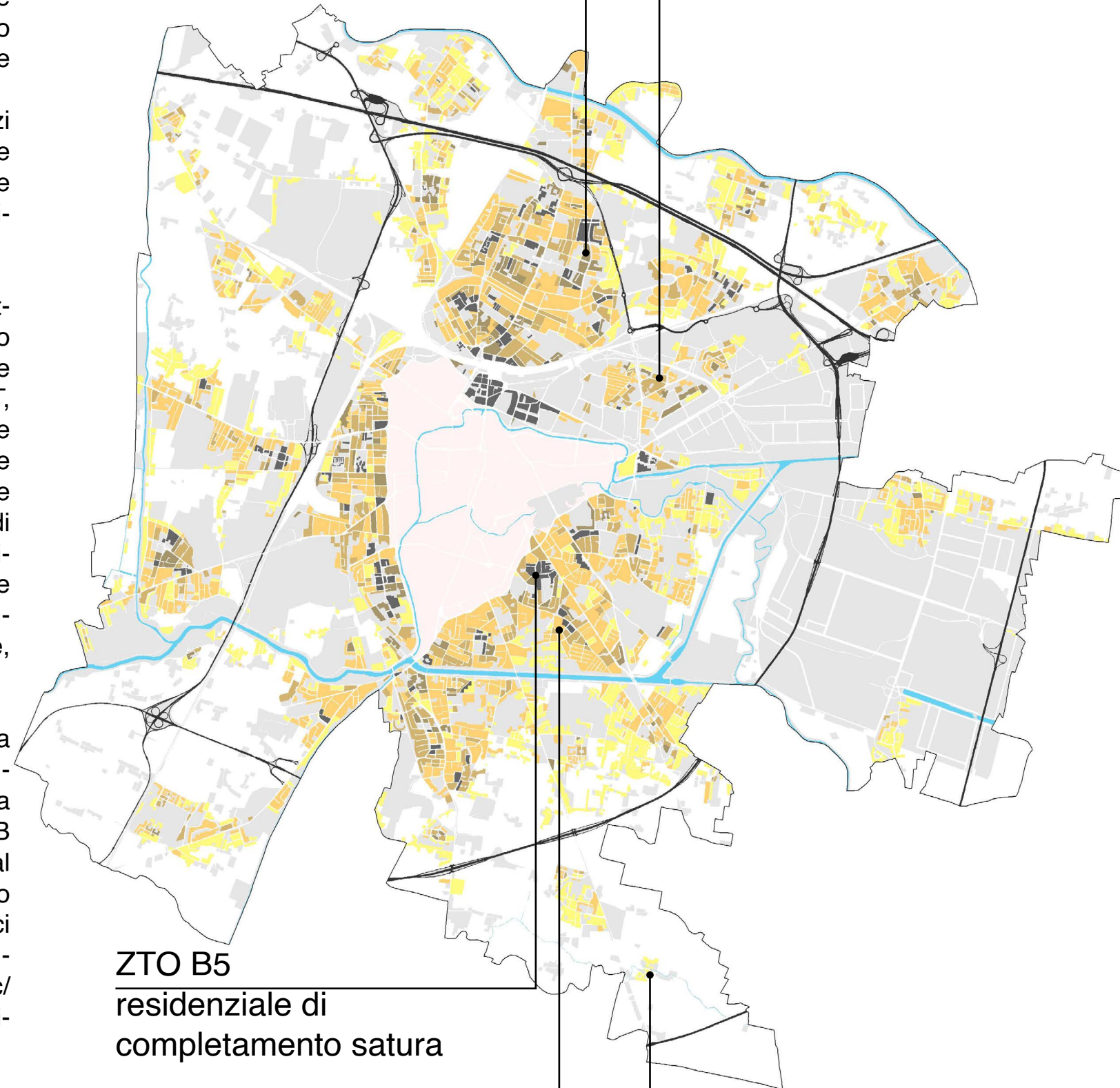
vigente (es. zone di perequazione) con PUA ultimati, urbanizzate ed edificate (per queste è stato eliminato il perimetro di PUA e le aree sono state zonizzate secondo gli indici esistenti/assentiti);

- zone a servizi del PI vigente (es. servizi pubblici di quartiere, servizi di interesse generale), che di fatto risultano edificate con destinazione prevalentemente residenziale.

L'individuazione delle suddette aree, effettuata allineando il perimetro di zona allo stato di fatto (CTR), ha tenuto conto delle condizioni di sostenibilità fissate dal PAT, dei vincoli gravanti sul territorio (es. fasce di rispetto cimiteriali) e di quelli inerenti le condizioni di fragilità del territorio (es. aree a elevata pericolosità del PGRA) al fine di non creare condizioni di pregiudizio alla sicurezza di cose e persone o confermare previsioni edificatorie che non siano compatibili con le caratteristiche urbanistiche, idrauliche e storico/ambientali.

La suddivisione in singole sottozone è stata effettuata tenendo in considerazione gli indici esistenti, desumibili dalla Carta Tecnica Regionale fornita dalla Regione Veneto (DB topografico con aggiornamento speditivo al 2021). In linea generale, le sottozone sono state raggruppate in cinque classi di indici di edificazione esistenti (indice esistente inferiore a 2 mc/mq, compreso tra 2 e 3 mc/mq, etc.), sulla base di una lettura morfo-tipologica dei tessuti urbani.

Le sottozone B6 comprendono le aree già classificate dal PI vigente come "zone insediative periurbane", al netto di quelle già ricomprese nella Città consolidata residen-

ZTO B4
residenziale di completamento ad elevata densità
ZTO B3
residenziale di completamento a media densità

ZTO B5
residenziale di completamento satura
ZTO B2
residenziale di completamento a medio-bassa densità
ZTO B1
residenziale di completamento a bassa densità

| STATO DI FATTO | PROGETTO NUOVO PI | | | | NOTE | | |
|--------------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|------------|--|
| Indice esistente (mc/mq) | Sottozona nuovo PI | If max nuovo PI (mc/mq) | H max nuovo PI (ml) | Ip min nuovo PI (%) | N. isolati (stima) | St (MN mq) | Raffronto nuovo PI / PI vigente |
| If < 2 | B1 | 1,0 | 9,0 | 40% | 850 | 5,2 | Sul totale delle aree: a) il 70-80% riguarda aree per le quali il PI riduce l'indice del PRG (aree con indice da PRG di 2 mc/mq) b) il 10-20% riguarda aree di tutela dello stato di fatto (ma de facto edificate) c) il 5-10% riguarda zone C edificate e altre casistiche minori (aree a servizi de facto edificate a residenza o insediative periurbane) |
| 2 ≤ If < 3 | B2 | 2,0 | 12,0 | 40% | 790 | 6,6 | Sul totale delle aree: a) il 70-80% riguarda aree per le quali il PI conferma l'indice del PRG b) il 10-15% riguarda aree con indici più alti da PRG c) il 5% riguarda aree di tutela dello stato di fatto (ma de facto edificate) d) il 5% riguarda zone C edificate e altre casistiche minori (aree a servizi de facto edificate a residenza o insediative periurbane) |
| 3 ≤ If < 4 | B3 | 3,0 | 15,0 | 40% | 390 | 2,6 | Sul totale delle aree: a) il 30-40% riguarda aree per le quali il PI conferma l'indice del PRG b) il 50-60% riguarda aree con indici più bassi da PRG, ma che de facto hanno indici esistenti superiori (es. area con indice da PRG di 2 mc/mq, ma con indice esistente di 3,5 mc/mq) c) il 5-10% altre casistiche minori (tutela stato di fatto, zone residenziali con indici più alti da PRG) |
| 4 ≤ If < 5 | B4 | 4,0 | 21,0 | 40% | 140 | 0,9 | Sul totale delle aree: a) il 10% riguarda aree per le quali il PI conferma l'indice del PRG b) il 70-80% riguarda aree con indici più bassi da PRG, ma che de facto hanno indici esistenti superiori (es. area con indice da PRG di 3 mc/mq, ma con indice esistente di 4,5 mc/mq) c) il 10-15% altre casistiche minori (tutela stato di fatto, zone residenziali con indici più alti da PRG) |
| If ≥ 5 | B5 | 5,0 | 30,0 | 40% | 180 | 0,9 | Sul totale delle aree: a) il 30% riguarda aree già sature secondo il PRG b) il 50-60% riguarda aree con indici più bassi da PRG, ma che de facto hanno indici esistenti superiori (es. area con indice da PRG di 4 mc/mq, ma con indice esistente di 5,5 mc/mq) c) il 5-10% altre casistiche minori (tutela stato di fatto) |
| | | | | | 2.350 | 16,2 | |

Note
If = indice fondiario
H = altezza
Ip = indice di permeabilità
St = superficie territoriale (milioni di mq)

Tabella di sintesi dei criteri di classificazione delle ZTO da B1 a B5

ziale (vedi casistica enucleata al punto precedente).

Le sottozone B7 comprendono in generale le aree inedificate già classificate dal PI vigente come “zone di perequazione urbana”, al netto di quelle già trasformate, che sono state riclassificate nelle specifiche sottozone da B1 a B5 secondo gli indici esistenti/assentiti. Rientrano in sottozona B7 anche 5 aree oggetto di specifiche schedature progettuali e soggette ad Accordi Pubblico-Privato. Le sottozone hanno una dimensione media dei lotti pari a 2.500 mq.

Le sottozone B8 comprendono le aree oggetto di richiesta per interventi puntuali di nuova edificazione su lotto libero (vedi avviso 2021 “lotti liberi”), che rispondono ai criteri e requisiti stabiliti dall'Amministrazione Comunale e pertanto sono inserite nel PI. Si tratta di una decina di lotti residenziali di nuova edificazione di superficie media pari a 600 mq.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE B0

1) Mantenimento/incremento del verde

Nelle sottozone B0 non è concessa la nuova edificazione. Il Piano prevede il mantenimento, la salvaguardia e l'incremento del verde. Sono vietati anche gli interventi che comportino aumenti di volumetria e/o riducano la superficie permeabile.

Tali aree concorrono, insieme alle superfici pertinenziali inedificate, a contrastare i cambiamenti climatici e i loro effetti sulla società umana e sull'ambiente, a ridurre i rischi naturali e a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, con particolare rife-

rimento a:

1. il mantenimento e l'incremento della permeabilità dei suoli e la riduzione del rischio idrogeologico;
2. la mitigazione degli effetti di riscaldamento (isole di calore) degli spazi aperti e dei tessuti urbani contigui;
3. la riduzione delle emissioni di gas climalteranti responsabili del riscaldamento globale;
4. la conservazione dell'ambiente urbano data dal rapporto tra il costruito e le aree verdi.

Considerata la valenza naturalistica, paesaggistica e idrogeologica di tali aree, tutelate dal Piano in quanto di assoluta rilevanza per il perseguimento degli obiettivi sopra riportati, sono vietati gli interventi di demolizione e ricostruzione e/o gli incrementi volumetrici previsti dalla Legge Regionale "Veneto 2050" (articolo 3, comma 4, lettera b, LR 14/2019), ad eccezione di quelli riguardanti il recupero dei sottotetti.

2) Incentivi urbanistici per la demolizione/rinaturalizzazione degli edifici

Il PI introduce l'istituto del credito edilizio per incentivare la demolizione degli edifici esistenti ed il conseguente ripristino del suolo naturale.

Tale strumento volontario consiste nel riconoscimento di una capacità edificatoria (da spendere in altra area) per gli interventi virtuosi che liberano le aree e le restituiscono a verde, con rilevanti effetti legati alla riduzione dei rischi naturali e al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE B1-

B2-B3-B4-B5

Le scelte principali di Piano per le sottozone da B1 a B5 sono fondate sulla rigenerazione e riqualificazione della Città consolidata, incentivando l'utilizzo di crediti edilizi (di fatto oggi un mercato inesistente) derivanti da demolizione di edifici incongrui, in stato di abbandono o costruiti all'interno di aree inedonee (si pensi alle aree golenali dei fiumi o lungo la cinta muraria del Centro Storico), riqualificando così ambiti degradati/sottoutilizzati e recuperando suolo rinaturalizzato.

1) Crediti edilizi per rigenerare l'esistente

Per le sottozone da B1 a B5 il Piano stabilisce che l'indice di edificabilità è "l'esistente", ovvero quanto è già costruito alla data di adozione del PI. Sulla base di una lettura morfo-tipologica, viene assegnato un indice di edificabilità massimo raggiungibile (B1 = 1 mc/mq; B2 = 2 mc/mq, B3 = 3 mc/mq, etc.) unicamente mediante l'acquisto di "crediti edilizi" normali (CE) o da rinaturalizzazione (CER).

Si stima che, in funzione degli indici assegnati dal Piano, la capacità edificatoria derivante da crediti edilizi spendibile nelle zone B è pari a circa 100mila metri cubi.

In sostanza, in situazione di "neutralità" urbanistica (intendendo per questa la situazione nella quale lo strumento non prevede particolari incentivi o premialità nei confronti del soggetto attuatore degli interventi) la capacità edificatoria (per le zone B, residenziali di completamento) coincide con il volume esistente o, nel caso di capannoni, con la superficie calpestabile esistente.

Viceversa, se il soggetto acquisisce "crediti edilizi da rinaturalizzazione" scatta una premialità e cioè la possibilità di fruire dell'indice di edificabilità diversificato a seconda delle diverse sottozone.

Questa previsione ha una sua precisa finalità, che è quella di costituire un potente "innesco" per l'utilizzo dei crediti edilizi, al fine di incentivare l'utilizzo degli stessi, creando una "domanda" potenziale, diffusa e strutturale.

Inoltre la previsione soddisfa due altri importanti esigenze: quella fatta propria dalla stessa Legge "Veneto 2050" di consentire la "densificazione" in quelle "maglie urbane" dove lo strumento la ritenga ammissibile, ma nel contempo procedere (attraverso lo strumento dei CE da rinaturalizzazione) al recupero di quote di suolo in precedenza impermeabilizzate.

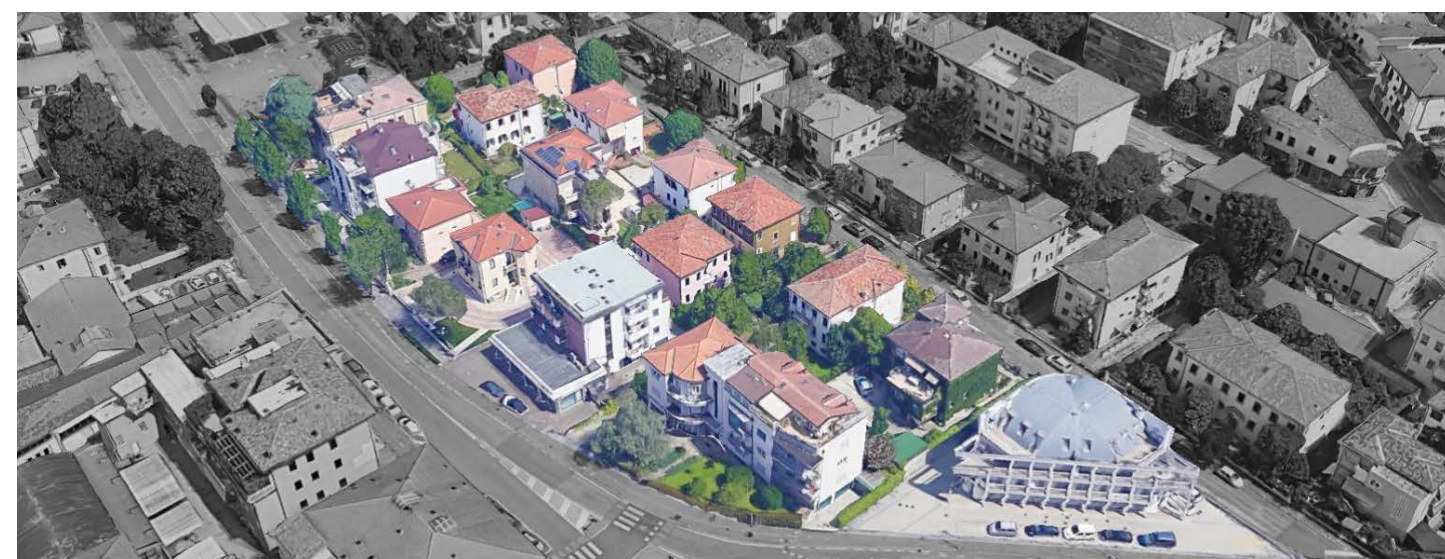
Si tratterà pertanto, più che di una effettiva densificazione, di una sorta di riorganizzazione/risistemazione del tessuto consolidato esistente.

2) Incentivi fiscali per incentivare l'utilizzo di crediti edilizi

Al fine di incentivare l'utilizzo di crediti edilizi, il loro impiego sarà esente dal pagamento della parte del contributo di costruzione afferente agli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria, sul presupposto che tali oneri siano già stati corrisposti con riferimento alle aree rinaturalizzate e della conseguente "neutralità" della complessiva operazione in termini di incremento/decremento di "carico urbanistico" (che – come è noto – costituisce il presupposto per la



Esempio ZTO B1 (Salboro, via Roncon)



Esempio ZTO B2 (Arcella, via L. Faggin)



Esempio ZTO B3 (Chiesanuova, via Torricelli)



Esempio ZTO B4 (San Bellino, via M. Zoppo)



Esempio ZTO B5 (San Giuseppe, via Peschiera)

corresponsione di tali oneri).

3) Premialità urbanistiche per interventi virtuosi sugli edifici esistenti

Al fine di incentivare la rigenerazione urbana e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, il Piano recepisce le premialità previste dalla Legge Regionale "Veneto 2050" (fino ad un massimo del 100%) per gli interventi virtuosi di:

1. messa in sicurezza degli edifici dal punto di vista sismico, energetico, impiantistico e funzionale (es. eliminazione delle barriere architettoniche);
2. riqualificazione mediante l'adozione di sistemi e tecnologie che prevedono l'uso di fonti rinnovabili (es. recupero acqua piovana);
3. aumento delle prestazioni ecologico-ambientali (es. permeabilità dei suoli, densità arborea, utilizzo di coperture a verde).

Come previsto dall'articolo 11, comma 3 della Legge Regionale n. 14 del 2019, solo una volta raggiunto l'indice di edificabilità stabilito dal PI gli stessi edifici possono essere ulteriormente incrementati mediante le premialità previste dalla stessa Legge "Veneto 2050". Il suddetto comma 3 precisa infatti che "gli interventi di cui agli articoli 6 e 7 sono consentiti a condizione che la capacità edificatoria, riconosciuta dallo strumento urbanistico comunale o dalle normative per l'edificazione in zona agricola, sia stata previamente utilizzata". Ciò significa, nel caso del PI di Padova, che i benefici di cui alla Legge Regionale sono riconoscibili solo nell'ipotesi in cui si sia

previamente raggiunto l'indice previsto dal Piano, mediante l'acquisizione dei "crediti", questo anche al fine di non "depotenziarne" l'efficacia (come avverrebbe se si potesse accedere ai benefici della Legge regionale, in assenza (dell') e/o in alternativa (all') acquisto dei crediti edilizi.

4) Lotti ineditati e qualità degli interventi

Per i lotti liberi interni alla Città consolidata (poche decine), il Piano assegna degli indici di edificabilità massimi (sottozona da B1 a B5) conformi con gli indici di isolato e/o con le caratteristiche tipo-morfologiche del tessuto urbano circostante. A tali indici il Piano assegna una premialità massima pari al 20% qualora vengano utilizzati crediti edilizi acquistabili nel libero mercato e già registrati nel RECRED.

La potenzialità edificatoria di nuova edificazione nei lotti liberi è pari a circa 60mila metri cubi (nel dimensionamento rientrano anche le aree oggetto di Accordo Pubblico Privato con scheda progettuale). Gli interventi di nuova edificazione dovranno garantire una permeabilità minima e una dotazione vegetale minima. Si stima che la superficie a verde permeabile complessiva sia pari ad almeno 20.000 mq, con la piantumazione di 250/300 alberature.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE B6

1) Recupero degli edifici esistenti

Il Piano prevede interventi di recupero degli edifici esistenti, con particolare riferimento a quelli abbandonati o sottoutilizzati (es.

capannoni dismessi, annessi rustici non più utilizzati). Il recupero può avvenire anche mediante demolizione e ricostruzione del volume esistente o della superficie calpestabile esistente, nel caso di capannoni.

2) Premialità urbanistiche per interventi virtuosi sugli edifici esistenti

Analogamente alle altre sottozone B, anche nel caso delle B6 il Piano assegna le premialità della Legge "Veneto 2050" per gli interventi di riqualificazione edilizia ed ecologico-ambientale, secondo le seguenti principali casistiche:

1. ampliamento di edifici esistenti (articolo 6, LR 14/2019);
2. demolizione e ricostruzione di edifici esistenti (articolo 7, LR 14/2019).

4) Lotti ineditati e qualità degli interventi

Per i lotti liberi ricompresi nelle sottozone B6, il Piano conferma le previsioni del PI vigente, inserendo alcuni nuovi parametri per garantire una maggiore qualità degli interventi (es. lotto minimo di 500 mq, permeabilità minima del 40%, dotazione minima di alberature).

Analogamente al PI vigente, i lotti sono edificabili qualora i lotti non siano stati frazionati successivamente al 1 giugno 1993.

Con l'introduzione del lotto minimo di 500 mq, si stima una riduzione della potenzialità edificatoria nelle sottozone B6 pari a circa 34.000 mc.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE B7

1) Cessione del 50% a verde

L'attuazione degli interventi previsti nelle sottozone B7, riguardanti aree libere intercluse nella Città consolidata, prevede la cessione minima del 50% dell'area da destinarsi prioritariamente a parchi, giardini e parcheggi alberati e permeabili.

Complessivamente la superficie in cessione è pari a 50.000 mq.

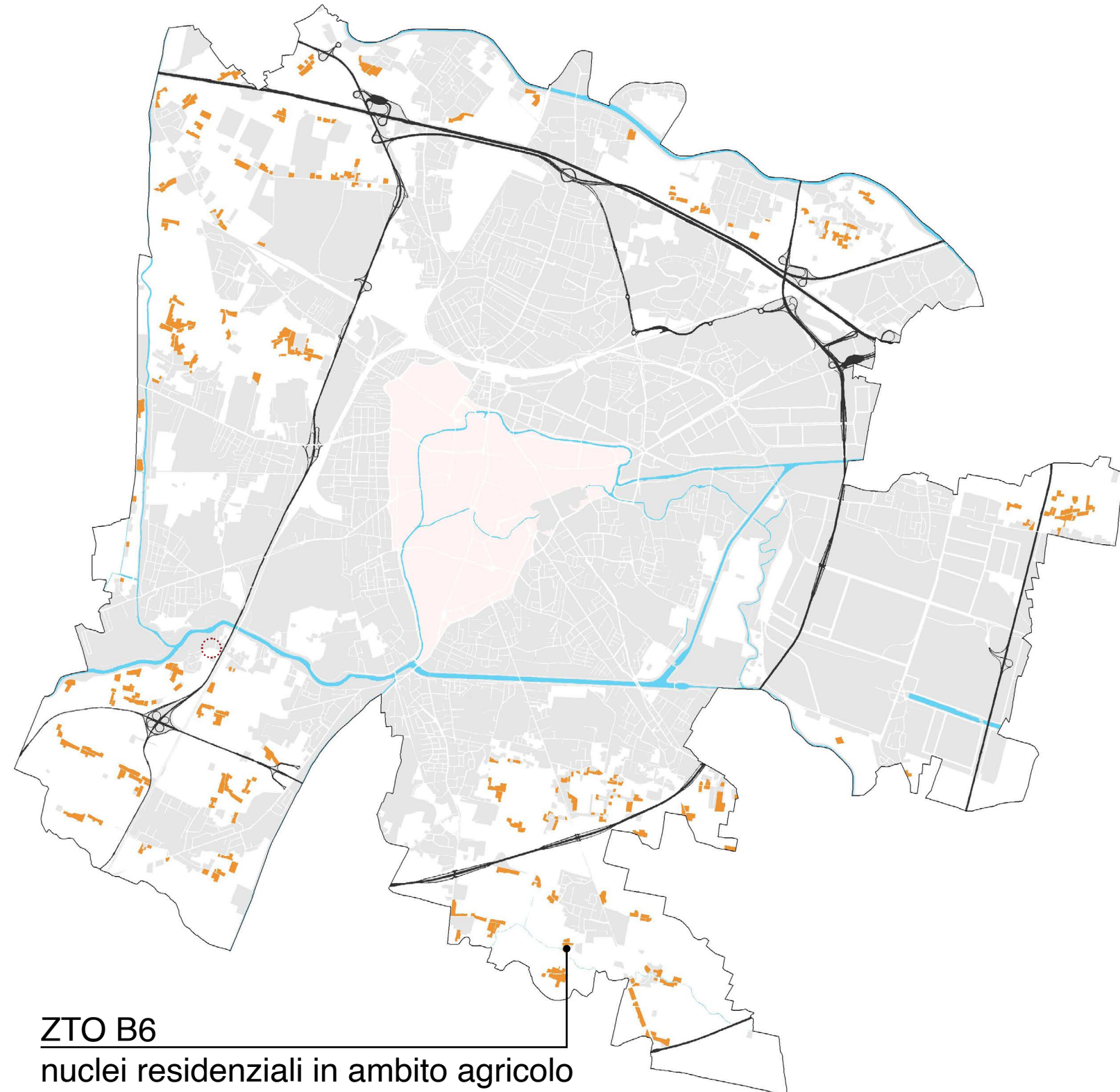
2) Qualità urbanistica degli interventi

Il Piano, analogamente alle previsioni del PI vigente per le zone di "perequazione urbana", prevede un indice di edificabilità territoriale massimo di 0,5 mc/mq. Il tipo insediativo prevalente sarà il villino isolato su lotto, con una densità fondiaria media pari a circa 1,0 mc/mq.

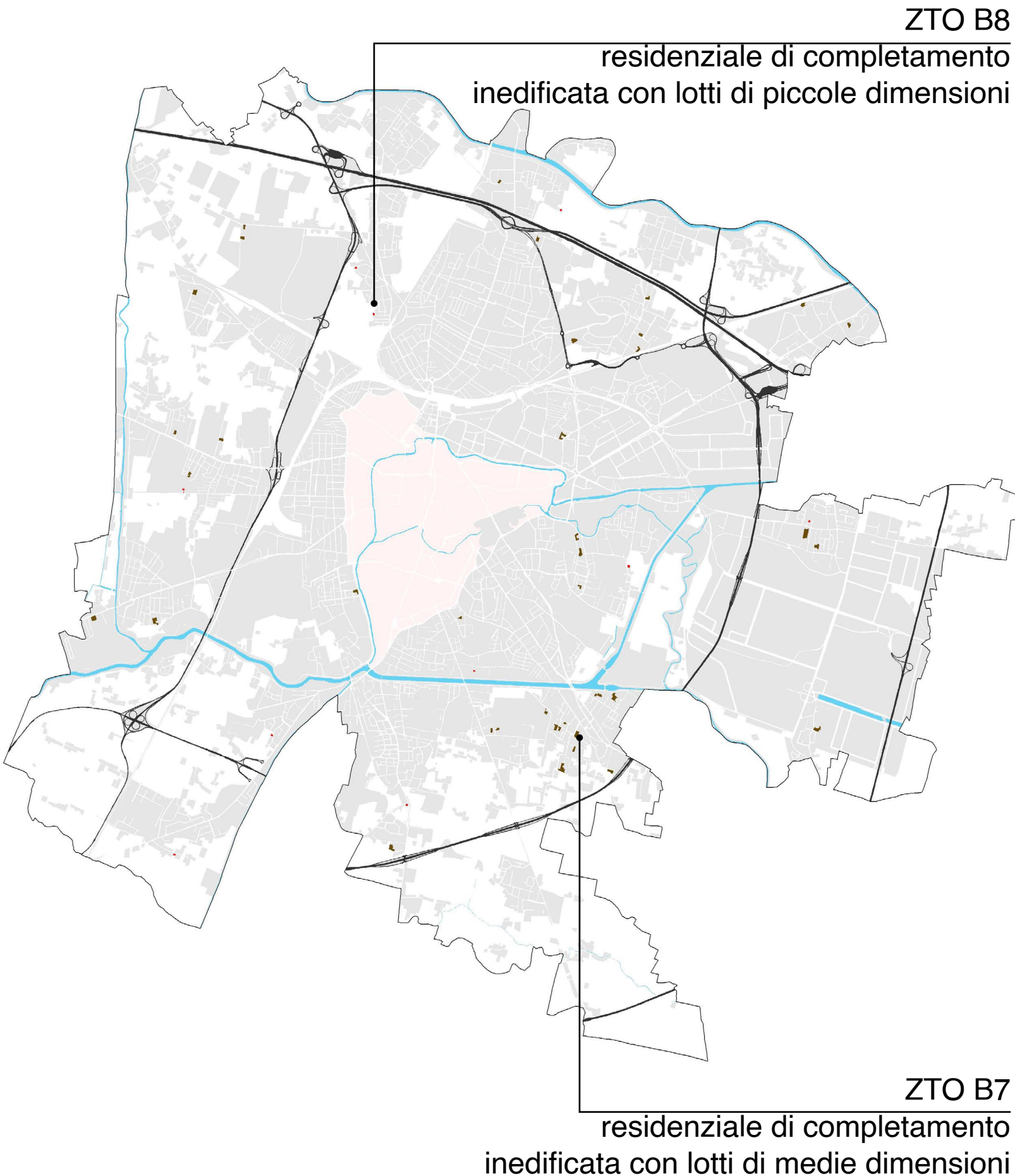
Dovranno essere rispettati alcuni requisiti prestazionali per garantire la qualità ecologico-ambientale degli interventi, con particolare riferimento alla permeabilità minima del 40% e alla piantumazione di 1 albero ogni 70 mq di superficie scoperta di pertinenza.

3) Dimensionamento

Le sottozone B7 sono circa 40 e occupano una superficie territoriale di 100.000 mq. La dimensione media delle aree è pari a 2.500 mq. La volumetria realizzabile è di 63.000 mc.



Esempio ZTO B6 (Ponterotto, via L. Pancaldo)



SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE B8

1) Contributo Straordinario

L'attuazione degli interventi di nuova edificazione previsti nei lotti individuati dal PI, su richiesta dei privati (avviso 2021), è subordinata al versamento di un Contributo Straordinario non minore del 50% del plusvalore generato dall'area oggetto di variazione di destinazione urbanistica, calcolato secondo i criteri stabiliti con Delibera di Giunta Comunale n. 237 del 12 maggio 2021. Il Contributo Straordinario totale da versare ammonta a 494mila €.

2) Realizzazione di villini per esigenze familiari

Il Piano prevede che l'edificabilità sia utilizzata per esigenze di natura familiare. Al fine di garantire l'utilizzo per scopi familiari, l'intervento di nuova costruzione è subordinato alla sottoscrizione di Atto d'obbligo, registrato e trascritto, che assuma l'impegno di non alienare la proprietà o parte della stessa a soggetti terzi entro 10 anni. Qualora venga venduto il lotto, il Contributo Straordinario sarà elevato di un ulteriore 30%.

3) Dimensionamento

Il Piano introduce 10 nuovi lotti edificabili, riguardanti manifestazioni di interesse presentate dai privati con l'avviso pubblicato nel 2021. I lotti sono interessati da specifiche schede progettuali denominate "Scheda interventi di nuova edificazione su lotto". Il volume edificabile per ogni lotto è pari a

600 mc, corrispondenti ad una volumetria edificabile complessiva di 6.600 mc.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Le modalità di attuazione prevalente nelle zone territoriali omogenee di tipo "B" è l'intervento diretto.

Per alcuni interventi complessi per tipologia, consistenza e caratteristiche, l'attuazione mediante intervento diretto dovrà essere accompagnata da convenzione urbanistica (Permesso di Costruire Convenzionato ai sensi dell'Art. 28 bis del DPR 380/2001) o da Atto d'obbligo registrato e trascritto.

In particolare, sono sottoposti a convenzione o Atto d'obbligo:

1. ai sensi dell'articolo 11, comma 2 della LR 14/2019, gli interventi di ampliamento e demolizione con ricostruzione previsti dalla Legge "Veneto 2050" che comportino la realizzazione di un volume superiore ai 2.000 mc o un'altezza superiore al 50% rispetto all'edificio oggetto di intervento (ad esclusione di quelli in deroga al DM 1444/68 previsti dal comma 1 della suddetta Legge Regionale);
2. gli interventi che prevedano l'adeguamento e/o l'integrazione delle opere di urbanizzazione;
3. gli interventi di nuova edificazione previsti nelle sottozone B7 e B8.

Nel caso in cui la necessità di adeguamento delle opere di urbanizzazione sia di modesta entità e relativa all'adeguamento della viabilità o dei servizi a rete, l'intervento edilizio può essere assentito mediante Atto d'obbligo.

10.3 Zone "C" | Città di trasformazione residenziale

Le zone territoriali omogenee di tipo "C" sono riconoscibili negli ambiti della Città di trasformazione residenziale.

Sono destinate a soddisfare esigenze insediative, di servizi ed attrezzature di livello locale, urbano e territoriale, ad implementare la rete dei corridoi verdi e blu ed a potenziare le dotazioni ecologiche e ambientali.

Si tratta di ambiti di rigenerazione o di nuovo impianto, di medie e grandi dimensioni e/o di rilevante complessità urbanistica.

ARTICOLAZIONE IN SOTTOZONE

Le zone "C" sono articolate in due sottozone: "C1" e "C2".

Le sottozone "C1" "residenziali di rigenerazione" comprendono le parti del territorio degradate, abbandonate, dismesse, sottoutilizzate o con utilizzi incongrui rispetto all'ambito in cui si trovano, per le quali il PI privilegia la riqualificazione e la rigenerazione del patrimonio edilizio esistente, degli spazi aperti e delle relative opere di urbanizzazione, assicurando adeguati standard urbanistici.

Le sottozone "C2" "residenziali di espansione" comprendono le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi di tipo prevalentemente residenziale, inedificate, per le quali il PI privilegia la qualificazione degli spazi aperti, la realizzazione di parchi urbani e territoriali, l'integrazione del sistema del verde e delle reti della mobilità

dolce.

ELABORATI DI RIFERIMENTO DEL PI

Le zone "C" (sottozone C1 e C2) sono riportate nelle cartografie di progetto "Usi e modalità di intervento. Intero territorio comunale", articolate in 12 fogli a scala 1:5.000.

Il riferimento contenuto nelle norme tecniche operative è il Capo 1 del Titolo II, ossia quello riguardante il "Sistema insediativo residenziale". Le ZTO C1 sono disciplinate nell'articolo 22 e le ZTO da C2 nell'articolo 23.

Per le aree soggette a specifici Accordi Pubblico-Privato (APP), le previsioni cartografiche e normative sono affiancate da alcune schede progettuali denominate "Schede interventi di riqualificazione e rigenerazione", per le ZTO C1, e "Schede interventi di nuova urbanizzazione", per le ZTO C2.

CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE SOTTOZONE

Le sottozone C1 interessano aree ricadenti all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata, che ad oggi versano in uno stato di degrado qualificabile e riconoscibile in una o più delle seguenti situazioni:

1. degrado edilizio, riferito alla presenza di edifici di scarsa qualità, obsoleti, inutilizzati, sottoutilizzati o impropriamente utilizzati, inadeguati sotto il profilo energetico, ecologico-ambientale o statico-strutturale;
2. degrado urbanistico, riferito alla presen-



ZTO C1
residenziale di rigenerazione



Esempio ZTO C1 (San Giuseppe, via Vicenza)



Esempio ZTO C1 (Arcella. ansa Borgomagno)

- za di un impianto urbano eterogeneo, disorganico o incompiuto, compromesso o con criticità legate all'impermeabilizzazione del suolo, alla scarsità/inadeguatezza di attrezzature o infrastrutture;
3. degrado socio-economico, riferito alla presenza di condizioni di abbandono, di sottoutilizzazione degli immobili, di impropria o parziale utilizzazione degli stessi, di criticità sociali ed economiche;
 4. degrado ambientale, riferito alla presenza di fattori di rischio ambientale, per la vulnerabilità delle risorse naturali, ovvero a condizioni di naturalità compromesse da inquinanti, antropizzazioni, squilibri di habitat.

Con riferimento ai criteri sopra richiamati, rientrano nelle sottozone "C1":

1. le aree oggetto di richiesta per interventi di rigenerazione (vedi avviso 2021 riguardante le "riqualificazioni e rigenerazioni"), che rispondono ai criteri e requisiti stabiliti dal Comune di Padova con l'avviso (4 aree). Le aree inserite sono l'esito di un percorso di concertazione e confronto che ha condotto l'Amministrazione Comunale ad una selezione delle aree per le quali si ravvisa un rilevante interesse pubblico;
2. ulteriori aree individuate "d'ufficio" dal PI (77 aree), indipendentemente dagli esiti degli avvisi, che per consistenza, caratteristiche e condizioni di degrado sono riconducibili agli ambiti da rigenerare. Tra questi rientrano in particolare alcune delle aree classificate dal PI vigente in:
 - a) zone di tutela dello stato di fatto;
 - a) zone residenziali di completamento.

Le sottozone "C1" sono in totale 81, di cui:

1. 54 aree con superficie minore di 5.000;
2. 17 aree con superficie compresa tra 5.000 e 10.000 mq;
3. 10 aree con superficie maggiore di 10.000 mq.

Le sottozone C2 interessano le aree di nuova urbanizzazione riconducibili alle seguenti casistiche:

1. aree oggetto di richiesta per interventi di nuova urbanizzazione (vedi avviso 2021 "nuove urbanizzazioni"), che rispondano ai criteri e requisiti stabiliti dal Comune di Padova con l'avviso (2 aree). Le aree inserite sono l'esito di un percorso di concertazione e confronto che ha condotto l'Amministrazione Comunale ad una selezione delle aree per le quali si ravvisa un rilevante interesse pubblico.
2. aree oggetto di PUA approvati e in itinere (36 aree), per le quali il PI conferma i parametri e le norme stabilite dallo strumento urbanistico preventivo e/o relativa convenzione urbanistica;
3. aree di proprietà comunale o aree per le quali il privato ha anticipato la cessione di alcune porzioni di territorio per la realizzazione di opere pubbliche (3 aree).

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE C1

1) Riqualificazione delle aree degradate, abbandonate, dismesse, sottoutilizzate

Il principio che sta alla base delle sottozone "C1" è la riqualificazione e/o riconversione del tessuto urbano esistente, mediante:

1. interventi di demolizione e ricostruzione con variazione delle destinazioni d'uso

- in residenziali e ad esse compatibili.
2. interventi di desigillazione, attraverso la rimozione dell'impermeabilizzazione del suolo;
 3. l'incremento delle dotazioni ecologiche e la qualificazione degli spazi aperti, con evidenti effetti legati al miglioramento delle superfici verdi;
 4. l'adeguamento e/o integrazione delle opere di urbanizzazione primaria.

La capacità edificatoria di base è calcolata, a seconda delle destinazioni d'uso di progetto, a partire dalla superficie calpestabile esistente. In caso di interventi di demolizione e ricostruzione con variazione della destinazione d'uso a residenziale, turistico-ricettiva o direzionale, il volume di progetto è dato dalla alla superficie calpestabile esistente moltiplicata per un'altezza convenzionale di 3,0 metri.

2) Cessione del 30% a verde

L'attuazione degli interventi previsti nelle sottozone "C1" prevede la cessione minima del 30% dell'area da destinarsi prioritariamente a parchi, giardini e parcheggi alberati e permeabili. Per l'area dell'ex caserma Romagnoli, la superficie da cedere è invece pari al 70%

Complessivamente la superficie in cessione è pari a circa 260.000 mq.

3) Desigillazione dei suoli e incremento delle dotazioni vegetali

Il Piano, oltre al verde di cessione, prevede il mantenimento di una permeabilità minima pari al 30% della superficie fondiaria dei lot-

ti. L'intervento di demolizione e ricostruzione dovrà inoltre garantire l'incremento delle dotazioni arboree nella misura minima di 1 albero ogni 70 mq di superficie scoperta di pertinenza.

4) Premialità urbanistiche per l'atterraggio di crediti edilizi e per interventi virtuosi

Il Piano prevede delle premialità fino ad un massimo del 30% della capacità edificatoria di base per gli interventi che prevedano l'atterraggio di crediti edilizi.

È inoltre consentito l'aumento della superficie calpestabile per gli interventi di riqualificazione edilizia ed ecologico-ambientale secondo i criteri e le modalità stabiliti dal PI e dalla Legge "Veneto 2050".

5) Dimensionamento

Le sottozone "C1" individuate dal PI sono circa 80 e occupano una superficie territoriale complessiva di 56 ettari.

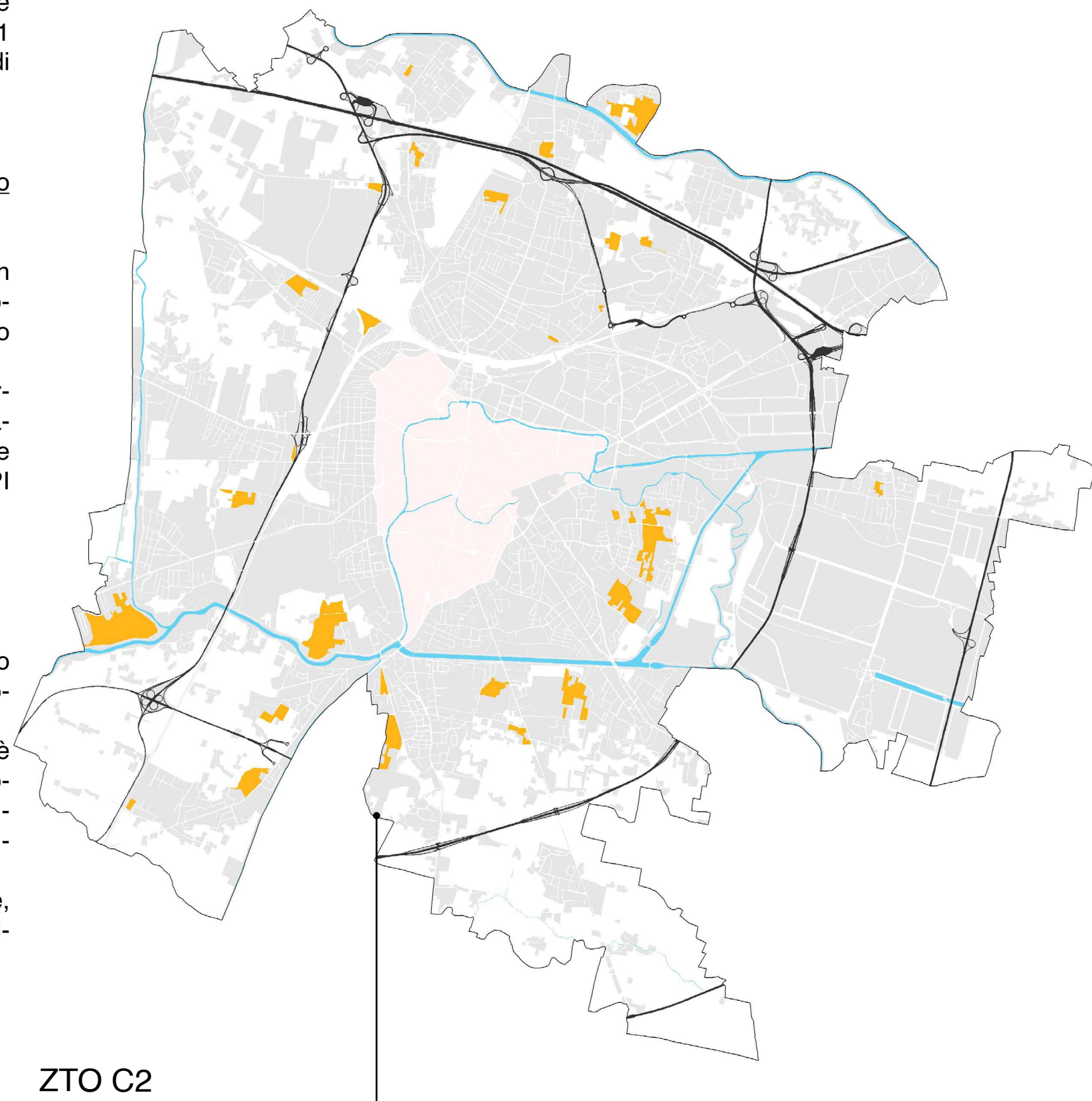
Il volume esistente nelle suddette aree è pari a circa 1.090.000 mc. Il volume di progetto derivante da demolizione e ricostruzione è pari a circa 540.000 mc, corrispondente ad un indice medio di 1,0 mc/mq.

Con la rigenerazione delle suddette aree, il PI prevede una riduzione del volume esistente di circa 550.000 mc.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE C2

1) Cessione del 75% a verde

La norma generale per le sottozone "C2"



ZTO C2
residenziale di espansione

CITTÀ DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALE

- art. 21 C1 ZTO C1 residenziale di rigenerazione
- art. 22 C2 ZTO C2 residenziale di espansione

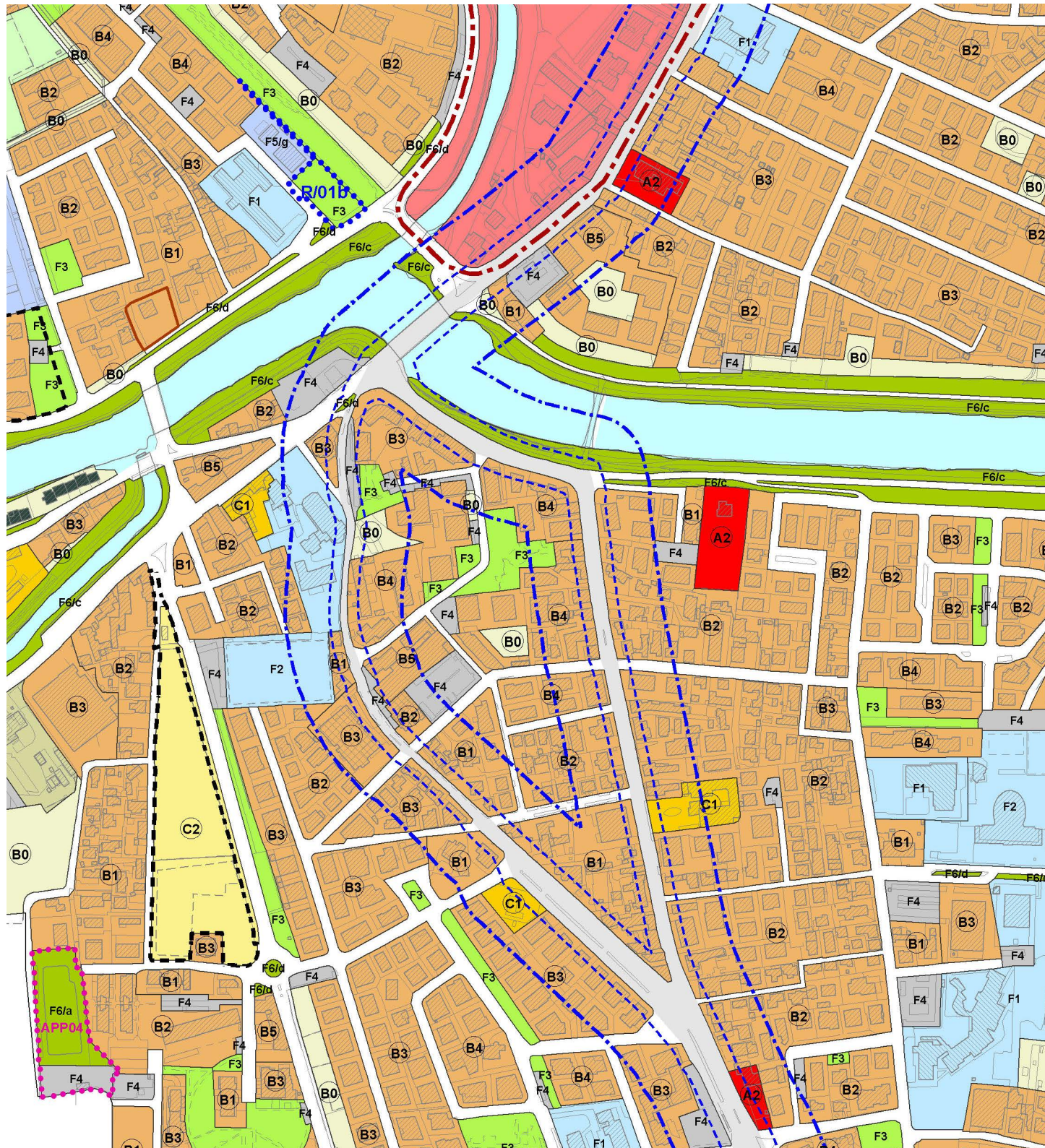


Tavola di progetto "Usi e modalità di intervento. Intero territorio comunale"

prevede la cessione minima del 75% dell'area da destinarsi prioritariamente a parchi, giardini e parcheggi alberati e permeabili. Tale superficie non comprende gli standard urbanistici primari, che sono da considerarsi aggiuntivi e dovranno preferibilmente essere ubicati nell'area edificabile privata. Complessivamente le aree in cessione ammontano a quasi 1.100.000 di metri quadrati. Di questi, circa il 95% interessa Piani attuativi con progettazione in itinere o in fase di urbanizzazione/edificazione.

