

COMMITTENTE:



Aps Holding s.p.a.

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento del Comune di Padova

IL DIRETTORE FUNZIONALE
Dott. Ing. Diego Gialazzo

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Arch. Gaetano Panetta

PROGETTAZIONE:

MANDATARIA



MANDANTE

SDA progetti
ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI

MANDANTE

ERREGI
SERVIZI INTEGRATI DI
INGEGNERIA ED ARCHITETTURA

MANDANTE

PINI
ITALIA

ERREGI

PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3

RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

di cui all'articolo 19 (allegato introdotto dall'art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017)

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE

SCALA:

Dott. Ing. Luca Bernardini

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

N P 0 0 0 0 D Z 2 R H I M 0 0 0 0 0 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	S. Besozzi	Aprile 2020	L. Catallo	Aprile 2020	A. Peresso	Aprile 2020	Arch. R. Imperi Ottobre 2020
				F. Paduano				
B	REVISIONE A SEGUITO PARERI PROVINCIA DI PADOVA	S. Besozzi	Ottobre 2020	L. Catallo	Ottobre 2020	A. Peresso	Ottobre 2020	
				F. Paduano				

File: NP0000D Z2RHIM0000001B n. Elab.:

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE DI AVANTTECNO</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	2 di 191

INDICE

1. PREMESSA.....	6
2. PARERI, NULLAOSTA ED APPROVAZIONE	6
3. STRUTTURA DEL DOCUMENTO	12
4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	13
4.1 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE FISICHE DEL PROGETTO	14
4.2 DESCRIZIONE DELLA LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO.....	18
4.3 CONFRONTO TRA IL PROGETTO PRELIMINARE E IL TRACCIATO DI PROGETTO	28
5. CANTIERIZZAZIONE	36
5.1 TIPOLOGIE DELLE LAVORAZIONI PREVISTE	39
5.2 MEZZI E MACCHINARI IMPIEGATI	40
5.3 CAVE E DISCARICHE.....	41
5.4 VERIFICHE ANALITICHE DA EFFETTUARE	43
5.5 GESTIONE DEI RIFIUTI	45
5.6 GESTIONE AMBIENTALE DEI CANTIERI	46
6. ANALISI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	49
6.1 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	49
6.2 PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO	50
6.3 SITI RETE NATURA 2000.....	51
6.4 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE PTCP.....	53
6.5 STRUMENTI URBANISTICI	64
6.6 PIANO DEGLI INTERVENTI	64
6.7 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO	69
7. ANALISI TRASPORTISTICA	75
7.1 PROGETTO PRELIMINARE 2003.....	75

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 3 di 191

7.1	AGGIORNAMENTO PRELIMINARE 2018	77
	<i>Evoluzione della domanda di TPL.....</i>	78
	<i>Indagini 2016 – Indagine BusItalia ed Indagini PUMS</i>	79
	<i>Analisi delle centralità interessate dal percorso del SIR 3.....</i>	79
	<i>Bacino di possibili fruitori dell'infrastruttura del SIR 3</i>	80
7.2	PROGETTO DEFINITIVO 2020 – PUMS Co.ME.PA	81
	<i>Analisi della domanda – Dati PUMS</i>	83
	<i>Dati ISTAT sugli spostamenti</i>	85
	<i>Campagna di rilevazione della domanda del servizio urbano di Padova</i>	87
	<i>Frequenza TPL – Dati PUMS</i>	88
	<i>Analisi degli Scenari.....</i>	90
8.	DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SULLE QUALI IL PROGETTO POTREBBE AVERE UN IMPATTO RILEVANTE	95
8.1	CLIMA E ATMOSFERA	95
	<i>Analisi dello stato attuale</i>	96
8.2	RUMORE E VIBRAZIONI	100
	<i>Analisi dello stato attuale (componente Rumore).....</i>	100
	<i>Analisi dello stato attuale (Componente Vibrazioni).....</i>	103
8.3	SUOLO E SOTTOSUOLO	104
	<i>Analisi dello stato attuale</i>	104
8.4	AMBIENTE IDRICO	109
	<i>Analisi dello stato attuale</i>	109
8.5	VEGETAZIONE, FAUNA ED ECOSISTEMI.....	112
	<i>Analisi dello stato attuale</i>	112
8.6	PAESAGGIO E PATRIMONIO - STORICO CULTURALE.....	119

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001

<i>Analisi dello stato attuale</i>	119
8.7 ARCHEOLOGIA	125
<i>Analisi dello stato attuale</i>	125
8.8 SISTEMA SOCIO ECONOMICO	129
<i>Analisi dello stato attuale</i>	129
9. DESCRIZIONE DEI PROBABILI EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE	133
9.1 CLIMA E ATMOSFERA	133
<i>Analisi degli impatti</i>	133
<i>Interventi di mitigazione</i>	134
9.2 RUMORE	137
<i>Analisi degli impatti</i>	137
<i>Interventi di mitigazione</i>	139
9.3 VIBRAZIONI	141
<i>Analisi degli impatti</i>	141
<i>Interventi di mitigazione</i>	145
9.4 SUOLO E SOTTOSUOLO	145
<i>Analisi degli impatti</i>	145
<i>Interventi di mitigazione</i>	146
9.5 AMBIENTE IDRICO	148
<i>Analisi degli impatti</i>	148
<i>Interventi di mitigazione</i>	149
9.6 VEGETAZIONE, FAUNA ED ECOSISTEMI	155
<i>Analisi degli impatti</i>	155
<i>Interventi di mitigazione</i>	156
9.7 PAESAGGIO E PATRIMONIO STORICO CULTURALE	166

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTALISTICA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001

<i>Analisi degli impatti</i>	166
<i>Interventi di mitigazione</i>	170
9.8 ARCHEOLOGIA	181
<i>Analisi degli impatti</i>	181
<i>Interventi di mitigazione</i>	182
9.9 SISTEMA SOCIO ECONOMICO	182
<i>Analisi degli impatti</i>	182
<i>Interventi di mitigazione</i>	183
9.10 CAMPI ELETTROMAGNETICI	183
9.11 INQUINAMENTO LUMINOSO	184
9.12 SALUTE PUBBLICA	187
10. ALLEGATI	191

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO										
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI ASSOCIAZIONE DI INGEGNERI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	6 di 191

1. PREMESSA

La presente istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione ambientale è riferita alla realizzazione del tracciato della linea tramviaria del SIR 3: **collegamento della Stazione FS con la zona degli ospedali, con l'Università per concludersi con il capolinea di Voltabarozzo.**

Il presente progetto è stato già assoggettato alla procedura di Via secondo il Decreto Legislativo 190/02 in attuazione della Legge Obiettivo, con delibera della Giunta Provinciale (**n° reg. 493 prot. N. 882778 del 02/08/2005**), con **giudizio di Compatibilità ambientale**.

In accordo con **APS Holding** a seguito di incontro con la Provincia in data 8 febbraio 2020, si è reso necessario sottoporre nuovamente il progetto ad uno **screening per la valutazione di compatibilità**, al fine di evidenziarne i cambiamenti normativi e le esigenze programmatiche succedute negli anni, a supporto del progetto definitivo.

2. PARERI, NULLAOSTA ED APPROVAZIONE

Al fine di rendere agevole la lettura dei pareri e nullaosta allegati interamente alla presente istanza, (Allegato 2 Pareri, nullaosta ed approvazioni), si è ritenuto di proporre il seguente sinottico comprensivo di tutti i pareri precedentemente ottenuti, disposti in ordine cronologico:

Data / Protocollo	Oggetto
03/08/2004 prot. 0202489	Comune di PD a Regione Veneto e p.c. Ministero Infrastrutture e Trasporti e A.P.S. Holding Spa
Oggetto: Richiesta parere ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 190/2002	

Il progetto ha ricevuto in data 6/7 parere favorevole da parte della commissione interministeriale 1042/69me 1321/52 presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Data / Protocollo	Oggetto
16/09/2004 prot. M/7399/DB/mcv da:	APS Mobilità a Comune di PD-Settore Mobilità e Traffico
Oggetto: Linea SIR 3. Conferma adempimenti prescrizioni artt. 3 e 5 del D.Lgs. n. 190 del 20.08.02	

Confermano di aver adempiuto alle prescrizioni art 3 5 del Dlgs n°190 del 20/08/2002, contattando gli enti gestori delle reti interferenti e inviando agli stessi gli elaborati riportanti le interferenze.

Data / Protocollo	Oggetto
17/09/2004 prot. 261.11	da: NET ad APS Holding – Divisione Mobilità
Oggetto: Procedura di Valutazione Impatto Ambientale – SIR 3	

A.P.S. Holding Spa informa che la Regione Veneto (Ing De Lauro) ha comunicato che l'espletamento della Procedura di Valutazione di impatto ambientale è di competenza della Provincia di Padova.

Data / Protocollo	Oggetto

MANDATARIA  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI SDA progetti	MANDANTE  ERNEGI ASSOCIAZIONE INGEGNERI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	7 di 191

20/09/2004 prot. 0237995

da: Comune di PD a Regione Veneto

Oggetto: SIR 3. Stazione-Ospedali-Voltabarozzo. Procedura di Valutazione Impatto Ambientale

Si chiede di indicare l'ente competente per la procedura di Impatto ambientale.

Data / Protocollo	Oggetto
30/09/2004 prot. M/7875/DB/mcv	da: APS Holding a Provincia di PD e p.c. Comune di PD
	Oggetto: SIR 3-Stazione-Ospedali-Voltabarozzo facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova. Richiesta VIA

Si richiede alla Provincia la pronuncia di compatibilità ambientale (precisando che lo stesso rientra nella Legge Obiettivo).

Data / Protocollo	Oggetto
11/10/2004 prot. 660549	da Regione del Veneto a Comune di PD
	Oggetto: SIR 3. Risposta a lettera del 20/09/2004 prot. 0237995 15/10/2004 Deliberazione della Giunta n. 3212

Si specifica che l'ente competente per la procedura è la provincia Di Padova (come per la Sir 1).

Propone comunque delle raccomandazioni:

- eliminare i tratti in sede promiscua
- ridurre la distanza (nelle zone centrali) inferiore a 500m.

Data / Protocollo	Oggetto
23/11/2004 prot. 0120042/200	da Provincia di Padova a APS Holding e p.c. Comune di PD e Comune di San Nicolò
	Oggetto: L.R. 26/3/99-Valutazione Impatto Ambientale. Domanda ai sensi dell'art. 10. Esito istruttoria preliminare art. 13 L.R. 10/99

Con riferimento alla domanda di procedura di via, la Provincia comunica che sotto il profilo istruttorio la documentazione risulta completa. E si richiede oltre al pagamento per la procedura, di depositare il sia e la relativa sintesi non tecnica presso i Comuni di Padova e di Ponte San Nicolo, interessati, e le Province.

Data / Protocollo	Oggetto
22/12/2004 prot. 024703	da: Comune di Ponte San Nicolò a APS p.c. Comune di PD e Provincia di PD
	Oggetto: Rapporto non tecnico del SIA ai sensi dell'art. 14 della L.R. 10/1999.

Si attesta la completezza della documentazione inviata.

Data / Protocollo	Oggetto
08/02/2005 prot. 0032804	da: Comune di PD al Ministero dell'ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali e p.c. APS.
	Oggetto: SIR 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L.

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO		
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	8 di 191

166/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni

Si allegano i cd del progetto e si informa che la Provincia di Padova sta effettuando la relativa istruttoria

Data / Protocollo	Oggetto
08/02/2005 prot. 0032812	da: Comune di PD al Ministero dell'ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali e p.c. APS.
	Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni

Si allegano i cd del progetto e si informa che la Provincia di Padova sta effettuando la relativa istruttoria

Data / Protocollo	Oggetto
01/03/2005 prot. 0054514	da: Comune di PD a Soprintendenza Beni Ambientali e Architettonici, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET
	Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs. 190/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni

Si invia la documentazione per verifiche

Data / Protocollo	Oggetto
01/03/2005 prot. 0054533	da: Comune di PD a Ministero dell'Ambiente e p.c. APS e NE
	Oggetto: Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs. 190/2002 Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto

Si invia Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto

Data / Protocollo	Oggetto
01/03/2005 prot. 0054539	da Comune di PD a Soprintendenza Beni Ambientali e Architettonici, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET
	Oggetto: SIR. 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs. 190/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni.

Data / Protocollo	Oggetto
07/03/2005 prot. 0059684	da: Comune di PD a Min. Beni Culturali e Ambientali e p.c. APS e NET
	Oggetto: SIR e e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Trasmissione copie note inviate alle Soprintendenze territoriali

Si invia al sig. Riccardo Brugnoli la nota prot. 5414 dell'1/03/2005 alla Soprintendenza ai Beni ambientali ed architettonici di Venezia e alla Soprintendenza dei Beni Archeologici del Veneto

Data / Protocollo	Oggetto
31/03/2005 prot. DSA/2005/0826	da: Min. Ambiente e tutela del Territorio al Comune di PD e p.c. Provincia di PD, Min. Trasporti, Min. Beni e Attività Culturali

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
	NP00	00 D Z2	RH	REV. 9 di 191 FOGLIO
Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. (Rif. Note prot. n. 32804 e prot. n. 32812 del 08/02/05)				

Si specifica che la competenza è della Regione

Data / Protocollo	Oggetto
01/04/2005 prot. 0084509	Da: Comune di PD a Provincia di PD, Min. Infrastrutture e Trasporti, Min. Ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali, Soprintendenza Beni Ambientali, Sopr. Beni Archeologici e p.c. APS e NET
	Oggetto: SIR 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Pubblicazione deposito progetto

Pubblicazione deposito progetto

Data / Protocollo	Oggetto
07/04/2005 prot. 0089446	da: Comune di PD a Min. Beni Culturali e Ambientali
	Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Fotocopie quotidiani

Si estrapolano 2 fotocopie dei quotidiani

Data / Protocollo	Oggetto
19/04/2005 prot. ST/407/9725/2005 INF/S/18/05	da Min. Beni e Attività Culturali a Sopr. Beni Architettonici e paesaggio.
	Oggetto: SIR 3. Procedura riferita alla Legge 443/2001 (Legge obiettivo) secondo il disposto del D.L.vo n. 190 del 20 agosto 2002 e dell'art. 13 della Legge 166/2002.

Data / Protocollo	Oggetto
22/04/2005 prot. 6240	da: Min. Beni e Attività Culturali a Comune di PD
	Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Parere favorevole

Parere favorevole di massima, per quanto di competenza.

Si richiede la presenza dell'archeologo per intacchi superiori agli 80 cm.

Data / Protocollo	Oggetto
02/05/2005 prot. 0112299 d	Da:Comune di PD a Min. Inf. Trasporti, APS e NET
	Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Invio nota prot. 240V del 22.05.2005 della Sopr. Beni Archeologici per il Veneto di parere favorevole.

Si invia il parere favorevole di massima della Sopr. Beni Archeologici per il Veneto

Data / Protocollo	Oggetto
13/06/2005 prot. 4446/05	da Min. Beni e Attività Culturali per il paesaggio del Veneto ORLE al

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTAZIONE MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 10 di 191
Comune di PD.	Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Nulla osta

Lo scrivente non rileva elementi ostativi, per alcuni punti sensibili, quali i tratti tra via g. Gozzi e via Morgagni o il tratto in prossimità dell'Ospedale Giustinianeo si richiedono approfondimenti.

Inoltre il dipartimento dei Beni Culturali e paesaggistici richiede alle Soprintendenze di integrare la situazione vincolistica.

Data / Protocollo	Oggetto
06/07/2005 prot. 0075618	da: Provincia di Padova a APS.
	Oggetto: SIR 3. Domanda di VIA art. 10 L.R. 10/99. Richiesta integrazioni art. 18

Si richiedono le seguenti integrazioni

- Rumore
- Cronoprogramma
- Alternative
- Chiarimenti tecnici piattaforma
- Analisi alternativi lungo la pista ciclabile
- Analisi di nuova viabilità in ingresso al centro storico
- Individuazione delle sottostazioni elettriche e della cabina tipo prescelta
- Analisi dei depositi
- Individuazioni delle procedure alla limitazione delle polveri
- Analisi di un'alternativa alla rotaia

Data / Protocollo	Oggetto
28/07/2005 prot. 542884/45.01	da: Regione Veneto a Provincia PD e p.c. Comune di PD
	Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Si ritiene che gli interventi vengano lasciati alla competenza provinciale.

Data / Protocollo	Oggetto
08/08/2005 prot. 0090665/2005	da: Provincia di Padova a APS Holding Spa e Sindaco Comune di PD
	Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismundo 28, Padova. Trasmissione deliberazione di giunta provinciale. Art. 19 della L.R. 10/99 Deliberazione n. 493 prot. 88278 del 02/08/2005

Si invia copia della delibera della Giunta Provinciale (n° d reg. 493 prot. 88278 del 02/08/2005) relativa al giudizio di compatibilità

Data / Protocollo	Oggetto
10/08/2005 prot. 0212971	da: Provincia di Padova a APS, Comune di PD e Comune di Rubano
	Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismundo 28, Padova. Trasmissione deliberazione di giunta provinciale. Art. 19 della L.R. 10/99 Deliberazione n. 492 prot. 88276 del 01/08/2005

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI MANDANTE  SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 11 di 191

Si invia copia della delibera della Giunta Provinciale Sir 2

Data / Protocollo	Oggetto
10/08/2005 prot. 0212999	da: Provincia di Padova a APS, Comune di PD e Comune di Rubano Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismundo 28, Padova. Trasmissione deliberazione di giunta provinciale. Art. 19 della L.R. 10/99 Deliberazione n. 493 prot. 88276 del 01/08/2005 relativa al Giudizio di compatibilità ambientale

Si invia copia della delibera della Giunta Provinciale Sir 3 (Delibera n°493)

Prende atto del parere espresso dalla Commissione VIA nella seduta del 21/07/2005 e di esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale con le seguenti prescrizioni:

- Livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio confrontati con quelli prodotti dai mezzi di trasporto pubblico attualmente in uso.
- Predisposizione di un cronoprogramma lavori suddiviso per tratte...
- Progetto di inserimento ambientale delle sottostazioni elettriche.

Data / Protocollo	Oggetto
07/09/2005 prot. 0230892	da: Comune di PD a Min. Infrastrutture Trasporti, Min. Ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali, Sopr. Beni Ambientali e Architettonici, Sopr. Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Invio delibera e copia parere Commissione Provincia di PD V.I.A.

Si invia per conoscenza la seguente documentazione:

- **Copia della deliberazione della Giunta Provincia di Padova n°493, prot. 88278 del 01/08/2005**
- **Copia parere della Commissione provinciale di Padova V.I.A. seduta del 21/07/2005**

Data / Protocollo	Oggetto
07/09/2005 prot. 0230892	da: Comune di PD a Min. Infrastrutture Trasporti, Min. Ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali, Sopr. Beni Ambientali e Architettonici, Sopr. Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET. Oggetto: SIR 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Invio delibera e copia parere Commissione Provincia di PD V.I.A.

Si invia per conoscenza la seguente documentazione:

- Copia della deliberazione della Giunta Provincia di Padova n°492, prot. 88276 del 01/08/2005
- Copia parere della Commissione provinciale di Padova V.I.A. seduta del 21/07/2005

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 12 di 191

3. STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Il presente documento fa riferimento a quanto previsto dall'art. 27 del DPR 207/2010 e ss.mm.ii. che così recita: *tenendo conto delle elaborazioni a base del progetto definitivo, approfondisce e verifica le analisi sviluppate nella fase di redazione del progetto preliminare, ed analizza e determina le misure atte a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute, ed a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale avuto riguardo agli esiti delle indagini tecniche, alle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento in fase di cantiere e di esercizio, alla natura delle attività e lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, e all'esistenza di vincoli sulle aree interessate.*

Lo Studio di Fattibilità ambientale, si prefigge quindi di verificare la compatibilità dei lavori con le prescrizioni, la pianificazione ed il regime vincolistico esistenti e di studiare i prevedibili effetti che l'intervento potrà avere sull'ambiente. Lo studio approfondisce ed analizza le misure atte a ridurre gli effetti negativi nell'ottica di migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale esistente. Per redigere questo documento sono state prese in considerazione le caratteristiche dell'ambiente/area interessato dall'intervento, la natura delle attività e delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento in fase di cantiere e di esercizio e la presenza di vincoli sulle aree interessate.

Nel presente documento si riportano oltre ad una premessa, che in fase sintetica indica le precedenti fasi del progetto, anche un elenco dei pareri ottenuti nella precedente istanza

Per poter ottemperare al quadro normativo sopra descritto, lo studio verrà sviluppato attraverso le seguenti sezioni, come indicato nell'allegato introdotto dall'art. 22 del D.lgs n°104 del 2017:

- **DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO (Capitolo 4):** descrizione della proposta progettuale mirata in particolar modo alla valutazione degli effetti complessivi in termini di inserimento paesaggistico dell'opera; all'interno del capitolo è stato inserito anche un confronto tra il progetto preliminare e il tracciato di progetto.
- **CANTIERIZZAZIONE (Capitolo 5):** descrizione della fase di cantierizzazione necessaria per l'individuazione degli impatti potenziali sulle varie componenti ambientali provocati dalle varie lavorazioni, compreso un capitolo relativo al censimento dei siti di cave, discariche e impianti di trattamento rifiuti attualmente autorizzati e modalità di gestione dei rifiuti.
- **ANALISI DI CONFORMITA' CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE (Capitolo 6):** analisi dei piani regionali, provinciali e comunali al fine di evidenziare eventuali situazioni di non coerenza/incompatibilità e verifica di tutti i vincoli ambientali che insistono sulla zona interessata dal progetto e dalla cantierizzazione;
- **ANALISI TRASPORTISTICA (Capitolo 7):** aggiornamento dello studio trasportistico sulla base di dati più aggiornati anche in riferimento alla variazione di alcune componenti
- **DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SULLE QUALI IL PROGETTO POTREBBE AVERE UN IMPATTO RILEVANTE (Capitolo 8):** la descrizione nello stato attuale sulle quale il progetto potrebbe avere un impatto. per ciascuna delle componenti ambientali:

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 13 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

- DESCRIZIONE DEI PROBABILI EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE (Capitolo 9):** La presente sezione comprende, per ciascuna componente, l'analisi dei potenziali impatti generati dalle lavorazioni previste in fase di cantierizzazione, l'individuazione degli eventuali impatti residui in fase di esercizio e la descrizione dei relativi interventi mitigativi.

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

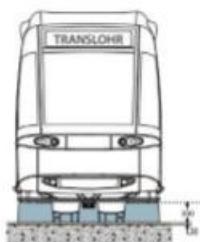
Il contesto urbano è molto ricco di elementi e di attività – funzioni, rispetto ad un contesto agricolo aperto, di conseguenza lo studio è basato su un'analisi di dettaglio rappresentata su una cartografia del contesto urbano in scala 1:200. Tale scelta è stata dettata dalla necessità di cogliere tutti quegli elementi presenti nella città che possono interessare il tracciato del tram.

L'intervento proposto può essere descritto sinteticamente nei punti che seguono:

Lunghezza del tracciato	Numero fermate	Interdistanza media delle fermate	Numero SSE
5,496 Km	13	450 m	3

Il tram è del tipo su Gomma con tecnologia Translohr/Alstom già in uso per la Linea SIR 1 in esercizio dal marzo del 2007 – Sono rotabili ibridi che possono alimentarsi con catenaria aerea oppure con batterie nei tratti ove non sarà presente la linea area di contatto, con le seguenti caratteristiche prestazionali:

Numero convogli (modello STE3 - L=25 m)	Intertempo	Tempo medio di percorrenza	Velocità commerciale
7	10 minuti	18 min.	18 Km/h



1. Via di corsa prefabbricata

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA INNOVATORIA ED AMBIENTALE	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 14 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

4.1 Descrizione delle caratteristiche fisiche del progetto

La nuova linea tramviaria SIR3, progettata per il collegamento tra la stazione ferroviaria di Padova e il capolinea di Voltabarozzo, è classificabile come "tranvia" secondo la Norma UNI 8379:2000 "Sistemi di trasporto a guida vincolata (ferrovia, metropolitana, metropolitana leggera, tranvia veloce e tranvia).

Con il termine tramvia si definisce quel "sistema di trasporto per persone negli agglomerati urbani costituito da veicoli automotori o rimorchiati dai medesimi, a guida vincolata, in genere su strade ordinarie e quindi soggetto al Codice della Strada, con circolazione a vista.

La progettazione si è basata sull'assunzione di alcune specifiche assunte come criteri informatori generali, quali:

- massimo utilizzo di strade esistenti o comunque di aree pubbliche e riduzione delle opere civili necessarie, con costi contenuti, rapidità di realizzazione e contenimento dell'impatto ambientale;
- adozione di veicoli tramviari con Translohr/Alstom già utilizzata per la linea tramviaria SIR1 attualmente in esercizio;
- utilizzo di sottosistemi che adottano soluzioni già presenti nella linea SIR1 in esercizio dal 2007, con elevata duttilità di impiego per raggiungere elevate prestazioni ed elevati standard di sicurezza ed affidabilità, con possibilità di future espansioni;
- implementazione di nuovi impianti semaforici o adeguamento di esistenti con un sistema di regolazione e preferenziazione finalizzato ad agevolare il transito della SIR3 senza penalizzare eccessivamente le restanti componenti di traffico.

La linea tramviaria SIR3 presenta uno sviluppo di 5.496 m con 13 fermate compreso i due capolinea di cui 11 con banchina laterale e 2 del tipo a banchina centrale (fermata Gozzi e fermata Sografi).

Lungo il tracciato sono previste 6 comunicazioni semplici al fine di permettere la circolazione dei tram in caso di temporanei disservizi o limitazioni di operatività al normale esercizio dell'impianto. E' stata altresì inserita una nuova comunicazione in corrispondenza al capolinea Stazione FS per il collegamento con la linea tramviaria SIR1 attualmente in esercizio.

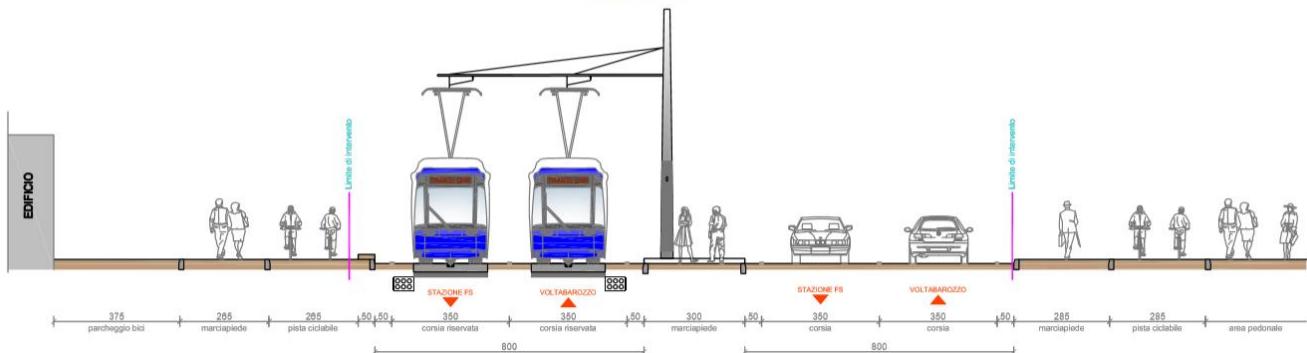
Per quanto riguarda la tipologia di sede, in ottemperanza a quanto previsto dalla Norma UNI 8379: 2000 sono presenti due distinte tipologie di sede ovvero:

- **Sede propria protetta:** realizzata mediante una piattaforma concepita per il transito esclusivo dei veicoli a guida vincolata. La sede è delimitata lateralmente da elementi di separazione fisica atti a ridurre i rischi di invasione della sede da parte di altri veicoli e di accesso indebito dei pedoni.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGENIERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B
FOGLIO 15 di 191						

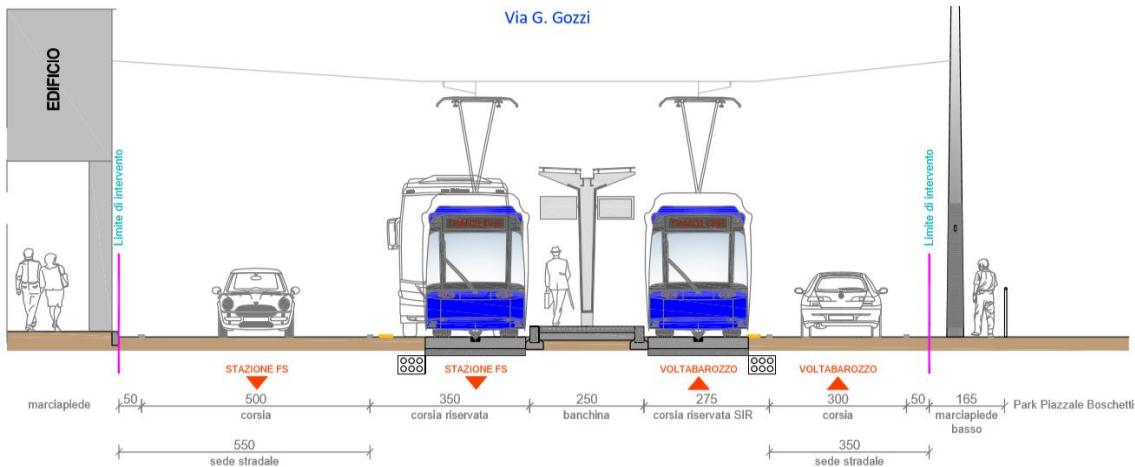
SEZIONE 01 - STATO DI PROGETTO

Piazza della Stazione



2. Sezione tipologica sede propria protetta

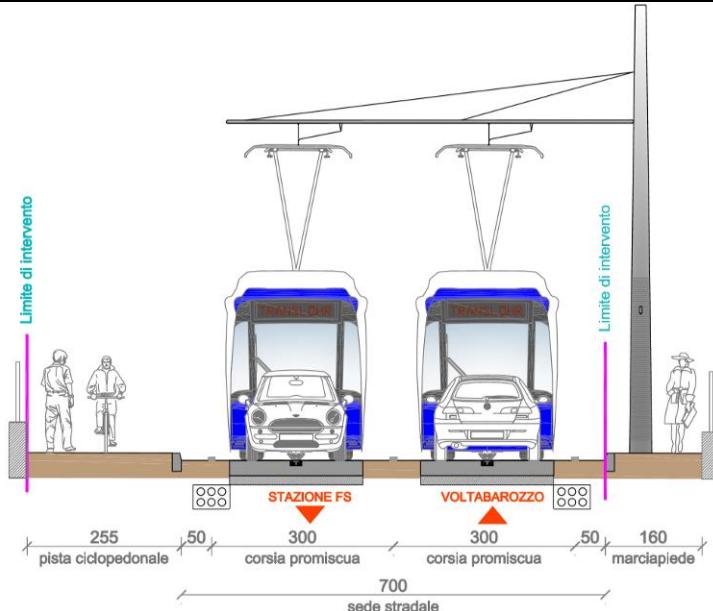
- **Sede promiscua riservata:** realizzata mediante una piattaforma delimitata lateralmente dalle altre corsie di marcia mediante segnaletica orizzontale costituita da due strisce continue affiancate di cui una bianca ed una gialla posta sul lato della corsia riservate (art. 149 com 6 D.P.R. 495/1992) concepita per il transito dei veicoli a guida vincolata che può essere utilizzata anche da veicoli a guida libera espressamente autorizzati.



3. Sezione tipologica sede promiscua riservata

- **Sede promiscua libera:** realizzata mediante una piattaforma concepita per il transito dei veicoli a guida vincolata che può essere percorsa e attraversata da altri veicoli nonché dai pedoni.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>INNOVATION IN INGENIERIE</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						
REV. B	FOGLIO 16 di 191					



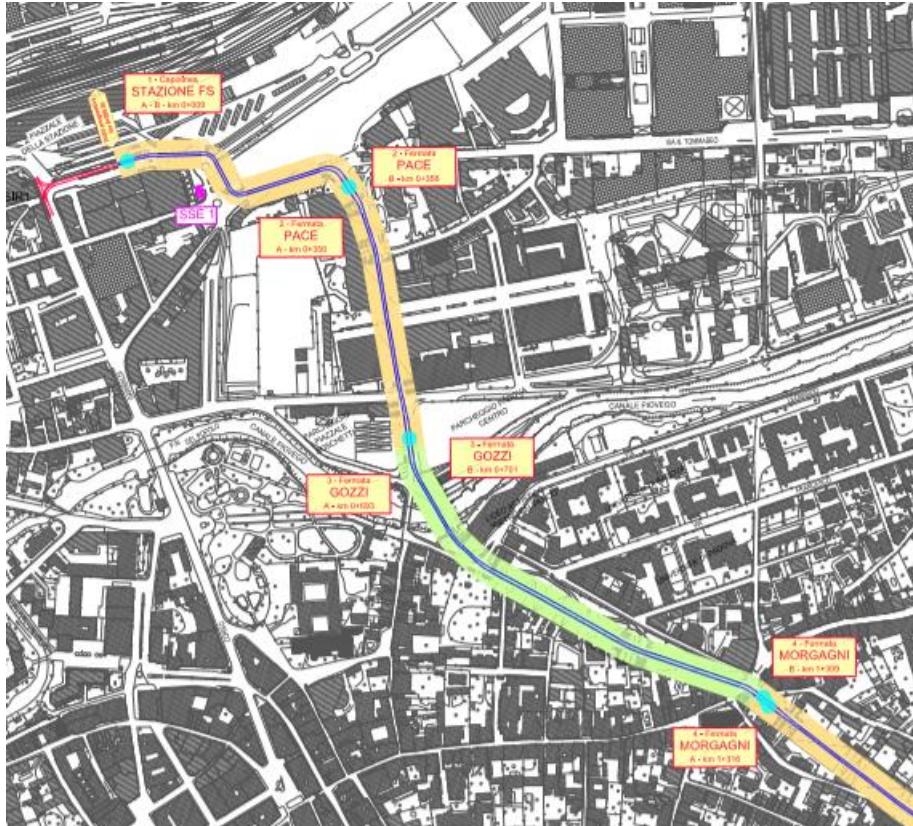
4. Sezione tipologica sede promiscua

La sede tramviaria SIR3 è prevista per circa il **70%** della lunghezza in “**sede riservata**” mentre la restante lunghezza è in sede promiscua.