2) Permeabilità dei lotti e dotazioni vegetali

Gli interventi nei lotti dovranno garantire una permeabilità minima del 40%, con l'inserimento di un albero ogni 70 mq di area scoperta di pertinenza.

3) Premialità urbanistiche per l'atterraggio di crediti edilizi

L'indice territoriale di base stabilito dal PI per le sottozone "C2" è pari a 0,15 mc/mq. Tale indice è incrementabile fino ad un massimo del 100% (corrispondente ad un indice aggiuntivo di 0,15 mc/mq) per gli interventi virtuosi che prevedano l'atterraggio di crediti edilizi. Ciò potrà incentivare il riordino dell'esistente e l'eliminazione degli elementi incongrui presenti nel territorio del Comune di Padova.

4) Dimensionamento

Le sottozone C2 sono circa 40 e occupano una superficie territoriale di 161 ettari. Con

il nuovo Piano, la superficie in riduzione di zone residenziali di espansione è pari a quasi 294 ettari, corrispondenti ad una diminuzione di oltre 550.000 mc rispetto al PI vigente. Tale superficie è restituita in zona agricola o in verde privato inedificabile.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

La modalità di attuazione prevalente nelle zone territoriali omogenee di tipo "C" è l'intervento indiretto (PUA) oppure, qualora le esigenze di urbanizzazione possano essere soddisfatte con una modalità semplificata, è il Permesso di Costruire Convenzionato (PCC) ai sensi dell'Art. 28bis del Testo Unico Edilizia (DPR 380/2001).

In particolare, le sottozone "C1" si attuano con le seguenti modalità:

1. per gli ambiti con superficie territoriale inferiore a 5.000 mq, gli interventi si attuano mediante intervento diretto accompagnato da convenzione urbanistica (PCC) o assistito da Atto d'obbligo, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 8 delle norme tecniche operative;
2. per gli ambiti con superficie territoriale pari o superiore a 5.000 mq, gli interventi si attuano mediante Piano Urbanistico Attuativo.

Le sottozone "C2", invece, si attuano esclusivamente attraverso Piani Urbanistici Attuativi (PUA) estesi all'intero ambito perimetrato nelle tavole di progetto del PI. Il PUA può comprendere anche aree non contigue, secondo la cosiddetta attuazione "ad arcipelago", già presente come modalità attuativa nel Piano vigente.

10.4 Zone "D" | Città consolidata produttiva

Le zone territoriali omogenee di tipo "D" sono riconoscibili negli ambiti della Città consolidata produttiva destinati agli insediamenti industriali, artigianali, commerciali, direzionali e turistico-ricettivi, situati prevalentemente nella zona industriale di Padova, nell'asse strategico multifunzionale compreso tra la stazione ferroviaria e il casello autostradale di Padova Est, nel sistema del terziario diffuso e in alcune aree speciali per ubicazione e caratteristiche.

ARTICOLAZIONE IN SOTTOZONE

Le zone "D" sono suddivise in 4 sottozone.

Le sottozone "D1" "industriali di completamento" comprendono le parti del territorio riconducibili alla zona industriale di Padova (ex ZIP), destinate prevalentemente agli insediamenti produttivi e commerciali esistenti.

Le sottozone "D2" "commerciali, direzionali e turistiche di completamento" comprendono le parti del territorio poste nella città consolidata e lungo i principali assi infrastrutturali, destinate prevalentemente agli insediamenti commerciali esistenti con medio-grandi e grandi strutture di vendita, agli insediamenti direzionali e turistici esistenti e ad altre destinazioni ad essi complementari ed integrative.

Le sottozone "D3" "polifunzionali della ricerca e dell'innovazione" comprendono le parti del territorio poste lungo l'asse stra-

tegico compreso tra la stazione ferroviaria e il casello di Padova Est, per le quali il PI privilegia la rigenerazione multifunzionale e innovativa e la creazione di una rete integrata e attrattiva del terziario e dei servizi di alto livello, delle reti digitali ed energetiche e della mobilità slow.

Le sottozone "D4" "speciali di trasformazione" comprendono le parti del territorio poste in specifici ambiti territoriali per localizzazione, dimensioni, accessibilità e funzioni, prevalentemente degradate, abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, per le quali il PI privilegia l'inserimento di specifici mix funzionali in ragione delle diverse vocazioni di ciascuna di esse e della dotazione di servizi e attrezzature.

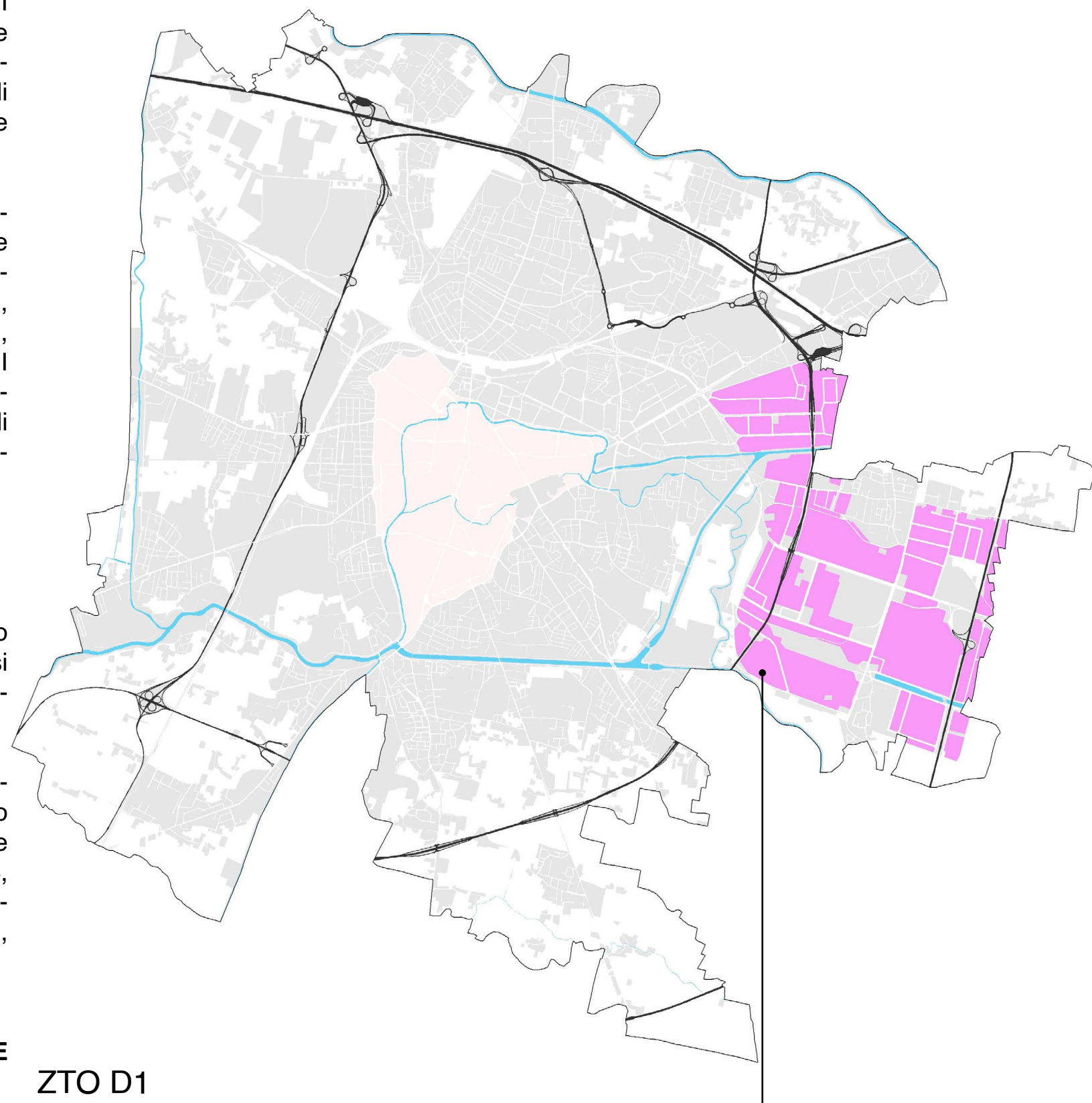
ELABORATI DI RIFERIMENTO DEL PI

Le zone "D" (sottozone da D1 a D4) sono individuate nelle cartografie di progetto "Usi e modalità di intervento. Intero territorio comunale" (12 fogli a scala 1:5.000).

Il Capo 2 del Titolo II, riguardante il "Sistema insediativo produttivo", è il riferimento normativo per queste sottozone. Le norme generali sono contenute nell'articolo 24, mentre quelle relative alle sottozone riguardano gli articoli 25 (ZTO D1), 26 (ZTO D2), 27 (ZTO D3) e 28 (ZTO D4).

CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE SOTTOZONE

Le sottozone D1 comprendono le "zone industriali" del PI vigente, ossia quelle ricon-



ZTO D1

industriale di completamento



Esempio ZTO D1 (ZIP nord, viale della Navigazione Interna)



Esempio ZTO D1 (ZIP sud, Corso Stati Uniti)

ducibili all'ex ZIP di Padova, un macro ambito di circa 10 milioni di metri quadrati nato su impulso di una Legge dello Stato che al tempo promuoveva il passaggio da un'economia prevalentemente agricola ad una industriale. Con questa Legge è stato istituito nel 1956 il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova per espropriare i terreni agricoli e conseguentemente per urbanizzare le aree per nuovi insediamenti industriali. L'intero comparto produttivo, riconoscibile anche per la sua storia urbanistica, è classificato nella sottozona "D1".

Le sottozone D2 comprendono prevalentemente aree commerciali esistenti, con superficie di vendita maggiore di 1.500 mq e/o di rilevanza urbanistica per dimensioni, ubicazione e caratteristiche. Oltre a queste, vi sono anche edifici esistenti a destinazione turistico-ricettiva (hotel) o direzionale.

Si tratta di aree già edificate ed esistenti diffuse in maniera capillare nel tessuto urbano della città consolidata residenziale e/o poste lungo i principali assi viabilistici. Tali aree sono ricomprese nel PI vigente in zone a differente destinazione urbanistica, tra le quali si segnalano le seguenti:

1. ex zone residenziali di completamento;
2. ex aree per servizi civici;
3. ex zone polifunzionali di trasformazione;
4. ex zone direzionali;
5. ex aree per attrezzature stradali.

Trattandosi di aree de facto interessate dalla presenza di attività commerciali, direzionali e turistiche, con caratteristiche analoghe o simili, le stesse sono state riclassificate e ricondotte alla sottozona "D2".

Le sottozone D3 comprendono prevalentemente le aree poste lungo l'asse strategico

di via Venezia e via San Marco ed estese a nord fino a via Friburgo. Si tratta di un ambito molto esteso che rientra nel cosiddetto progetto "Soft City", promosso da molteplici attori istituzionali e del mondo imprenditoriale.

Le sottozone D4 comprendono specifici ambiti, di particolare rilevanza urbanistica per ubicazione, consistenza, accessibilità e funzioni esistenti/previste.

Tali sottozone interessano prevalentemente aree degradate, abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, da rigenerare. Alcune sono già dotate di strumento urbanistico preventivo approvato e hanno una progettazione in itinere. Altre sono aree di progetto e/o derivanti da specifici Accordi Pubblico-Privato.

SINTESI AZIONI PI - ZONE D

Le scelte principali di Piano per tutte le zone D sono fondate sulla rigenerazione e riqualificazione del tessuto produttivo esistente.

1) Premialità per la creazione di un parco produttivo "verde"

Il PI recepisce le premialità stabilite dalla Legge Regionale "Veneto 2050" per gli interventi virtuosi che prevedano in modo particolare il miglioramento delle prestazioni energetiche ed ecologico-ambientali dei lotti produttivi. Ulteriori interventi riguardano il miglioramento sismico ed impiantistico degli edifici.

2) Incremento permeabilità e "tetti verdi"

Il Piano introduce l'indice di permeabilità come nuovo parametro ecologico-ambientale per incrementare la permeabilità dei lotti occupati dai capannoni. Tale indice è raggiungibile anche mediante la realizzazione dei cosiddetti "tetti verdi". In tal caso, per il calcolo dell'indice di permeabilità del lotto il PI stabilisce che 1 mq di tetto verde equivale a 2 mq di superficie permeabile a terra.

3) Riduzione del carico urbanistico nel quadrante est della Città

La suddivisione in specifiche sottozone D è finalizzata a mettere a coerenza i tessuti produttivi esistenti nel contesto urbanistico di riferimento, verificandone la compatibilità con i tessuti urbani circostanti, in termini di:

1. funzioni insediate/insediabili;
2. dotazioni territoriali esistenti e previste, con particolare riferimento alle infrastrutture per la mobilità;
3. eventuali conflitti rilevati o rilevabili tra l'uso produttivo ed altri tipi di usi presenti o previsti nelle aree circostanti.

In virtù di tale verifica, è stato opportunamente limitato il carico urbanistico previsto dal Piano previgente per il quadrante est, al fine di renderlo maggiormente coerente e rispondente con l'assetto attuale e futuro previsto dagli strumenti di pianificazione, programmazione e progettazione in itinere, con particolare riferimento alla dotazione infrastrutturale esistente, alla realizzazione del nuovo polo ospedaliero, della linea tranviaria SIR 2 e al potenziamento della linea ferroviaria.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE D1

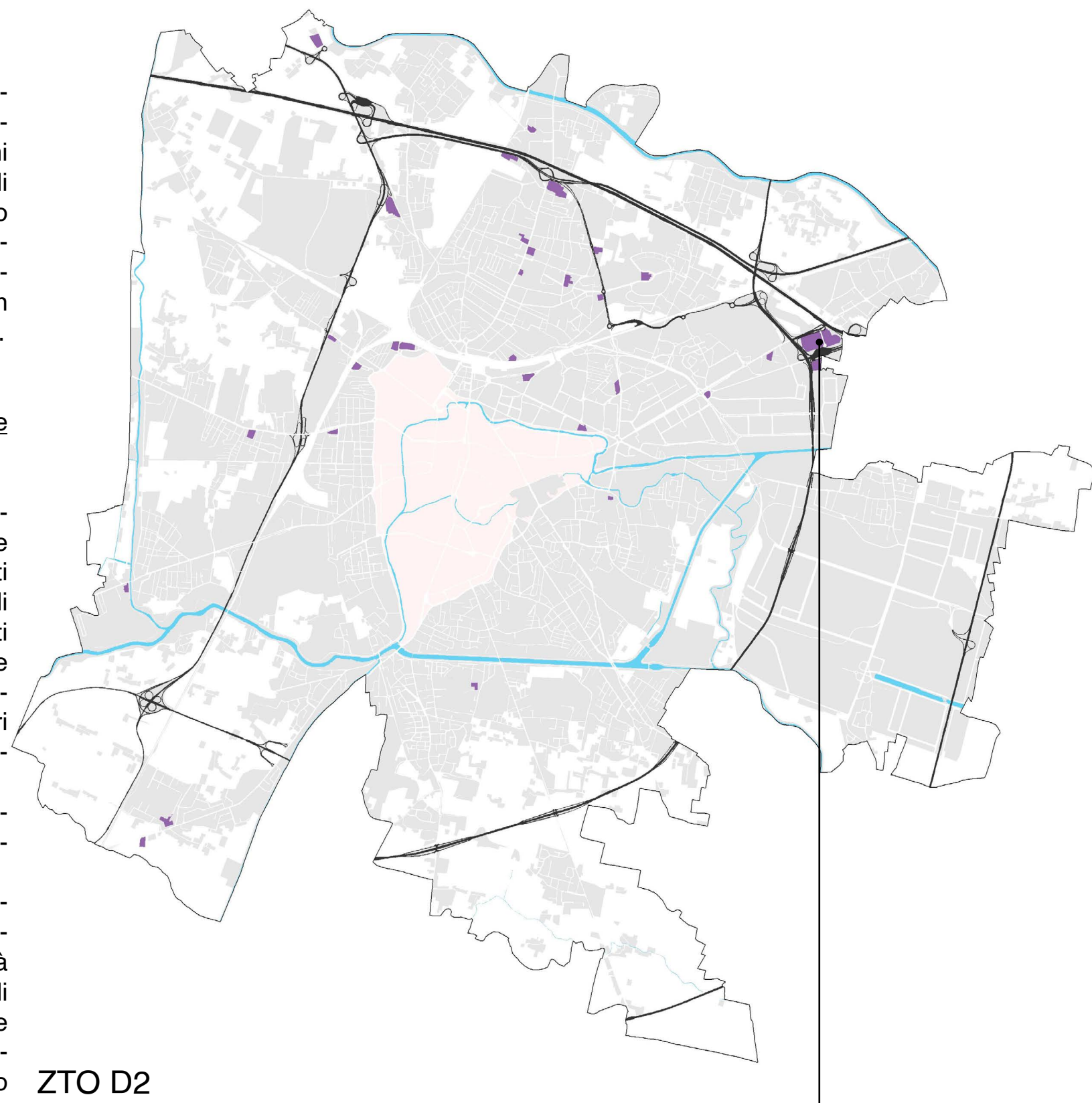
1) Introduzione dell'indice di copertura

Il Piano introduce un nuovo parametro urbanistico per garantire un equilibrato rapporto tra le superfici coperte dei capannoni e l'area scoperta di pertinenza: l'indice di copertura. L'indice di copertura massimo per le sottozone D1 è pari al 50% della superficie del lotto, in coerenza con l'esistente ed in analogia alle zone industriali con caratteristiche tipo-morfologiche analoghe.

2) Premialità per operazioni di demolizione e ricostruzione con accorpamento di lotti

Il Piano introduce delle premialità aggiuntive, con un incremento massimo dell'indice di copertura pari al 15%, per gli interventi virtuosi che prevedano l'accorpamento di due o più lotti già edificati, con interventi di demolizione e ricostruzione e che a fine intervento costituiscono un unico lotto di dimensioni medio-grandi (di dimensioni pari o superiori a 10.000 o 15.000 mq). L'obiettivo della norma è duplice:

1. incentivare le operazioni di rigenerazione più significative del tessuto produttivo esistente;
2. favorire l'insediamento di attività che necessitano di grandi spazi: le attività legate al potenziamento dell'intermodalità tra la ferrovia e le altre infrastrutture di trasporto, le attività ad esse connesse (magazzinaggio, spedizione e logistica per la raccolta, la conservazione, lo smistamento e la movimentazione delle merci) e le attrezzature per l'interscambio delle merci.

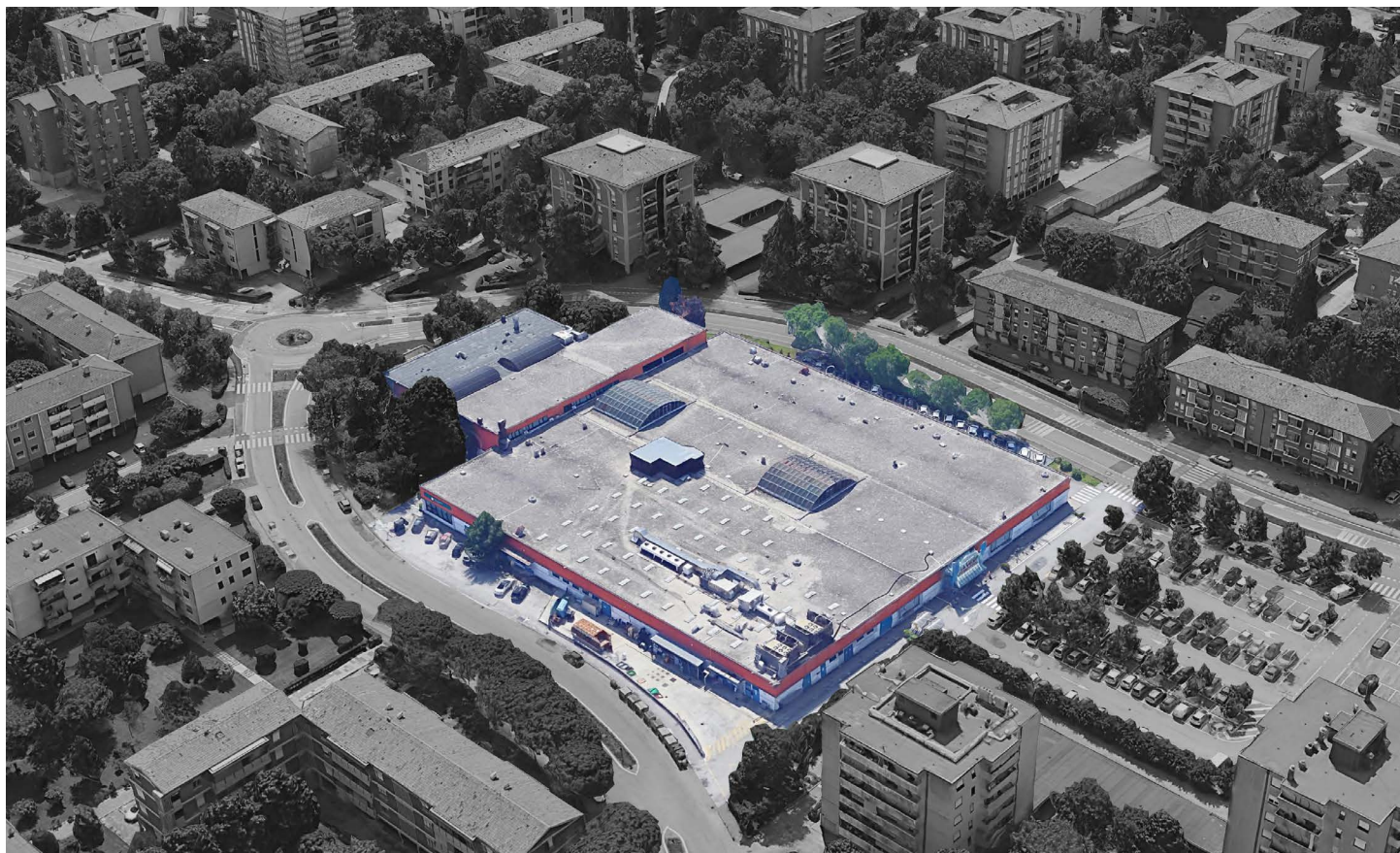


ZTO D2

commerciale, direzionale e turistica di completamento



Esempio ZTO D2 (San Bellino, via G. Reni)



Esempio ZTO D2 (Mortise, via R. Bajardi)

3) Altezza flessibile secondo le esigenze aziendali

L'altezza prevista per le zone industriali è fissata in un massimo di 25 metri. Tale altezza è incrementabile fino ad un massimo di 40 metri per particolari esigenze aziendali, ossia qualora sia necessario realizzare magazzini verticali automatizzati o vi siano parti di immobili con particolari esigenze produttive (impianti di molitura, birrifici, etc.). Ulteriori altezze potranno essere stabilite in sede di Piano attuativo che potrà consentire una valutazione unitaria e complessiva degli interventi previsti.

La flessibilità introdotta dal Piano sull'altezza degli edifici è finalizzata anche a garantire la sistemazione e la riqualificazione degli spazi scoperti di pertinenza delle attività insediate.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE D2

1) Controllo delle destinazioni d'uso commerciali con medio-grandi e grandi strutture di vendita

Le sottozone D2 ospitano prevalentemente attività commerciali con superficie di vendita superiore a 1.500 mq. Obiettivo del Piano è quello di enucleare tali attività in specifiche sottozone in modo tale da poterle governare secondo regole e parametri specifici. Ciò consente di riconfinare tali attività dentro limiti ben definiti (il perimetro delle zone territoriali omogenee "D2" per l'appunto) evitando che tali attività possano svilupparsi e/o consolidarsi nella città con-

solidata residenziale, con possibili effetti legati all'aumento del carico urbanistico, alla tutela dell'ambiente urbano e alla salvaguardia dell'identità e della qualità paesaggistica dei rioni.

2) I parametri urbanistici per il governo delle attività esistenti

Il PI introduce due principali parametri urbanistici per governare le attività insediate: l'indice di copertura (o IC) e l'indice di edificabilità fondiario (o If). L'IC è stabilito in un massimo del 50% di superficie coperta su superficie fondiaria. L'If è espresso in mq di superficie lorda di pavimento per ogni mq di superficie fondiaria per le destinazioni commerciali e direzionali (massimo 1,0 mq/mq), e in mc di volume edificabile per ogni mq di superficie fondiaria per le destinazioni turistico-ricettive (massimo 3,0 mc/mq).

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE D3

1) Flessibilità e mix funzionali

Le scelte del PI per le sottozone "D3" puntano ad un riassetto del sistema produttivo posto lungo l'asse che collega la stazione ferroviaria ed il casello di Padova Est verso il terziario avanzato, offrendo alla Città servizi innovativi e tecnologicamente avanzati. L'obiettivo è di creare una filiera di attività multifunzionali e innovative, potenziando le reti digitali ed energetiche e incentivando il trasporto pubblico e la mobilità dolce. Per tale motivo il Piano assegna una gamma di destinazioni d'uso che possono essere inserite per la creazione di "Soft City".

2) Standard differenziati per incentivare la rigenerazione di "Soft City"

Al fine di favorire la rigenerazione del comparto "Soft City", il Piano prevede la realizzazione di standard urbanistici differenziati, con una flessibilità calibrata in funzione del tipo di intervento e del contesto urbanistico in cui ricade l'ambito di trasformazione.

Tale possibilità è consentita qualora sia dimostrato che i fabbisogni di attrezzature e spazi collettivi siano soddisfatti a fronte della presenza di idonee dotazioni territoriali in aree contermini oppure in aree agevolmente accessibili con appositi percorsi ciclo-pedonali protetti e con il sistema di trasporto pubblico.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE D4

1) Disciplina particolare per le aree

Le aree ricomprese nelle sottozone "D4" sono soggette ad una disciplina puntuale che riporta i principali parametri urbanistici, le destinazioni d'uso e le modalità di attuazione. Tale disciplina è definita nella tabella dell'articolo 28 delle norme tecniche operative.

La colonna "Prescrizioni" richiama gli strumenti attuativi della pianificazione previgente (APP, PUA, etc.), comprese eventuali varianti che potranno essere successivamente approvate, che prevalgono su parametri urbanistici, destinazioni d'uso e modalità attuative nei termini stabiliti per la loro efficacia.

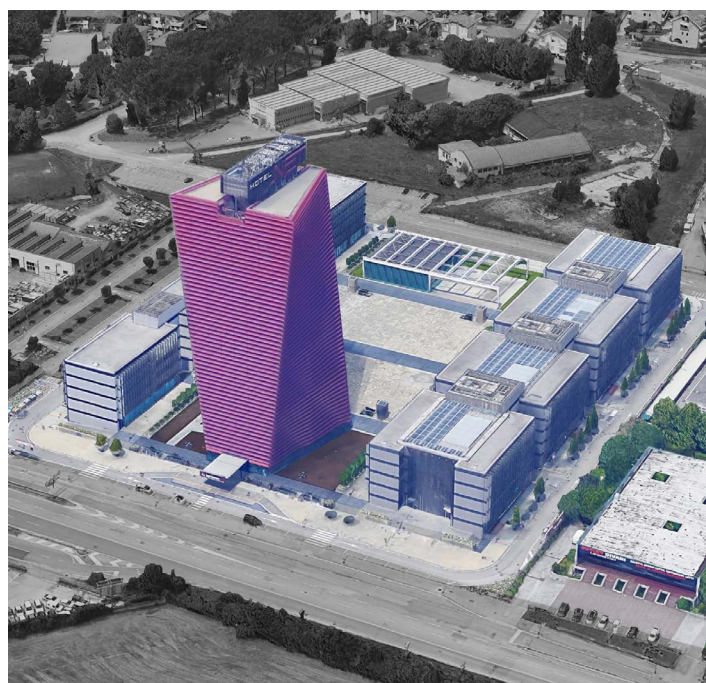
2) Cessione del 30% a verde

L'attuazione degli interventi previsti nelle sottozone "D4" prevede la cessione minima del 30% dell'area da destinarsi prioritariamente a spazi pubblici o ad uso pubblico. Complessivamente la superficie in cessione è pari a circa 230.000 mq.

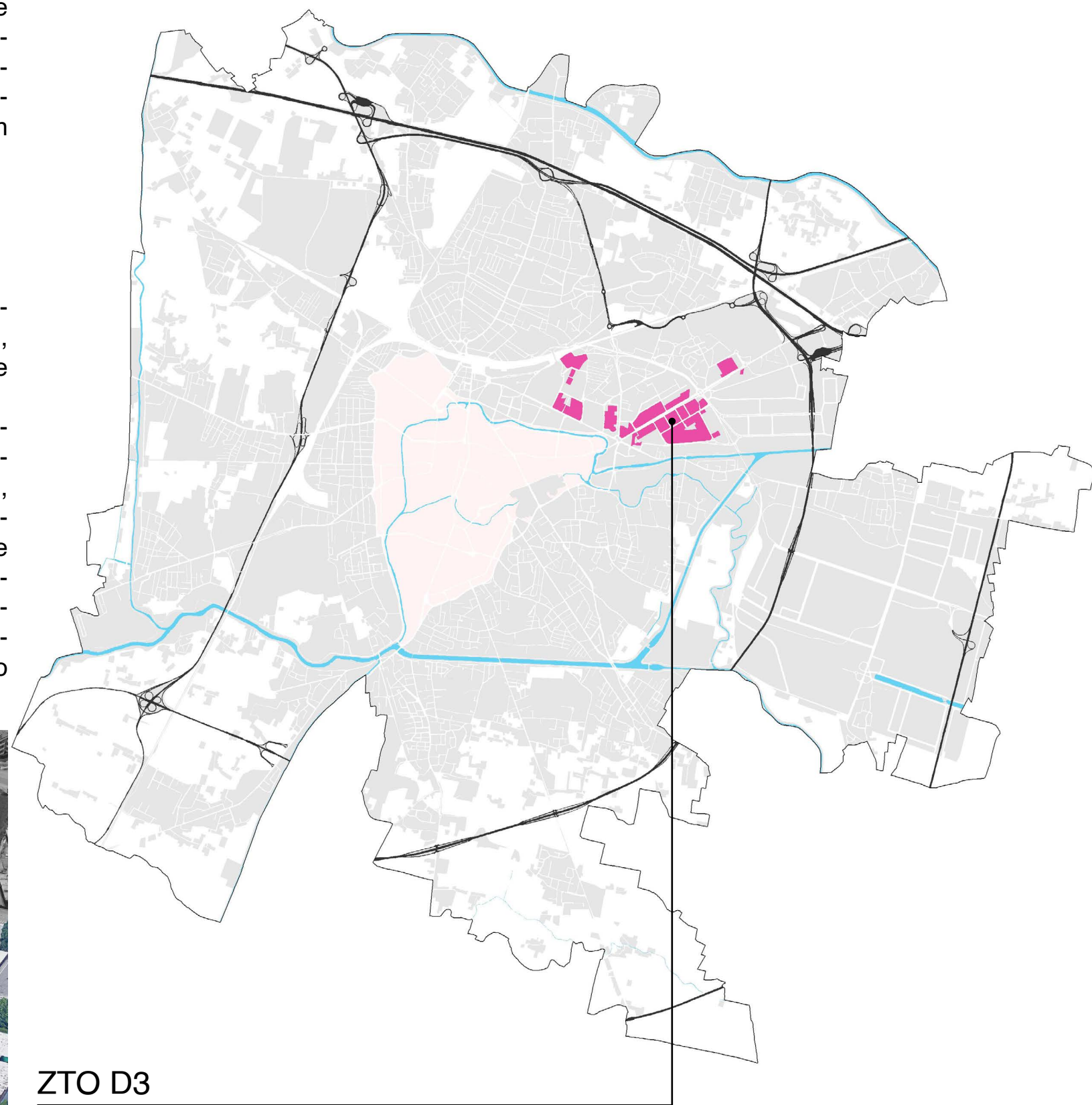
MODALITÀ DI ATTUAZIONE

La modalità di attuazione prevalente nelle zone territoriali omogenee di tipo "D", in particolare nelle sottozone "D1", "D2" e "D3", è l'intervento diretto.

Per alcuni interventi complessi per tipologia, consistenza e caratteristiche, riconducibili principalmente alle sottozone "D4", l'attuazione avviene mediante Piano Urbanistico Attuativo (PUA) oppure, qualora le esigenze di urbanizzazione possano essere soddisfatte con una modalità semplificata, con Permesso di Costruire Convenzionato (PCC) ai sensi dell'Art. 28bis del Testo Unico Edilizia (DPR 380/2001).

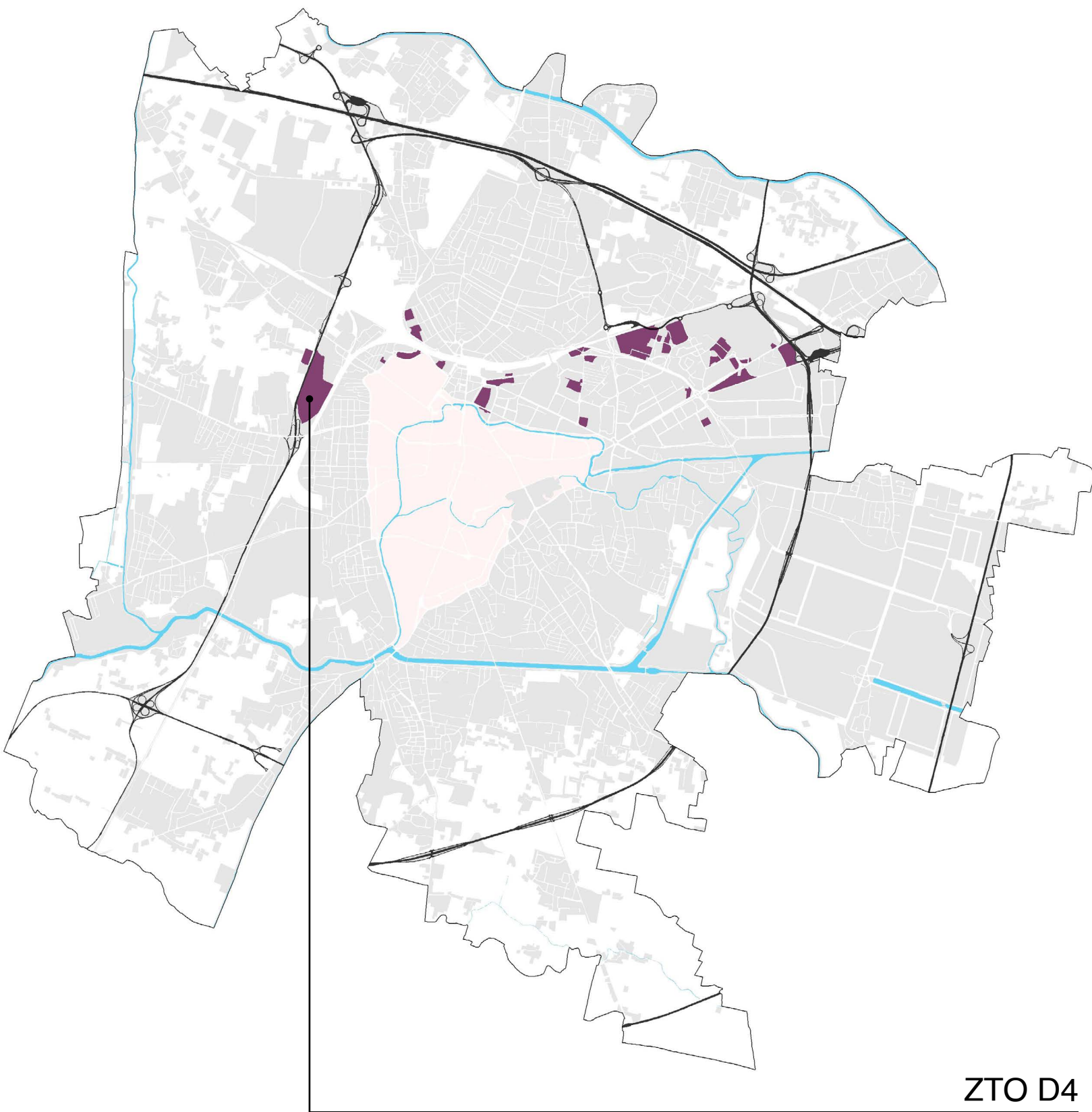


Esempio ZTO D3 (Net Center)

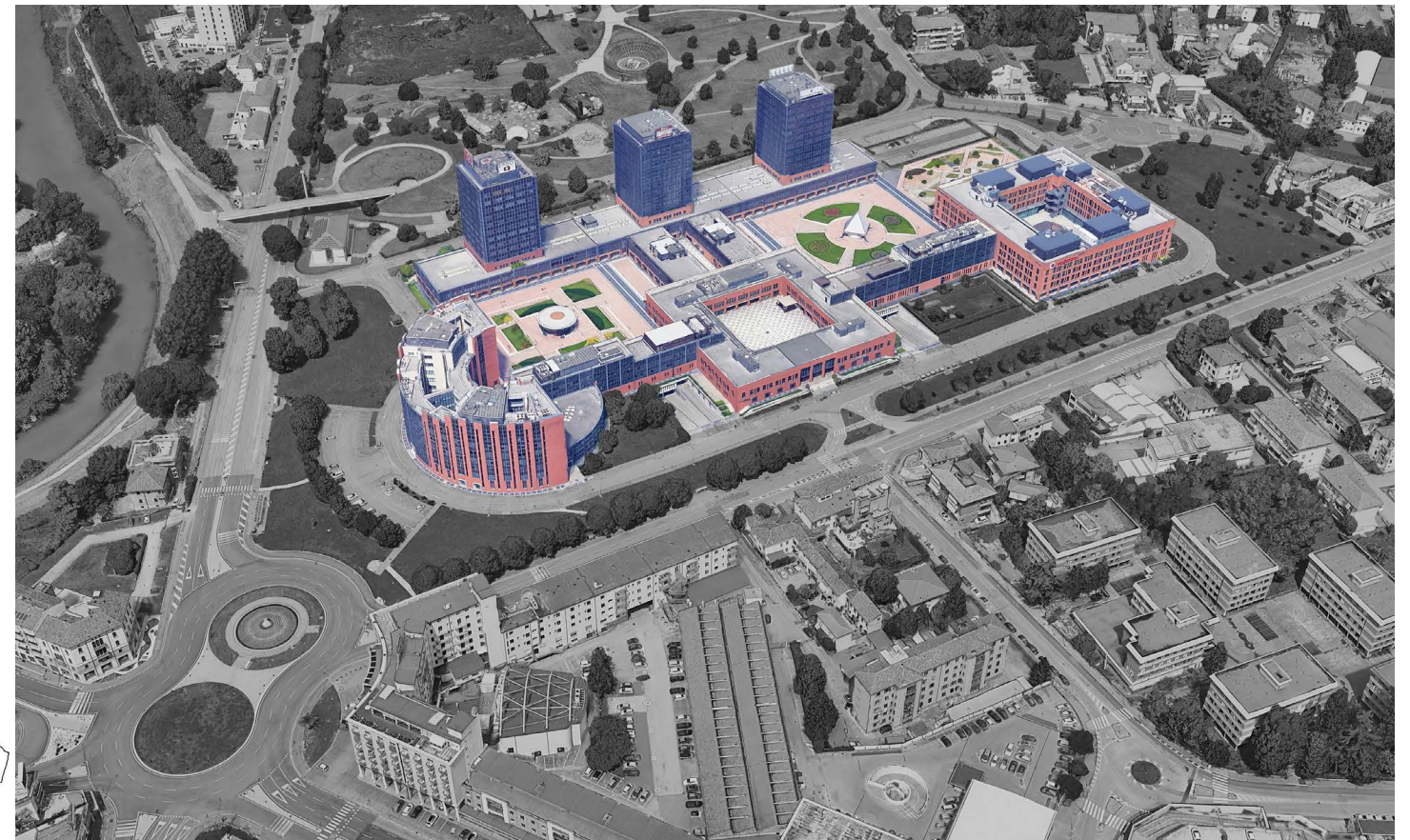


ZTO D3

polifunzionale della ricerca e dell'innovazione



ZTO D4
speciale di trasformazione



Esempio ZTO D3 (La Cittadella)



Esempio ZTO D4 (ex PP1, via Diego Valeri)



10.5 Zone "E" | Territorio agricolo

Le zone territoriali omogenee di tipo "E" comprendono le parti del territorio rurale riconoscibili nel sistema degli spazi aperti agricoli.

ARTICOLAZIONE IN SOTTOZONE

Le zone "E" sono articolate in due sottozone: "E1" e "E2".

Le sottozone "E1" "agricolo-paesaggistiche" comprendono le parti del territorio che per estensione, composizione e localizzazione dei terreni assumono rilevanza primaria per:

1. la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali e dell'ambiente;
2. la promozione di un'agricoltura multifunzionale e generatrice di servizi ecosistemici.

Le sottozone "E2" "agricolo-produttive" comprendono le parti del territorio che assumono rilevanza primaria per la funzione agricolo-produttiva. Sono caratterizzate da un elevato frazionamento fondiario e dalla presenza di preesistenze insediative.

ELABORATI DI RIFERIMENTO DEL PI

I perimetri delle zone "E" (sottozone "E1" ed "E2") sono rappresentati negli elaborati cartografici di Piano denominati "Usi e modalità di intervento" e relativi all'intero territorio comunale (scala 1:5.000).

Il Capo 3 del Titolo II, riguardante il "Sistema ambientale - Zona agricola", è il riferimento normativo per queste sottozone. Le zone agricole hanno una normativa generale, contenuta nell'articolo 30, e una normativa legata alle singole sottozone, riportata agli articoli 31 (ZTO E1) e 32 (ZTO E2).

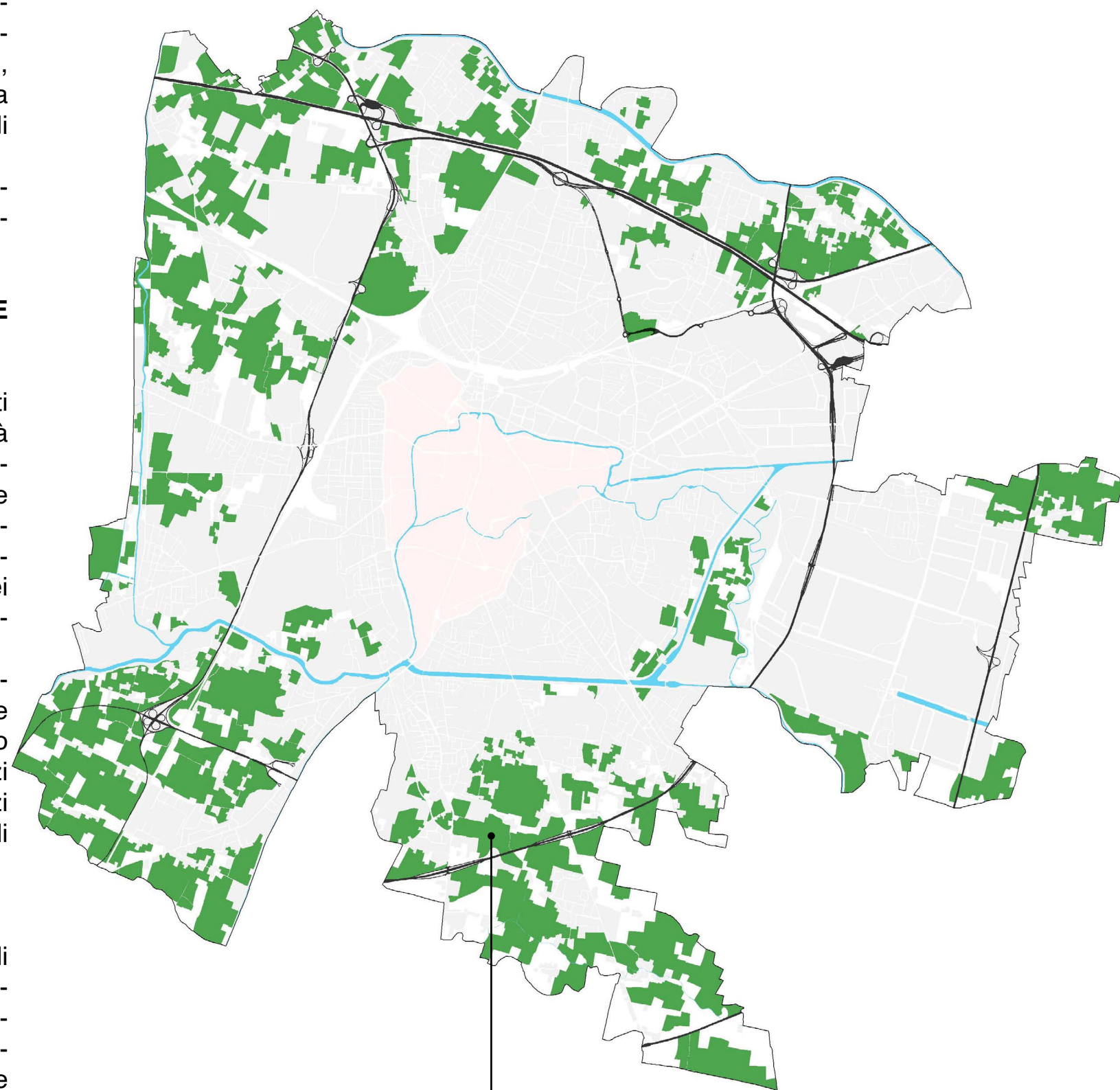
Le norme tecniche operative sono accompagnate da alcuni indirizzi contenuti al Titolo IV del Prontuario (articoli da 16 a 22).

CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE SOTTOZONE

Le sottozone E1 comprendono gli ambiti agricoli ineditati posti a corona della città consolidata e della cintura agricola. Si tratta delle porzioni di territorio de facto prive di edificazione, caratterizzate dalla presenza di aree naturali e di rinaturazione, di rilevanza strategica per l'irrobustimento dei corridoi verdi e blu e la produzione di servizi ecosistemici.

Il territorio agro-paesaggistico diventa anche il raccordo tra le infrastrutture verdi e blu e la rete minuta di quelle che penetrano nella città costruita, si infiltrano negli spazi residui, modificano e qualificano gli spazi esistenti e definiscono una rete integrata di qualità paesaggistica ed ecologica.

Le sottozone E2 comprendono le parti di territorio maggiormente frammentate, caratterizzate dalla presenza di aziende agricole e/o da edificazione sparsa. Tali ambiti sono riconoscibili soprattutto nelle aree agricole caratterizzate da insediamenti esistenti, a destinazione agricolo-produttiva e residenziale, poste prevalentemente nella campagna insediata policentrica e, in taluni



ZTO E1
agricolo-paesaggistica



Esempio ZTO E1 (Mandria)



Esempio ZTO E1 (Isola di Terranegra)

casi, adiacenti ai nuclei residenziali in ambito rurale.

SINTESI AZIONI PI - ZONE E

Le scelte principali di Piano per tutte le zone "E" sono fondate sulla creazione di una rete di corridoi verdi e blu e sulla promozione di un'agricoltura di elevata sostenibilità ambientale e paesaggistica.