La sede propria protetta, prevista dalla pk 2+514 (in prossimità alla fermata Forcellini) fino alla pk 4+450 (in corrispondenza con l’intersezione stradale via Zacco nel quartiere Voltabarozzo), ha una lunghezza di 1936 m pari a circa il 35% della lunghezza totale della sede.

In merito alla modalità di alimentazione dei rotabili, lungo il tracciato sono previste **n.2 sub-tratte “senza catenaria”** di cui la prima, di lunghezza 640 m è compresa **tra la fermata Gozzi e la fermata Morgagni** e la seconda della lunghezza di 740 m nella sub-tratta **tra la fermata S. Antonio e la fermata Fornaro** all’interno del Parco Iris.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA
NP00 00 D Z2 RH IM0000 001					REV. B FOGLIO 17 di 191



5. Estratto da DOC corografia Linea SIR 3 IF0000 002- in verde il tratto senza catenaria

Per ognuna delle suddette tipologie di sede sono state studiate idonee protezioni “visive” intese come accorgimenti atti a distinguere, da un punto di vista percettivo, il piano viario e gli spazi di pertinenza dei pedoni, dalla sede tranviaria. Questo è stato ottenuto tramite l'utilizzo coerente dei materiali di rivestimento e finitura (pavimentazioni, parapetti laterali, cordoli, etc).

Questa organizzazione dei materiali garantisce una differenziazione cromatica e percettiva tra la sede tranviaria e l'ambiente circostante costituendo, di fatto, un primo livello di protezione e assicurando al contempo un corretto inserimento nel contesto urbano circostante

Un secondo “livello” di protezioni “visive” si è ottenuto tramite l'utilizzo di segnaletica verticale su pali posta lungo la linea tranviaria e in corrispondenza delle fermate.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO			PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO ED AMMINISTRATIVO	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	18 di 191	



6. Estratto da DOC corografia Linea SIR 3 IF0000 002- in verde il tratto senza catenaria

4.2 Descrizione della localizzazione del progetto

Nell’ambito del sistema di trasporto pubblico del Comune di Padova, la nuova linea tramviaria **SIR 3** si pone l’obiettivo di mettere a sistema i principali nodi trasportistici di interscambio, quali la **stazione ferroviaria di Padova** ed il capolinea **Voltabarozzo** al cui servizio verrà realizzato un nuovo e capiente parcheggio scambiatore, consentendo nel contempo la connessione diretta con l’Azienda Ospedaliera di Padova, l’Ospedale S. Antonio, i numerosi istituti scolastici e Università nonché il Parco Iris, attraverso un’infrastruttura che permetta un loro rapido ed affidabile collegamento, creando i presupposti per una revisione generale della mobilità al fine di un miglioramento sostanziale della qualità urbana e ambientale.

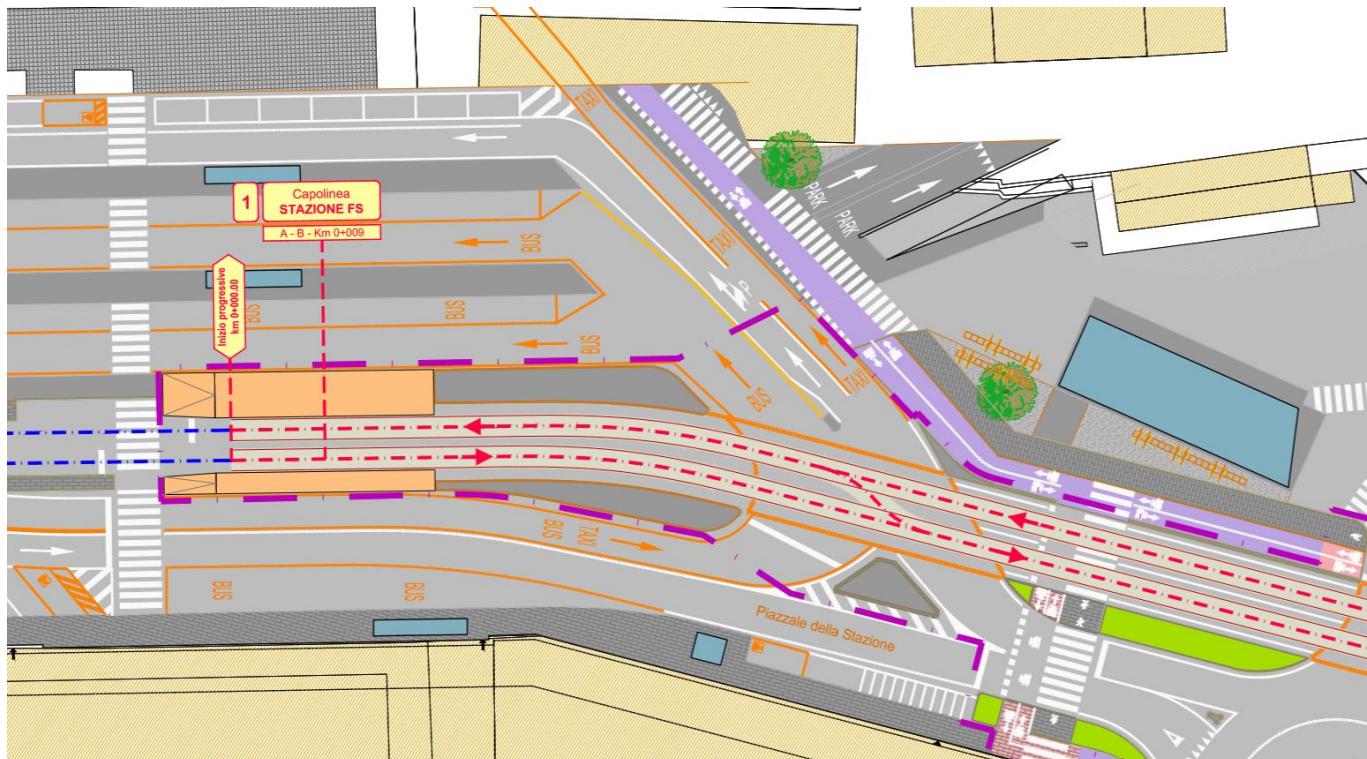
Per la definizione del tracciato sono state valutate diverse alternative progettuali per la parte finale che interessa il quartiere Voltabarozzo, a partire dal tracciato di riferimento del Progetto Preliminare presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e relativo aggiornamento dell’aprile 2018.

Attraverso un processo partecipato con l’Amministrazione Comunale ed il confronto con la cittadinanza, è stato messo a punto il tracciato definitivo di cui alla presente relazione.

Il tracciato di progetto della Linea SIR 3 ha inizio in corrispondenza della Stazione FS e termina al capolinea Voltabarozzo dopo un percorso complessivo di **5.496 metri**. La linea è servita da **13 fermate** compresi i due capolinea.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	19 di 191

La nuova linea tramviaria ha inizio in corrispondenza del piazzale antistante la stazione ferroviaria recentemente riqualificato, in corrispondenza di quello che diventerà un punto di interscambio strategico tra trasporto privato su gomma, il trasporto pubblico su ferro e il trasporto pubblico locale con le autolinee urbane ed extraurbane.



7. Inizio progetto Stazione ferroviaria di Padova

Il tracciato prosegue lungo via Tommaseo in sede riservata (accessibile anche ai mezzi appartenenti alla flotta del trasporto pubblico su gomma), dove è prevista la fermata Pace.

Procedendo in direzione sud, il percorso si immette in via Gozzi, mantenendosi sul lato Ovest della carreggiata in una sede che continuerà ad essere di tipologia riservata.

In questo tratto, la linea attraversa due incroci semaforizzati, quello tra via Gozzi e via Tommaseo e quello tra via Gozzi e via Trieste, entrambi caratterizzati da forte flusso veicolare; gli incroci saranno dotati di nuovi sistemi semaforici che prevedano la preferenziazione del mezzo pubblico.

In prossimità del Canale Piovego è prevista la fermata Gozzi; le vie di corsa si sovrappongono in corrispondenza di ponte Omizzolo: qui la tipologia di sede cambia. Essa, infatti, rimarrà riservata in direzione Sud, mentre diverrà promiscua in direzione del capolinea Stazione ferroviaria.

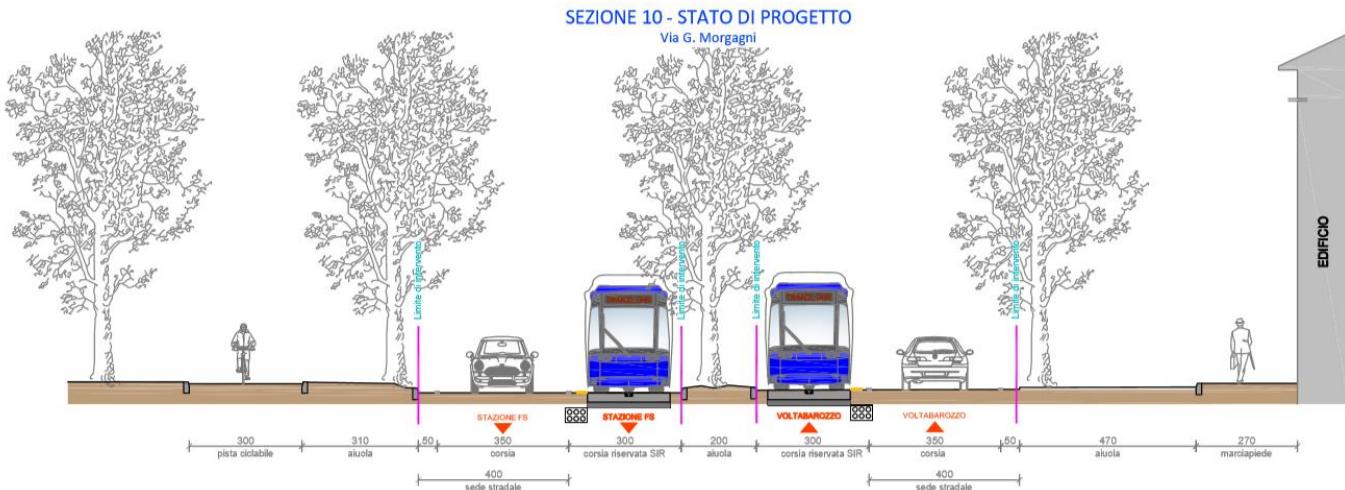
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 20 di 191



Proseguendo verso sud, in corrispondenza di Largo Egidio Meneghetti, la linea si biforca: le due vie di corsa infatti proseguono in sede riservata occupando ciascuna la corrispondente semicarreggiata di via Morgagni, lungo la quale viene destinata una sola corsia per senso di marcia al traffico privato.

Per preservare l'alberatura stradale esistente lungo via Morgagni, si prevede di non utilizzare per l'alimentazione dei tram la linea di contatto aerea ma bensì di prevedere un tratto di circa 608 m con funzionamento del sistema a batterie tra la fermata Gozzi alla fermata Morgagni (**sub-tratta catenary free**).

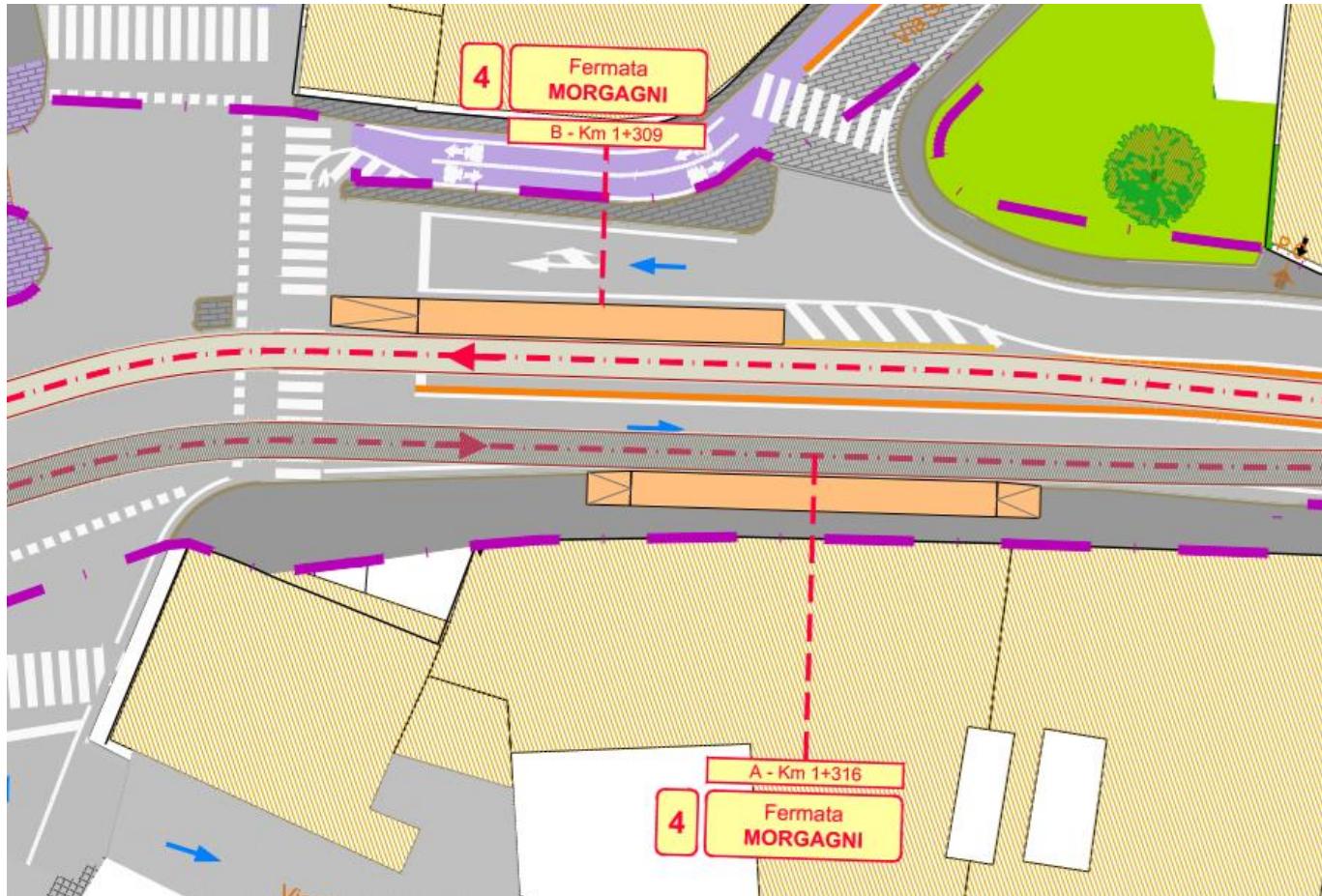
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>INNOVATION IN AMBIENTAZIONE</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B
FOGLIO 21 di 191						



9. Sezione tipologica sub-tratta catenary free

Proseguendo verso sud, oltrepassata via Morgagni, le vie di corsa convergono ma, mentre la via di corsa verso sud in corrispondenza del lato est di via Falloppio prosegue in sede promiscua, la via di corsa verso nord è in sede riservata; qui è prevista la fermata Morgagni che consente l'accesso a diversi dipartimenti del polo universitario tra i più importanti in Italia.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA DI AVANTAGGIO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 22 di 191



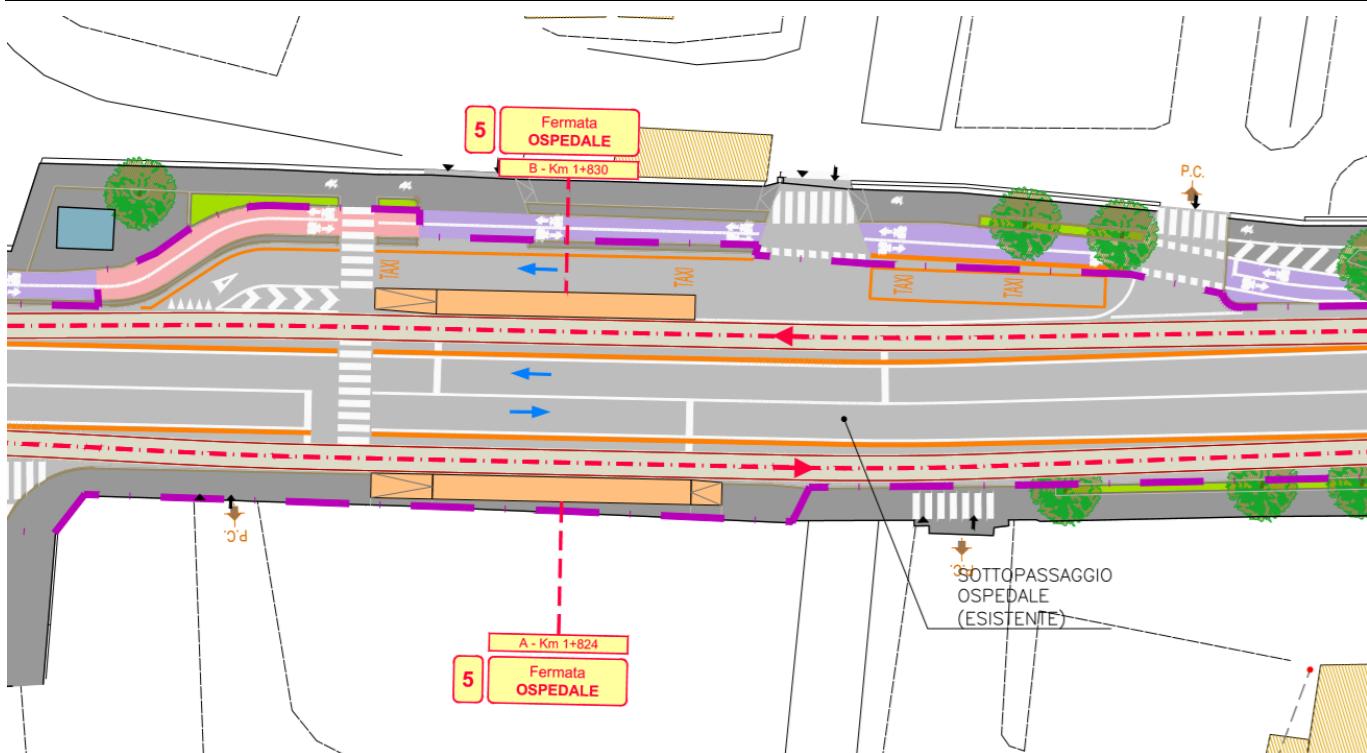
10. Fermata Morgagni

L’intersezione stradale tra via Faloppio e via Ospedale Civile è stata trasformata da intersezione a rotatoria ad intersezione a quattro bracci e viene attraversata dal SIR3, prevedendone la regolazione semaforica, con priorità al mezzo pubblico.

Lungo la via Giustiniani sono state ricavate vie di corsa unidirezionali riservate ai lati esterni della carreggiata e sono state altresì ricavate le banchine di fermata a servizio del Polo Ospedaliero di Padova (fermata Ospedale Civile), un centro di eccellenza ad alto contenuto tecnologico ed assistenziale, punto di riferimento regionale con circa 5.000 addetti, riconosciuto come “Ospedale di Rilevo Nazionale e di Alta Specializzazione”.

La banchina di fermata Ospedale Civile, in direzione Stazione FS, è stata riallocata considerando lo spazio dedicato ai taxi.

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 23 di 191



11. Fermata Ospedale civile

Per i taxi sono stati conservati i n°3 stalli di sosta esistenti, in linea con la banchina di fermata.

Verrà previsto un sistema di segnalamento semaforico che darà naturalmente sempre la precedenza al tram in ripartenza dalla fermata.

Per quanto riguarda l'accessibilità delle ambulanze al Pronto Soccorso, per la direzione Capolinea Voltabarozzo, vista la diretta adiacenza con l'accesso del Pronto Soccorso, potranno utilizzare la corsia riservata del tram/bus, analogamente per la direzione Capolinea Stazione.

L'intersezione stradale tra via Giustiniani e via Gattamelata è stata trasformata da intersezione a rotatoria ad intersezione a quattro bracci e viene attraversata dal SIR3, prevedendone la regolazione semaforica, con priorità al mezzo pubblico.

Proseguendo ancora in direzione Voltabarozzo, lungo via Sografi, interessata prevalentemente da traffico residenziale, sono previste corsie promiscue in entrambi i sensi di marcia, a causa della ristretta sede stradale ed è prevista la fermata Sografi.

Oltre l'incrocio con via Forcellini ha inizio la sede protetta del SIR3 che affianca lato est la pista ciclabile. All'inizio di questo tratto è prevista la fermata Forcellini, mentre altre tre sono previste rispettivamente in prossimità dell'Ospedale S. Antonio, del Parco Iris (prima dell'incrocio con via Canestrini), e del Liceo Scientifico "Cornaro" (rispettivamente: fermata S. Antonio, Parco Iris e Cornaro).

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI DESIGN INTEGRATED ARCHITETTURA IN INGEGNERIA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 24 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

In questa tratta la linea tramviaria si inserisce al confine lato ovest del Parco IRIS, uno dei più grandi parchi della città, un grande spazio verde di circa 32.000 mq, di cui è previsto un ampliamento di oltre 100.000 mq, che ospita al suo interno un'area per bambini, percorsi vita, un laghetto e una collinetta panoramica. Il Parco IRIS è accessibile da via Canestrini, via Ongarello e da via Forcellini.

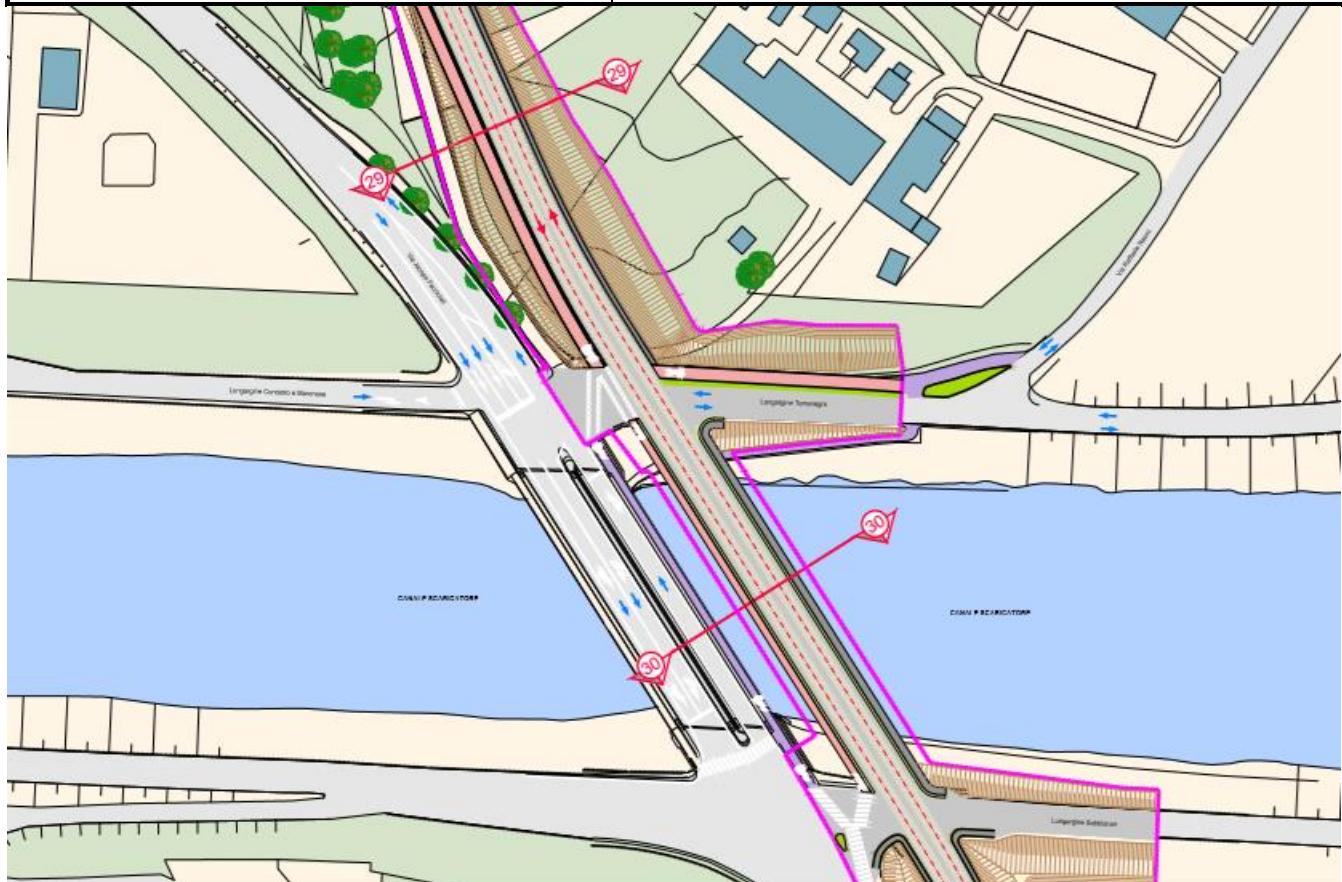


12. Fotoinserimento fermata IRIS

Al fine di limitare l'impatto visivo, nella tratta tra la fermata S. Antonio e la fermata Cornaro per un tratto di lunghezza 758 m non è prevista la catenaria (**catenary free**) ed i rotabili sono alimentati con batterie di bordo.

Proseguendo verso sud, il Canale Scaricatore viene oltrepassato realizzando un nuovo ponte di grande luce ad un'unica campata che va ad affiancare ad est il ponte esistente riservato al transito dei veicoli su gomma.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI DESIGN INTEGRATED INNOVATION IN ARCHITECTURE	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 25 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								



13. Nuovo Ponte su Canale Scaricatore

Il tracciato prosegue verso Voltabarozzo sempre in sede propria riservata fino all'incrocio con via Zacco dove inizia, con la via Michiel la sede promiscua, per poi incontrare in rapida successione l'intersezione con via Monegario, e con via Mocenigo e infine l'intersezione con via Nani.

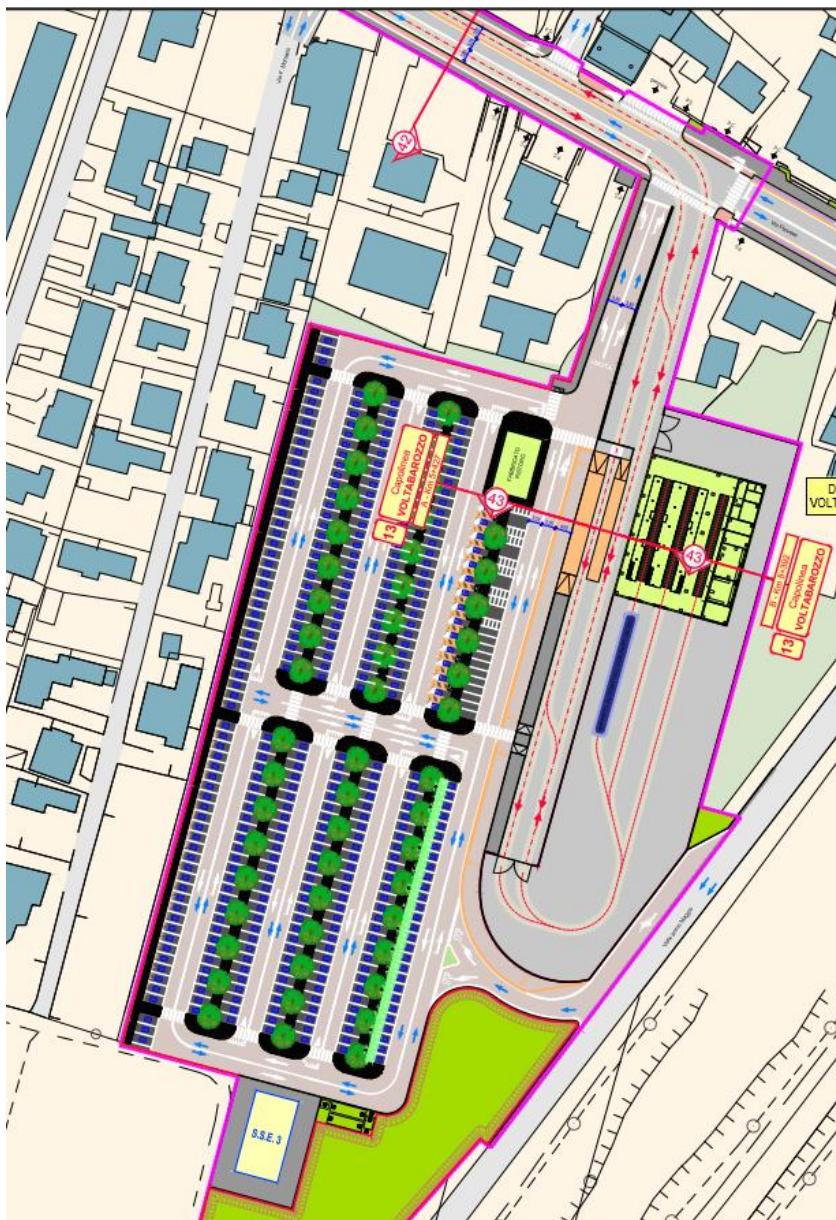
A questo punto le due vie di corsa si diramano: la linea diretta al capolinea di Voltabarozzo, a seguito ad una svolta a destra su via Nani, si immette in via Piovece, mentre la linea diretta a nord percorre tutta via Zeno in sede promiscua e al suo termine si immette anch'essa su via Piovece.

Sulla via Nani, in prossimità del parcheggio pubblico, è prevista la fermata Nani con banchina laterale, a servizio del centro abitato di Voltabarozzo e di importanti istituti scolastici (scuola di infanzia e nido), il Distretto sanitario e Ufficio postale nonché la Chiesa dei Santi Pietro e Paolo.

In corrispondenza dell'incrocio tra via Piovece e via Zeno, il percorso del SIR3 deve attraversare un'ultima intersezione a quattro bracci che sarà dotata apposita regolazione semaforica con priorità al rotabile tramviario. Lungo la via Piovece è prevista la fermata Piovece che dispone della due banchine sfalsate rispetto all'intersezione stradale

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	REV.	FOGLIO
				B	26 di 191	

Da via Piovese entrambe le linee raggiungono il capolinea di Voltabarozzo previsto in prossimità della tangenziale sud, disponendosi su una sede di tipo promiscuo, ad eccezione di un breve tratto di sede riservata in direzione nord situato poco prima dell'accesso/uscita dal capolinea.



14. Capolinea di Voltabarozzo

L'area su cui sorgerà il capolinea tramviario di Voltabarozzo, della superficie totale di 24.920 m², comprende al suo interno:

- Area parcheggio scambiatore e area di interscambio linee extraurbane: 13.780 m²

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 27 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

- Area sedime tramviario compreso banchine di fermata: 2.100 m²
- Area deposito/officina: 4.540 m²
- Area SSE 3 e area verde: 4.500 m²

Il parcheggio scambiatore ha una capacità totale di 362 posti di cui 15 saranno a disposizione dei diversamente abili. Difronte al parcheggio scambiatore sono previsti stalli per la fermata degli autobus extraurbani per favorire lo scambio tra le due tipologie di mezzi pubblici; inoltre il nodo di interscambio intermodale sarà collegato al parcheggio scambiatore esistente P05 al di sotto del cavalcavia della tangenziale sud e gestito da APS Holding SpA.

L'impianto del capolinea tramviario prevede una fermata con due banchine laterali coperte da lunghe pensiline e nel contempo, al fine di trasformare il capolinea in un luogo di sosta comodo e piacevole, antistante le banchine di fermata del SIR3, è previsto un “fabbricato ristoro” che possa incentivare l'utilizzo del bar anche ad avventori non direttamente collegati con la tramvia e che condenserà al suo interno una serie di funzioni: oltre ad un ambiente con funzioni di attesa, informazione e fornitura di biglietti, prevede altresì un piccolo bar, un locale soggiorno/ristoro per il personale della tramvia, un blocco bagni pubblici diviso per sessi e per disabili.

Il deposito/officina integra e completa il deposito esistente a **Guizza** a servizio della linea SIR1 il quale sarà ampliato anch'esso all'interno del progetto della nuova linea SIR3.