1) Creazione di una rete di corridoi verdi e blu

Il Piano promuove la creazione di una rete di qualità ecologica e paesaggistica capace di contrastare le condizioni di fragilità e al contempo di incrementare una capillare ed integrata piantumazione urbana, massimizzando la produzione di servizi ecosistemici. Le norme di Piano sono affiancate dalle strategie delineate dal Piano del Verde del Comune di Padova e dal progetto "Città dei rioni" (Elab. D2)

2) Promozione di un'agricoltura di elevata sostenibilità ambientale

Nelle zone "E" utilizzate per la coltivazione agricola, professionale e/o non professionale, al fine di garantire la qualificazione ed il potenziamento di un'agricoltura di elevata sostenibilità ambientale, il Piano favorisce le pratiche dell'agricoltura biologica o che comunque minimizzino l'utilizzo di sostanze chimiche (diserbanti, antiparassitari, fitofarmaci, etc.). A tal fine, in attuazione delle strategie definite Piano del Verde del Comune di Padova per le zone agricole, il

Consiglio Comunale con propria deliberazione potrà individuare e perimetrare parti del territorio ricomprese nelle zone "E" nelle quali implementare politiche e strategie atte a favorire lo sviluppo di un'agricoltura con requisiti di produzione biologica.

3) Gli indirizzi per il paesaggio agrario

Le normative riguardanti il territorio agricolo sono affiancate da alcuni indirizzi per qualificare il paesaggio agrario. Tali indirizzi, contenuti nel Prontuario, sono articolati nei seguenti elementi:

1. caratteri tipo-morfologici degli interventi;
2. recinzioni;
3. aree carrabili, piazzali e parcheggi;
4. canali;
5. sentieri e percorsi;
6. sistemazioni agrarie.

Le Linee Guida sono finalizzate a fungere da guida per la valutazione degli interventi riguardanti:

1. il recupero degli edifici rurali in territorio rurale;
2. la riqualificazione delle aree di pertinenza e degli spazi scoperti;
3. la valorizzazione del paesaggio agrario e degli spazi aperti.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE E1

1) Promozione di un'agricoltura multifunzionale e generatrice di servizi ecosistemici

Il Piano promuove la qualificazione della porzione di territorio compresa:

1. tra la città consolidata e il sistema anulare delle tangenziali come mosaico di

aree naturalistiche/periurbane attrezzate costituito dalle seguenti componenti:

- a) aree di agricoltura urbana e orti urbani didattici e condivisi;
 - b) aree agricole di forestazione urbana o piantumazioni similari che garantiscano analoghi servizi ecosistemici;
 - c) rete di canali, scoli e fiumi; rete ciclo-pedonale strutturante;
 - d) parchi urbani di bordo;
 - e) attrezzature scoperte, permeabili e piantumate, sportive, ricreative e del tempo libero;
2. tra il sistema anulare delle tangenziali e la città consolidata policentrica come mosaico di aree di rilevanza agro-forestale e ambientale, costituite dal sistema di aree coltivate, trame agrarie piantumate, manufatti e infrastrutture a supporto dell'attività agricola, mediante:
- a) il rafforzamento e la qualificazione delle reti infrastrutturali intese come tracciati e strade interpoderali, percorsi ciclo-pedonali, canali, scoli agricoli, fossati e confini fondiari;
 - b) interventi che prevedano la messa a sistema di una rete di bordure vegetali, macchie arboree e arbustive, filari alberati e siepi, specchi d'acqua;
 - c) la qualificazione paesaggistica del reticolo idraulico, con il mantenimento/ripristino dell'efficienza e funzionalità dei dispositivi idraulici esistenti, la riduzione progressiva dell'apporto di residui chimici della produzione agricola, l'incremento dei caratteri di naturalità attraverso il potenziamento delle fasce boscate di vegetazione ripariale, attraverso idonee tecniche di ingegneria naturalistica;
 - d) la tutela e valorizzazione del paesaggio agrario e la salvaguardia delle diver-

se vocazioni tipiche del territorio, in conformità alle politiche Comunitarie.

2) Mantenimento del verde agricolo ineditato

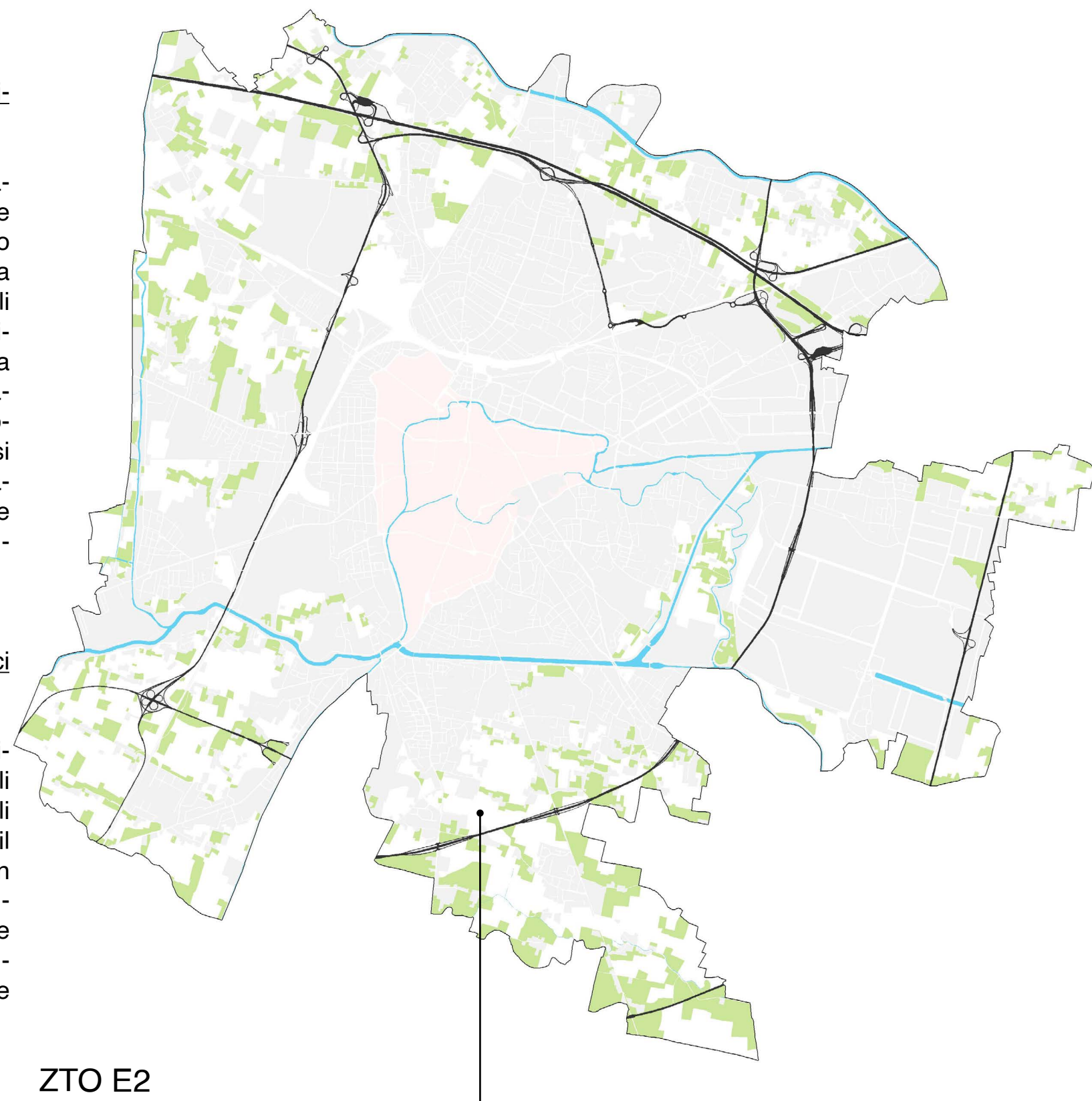
Il Piano prevede che in tali ambiti sia vietata qualsiasi nuova edificazione, anche se in funzione dell'attività agricola. L'obiettivo è infatti quello di salvaguardarne la valenza paesaggistica ed ecologica, configurandoli come grandi polmoni verdi in grado di costituire una fascia a profondità variabile tra la città costruita e i grandi spazi aperti dell'agricoltura. Gli spazi ricompresi in sottozona "E1" possono essere utilizzati per gli usi agricoli. Eventuali necessità di consolidamento di attività agricole potranno trovare risposta nelle sottozone agricole "E2" maggiormente compromesse.

3) Incentivi per l'eliminazione degli edifici incongrui

Il PI introduce lo strumento del credito edilizio per incentivare la demolizione degli edifici abbandonati e/o non più funzionali al fondo agricolo. L'obiettivo è di favorire il trasferimento della capacità edificatoria in ambito urbano, procedendo con la rinaturalizzazione delle aree precedentemente edificate. Rientra in questa casistica un numero esiguo di edifici poiché tali sottozone sono prevalentemente non edificate.

SINTESI AZIONI PI - SOTTOZONE E2

1) Promuovere la sostenibilità e la tipicità



ZTO E2
agricolo-produttiva



Esempio ZTO E2 (Montà)



Esempio ZTO E2 (Salboro)

della produzione agricola e della sua filiera

Il Piano promuove lo sviluppo di programmi e progetti di sviluppo aziendale qualificato nel settore agricolo, incentivando l'agricoltura biologica, le produzioni tipiche/protette e la multifunzionalità degli usi agricoli come occasione di qualificazione del paesaggio agrario.

2) Incentivare il consolidamento delle aziende agricole

Tali aree agricole compromesse sono destinate al potenziamento delle aziende agricole esistenti, secondo le modalità ed i criteri stabiliti dalla Legge Regionale n. 11 del 2004. Sono ammessi esclusivamente interventi in funzione dell'attività agricola, siano essi destinati alla residenza che a strutture agricole produttive, secondo le modalità previste dall'articolo 44, commi da 1 a 4 della suddetta Legge.

3) Recupero degli edifici non più funzionali al fondo agricolo e degli edifici abbandonati

Il PI stabilisce le regole per incentivare il recupero e la ristrutturazione degli edifici non più funzionali all'esercizio dell'attività agricola e di quelli abbandonati. Le sottozone "E2" sono infatti caratterizzate da alcuni edifici sparsi nella campagna, ai quali il Piano attribuisce un ruolo funzionale nell'essere presidi del territorio rurale per la fruizione delle risorse naturalistiche e storiche con attività agro-turistiche e per servizi. L'intervento di recupero dovrà almeno mantenere la superficie coperta e permeabile

esistenti. Le destinazioni consentite sono quelle residenziali (con il ricavo di massimo due abitazioni) e turistico-ricettive. Il progetto di recupero dovrà essere accompagnato da una relazione tecnico-agronomica, asseverata da un tecnico abilitato, che attesti la non funzionalità all'uso agricolo.

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Gli interventi previsti nelle zone agricole, in generale, sono ammessi esclusivamente a favore dell'imprenditore agricolo titolare di un'azienda agricola, con i requisiti minimi previsti dall'articolo 44 della Legge Regionale n. 11 del 2004, sulla base di un Piano di Sviluppo Aziendale (PSA) approvato da AVEPA.

Le norme generali relative alle zone agricole individuano le principali casistiche previste, alcune delle quali assentibili con Piano di Sviluppo Aziendale:

1. residenze agricole e strutture agricole produttive;
2. serre fisse;
3. serre stagionali mobili;
4. manufatti per il ricovero di piccoli animali, degli animali da bassa corte, da affezione o di utilizzo esclusivamente familiare e per il ricovero delle attrezzature necessarie alla conduzione del fondo (Art. 44, comma 5ter della LR 11/2004);
5. box per il ricovero di equidi (Art. 44, comma 5quinqes della LR 11/2004);
6. allevamenti (Art. 44, commi 8 e 9 della LR 11/2004 e DGRV 856/2012);
7. attività agrituristiche (LR 28/2012 e Art. 44, comma 5bis della LR 11/2004);
8. centri di addestramento, educazione e pensione per animali d'affezione.



10.6 Zone "F" | Città dei servizi

Le zone territoriali omogenee di tipo "F" costituiscono il campo preferenziale per rafforzare la rete degli spazi aperti e delle attrezzature connesse (pubbliche e di uso pubblico), come progetto di suolo di qualità ecologica e paesaggistica, in grado di costituire una componente strutturante e caratterizzante dei corridoi verdi e blu.

ARTICOLAZIONE IN SOTTOZONE

Le zone "F" sono articolate in due grandi famiglie di aree destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale: i servizi locali e di quartiere ed i servizi di livello urbano e territoriale.

I servizi locali e di quartiere sono suddivisi in quattro sottozone:

1. sottozona "F1" per l'istruzione;
2. sottozona "F2" per attrezzature di interesse comune;
3. sottozona "F3" per spazi di verde pubblico ed attrezzato a parco, per il gioco e lo sport;
4. sottozona "F4" per parcheggi.

I servizi urbani e territoriali si articolano in due sottozone:

1. sottozona "F5" per attrezzature di interesse generale;
2. sottozona "F6" per parchi urbani e territoriali, verde sportivo e verde attrezzato di interesse territoriale.

Le sottozona "F1" "per l'istruzione" comprendono le parti del territorio destinate all'istruzione prescolastica e scolastica dell'obbligo.

Sono articolate nelle seguenti destinazioni specifiche:

1. asili nido;
2. scuola d'infanzia;
3. scuola primaria;
4. scuola secondaria di primo grado.

Le sottozona "F2" "per attrezzature di interesse comune" comprendono le parti del territorio destinate alle attrezzature religiose, culturali e associative, per lo svago e lo spettacolo, assistenziali, sanitarie, amministrative, per le telecomunicazioni, tecnologiche, di pubblica sicurezza, di interscambio per la mobilità.

Sono articolate nelle seguenti destinazioni specifiche:

1. servizi religiosi (chiese, centri religiosi e dipendenze, servizi parrocchiali, attrezzature sportive parrocchiali, etc.);
2. servizi socio-culturali e associativi (biblioteca, sale riunioni, centro culturale, centro sociale, sale polivalenti, etc.);
3. servizi socio-assistenziali (centri e case per anziani, case di accoglienza, centri di assistenza sociale, centri di assistenza disabili, etc.);
4. servizi sanitari (centri sanitari, ambulatori, etc.);
5. servizi amministrativi (uffici pubblici in genere, etc.);
6. servizi di pubblica sicurezza (polizia locale, etc.);
7. servizi per il tempo libero (teatro, cinema, scuole di danza, scuole di musica, etc.);

CITTÀ DEI SERVIZI

SERVIZI LOCALI E DI QUARTIERE

- | | | |
|---------|--|---|
| art. 34 | | ZTO F1 per l'istruzione |
| art. 34 | | ZTO F2 per attrezzature di interesse comune |
| art. 34 | | ZTO F3 per spazi di verde pubblico ed attrezzato a parco, per il gioco e lo sport |
| art. 34 | | ZTO F4 per parcheggi |

SERVIZI URBANI E TERRITORIALI

- | | | |
|---------|--|--|
| art. 35 | | ZTO F5 per attrezzature di interesse generale F5/a = servizi amministrativi e di pubblica sicurezza F5/b = servizi per l'istruzione F5/c = servizi di interesse scientifico, culturale e per il tempo libero F5/d = servizi sanitari e socio-assistenziali F5/e = servizi sociali F5/f = servizi religiosi (cimiteri) F5/g = servizi tecnologici e telecomunicazioni F5/h = fiera e attività connesse F5/i = attrezzature e infrastrutture per la mobilità F5/j = attrezzature di interesse generale a servizio della zona industriale e dell'interporto F5/k = altre attrezzature di interesse generale |
| art. 35 | | ZTO F6 per parchi urbani e territoriali, verde sportivo e verde attrezzato di interesse territoriale F6/a = impianti sportivi e attrezzature di interesse territoriale F6/b = parco territoriale dello sport e del loisir Euganeo F6/c = parco fluviale F6/d = verde stradale e ferroviario |

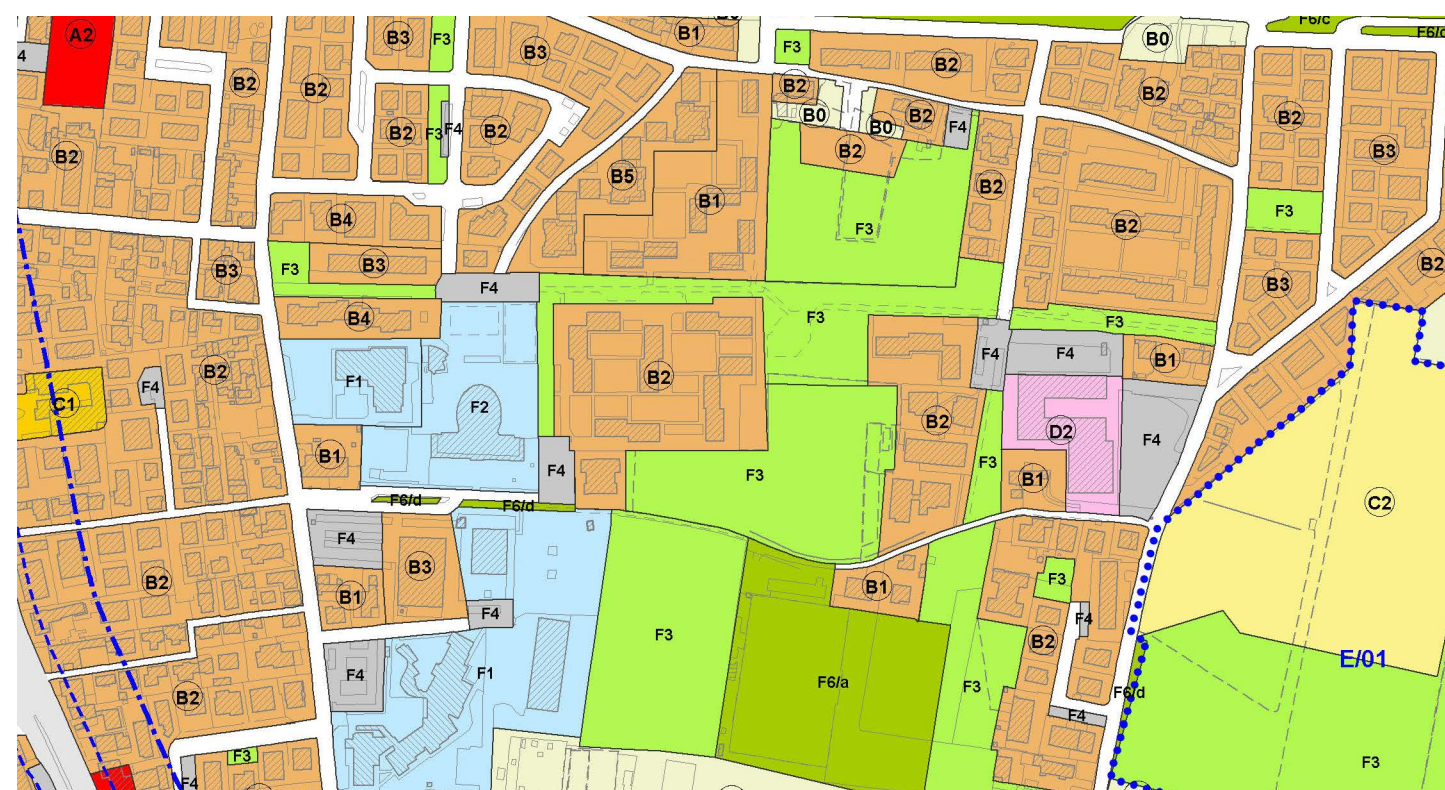
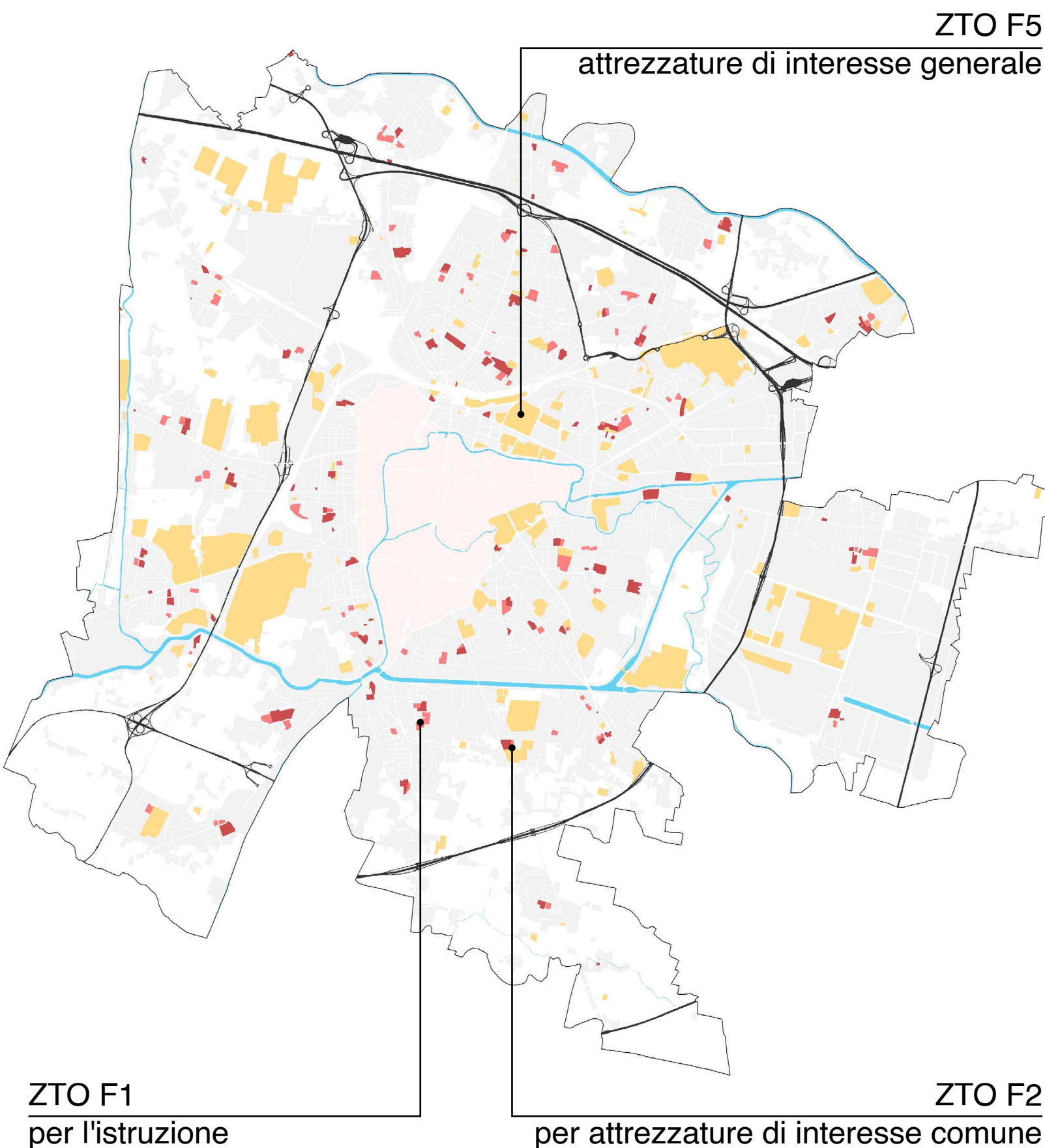


Tavola di progetto "Usi e modalità di intervento. Intero territorio comunale"



8. servizi web e per le telecomunicazioni (uffici postali, isole e piazze digitali, etc.).

Le sottozone "F3" "per spazi di verde pubblico ed attrezzato a parco, per il gioco e lo sport" comprendono le parti del territorio destinate a parchi attrezzati ed aree attrezzate per il gioco e lo sport.

Sono articolate nelle seguenti destinazioni specifiche:

1. giardini di quartiere;
2. parchi di quartiere e urbani;
3. aree gioco per i bambini;
4. impianti sportivi di base;
5. palestre.

Le sottozone "F4" "per parcheggi" comprendono le parti del territorio destinate a parcheggi pubblici o di uso pubblico e le attrezzature ad essi connesse.

Le sottozone "F5" "per attrezzature di interesse generale" comprendono le parti del territorio destinate alla realizzazione di attrezzature e servizi pubblici e/o di interesse pubblico, di livello urbano e territoriale, non riconducibili alle categorie di cui all'articolo 3 del Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968 e/o all'articolo 31 della Legge Regionale n. 11 del 2004. Rientrano in questa fattispecie i servizi e le attrezzature diversi da quelli di quartiere:

1. servizi amministrativi e di pubblica sicurezza (municipio, prefettura, questura, archivio di stato, provincia, genio civile, carceri, vigili del fuoco, polizia, carabinieri, impianti militari, etc.);
2. servizi per l'istruzione (asili nido, scuola d'infanzia, scuola secondaria di secondo grado, università, etc.);
3. servizi di interesse scientifico, culturale

e per il tempo libero (biblioteche, musei, case della cultura, centri congressi, etc.);

4. servizi sanitari (attrezzature per l'igiene e la sanità, attrezzature clinico-ospedaliere, etc.) e socio-assistenziali (case di riposo per anziani, case di cura, istituti per portatori di handicap, etc.);
5. servizi sociali (centri di accoglienza, case dello studente, istituti vari, convitti, centri polifunzionali, etc.);
6. servizi religiosi (cimiteri, istituti religiosi, seminari, etc.);
7. servizi tecnologici e telecomunicazioni (impianti idrici, impianti gas, impianti energia, impianti depurazione, impianti trattamento rifiuti, ecocentro, etc.);
8. fiera e attività connesse (centro congressi, attrezzature ricettive, pubblici esercizi e relativi uffici);
9. attrezzature e infrastrutture per la mobilità (aeroporto, stazione autolinee, polo intermodale, azienda trasporto pubblico, autosilos, etc.);
10. attrezzature di interesse generale a servizio della zona industriale e dell'interporto;
11. altre attrezzature di interesse generale, compresi i campeggi, le aree attrezzate per la sosta dei veicoli, spettacoli viaggiatori, etc.

Le sottozone "F6" "per parchi urbani e territoriali, verde sportivo e verde attrezzato di interesse territoriale" comprendono le parti del territorio destinate a parchi urbani e territoriali, verde sportivo e verde attrezzato di interesse territoriale, articolate in:

1. impianti sportivi e attrezzature di interesse territoriale;
2. parco territoriale dello sport e del loisir



- Euganeo;
3. parchi fluviali;
4. verde stradale e ferroviario.

ELABORATI DI RIFERIMENTO DEL PI

Le zone "F" (sottozone da "F1" ad "F6") sono rappresentate negli elaborati cartografici di Piano denominati "Usi e modalità di intervento" e relativi all'intero territorio comunale (10 fogli in scala 1:5.000).

Il Capo 4 del Titolo II, riguardante il "Sistema dei servizi", è il riferimento normativo per queste sottozone. Le zone a servizi hanno una normativa generale, contenuta nell'articolo 33, e una normativa specifica per le singole sottozone, riportata agli articoli 34 (ZTO F1, F2, F3 ed F4) e 35 (ZTO F5 ed F6).

Le norme tecniche operative sono accompagnate da alcuni indirizzi contenuti al Titolo III del Prontuario (articoli da 12 a 15) riguardante l'implementazione del progetto Progetto "Città dei rioni".

CRITERI DI INDIVIDUAZIONE DELLE SOTTOZONE

Le zone F sono state ridefinite dopo un'attenta e meticolosa verifica del loro stato di attuazione, redatta di concerto con gli Uffici e con gli Assessorati di riferimento.

L'attività da un lato ha consentito il riconoscimento e la classificazione delle aree a servizi esistenti nelle specifiche sottozone "F", in virtù dello stato di fatto e di diritto e secondo la classificazione del Decreto Ministeriale n. 1444 del 1968.

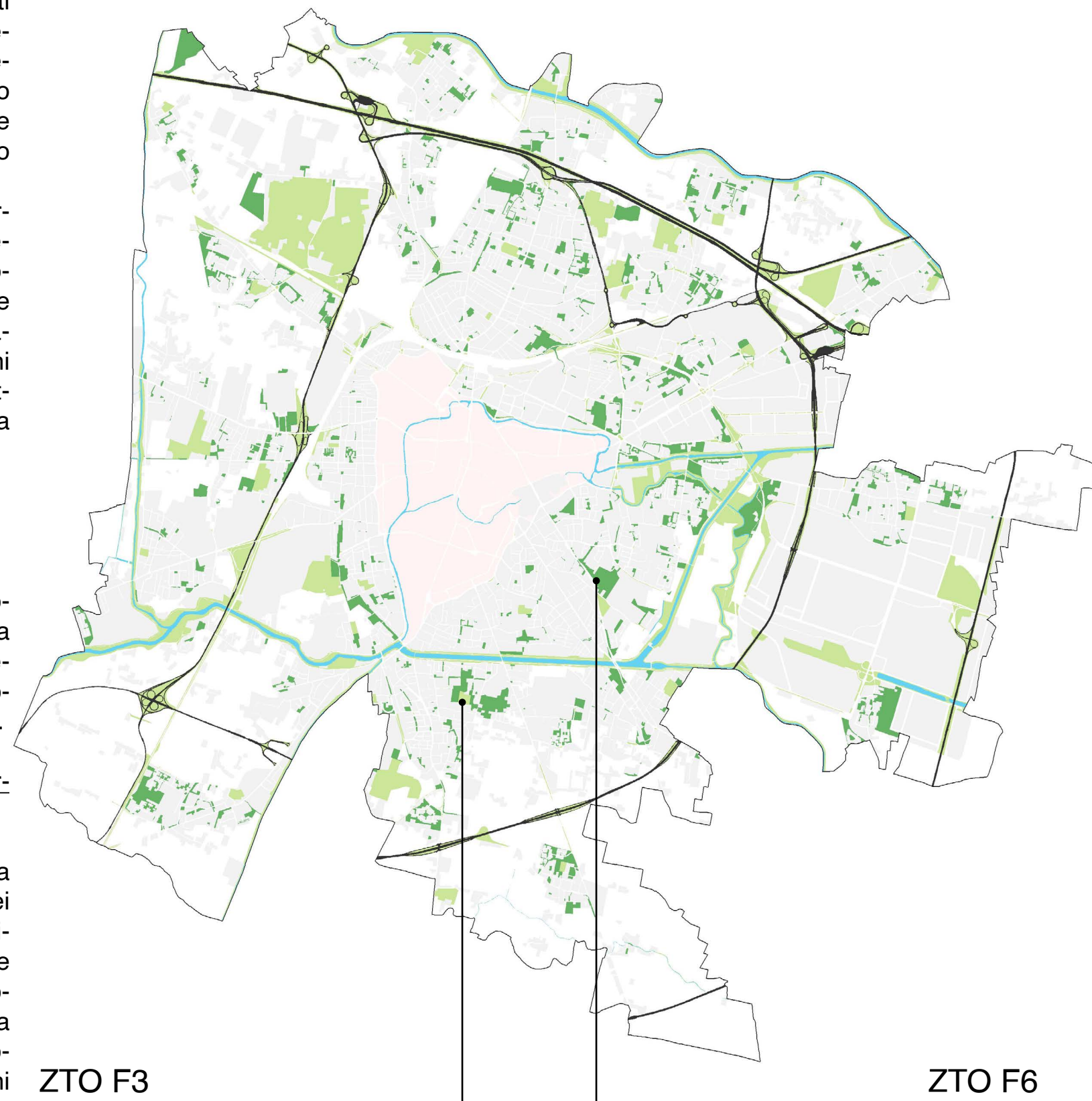
Dall'altro lato le aree non attuate, per le quali sono decaduti i vincoli preordinati all'esproprio, sono state generalmente declassate in zone "B0" a verde privato inedificabile. Tale scelta è motivata dal fatto che l'area a servizi non risulta prioritaria e pertanto non viene riconfermata nel Piano degli Interventi (di durata quinquennale). Alcune previsioni sono infine state riconfermate o proposte ex novo in quanto di rilevante interesse per l'Amministrazione Comunale. Di queste, alcune potranno essere realizzate attraverso il contributo dei privati e mediante l'attuazione delle previsioni contenute nelle specifiche schede progettuali (vedi in particolare "schede aree da sottoporre ad Accordi Pubblico Privato").

SINTESI AZIONI PI - ZONE F

Le scelte principali di Piano per tutte le zone F sono fondate sulla qualificazione della Città pubblica, ponendo una centralità ineludibile alla rigenerazione dello spazio pubblico secondo il modello di "Città dei rioni".

1) L'attuazione della città pubblica attraverso il progetto "Città dei rioni"

Il nuovo Piano della Città di Padova punta alla realizzazione della cosiddetta "Città dei rioni". Il progetto promuove azioni pubbliche integrate per garantire una dimensione sistemica delle attrezzature collettive (pubbliche e private), sia a livello di quartiere sia a livello urbano, anche attraverso la valorizzazione del ricco tessuto di associazioni presenti sul territorio. In tal senso, obiettivo del Piano è di promuovere le politiche e i programmi dell'Amministrazione Comunale



ZTO F3

verde pubblico ed attrezzato a parco, per il gioco e lo sport

ZTO F6

per parchi urbani e territoriali, verde di interesse territoriale

che prevedano la realizzazione di un sistema integrato di servizi scolastici di quartiere, attrezzature per lo sport, la cultura e il tempo libero anche attraverso la riqualificazione di quelle esistenti, inutilizzate o sottoutilizzate.

2) La flessibilità nell'attuazione della Città pubblica

Coerentemente con le strategie delineate nel progetto "Città dei rioni", il Piano introduce una norma finalizzata a garantire una maggiore flessibilità ed integrazione dei servizi pubblici e di interesse pubblico. La norma urbanistica consente la riclassificazione tra le singole sottozone "F" (ad esempio da "F1" a "F2" o viceversa) con delibera di Consiglio Comunale e senza che ciò comporti Variante al PI. In tal caso, il progetto dell'opera o servizio pubblico o di interesse pubblico potrà essere realizzato a condizione che venga approvato dal Consiglio Comunale. Questa possibilità è ammessa anche qualora il progetto preveda dei parametri urbanistico-edilizi e delle modalità di intervento diversi da quelli stabiliti dal Piano.

3) Le previsioni specifiche per alcune sottozone

Il Piano stabilisce alcune norme particolare per alcuni ambiti, di rilevanza urbanistica o di particolare specificità.

Si tratta in particolare delle sottozone "F5", tra le quali si segnalano il "polo intermodale" e le "attrezzature di interesse generale a servizio della zona industriale e dell'inter-

porto"

MODALITÀ DI ATTUAZIONE

Gli interventi previsti nelle aree a servizi si attuano generalmente come impianti pubblici realizzati e gestiti dall'Ente istituzionalmente competente, in generale il Comune per i servizi locali e di quartiere, e gli attori portatrici di rilevanti pubblici sul territorio per i servizi urbani e territoriali.

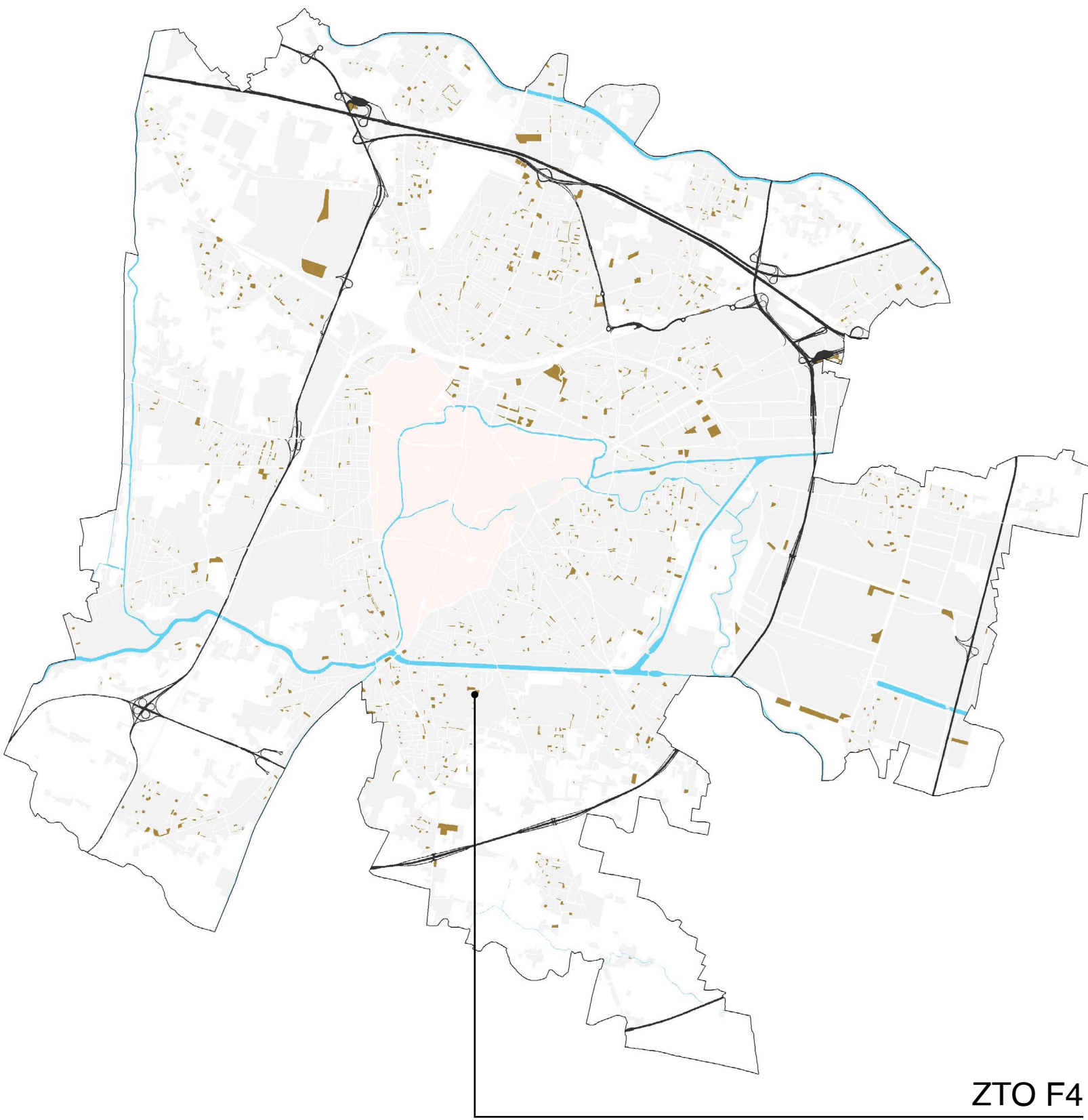
In alternativa, le aree, gli edifici e le attrezzature possono essere trasformati a cura dei privati, singoli o riuniti in associazioni, ai quali il Comune affida la loro realizzazione e/o gestione, in conformità con le destinazioni d'uso specifiche di piano, previa sottoscrizione di apposita convenzione.

È consentita infine anche la forma mista, che presuppone l'attivazione di formule di coordinamento e/o partnership dell'azione e delle risorse pubbliche e private nel rispetto del perseguimento delle finalità di interesse pubblico degli interventi.

Nel caso di interventi di iniziativa pubblica, l'attuazione avviene mediante l'approvazione di opere o servizi pubblici.

Nel caso di interventi di iniziativa privata, gli stessi si attuano attraverso Permessi di Costruire Convenzionati (PCC) ai sensi dell'Art. 28bis del Testo Unico Edilizia (DPR 380/2001).

Per la realizzazione di attrezzature di interesse comune per i servizi religiosi è necessario sottoscrivere apposita convenzione con il Comune ai sensi dell'articolo 31 ter, comma 3, della Legge Regionale 11/2004.



ZTO F4
per parcheggi



The background is a solid green color. On the left side, there is a white geometric pattern consisting of several interconnected lines and dots. Some dots are larger and have a double-circle outline, while others are smaller. The lines connect these dots in a way that creates a series of triangles and other geometric shapes, extending from the left edge towards the center of the page.

11 I INDIRIZZI PER LA QUALITÀ



Altichiero

Ponterotto

Sacro Cuore

Montà / S. Ignazio

Porta Trento / S. Giuseppe

Chiesanuova / Cave

Piazze / Savonarola

Santo Portello

S. Stefano / Brusegana

Sacra Famiglia

Voltabrusegana

Paltana

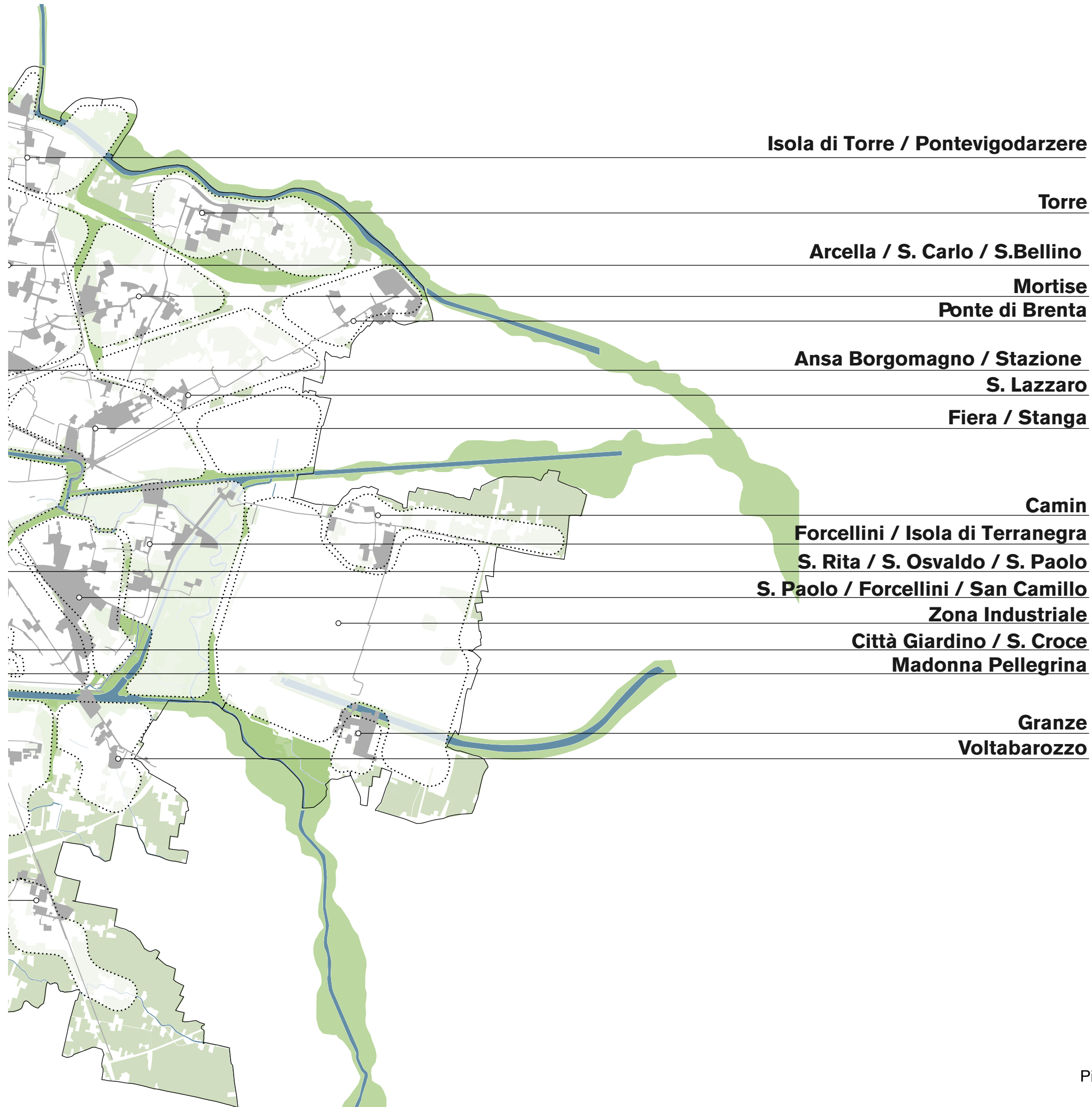
Guizza / Bassanello

SS. Crocifisso

Mandria

Salboro





Gli elaborati progettuali del PI di Padova sono accompagnati da alcuni indirizzi per incentivare la rigenerazione dei tessuti urbani esistenti e per orientare l'azione pubblica attraverso la promozione di politiche, programmi, regolamenti, procedure e piani di settore finalizzati a implementare il progetto "Città dei rioni".

Questi indirizzi sono riuniti all'interno del "Prontuario per la Città dei rioni, la qualità architettonica e la mitigazione ambientale" (Prontuario), che a tal fine costituisce il quadro di riferimento per la progettazione degli interventi (pubblici e privati). Il Prontuario ha anche il ruolo di quadro di riferimento per la predisposizione degli atti di programmazione dei lavori pubblici comunali, con l'obiettivo di perseguire una reale coerenza e integrazione (funzionale, economica, temporale) tra le strategie di rigenerazione ed il programma degli interventi pubblici e privati.

In Prontuario, in sinergia con gli obiettivi del Documento del Sindaco del PI "Padova 2030" illustrato al Consiglio Comunale a marzo 2021, è articolato nei seguenti temi:

1. la qualificazione della Città e del territorio storico (schede elaborato "D4" del PI);
2. la rigenerazione degli assi storici, degli spazi aperti e della mobilità dolce (schede elaborato "D3" del PI);
3. la rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale dei tessuti urbani esistenti, degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità, degli spazi aperti e della mobilità lenta, attraverso l'implementazione del progetto "Città dei rioni" (schede elaborato "D2" del PI);
4. la qualificazione del paesaggio agrario (schede elaborato "D5" del PI).