15. Planimetria di Progetto Deposito Guizza

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA INFORMAZIONI IN AVANTAGGIO	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 28 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

4.3 Confronto tra il progetto preliminare e il tracciato di progetto

La progettazione definitiva è stata redatta nel rispetto dei criteri ed indirizzi stabiliti dal progetto preliminare della linea SIR 3 approvato con delibera del Consiglio Comune di Padova n.1 del 09/01/2004 e successivo aggiornamento ed approfondimento progettuale allegato alla richiesta di finanziamento per le linee tramvarie SIR2 e SIR3 presentata in data 19/09/2017 dal Comune di Padova al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La validità delle scelte progettuali contenute nel progetto preliminare e successivo aggiornamento 2017-2018 è stata confermata nel progetto definitivo con alcune modifiche ed integrazioni, individuate graficamente in un elaborato di sintesi (doc. **NP0000DZ2EXIM0000001/2**), e di seguito descritte in modo puntuale:

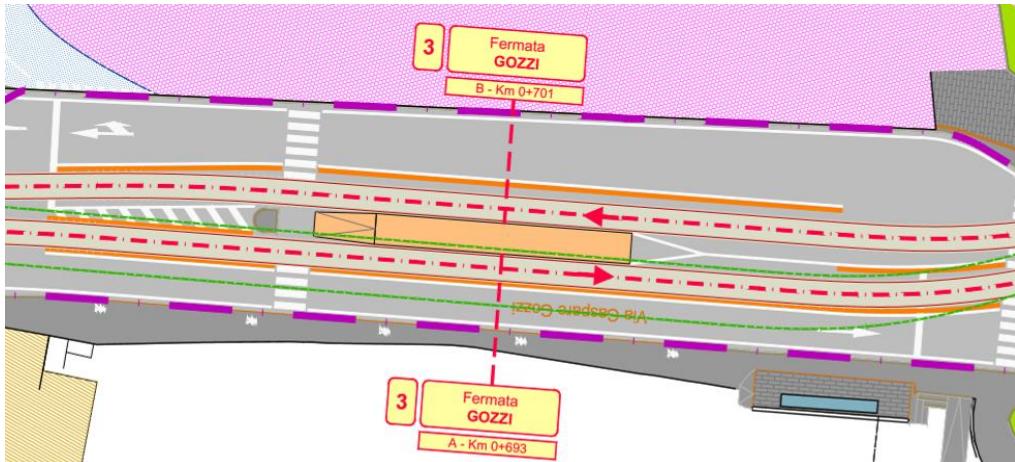
1. Adeguamento posizione e dimensioni trasversali delle banchine capolinea Stazione FS;
2. Rivisitazione completa dell'intersezione stradale a rotatoria tra via della Pace/via Tommaseo/via Valeri ed inserimento ex novo della SSE 1, con Adeguamento della larghezza accesso al Terminal Autostazione delle linee urbane ed extraurbane gestito da BusItalia;
3. Spostamento della fermata Pace da via Tommaseo (davanti ingresso Parcheggio Tommaseo) all'inizio di via Gozzi (ramo lato ovest dell'intersezione stradale via Tommaseo/via Gozzi);



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA DI AVANTAGGIO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 29 di 191

16. Circolazione tra via della Pace e via Tommaseo (nella prima immagine la sovrapposizione del progetto definitivo sul tracciato del preliminare indicato con una linea tratteggiata verde)

4. Fermata Gozzi spostamento in carreggiata centrale con corsia promiscua



17. Fermata Gozzi (il progetto in fase preliminare è individuato con la linea tratteggiata verde)

5. Spostamento, lungo la via Morgagni, della sede tramviaria in direzione Stazione FS, lato aiuola verde spartitraffico centrale della carreggiata, fino all'incrocio via Belzoni/via Altinate; spostamento fermata Morgagni da centrale a laterale



MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. FOGLIO NP00 00 D Z2 RH IM0000 001 B 30 di 191

18. Via Morgagni: Spostamento della sede tramviaria (il progetto in fase preliminare è individuato con la linea tratteggiata verde)

6. Eliminazione della rotatoria via Faloppio/via Ospedale Civile e realizzazione di intersezione stradale a quattro bracci semaforizzata;



19. Rotatoria Via Faloppio/Via Ospedale Civile

7. Rivisitazione completa della fermata Ospedale;
 8. Eliminazione della rotatoria via Giustiniani/via Gattamelata e realizzazione di intersezione stradale a quattro bracci semaforizzata;

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI DESIGN INTEGRATED AMBIENTALMENTE SENSIBILI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 31 di 191



20. Eliminazione della rotatoria via Giustiniani/via Gattamelata

9. Rivisitazione completa della fermata Sografi e realizzazione di una banchina centrale in sostituzione delle due banchine laterali;
10. Rivisitazione dell'area verde a corredo della fermata Forcellini e spostamento della SSE 2;
11. In corrispondenza della fermata S. Antonio e del parcheggio privato esistente per i dipendenti dell'Ospedale S. Antonio, realizzazione ex novo di nuovo percorso ciclo-pedonale per accesso alla fermata tramviaria da via Canestrini;

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE 	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						
NP00 00 D Z2 RH IM0000 001 B FOGLIO 32 di 191						



21. Nuova pista ciclopedonale (a servizio dell'Ospedale S. Antonio)

12. In corrispondenza della fermata Parco Iris, realizzazione di percorso ciclo-pedonale lato est della sede tramviaria per il collegamento con il Parco Iris;

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO AMBIENTALE DI AVANTAGGIATA</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	33 di 191



22. Nuova percorso ciclo pedonale (parco Iris)

13. In corrispondenza della fermata Cornaro, completa rivisitazione degli accessi al Liceo statale Cornaro



23. Rivisitazione accessi al Liceo statale Cornaro

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA INFORMAZIONI DI AMBIENTALI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 34 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

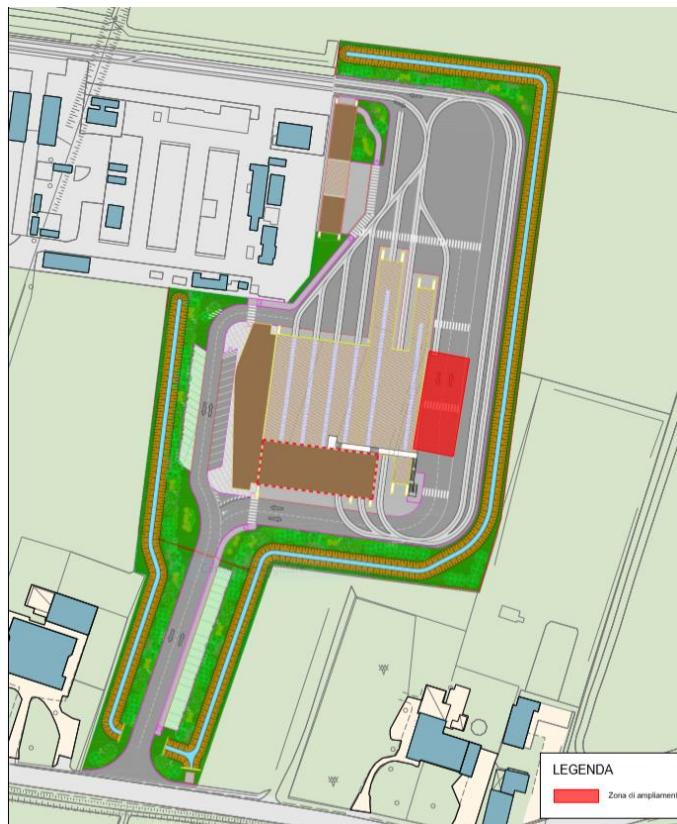
14. Il progetto del nuovo ponte sul canale Scaricatore viene completamente rivisto sia come tipologia: da ponte ad arco a ponte reticolare con luce di circa 90 m nonché come luce al fine di portare le spalle al di fuori dell'alveo e nel contempo per rispettare il franco idraulico prescritto dalla normativa vigente (DM 17/01/2018);
15. Nel quartiere di Voltabarozzo, la sede tramviaria in direzione del capolinea Voltabarozzo raggiunge via Piovese da via Nani in sostituzione di via Giardinetto come era previsto nel progetto preliminare;
16. Eliminazione della rotatoria via Piovese/via L. Balestra e realizzazione di intersezione stradale a quattro bracci semaforizzata e realizzazione di un'area a verde;
17. Spostamento della banchina di fermata denominata Voltabarozzo prevista nel progetto preliminare in via Zeno (a servizio della linea tramviaria in direzione Stazione FS) che viene spostata su via Piovese assumendo la denominazione di fermata Piovese.



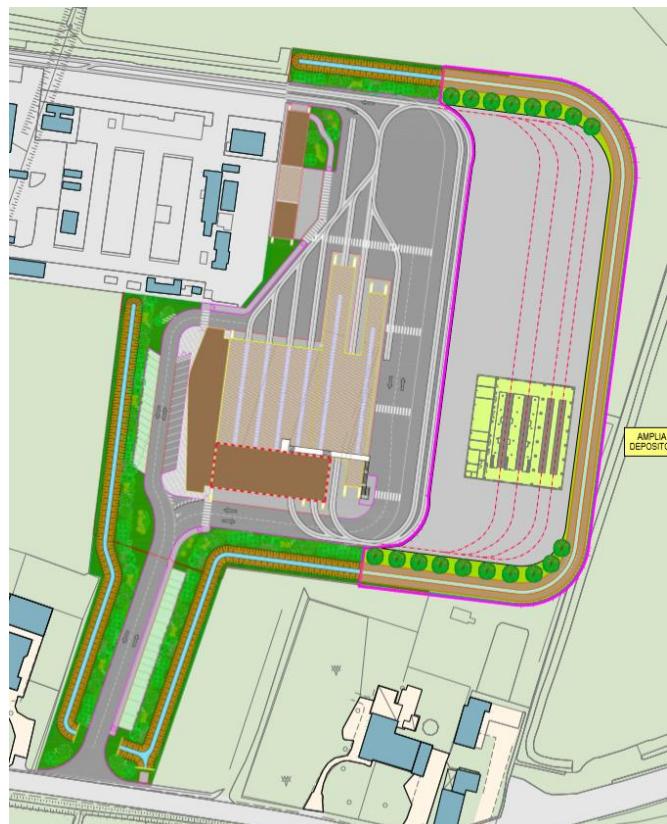
24. Realizzazione di un nuovo parcheggio e un nuovo deposito (il progetto in fase preliminare è individuato con la linea tratteggiata verde)

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO						
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		REV. B	FOGLIO 35 di 191				

18. L'intervento comprende altresì la realizzazione di un nuovo parcheggio scambiatore al capolinea Voltabarozzo, e la SSE 3.
19. Simile al deposito di Voltabarozzo, si è reso indispensabile un nuovo deposito/officina tranviario che integra e completa il deposito esistente a Guizza a servizio della linea SIR1, il quale sarà ampliato all'interno del progetto della linea SIR3.



25. Deposito Guizza progetto preliminare



26. Nuovo ampliamento deposito Guizza

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INGEGNERI INFORMATICA ED AVVANTAGGI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESMA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 36 di 191			

5. CANTIERIZZAZIONE

Le opere previste per la realizzazione della linea 3 del SIR sono costituite essenzialmente dalla creazione della pavimentazione rigida destinata alla circolazione del metrobus, dalle canalizzazioni per gli impianti di linea e dalle opere di fermata (banchine e pensiline); le opere d'arte significative sono rappresentate dal nuovo ponte sul canale scaricatore, presso Voltabarozzo e i depositi (ampliamento deposito Guizza della Linea SIR1) e il nuovo Deposito/Officina a Voltabarozzo. Lungo linea saranno realizzati tre fabbricati destinati tecnologici (Sottostazioni Elettriche) a servizio della linea e alcune puntuale opere di sostegno per il contenimento dei rilevati. L'intervento si completa con la realizzazione di un parcheggio a raso, in prossimità del capolinea Voltabarozzo.

Dato lo sviluppo lineare dell'opera in ambito cittadino, per minimizzare l'impatto dei lavori sulla viabilità esistente e il disagio verso i cittadini, si è proceduto a suddividere l'intervento in **12 Macrocantieri**. Queste aree hanno la caratteristica di non essere eccessivamente estese e interessare singole tratte di viabilità urbana, per ridurre i tempi di realizzazione delle opere e quindi il disagio arrecato ai cittadini.

Per garantire la funzionalità delle circolazioni pedonali ed automobilistiche, ridurre al minimo l'impatto dal punto di vista ambientale, i Macrocantieri sono stati suddivisi prima in Cantieri e quindi sono state individuate le singole fasi lavorative (per n totale di **28 fasi di cantiere**), a cui associate il cronoprogramma delle lavorazioni. Come linea generale si è privilegiata la suddivisione degli interventi per fasi su **una mezza carreggiata alla volta, consentendo la circolazione almeno a senso unico nella restante parte della carreggiata**.

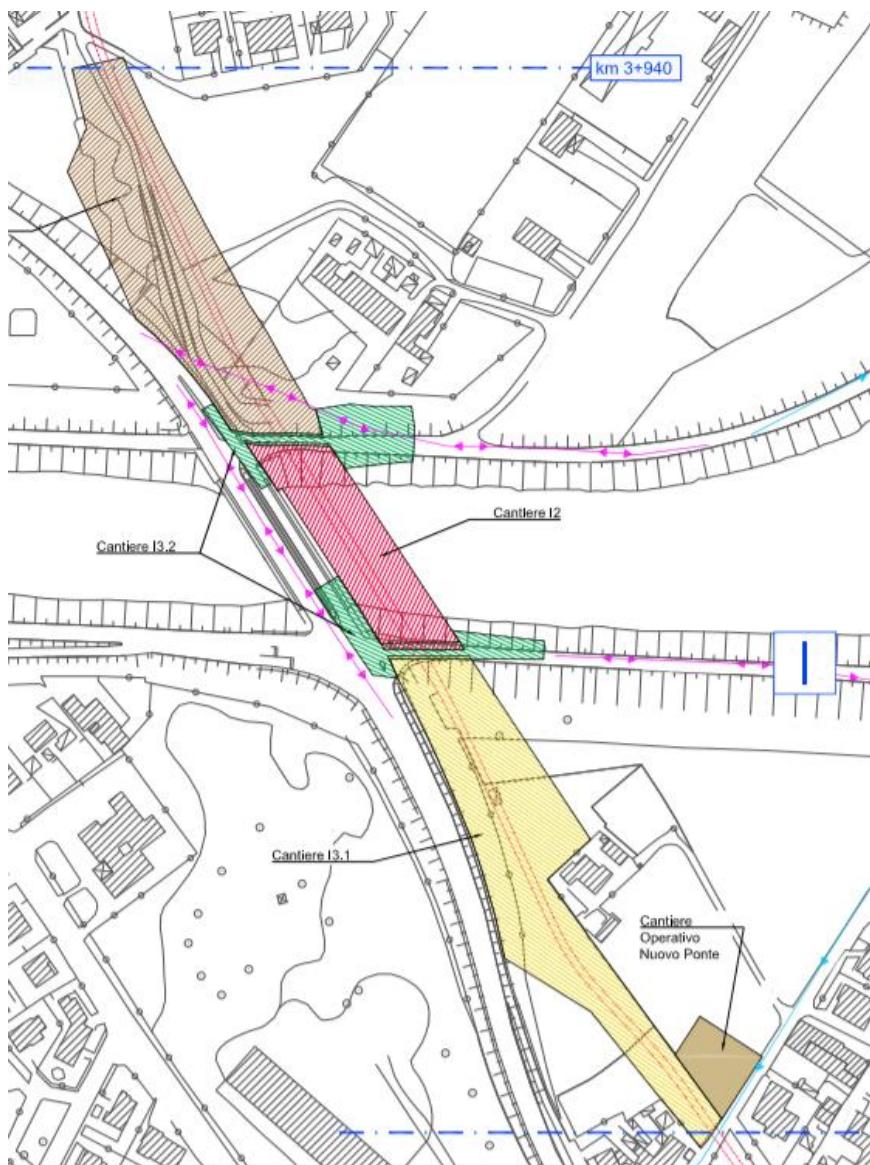
Nella determinazione delle aree di cantiere sono state analizzate le lavorazioni necessarie alla realizzazione del sistema tramviario (piattaforma dedicata al mezzo e sistema della viabilità urbana nei tratti interessati dalla sede). Con l'esclusione degli interventi per lo spostamento dei sottoservizi interferiti, i quali dovranno essere realizzati prima della consegna delle aree ai cantieri della sede, e per i quali si prevedono gli usuali cantieri temporanei di tipo stradale, nel rispetto delle indicazioni e gli schemi riportati nel D.M. 10/07/2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per tipo di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo".

Generalmente, gli interventi per la costruzione della Linea tramviaria, sono localizzati in corrispondenza della viabilità esistente; se si esclude la tratta che va da km 2+515 al km 4+450 in cui la linea attraversa aree verdi.

Per la delimitazione di tutte le aree di cantiere sono previste diverse tipologie di recinzione in funzione del livello di contenimento del rumore, delle polveri e in funzione del posizionamento (bordo strada, su percorsi ciclopedonali o in aree verdi). Per le recinzioni lungo strada è prevista la predisposizione della segnaletica diurna e notturna in tutte le aree di cantiere. Le recinzioni potranno essere costituite da reti, da delimitatori tipo new jersey in plastica riempiti d'acqua, da delimitatori tipo new jersey in cls sormontati da reti o da pannelli chiusi. La recinzione sarà comunque totale, ad impedire l'accesso alle aree di cantiere alle persone non autorizzate; gli accessi alle aree di cantiere destinati al personale ed ai mezzi operativi saranno ubicati in posizioni facilmente raggiungibili dalle viabilità.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INGENIERI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 37 di 191

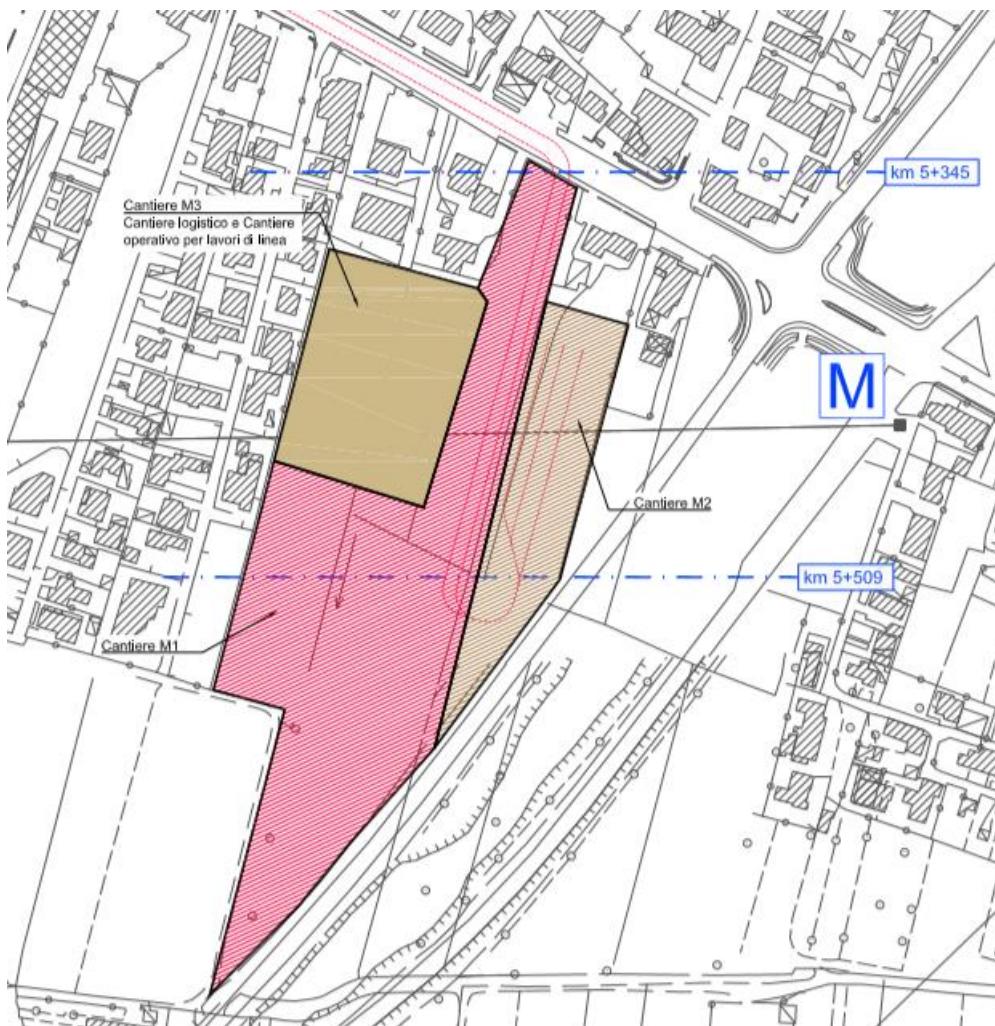
Per la linea in progetto sono stati individuati **due cantieri fissi**, il **principale a Voltabarozzo**, destinato anche alla logistica e direzione lavori di tutta la linea è ubicato nell'area del parcheggio scambiatore di Voltabarozzo, il secondo, sito **nei pressi del canale Scolmatore**, è dedicato principalmente ai lavori di costruzione del nuovo ponte, posto su un'area agricola destinata a parcheggio nei piani comunali.



27. Cantiere principale a servizio dei lavori sul Canale Scolmatore

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		DOCUMENTO IM00000 001		REV. B	FOGLIO 38 di 191

Il cantiere principale è facilmente accessibile e collegato alle principali arterie della viabilità quali Corso Esperanto (tangenziale sud/est di Padova) e via Piovese (SS16) asse che collega il centro Città con la il quartiere Voltabarozzo. All'interno del cantiere saranno predisposti appositi spazi dedicati allo stoccaggio dei mezzi ed i materiali necessari alla realizzazione dell'intervento. I cantieri per la costruzione della linea, sono tipici cantieri stradali, con avanzamento in linea, ed in ogni cantiere si disporranno aree in testa o coda per il ricovero dei mezzi e dei materiali strettamente necessari alle lavorazioni della tratta.



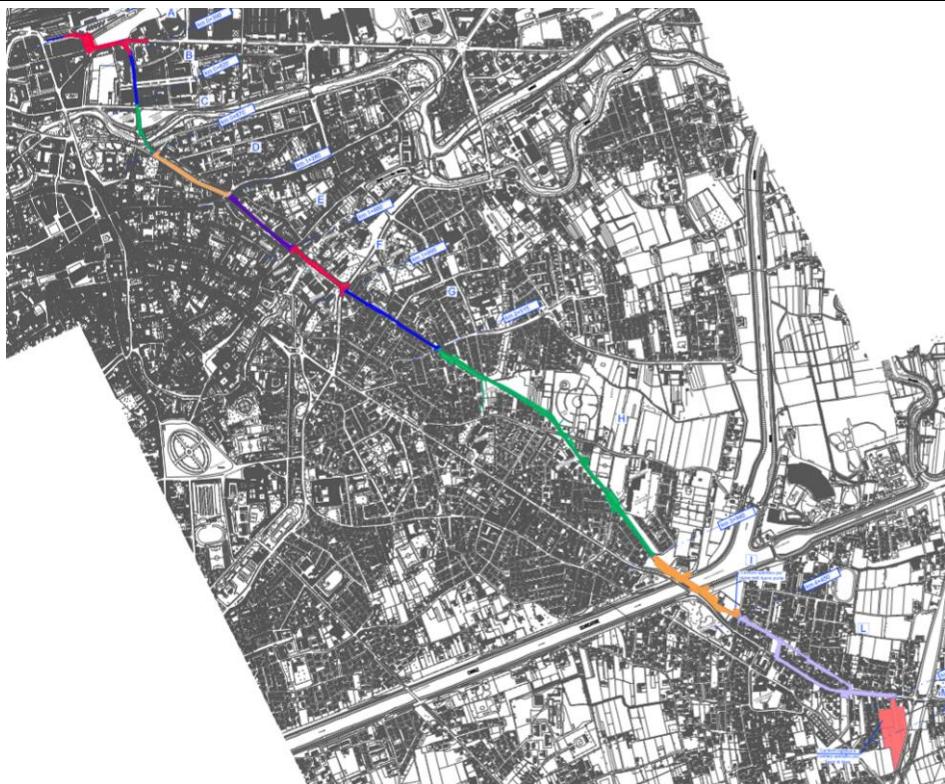
28. Area cantiere principale

Di seguito si riporta la tabella riepilogativa dei macrocantieri e la rispettiva localizzazione:

nr.	MACROCANTIERE		Localizzazione
1	A		da km 0+000 a km 0+390
2	B		da km 0+390 a km 0+620
3	C		da km 0+620 a km 0+870

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO										
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE E INNOVATIVA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	39 di 191

4	D	da km 0+870 a km 1+280
5	E	da km 1+280 a km 1+660
6	F	da km 1+660 a km 1+995
7	G	da km 1+995 a km 2+515
8	H	da km 2+515 a km 3+940
9	I	da km 3+940 a km 4+450
10	L	da km 4+450 a km 5+345
11	M	da km 5+345 a km 5+509
12	N	Via Salboro – Parz Guizza



29. Individuazione macrocantieri doc NP0000DZ1C5IM0000001A "Corografia dei macrocantieri CA001".

5.1 Tipologie delle lavorazioni previste

I lavori di costruzione della sede, saranno preceduti dagli interventi per lo spostamento dei sottoservizi (pozzetti, derivazioni, ecc.) incompatibili con le opere da realizzare, in tale fase lavorativa si realizzeranno scavi a trincea con sostegno degli scavi; e posa di tubazioni o elementi prefabbricati. Per quanto concerne l'inserimento della via di corsa, occorre realizzare una piattaforma rigida, in cui ammorsare la rotaia con un getto sagomato di calcestruzzo. Pertanto nei tratti in sede stradale occorre procedere con la scarifica delle pavimentazioni esistenti e scavo della piattaforma stradale fino al raggiungimento della quota di imposta per il nuovo pacchetto tramviario (circa 40 cm

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B

dal piano stradale), per poi procedere con la compattazione del piano di posa con rulli e alla costruzione del piano di appoggio della soletta in misto cementato, su cui si getterà in opera il calcestruzzo della soletta. Si completa l'intervento con la posa della rotaia metallica dei pali di sostegno della trazione elettrica e degli impianti (posati nelle apposite canalizzazioni realizzate in scavi a trincea affiancati allo scavo della piattaforma tramviaria. Esternamente alla piattaforma si procederà quindi al completamento del pacchetto stradale con strato fiale in conglomerato bituminoso.

In alcune tratte verranno demolite le cordolature esistenti e inseriti nuovi marciapiedi e/o percorsi ciclabili. Le lavorazioni terminano con la posa degli impianti, delle finiture e dove previsto con le opere a verde e di arredo urbano.

Nelle tratte in cui la linea si sviluppa in aree destinate a verde o agricole, le operazioni di demolizione del pacchetto stradale vengono sostituite dalle operazioni di scarifica dello strato vegetale del terreno, dallo scavo di sbancamento fino al piano di posa del pacchetto tramviario (circa 60 cm dal piano di campagna), con realizzazione di uno strato di fondazione adeguato alla realizzazione di una sufficiente capacità portante. Quindi i lavori proseguono come nei tratti su sede stradale.

5.2 Mezzi e macchinari impiegati

Per l'asporto della pavimentazione esistente si prevede l'utilizzo di dischi diamantati, per eseguire il taglio della pavimentazione; per la rimozione della pavimentazione e scavo della sede sono previste fresatrici stradali, escavatori o pale meccaniche. Il materiale rimosso sarà immediatamente caricato in appositi autocarri, e trasportato direttamente a discarica oppure temporaneamente accumulato nei cantieri fissi, per il successivo conferimento ai siti di discarica autorizzati.

Gli scavi a sezione ristretta per cavidotti, reti fognanti o per lo spostamento dei saranno eseguiti per mezzo di escavatori, mentre gli scavi di sbancamento e/o bonifica verranno generalmente con l'impiego di pale meccaniche. Anche in questi casi il materiale rimosso sarà immediatamente caricato in appositi autocarri, e trasportato direttamente a discarica oppure temporaneamente accumulato nei cantieri fissi, per il successivo conferimento ai siti di discarica autorizzati

Il getto dei magroni e del calcestruzzo per la realizzazione degli elementi in c.a. avverrà generalmente con l'impiego di pompe per calcestruzzo, alimentate da autobetoniere di dimensioni congruenti al volume del getto.

Le armature saranno generalmente prefabbricate in stabilimento e trasportate nei siti di posa con l'impiego di autocarri con gru.

Il trasporto in cantiere dei materiali destinati alla realizzazione delle pavimentazioni in conglomerato bituminoso avverrà con l'impiego di autocarri, la stesa dei materiali aridi avverrà con l'impiego di pale meccaniche, mentre la stesa dei bitumi avverrà con l'impiego di apposite vibrofinitrici. La compattazione degli strati costituenti le pavimentazioni bituminose avverrà generalmente con rulli vibranti.

Per la realizzazione delle fondazioni profonde del ponte (diaframmi) verranno utilizzate attrezzature dedicate con benne a chiusura idraulica e argani a caduta libera.

Per il varo del ponte di rimanda a elaborati agli elaborati specifici di progetto.

Per la posa della linea elettrica di contatto si prevede l'utilizzo di autocarri con piattaforma elevabile.

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALISTI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 41 di 191		

5.3 CAVE E DISCARICHE

I materiali derivanti dalle operazioni di scavo potranno essere impiegati in qualità di sottoprodotto, così da minimizzare il trasferimento dello stesso presso impianti di smaltimento/trattamento rifiuti e ridurre il più possibile l'approvvigionamento di inerti da cava, previa definizione di conformità ai limiti delle CSC di Tab.1 All. V alla Parte IV D. Lgs. 152/06 e/o in regime di rifiuto.

Si è proceduto ad un censimento dei siti di cave, discariche e impianti di trattamento rifiuti attualmente autorizzati esistenti nel territorio veneto: il censimento ha interessato in particolare la provincia di Padova e le limitrofe Venezia e Treviso, evidenziando una netta prevalenza di siti nel territorio provinciale di quest'ultima.

I dati sono stati ricavati dalla sitografia di Regione Veneto e ARPAV.

Cave di fornitura inerti:

Rif.	Ragione sociale	Comune, Località	Indirizzo	Tipologia materiale estratto
1	Mosole S.p.A.	Arcade (TV), Spresiano	Via Busco, 29	Sabbia e Ghiaia
2	Postumia Cave S.r.l.	Trevignano (TV), Pozzobon	Via Roma, 76	Sabbia e Ghiaia
3	Calcestruzzi S.p.a.	Paese (TV), Porcellengo	Via E. Toti	Sabbia e Ghiaia
4	Biasuzzi S.p.a.	Ponzano V. (TV), Morganella	Via Morganella ovest, 55	Sabbia e Ghiaia
5	Biasuzzi S.p.a.	Paese (TV)	Via T. Vecelli 9	Sabbia e Ghiaia
6	Trentin Ghiaia S.p.a.	Vedelago (TV), Albaredo	Via Brenta 1	Sabbia e Ghiaia
7	Telve Rigo S.r.l.	Vedelago (TV), Albaredo	Via Cà Matta	Sabbia e Ghiaia
8	Superbeton S.p.A.	Ponte della Priula, (TV)	Via Ex Bombardieri 14	Sabbia e Ghiaia
9	Inerti Camalò S.r.l.	Povegliano, (TV)	Vicolo Vesuvio	Sabbia e Ghiaia
10	Eghel S.r.l.	Montebelluna (TV)	Via Campi Longhi	Sabbia e Ghiaia

Impianti di trattamento e macinazione materiali di risulta:

Rif.	Ragione sociale	Comune, Località	Indirizzo	Tipologia materiale trattato
1	Zanardo S.r.l.	Cimadolmo (TV), S.	Via Passo Lovadina	Inerti da demolizione

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTAZIONE MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 42 di 191

Rif.	Ragione sociale	Comune, Località	Indirizzo	Tipologia materiale trattato
		Michele	1	
2	Postumia Cave S.r.l.	Trevignano (TV), Pozzobon	Via Roma, 76	Inerti da demolizione
3	Sartor Giovanni S.A.S.	Trevignano (TV), Musano	Via Lazzaretto 5 , 31036 Ospedaletto	Inerti da demolizione, conglomerati bituminosi
4	Superbeton S.p.a.	Villorba (TV)	Via Edison,1	Inerti da demolizione
5	Biasuzzi S.p.a.	Ponzano V. (TV), Morganella	Via Morganella ovest, 55	Inerti da demolizione
6	Biasuzzi S.p.a.	Paese (TV)	Via Veccelli 9	Inerti da demolizione
7	Trentin Ghiaia S.p.a.	Vedelago (TV), Albaredo	Via Brenta 1	Inerti da demolizione
8	Cosmo Ambiente S.r.l.	Noale (VE), Maniego	Via Feltrin, 125	Inerti da demolizione, conglomerati bituminosi
9	Marchioro Antonio	Montagnana (PD)	Via Lombardia 1/3	Inerti da demolizione, conglomerati bituminosi
10	Beton Candeo S.r.l	Nervesa della Battaglia (TV)	Via Foscarini	Inerti da demolizione, conglomerati bituminosi

Discariche:

Rif.	Ragione sociale	Comune, Località	Indirizzo	Tipologia materiale accettato
1	Superbeton S.p.a.	Montebelluna (TV)	Via Villette, 36	Inerti
2	Trentin Ghiaia S.p.a.	Vedelago (TV), Albaredo	Via Brenta, 1	Inerti
3	HERAmbiente spa	Loria (TV)	Via Colombara	Inerti
4	Postumia Cave S.r.l.	Trevignano (TV), Pozzobon	Via Roma, 76	Inerti

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AMMORTATIVA MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 43 di 191
5 Marvit S.R.L.		Vittorio Veneto (TV)	Via Podgora, 48	Inerti		
6 Gea	Sant'Urbano (PD)		Via Ca' Brusà, 6	Inerti		

5.4 VERIFICHE ANALITICHE DA EFFETTUARE

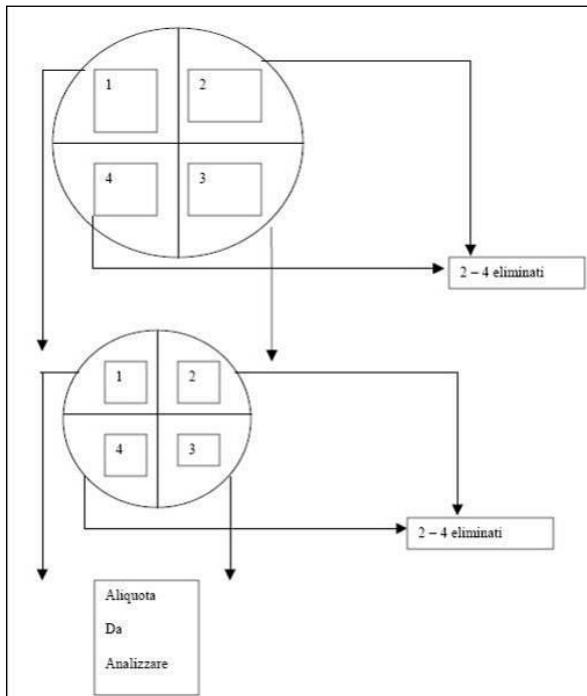
Le operazioni di campionamento finalizzate alla caratterizzazione ambientale dei materiali di risulta saranno eseguite secondo quanto previsto dalla Norma UNI 10802:2013 “*Rifiuti liquidi, granulari, pastosi e fanghi – campionamento manuale e preparazione ed analisi degli eluati*”.