11.1 Città dei rioni

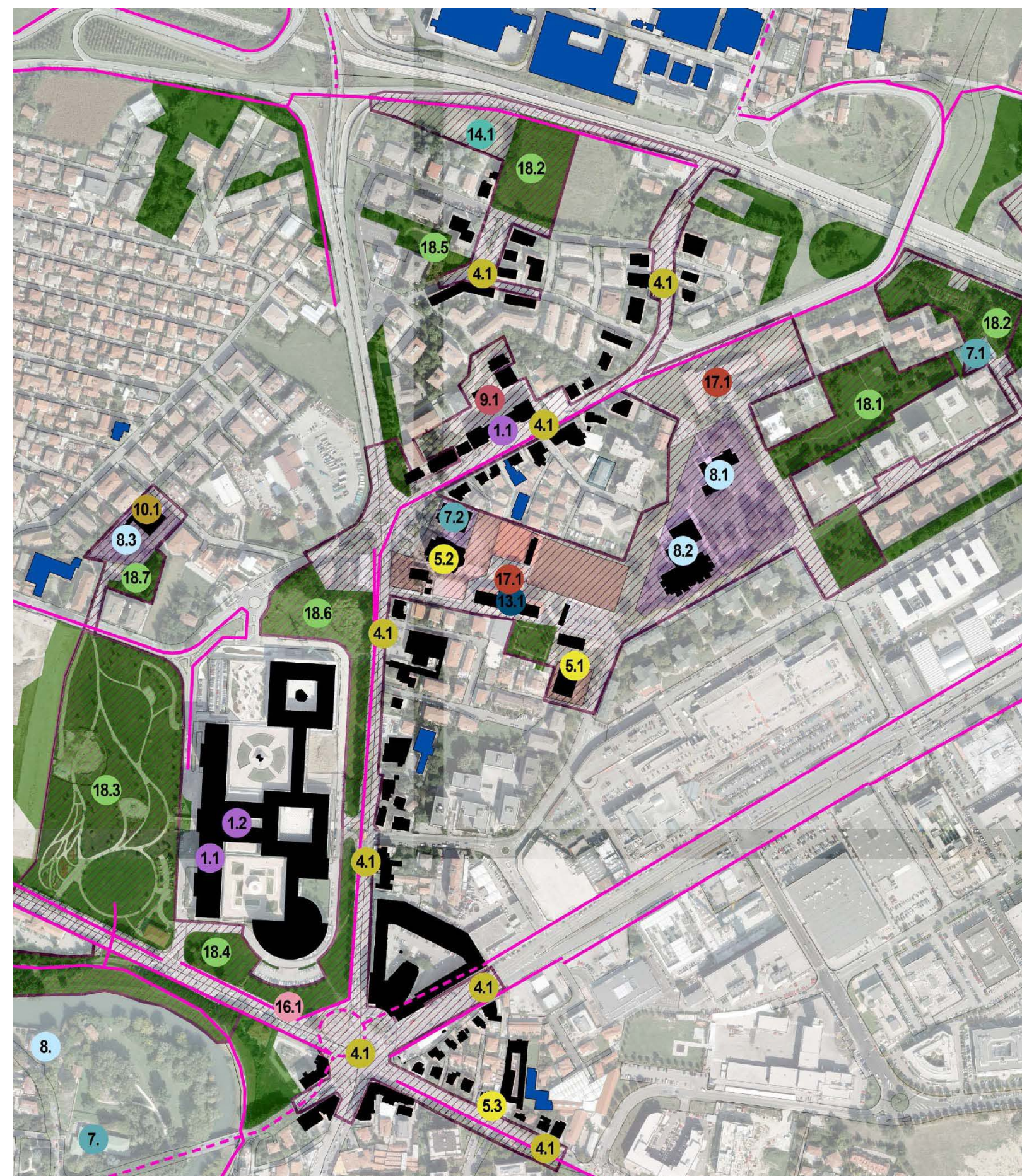
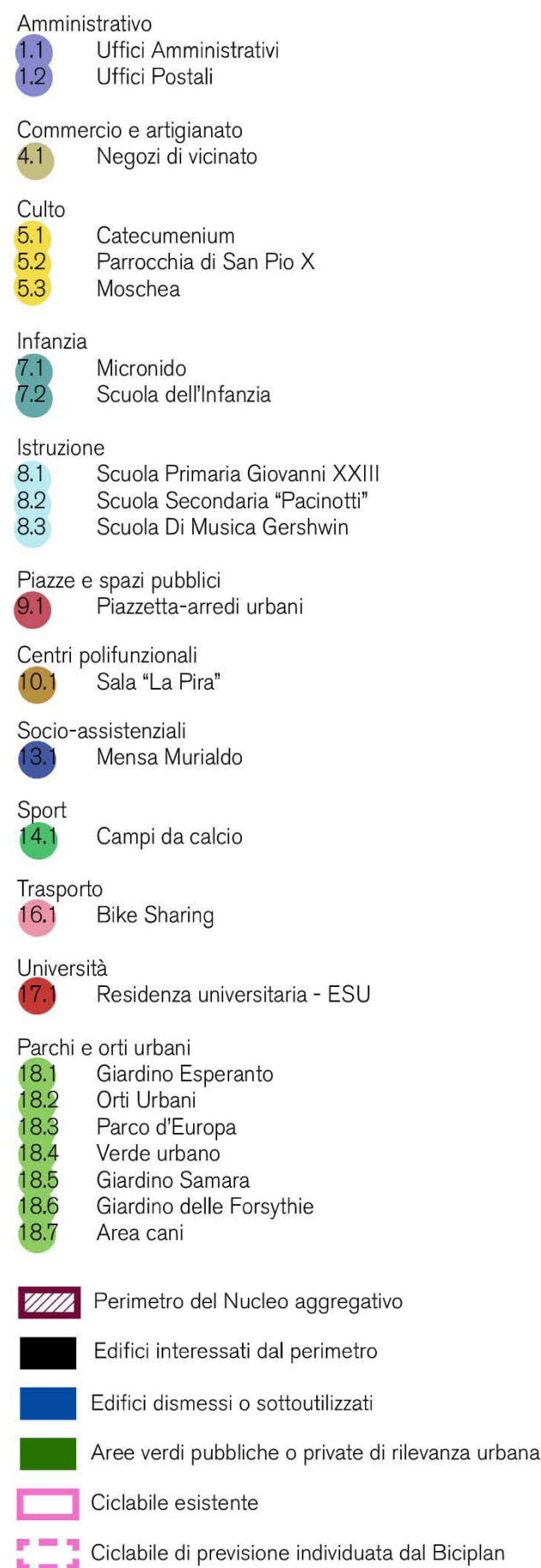
Ad eccezione del Centro Storico, la struttura urbana attuale di Padova è in buona parte risultato delle importanti trasformazioni urbanistiche avvenute dagli Anni Sessanta in poi.

La Città è divisa in 10 Consulte amministrative, articolate a loro volta in circa 40 rioni storicamente evolutisi sviluppando l'organismo urbano vario e denso nelle sue caratteristiche morfo-tipologiche, funzionali e sociali.

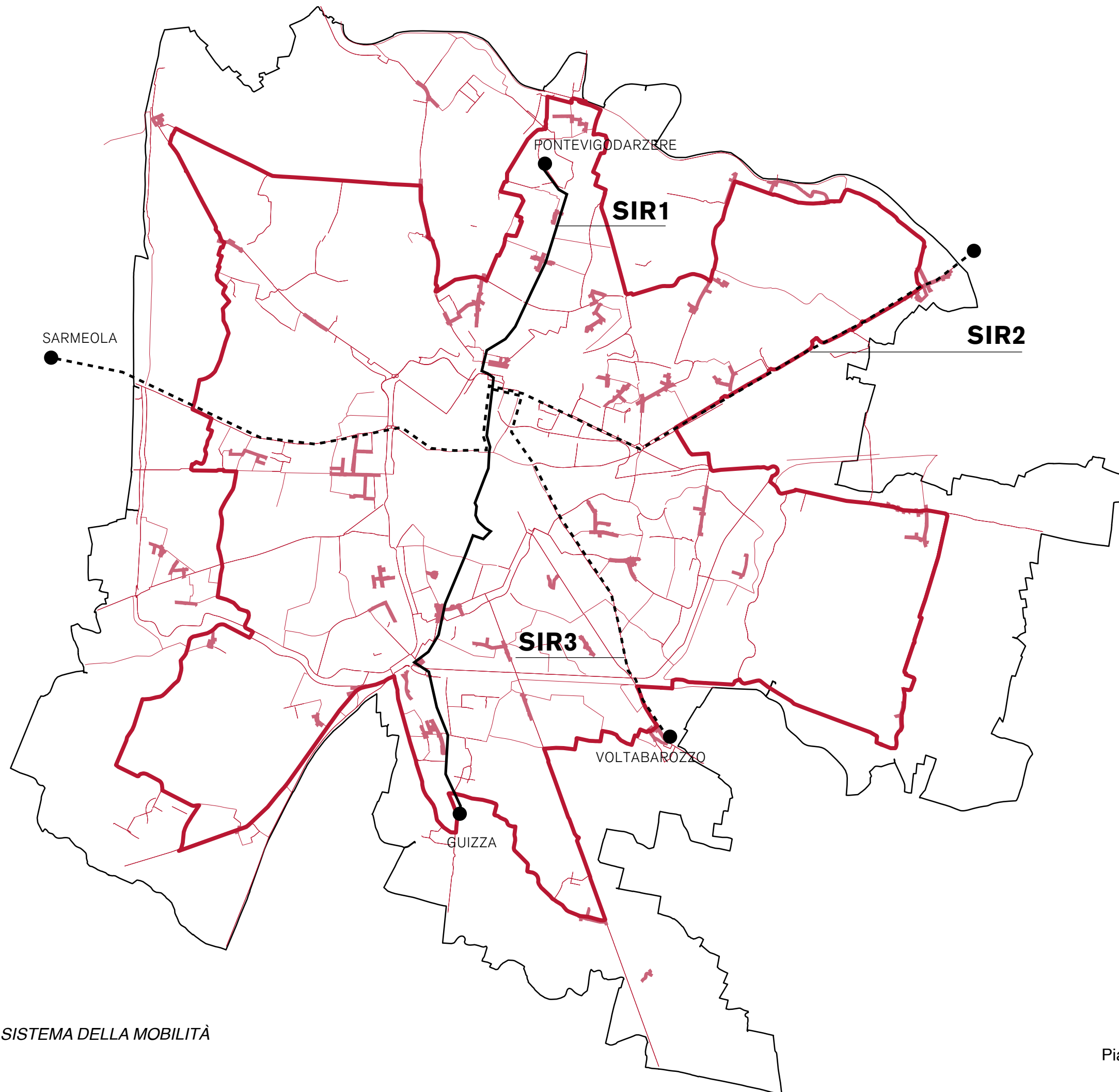
Il progetto **Città dei Rioni** nasce con l'obiettivo di ritrovare, all'interno della pianificazione urbanistica attraverso il nuovo PI, il ruolo dei Rioni affinché essi non siano unità puramente amministrative bensì realtà dotate di autonomia e identità proprie.

La "Città dei Rioni" mira a promuovere la rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale dei tessuti urbani esistenti e della rete degli spazi aperti dei quartieri, individuati come zone capaci di garantire un'autonomia di servizi che consenta a tutti di poter accedere a scuole, servizi sanitari e piccole attività ricettive e terziarie entro un raggio geografico di 500 metri e un tempo di 15 minuti, a piedi o in bicicletta. Alla scala vasta si passa, così, dall'attuale "struttura a stella", con cunei verdi e quartieri che si sviluppano lungo gli assi, alla "struttura ad arcipelago" di rioni che assorbe il verde ospitandolo all'interno del tessuto urbano.

Quanto detto trova riscontro anche nel PI, che identifica più di 30 rioni, intesi come organismi di base dell'aggregazione urbana ed epicentro della comunità locale e della vita quotidiana, sui quali basare la strate-



ANALISI DEI SERVIZI DI PROSSIMITÀ. CASO STUDIO: FIERA-STANGA



SISTEMA DELLA MOBILITÀ

gia di rigenerazione della Città esistente, secondo criteri di:

1. prossimità dei servizi e degli spazi pubblici;
2. identità storica e culturale;
3. centralità dei luoghi aggregativi.

Il lavoro, applicato a tutti i rioni identificati dal Piano, è stato svolto in due fasi:

1. report conoscitivo, redatto di concerto con le rappresentanze della società civile;
2. proposta progettuale riguardante la riqualificazione e rigenerazione degli spazi e delle funzioni di ogni singolo rione.

(1) REPORT CONOSCITIVO

In questa fase è stato svolto un accurato lavoro di ricognizione dello stato di fatto, cercando di operare il più possibile in loco, al fine di individuare quale potesse essere il nucleo aggregativo portante di ciascun rione, sul quale basare le scelte programmatiche del PI. La conoscenza consolidata del territorio è avvenuta tramite:

1. analisi puntuale e mappatura dei servizi di prossimità dei nuclei aggregativi;
2. passeggiate conoscitive, divenute un'importante opportunità di riflessione collettiva.

Le principali criticità rilevate nella fase di ascolto sono riconducibili a:

1. presenza di edifici dismessi o sottoutilizzati;
2. elevato numero di aree in attesa di essere edificate e sottratte al verde della città;



3. carenza di piazze e spazi di aggregazione;
4. tratti ciclopedonali pericolosi;
5. discontinuità della rete ciclabile;
6. assi stradali con traffico intenso interni nelle aree residenziali;
7. scarsa presenza di commercio e servizi di vicinato;
8. accessibilità limitata del verde di prossimità in un raggio di 300 metri.

(2) PROGETTO CITTÀ DEI RIONI

Sulla base delle conoscenze assunte si è passati alla redazione dei progetti relativi ai rioni.

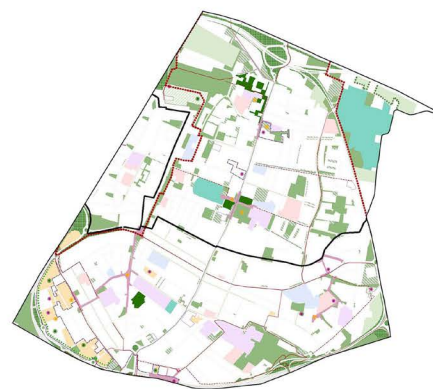
Nel progetto "Città dei Rioni" la struttura degli spazi pubblici e i servizi di ciascun quartiere è stata organizzata secondo tre sistemi:

1. Sistema degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità.
2. Sistema del verde e del paesaggio agroubano.
3. Sistema della mobilità.

Il **Sistema degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità** costituisce il campo preferenziale in cui il Progetto "Città dei rioni" può attuarsi per promuovere la rigenerazione urbana fortemente caratterizzata sotto il profilo ambientale, paesaggistico e funzionale.

Gli elementi che compongono questo Sistema sono:

1. Servizi di quartiere, territoriali e sportivi di rilevanza locale:
 - a) servizi per l'istruzione di quartiere;
 - b) servizi di quartiere;
 - c) servizi territoriali (di rilevanza locale);



Arcella San Carlo San Bellino



Ansa Borgomagno Stazione



Pontevigodszere Isola di Torre



Torre



Città Giardino Prato della Valle



San Lazzaro



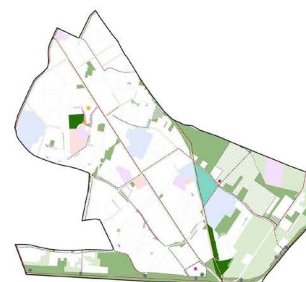
Santo Portello



Piazze Savonarola



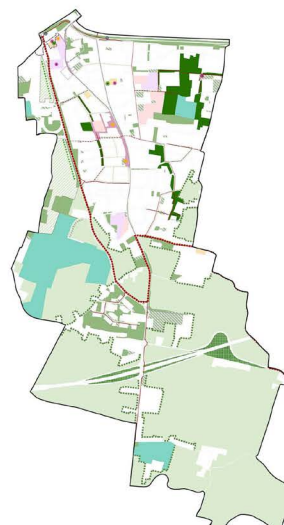
Zona Industriale



Santa Rita Sant'Osvaldo



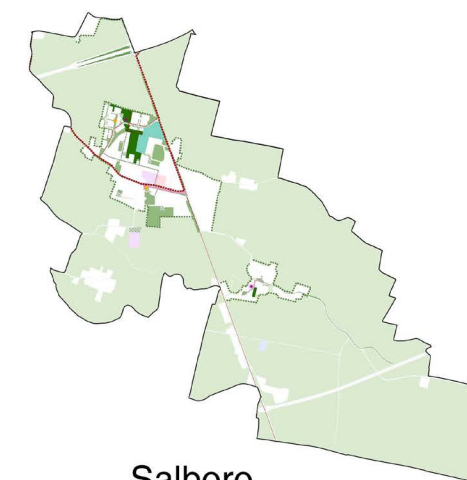
SS. Crocefisso



Guizza Bassanello



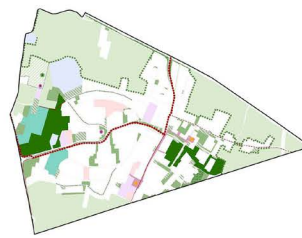
Volabarozzo



Salboro



Fiera Stanga



Mortise



Ponte di Brenta



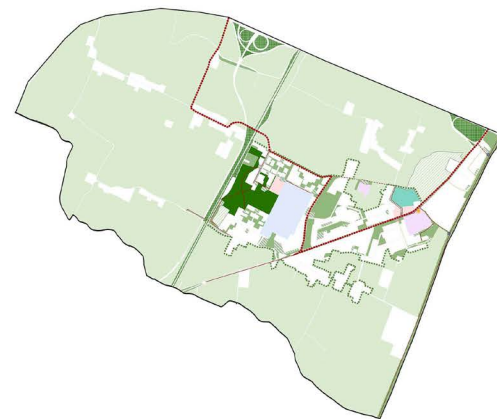
Madonna pellegrina



Camin



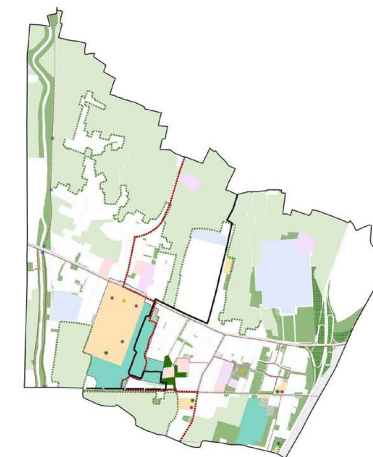
Forcellini Sant'Osvaldo San Paolo



Mandria



Forcellini Isola di Terranegra



Chiesanuova Cave



Voltabusegana



San Giuseppe Porta Trento



Sacra Famiglia



Altichiero



Santo Stefano Brusegana

- d) servizi sportivi;
- 2. Rigenerazione dei tessuti urbani esistenti e nuova urbanizzazione
- e) zone residenziali di rigenerazione;
- f) zone residenziali di espansione;
- g) ambiti di rinnovamento urbano;
- h) ambiti di rigenerazione urbana;
- 3. Rigenerazione degli spazi aperti e dei servizi di prossimità
- i) aree per il potenziamento dei servizi di prossimità;
- j) aree urbane di aggregazione.

Il Sistema del verde e del paesaggio agrourbano 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.

Il Sistema del verde è composto e articolato nei seguenti elementi:

- a) verde pubblico;
- b) verde privato;
- c) verde di prossimità;
- d) verde di nuova previsione;
- e) filtro verde infrastrutturale;
- f) filari alberati.
- g) filtri verdi urbani;

- h) filtri verdi periurbani;
- i) punti di accesso al Parco Fluviale;
- j) ambiti agricoli.

Il **Sistema della mobilità** assume un ruolo centrale per la creazione di una Città accessibile a tutti, mettendo al centro della rigenerazione urbana 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.

Gli elementi che lo compongono sono i seguenti:

1. Tracciati ciclabili
 - a) percorsi ciclabili esistenti;
 - b) percorsi ciclabili previsti dal Biciplan;
 - c) percorsi ciclopedonali di nuova previsione;
2. SIR
 - d) tracciato esistente SIR1;
 - e) tracciati di progetto SIR2 e SIR3;
3. Altri elementi
 - f) area buffer del tracciato tramviario;
 - g) aree a parcheggio;
 - h) ambiti ferroviari.

Tali progetti sono presentati sotto forma di Schede raccolte all'interno dell'Elaborato D2 all'interno del quale è possibile indivi-

duare anche l'abaco delle direttive progettuali, la sintesi delle strategie e delle azioni da intraprendere al fine di concretizzare i progetti proposti.

La Città dei Rioni diventa così parte strutturante del nuovo PI di Padova dal momento che interviene sul disegno urbano toccando uno dei temi/obiettivi fondamentali del PI: la rigenerazione urbana ed ecologico-ambientale dei tessuti urbani esistenti, degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità, degli spazi aperti e della mobilità lenta.

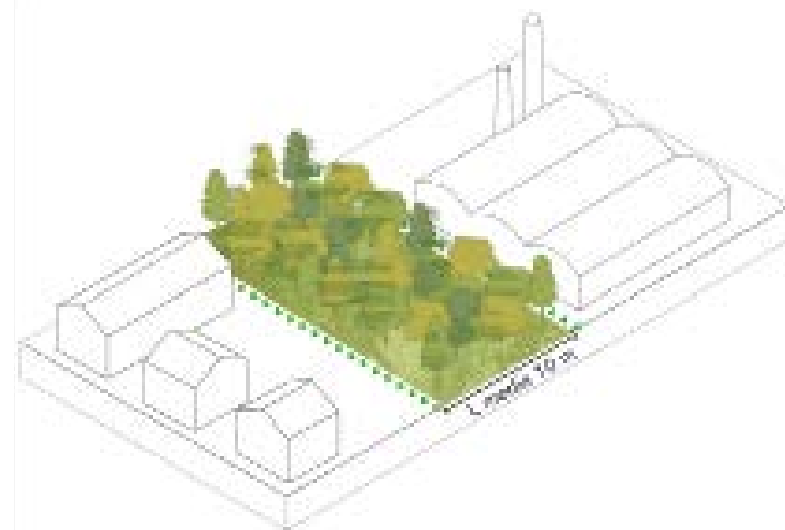
L'implementazione del progetto "Città dei Rioni" avverrà inoltre secondo le modalità definite al Titolo III del "Prontuario per la Città dei rioni, la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale", documento guida per i riferimenti entro i quali gli interventi (diretti e indiretti), i programmi e i progetti proposti daranno attuazione al Piano degli Interventi in sinergia e coerenza con le Norme Tecniche Operative di Piano.

Potenziamento dei servizi di prossimità



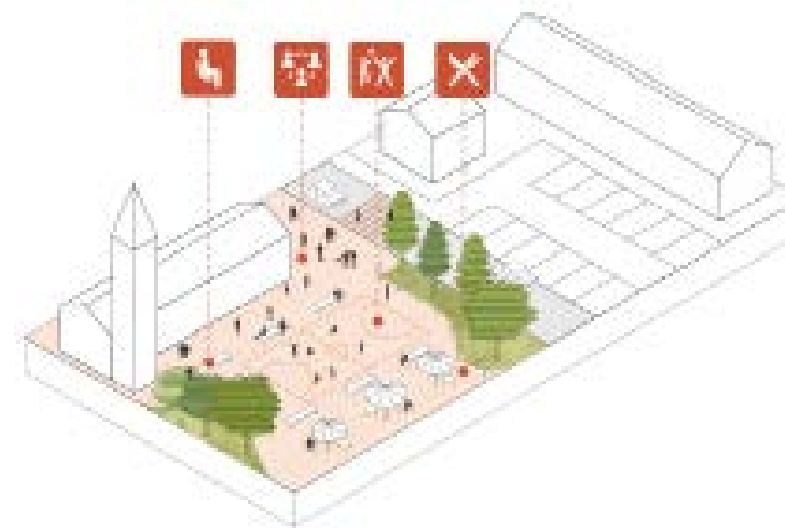
Servizi locali e di quartiere da realizzare su aree pubbliche e/o su aree da cedere, seguendo criteri di qualità, fruibilità ed accessibilità. I servizi di prossimità possono includere a titolo esemplificativo le seguenti categorie: Spazi socio-culturali e creativi, Servizi sociali, Centri di quartiere, Teatri e Auditorium, Biblioteche, Servizi per l'infanzia, Servizi assistenziali, Strutture ambulatoriali, Mercati, Centri polivalenti. La loro localizzazione sugli elaborati cartografici ha carattere di indirizzo e la loro effettiva collocazione verrà definita nei successivi livelli di progettazione. Per ogni Rione, sentita la Consulta di riferimento ed in ascolto con la cittadinanza, l'AC individua la tipologia di servizio più idonea da insediare.

Filtri verdi urbani



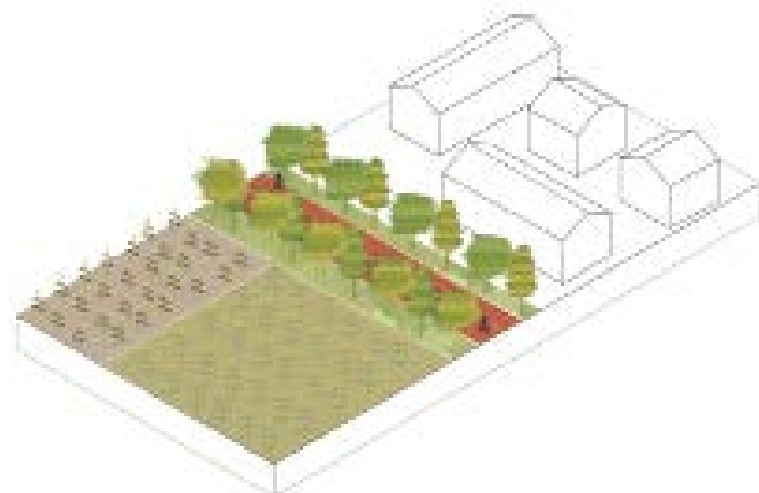
Le fasce verdi piantumate di mitigazione ambientale in ambito urbano, individuate sugli elaborati cartografici come elementi separatori in presenza di infrastrutture con alti volumi di traffico o di aree produttive ed artigianali. Tali fasce di mitigazione devono avere una larghezza media di 10 m, ed essere costituite per il 50% da alberi di 1a grandezza, per il 30% di 2a grandezza e per il 20% di 3a grandezza. Si ritiene opportuno l'impiego di piante prevalentemente autoctone o naturalizzate nella fascia climatica dell'area della pianura padana. Le forme di aggregazione e le tipologie di impianto dovranno essere definiti secondo i criteri e le strategie previste dal Piano del Verde.

Aree urbane di aggregazione



Aree dove prevedere interventi di riconfigurazione dello spazio pubblico finalizzati all'identificazione di nuove piazze urbane come luoghi centrali alla vita dei rioni, la cui progettazione può avvenire anche attraverso la promozione di concorsi di idee e programmi di urbanistica tattica. La loro localizzazione sugli elaborati cartografici ha carattere di indirizzo e la loro effettiva collocazione verrà definita nei successivi livelli di progettazione.

Filtri verdi periurbani



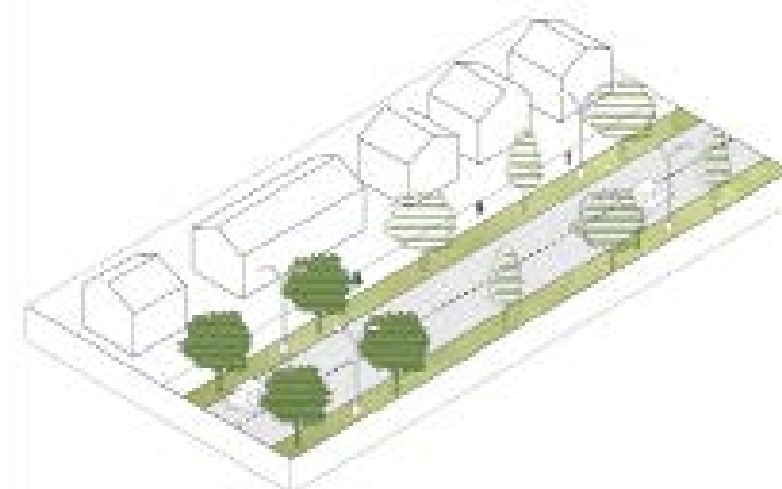
Fasce verdi piantumate con valenza di filtro agro-ambientale in ambito periurbano, individuate sugli elaborati cartografici come elementi separatori tra il tessuto urbano consolidato e gli ambiti agricoli. Tali fasce di mitigazione devono avere una larghezza media di 20 m, e gli alberi possono essere presentati come filari doppi, a grappolo o misti, o come massa vegetata. Si ritiene opportuno l'impiego di piante prevalentemente autoctone o naturalizzate nella fascia climatica dell'area della pianura padana. Le forme di aggregazione e le tipologie di impianto dovranno essere definiti secondo i criteri e le strategie previste dal Piano del Verde.

Verde di prossimità



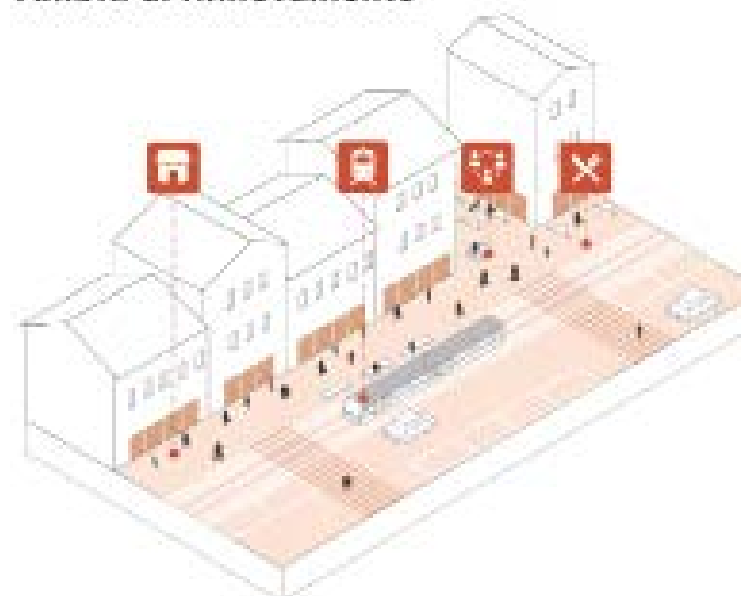
Aree verdi pubbliche dove potenziare l'accessibilità e la fruibilità dei cittadini per il passeggio, il relax, le attività sportive libere, il gioco e la socializzazione, secondo i criteri e le strategie previste dal Piano del Verde.

Filari alberati



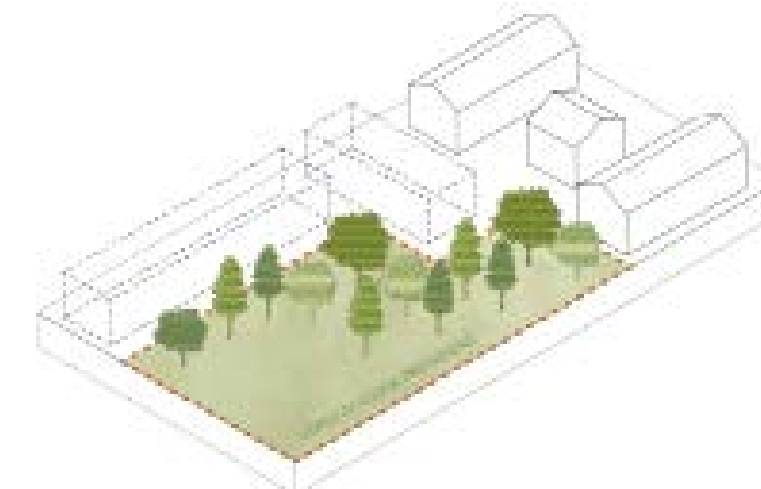
Filari di alberi esistenti o di nuova previsione lungo le strade urbane costituiti da più esemplari di specie diverse. Il sito di impianto, dove garantire spazio sufficiente per lo sviluppo degli apparati radicali, protetto dall'eccessivo compattamento e in grado di garantire adeguata permeabilità e annessamento e allo stesso tempo capacità di ritenzione idrica. Tutti le piantumazioni arboree esistenti dovranno essere mantenute e potenziate anche attraverso la sostituzione delle alberature vetuste o la ricollocazione di altre nuove piantumazioni. I tracciati individuali sugli elaborati cartografici, per i tratti di nuova previsione, hanno carattere di indirizzo e la loro effettiva collocazione verrà definita nei successivi livelli di progettazione secondo i criteri e le strategie previste dal Piano del Verde.

Ambiti di rinnovamento



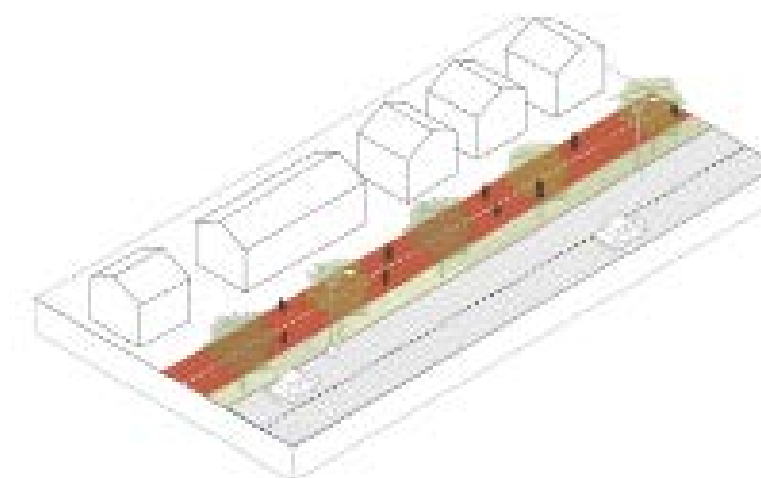
Sono ambiti di carattere urbano prevalentemente di proprietà pubblica dove realizzare interventi unitari di trasformazione e/o riqualificazione urbana con lo scopo di qualificare lo spazio pubblico del rione. Gli ambiti di rinnovamento prevedono la regolazione della mobilità favorendo i flussi ciclopedonali, introducendo nuovi elementi di arredo urbano e incrementando le superfici permeabili.

Verde di nuova previsione



Aree destinate a verde pubblico di nuova previsione finalizzato all'aumento della qualità urbana dei rioni. La loro localizzazione sugli elaborati cartografici ha carattere di indirizzo e la loro effettiva collocazione verrà definita nei successivi livelli di progettazione o saranno realizzati secondo le modalità stabilite ai successivi Art. 34 e Art.35.

Tracciati ciclopedonali di nuova previsione



Gli elaborati cartografici indicano in modo non prescrittivo con apposita simbologia i tracciati ciclopedonali, che dovranno essere definiti nella pianificazione attuativa al fine di implementare la rete ciclopedonale coerentemente con le previsioni del PUMS. Tali percorsi saranno realizzati preferibilmente con materiali filtranti e la loro progettazione dovrà garantire l'accessibilità anche da parte dei soggetti con ridotte capacità motorie.



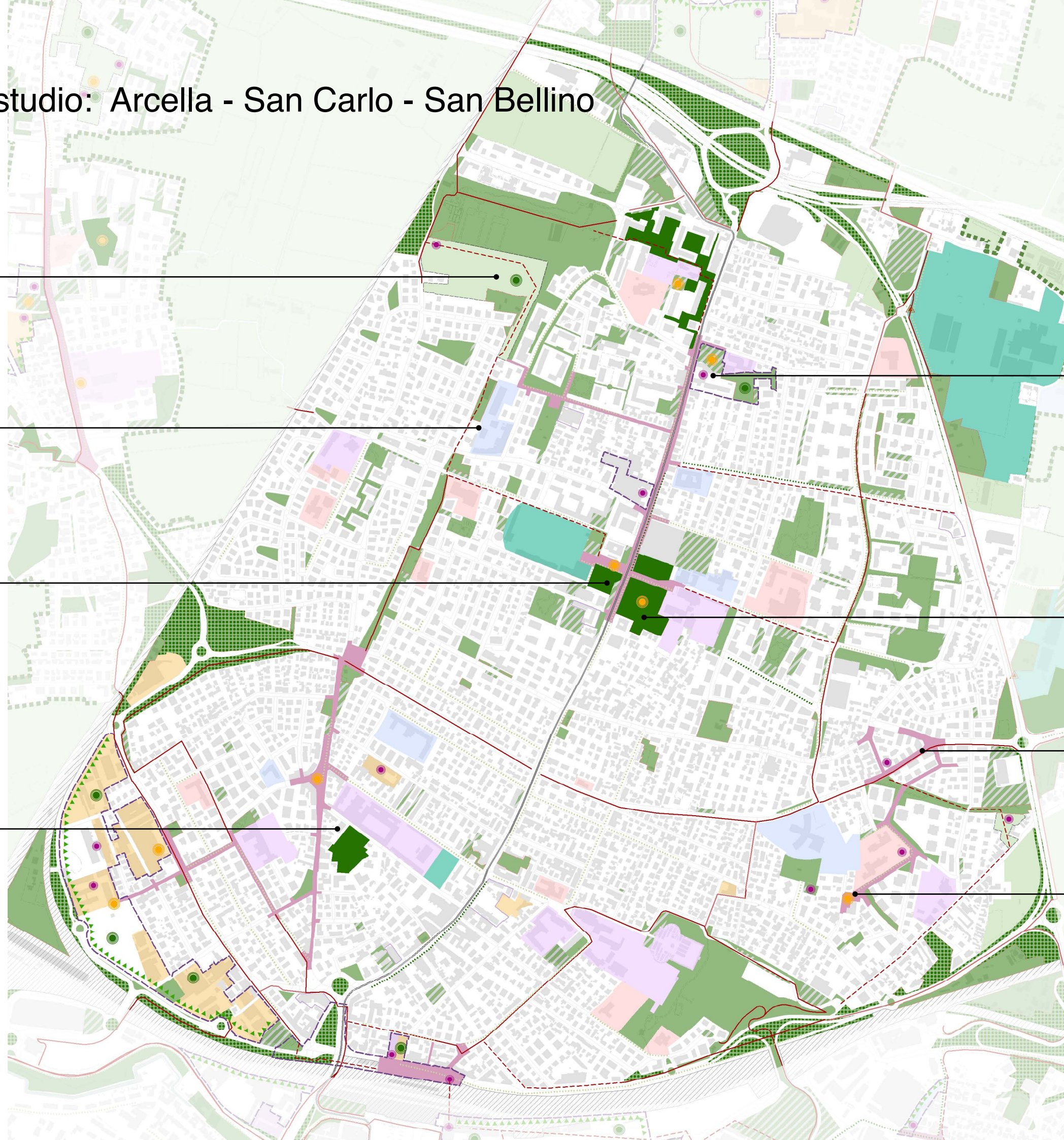
Azioni per i rioni - Caso studio: Arcella - San Carlo - San Bellino

Aumento del verde pubblico in
continuità con il parco esistente

Ricucitura della rete ciclabile
esistente privilegiando percorsi
interni alle aree verdi

Potenziamento del verde di
prossimità accessibile a 300
metri a piedi

Ambiti di rinnovamento dei flussi
della mobilità



Incremento di spazi per attività
collettive e servizi di prossimità
attraverso il recupero di aree
sottoutilizzate





Piazza urbana e parco pubblico

Isole pedonali e spazi per la
mobilità lenta





Messa a sistema delle scuole e dei
parchi urbani attraverso percorsi
ciclabili in sicurezza

Sistema degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità

*Servizi di quartiere, territoriali e sportivi
di rilevanza locale*

-  Servizi per l'istruzione di quartiere
-  Servizi di quartiere
-  Servizi territoriali (di rilevanza locale)
-  Servizi sportivi

*Rigenerazione dei tessuti urbani esistenti
e nuova urbanizzazione*

-  Zone residenziali di rigenerazione
-  Zone residenziali di espansione
-  Ambiti di rinnovamento urbano
-  Ambiti di rigenerazione urbana

*Rigenerazione degli spazi aperti
e dei servizi di prossimità*

-  Aree per il potenziamento dei servizi di prossimità
-  Aree urbane di aggregazione

Sistema della mobilità




Tracciati ciclabili

-  Tracciati ciclabili esistenti
-  Tracciati ciclabili previsti dal bioplan
-  Tracciati ciclopedonali di nuova previsione

SIR

-  Tracciato SIR1
-  Tracciato SIR2 e SIR3

Altri elementi

-  Area buffer del tracciato tramviario
-  Aree a parcheggio
-  Ambiti ferroviari

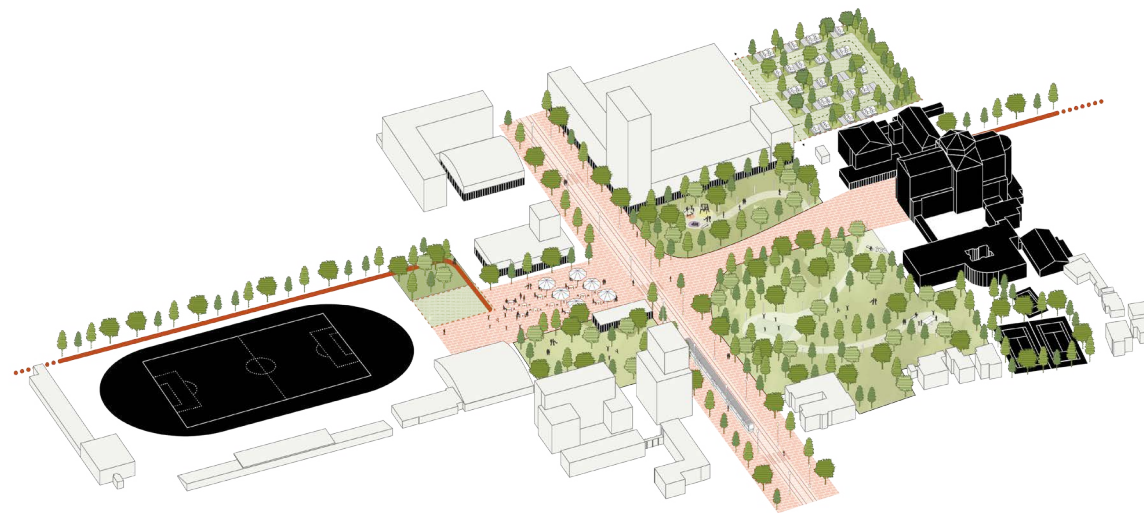
Sistema del verde e del paesaggio agriurbano

-  Verde pubblico
-  Verde privato
-  Verde di prossimità
-  Verde di nuova previsione
-  Filtro verde infrastrutturale
-  Filari alberati esistenti
-  Filari alberati di nuova previsione
-  Filtri verdi urbani
-  Filtri verdi periurbani
-  Punti di accesso al Parco Fluviale
-  Ambiti agricoli



(3) EPICENTRI E CENTRALITÀ URBANE

Per alcuni ambiti particolarmente significativi e strategici, il nuovo PI promuove interventi di rigenerazione urbana con lo scopo di qualificare lo spazio pubblico, implementare la mobilità dolce (pedonale e ciclabile), desigillare i suoli, favorendo l'uso di materiali filtranti e la piantumazione delle aree, potenziare la dotazione arborea e arbustiva, creare spazi comuni di prossimità, incentivare la sostenibilità ambientale ed energetica degli interventi, realizzare delle aree verdi filtro per le aree poste in prossimità ad assi viari interessati da traffico intenso, promuovere la fruibilità degli spazi pubblici da parte dei soggetti con ridotta capacità motoria.



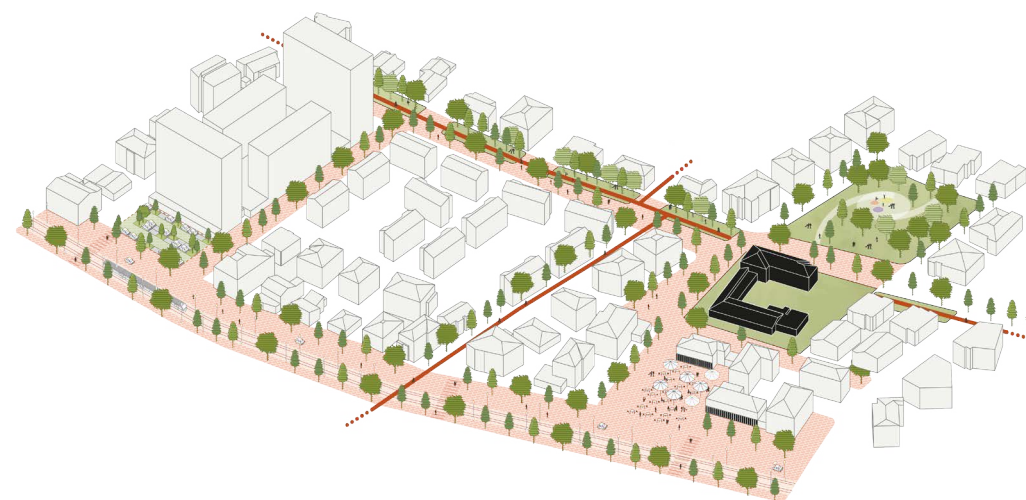
la piazza centrale



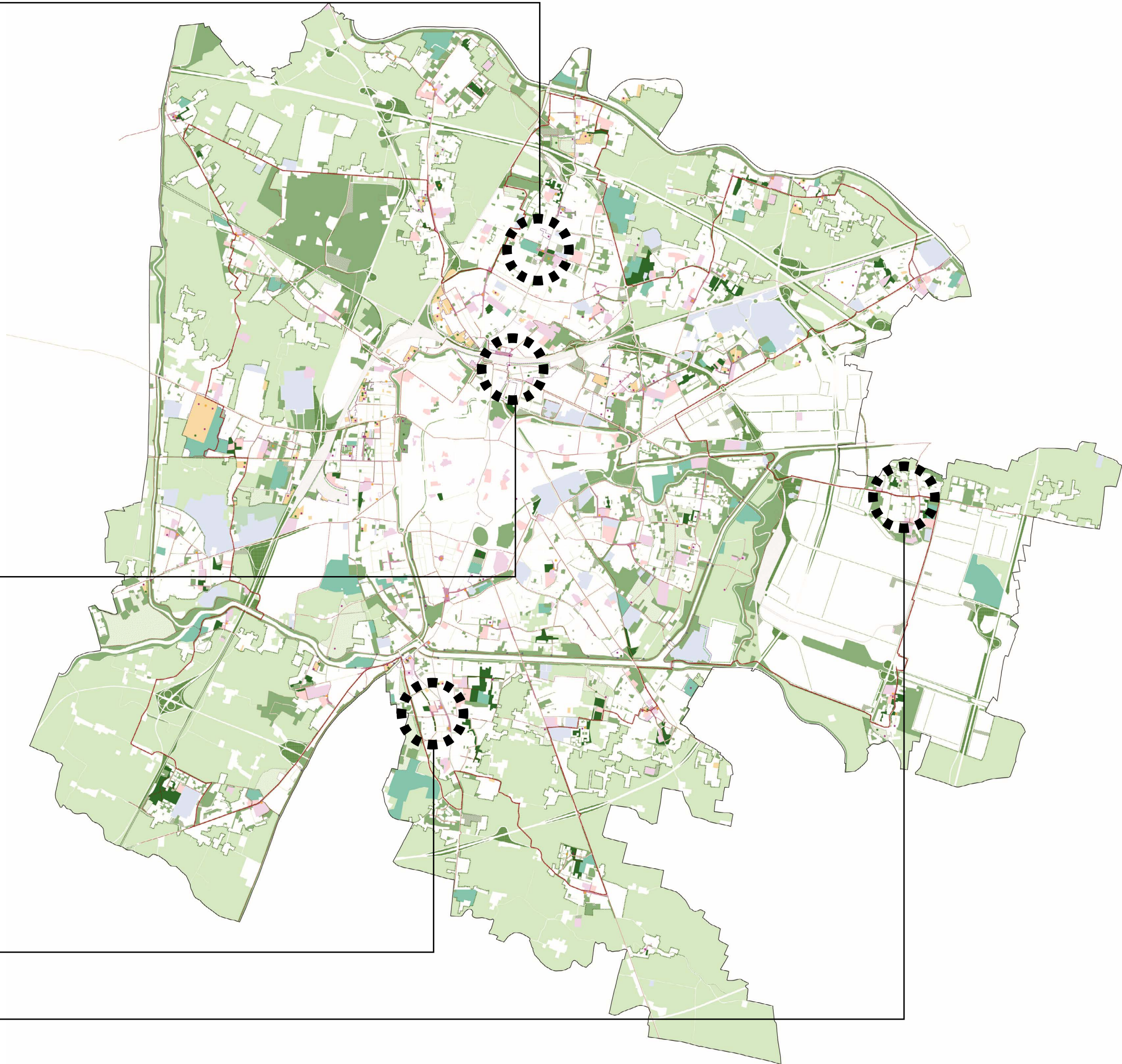
la ricucitura verde urbana



il sistema lineare



l'intreccio di spazi collettivi

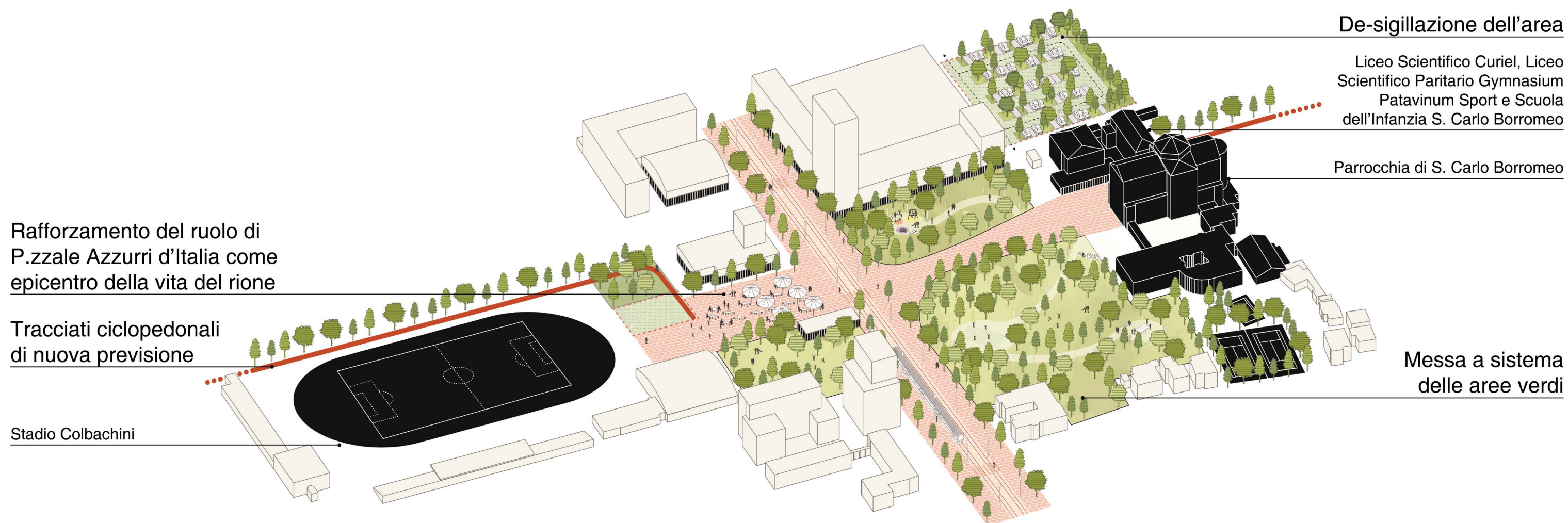




Caso studio: la piazza centrale

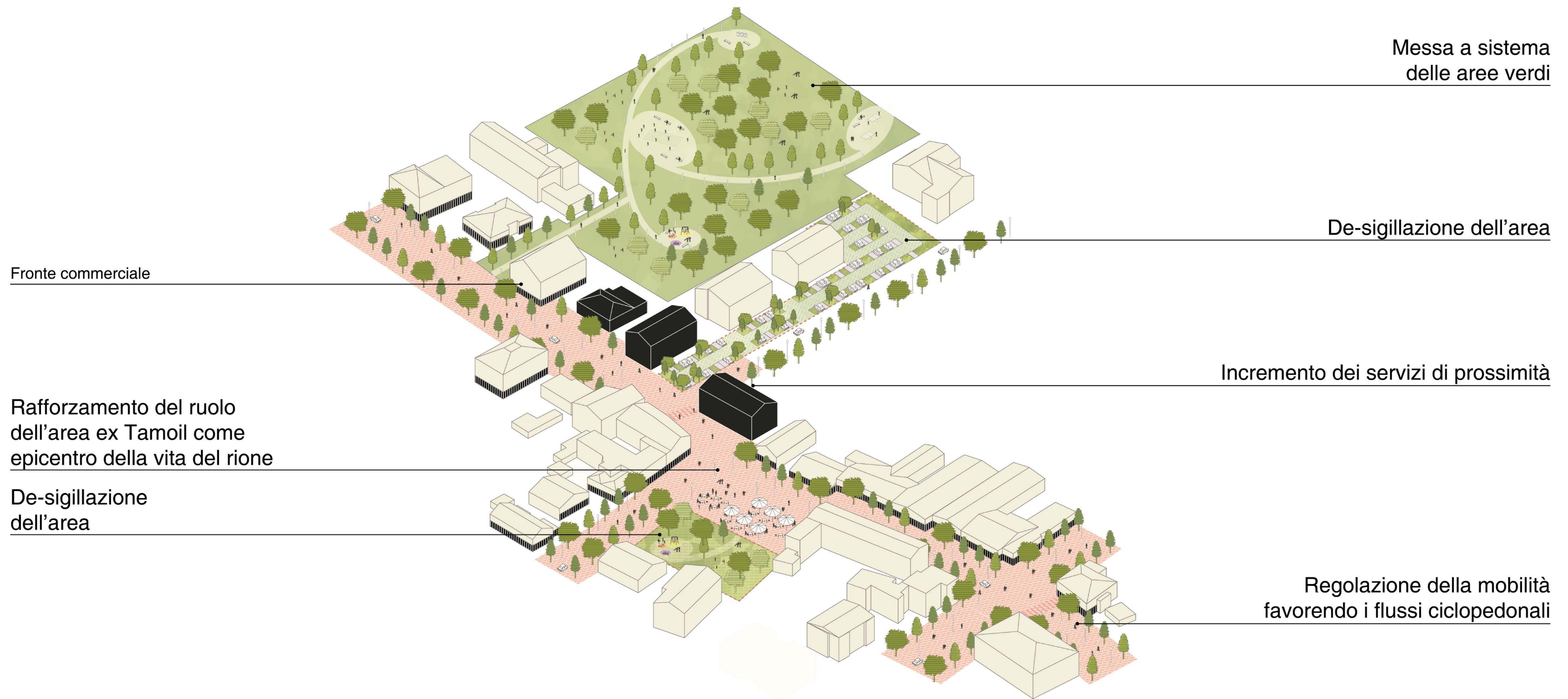
Rione Arcella - San Carlo - San Bellino

Nuova area di aggregazione tra Piazzale Azzurri d'Italia e la Parrocchia Di San Carlo



Caso studio: il sistema lineare

Rione Camin
Nuovo ambito di rinnovamento tra Via Vignonese e Via Granze

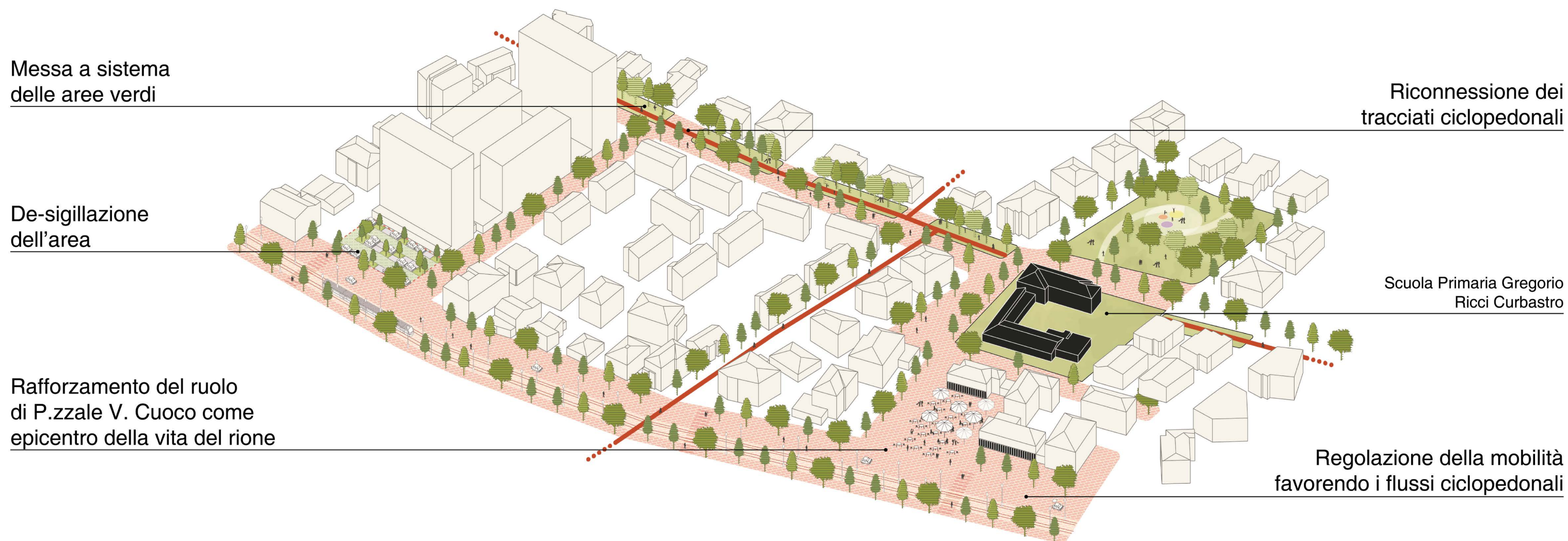




Caso studio: l'intreccio di spazi collettivi

Rione Guizza Bassanello

Nuovo ambito di rinnovamento e aggregazione urbana tra Piazzale Cuoco - Via Guizza e Via Alfieri



Rigenerazione ed ampliamento dell'ambito della Stazione

1. Aumento delle superfici verdi permeabili dal 5% a 80% (da 1 ha a 16 ha)

2. Superamento della barriera della ferrovia e la creazione di un nuovo Ponte Verde abitato

3. Equilibrio tra volumi edificabili e attività da insediare (mix funzionale tra tipologie residenziali, servizi di vicinato, spazi culturali, etc.)

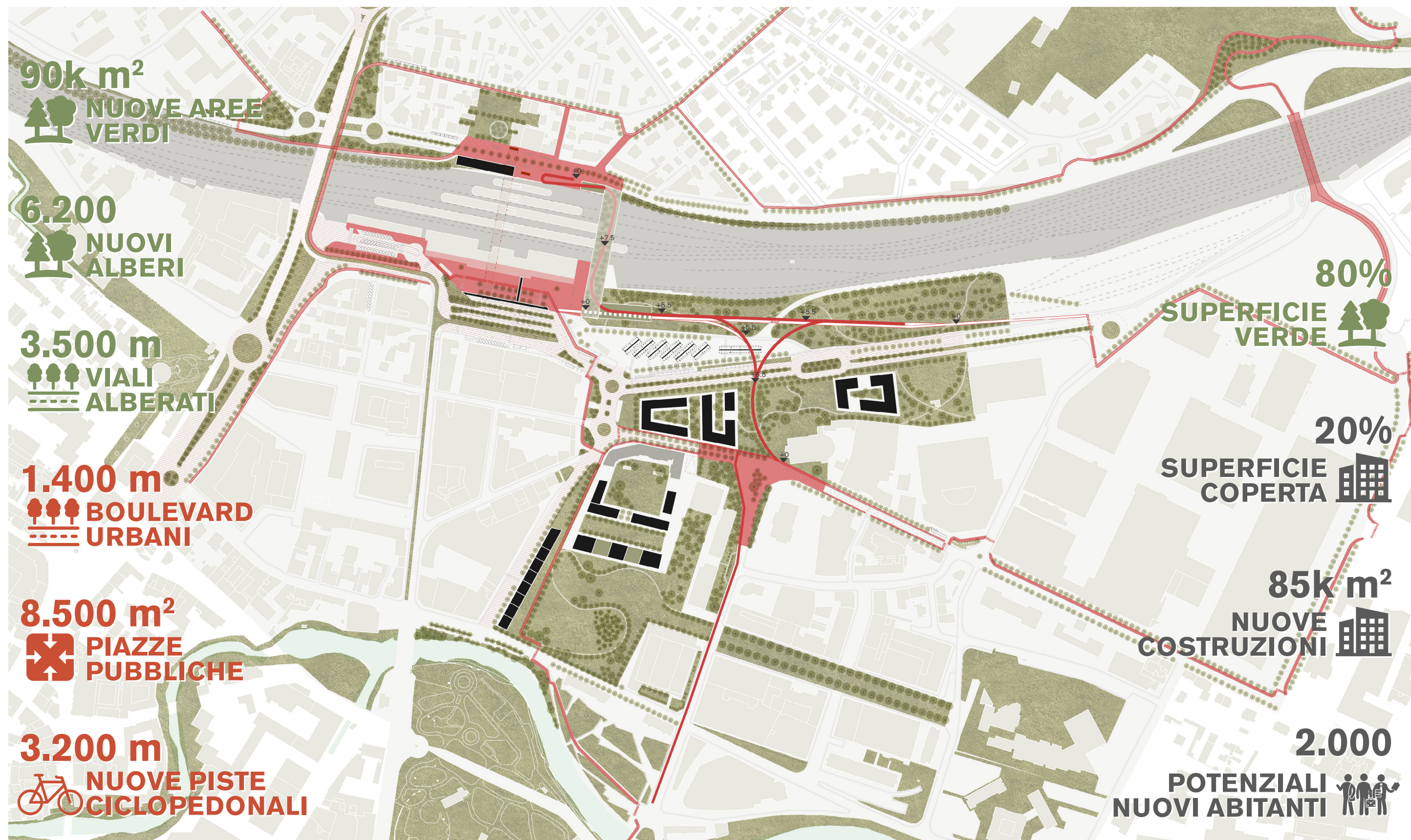
4. Nuova rete degli spazi pubblici e rafforzamento della rete ciclopedonale

5. Nuovo parco sul Fiume Piovego e collegamento ciclabile con il Fiume Brenta

6. Creazione di tre nuovi giardini urbani



Rigenerazione ed ampliamento dell'ambito della Stazione





11.2 Assi storici, spazi aperti e mobilità dolce

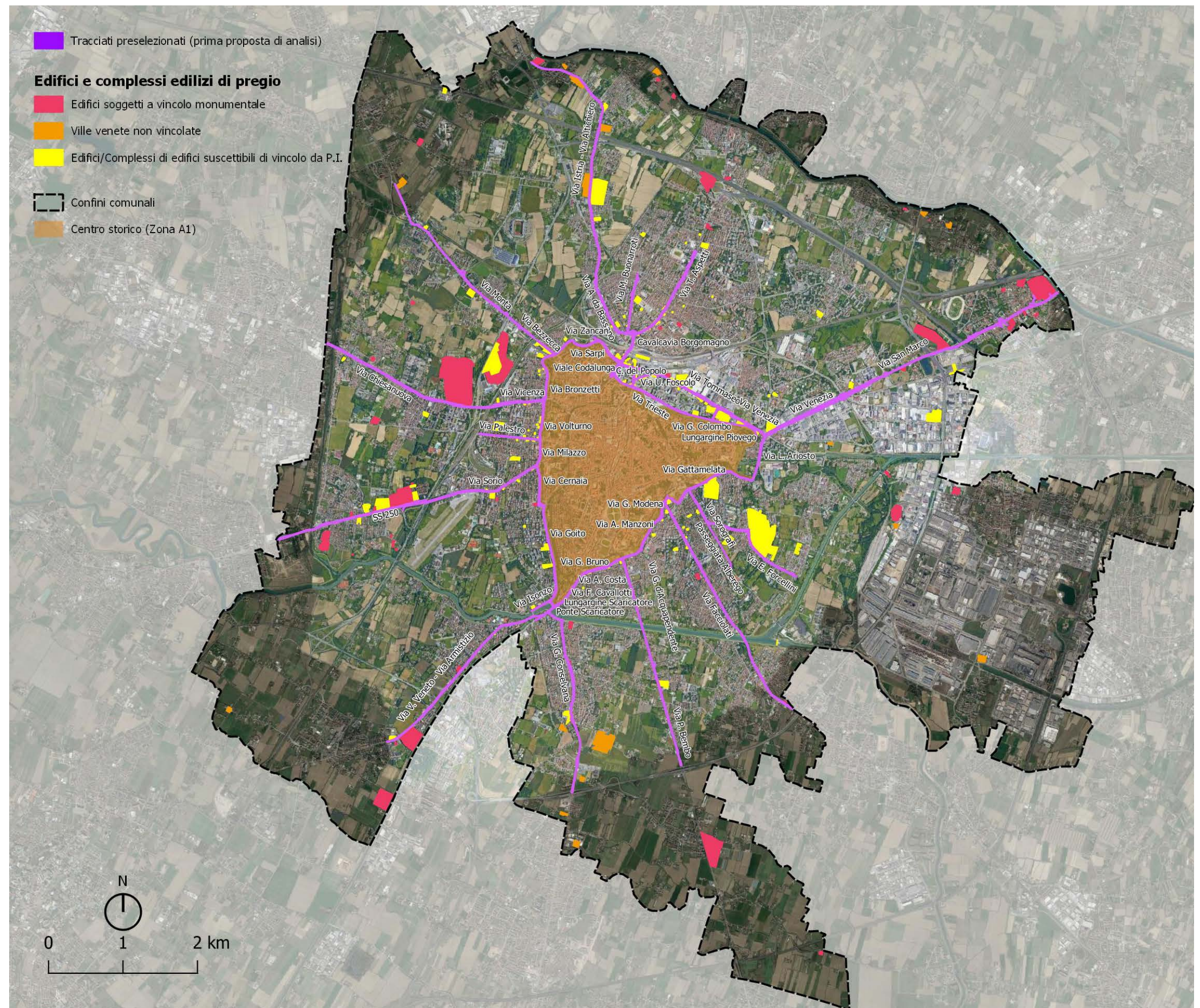
Gli obiettivi del Piano degli Interventi di Padova sono orientati ad una maggiore tutela della qualità del territorio e del patrimonio edificato nonché ad un miglior utilizzo delle risorse disponibili.

Particolare attenzione viene rivolta alla Città storica che nel nuovo PI viene esplorata oltre i confini del Centro storico e del patrimonio già oggetto di tutela e salvaguardia, al fine di estendere tali azioni, ivi compresa la valorizzazione, anche a quegli elementi del territorio non ancora ufficialmente tutelati.

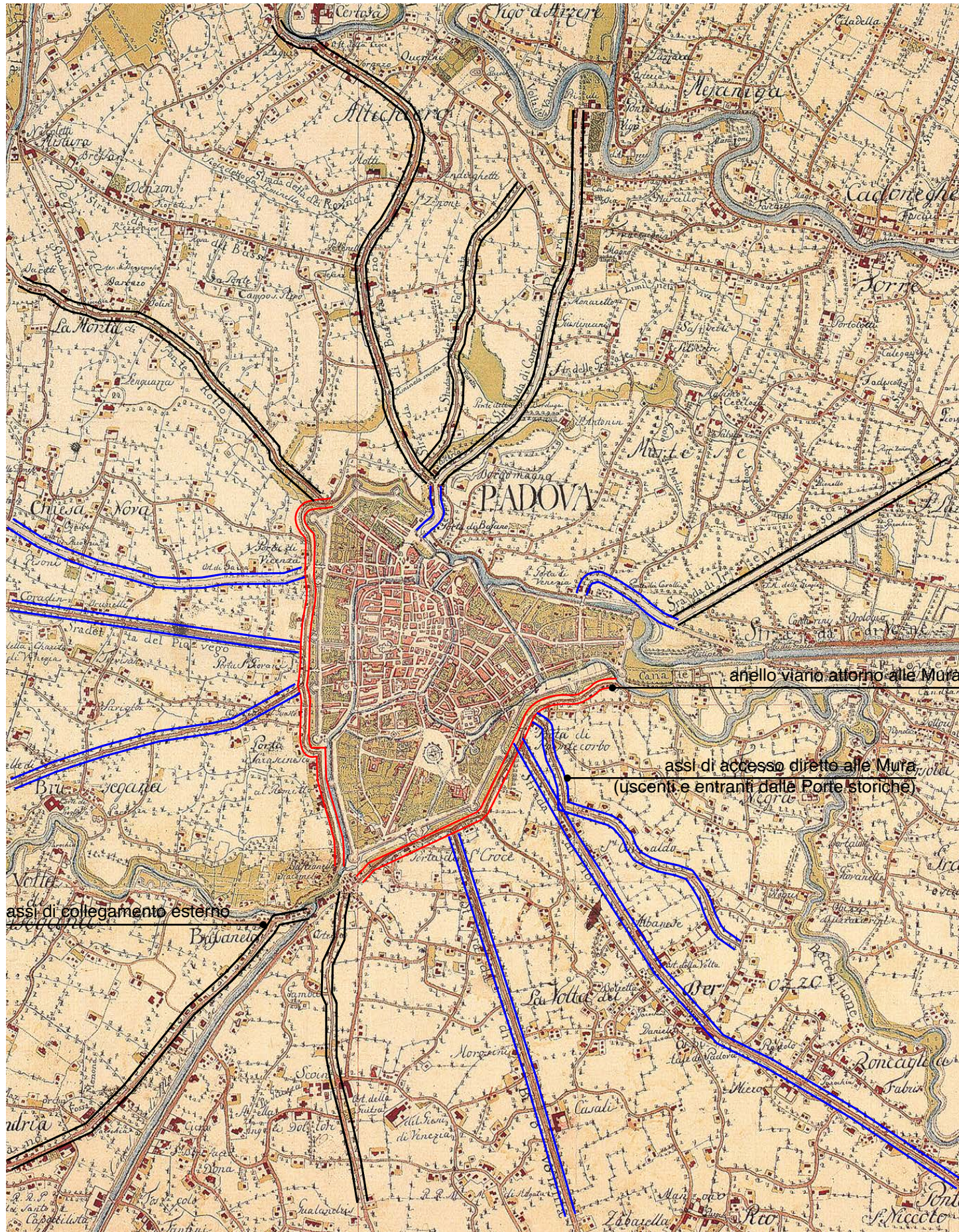
In questa direzione un punto di arrivo fondamentale è senza dubbio rappresentato dall'introduzione delle Sottozone A2 (Edifici ed ambiti di interesse storico, architettonico e testimoniale isolati) che "comprendono gli edifici e i complessi speciali di valore storico, architettonico e testimoniale, con annessi parchi, giardini o ambienti naturali che formano un insieme organico con la parte edificata, esterni al perimetro del Centro Storico e inglobati prevalentemente nei tessuti della città consolidata o situati in ambito agricolo" (articolo 16, comma 1 delle norme tecniche operative).

Tra gli edifici e/o complessi di edifici ricadenti nella suddetta Sottozona rientrano anche le **Architetture del Novecento** individuate a seguito di un lavoro confluito nell'Elaborato D4.

Tanto nella fase di indagine, quanto in quella di scrematutra delle Architetture un ruolo cardine è stato giocato dall'analisi e dalla valutazione del contesto di inserimento.



MAPPA DEI TRACCIATI PRESELEZIONATI



CARTA STORICA KRIEGSKARTE VON ZACH (1798-1805)

Situazioni interessanti sono emerse soprattutto dallo studio del rapporto strada-edificio-spazi aperti.

Da qui la necessità e la volontà di proseguire il lavoro concentrandosi, questa volta, sugli elementi lineari, con l'obiettivo di individuare gli assi viari che, pur essendo collocati al di fuori del Centro storico, potessero essere riconosciuti come **assi di interesse storico** e fossero meritevoli di attenzione e salvaguardia in quanto fondamentali nella preservazione dell'identità urbana della Città di Padova.

A livello metodologico si è partiti da una preselezione basata perlopiù su un criterio di tipo "edilizio", individuando in prima battuta gli assi su cui si attestano gli edifici di pregio esistenti oltre il Centro storico.

A ciò è seguita un'analisi urbanistica della cartografia storica per capire quali, tra gli assi preselezionati, fossero effettivamente di impianto storico. Tramite un'indagine dettagliata, è stato possibile stabilire, infine, quali assi avessero mantenuto il carattere storico e quali no definendo due categorie:

1. l'asse anulare delle Mura;
2. gli assi ordinatori.

ASSE ANULARE DELLE MURA E ASSI ORDINATORI

L'indagine effettuata ha permesso di selezionare i tracciati e di individuare due diverse categorie: asse anulare delle Mura e assi ordinatori.

L'**asse anulare delle Mura** è l'anello costituito dai tracciati di impianto precedente al 1805 o comunque non posteriore al 1920, sui quali si attestano edifici di pregio o emer-

genze storico-architettoniche e che hanno preservato, anche solo potenzialmente, il loro carattere storico.

"Potenzialmente" significa che il tracciato è portavoce della memoria insediativa della Città e pertanto deve essere necessariamente preservato non solo come elemento fine a se stesso ma soprattutto come parte del contesto.

Tali elementi sono ubicati per lo più lungo il perimetro esterno delle Mura rinascimentali e individuano una corona viaria tutt'oggi immediatamente riconoscibile. L'impronta impressa sulla pianta è piuttosto forte, permette di orientarsi facilmente osservando la città dall'alto e di intuire la presenza delle Mura anche laddove le Mura stesse non sono percettibili.

In questo caso la relazione con un contesto dall'identità storica così marcata (quello delle Mura appunto) fa dell'asse anulare delle Mura un elemento di valenza storica, paesaggistica, identitaria ed ecologica.

Necessita pertanto di un progetto di valorizzazione fatto di azioni integrate rivolte non solo all'elemento lineare ma anche e soprattutto all'area di bordo, anche ai fini della realizzazione del **Parco delle Mura e delle Acque**.

La seconda famiglia di tracciati riguarda gli **assi ordinatori**, che seppur di impianto prevalentemente ottocentesco o comunque già identificati dagli strumenti della prima metà del Novecento, non hanno sviluppato e/o conservato dei caratteri tali da poter riconoscere loro una certa valenza storica, né paesaggistica.

Buona parte di questi tracciati rappresentavano le direttrici di accesso diretto alla città, in quanto assi entranti/uscenti dalle porte



storiche.

In buona parte corrispondono a quelli individuati nella carta storica von Zach (1798-1805) come "assi di accesso diretto alle Mura" e corrispondenti alle attuali: via Sorio (P.ta Saracinesca, non più esistente, e P.ta San Giovanni), via Palestro, (P.ta San Giovanni), via Vicenza (P.ta Savonarola), viale Codalunga (Porta omonima, abbattuta), la parte storica di via Venezia (P.ta Portello), via Facciolati (P.ta Pontecorvo), via G. d'Acquapendente (P.ta Santa Croce). Allo stesso gruppo appartengono anche gli assi che storicamente permettevano i collegamenti con l'esterno, quali: via Bezzecca, via A. da Bassano, via M. Buonarroti, via T. Aspetti, via Venezia (nel tratto indicato come "Strada di treviso"), via Sorografi, via G. Conselvana.

Tali tracciati congiungono le Mura alla Città storica e rappresentano i principali assi di collegamento con la città policentrica.

Potremmo dire che "sostengono" la città consolidata sviluppatasi a partire dal Piano Piccinato del 1954 divenendo così testimoni della prima grande espansione urbana di Padova e pertanto, sebbene privi di valenza storica, assumono il ruolo di "assi ordinatori".

Il contesto di riferimento è quello dei tessuti immediatamente prossimi alla Città storica, con edifici di tipo isolato (villini) e funzione prevalentemente residenziale, tra cui emerge talvolta qualche manufatto o complesso edilizio di carattere storico-architettonico e/o paesaggistico.

Su tali assi sarebbe opportuno concentrare azioni mirate alla ridefinizione del disegno urbano in modo tale da permetterne la trasformazione da semplice asse di collegamento a spazio pubblico di qualità.

Indirizzi progettuali per l'asse anulare delle Mura

COMPONENTE 1: MURA

Obiettivo: valorizzazione del sistema delle Mura cinquecentesche.

La valorizzazione è in questo caso connessa all'incremento della fruibilità e della godibilità del sistema delle Mura Cinquecentesche, attraverso la ricostituzione della continuità visiva originale del sistema bastionato. Ciò significa promuovere una serie di interventi senza agire direttamente sul sistema murario ma sul contesto, ovvero:

- **demolizione di edifici incongrui**, che ostruiscono la percezione della cortina muraria, secondo le modalità previste dal P.I. e rimandando all'Accordo di Programma, per ciò che attiene il tratto compreso all'interno dell'Ospedale.

- **sistemazione esterna delle Porte storiche**, al fine di enfatizzare i varchi originali ed, eventualmente, riportare alla memoria anche quelli abbattuti (P. Codalunga, p. Saracinesca), mantenendo muretti e parapetti laterali e tramite rifacimento delle pavimentazioni. Ipotizzare una riapertura delle Porte storiche dove possibile.

COMPONENTE 2: CORRIDOIO VERDE-BLU

Obiettivo: ripristino della continuità del canale.

Elemento caratteristico del sistema bastionato padovano, e delle città murate venete in generale, è la presenza dell'acqua attorno alle Mura.

Allo stato attuale il canale risulta ancora ben riconoscibile, se non in alcuni tratti in cui sembra essere stato coperto o il livello dell'acqua risulta impercettibile. Lo stesso dicasi dell'adiacente terrapieno.

Le aree individuate corrispondono principalmente a quelle indicate come "aree a verde" nell'ambito del Sistema bastionato (art. 15 NTO).

Gli interventi in questo caso riguardano:

- **ripristino e valorizzazione della continuità del fossato originale**, riportando alla luce l'acqua dove possibile;

- **ricomposizione degli antichi andamenti delle scarpate**, sia per ciò che riguarda le pendenze sia per ciò che attiene la vegetazione lungo il canale, con riferimento a quanto suggerito nel Piano del Verde.

COMPONENTE 3: PARCO

Obiettivo: riqualificazione delle aree prospicienti le Mura.

L'area da destinare a parco è quella compresa tra il limite originario della scarpata e quello della carreggiata. Si tratta di un'area compresa nel perimetro del centro storico e per buona parte già attrezzata. Si individuano:

- **aree verdi da mantenere**, ovvero aree collocate per lo più lungo i bastioni o già destinate ad attività ricreative e sportive, per le quali si consiglia la sola manutenzione o al massimo l'ammodernamento;

- **aree a verde attrezzato da mantenere**, spesso connesso alla presenza di attrezzature pubbliche e, talvolta, edifici residenziali da mantenere;

- **aree verdi da sistemare a parco**, attualmente occupata da edifici incongrui e individuata dal P.I. prevalentemente come "aree a verde". La sistemazione dell'area dovrà prevedere in primis la conservazione delle alberature esistenti e l'introduzione di specie coerenti, come da Piano del verde.

COMPONENTE 4: VIABILITA'

Obiettivo: riqualificazione dell'asse viario.

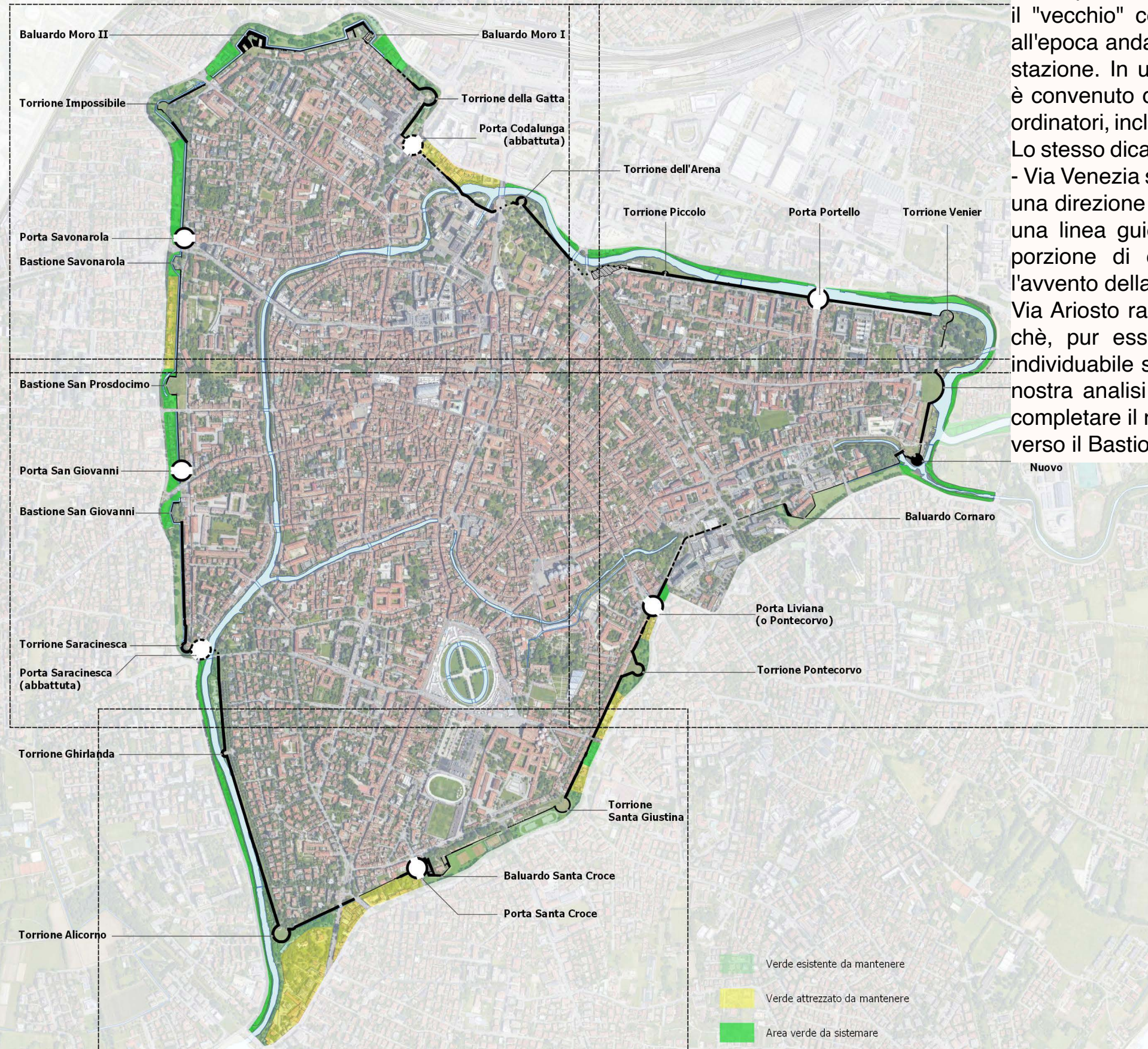
L'ultima componente individuata è quella dell'anello viario che corre attorno alle Mura, applicabile anche agli assi ordinatori. La riqualificazione dovrà avvenire attraverso:

- **la trasformazione dell'asse anulare delle Mura in uno spazio pubblico di qualità**, interconnesso e accessibile a tutti, promuovendo le azioni progettuali individuate nelle Linee Guida (vedi Elaborato D3). Dove possibile è auspicabile prevedere la riduzione della sezione carrabile a favore degli spazi da destinare a marciapiede e ai percorsi ciclabili.

- **mantenimento dei flari alberati esistenti**, attualmente localizzati lungo il lato della carreggiata verso le Mura. Auspicabile anche l'integrazione del sistema alberato esistente al fine di creare delle zone d'ombra che agevolino la fruibilità da parte degli utenti;

- **realizzazione di un nuovo marciapiede alberato**, lungo il lato verso la città consolidata.

Un caso a sè è rappresentato da Corso del Popolo, nato con lo scopo di collegare il "vecchio" centro a quello "nuovo", che all'epoca andava designandosi intorno alla stazione. In un'ottica di semplificazione si è convenuto di inserire tale asse tra quelli ordinatori, includendo anche via U. Foscolo. Lo stesso dicasi del sistema Via Tommaseo - Via Venezia storica che, seppur seguendo una direzione diversa, sono stati senz'altro una linea guida per lo sviluppo di quella porzione di città immediatamente dopo l'avvento della ferrovia. Via Ariosto rappresenta un caso a sè poichè, pur essendo parallelo alle Mura e individuabile solo dopo il 1954, ai fini della nostra analisi è quello che ci permette di completare il ring considerata l'interruzione verso il Bastione Castelnuovo.



- Verde esistente da mantenere
- Verde attrezzato da mantenere
- Area verde da sistemare



11.3 Architetture del Novecento

Il territorio comunale di Padova è interessato da un ricco patrimonio edilizio di interesse storico, architettonico e testimoniale, riconoscibile in particolare nella città storica entro e attorno alle Mura, ma anche nel sistema di edifici, manufatti e sistemi di edifici rappresentativi della produzione architettonica del Novecento. Quest'ultima è stata oggetto di un approfondito lavoro svolto al fine di determinare quali edifici, sulla base di determinati criteri, potessero essere assoggettati a forme di tutela nell'ambito del PI. Il lavoro è stato operato in due fasi, una di ricognizione e una di verifica e selezione.

(1) CRITERI DI INDIVIDUAZIONE

La prima ha avuto inizio con la **pre-indagine ricognitiva** degli edifici del Novecento, effettuata mediante una lettura delle permanenze rinvenibili dal confronto tra la cartografia storica degli Anni Trenta e la carta tecnica regionale numerica predisposta dalla Regione Veneto (CTRN 2007) da cui è risultata l'individuazione di 1.125 edifici, riguardanti il patrimonio edilizio esterno al Centro storico e riconducibili al periodo 1933-1936.

Tutti i 1.125 edifici sono stati oggetto di mappatura e di schedatura (comprendente l'individuazione cartografica e fotografica) e 606 di essi sono stati oggetto di un'indagine speditiva su campo al fine di operare una classificazione più dettagliata in riferimento allo stile e al tipo edilizio/destinazione d'uso. Alla ricognizione degli edifici del

Novecento effettuata dal Comune di Padova (1.125 edifici), si aggiunge quella effettuata dal PTRC del Veneto (DCR n. 62 del 30 giugno 2020).

La seconda **fase di selezione** ha previsto innanzitutto una scrematura iniziale degli edifici, sulla base di due criteri fondamentali:

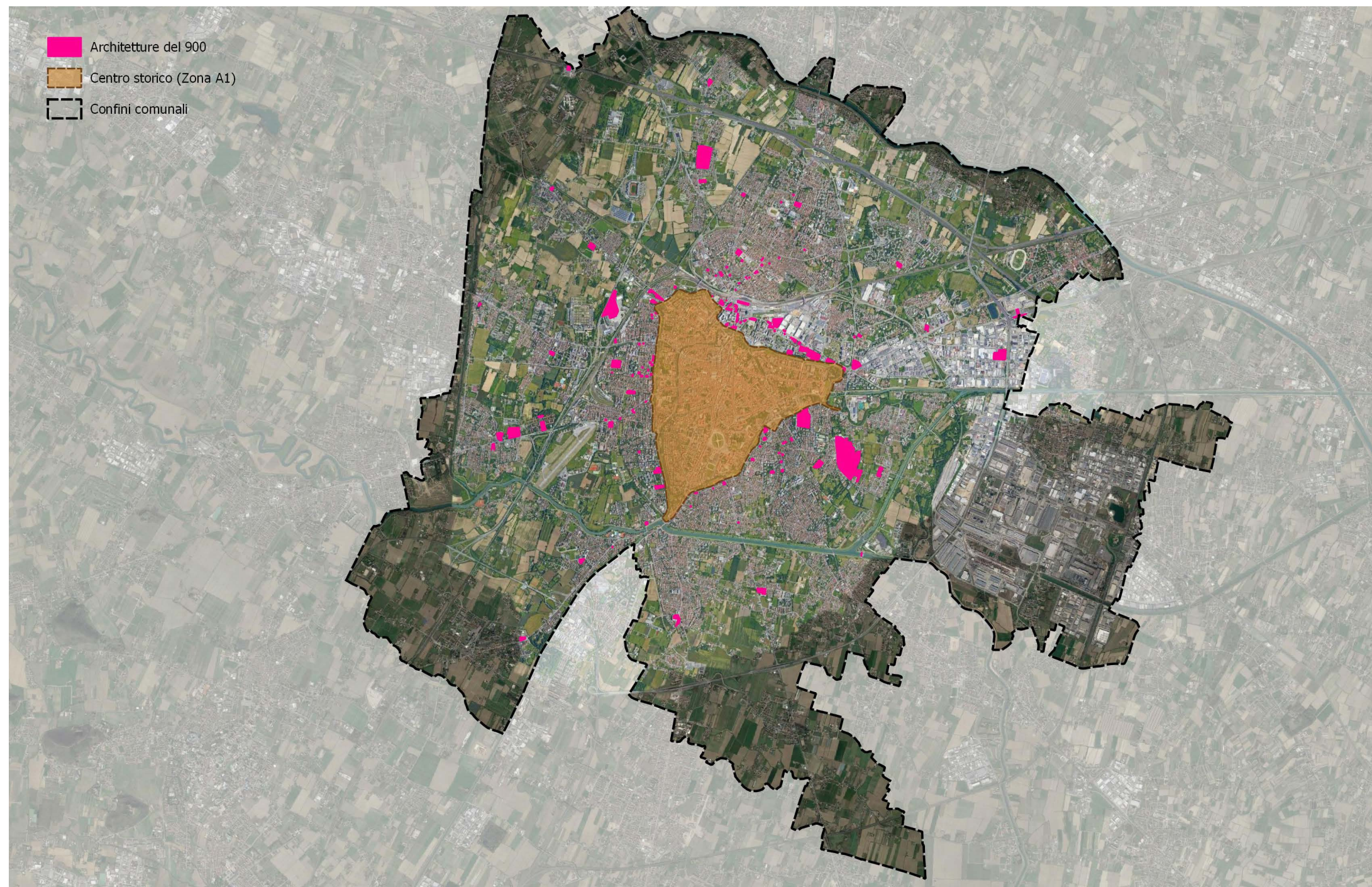
- *valore storico-architettonico*, riguardante

edifici e/o complessi di edifici che hanno complessivamente conservato i caratteri tipologici, architettonici e/o testimoniali, che assumono rilevanza in virtù del ruolo da essi rivestito nel conferire qualità e identità al patrimonio storico diffuso della Città di Padova;

- *valore urbanistico-paesaggistico*, riguardante edifici particolarmente rilevanti per il loro rapporto con il contesto ambientale

e di memoria locale in cui sono inseriti e/o perché facenti parte di sistemi di edifici o aggregati urbani di interesse architettonico/testimoniale.

Il risultato della scrematura è stato oggetto di un ulteriore confronto con gli uffici tecnici comunali, che ha portato alla individuazione e schedatura di 150 edifici da tutelare nell'ambito del nuovo Piano degli Interventi.



MAPPA DELLE ARCHITETTURE DEL '900

(2) SCHEDATURE

Tra i 150 edifici e/o complessi di edifici individuati come Architetture del Novecento, 90 sono di tipo comunale e 60 sono stati "ereditati" dal PTRC.

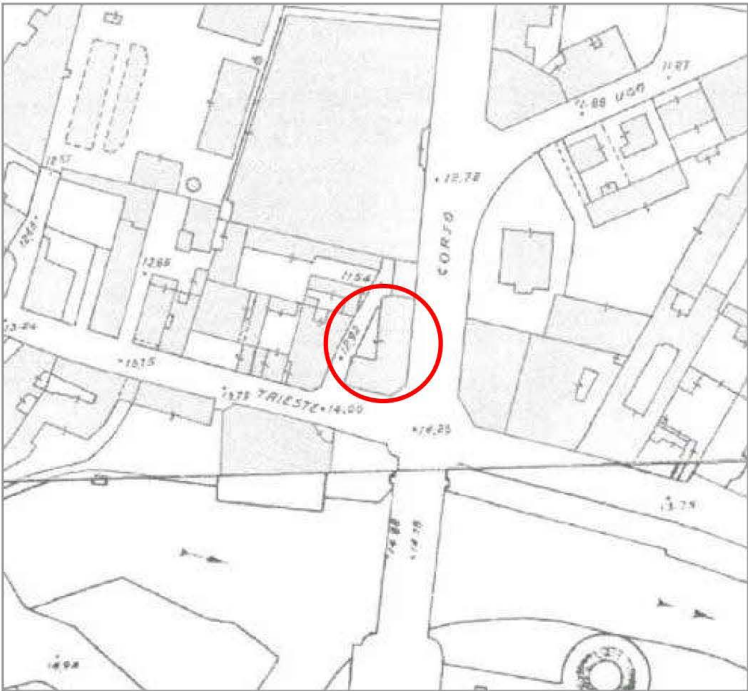
Il lavoro è stato restituito sotto forma di schede raccolte nell'Elaborato D4 e contenenti, per ciascun edificio selezionato, i seguenti dati:

- 1. dati identificativi;
- 2. epoca di impianto originario;
- 3. eventuali interventi successivi al primo impianto (incrementi volumetrici, etc.);
- 4. caratteristiche tipologiche e contesto edilizio;
- 5. stato di conservazione;
- 6. estratti cartografia storica;
- 7. estratto ortofoto;
- 8. documentazione fotografica.

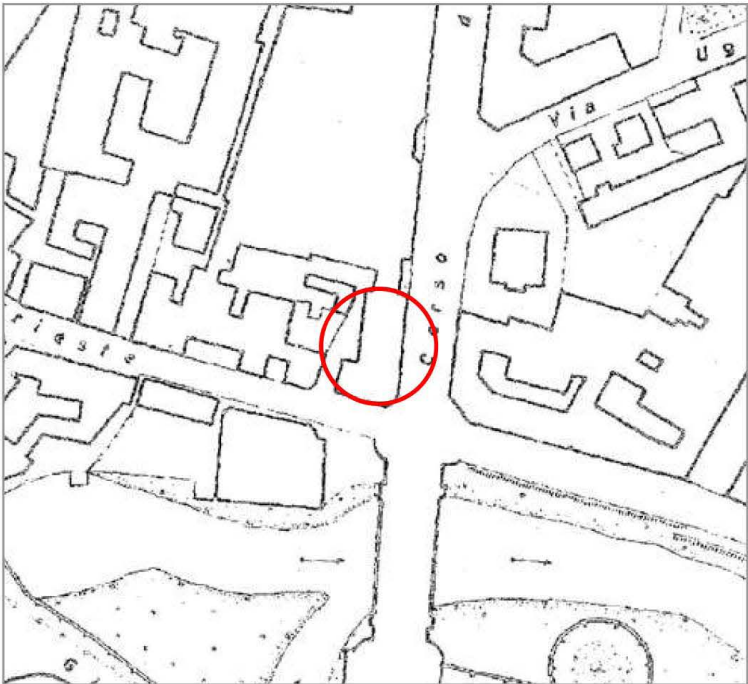
In termini operativi la tutela delle Architetture selezionate è demandata agli elaborati prescrittivi del PI e, in particolare, alle disposizioni riguardanti le Sottozone A2. Al Titolo II del "Prontuario per la Città dei rioni, la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale" si demanda, invece, per i criteri e i riferimenti da adottare in caso di intervento sulle parti di tali edifici, al fine di garantirne il mantenimento della qualità architettonica e urbana.

Si precisa infine che è stato eliminato dalle Architetture del '900 del PTRC l'edificio ubicato in via Sarpi Belfiore n. 118-130, considerati lo stato di conservazione e le difficoltà legate alla riqualificazione dello stesso. In tal senso si è espresso anche l'Ordine degli Architetti con nota prot. 471200 del 20 ottobre 2021.

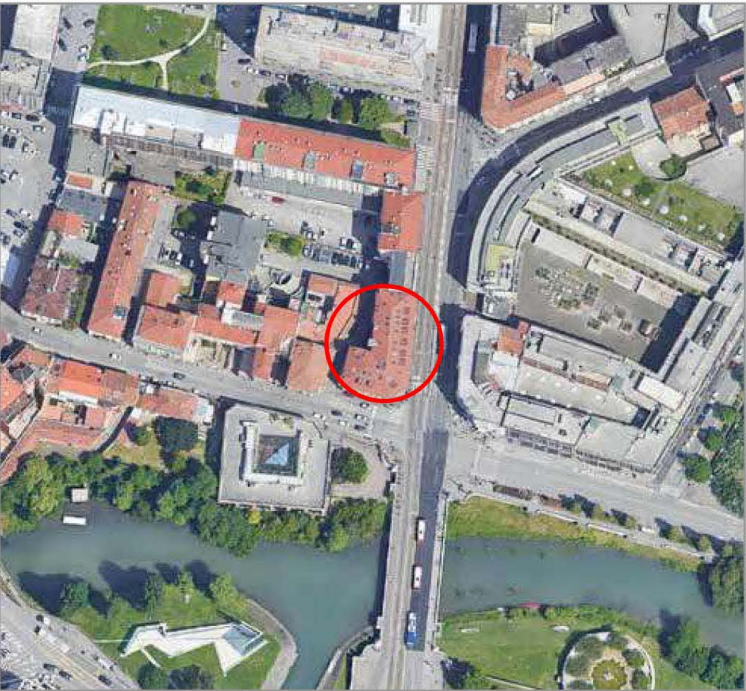
Aerofotogrammetrico 1936



Aerofotogrammetrico 1953



Ortofoto 2020



Documentazione fotografica



Dati di sintesi

QUARTIERE: Stazione ferroviaria

VIA: Trieste

EDIFICIO INDIVIDUATO DAL

☐ PTRC 2020 (Art. 79 delle NT)

☒ PI (Art. 17, comma 2, lett. e) della LR 11/2004)

EPOCA IMPIANTO ORIGINARIO

☒ Prima del 1933-36

☐ Tra il 1933-36 e il 1953

☐ Dopo il 1953

INTERVENTI SUCCESSIVI

☐ SI

☒ NO

TIPOLOGIA

☐ Isolato

☒ In cortina / linea / blocco

☐ Edificio speciale

☐ Altro

CONTESTO

☐ Parco / giardino

☒ Edificato

☐ Piazza / piazzale

☐ Altro

STATO CONSERVAZIONE

☒ Buono

☐ Mediocre

☐ Cattivo

SCHEDA TIPO DI ARCHITETTURA DEL '900

11.4 Paesaggio agrario

Nel Comune di Padova, l'agricoltura è praticata soprattutto nei quartieri della Città policentrica. È caratterizzata dalla vicinanza delle aziende ad infrastrutture e mercati cittadini che coinvolgono attivamente le comunità locali.