Per ogni cumulo saranno prelevati più “incrementi” del materiale di risulta, ovvero campioni singoli, che avranno identico volume e saranno miscelati tra loro, al fine di ottenere un campione composito (o campione primario). Al fine di ottenere il campione composito ogni singolo cumulo dovrà essere caratterizzato in modo da prelevare almeno 8 campioni elementari, di cui 4 in profondità e 4 in superficie.

La formazione del campione medio avverrà all'interno di apposito contenitore o su di un telo impermeabile (es. polietilene), in condizioni adeguate ad evitare la variazione delle caratteristiche fisico-chimiche del materiale.

Sui campioni composti sarà eseguita poi una riduzione dimensionale con il metodo della quartatura, che fornirà un campione da analizzare rappresentativo dell'intero volume investigato.

Il materiale sarà pertanto distribuito fino a formare una “torta” di altezza pari a circa un quarto del raggio della stessa, che sarà poi suddivisa in quattro parti uguali e di contenuto omogeneo; il materiale di due quarti opposti sarà scartato, mentre i due quarti rimanenti saranno rimescolati e ridistribuiti a creare una nuova torta di spessore simile alla precedente. Tali suddivisioni saranno ripetute nella prima quartatura per un numero di volte utile a pervenire alle aliquote previste per l'analisi, secondo lo schema riportato nella figura di fianco.



Il campione sarà raccolto in idonei contenitori, indossando guanti in lattice monouso. Le attrezzature di prelievo (spatole e palette in acciaio inox) saranno decontaminate mediante lavaggio con acqua deionizzata e asciugatura con panni monouso.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE AMBIENTALE ED AMMORTATORIA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 44 di 191			

Sui contenitori sarà applicata un'etichetta contenente la denominazione del campione e del punto, l'area di prelievo e la data. I contenitori così confezionati saranno posizionati in appositi ice-box adibiti al trasporto e trasferiti al laboratorio di analisi.

Sui campioni prelevati saranno effettuate le seguenti tipologie di analisi, in funzione del tipo di materiale di risulta:

- demolizione della sede stradale esistente limitatamente agli strati bitumati: caratterizzazione analitica sul tal quale ai fini dell'attribuzione del codice CER e test di cessione ai sensi del D.M. 5/2/1998 e s.m.i.i. e/o del D.M. 27/09/2010 per l'ammissibilità dei materiali rispettivamente presso impianti di recupero o discarica;
- materiale derivante da demolizioni di pavimentazioni e fabbricati: caratterizzazione analitica sul tal quale ai fini dell'attribuzione del codice CER e test di cessione ai sensi del D.M. 5/2/1998 e s.m.i.i. e/o del D.M. 27/09/2010 per l'ammissibilità dei materiali rispettivamente presso impianti di recupero o discarica;
- materiali derivanti da attività di scavo: esecuzione di indagini ambientali preliminarmente alle attività di scavo con la frequenza di n. 1 indagine ambientale ogni 500 m di tracciato, con profondità in funzione delle profondità previste degli scavi. Trattandosi di scavi superficiali, di profondità prevista pari a ca. 1 metro da p.c., sarà prelevato un campione per ciascun punto di indagine.

Verrà inoltre caratterizzato il materiale estratto a seguito delle eventuali attività che determinano l'esecuzione di scavi a profondità maggiore come previsto al DPR 120/2017, in particolare:

- per scavi a profondità massima di 2 m, si provvederà al prelievo di un campione ogni m di profondità;
- per scavi a profondità superiore i 2 m, si prevedono n. 3 indagini ambientali da determinarsi in funzione della profondità prevista degli scavi. Per ciascun punto da caratterizzare, infatti, saranno prelevati i seguenti campioni da sottoporre ad analisi chimica:
 - campione 1: da 0 a 1 m dal p.c.;
 - campione 2: nella zona di fondo scavo;
 - campione 3: nella zona intermedia tra i due.

Sui campioni di terreno prelevati saranno ricercati i seguenti parametri, di cui alla Tabella 1, Allegato 5 Parte IV Titolo V del D. Lgs. 152/06 e Tabella 4.1, Allegato 4 del DPR 120/2017:

- Metalli (Arsenico; Cadmio; Cobalto; Nichel; Piombo; Rame; Zinco; Mercurio; Cromo totale; Cromo esavalente);
- Idrocarburi pesanti (C>12);
- BTEX;

MANDATARIA  MANDANTE SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 45 di 191

- IPA;
- Amianto.

I risultati delle analisi chimiche saranno confrontati con i valori limite dell'Allegato 5 parte IV, Titolo V del D. Lgs. 152/06, Tabella 1, Colonna A “Siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale” e colonna B “Siti ad uso commerciale, industriale e artigianale”.

Le determinazioni analitiche dei campioni di terreno saranno eseguite sulla frazione passante al vaglio dei 2 mm. La concentrazione del parametro sarà determinata riferendosi alla totalità dei materiali secchi, comprensiva anche dello scheletro.

Per valutare l'eventuale cedibilità dei contaminanti da parte delle terre e rocce da scavo, si procederà inoltre all'esecuzione delle analisi del test cessione per la determinazione della concentrazione di eventuali contaminanti nell'eluato. Il test di cessione sarà eseguito secondo la metodica prevista dalla norma UNI EN 12457-2 e ai sensi dell'allegato 3 del D.M. 05/02/98 e s.m.i.. Nel caso in cui si verificassero dei superamenti rispetto ai limiti di norma, si procederà secondo quanto previsto dalla parte IV del D. Lgs. 152/06.

Le analisi chimiche saranno svolte da laboratorio con accreditamento ACCREDIA ed operante in conformità alla norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025.

5.5 Gestione dei rifiuti

Tutti i rifiuti prodotti nel corso dell'intervento in oggetto saranno gestiti nel pieno rispetto della normativa in materia di recupero/smaltimento dei rifiuti, ai sensi di quanto disciplinato dalla parte IV del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

I rifiuti saranno stoccati in cumuli omogenei per tipologia ed identificati da cartello indicante il codice CER e gestiti nel rispetto delle tempistiche del deposito temporaneo previste dell'art. 183 c.1.l.bb) D. Lgs. 152/06.

I rifiuti saranno trasportati da soggetti autorizzati ed iscritti all'Albo Gestori Ambientali come previsto da normativa e le autorizzazioni saranno verificate preventivamente al trasporto. Al momento del carico verrà verificata la rispondenza della targa con quanto riportato in autorizzazione. Ogni trasporto verrà accompagnato da FIR – Formulario identificazione rifiuti.

Preliminariamente a qualsiasi smaltimento di materiale all'esterno del cantiere, saranno comunicati i riferimenti e le autorizzazioni dei siti di recupero/smaltimento, così da permettere alla Direzione Lavori e alla Committenza qualsiasi controllo preventivo di competenza.

In funzione del CER attribuito e dell'esito del test di cessione sarà possibile conferire i rifiuti presso:

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALI E INNOVATIVI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 46 di 191			

- impianti di recupero per rifiuti non pericolosi art. 214-216 D. Lgs.152/06 e s.m.i.i. (ove rispettati i limiti di concentrazione nell'eluato previsti da D.M. 5/2/1998 e s.m.i.i.);
- impianti di recupero per rifiuti non pericolosi art. 208 D. Lgs. 152/06 e s.m.i.i. (anche in caso di superamento dei limiti di concentrazione nell'eluato previsti da DM 5/2/1998 e s.m.i.i. ove l'autorizzazione lo preveda esplicitamente);
- discariche per rifiuti inerti (ove rispettati i limiti di Tab. 2 D.M. 27/09/10 di limiti di concentrazione nell'eluato per l'accettabilità in discariche per rifiuti inerti);
- discariche per rifiuti non pericolosi (ove rispettati i limiti di Tab. 5a D.M. 27/09/10 di limiti di concentrazione nell'eluato per l'accettabilità in discariche per rifiuti non pericolosi);
- discariche per rifiuti pericolosi (ove rispettati i limiti di Tab. 6 D.M. 27/09/10 di limiti di concentrazione nell'eluato per l'accettabilità in discariche per rifiuti pericolosi).

5.6 GESTIONE AMBIENTALE DEI CANTIERI

All'interno della relazione di monitoraggio **NP00-00-D-Z2-RH-MA0000-001-A** sono riportate le indicazioni per la gestione ambientale dei cantieri.

L'aspetto più complesso delle attività, consiste, in considerazione del territorio attraversato, nel mettere in atto gli strumenti per il contenimento degli impatti ambientali dei cantieri in conformità al contesto urbano nel quale i cantieri saranno localizzati (fase di cantierizzazione), e nel verificare il rispetto di tutta la normativa ambientale applicabile all'opera, l'efficacia degli interventi/opere di mitigazione previsti e i benefici ambientali correlati alla funzionalità della nuova linea tranviaria.

I seguenti **requisiti ambientali** che l'opera deve avere che si vanno ad aggiungere alle prescrizioni e prestazioni già in uso, non sostituiscono per intero quelli all'interno del Capitolato speciale d'appalto:

Al fine di garantire l'utilizzo di materiali recuperati o riciclati nelle opere di efficientamento, il capitolato speciale d'appalto contiene le seguenti prescrizioni:

- Divieto di utilizzo di materiali contenenti sostanze ritenute dannose per lo strato di ozono (clorofluorocarburi CFC, perfluorocarburi PFC, idro-bromo-fluoro-carburi HBFC, idrocloro-fluoro-carburi HCFC, idro-fluoro-carburi HFC, esafloruro di zolfo SF6, Halon);
- Divieto di utilizzo di materiali contenenti sostanze elencate nella "Candidate List" o per le quali è prevista una "autorizzazione per usi specifici" ai sensi del regolamento REACH;
- Obbligo di utilizzo per almeno il 50% di componenti tecnologici e degli elementi prefabbricati che garantisca la possibilità alla fine del ciclo di vita di essere sottoposto a demolizione selettiva con successivo riciclo o usi specifici" ai sensi del regolamento REACH.

Specifiche tecniche del cantiere:

Demolizioni e Rimozioni dei materiali (RIF. ART. 2.5.1, DM 11/10/2017)

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE ASSOCIAZIONE DI INGEGNERI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 47 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

Allo scopo di ridurre l'impatto ambientale sulle risorse naturali e di aumentare l'uso di materiali riciclati, il progetto prevede che prima di eseguire le demolizioni previste, l'impresa debba effettuare una verifica per determinare ciò che può essere riutilizzato, riciclato o recuperato secondo i seguenti criteri:

- individuazione e valutazione dei rischi di rifiuti pericolosi che possono richiedere un trattamento più o meno specialistico o emissioni che possano sorgere durante la demolizione;
- stima delle quantità da demolire con ripartizione dei diversi materiali da costruzione;
- stima della percentuale di riutilizzo e di potenziale riciclaggio sulla base di proposte di sistemi di selezione durante il processo di demolizione;
- stima della percentuale potenzialmente raggiungibile con altre forme di recupero dal processo di demolizione.

Prestazioni ambientali:

Ferme restando le norme e i regolamenti più restrittivi, l'impresa durante le attività di cantiere è tenuta garantire le seguenti prestazioni:

- per tutte le attività di cantiere e trasporto dei materiali devono essere utilizzati mezzi che rientrano almeno nella categoria EEV (veicolo ecologico migliorato);

Per impedire fenomeni di diminuzione di materia organica, calo della biodiversità, contaminazione locale o diffusa, salinizzazione, erosione del suolo, ecc, dovranno essere attuate le seguenti azioni a tutela del suolo:

- accantonamento in situ e successivo riutilizzo dell'eventuale scotto del terreno vegetale per una profondità di 60 cm;
- tutti i rifiuti prodotti dovranno essere selezionati e conferiti nelle apposite discariche autorizzate quando non sia possibile avviarli al recupero;
- eventuali aree di deposito provvisori di rifiuti non inerti devono essere opportunamente impermeabilizzate e le acque di dilavamento devono essere depurate prima del convogliamento verso i recapiti idrici finali.

Al fine di tutelare le acque superficiali e sotterranee da eventuali impatti dovranno essere rispettate le seguenti azioni:

- gli ambiti interessati dai fossi e torrenti (fasce ripariali) e da filari o altre formazioni vegetazionali devono essere recintati e protetti con apposite reti al fine di proteggerli da danni accidentali.

Al fine di ridurre i rischi ambientali, l'impresa è tenuta a produrre una relazione tecnica che dovrà contenere anche l'individuazione puntuale delle possibili criticità legate all'impatto nell'area di cantiere e alle emissioni di inquinanti sull'ambiente circostante, con particolare riferimento alle singole tipologie di lavorazione.

La relazione tecnica dovrà inoltre contenere:

- le misure adottate per la protezione delle risorse naturali, paesistiche e storico-culturali presenti nell'area del cantiere;
- le misure per implementare la raccolta differenziata nel cantiere (tipo di cassonetti/contenitori per la raccolta differenziata, le aree da adibire a stoccaggio temporaneo, ecc..) e per realizzare la demolizione selettiva e il riciclaggio dei materiali di scavo e dei rifiuti da costruzione e demolizione (C&D);

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALISTICA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 48 di 191			

- le misure adottate per aumentare l'efficienza nell'uso dell'energia nel cantiere e per minimizzare le emissioni di gas climalteranti, con particolare riferimento all'uso di tecnologie a basso impatto ambientale (lampade a scarica di gas a basso consumo energetico o a led, generatori di corrente eco-diesel con silenziatore pannelli solari per l'acqua calda, ecc.);
- le misure per l'abbattimento del rumore e delle vibrazioni; dovute alle operazioni di scavo, di carico/scarico dei materiali di taglio dei materiali, di impasto del cemento e di disarmo,, ecc., e l'eventuale installazione di schermature/ coperture antirumore (fisse o mobili) nelle aree più critiche e nelle aree di lavorazione più rumorose con particolare riferimento alla disponibilità ad utilizzare gruppi elettrogeni super-silenziosi;
- le misure atte a garantire il risparmio idrico e la gestione delle acque reflue nel cantiere e l'uso delle acque piovane e quelle di lavorazione degli inerti, prevedendo opportune reti di drenaggio e scarico delle acque;
- le misure per l'abbattimento delle polveri e fumi anche attraverso periodici interventi di irrorazione delle aree di lavorazione con acqua o altre tecniche di contenimento del fenomeno del sollevamento della polvere;
- misure per garantire la protezione del suolo e del sottosuolo; anche attraverso la verifica periodica degli sversamenti accidentali di sostanze e materiali inquinanti e la previsione dei relativi interventi di estrazione e smaltimento del suolo contaminato;
- le misure idonee per ridurre l'impatto visivo del cantiere, anche attraverso schermature e sistemazioni a verde, soprattutto in presenza di abitazioni contigue e habitat con presenza di specie particolarmente sensibili alla presenza umana;
- le misure per attività di demolizione selettiva e riciclaggio dei rifiuti con particolare riferimento al recupero dei laterizi, del calcestruzzo e di materiale proveniente dalle attività di cantiere con minori contenuti di impurità,
- le misure per il recupero e il riciclaggio degli imballaggi.

Altre prescrizioni per la gestione del cantiere, per le preesistenze arboree e arbustive:

- rimozione delle specie arboree e arbustive alloctone invasive (in particolare, Ailanthus altissima e Robinia pseudoacacia); comprese radici e. ceppaie; Per l'individuazione delle specie alloctone si dovrà fare riferimento alla "Watch List della flora alloctona d'Italia" (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; Carlo Blasi, Francesca Pretto & Lauta Celesti - Grapow);
- protezione delle specie arboree e arbustive autoctone: gli alberi nel cantiere devono essere protetti con materiali idonei, per escludere danni alle radici, al tronco e alla chioma. In particolare intorno al tronco verrà legato del tavolame di protezione dello spessore minimo di 2 cm. Non è ammesso usare gli alberi per infissione di chiodi, appoggi e per l'installazione di corpi illuminanti, cavi elettrici, ecc;
- i depositi di materiali di cantiere non devono essere effettuati in prossimità delle preesistenze arboree e arbustive autoctone.

L'impresa dovrà dimostrare la rispondenza ai criteri suindicati tramite la seguente documentazione:

- Relazione tecnica nella quale siano evidenziate le azioni previste per la riduzione dell'impatto ambientale nel rispetto dei criteri;
- Piano per il controllo dell'erosione e della sedimentazione per le attività di cantiere;

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 49 di 191

- Piano per la gestione dei rifiuti da cantiere e per il controllo della qualità dell'aria durante le attività di cantiere.