Il paesaggio agrario, un tempo caratterizzato dalla diffusa presenza della coltura promiscua dell'arborato vitato, è stato lentamente trasformato per esigenze produttive. Oggi l'aspetto prevalente è quello del seminativo semplice caratterizzato da un ricco sistema idrografico costituito dal Brenta, dal Bacchiglione e dalla fitta rete di canali, rappresentante un importantissimo elemento di valore ambientale ed ecologico.

Ad eccezione della parte orientale del Comune, di impronta fortemente industriale, nei quartieri sorti attorno alla Città centrale è evidenziabile una forma di agricoltura periurbana fortemente influenzata alle trasformazioni recenti.

Nelle aree a nord e a ovest di Padova la costruzione di nuovi quartieri e soprattutto di grandi strutture viarie ha influito significativamente sulle proprietà agricole che molto spesso sono state rinchiusate all'interno di agglomerati urbani, ridimensionate o frazionate, disegnando un'agricoltura di prossimità in cui le aziende sono perlopiù medio-piccole e i proprietari o sono coltivatori diretti o fanno gestire le loro proprietà totalmente a terzi.

Storia e caratteri differenti presenta invece la periferia a sud, dove l'espansione urbana del secondo dopoguerra si è arrestata presto permettendo il mantenimento di carat-

teri marcatamente agricoli. In queste zone, a fianco a piccole proprietà di recente formazione o di natura residuale, persistono anche grandi aziende, che offrono una produzione diversificata e a volte anche attività non strettamente agricole, come agriturismo e vendita diretta.


Tra gli spazi aperti del paesaggio agrario


si riscontrano anche numerose aree marginali in fase di rinaturalizzazione, in cui si insediano piante pioniere molto rustiche.

Le aree marginali sono perlopiù il risultato di un processo di urbanizzazione che ha portato a una drastica riduzione degli ambienti naturali, destrutturando, frammentando e isolando le comunità vegetali e

animali presenti. Questa tipologia di spazi, innegabilmente molto spesso fonte di degrado urbano, può però rappresentare, attraverso interventi mirati di riconnessione e gestione, una preziosa opportunità per la riqualificazione del territorio diventando spazi centrali nell'ampio sistema di connessioni ecologiche.



 Sottozona E1 agricolo-paesaggistica

 Sottozona E2 agricolo-produttiva

STRATEGIE PER IL PAESAGGIO AGRARIO

L'agricoltura assume quindi un ruolo di primo ordine nello sviluppo sostenibile del territorio e si pone vari obiettivi:

1. salvaguardare, qualificare e potenziare le attività agricole eco-compatibili;
2. tutelare e valorizzare l'ambiente ed il paesaggio;
3. promuovere un turismo sostenibile;
4. recuperare e valorizzare il rapporto tra città e campagna;
5. migliorare la qualità del paesaggio agrario e ridurre l'inquinamento.

Lo sviluppo di attività agricole di prossimità permette di produrre alimenti sani e sicuri, di proteggere l'ambiente e la biodiversità, di mitigare problemi ambientali e avvicinare la popolazione ai propri luoghi, con ricadute positive anche sulle relazioni di prossimità. Quanto detto si concretizza nel nuovo PI innanzitutto nell'individuazione delle zone agricole che, in virtù delle loro caratteristiche e del livello di integrità, sono distinte in:

1. Sottozona E1 agricolo-paesaggistica;
2. Sottozona E2 agricolo-produttiva.

Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità paesaggistica e agro-ambientale, prefissati anche dal Piano agro-paesaggistico e dal Piano del Verde del Comune di Padova, si è deciso inoltre di individuare una serie di indirizzi tecnico-operativi di trasformazione in grado di garantire uno sviluppo multifunzionale, sostenibile ed innovativo del paesaggio agricolo, ovvero di fornire una serie di strategie reali e funzionali volte alla valorizzazione di un'agricoltura più consapevole e virtuosa.

Per l'individuazione di tali strategie, sono

state prese in esame cinque componenti paesaggistiche strutturanti il paesaggio agrario padovano e rappresentanti gli elementi chiave su cui avviare nuovi processi di trasformazione:

1. reticolo idrografico e zone umide;
2. aree agricole;
3. aree boscate ed agroforestali;
4. aree sospese o spazi in fase di rinaturalizzazione;

5. aree agricole urbane.

Sulle singole componenti sono state prodotte schede raccolte nell'Elaborato D5 e contenenti:

1. descrizione della componente;
2. requisiti prestazionali;
3. criteri progettuali;

4. indicazioni progettuali e scenari di trasformazione.

Le modalità di intervento sulle componenti rurali di carattere più antropico (es. recinzioni, edifici rurali) fanno capo al Titolo IV del "Prontuario per la Città dei rioni, la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale".

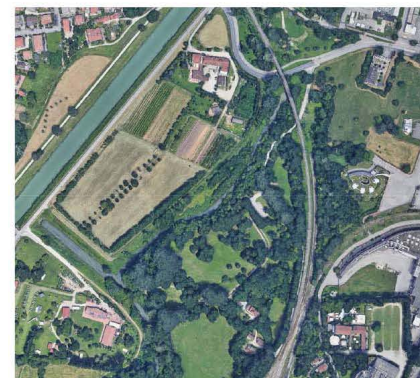
5.3 | AREE BOScate ED AGROFORESTALI

DESCRIZIONE DELLA COMPONENTE PAESAGGISTICA

La componente boscata comprende tutte le aree forestali presenti sul territorio comunale costituite da porzioni più o meno vaste di vegetazione arboreo/arbustiva di origine naturale o artificiale.

Nel paesaggio aperto del padovano le aree boscate sono poco diffuse e la maggior parte di esse si caratterizzano per le ridotte dimensioni e per la scarsa connessione con i sistemi vegetazionali del tessuto agrario. Generalmente queste aree si inseriscono in prossimità del reticolo idrografico principale come aree naturali, in aree marginali come aree di rinaturalizzazione di luoghi abbandonati, o in aree pubbliche come polmoni verdi urbani e spazi di qualità.

Tutti questi spazi, in relazione al sistema agrario, concorrono alla costruzione di una maglia ecologica molto importante che necessita di essere implementata e consolidata poiché attualmente risulta assai debole e poco significativa. Le aree boscate sono infatti in grado di offrire nicchie trofiche, riproduttive e di rifugio per specifiche popolazioni florofaunistiche che contribuiscono alla produzione di ossigeno e alla cattura della CO₂.



REQUISITI PRESTAZIONALI DI RIFERIMENTO E OBIETTIVI DI QUALITÀ

| | |
|------|--|
| RP02 | Qualità di drenaggio delle acque |
| RP03 | Biodiversità e connettività eco-paesaggistica |
| RP04 | Sostenibilità ecologica delle produzioni agricole |
| RP06 | Integrazione e contestualizzazione paesaggistica |
| RP07 | Valore culturale identitario |
| RP08 | Qualità paesaggistica |
| RP09 | Fruibilità pubblica sostenibile |
| RP10 | Continuità e connettività funzionale ed eco-paesaggistica delle reti di mobilità |

Obiettivi di qualità:

- Potenziare la struttura e la fisionomia delle aree boscate.
- Rafforzare connessioni eco-paesaggistiche per consolidare un sistema di aree boscate di qualità e di ampio valore ecologico ed ambientale.
- Migliorare la qualità dei suoli e dell'aria, favorire il corretto deflusso delle acque e preservare habitat per la tutela della biodiversità.

Azioni progettuali:

- Costruzione di aree boscate naturali diffuse in grado di fungere da corridoi ecologici, polmoni verdi e luoghi di qualità ambientale e paesaggistica.

CRITERI PROGETTUALI

Criteri per la riduzione dell'inquinamento e la permeabilizzazione dei suoli (RP02):

- Promuovere la creazione di ambienti naturali boscati (interne ed esterne al tessuto urbano ed agricolo) in grado di abbattere gli inquinanti atmosferici, di favorire la permeabilità dei suoli e migliorare la qualità delle acque.

Criteri per il ripristino e/o creazione di ambienti naturali (RP03, RP04):

- Costruzione di ambienti boscati interconnessi al sistema di siepi campestri, sistemi naturali e parchi pubblici, per il consolidamento delle connessioni ecologiche a scala territoriale;
- Costruire habitat favorevoli all'insediamento di molteplici specie animali e vegetali, per l'implementazione della biodiversità e della qualità ecosistemica;
- Migliorare la gestione ambientale attraverso il riutilizzo dei rifiuti trasformabili in risorse produttive.

Criteri per la valorizzazione del patrimonio culturale e identitario (RP06, RP07, RP08):

- Ridisegno del paesaggio forestale per l'incremento dei servizi ecosistemici;
- Sensibilizzare la popolazione sui benefici derivanti dalla costruzione di ambienti forestali di qualità per promuovere azioni di tutela e gestione consapevole della risorsa naturale.

Criteri per la fruibilità del paesaggio (RP09, RP10):

- Costruzione di una maglia di percorsi ciclopedonali naturalistici e di spazi di interazione sociale per la costruzione di nuovi legami con gli spazi naturali e la diffusione di principi di sostenibilità.

INDICAZIONI PROGETTUALI DI MASSIMA



Paesaggio boscato in ambito agricolo

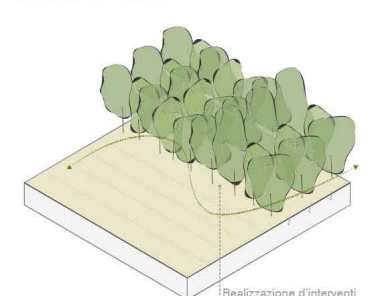


Paesaggio boscato in ambito periurbano

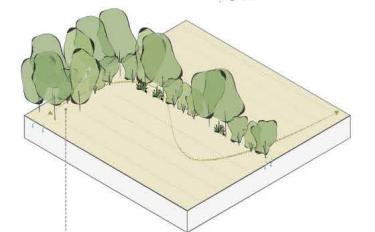
Per la definizione di un sistema forestale complesso, integrato e interconnesso dal punto di vista ecologico, si individuano alcune strategie progettuali che possono incidere positivamente su questa componente ambientale, quali:

- effettuare scelte consapevoli di progettazione privilegiando specie più adatte a resistere ai cambiamenti climatici (aumento delle temperature, ridotta disponibilità idrica, resistenza ai patogeni) e maggiormente efficienti dal punto di vista dell'ombreggiamento, del potenziale di assorbimento di inquinanti, minore rischio allergenico e minore costi di manutenzione;
- tenere conto delle tessiture, delle preesistenze e dei segni del paesaggio agricolo proponendo interpretazioni ed evoluzioni capaci di contestualizzare e migliorare il paesaggio locale;
- recuperare aree degradate, di margine o spazi interclusi per la costruzione di ambienti forestali funzionali alle connessioni ecologiche e ai servizi ecosistemici;
- creazione di parchi agro-forestali di per l'incremento naturale delle aree agricole e la creazione di spazi collettivi di qualità.

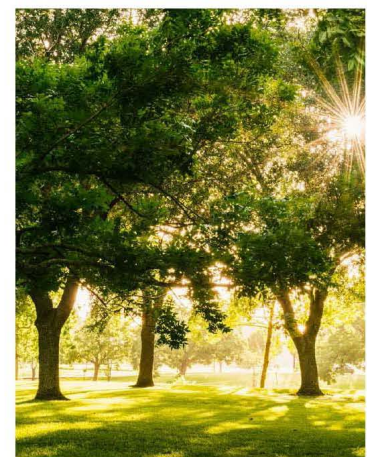
SCHEMI DELLE INDICAZIONI PROGETTUALI



Realizzazione d'interventi di agroforestazione in associazione alle colture agrarie



Costruzione aree boscate connesse al sistema di siepi campestri



Scheda tipo (rif. Elaborato D5)





12 | CITTÀ 30



Il presente capitolo introduce il concetto di mobilità sostenibile nell'ambito della riqualificazione complessiva legata alla definizione della Città dei Rioni.

La metodologia proposta dal team di progetto (*TRT Trasporti e Territorio*) trova fondamento sui concetti di spazi condivisi e sicuri per le componenti deboli della mobilità, garantendo una libera circolazione veicolare lungo le principali infrastrutture stradali.

Il concetto di Città 30, descritto di seguito, rappresenta una evoluzione strutturata e diffusa del concetto di Zona 30, in una più ampia visione di sostenibilità alla quale mira nel suo complesso il Piano degli Interventi.

Pedonalità, ciclabilità, fruizione lenta degli ambiti residenziali in particolare, rappresenta l'obiettivo di sostenibilità dal quale non si può prescindere in un prossimo futuro. Ridare spazio alla socialità, alla libera e sicura circolazione dei pedoni e dei ciclisti residenti e non, rappresenta un atto di civiltà necessario per la riqualificazione dei quartieri residenziali, anche periferici.

Il concetto di "Città dei 15 minuti" implica un completo ripensamento della fruibilità dei quartieri e delle relazioni interne che, nel tempo, si sono perse: i quartieri dovranno essere quanto più funzionali a garantire e soddisfare i bisogni primari dei cittadini residenti e la mobilità dolce e lenta dovrà essere il motore di questa riqualificazione.

A partire dall'esempio concreto degli interventi suggeriti per il Rione Guizza/Bassanello, si propone una metodologia organica, con esempi pratici di sistemazione, che può essere replicata, nel tempo, in tutti i contesti rappresentati dai singoli Rioni, seppur caratterizzati da specifiche particolarità.

12.1 Città e isole ambientali

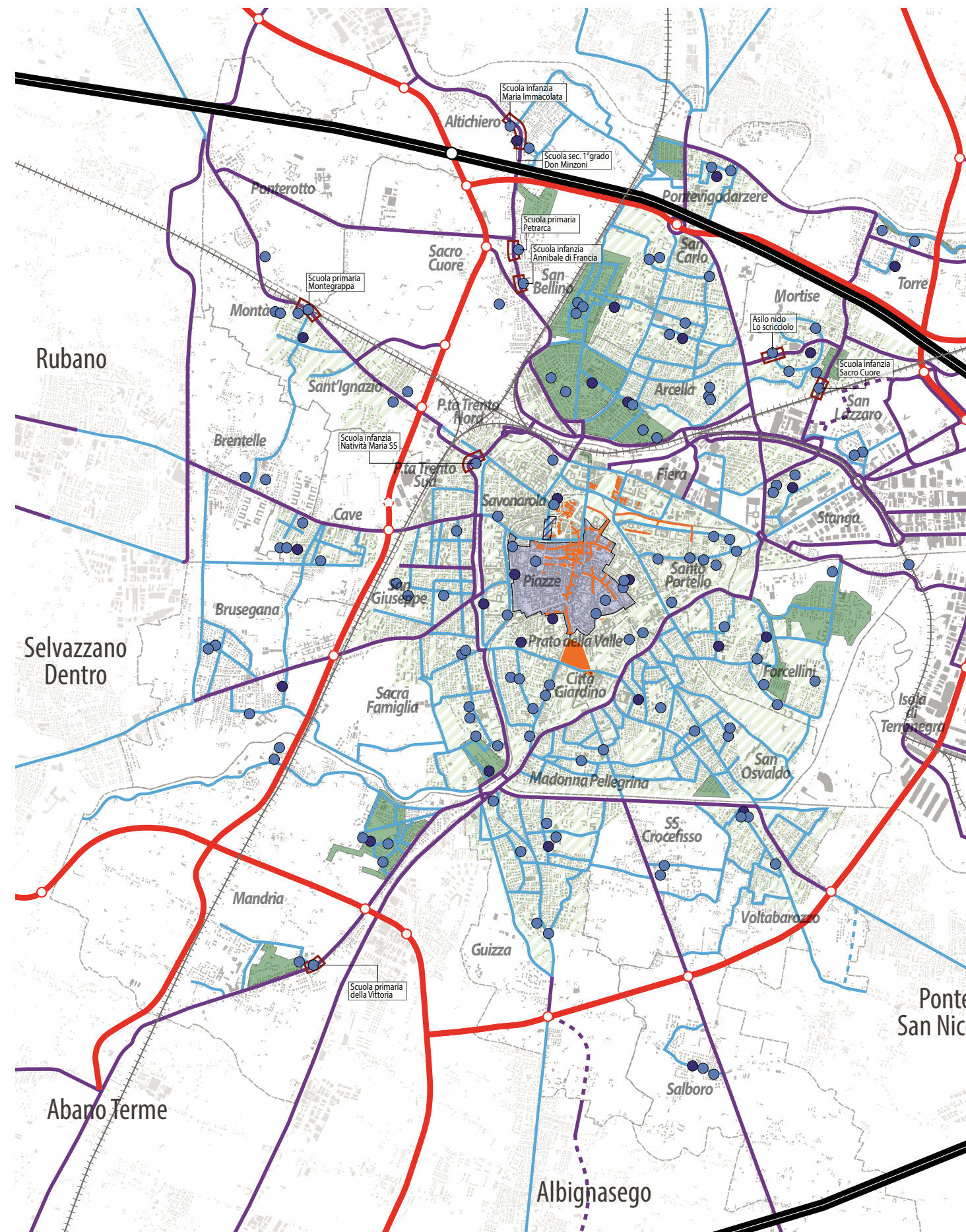
L'implementazione del concetto di città 30 e isole ambientali prevede la definizione di regole di fruizione dello spazio pubblico (strade e piazze) volte a dare qualità, innalzare i livelli di vivibilità del quartiere, mettere in sicurezza e tutelare gli spostamenti della popolazione ed in particolare delle categorie più deboli (bambini, anziani, pedoni, ciclisti, ecc.). L'adozione di questi principi nella città di Padova permetterà di ottenere i seguenti benefici:

1. Aumento degli spazi pedonali e del verde - Poiché una minore velocità richiede il ridisegno della sede stradale, lo spazio rimanente può essere rifunzionalizzato al fine di aumentare gli spazi verdi a favore della mobilità dolce.
2. Aumento della capacità delle strade - Velocità più contenute richiedono minori distanze tra veicoli e riducono i fenomeni di stop&go aumentando la capacità dell'infrastruttura.
3. Diminuzione dell'indice di incidentalità stradale - Mediamente lo spazio di frenata per un'auto che procede a 50 km/h è di 30 metri. Lo spazio di frenata per un'auto che procede a 30 km/h è di soli 15 metri.
4. Diminuzione della gravità dei sinistri - Un impatto tra un'auto e un pedone a 50 km/h equivale a una caduta da 9 metri di altezza, con una probabilità di morte pari al 55%. Un impatto a 30 km/h equivale, invece, a una caduta da 3,5 metri di altezza che può essere fatale "solamente" nel 5% dei casi.
5. Miglioramento della visuale sulla strada - Rende gli automobilisti maggiormente reattivi ai piccoli inconvenienti che avvengono nelle vicinanze del veicolo.

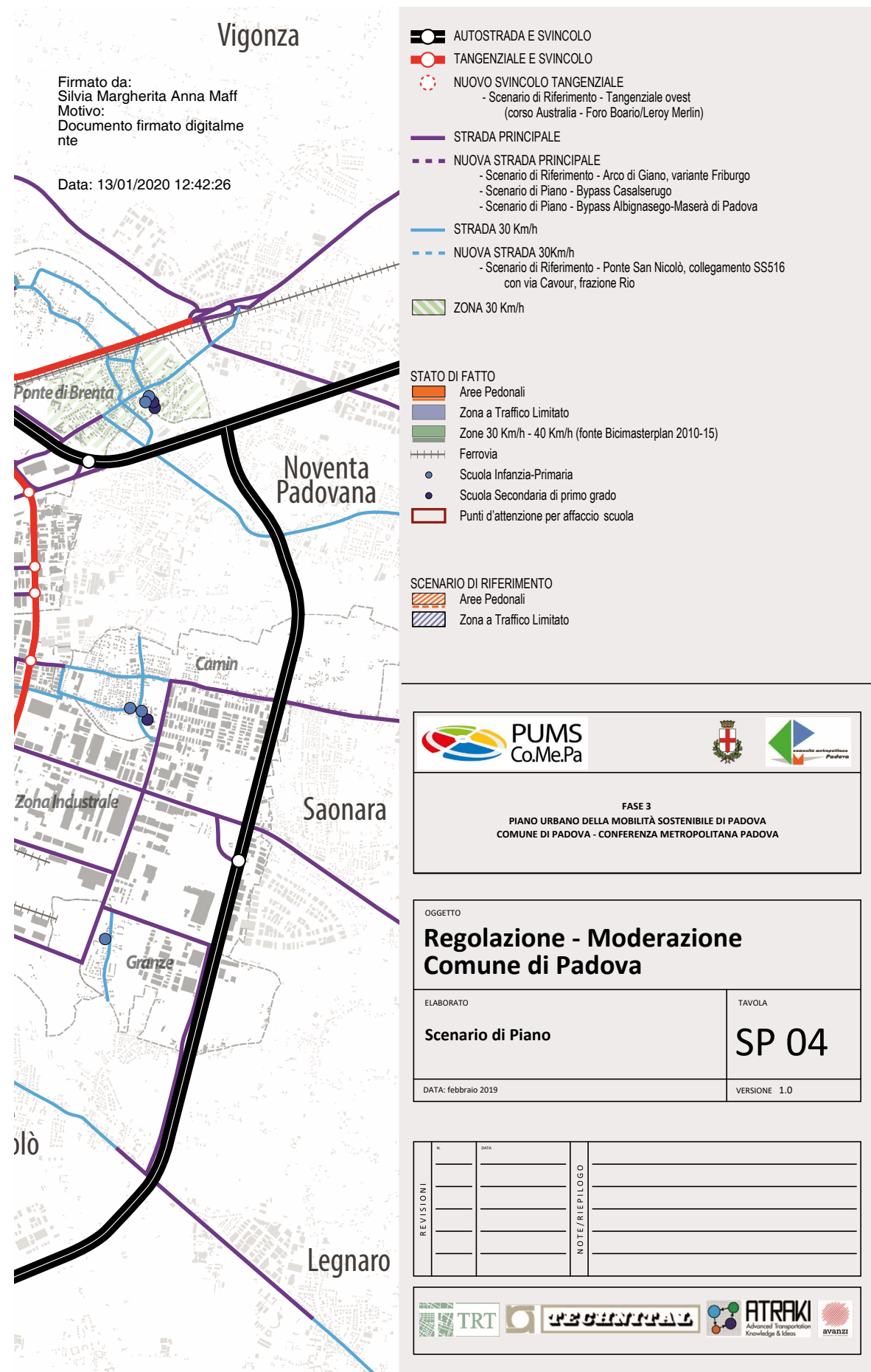
6. Riduzione del rumore - Dato sia dalla diminuzione del numero dei veicoli circolanti (esclusione del traffico di attraversamento) sia dalla minore velocità (minore impatto sonoro derivato dal rotolamento degli pneumatici).
7. Riduzione dell'inquinamento - Meno frenate e accelerazioni.
8. Maggiori introiti per il commercio locale - Pedoni e ciclisti spendono più denaro degli automobilisti nei negozi di prossimità, a vantaggio delle economie locali.
9. Città più piacevoli da vivere.

RIFERIMENTI: PUMS PADOVA

Il PUMS di Padova (adottato a gennaio 2020) ha assunto come criterio guida per la messa in sicurezza e la riduzione degli impatti ambientali e acustici l'introduzione del concetto di "Città 30", superando il più limitato criterio di "Zona 30". La "Città 30" prevede che tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del traffico privato e/o del trasporto pubblico possano ragionevolmente subire un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità a 30 km/h, rispetto ai 50 km/h previsti dal Codice della Strada. Ciò porta all'individuazione di **isole ambientali**, la cui realizzazione è prevista dal Codice della Strada, quali **aree concepite e realizzate a misura delle utenze deboli (ciclisti e pedoni)**, nelle quali sono adottate particolari politiche: **limiti di velocità, divieti, sensi unici, regolamentazione della sosta, miglioramento dei trasporti pubblici e opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, arredi, illuminazioni efficaci.**



PUMS | TAVOLA DELLA REGOLAMENTAZIONE E MODERAZIONE DEL TRAFFICO: SCENARIO DI PIANO



12.2 Rione della Guizza/Bassanello I Guida per la progettazione della Città 30

A partire dalla definizione di “Città dei Rioni”, il Rione della Guizza/Bassanello è stato utilizzato come modello guida all’applicazione del concetto di Città 30. La metodologia ed i concetti guida potranno poi essere diffusi nell’ambito degli altri “Rioni” previsti per la Città di Padova.

A partire dalle indicazioni fornite dal PUMS è stato definito un primo scenario di intervento per l’intero Rione oggetto di studio. Ogni rione, che dovrà essere oggetto di specifica progettazione, prevede:

1. La ricucitura delle relazioni interne al quartiere volte a mettere in sicurezza i principali flussi di spostamenti ciclabili e pedonali dalle residenze ai servizi alla collettività (pubblici, educazione, commerciali, di culto, svago, attività sportiva ecc.):

- Individuazione dei percorsi ciclistici proposti nel PUMS e nel Biciplan.
- Miglioramento dell’accessibilità pedonale mettendo a sistema i principali attrattori del quartiere, migliorando di conseguenza l’accessibilità alle fermate del trasporto pubblico (allargamento e miglioramento qualitativo dei marciapiedi).
- Istituzione di aree pedonali in area di interesse pubblico e grande affluenza di pedoni.
- Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili con particolare attenzione alla localizzazione e concentrazione di incidenti stradali e area per-

cepite come pericolose.

V. Utilizzo di strumenti come il ridimensionamento della sede stradale, l’implementazione di sensi unici o la rimozione della sosta per garantire una più adeguata distribuzione e fruizione della sede stradale.

2. L’introduzione del concetto di “strada scolastica”. La revisione del Nuovo Codice della Strada prevede l’inserimento di una nuova opportunità, la strada scolastica, utilizzata per indicare le strade in prossimità di una scuola. Lo scopo è quello di mettere in sicurezza gli spostamenti degli studenti attraverso la moderazione del traffico (30km/h o inferiore) e l’allontanamento dei flussi veicolari e della sosta in prossimità degli edifici scolastici:

- Identificazione e messa in sicurezza dei percorsi di accesso alle scuole.
- Garantire l’accessibilità alle scuole in mezzi sostenibile e alternativi all’auto privata.
- Istituzione dei Kiss&Ride.

3. La gerarchizzazione della rete stradale e la chiara identificazione degli assi di perimetrazione e attraversamento del quartiere:

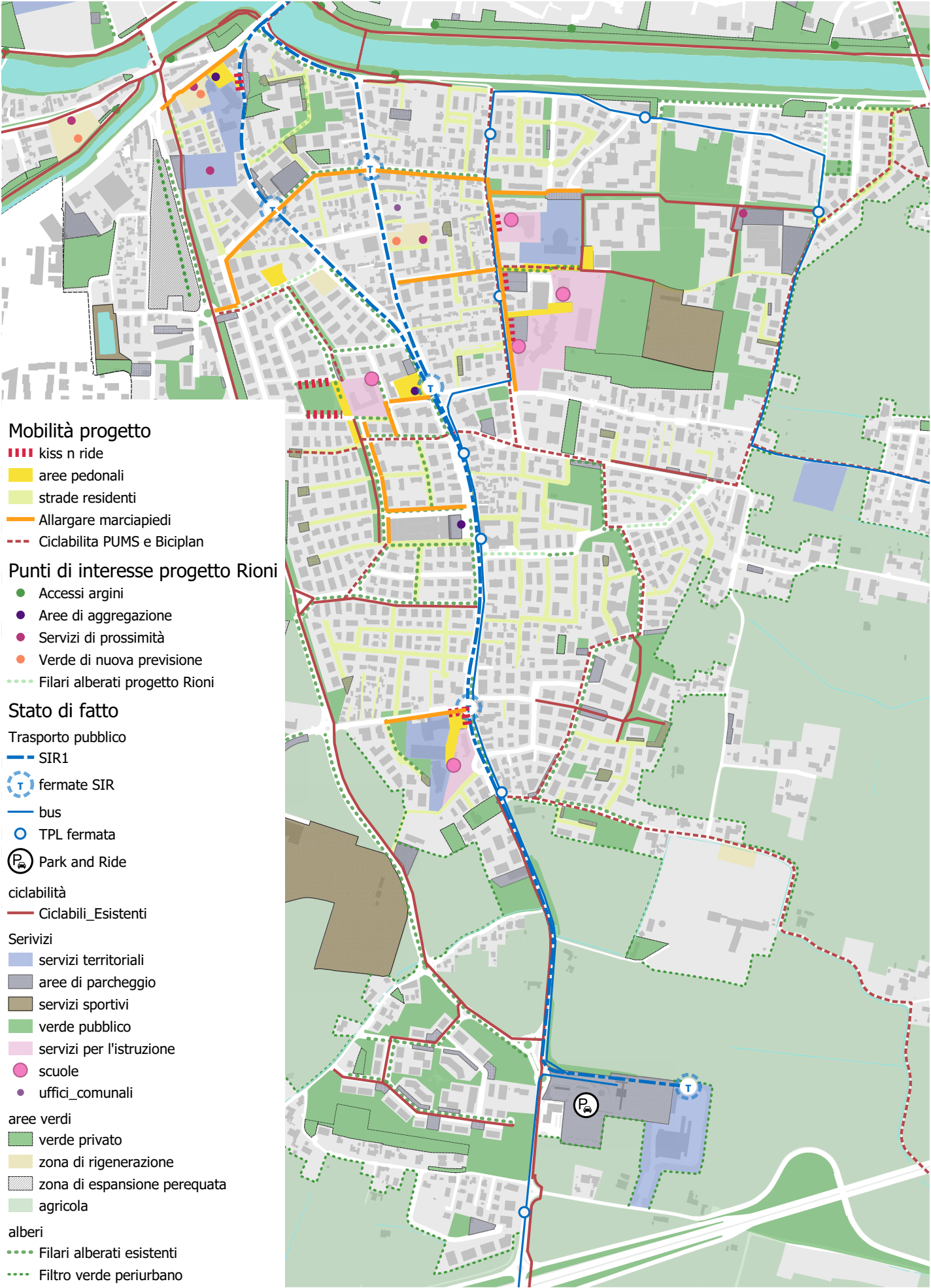
- Individuazione degli assi che svolgono un ruolo strategico nell’organizzazione generale della circolazione del traffico privato e del trasporto pubblico (rete principale).
- Definizione dei sensi di marcia per garantire una corretta fruizione del quartiere e una più adeguata rifunionalizzazione della sede stradale (garantendo anche i collegamenti ciclabili e pedonali



descritti nel punto 1).

III. Individuazione delle strade ad uso prettamente residenziale e costituzione delle “isole residenziali” per l’allontanamento o la significativa riduzione dei flussi veicolari di attraversamento (si veda l’approfondimento specifico nella parte relativa alla Guida per la progettazione delle “isole residenziali” riportata di seguito).

Le tavole seguenti localizzano gli interventi descritti nei punti precedenti. Nello specifico, la Tavola 1 individua gli interventi di ricucitura delle relazioni interne al quartiere, l’istituzione delle strade scolastiche e la gerarchizzazione della rete stradale (differenziando la rete principale e le isole residenziali). La Tavola 2 restituisce un approfondimento sui sensi di marcia nella rete principale (si veda punto 3-II).



Mobilità progetto

- kiss n ride
- aree pedonali
- strade residenti
- Allargare marciapiedi
- Ciclabilità PUMS e Biciplan

Punti di interesse progetto Rioni

- Accessi argini
- Aree di aggregazione
- Servizi di prossimità
- Verde di nuova previsione
- Filari alberati progetto Rioni

Stato di fatto

Trasporto pubblico

- SIR1
- fermate SIR
- bus
- TPL fermata
- Park and Ride

ciclabilità

- Ciclabili_Esistenti

Servizi

- servizi territoriali
- aree di parcheggio
- servizi sportivi
- verde pubblico
- servizi per l'istruzione
- scuole
- uffici_comunali

aree verdi

- verde privato
- zona di rigenerazione
- zona di espansione perequata
- agricola

alberi

- Filari alberati esistenti
- Filtro verde periurbano
- Filtro verde urbano

TAVOLA 1 DI SINTESI RIONE GUIZZA - BASSANELLO | INTERVENTI PRIORITARI

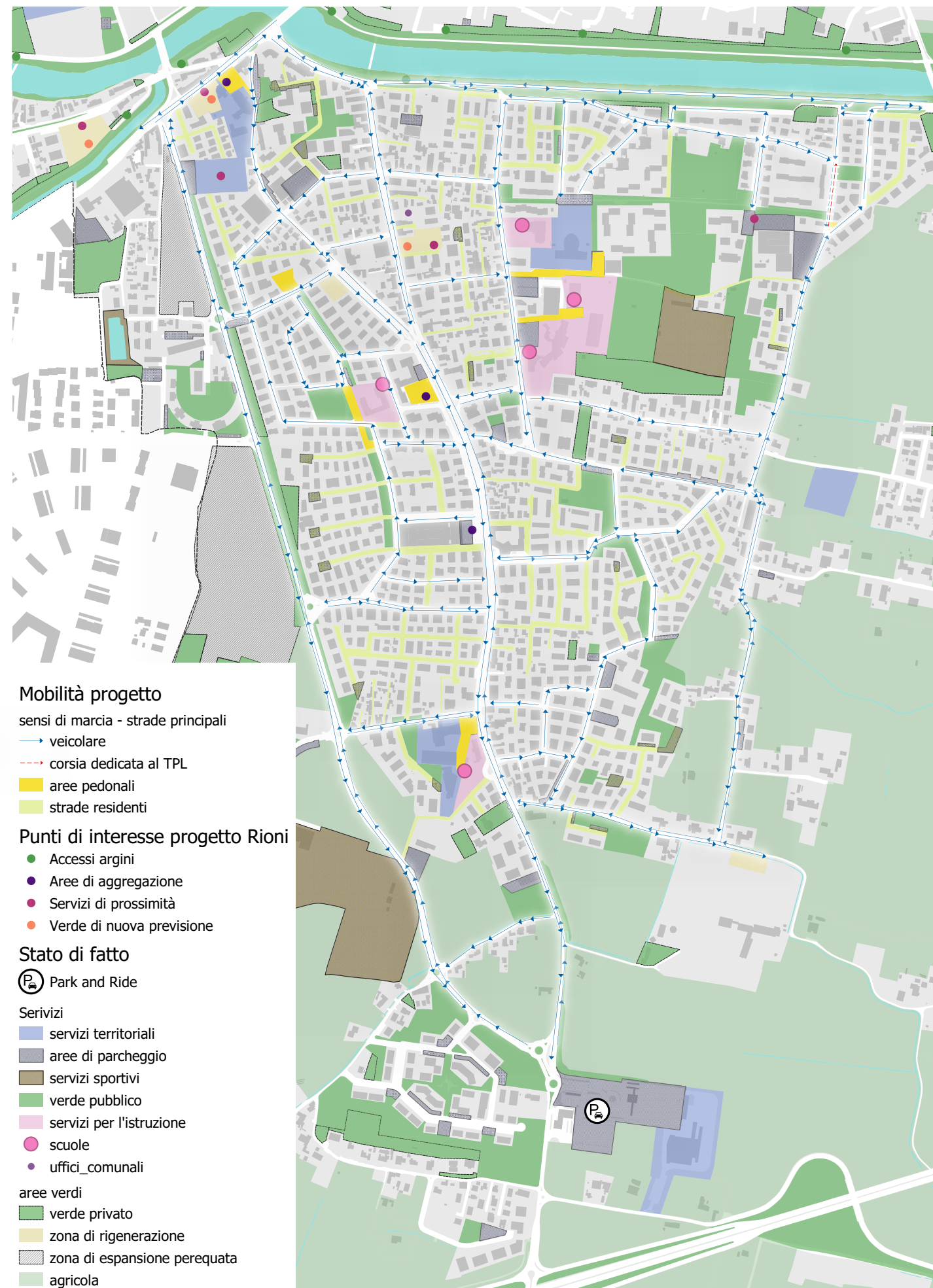


TAVOLA 2 DI SINTESI RIONE GUIZZA - BASSANELLO I SENSI DI MARCIA NELLA RETE PRINCIPALE

Mobilità progetto

sensi di marcia - strade principali

- veicolare
- corsia dedicata al TPL
- aree pedonali
- strade residenti

Punti di interesse progetto Rioni

- Accessi argini
- Aree di aggregazione
- Servizi di prossimità
- Verde di nuova previsione

Stato di fatto

Ⓟ Park and Ride

Servizi

- servizi territoriali
- aree di parcheggio
- servizi sportivi
- verde pubblico
- servizi per l'istruzione
- scuole
- uffici_comunali

aree verdi

- verde privato
- zona di rigenerazione
- zona di espansione perequata
- agricola

12.3 Guida per la progettazione delle "isole residenziali"

La realizzazione di Zone 30 o "isole residenziali" comprende azioni mirate a garantire l'utilizzo delle strade residenziali come spazi dedicati alle persone, al gioco e al tempo libero, da condividere e da vivere.

Il traffico motorizzato, pur non escluso, dovrà essere subordinato a tutte le altre componenti della mobilità e della vita attraverso interventi di limiti di velocità, divieti, sensi unici, rilocalizzazione delle aree di sosta, opere di arredo, differenziazione dei livelli e delle pavimentazioni, illuminazione efficace, etc.

Ogni isola, che dovrà essere oggetto di specifica progettazione di dettaglio, prevede:

1. **la chiara individuazione delle "porte" di ingresso**, al fine di segnalare all'automobilista in transito la natura della zona;
2. **l'allontanamento (o la significativa) riduzione dei flussi veicolari di attraversamento** mediante l'introduzione di modifiche ai sensi di circolazione;
3. **la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere non praticabile raggiungere velocità superiori ai limiti stabiliti**;
4. **l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luogo di incontro**.

L'area compresa tra le vie Gozzano, Guizza Conselvana, Boiardo e Confortini è stata utilizzata come modello guida all'applica-



zione del concetto di isola residenziale per poi essere diffuso all'intera città di Padova.

L'area è caratterizzata da un tessuto residenziale consolidato caratterizzato da edifici di altezza non superiore, nella quasi totalità dei casi, ai tre piani su lotti verdi. La viabilità interna al quartiere è caratterizzata, perlopiù, da una sede stradale a doppio senso di marcia. I marciapiedi sono limitati e la sosta è distribuita disordinatamente lungo la viabilità.

Qui sotto si riportano, a titolo di esempio, alcune immagini dello stato della viabilità dell'area, dalle quali si evince come la sosta non sia regolamentata e gli spazi per i pedoni sono limitati, di scarsa qualità.

La riqualificazione dell'ambito dovrà essere caratterizzata da un'attenzione particolare alle componenti della mobilità più vulnerabili, riqualificando i marciapiedi e le intersezioni in modo da garantire adeguati standard di sicurezza per i ciclisti e i pedoni ivi residenti. Gli spazi di sosta dovranno essere correttamente dimensionati e localizzati ridefinendo la circolazione veicolare interna. In tal senso si potranno garantire la circolazione e la sosta dei veicoli dei residenti, riservando adeguati e sicuri spazi alla ciclo-pedonalità.

Nello schema e nella tabella seguente vengono sintetizzati gli interventi tipo proposti per l'area in questione.


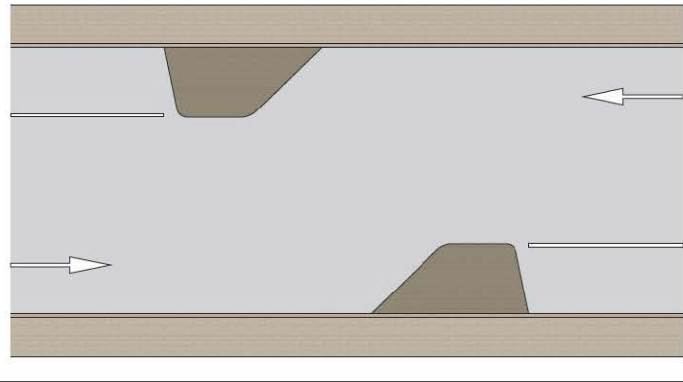
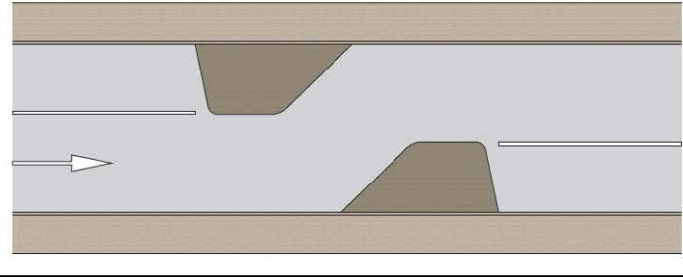



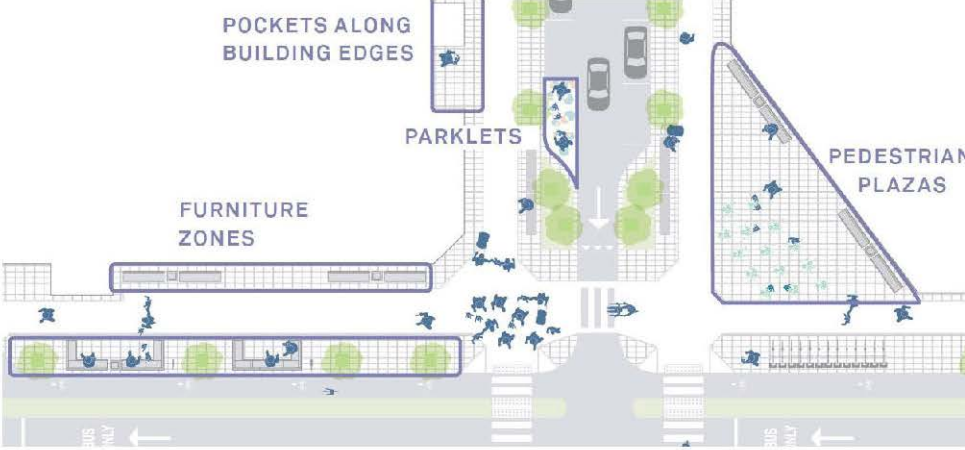

AREA COMPRESA TRA LE VIE GOZZANO, GUIZZA CONSELVANA, BOIARDO E CONFORTINI



- | | | | |
|--|--|--|--|
| | interventi sulle porte di accesso | | piste ciclabili continue e in sicurezza |
| | interventi sulle porte di uscita | | marciapiedi continui e accessibili a tutti |
| | messa in sicurezza delle rotatorie | | spazi pubblici, aree di gioco |
| | messa in sicurezza degli incroci nelle vie principali | | senso di marcia strade principali |
| | messa in sicurezza degli incroci nelle vie secondarie | | senso di marcia strade interni alla zona residenziale |
| | messa in sicurezza degli incroci strada residenziale/strada condivisa | | strade residenziali |
| | messa in sicurezza degli incroci strada residenziale/strada residenziale | | strade residenziali e condivise. Aree pubbliche, arredo, aree di sosta, alberi e piantumazione da identificare |

TAVOLA PROTOTIPO ISOLE AMBIENTALI

| | | | |
|-------------|--|---|--|
| <div></div> | <div>strade residenziali e condivise</div> | <div><div>STRADE «NON STRADE»</div><div>Organizzare lo spazio secondo una logica di integrazione e non di separazione; il tutto basato sulla particolare qualità nella realizzazione dello spazio pubblico e sua stretta integrazione con quello privato.</div><div>Aree pubbliche, arredo, aree di sosta, alberi e piantumazione da identificare</div></div> | <div></div> <div>Fonte: Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative</div> |
| <div></div> | <div>Strade residenziali</div> | <div><div>Disassamenti di corsia</div><div>Alternare le estensioni del marciapiede e la linea di sosta in modo tale da definire un percorso ad "S", è un utile espediente per abbassare la velocità veicolare.</div></div> | <div><div></div><div>Chicane su strada a doppio senso con spazi di sosta</div><div>Fonte: TRT</div></div> <div><div></div><div>Chicane su strada a senso unico con spazi di sosta</div><div>Fonte: TRT</div></div> |

| | | | |
|-------------|---|---|---|
| <div></div> | <div>Spazi pubblici, aree di gioco</div> | <div><div>Aree chiuse permanentemente all'attraversamento da parte dei veicoli e rese sicure e piacevoli da interventi di urbanismo tattico, verde pubblico e arredo urbano.</div></div> | <div></div> <div>Fonte: Potgieterstraat. https://www.carve.nl/en/item/18</div> |
| <div></div> | <div>Interventi sulle porte di accesso</div> | <div><div>Rialzare e evidenziare l'intersezione migliora la visibilità per gli automobilisti e fornisce deviazioni per creare un abbassamento di velocità. L'estensione del marciapiede aumenta lo spazio pedonale e riduce la distanza di attraversamento. Impedire il parcheggio agli angoli.</div></div> | <div><div></div><div>Fonte: Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative</div></div> |
| <div></div> | <div>Messa in sicurezza delle rotatorie</div> | <div><div></div></div> | <div><div>Rotatorie con pista ciclabile separata e precedenza al ciclista sull'attraversamento. La corsia ciclabile può essere riportata direttamente in corona, senza tuttavia allargare la sede carrabile. Corsia ciclabile non interrotta.</div><div>Fonte: Progetto per Sesto Fiorentino (FI) - Disegno Polinomia</div></div> |



| | | |
|--|--|---|
| | Messa in sicurezza degli incroci nelle vie principali | |
| | Marciapiedi continui e accessibili a tutti | |
| <p>Rialzare e evidenziare l'intersezione migliora la visibilità per gli automobilisti e fornisce deviazioni per creare un abbassamento di velocità.</p> <p>Marciapiedi continui</p> | | Fonte: Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative |
| | Messa in sicurezza degli incroci nelle vie secondarie | |
| | Interventi sulle porte di uscita | |
| <p>Rialzare e evidenziare l'intersezione, deviazioni per creare un abbassamento di velocità.</p> <p>Marciapiedi continui.</p> <p>Segnalare la presenza di biciclette nelle aree residenziali</p> | | Fonte: Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative |
| | Messa in sicurezza degli incroci strada residenziale/ strada condivisa | |
| <p>Attraversamento veicolare rialzato e strada condivisa non interrotta.</p> | | Fonte: Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative |

| | | |
|--|---|---|
| | Messa in sicurezza degli incroci strada residenziale/ strada residenziale | |
| <p>Ridurre al minimo le dimensioni del raggio di curvatura e la sezione della carreggiata permette un abbassamento della velocità di svolta, una maggiore visibilità.</p> <p>Rialzare e evidenziare l'intersezione</p> | | Fonte: Designing Streets for Kids, Global Designing Cities Initiative |



13 I I TEMI GENERALI, CONSUMO DI SUOLO E DIMENSIONAMENTO



13.1 Sistema commerciale e adeguamento alla Legge Regionale n. 50/2012

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La disciplina riguardante il Sistema commerciale è stabilita dalla Legge Regionale n. 50 del 2012 "Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto" e dal relativo Regolamento di attuazione n. 1/2013 approvato dalla Giunta Regionale con DGRV n. 1047 del 18 giugno 2013.

Obiettivo della Legge è quello di favorire la riqualificazione e rivitalizzazione del Centro Storico e del Centro Urbano, definiti rispet-

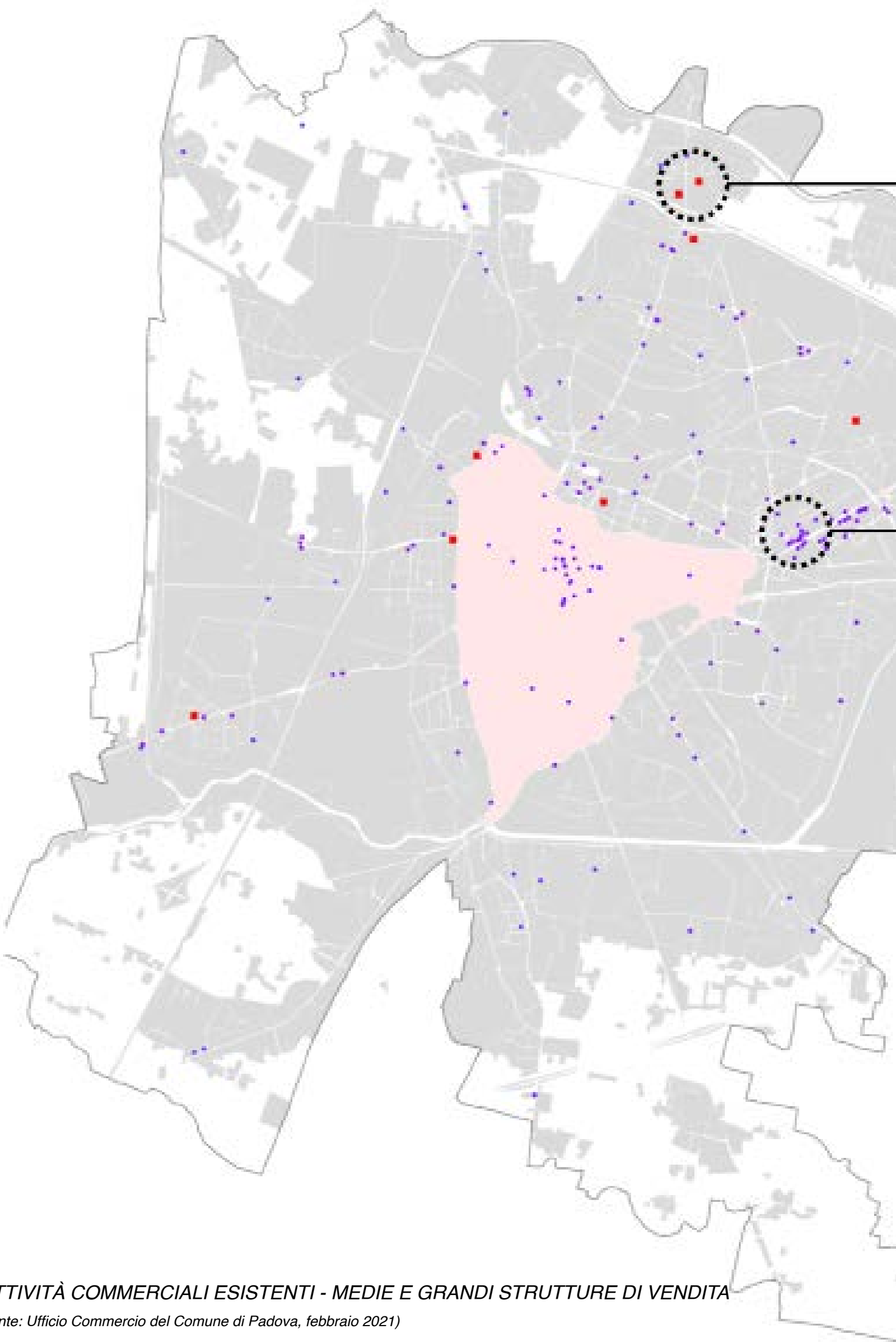
tivamente alle lettere l) e m), articolo 3 della suddetta LR.

La Legge regionale nasce all'interno di un nuovo quadro normativo, sia di livello comunitario (direttiva Bolkestein) che di livello statale (decreto legislativo n. 59/2010 "legge quadro" di attuazione della direttiva Bolkestein), indirizzati verso la liberalizzazione delle attività commerciali, nel rispetto dei vincoli stabiliti dalle stesse normative a **tutela di determinati interessi pubblici di natura generale**.

Tra i "motivi imperativi di interesse generale", come definiti e declinati dal decreto legislativo attuativo della direttiva Bolkestein, si richiamano quelli riguardanti la **tutela dell'ambiente e la tutela dell'ambiente**

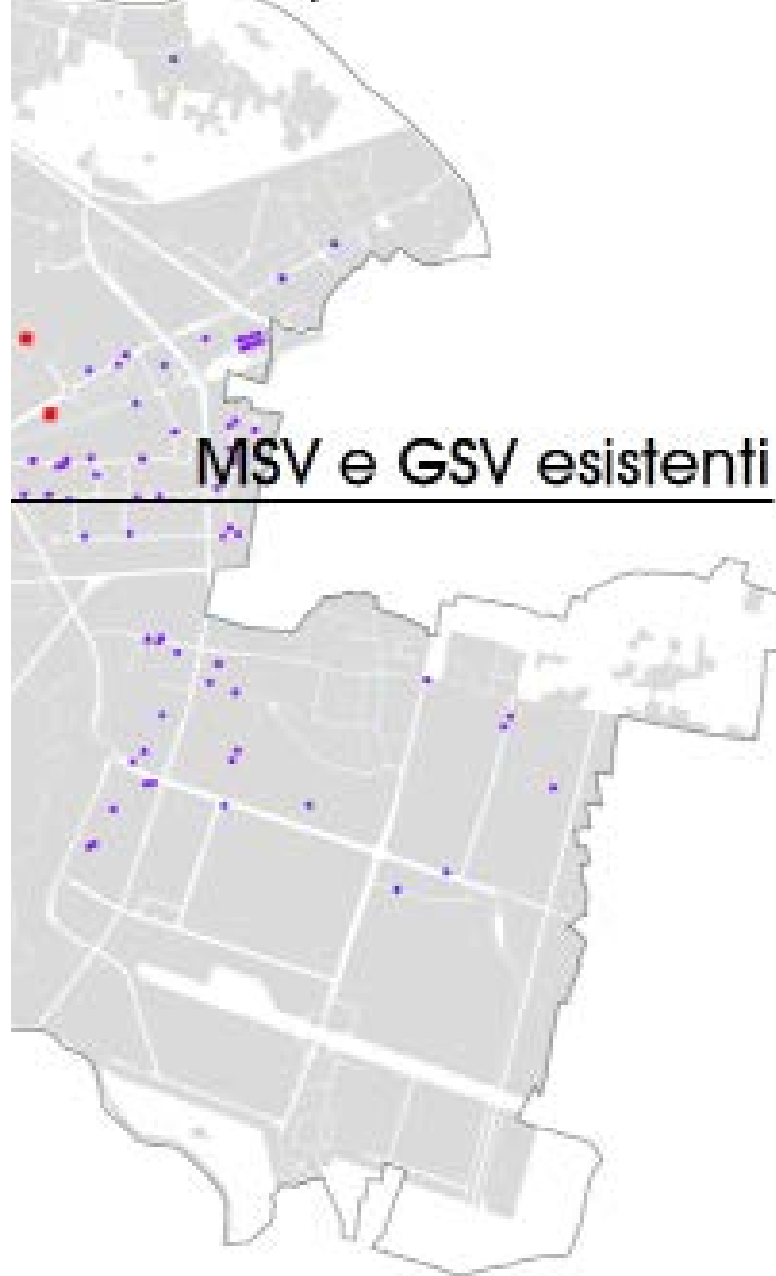
| TIPOLOGIA | COMPATIBILITÀ URBANISTICA | COMPATIBILITÀ COMMERCIALE |
|---|---|--|
| VICINATO Sv ≤ 250 mq | COMUNE: competenza del PI | COMUNE: SCIA da presentarsi al SUAP |
| MSV 251 ≤ Sv ≤ 1.500 mq 116 attività esistenti | COMUNE: competenza del PI | COMUNE: SCIA da presentarsi al SUAP |
| MSV 1.500 < Sv ≤ 2.500 mq 21 attività esistenti | COMUNE: competenza del PI, dentro il centro urbano e nelle aree degradate [il PI «localizza le nuove aree»] | COMUNE: autorizzazione rilasciata dal SUAP |
| GSV Sv ≥ 2.500 mq 10 attività esistenti | COMUNE: competenza del PI, dentro il centro urbano e nelle aree degradate [il PI «localizza le nuove aree»] | COMUNE+PROVINCIA +REGIONE in CdS mediante valutazione integrata degli impatti |

TIPOLOGIE COMMERCIALI E CRITERI | LR 50/2012 E REGOLAMENTO REGIONALE 1/2013



ATTIVITÀ COMMERCIALI ESISTENTI - MEDIE E GRANDI STRUTTURE DI VENDITA

MSV e GSV Richieste/Previsioni



MSV e GSV esistenti

urbano, elementi imprescindibili per garantire uno sviluppo sostenibile del sistema commerciale.

La Legge Regionale sul commercio e il relativo regolamento di attuazione presuppongono che le Amministrazioni Comunali provvedano all'adeguamento dello strumento urbanistico generale, seguendo un approccio metodologico più moderno e innovativo, fondato sullo sviluppo del Sistema commerciale di tipo qualitativo, mirando nel contempo a garantire la salvaguardia del territorio (e il risparmio di suolo agricolo).

Nel caso della Città di Padova, l'analisi delle singole matrici ambientali, riportata nel Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettività a VAS, ha evidenziato alcune criticità presenti nel territorio comunale, ossia le situazioni di degrado ambientale riscontrate, con particolare riferimento all'inquinamento atmosferico (polveri sottili PM10), all'inquinamento delle acque superficiali, ai rischi idrogeologici, alla riduzione e al depauperamento del suolo e sottosuolo, alle vulnerabilità paesaggistiche e storico-architettoniche derivanti dall'eccessivo carico antropico. Tali criticità, unitamente a quelle legate alla dotazione infrastrutturale esistente, hanno determinato un ripensamento del Sistema commerciale, che con il nuovo PI è stato opportunamente disciplinato al fine di eliminare o ridurre in particolare i rischi ambientali e renderlo congruente e compatibile con i valori storico-architettonici e paesaggistici della città.

IL SISTEMA COMMERCIALE ESISTENTE NEL COMUNE DI PADOVA

Il settore commerciale esistente in Comune di Padova, soprattutto quello legato alle superfici di media e grande distribuzione, ha avuto nel recente periodo uno sviluppo più che proporzionale rispetto alla Città e ai valori che sostanziano la sua qualità.

Da una verifica dei dati messi a disposizione dall'Ufficio Commercio del Comune (febbraio 2021) emerge che le medie e grandi strutture di vendita siano 259 (esclusi cioè gli esercizi di vicinato con superficie di vendita inferiore a 250 mq).

Tali attività esistenti sono quindi state classificate per "grandezza commerciale". Da questa verifica, emerge che nel territorio del Comune di Padova vi sono:

- 112 medie strutture (MSV) con superficie di vendita compresa tra 251 e 500 mq (43%);
- 81 medie strutture (MSV) con superficie di vendita compresa tra 501 e 999 mq (31%);
- 35 medie strutture (MSV) con superficie di vendita compresa tra 1.000 e 1.499 mq (14%);
- 21 medie strutture (MSV) con superficie di vendita compresa tra 1.500 e 2.500 mq (8%);
- 10 GSV con Sv superiore a 2.500 mq (4%).

Tali attività sono state suddivise per settore merceologico. Nel territorio del Comune di Padova ci sono 65 attività del settore alimentare (25%) e 194 appartenenti al settore non alimentare (75%).

La superficie di vendita totale esistente nel Comune di Padova è pari a 278.000 mq di superficie di vendita, dei quali 185.000 mq interessano medie strutture di vendita (67%) e 93.000 mq riguardano grandi strutture di vendita (33%).

Complessivamente il sistema commerciale esistente occupa una superficie di 1,32 mq per ogni abitante, suddiviso tra 0,35 mq alimentari e 0,97 non alimentari.

GLI OBIETTIVI DEL PIANO

Per risolvere le criticità riguardanti il Sistema commerciale e non aumentare i rischi e le fragilità ecologico-ambientali e paesaggistiche del territorio del Comune di Padova, il Piano si pone l'obiettivo di **attivare un processo di rigenerazione e rivitalizzazione della città esistente, nella consapevolezza che il commercio di prossimità è parte della città e rappresenta un presidio per il territorio, per la sua fruibilità e per la sua vitalità.**

In coerenza con i principi stabiliti dalla Legge Regionale n. 50 del 2012, tale obiettivo è perseguibile sulla base di politiche e azioni finalizzate prioritariamente a:

1. incentivare il recupero e la riqualificazione urbanistica di aree e strutture dismesse e degradate;
2. rigenerare l'economia ed il tessuto sociale e culturale urbano;
3. favorire la riqualificazione del centro storico e urbano attraverso lo sviluppo delle attività commerciali;
4. favorire la creazione di una rete distributiva efficiente e rafforzare il servizio di



prossimità.

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 presenti nel territorio comunale.

IL CENTRO STORICO E IL CENTRO URBANO (LR 50/2012)

La normativa regionale presuppone che i Comuni individuino i perimetri del Centro Storico e del Centro Urbano.

Il **Centro Storico** comprende "gli agglomerati insediativi urbani aventi le caratteristiche di cui all'articolo 40 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio" (articolo 3, lett. l) della LR 50/2012).

Il **Centro urbano**, definito dall'articolo 3, lett. m) della LR 50/2012, è la "porzione di centro abitato, individuato ai sensi dell'articolo 3, comma 1, punto 8), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada", caratterizzata dal tessuto urbano consolidato, con esclusione delle zone produttive periferiche e delle zone prive di opere di urbanizzazione o di edificazione".

Entrambi i perimetri sono stati individuati nell'elaborato A3 "Centro urbano e aree degradate ai fini commerciali (LR 50/2012)". Il Centro Storico ai fini commerciali corri-

sponde al perimetro "urbanistico" individuato nel PAT/PI vigente e confermato nel nuovo Piano.

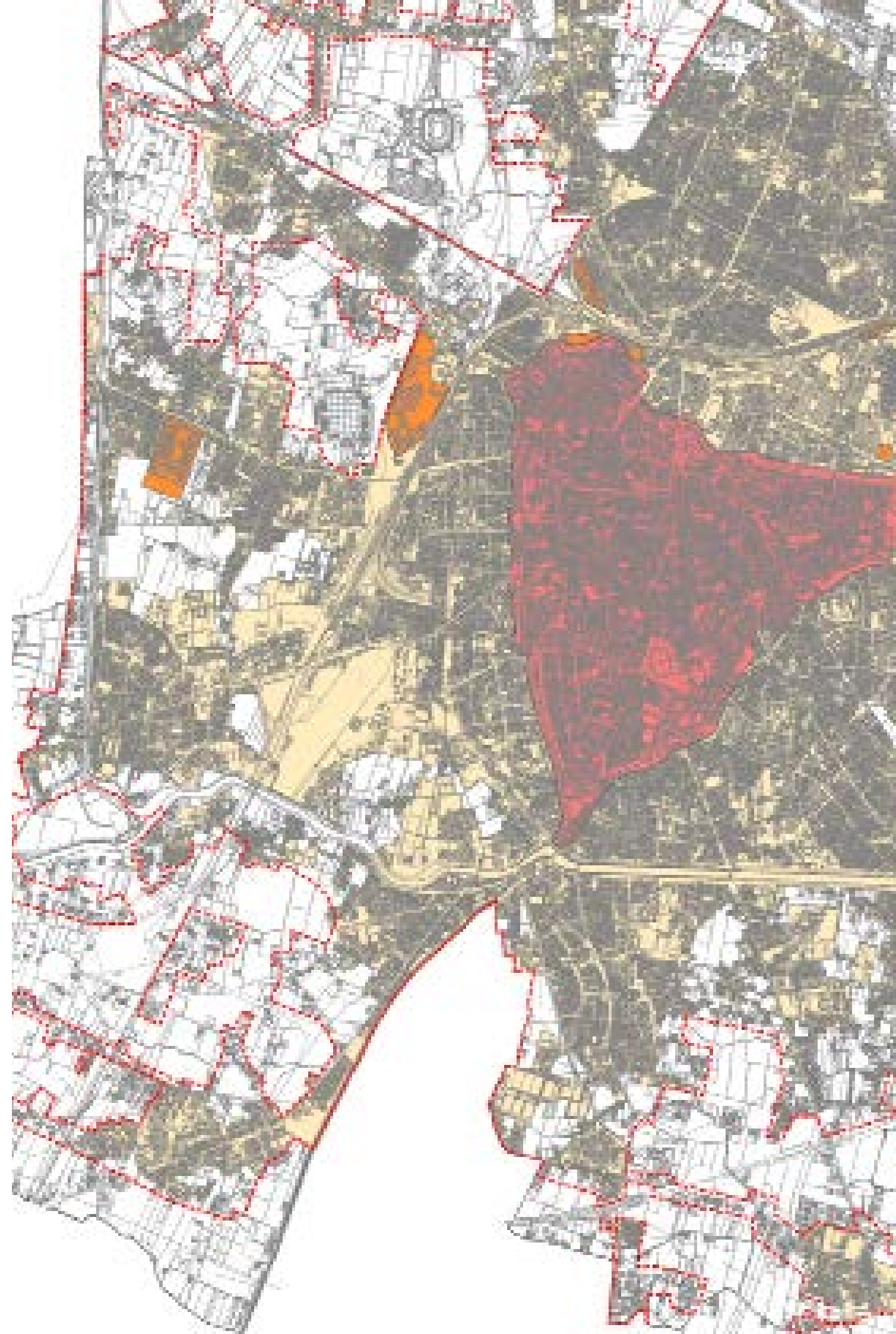
Il Centro urbano comprende le parti della Città consolidata esistente cresciuta all'esterno della Città storica. Come stabilito dalla Legge, il Centro Urbano è compreso all'interno del perimetro del Centro Abitato ai sensi del Codice della Strada. Sono escluse le zone agricole, le porzioni di territorio prive di urbanizzazione o edificazione (come le aree di espansione o a servizi non attuate e gli ambiti posti principalmente in contesto rurale) e le aree produttive periferiche. La zona industriale (ex ZIP) risulta periferica per il commercio in quanto luogo della produzione, caratterizzato dalla presenza di un importante polo logistico.

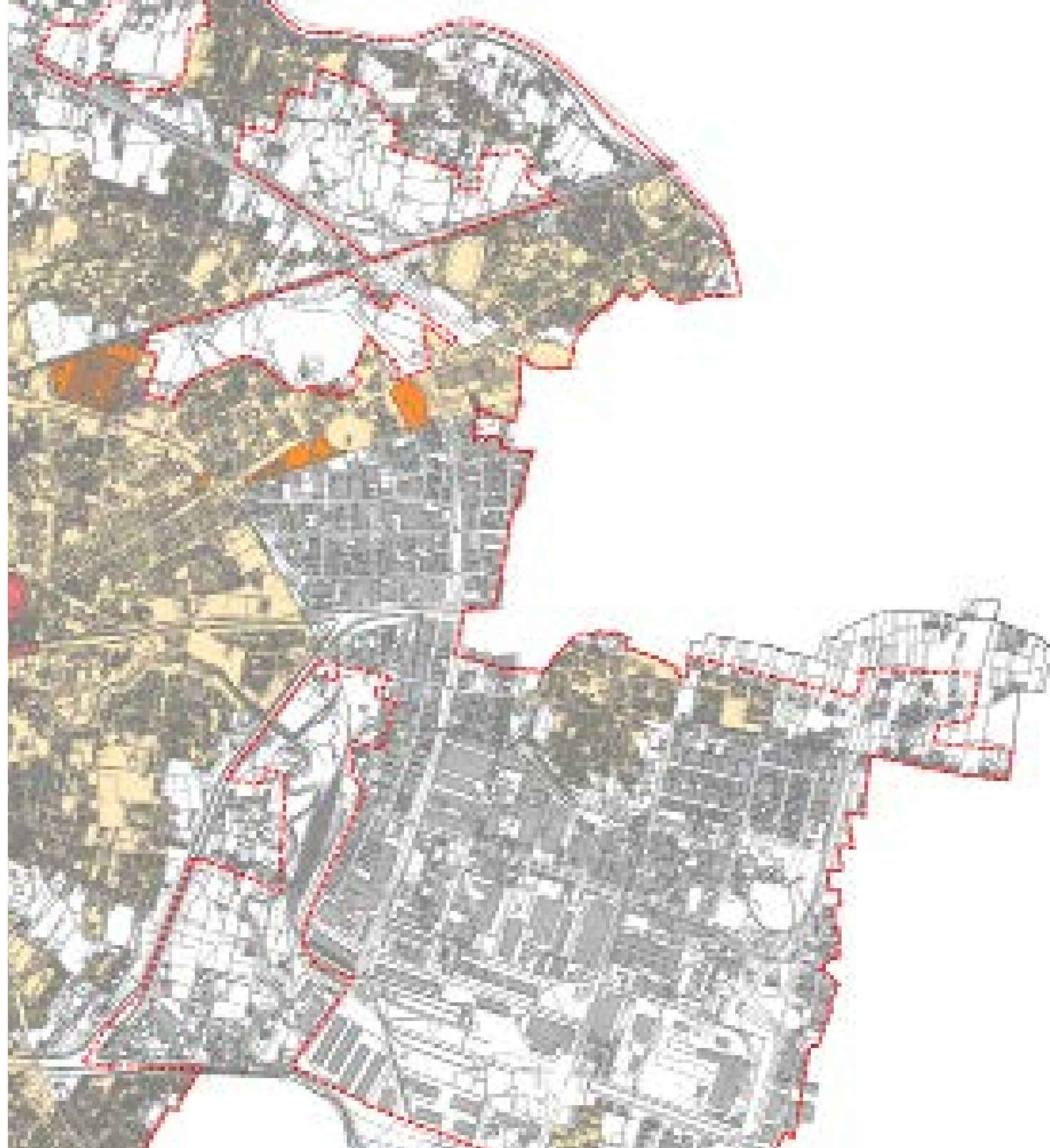
LE AREE O STRUTTURE DISMESSE O DEGRADATE (LR 50/2012)

La Legge Regionale sul commercio e il relativo regolamento regionale di attuazione della stessa prevedono che i Comuni individuino le aree degradate da riqualificare.

Secondo i criteri stabiliti dal Regolamento Regionale n. 1/2013 (articolo 1, comma 3), per aree o strutture dismesse o degradate si intendono gli ambiti che presentino una o più delle seguenti caratteristiche:

1. degrado edilizio, riferito alla presenza di un patrimonio architettonico di scarsa qualità, obsoleto, inutilizzato, sottoutilizzato o impropriamente utilizzato, inadeguato sotto il profilo energetico, ambientale o statico-strutturale;
2. degrado urbanistico, riferito alla presenza di un impianto eterogeneo, disorgani-





Centro abitato (Art. 3, comma 1, punto 8, D.Lgs 285/1992 "Nuovo codice della strada")

AMBITI LEGGE REGIONALE COMMERCIO n. 50/2012

art. 29



Centro storico (Art. 3, comma 1, lett. I, LR 50/2012)

art. 29



Centro urbano (Art. 3, comma 1, lett. m, LR 50/2012)

art. 29



Area o struttura dismessa o degradata (Art. 2, comma 3, Regolamento Regionale n. 1/2013)

CENTRO URBANO E AREE DEGRADATE AI FINI COMMERCIALI

co o incompiuto, alla scarsità di attrezzature e servizi, al degrado degli spazi pubblici e alla carenza di aree libere, alla presenza di attrezzature ed infrastrutture o non compatibili, dal punto di vista morfologico, paesaggistico, ambientale o funzionale, con il contesto di riferimento;

3. degrado socio-economico, riferito alla presenza di condizioni di abbandono, di sottoutilizzazione o sovraffollamento degli immobili, di impropria o parziale utilizzazione degli stessi, di fenomeni di impoverimento economico e sociale o di emarginazione.

Le aree degradate individuate dal PI che rispondono ai criteri di Legge e rientrano in questa categoria sono le seguenti:

1. area ex officine Rizzato (via Venezia);
2. area parcheggio Sarpi (via Sarpi), di proprietà comunale;
3. area ex PT1 Stimamiglio (via San Marco);
4. area Ansa Borgomagno (cavalcavia Dalmazia);
5. area Ansa Borgomagno (corso Tre Venezie);
6. area ex PT2 MDM (via San Marco e via Franceschini);
7. area tra via San Marco e via delle Grazie;
8. area c/o rotatoria tra via Venezia e via Friburgo;
9. area Porta Padova (via Goldoni e via Gramsci);
10. area ex acciaierie Banzato (via P. Maroncelli e via S. Pellico);
11. area ex PTs Foro Boario (corso Austria);
12. area ex caserma Romagnoli.

Si tratta di aree in stato di degrado o abbandono, dismesse o sottoutilizzate. Alcune di queste sono caratterizzate da un patrimonio edilizio di scarsa qualità, inadeguato sotto il profilo energetico, strutturale, impiantistico ed ambientale.

Dal punto di vista urbanistico tali ambiti presentano spesso un impianto eterogeneo per dotazione di spazi e funzioni, scarsamente connesso con il tessuto circostante. Si tratta infatti di aree costituite da edifici produttivi incoerenti con gli insediamenti residenziali contigui.

In taluni casi precedenti strumenti urbanistici hanno già sancito le peculiari condizioni di degrado edilizio e urbanistico.

SINTESI AZIONI PI PER IL COMMERCIO

La disciplina inerente al Sistema commerciale è riportata all'articolo 29 delle norme tecniche operative ("Definizione, obiettivi e articolazione del Sistema commerciale").

Il PI stabilisce per ogni sottozona urbanistica la compatibilità per l'insediamento di nuovi esercizi commerciali, in coerenza con gli obiettivi elencati nel suddetto articolo e descritti nel presente paragrafo.

In linea generale, il commercio di vicinato è consentito in ogni zona territoriale omogenea, ad eccezione di quelle agricole. L'insediamento di medie strutture di vendita (MSV) con superficie di vendita maggiore di 1.000 mq e di grandi strutture di vendita (GSV), ammesso dal PI solo in determinate sottozone, è invece condizionato alla sottoscrizione di un Accordo Pubblico-Privato ai sensi dell'Art. 6 della LR 11/2004 al fine di

definire le opere di urbanizzazione e di mitigazione. L'obiettivo è di verificare/garantire il corretto insediamento delle strutture, con attenzione alla tutela dell'ambiente e alla salvaguardia dei beni culturali e paesaggistici del territorio comunale di Padova.

Fermo restando quanto sopra, nella Città consolidata e di trasformazione residenziale esistente (sottozona da B1 a B5, C1) sono ammesse solo superfici di vendita fino a 1.500 mq. Questo al fine di incentivare la rigenerazione dei tessuti urbani esistenti. Mentre nelle aree inedificate (sottozona B7, B8, C2), marginali (B6) o di particolare valenza ecologico-ambientale (B0) sono ammessi solo esercizi di vicinato (fino a 250 mq di superficie di vendita).

La Città consolidata produttiva presenta funzioni e caratteristiche differenti per ogni singola sottozona.

La Sottozona D1, corrispondente all'ex ZIP, si configura come una grande zona industriale e logistica, caratterizzata da traffico pesante, infrastrutture stradali totalmente incompatibili con il commercio al dettaglio dei supermercati. Pertanto, la scelta di Piano è quella di vietare le strutture commerciali, salvo quelle che necessitano di grande fabbisogno di superficie per la vendita dei seguenti prodotti: mobili, macchine, attrezzature e articoli tecnici per l'agricoltura, l'industria, il commercio e l'artigianato, auto, moto, cicli e relativi accessori e parti di ricambio, combustibili, materiali per l'edilizia, legnami, nautica.

Per le Sottozone D2, riguardanti strutture commerciali esistenti di media e grande dimensione, il Piano conferma le attività e le superfici esistenti.

Le Sottozone D3 "polifunzionali della ricerca e dell'innovazione", riconducibili all'asse strategico "Soft City", ospitano già medie e grandi strutture di vendita. Il Piano conferma tale previsione, precisando che per le strutture medio-grandi sono ammesse solo le strutture non alimentari.

Le Sottozone D4 "speciali di trasformazione" sono corredate da una disciplina particolareggiata specifica per ogni area. Nella tabella, riportata nell'articolo 28 delle norme tecniche operative, si precisa quali sono le destinazioni consentite per ogni area. Alcune di queste sono peraltro state perimetrate dal PI come aree degradate o dismesse ai fini commerciali.

Per le zone F a servizi il Piano consente la realizzazione di piccole attività commerciali, a supporto del servizio, struttura o attrezzatura esistente. La norma prevede il piccolo commercio per una superficie di pavimento massima pari al 10% del totale, ad esclusione degli esercizi con superficie di vendita superiore a 250 mq.



area Ansa Borgomagno (Cavalcavia Dalmazia)



area Porta Padova (via Goldoni e via Gramsci)



area Ansa Borgomagno (via Tre Venezie)



area tra via San Marco e via delle Grazie



area parcheggio sarpi



Ex PT1 Stimamigliuo (via San Marco)



ex acciaierie Banzato (via Maroncelli e via Pellico)



Ex PT2 MDM (via s. Marco e via Franceschini)



ex Caserma Romagnoli



ex PTs Foro Boario (Corso Australia)



Ex Officine Rizzato



Area c/o rotatoria tra via Venezia e via Friburgo

13.2 Crediti edilizi e adeguamento alle LR 14/2017 e 14/2019

CONSUMO DI SUOLO VS RIGENERAZIONE URBANA

La revisione del Piano degli Interventi di Padova si pone all'interno di uno scenario di cambiamenti significativi degli strumenti urbanistici. Questo avviene all'interno di un quadro normativo modificato sostanzialmente rispetto all'impianto originario della Legge Regionale n. 11 del 2004, sia attraverso la sua novellazione che mediante leggi settoriali che interferiscono con la materia del governo del territorio. Tra queste quella che merita più di tutte l'attenzione dell'Amministrazione Comunale è la n. 14 approvata il 6 giugno 2017 finalizzata al contenimento del consumo di suolo, che detta norme finalizzate al perseguimento dei seguenti obiettivi (comma 3 dell'articolo 3):

1. ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato per usi insediativi e infrastrutturali;
2. individuare le funzioni eco-sistemiche dei suoli e le parti di territorio dove orientare il ripristino della naturalità;
3. promuovere e favorire l'utilizzo di pratiche agricole sostenibili, recuperando e valorizzando il terreno agricolo;
4. individuare le parti di territorio a pericolosità idraulica e geologica, incentivandone la messa in sicurezza;
5. valutare gli effetti degli interventi di trasformazione sulla salubrità dell'ambiente e sul paesaggio;
6. incentivare il recupero, il riuso, la riquali-

ficazione e la valorizzazione degli ambiti di urbanizzazione consolidata;

7. ripristinare il prevalente uso agrario degli ambiti a frammentazione territoriale;
8. valorizzare le ville venete e il loro contesto paesaggistico;
9. rivitalizzare la città pubblica e promuovere la sua attrattività, fruibilità, qualità ambientale ed architettonica;
10. assicurare la trasparenza amministrativa e la partecipazione informata dei cittadini;
11. attivare forme di collaborazione pubblico-privato che contribuiscano alla riqualificazione della città e del territorio.

La Legge Regionale non si limita a fissare obiettivi, ma individua strumenti e istituti che consentano di perseguire il contenimento del consumo di suolo considerato quale "risorsa limitata e non rinnovabile, bene comune di fondamentale importanza per la qualità della vita delle generazioni attuali e future, per la salvaguardia della salute, per l'equilibrio ambientale e per la tutela degli ecosistemi naturali, nonché per la produzione agricola finalizzata non solo all'alimentazione ma anche ad una insostituibile funzione di salvaguardia del territorio" (articolo 1 della LR 14/2017).

CREDITI EDILIZI E RINATURALIZZAZIONE DEI SUOLI CON LA LR 14/2019

La riduzione del consumo di suolo auspicata dalla Legge è l'occasione per favorire la rigenerazione della città esistente, sia alla scala edilizia che a quella urbanistica. Tale operazione passa anche attraverso i criteri stabiliti dalla nuova Legge regionale "Veneto 2050" (Legge regionale n. 14 del 2019)



e successiva circolare applicativa (DGR n. 263 del 2 marzo 2020), che definiscono misure per promuovere operazioni di rinaturalizzazione del suolo occupato da manufatti incongrui, mediante la loro demolizione e il riconoscimento di specifici crediti edilizi da rinaturalizzazione.

GLI OBIETTIVI DEL PIANO

Finalità del Piano 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.

Il riconoscimento di manufatti incongrui da demolire con l'impegno di rinaturalizzare il suolo e restituirlo a verde passa anche attraverso la pubblicazione di uno specifico avviso (comma 3 dell'articolo 4 della LR n. 14/2019) con il quale si invitano gli aventi titolo a proporre tali interventi.

Il tema più generale dei crediti edilizi e la loro origine trova spazio anche 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.

SINTESI AZIONI PI PER I CREDITI EDILIZI

Il tema dei crediti edilizi è trattato dal PI nell'articolo 11 delle norme tecniche operative, che stabilisce i criteri generali e l'ambito di applicazione di tale istituto giuridico. La norma di Piano è accompagnata da un documento di Linee Guida denominato dalle "Linee guida per l'applicazione della perequazione urbanistica, credito edilizio e compensazione", che stabilisce nel dettaglio criteri e modalità applicative.

Tale strumento è finalizzato al miglioramento della qualità urbana, paesaggistica, architettonica, energetica, idraulica e ambientale mediante il riconoscimento di una capacità edificatoria ai soggetti che, a titolo esemplificativo, provvedono:

1. alla riconversione degli ambiti urbani degradati con demolizione degli immobili esistenti e la ricostruzione in loco di volumi con destinazioni d'uso compatibili (ad esempio le aree ricomprese in ZTO C1 o D4);
2. alla demolizione di manufatti incongrui o elementi di degrado ed alla eventuale rinaturalizzazione del suolo;
3. alla cessione gratuita di aree e/o edifici sottoposti a vincolo preordinato all'e-

sproprio o asserviti ad uso pubblico (compensazione urbanistica);

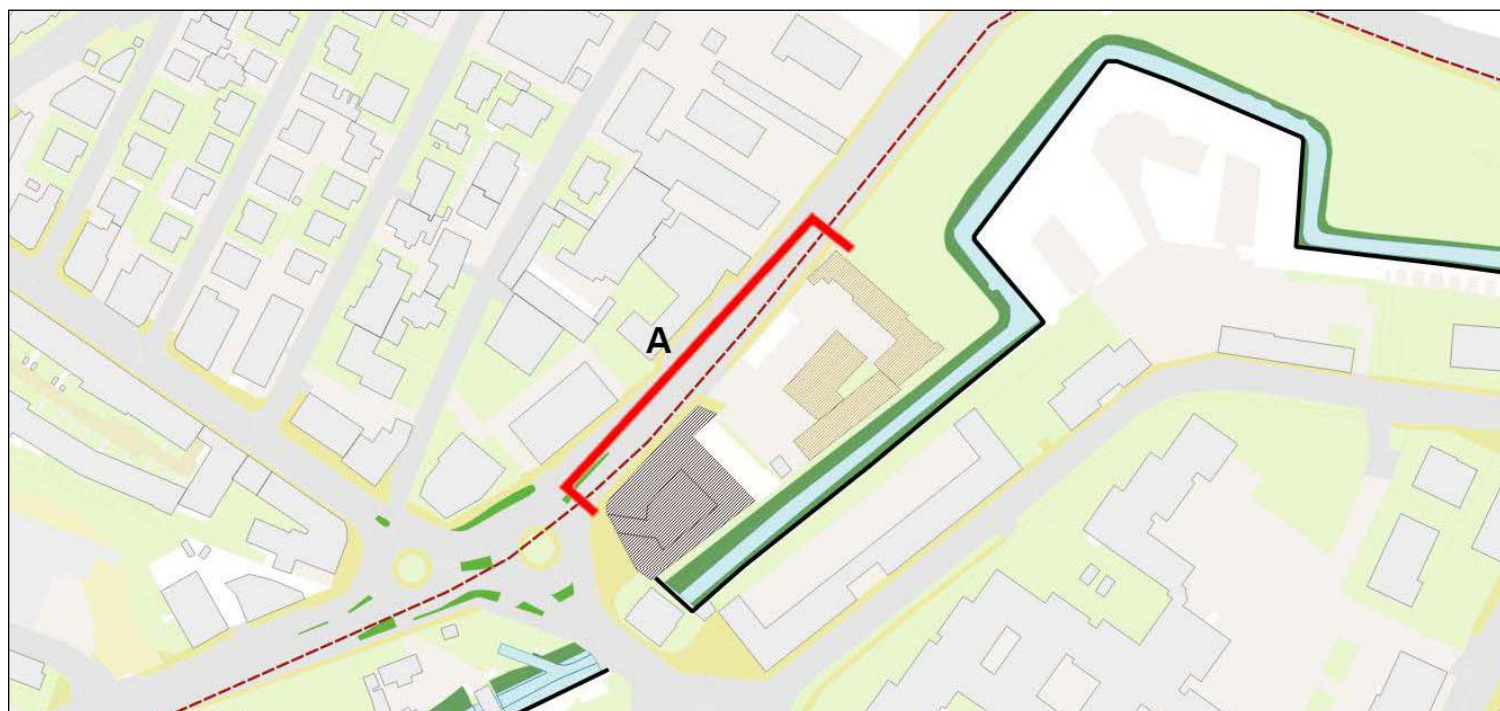
4. alla realizzazione di interventi di interesse pubblico (arredo urbano, piste ciclabili, forestazione urbana, razionalizzazione o completamento delle infrastrutture per la mobilità, etc.);
5. alla cessione gratuita di aree e/o realizzazione degli interventi destinati all'implementazione del progetto "Città dei rioni" (Elab. D2);
6. al miglioramento della qualità urbana, attraverso la decongestione di aree edificate, delocalizzando in tutto o in parte le relative volumetrie;
7. alla demolizione di strutture agricolo-produttive non più funzionali alla conduzione agricola del fondo e/o di insediamenti

Particolare attenzione va riservata ai **manufatti incongrui**, introdotti dalla Legge Regionale "Veneto 2050" (la n. 14 del 2019), riconducibili alle opere incongrue o elementi di degrado la cui demolizione e successiva rinaturalizzazione determina il riconoscimento di un credito edilizio.

Tali manufatti incongrui, anche previo avviso pubblico, sono stati individuati con apposita grafia negli elaborati del PI "Usi e modalità di intervento", alle scale 1:5.000 e 1:1.000. Complessivamente tali manufatti incongrui interessano un volume esistente pari a circa 175.000 mc e una superficie coperta esistente di circa 30.000 mq. La superficie oggetto di rinaturalizzazione è stimata in 60.000 mq. Buona parte dei manufatti incongrui è finalizzata alla realizzazione ed al potenziamento del Parco delle Mura e delle Acque.

Il riconoscimento di crediti edilizi da rinaturalizzazione, come definiti dalla Legge "Veneto 2050", riguarda:

1. edifici ubicati nella sottozona A1 e ricompresi nel "Sistema Bastionato", la cui demolizione è finalizzata alla qualificazione, potenziamento e integrazione del Parco delle Mura e delle Acque;
2. edifici ubicati nella sottozona B0, la cui demolizione è finalizzata alla riduzione dei rischi naturali ed al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano;
3. edifici ubicati nelle sottozone B1, B2, B3, B4, B5, C1 o D4, la cui demolizione è finalizzata alla riqualificazione e rigenerazione del tessuto urbano esistente;
4. edifici ubicati nella sottozona E1, la cui demolizione è finalizzata alla riqualificazione dell'ambiente naturale e alla produzione di un'agricoltura multifunzionale e generatrice di servizi eco-sistemici;
5. edifici non più funzionali alla conduzione agricola del fondo e/o insediamenti produttivi abbandonati o sottoutilizzati, ubicati nelle sottozone E1 ed E2, la cui demolizione è finalizzata al riordino della zona agricola;
6. edifici ubicati in fascia di rispetto (stradale, ferroviaria, tranviaria, elettrodotto, ossigenodotto, pozzi, depuratori, impianti di telecomunicazione, cimiteri) e nelle zone di tutela del Piano di Rischio Aeroportuale, la cui demolizione è finalizzata alla riduzione delle condizioni di rischio e/o alla eliminazione delle situazioni di criticità;
7. edifici ubicati in aree di pericolosità idraulica, la cui demolizione è finalizzata alla riduzione delle condizioni di rischio idraulico.



LA DEMOLIZIONE DEGLI EDIFICI INCONGRUI PER LA REALIZZAZIONE DEL PARCO DELLE MURA

13.3 Il recepimento delle definizioni uniformi del nuovo Regolamento Edilizio

IL NUOVO REGOLAMENTO EDILIZIO

Il Comune di Padova ha recentemente approvato il nuovo Regolamento Edilizio (approvazione con delibera di Consiglio Comunale n. 13 del 17 febbraio 2020) in recepimento del Regolamento Edilizio Tipo (c.d. RET) elaborato in sede di Conferenza Unificata del 20 ottobre 2016 tra il Governo, le Regioni ed i Comuni. L'obiettivo comune definito a livello nazionale (e declinato poi nell'atto di recepimento del RET dalle Regioni) è quello di uniformare e semplificare i regolamenti edilizi comunali, prevedendo che essi non debbano riprodurre le disposizioni statali e regionali che incidono sull'attività edilizia, bensì:

1. siano ordinati ad alcuni principi generali;
2. siano fondati su un unico "vocabolario" edilizio utilizzabile univocamente dai tecnici professionisti;
3. siano sviluppati secondo le specificità e le caratteristiche dei territori e nel rispetto della piena autonomia locale.

Il Regolamento Edilizio si articola, in particolare, in due parti:

1. nella prima parte, denominata "principi generali e disciplina generale dell'attività edilizia", è richiamata la disciplina generale dell'attività edilizia operante in modo uniforme a livello nazionale/regionale;
2. nella seconda parte, denominata "di-

sposizioni regolamentari comunali in materia edilizia", è raccolta la disciplina regolamentare in materia edilizia di competenza comunale, la quale, è ordinata secondo l'indice del regolamento edilizio tipo.

IL RECEPIMENTO DEL RE NEL PIANO

Il presente Piano allinea la normativa urbanistica (norme tecniche operative) a quella contenuta nel Regolamento Edilizio. In particolare, sono state recepite nel PI le "definizioni uniformi" aventi incidenza urbanistica.

Gli articoli 4 (definizioni parametri urbanistici ed edilizi) e 5 (definizioni distanze) riportano e allineano tali definizioni. Per le destinazioni residenziali e quelle ad esse assimilabili il parametro di riferimento è il volume totale, definito al comma 3 dell'articolo 4. Mentre per le destinazioni commerciali e quelle direzionali ubicati in zona produttiva il parametro di riferimento è la superficie lorda di pavimento.

Tra gli altri parametri urbanistici, si segnala l'introduzione dell'indice di permeabilità al fine di garantire le prestazioni ecologico-ambientali alla Città esistente, con riferimento particolare alle operazioni di demolizione e ricostruzione.



13.4 Il contenimento del consumo di suolo e l'adeguamento alla LR 14/2017

LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il 24 giugno 2017 è entrata in vigore la legge regionale 6 giugno 2017, n. 14 "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio", che prevede una 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 riqualificazione e 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, sotto utilizzate o utilizzate impropriamente.

IL CONSUMO DI SUOLO MASSIMO STABILITO DALLA REGIONE VENETO PER IL COMUNE DI PADOVA

Con provvedimento n. 668 del 15 maggio 2018, pubblicato sul BUR n. 51 del 25 maggio 2018, la Giunta Regionale ha stabilito, ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale n. 14 del 2017, la quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio regio-

nale e la sua ripartizione per ambiti comunali o sovracomunali omogenei.

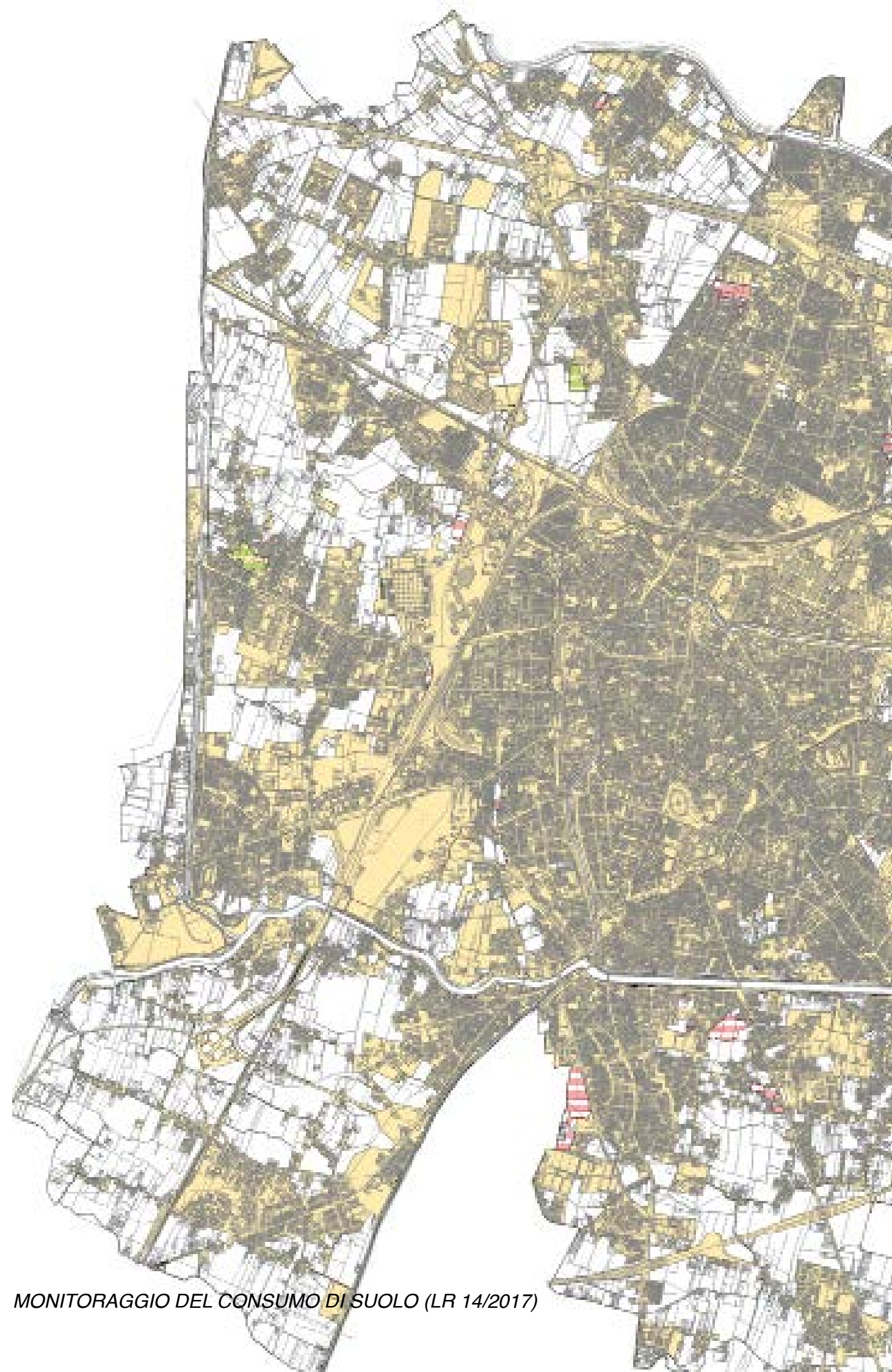
La quantità di massima di superficie naturale e seminaturale che può essere interessata da consumo di suolo, come stabilito con decreto del Direttore della Direzione della Pianificazione Territoriale della Regione Veneto n. 64 del 29 aprile 2019, è pari a **262,48 ettari**.

IL MONITORAGGIO DEL SUOLO STABILITO DAL PI

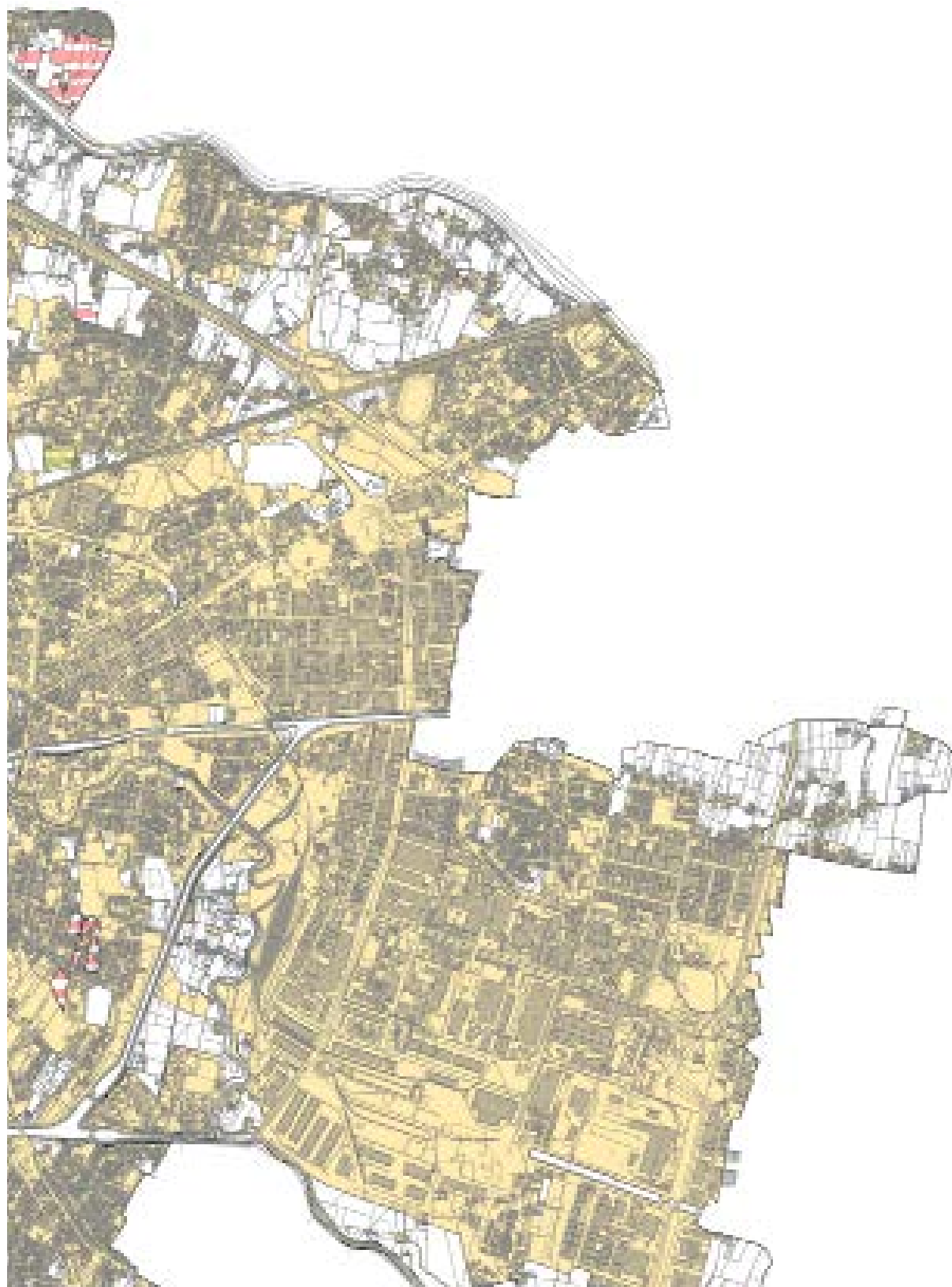
Il Piano degli Interventi è accompagnato da una cartografia denominata "Ambiti di Urbanizzazione Consolidata e consumo di suolo (LR 14/2017)" e dal Registro del consumo di suolo. Tali elaborati sono finalizzati a monitorare il consumo di suolo programmato dal PI, ossia ogni previsione e conseguente intervento di trasformazione permanente del territorio all'esterno degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata (AUC) individuati dal PAT ai sensi della Legge Regionale n. 14 del 2017.

L'elaborato cartografico riporta le aree che comportano consumo di suolo, sia quelle riguardanti ambiti già trasformati o con progettazione in itinere (PUA approvati, titoli abilitativi edilizi rilasciati o ambiti da sottoporre ad Accordi Pubblico Privato) sia quelli riguardanti ambiti di trasformazione inseriti ex novo con il presente PI.




La cartografia riporta anche gli ambiti che prevedono recupero di suolo, ossia le aree di espansione del PI vigente non realizzate, ricomprese nel consolidato PAT LR 14/2017 e riclassificati dal nuovo PI in zona agricola.



MONITORAGGIO DEL CONSUMO DI SUOLO (LR 14/2017)



MONITORAGGIO DEL CONSUMO DI SUOLO (LEGGE REGIONALE n. 14/2017)

- art. 11.5 PAT  Ambiti di Urbanizzazione Consolidata (AUC) - Variante PAT approvata con DCC n. 53 del 28/07/2020
- art. 46  Ambito oggetto di consumo di suolo (ZTO B, C, D esterna agli AUC)
- art. 46  Ambito oggetto di recupero di suolo (ZTO E interna agli AUC)

Il Registro consente di contabilizzare e monitorare il consumo di suolo, ossia verificare il saldo tra le aree per le quali si preveda la trasformazione permanente del territorio all'esterno degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata (AUC) e quelle per le quali si preveda il ripristino a superficie naturale e seminaturale.

SINTESI DATI DEL CONSUMO DI SUOLO PREVISTO DAL PI (LR 14/2017)

Il bilancio del consumo di suolo previsto dal PI ai sensi della Legge Regionale n. 14 del 2017 è di riportato nella tabella seguente. Il consumo di suolo previsto dal nuovo PI è pari a circa 10 ettari. Tale quantità è compensata dal suolo recuperato, ossia dagli ambiti di trasformazione del PI vigente non attuati, ricompresi nel consolidato PAT LR 14/2017, riclassificati dal nuovo PI in zona agricola.

SINTESI DATI PERMEABILITÀ DEL SUOLO

Dal seguente conteggio della permeabilità del suolo si evince che il presente PI ha un saldo positivo di 413,13 ettari di aree in più che vengono restituite a verde.

I dati di sintesi sono riassunti di seguito:

- | | |
|---|----------------------|
| (1) Aree edificabili nel PI vigente decadute che rimangono agricole (ex pereq.) | 294,00 ettari |
| (2) Viabilità eliminata | 36,00 ettari |
| (3) Nuovo PI - Recupero suolo agricolo (aree di demolizione/ricostruzione e cessione del terreno a verde) | 93,00 ettari |
| (4) Saldo a fine periodo PI (mantenimento/recupero aree agricole/verdi) | 423,00 ettari |
| (5) Nuove aree edificabili | 9,87 ettari |
| (6) Saldo permeabilità | 413,13 ettari |

| | | |
|--|--|-----------|
| (1) Consumo max suolo Variante PAT - LR 14/2017 approvata con DCC n. 53 del 28/07/2020 | Superficie massima di consumo di suolo stabilita dalla Regione (decreto direttore Regione Veneto n. 64 del 29/04/2019) | ha 262,48 |
| (2) PI Vigente - Consumo max suolo | Superficie massima di consumo di suolo riguardante ambiti già trasformati o in itinere (PUA approvati, titoli abilitativi edilizi rilasciati o ambiti da sottoporre ad Accordi Pubblico Privato) previsti dal PI vigente e confermati dal nuovo PI | ha -13,09 |
| (3) nuovo PI - Consumo max suolo | Superficie massima di consumo di suolo riguardante ambiti di nuova trasformazione previsti dal nuovo PI | ha -9,87 |
| (4) nuovo PI - Recupero suolo | Superficie di recupero di suolo riguardante ambiti di trasformazione del PI vigente non attuati, ricompresi nel consolidato PAT LR 14/2017, riclassificati dal nuovo PI in zona agricola | ha 9,10 |
| (5) Consumo suolo residuo PI | Superficie massima residua di suolo consumabile, al netto di quella recuperata | ha 248,61 |

13.5 L'adeguamento al PTRC 2020

Con il presente Piano degli Interventi (PI) si è proceduto all'adeguamento dello strumento urbanistico generale ai contenuti del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2020), approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con deliberazione amministrativa n. 62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020).

Il nuovo PTRC 2020, che sostituisce il PTRC approvato nel 1992, costituisce il quadro della pianificazione territoriale sovraordinata ed è finalizzato a promuovere la "realizzazione di uno sviluppo sostenibile e di un uso razionale del territorio per il contenimento del consumo del suolo e per la rinaturalizzazione dei suoli antropizzati" (articolo 1 delle Norme Tecniche del PTRC).

La traduzione dei contenuti del PTRC coerenti con la pianificazione urbanistica comunale ha rappresentato una tappa fondamentale nel processo di redazione del presente Piano. Analogamente a quanto accaduto per tutte le grandi città del Corridoio Medio-Padano, negli ultimi decenni la città di Padova ha visto mutare e crescere il proprio ruolo sia in relazione alla capacità di attrarre attività economiche ad elevato valore aggiunto e ad alto contenuto strategico, sia in relazione alla capacità di configurarsi come grande scambiatore di flussi materiali ed immateriali. Ciò ha rafforzato la necessità di confrontarsi con le dinamiche ambientali, sociali ed economiche di più ampio spettro, all'interno di un quadro

pianificatorio e programmatico di area vasta, per le questioni di natura urbanistica riconoscibili e riconducibili ai Piani territoriali, tra cui il PTRC.

Il confronto con quest'ultimo ha riguardato soprattutto gli aspetti di natura operativa affini con natura e contenuti del PI, come le politiche di rigenerazione urbana, cui il PTRC attribuisce un ruolo centrale e i grandi obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse, riconducibili ad alcuni ambiti tematici (ambiente, territorio, economia, trasporti, cultura, società) approfonditi dallo stesso Piano territoriale.

A livello operativo il confronto con il PTRC ha riguardato sia gli aspetti di natura cartografica sia quelli di tipo normativo, riconducibili alle prescrizioni, agli indirizzi e alle direttive contenuti nelle Norme Tecniche (NT) del PTRC. La verifica di coerenza, puntualmente declinata e approfondita nell'elaborato "VAS_Verifica di Assoggettabilità. Rapporto Preliminare" (elaborato F1), costituisce parte fondamentale per accertare che lo strumento pianificatorio comunale risulti adeguato a quello sovraordinato.

L'adeguamento degli strumenti territoriali e urbanistici al PTRC trova fondamento nell'articolo 81 delle Norme Tecniche del PTRC, nonché nelle seguenti circolari esplicative:

1. Linee Guida per l'applicazione degli articoli 79 e 81 (Allegato A) del PTRC, al fine di esplicitarne i contenuti e rendere agevole e uniforme l'applicazione su tutto il territorio regionale (deliberazione della Giunta Regionale n. 1619 del 19 novembre 2021);

2. Linee Guida per l'applicazione dell'articolo 40 del PTRC (Allegato A) che contengono anche la ricognizione delle aree afferenti ai caselli autostradali e agli accessi alle superstrade a pedaggio e la ricognizione delle aree afferenti alle stazioni e fermate della rete ferroviaria regionale (deliberazione della Giunta Regionale n. 258 del 15 marzo 2022).

Nell'elaborato F1 del presente PI è riportata una tabella ricognitiva ed esplicativa, redatta sulla base delle suddette Linee Guida regionali, che descrive e argomenta le modalità di adeguamento dello strumento urbanistico generale al PTRC 2020.

Nella tabella sono riportate le prescrizioni, le direttive e gli indirizzi del PTRC al Piano Regolatore Comunale (PRC).

La colonna **Prescrizioni** riporta le disposizioni immediatamente vincolanti nei confronti di soggetti pubblici e privati, stabilite direttamente dal PTRC o da altre fonti legislative/pianificatorie, ma assunte dal PTRC con mero valore ricognitivo. Le prescrizioni, essendo immediatamente efficaci indipendentemente dal formale recepimento negli strumenti subordinati, assumono valore cogente.

La colonna **Direttive** riguarda le previsioni da attuare in sede di pianificazione e programmazione urbanistico-territoriale e settoriale, previa verifica puntuale e approfondimento alla diversa scala di rappresentazione.

La colonna **Indirizzi** riguarda le regole di intervento, previsioni di orientamento e criteri per il governo del territorio non oggetto

di adeguamento da parte degli strumenti territoriali subordinati, ma che gli enti competenti attuano con motivata discrezionalità nel rispetto delle finalità e degli obiettivi individuati dal PTRC.

Le modalità di recepimento nel PI di Padova sono esplicitate nell'ultima colonna della tabella (recepimento PI Padova), in cui viene evidenziato quali siano i contenuti del PI che trovano corrispondenza negli articoli specifici del PTRC, con riferimento alle Norme Tecniche Operative (NTO) del PI, agli indirizzi contenuti nel "Prontuario per la Città dei rioni, la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale" (Prontuario) ed elaborati ad esso allegati (D2, D3, D4, D5), nonché agli elaborati cartografici "Usi e modalità di intervento" (scale 1:5.000 e 1:1.000).

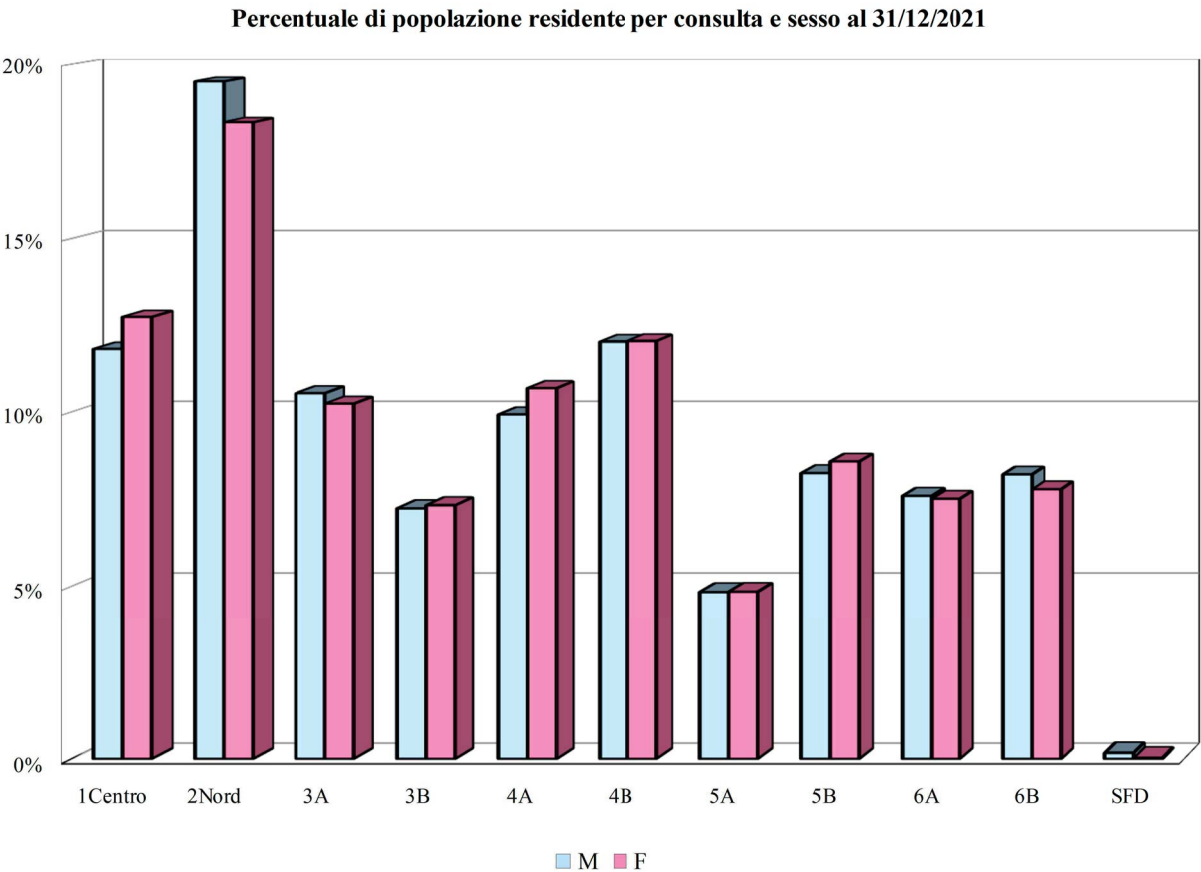
Per completezza nella tabella ricognitiva (vedi elaborato F1) sono stati riportati tutti gli articoli delle Norme Tecniche del PTRC; quelli per cui le Linee Guida (Allegato A) non segnalavano nessun obbligo di recepimento riportano, all'ultima colonna, la seguente dicitura: "Non vi è alcun indirizzo, direttiva o prescrizione del PTRC da recepire nel PI del Comune di Padova (vedi tabella DGRV n.1619 del 19/11/2021)".

Si rammenta che, come specificato nelle Linee Guida (Allegato A) le direttive contrassegnate da un asterisco sono quelle per cui non interviene obbligo di adeguamento poiché riferite a temi di competenza non esclusiva del PTRC. Tuttavia, nel caso del PI di Padova si è voluto recepirle ugualmente.

| Consulta | 2021 | | |
|--------------------|---------------|----------------|----------------|
| | M | F | MF |
| 1 Centro | 11.694 | 13.933 | 25.627 |
| 2 Nord | 19.334 | 20.084 | 39.418 |
| 3A | 10.442 | 11.209 | 21.651 |
| 3B | 7.164 | 8.013 | 15.177 |
| 4A | 9.834 | 11.700 | 21.534 |
| 4B | 11.903 | 13.174 | 25.077 |
| 5A | 4.783 | 5.293 | 10.076 |
| 5B | 8.168 | 9.396 | 17.564 |
| 6A | 7.516 | 8.213 | 15.729 |
| 6B | 8.130 | 8.517 | 16.647 |
| Senza fissa dimora | 169 | 33 | 202 |
| Totale | 99.137 | 109.565 | 208.702 |

POPOLAZIONE RESIDENTE PER CONSULTA E SESSO AL 31/12/2021

(Fonte: Comune di Padova - Elaborazione del Settore Programmazione Controllo e Statistica su dati dell'Anagrafe)



% DI POPOLAZIONE RESIDENTE PER CONSULTA E SESSO AL 31/12/2021

(Fonte: Comune di Padova - Elaborazione del Settore Programmazione Controllo e Statistica su dati dell'Anagrafe)

13.6 Il dimensionamento

L'impostazione del dimensionamento si fonda sui dati demografici e sulle informazioni relative alla condizione fisica del patrimonio edilizio, ed è finalizzata a decifrare in modo esauriente la situazione fruitiva in atto e le linee di tendenza che ne derivano. Nell'affrontare tale componente del PI vanno evidenziati gli elementi che condizionano la previsione sul futuro fabbisogno abitativo e le numerose variabili che "spostano" l'esito finale: numero abitanti, dimensione nuclei familiari, superficie/volume medio per abitazione, localizzazione dello sviluppo residenziale, patrimonio edilizio utilizzato parzialmente e/o non utilizzato, etc.

Il calcolo e la verifica dei dati del dimensionamento sono stati effettuati utilizzando congiuntamente le informazioni di base della Carta Tecnica Regionale (DBT con aggiornamento speditivo al 2021) e le cartografie tematiche del PI (zonizzazione) realizzate utilizzando la strumentazione GIS.

(1) TREND DEMOGRAFICI POPOLAZIONE E FAMIGLIE

La stima della capacità insediativa assume come riferimento di base la stima della variazione del numero delle famiglie, aspetto particolarmente complesso poichè legato a molteplici variabili spesso non controllabili, tra le quali il numero complessivo dei residenti e il numero medio di componenti per famiglia. Di seguito si riassumono i principali dati demografici, tenendo presente che l'evoluzione della struttura demografica è la risultante di due componenti: il saldo naturale, ossia lo scarto tra il numero di nati

e di morti, e il saldo migratorio, ovvero dei trasferimenti di residenza. Per opportuni approfondimenti si rimanda al dimensionamento del PAT (capitolo 6 della Relazione di Piano) e al più recente annuario statistico comunale 2021, riportante dati di sintesi e indicatori relativi a popolazione e famiglie, aggregati e disaggregati per Consulte e Unità urbane.

Negli ultimi vent'anni (2002-2022) la popolazione residente è cresciuta in valore assoluto di circa 4.220 residenti, corrispondenti ad un incremento medio annuo di 210 abitanti. Tale incremento è stato rilevante nel periodo 2002-2012, mentre nel secondo decennio si è assottigliato, con oscillazioni positive o negative di qualche centinaio di abitanti.

Se si analizzano i trend relativi al numero delle famiglie, si registrano dati ancor più significativi. Nel 2022 sono 102.749 le famiglie che risiedono a Padova, con una popolazione residente totale di 208.702 abitanti. La dimensione media del nucleo familiare è di 2,03 componenti, numero in costante calo negli ultimi anni, dovuto soprattutto al crescente numero delle famiglie unipersonali. Questo fenomeno è rimarcato dal fatto che, nonostante la popolazione residente tenda ad attestarsi negli ultimi anni attorno ai 210.000 abitanti, risulti in aumento invece il numero totale delle famiglie sempre più ristrette.

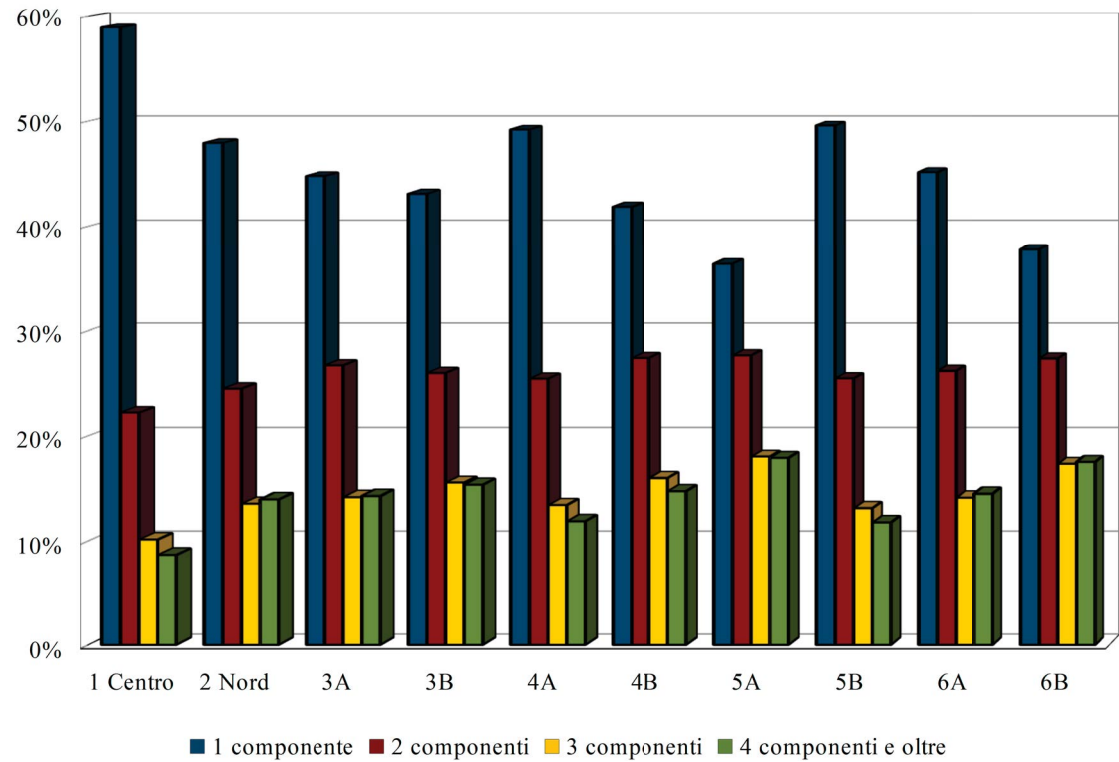
Il periodo 2004-2022 ha infatti registrato un aumento in valore assoluto di 7.978 famiglie, corrispondente ad un incremento medio annuo di circa 440 famiglie. Nell'ultimo decennio il trend delle famiglie si è attestato su un incremento medio di 130 famiglie.



| Consulta | Numero di componenti | | | | | | |
|--------------------|----------------------|--------|--------|-------|-------|-----------|---------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 e oltre | Totale |
| 1 Centro | 8.417 | 3.170 | 1.447 | 920 | 237 | 81 | 14.272 |
| 2 Nord | 9.315 | 4.760 | 2.635 | 1.822 | 595 | 297 | 19.424 |
| 3A | 4.668 | 2.784 | 1.478 | 979 | 336 | 173 | 10.418 |
| 3B | 3.043 | 1.834 | 1.097 | 784 | 206 | 93 | 7.057 |
| 4A | 5.485 | 2.836 | 1.497 | 1.013 | 241 | 71 | 11.143 |
| 4B | 5.006 | 3.278 | 1.910 | 1.281 | 336 | 143 | 11.954 |
| 5A | 1.543 | 1.173 | 764 | 561 | 145 | 53 | 4.239 |
| 5B | 4.544 | 2.333 | 1.203 | 809 | 197 | 73 | 9.159 |
| 6A | 3.409 | 1.976 | 1.066 | 769 | 231 | 94 | 7.545 |
| 6B | 2.781 | 2.016 | 1.276 | 968 | 233 | 89 | 7.363 |
| Totale | 48.211 | 26.160 | 14.373 | 9.906 | 2.757 | 1.167 | 102.574 |
| Senza fissa dimora | 168 | 0 | 2 | 3 | 0 | 2 | 175 |
| Totale | 48.379 | 26.160 | 14.375 | 9.909 | 2.757 | 1.169 | 102.749 |

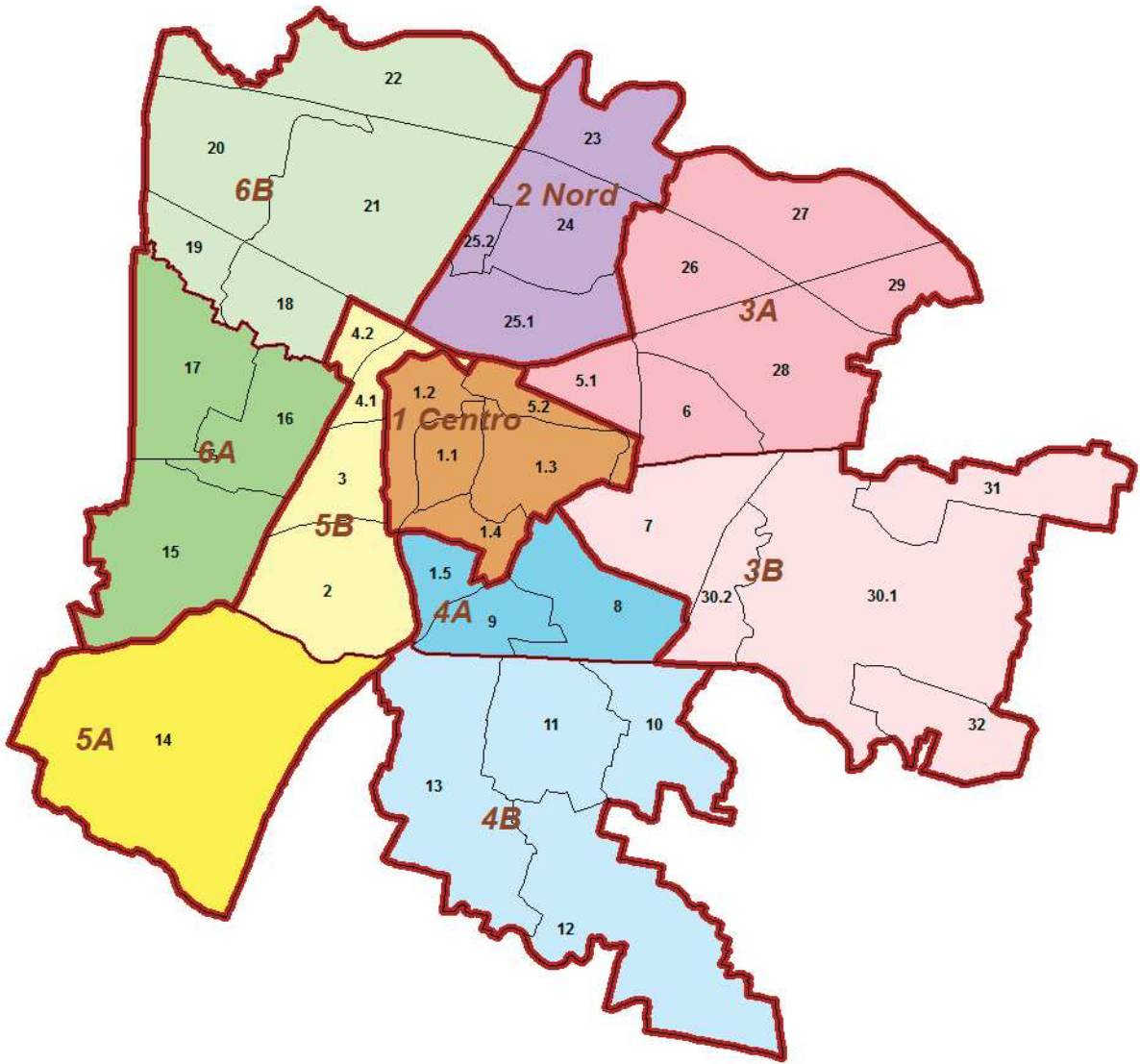
FAMIGLIE PER NUMERO DI COMPONENTI E CONSULTA AL 31/12/2021

(Fonte: Comune di Padova - Elaborazione del Settore Programmazione Controllo e Statistica su dati dell'Anagrafe)



% DI FAMIGLIE PER NUMERO DI COMPONENTI E CONSULTA AL 31/12/2021

(Fonte: Comune di Padova - Elaborazione del Settore Programmazione Controllo e Statistica su dati dell'Anagrafe)



| Quartiere | Consulta | Unità Urbana | Quartiere | Consulta | Unità Urbana |
|-----------|----------|--------------------------|-------------|----------|-----------------------|
| 1 Centro | 1 Centro | 1.1 Piazze | 4 Sud-Est | 4A | 1.5 Città Giardino |
| | | 1.2 Savonarola | | | 8 Sant' Osvaldo |
| | | 1.3 Santo - Portello | | 4B | 9 Madonna Pellegrina |
| | | 1.4 Prato della Valle | | | 10 Voltabarozzo |
| | | 5.2 Stazione Ferroviaria | | | 11 SS. Crocefisso |
| 2 Nord | 2 Nord | 23 Pontevigodarzere | 5 Sud-Ovest | 5A | 12 Salboro |
| | | 24 San Carlo | | | 13 Guizza |
| | | 25.1 Arcella | | 5B | 14 Mandria |
| | | 25.2 San Bellino | | | 2 Sacra Famiglia |
| | | | | | 3 San Giuseppe |
| 3 Est | 3A | 5.1 Fiera | 6 Ovest | 6A | 4.1 Porta Trento Sud |
| | | 6 Stanga | | | 4.2 Porta Trento Nord |
| | | 26 Mortise | | | 15 Brusegana |
| | | 27 Torre | | 6B | 16 Cave |
| | | 28 San Lazzaro | | | 17 Brentelle |
| | 3B | 29 Ponte di Brenta | | | 18 Sant'Ignazio |
| | | 7 Forcellini | | | 19 Montà |
| | | 30.1 Zona Industriale | | | 20 Ponterotto |
| | | 30.2 Isola di Terranegra | | | 21 Sacro Cuore |
| | | 31 Camin | | | 22 Altichiero |
| | | 32 Granze | | | |

QUARTIERI, CONSULTE E UNITÀ URBANE NEL COMUNE DI PADOVA

(2) STIMA DOMANDA ABITATIVA

Il calcolo del fabbisogno abitativo parte dalla considerazione che il valore di riferimento principale è quello dato dall'incremento delle famiglie. Se si assumono a riferimento i dati del PAT (Capitolo 6 della Relazione di Piano), è stata prevista la realizzazione di 5.350 nuovi alloggi nell'arco di un decennio.

La stima degli alloggi desumibile dal PAT deriva dalla somma di alcune variabili, riassunte di seguito:

- + 390 alloggi *domanda pregressa legata al disagio abitativo*
- + 3.684 alloggi *domanda generata da nuove famiglie*
- + 540 alloggi *domanda indotta dai non residenti*
- + 736 alloggi *quota necessaria per compensare il fenomeno dell'erosione, come descritto nella Relazione del PAT (capitolo 6)*
- + 5.350 alloggi *stima alloggi di nuova produzione su base decennale (PAT)***

L'incidenza degli alloggi generata da nuove famiglie sul totale degli alloggi è pari al 69%. Viceversa, la quota di alloggi derivanti da domanda pregressa legata al disagio abitativo, da domanda indotta dai non residenti e dalla quota necessaria per compensare il fenomeno dell'erosione è pari al 31% (quota di alloggi "extra" residenza). La stima della domanda abitativa secondo il PAT, sulla base di 5.350 nuovi alloggi, ammonta a circa 3.892.000 mc (5.350 alloggi x 194 mc/abitante x 3 abitanti x 100/80).

Se si stima la domanda abitativa per il prossimo quinquennio partendo dai trend demografici degli ultimi anni (vedi precedente paragrafo 1), con riferimento ai parametri del PAT (n° alloggi x 194 mc/abitante x 3 abitanti x 100/80) si ottiene una domanda abitativa variabile tra un minimo di 473.000 mc (calcolata su un incremento medio annuo di 130 famiglie nei prossimi 5 anni) e un massimo di 1.600.000 mc (calcolata su un incremento medio annuo di 440 famiglie nel prossimo quinquennio). A questo risultato va aggiunta la quota di alloggi "extra" residenza (pari al 31%, secondo i dati del PAT) ottenendo una domanda abitativa relativa al prossimo quinquennio variabile tra 620.000 mc e 2.096.000 mc.

(3) CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DELLA CITTÀ ESISTENTE (STATO DI FATTO)

La superficie territoriale della Città residenziale (zone "A", "B" e "C") è pari a 27.670.000 mq ed il volume esistente è di 67.000.000 mc. L'indice di edificazione medio esistente è pari a 2,4 mc/mq, tuttavia presenta delle significative differenze per ogni sottozona. Con un indice esistente di 3,7 mc/mq, la Città storica (ZTO A) è la parte di territorio che presenta l'indice medio esistente più alto. Ciò è giustificabile dalla particolare conformazione tipo-morfologica del Centro storico, caratterizzato dalla presenza di edifici che occupano buona parte degli isolati. Di contro, le Sottozone B0 a verde privato, per la scarsa presenza di edificazione, sono tra quelle che presentano la densità più bassa (0,2 mc/mq).

| | A | B | C = B / A | D | E = D / A |
|---------------|---------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| TIPO DI ZONA | Superficie (ettari) | Volume esistente (mc) | Indice edificazione esistente (mc/mq) | Superficie coperta esistente (mq) | Indice copertura esistente (mq/mq) |
| A | 551 | 20.348.217 | 3,7 | 1.850.614 | 34% |
| B0 | 220 | 509.008 | 0,2 | 103.356 | 5% |
| da B1 a B5 | 1.623 | 44.000.459 | 2,7 | 5.325.595 | 33% |
| B6 | 145 | 1.037.329 | 0,7 | 224.951 | 15% |
| B7 | 10 | 2.556 | 0,03 | 895 | 0,9% |
| B8 | 0,7 | 26 | 0,0 | 0 | 0% |
| C1 | 56 | 1.091.898 | 1,9 | 176.498 | 31% |
| C2 | 161 | 46.474 | 0,03 | 9.992 | 0,6% |
| TOTALE | 2.767 | 67.035.966 | 2,4 | 7.691.900 | 28% |

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI DELLA CITTÀ ESISTENTE

La parte di Città consolidata residenziale più importante per dimensioni ed estensione territoriale è quella relativa alle zone residenziali di completamento consolidate (sottozone da B1 a B5), che rappresentano circa l'80% della Città consolidata (zone B). L'indice medio esistente di questa parte di Città è di 2,7 mc/mq. I nuclei residenziali in ambito agricolo (sottozone B6) occupano una superficie di 1.450.000 mq e un volume esistente di circa 1.000.000 mc. L'indice medio esistente nelle B6 è di 0,7 mc/mq. Le Sottozone C1 residenziali di rigenerazione presentano indici esistenti medio-alti (quasi 2,0 mc/mq) poichè caratterizzate dalla presenza di capannoni abbandonati o sottoutilizzati di dimensioni rilevanti.

(4) SUPERFICI EDIFICABILI ELIMINATE DAL PI

Il dimensionamento del Piano assume rilevanza soprattutto per la superficie di aree

edificabili che vengono cancellate e mantenute come aree di verde agricolo. Tale superficie ammonta a 2.940.000 mq (ex zone di perequazione), a cui si aggiungono altri 360.000 mq di aree per nuova viabilità eliminate dal nuovo PI. La superficie complessiva che viene recuperata "incrementando" il verde agricolo (preservandolo) ammonta pertanto a 3.300.000 mq. Con riferimento alla città esistente e programmata, ossia le aree urbanizzate e urbanizzabili previste dallo strumento urbanistico, se si raffrontano i dati del PI vigente e quelli del presente PI (zone A, B, C, D, F e infrastrutture), con il nuovo Piano si ha una riduzione di quasi 5 Km² di aree potenzialmente urbanizzabili, corrispondenti ad una diminuzione del perimetro "virtuale" della città pari al 7%. La città esistente e programmata (comprese aree verdi pubbliche e private) del nuovo PI interessa una superficie di circa 54 Km², corrispondente al 58% dell'intero territorio comunale.



| | A | B | C = A + B | | |
|--------------|--|---|--|------------------------------|----------------------------------|
| TIPO DI ZONA | Volume progetto previsto dal secondo PI (mc) [stima] | Volume progetto confermato dal PRG (mc) [stima] | Volume progetto TOTALE (mc) [stima] | verde progetto [stima] | parcheggi progetto [stima] |
| A | 0 | 0 | 0 | - | - |
| B0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| da B1 a B5 | 0 | 160.000 | 160.000 | - | - |
| B6 | 0 | 160.000 | 160.000 | - | - |
| B7 | 0 | 63.000 | 63.000 | 49.100 | 1.624 |
| B8 | 6.600 | 0 | 6.600 | - | - |
| C1 | 135.000 | 405.000 | 540.000 | 248.972 | 13.914 |
| C2 | 46.000 | 404.000 | 450.000 | 1.060.586 | 14.410 |
| TOTALE | 187.600 | 1.192.000 | 1.379.600 | 1.358.658 | 29.948 |

DIMENSIONAMENTO RESIDENZIALE

(5) DIMENSIONAMENTO RESIDENZIALE

Con il nuovo PI il volume residenziale in riduzione è pari a oltre 2.500.000 mc, corrispondenti ad una diminuzione di 12.887 abitanti teorici. Tale consistente riduzione deriva dalla eliminazione delle zone di perequazione, decadute con il PI vigente, e dalla diminuzione degli indici nelle zone B. Si precisa, tuttavia, che il volume in riduzione delle zone B è puramente teorico poiché riguarda aree quasi totalmente edificate, con limitati lotti liberi edificabili.

Il volume aggiuntivo previsto dal presente PI (o secondo PI) è pari a 187.600 mc, dei quali:

- 6.600 mc (ZTO B8) derivano dall'individuazione di 10 nuovi lotti edificabili, provenienti da manifestazioni di interesse (avviso 2021);
- 135.000 mc (ZTO C1) derivano da operazioni di demolizione e ricostruzione (con consistente riduzione di volume ri-

spetto all'esistente) e interessano aree oggetto di specifici Accordi Pubblico-Privato (su istanze presentate con l'avviso 2021);

- 46.000 mc (ZTO C2) derivano dall'individuazione di 2 nuove aree di espansione residenziale oggetto di specifici Accordi Pubblico-Privato (anch'essi desunti dell'avviso 2021).

Se al volume aggiuntivo del 2° PI, pari a 187.600 mc, si aggiunge quello confermato dal PRG (1.192.000 mc), si ottiene un volume totale di progetto pari a 1.379.600 mc. Tale dato è pienamente coerente sia con le stime del PAT (è pari al 35% della domanda abitativa stimata dal PAT) sia con i trend demografici e le previsioni per il prossimo quinquennio.

In particolare, la volumetria totale di 1.379.600 mc è suddivisa come segue:

- 160.000 mc interessano le zone residenziali di completamento consolidate (ZTO

- da B1 a B5). Su un totale di 160.000 mc, si stima che 100.000 mc derivino da crediti edilizi (ossia da operazioni di rigenerazione con demolizione e ricostruzione) e 60.000 mc interessano lotti liberi di nuova edificazione;
- 160.000 mc riguardano i nuclei residenziali in ambito agricolo (ZTO B6), che corrispondono alle ex zone insediative periurbane. Rispetto al Piano vigente, per tali ZTO il presente PI prevede una riduzione della capacità edificatoria pari a circa 34.000 mc;
- 63.000 mc sono collocati nelle zone residenziali di completamento inedificate con lotti di medie dimensioni (ZTO B7), corrispondenti alle ex zone di perequazione urbana del PRG;
- 6.600 mc derivano da nuovi lotti edificabili (ZTO B8);
- 540.000 mc sono previsti nelle zone residenziali di rigenerazione (ZTO C1). Si precisa che il volume esistente nelle suddette aree è pari a circa 1.100.000 mc, pertanto le operazioni di demolizione e ricostruzione previste dal PI comporteranno una riduzione della cubatura di circa 550.000 mc;
- 450.000 mc sono inseriti nelle zone residenziali di espansione, di cui circa il 90% riguarda Piani attuativi in itinere.

La stima dell'offerta abitativa come sopra

| | A | B | C = B / A |
|--------------|------------------------|---|--|
| TIPO DI ZONA | Superficie (ettari) | Superficie coperta esistente (mq) | Indice copertura esistente (mq/mq) |
| D1-D2-D3 | 706 | 2.619.063 | 37% |
| D4 | 75 | 150.274 | 20% |
| TOTALE | 782 | 2.769.336 | 35% |

DIMENSIONAMENTO PRODUTTIVO

determinata ha considerato alcune variabili importanti per il dimensionamento del PI:

- la sottrazione dallo stock esistente delle abitazioni trasformate ad altri usi (negozi, uffici, attività ricettive, etc.);
- il fenomeno relativo alla domanda dei non residenti, particolarmente rilevante in una città come Padova, considerato il suo ruolo di polo attrattore per l'Università e per le attività terziarie e produttive;
- il sottoutilizzo fisiologico di aree e indici previsti dal PI, derivante da due fattori:
 - i terreni messi a disposizione dal Piano potranno essere in parte inutilizzati, non tanto per la debolezza della domanda quanto per i problemi dovuti alla frammentazione della proprietà;
 - una parte dei terreni potrebbe essere inutilizzata per le resistenze delle proprietà e per i particolari meccanismi che regolano il mercato immobiliare.

(6) DIMENSIONAMENTO PRODUTTIVO

La superficie territoriale occupata da lotti produttivi in zona territoriale omogenea di tipo "D" ammonta a 7.820.000 mq (esclusi spazi per la viabilità e parcheggi). Di questi la Sottozona D1 industriale di completamento (ex ZIP) ne occupa quasi l'80%.

Sul monte totale delle zone produttive, il 90% interessa aree produttive esistenti

(sottozone D1, D2, D3) ed il rimanente 10% ambiti di trasformazione di progetto o con progettazione in itinere, prevalentemente abbandonati, dismessi o sottoutilizzati (sottozone D4). La superficie coperta esistente dei capannoni è di 2.770.000 mq.

(7) RIDUZIONE DEGLI ABITANTI TEORICI PREVISTI DAL PAT

Se si assumono a riferimento i dati del PAT, si prevede una popolazione totale di 234.358 abitanti teorici, così determinata:

+ 210.173 abitanti residenti al 31/12/2017
+ 24.185 abitanti teorici aggiuntivi PAT
234.358 popolazione totale prevista

Il volume di progetto aggiuntivo previsto dal PI, ossia quello confermato dal PRG e quello derivante dal presente PI, è pari a 1.379.600 mc. La popolazione teorica aggiuntiva prevista dal Piano è pari a 7.111 abitanti teorici (1.379.600 mc / 194 mc/ab).

Pertanto, gli abitanti teorici totali (esistenti + previsti) ammontano a 215.813 e sono come di seguito determinati:

+ 208.702 abitanti residenti al 01/01/2022
+ 7.111 abitanti teorici aggiuntivi PI
215.813 popolazione totale prevista

Rispetto al PAT, con il PI si ha una riduzione di 18.545 abitanti teorici.

(8) STANDARD URBANISTICI

La verifica del soddisfacimento degli stan-

dard urbanistici è effettuata con riferimento al carico urbanistico, ossia agli abitanti teorici totali previsti dal Piano (215.813 abitanti teorici).

La superficie complessiva di aree a standard urbanistici, esistenti e di progetto, risulta pari a circa 19.615.000 mq (escluso Centro storico), corrispondenti a 90 mq per abitante teorico, di tre volte superiore ai 30 mq minimi stabiliti dalla Legge Urbanistica Regionale.

Se la superficie degli standard urbanistici venisse rapportata agli abitanti teorici calcolati sul volume esistente (zone B e C) si otterrebbe un valore comunque superiore ai minimi:

48.067.000 mc [Volume teorico totale zone B e C (esistente + previsto)]
247.768 abitanti teorici
79 mq di standard per abitante teorico

Se si disaggrega il dato per tipologia di servizio si ottiene quanto segue:

- le aree per l'istruzione (F1) ammontano a 560.000 mq, pari a 2,6 mq/ab;
- le aree per attrezzature di interesse comune (F2) interessano una superficie di 734.000 mq, pari a 3,4 mq/ab;
- le aree verdi (F3) corrispondono a circa 4.879.000 mq, pari a 22,6 mq/ab;
- i parcheggi (F4) hanno una superficie di circa 1.100.000 mq, pari a 5,1 mq/ab.

Le aree per servizi e attrezzature di interesse generale (F5 e F6), corrispondenti ai servizi di livello territoriale, interessano una superficie complessiva pari a 12.343.000 mq, corrispondenti a 57 mq per abitante te-

orico, di cui il verde ne rappresenta il 54%. A seguito della verifica degli standard si può concludere che la città di Padova nel complesso e in ogni sua Parte in cui è stata analizzata ha un'elevata dotazione di servizi di livello locale. A questi si possono aggiungere quelli di scala territoriale. Sul totale di circa 7 milioni di metri quadri di servizi di prossimità, le differenti tipologie di standard urbanistici, parcheggi, attrezzature di interesse comune, verde-sport, sono di gran lunga superiori ai minimi stabiliti dal Decreto Interministeriale n. 1444 del 1968.

Le dotazioni di prossimità relative alle aree per l'istruzione sono l'unica tipologia che per estensione è inferiore ai minimi previsti dal DM 1444/1968, che fissa un parametro minimo di 4,5 mq/ab (riferito alle scuole primarie). Nonostante ciò a Padova non viene evidenziata particolare carenza di aule. Alcune scuole, per mancanza di alunni, sono state accorpate lasciando sottoutilizzati i plessi scolastici.

È da evidenziare inoltre che:

1) lo standard è calcolato, secondo il Decreto Interministeriale, sulla superficie dell'area in cui ricade l'istituto. Non è cal-

colato sulla superficie lorda di pavimento, cioè su più piani. Non è calcolato nemmeno sulle aule presenti. La programmazione scolastica è invece calcolata sul rapporto tra dimensionamento demografico e classi di età. La popolazione è stabile e le nascite sono da oltre un decennio in calo. Il saldo sociale è diventato negativo.

In base alle informazioni a disposizione l'ufficio comunale scolastico non prevede per il prossimo quinquennio alcuna nuova scuola né l'ampliamento di quelle esistenti; 2) il ciclo della scuola dell'obbligo è variato con la riforma dell'istruzione. La scuola dell'obbligo è stata incrementata di due anni. Questo ha avuto come conseguenza pratica che le famiglie considerano "obbligatorio" un percorso scolastico che arriva sino al diploma delle superiori. Questo porta a considerare assieme le dotazioni del primo e del secondo ciclo scolastico. A Padova sono oltre 650.000 mq che si vanno ad aggiungere allo standard primario. Tutto ciò porta a concludere che non è necessaria una nuova programmazione di nuovi plessi scolastici per un periodo medio-lungo 10-15 anni.

| | A | B | C | D = A + B + C |
|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|---|----------------------|
| TIPO DI ZONA | standard realizzati (mq) | standard da realizzare (mq) | standard aggiuntivi da Piani attuativi (mq) | standard TOTALI (mq) |
| F1 (istruzione) | 555.097 | 4.828 | | 559.924 |
| F2 (int. comune) | 714.481 | 19.682 | | 734.163 |
| F3 (verde prossimità) | 3.216.481 | 303.916 | 1.358.658 | 4.879.055 |
| F4 (parcheggi) | 1.013.227 | 55.693 | 29.948 | 1.098.867 |
| F5 (int. generale) | 4.926.825 | 797.191 | | 5.724.016 |
| F6 (verde territ.) | 5.559.597 | 1.058.937 | | 6.618.534 |
| TOTALE | 15.985.708 | 2.240.247 | 1.388.606 | 19.614.561 |

STANDARD URBANISTICI (escluso Centro Storico)