Personale di cantiere (rif. art. 2.5.4, dm 11/10/2017)

Il personale impiegato nel cantiere oggetto dell'appalto, che svolge mansioni collegate alla gestione ambientale dello stesso, dovrà essere adeguatamente formato per tali specifici compiti.

In particolare, il personale impiegato dovrà essere a conoscenza di:

- sistema di gestione ambientale;
- gestione delle acque;
- gestione dei rifiuti.

6. ANALISI DI CONFORMITÀ CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

La presente sezione ha il fine di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni fra l'opera in progetto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

L'analisi degli strumenti della pianificazione territoriale e ambientale fornirà, inoltre, informazioni in merito alle specificità del territorio attraversato dalla futura opera e agli obiettivi e agli indirizzi posti alla base degli interventi di trasformazione e gestione territoriale, nonché circa la sussistenza di elementi di attenzione, condizionamento e/o vincolo che in parte dettano le condizioni di fattibilità dell'intervento e in parte ne costituiscono il contesto di inserimento

6.1 Piano regionale dei trasporti

Con **Deliberazione n. 997 del 6 luglio 2018**, la Giunta Regionale ha dato avvio alle attività di redazione di un nuovo **Piano Regionale dei Trasporti**. Il Piano dovrà tenere conto delle competenze Amministrative della Regione rapportandole a quelle dello **Stato, dei Comuni e delle Città Metropolitane**, con l'obiettivo di creare un assetto coerente delle politiche che disciplinano i molteplici aspetti del settore trasportistico (**infrastrutture, organizzazione dei servizi, disciplina dei sistemi multimodali sia per viaggiatori che per merci**). Il fine è quello di perseguire una visione unitaria e condivisa, promuovendo un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale.

La politica dei trasporti che la regione intende perseguire è volta in generale al miglioramento della mobilità delle persone ed al rilancio del trasporto pubblico.

Il Piano si compone 8 obiettivi, 8 strategie e 37 azioni, tra gli obiettivi, si rivolge a soluzioni volte a ridurre l'impatto ambientale " attraverso una riduzione significativa delle emissioni di gas clima alteranti, sia a livello locale, riducendo le emissioni di gas e polveri nocivi che pregiudicano la qualità dell'aria, soprattutto nelle aree urbane. Tra gli elementi indicati **lo sviluppo di veicoli elettrici**.

 MANDATARIA SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>DESIGN INTEGRAL - INGENIERIA IN INNOVATIVA</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 50 di 191		

Risulta particolarmente degna di nota la quantità di passeggeri che hanno usufruito dei servizi tramviari nelle città di Padova e Venezia, ben 24,7 milioni, confermando la rilevanza di questi sistemi in aree urbane e metropolitane a densità elevata.

6.2 Piano territoriale regionale di coordinamento

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) rappresenta lo strumento regionale di governo del territorio.

Il PTRC vigente, approvato con Provvedimento del Consiglio Regionale n. 382 del 1992, risponde all'obbligo, emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

La Regione del Veneto, con propria deliberazione n. 815 del 30 marzo 2001, ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) come riformulazione del vigente strumento generale relativo all'assetto del territorio.

La normativa nazionale in materia di paesaggio contenuta nel D.Lgs. 42/2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", ha introdotto l'obbligo di provvedere all'elaborazione congiunta Stato – Regione del piano paesaggistico regionale, anche nella forma di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

La variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica, adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, è stata pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.

Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), da redigersi congiuntamente al Ministero per i Beni e le Attività Culturali e Turismo e con il coordinamento del comitato tecnico per il paesaggio.

Gli Ambiti di Paesaggio identificano realtà morfologicamente simili e sono individuati su base territoriale e amministrativa.

Tra i fattori di rischio e gli elementi di vulnerabilità evidenziati nel PTRC con riferimento all'area metropolitana di Padova e Venezia, come nel resto della pianura centrale veneta, si evidenzia il processo di ridistribuzione di popolazione che vede le città e i centri maggiori in fase di calo demografico, più o meno marcato, a fronte di una crescita delle loro cinture. Questo comporta una sorta di occupazione crescente degli spazi agricoli, creando una modifica della configurazione dell'area periurbana, dove uno spazio rurale crescentemente urbanizzato ospita una popolazione non più agricola mediamente con basse densità insediativa, che affida alla **mobilità individuale** parte sostanziale delle proprie esigenze di spostamento, all'interno dello spazio rurale-urbano, **tra l'area metropolitana e il resto del territorio**. Si tratta di un processo che produce una micro-infrastrutturazione dello spazio per le esigenze residenziali e che si affida invece alla preesistente infrastruttura relazionale viaria di breve-medio raggio per i collegamenti pendolari di accesso al lavoro e ai servizi. Le principali vulnerabilità del territorio sono dunque legate all'**eccessivo carico antropico**, all'espansione degli insediamenti residenziali e alla diffusione frammentaria delle attività produttive e artigianali. La continua evoluzione del fenomeno della dispersione insediativa potrebbe accentuare il problema già diffuso della congestione della mobilità. Infine il traffico attratto/generato dai poli urbani

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	 MANDANTE ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	 MANDANTE ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE	 MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 51 di 191			

e quello di attraversamento (Corridoio V) generano un elevato impatto ambientale con ricadute sull'intera rete locale, in termini di accessibilità, tempi di percorrenza, velocità media, emissioni in atmosfera.

Tra gli Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari ai PPRA (Piani paesaggistici regionali d'ambito) si individua la **proposta di Migliorare il sistema dell'accessibilità ai centri urbani**.

Nella cura e nello sviluppo della rete viaria primaria e secondaria, si deve conseguire una maggiore efficienza complessiva del sistema viario regionale, attraverso alcune linee d'azione principali che prevedono tra l'altro:

- il potenziamento dell'interscambio ferro - gomma fra servizi pubblici;
- un'offerta di trasporto basata sull'utilizzo integrato dei mezzi pubblici, possibilmente con tecnologia e combustibili a basso impatto ambientale, attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto su rotaia e la creazione di un efficace sistema di scambio intermodale con i mezzi su gomma;
- sistema di parcheggi scambiatori;
- il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) quale strumento di decongestione dei traffici che investono l'area veneta caratterizzata da un modello insediativo (produttivo e residenziale) diffuso.

Il tracciato di progetto attraversa il **Canale Scaricatore**, deviazione artificiale del fiume Bacchiglione dal Bassanello a Voltabarozzo. Il canale Scaricatore appartiene all'ambito naturalistico del Bacchiglione stesso, definito dall'art. 19 del P.T.R.C..

Su tale area si prevede :

- La tutela della risorsa idrica, promuovendo la creazione di boschetti, siepi e fasce tampone da inserire nelle vicinanze dei corsi d'acqua e nella rete idrografica afferente;
- la tutela e la valorizzazione delle formazioni vegetali esistenti, per un aumento della biodiversità;
- la realizzazione di percorsi e di itinerari naturalistici e storico culturali per il tempo libero, valorizzando le emergenze naturalistiche ed architettoniche collegate. In tali ambiti è vietata la nuova edificazione, ad eccezione di quelle opere e/o servizi necessari al miglioramento, al controllo, ed alla visitazione del sistema. E'fatto divieto di operare movimenti di terra e di aprire nuove strade e di realizzare ogni opera che comprometta il mantenimento e l'evoluzione degli equilibri ecologici e naturali in tutti i loro aspetti.

6.3 Siti Rete Natura 2000

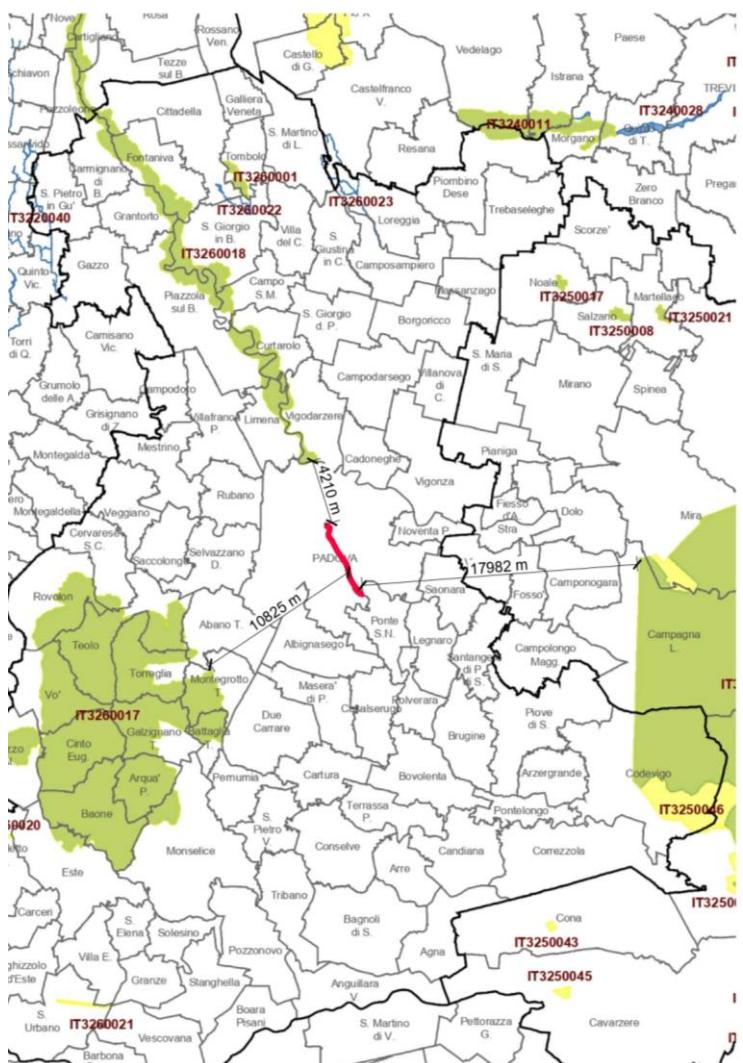
Le aree interessate dal progetto in oggetto **non intersecano alcun sito della Rete Natura 2000**.

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE DI AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2) [Da sito Ministero dell'Ambiente].



 MANDATARIA SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTALITÀ</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 53 di 191		

6.4 Piano territoriale di coordinamento provinciale PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (**P.T.C.P.**) costituisce, come stabilito dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11, "lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico provinciale, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.".

E' stato rielaborato il P.T.C.P. già adottato, ai fini del suo adeguamento alla nuova normativa, recependo anche la disciplina introdotta con il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.lgs 42/2004 e s.m.i.) e con la nuova Legge Regionale sul commercio (L.R. n. 15/2004). E' stato inoltre previsto l'inserimento di direttive finalizzate al risparmio energetico, alla promozione delle fonti rinnovabili di energia ed alle applicazioni dei principi di bioedilizia e bioarchitettura.

Secondo quanto previsto dalla Legge Urbanistica regionale, la Provincia di Padova ha avviato, nel 2005 la redazione del proprio strumento di pianificazione urbanistica, il P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Asse portante del progetto è stata la rilevanza data alle forme associative di Comuni, focalizzati insieme sulla redazione di Piani strategici intercomunali (i P.A.T.I.).

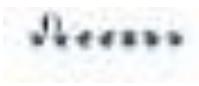
Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale della Comunità Metropolitana di Padova (in sigla PATI del CO.ME.PA.) rappresenta il nuovo strumento di pianificazione strutturale dell'intero territorio della CO.ME.PA, redatto alla luce delle disposizioni normative contenute nella nuova Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 23 Aprile 2004.

Il **P.T.C.P. APPROVATO in data 29/12/2009**, riporta i seguenti elaborati: Tavola 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale; Tavola 2 - Carta delle Fragilità; Tavola 2bis - Carta di sintesi Sensibilità del suolo; Tavola 3 - Sistema Ambientale; Tavola 4 - Sistema Insediativo Infrastrutturale; Tavola 5 - Sistema del Paesaggio; Carta Geolitologica; Carta Idrogeologica;Carta Geomorfologica.

Le componenti considerate sono quelle classiche: a) dell'ambiente fisico b) dell'ambiente naturale c) dell'ambiente culturale d) del paesaggio e spazio rurale e) del sistema urbano – produttivo f) del sistema delle reti

Per ciascuna delle precedenti componenti, nella formazione del piano è stata svolta un'azione ricognitiva sia dello stato di fatto del territorio che dei piani, dei programmi e dei progetti in corso.

Dalla sovrapposizione del tracciato sulla **Tavola 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale**, si evidenzia che i vincoli e gli ambiti interessati (considerando un'area più vasta), sono riportati nella seguente tabella:

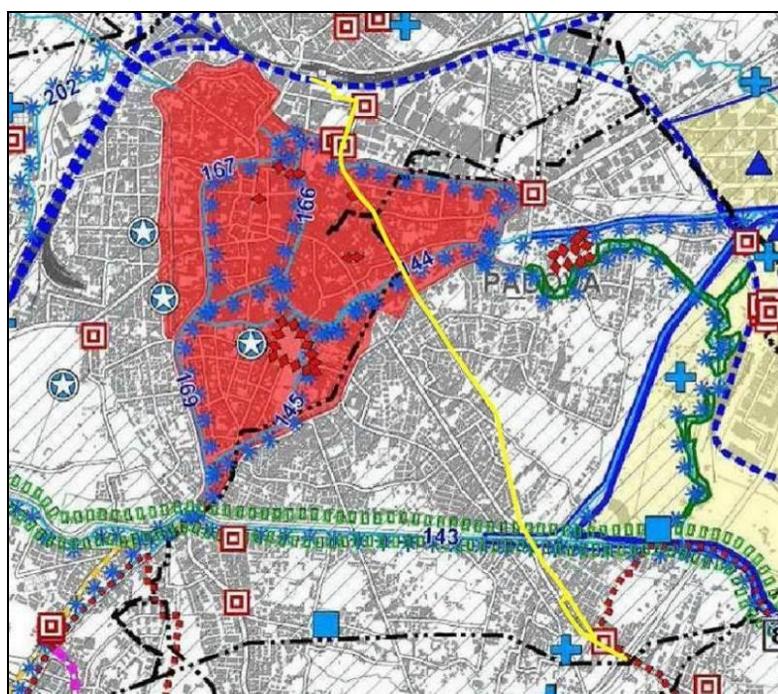


Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua art. 26._A La tavola n. 1 indica e riporta l'elenco dei corsi d'acqua assoggettati al vincolo paesaggistico - ambientale ai sensi della ex legge "Galasso" n. 431/85.

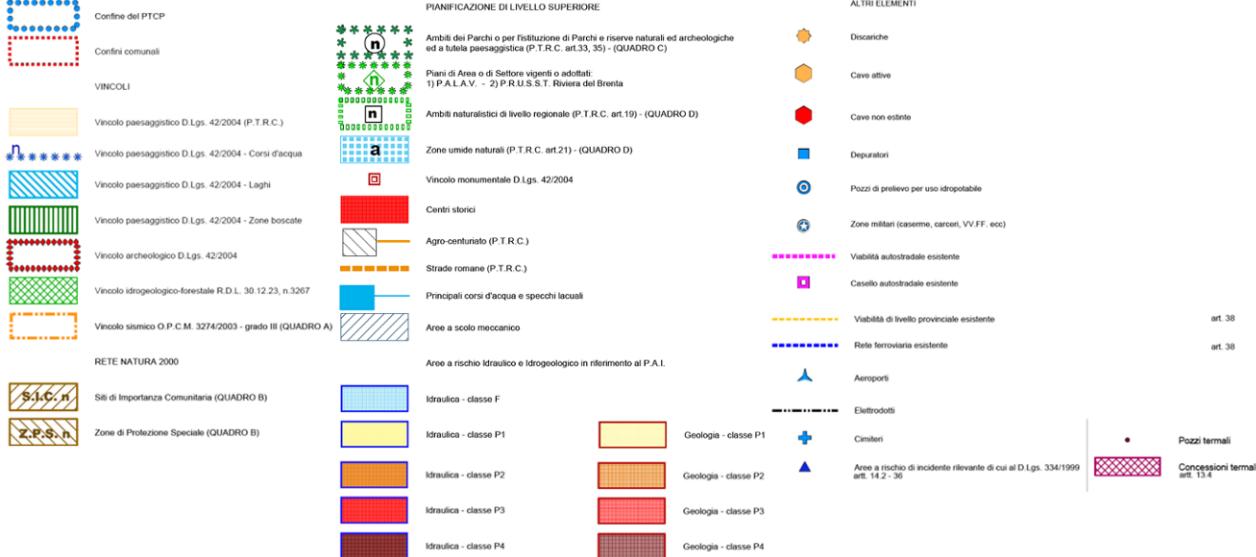
MANDATARIA  MANDANTE SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 54 di 191

Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004 art. 26.A Sono sottoposti a tutela di legge ai sensi del D. L.vo 42 / 2004 i beni culturali aventi interesse archeologico notificati ai sensi dell'art. 15 e dell'art. 142 comma 1 punto m) nonché art. 157 comma 1 punti d) ed f) e comma 2 del Decreto. L'art. 27 del P.T.R.C. individua e norma gli ambiti per l'istituzione di Parchi e Riserve archeologiche di interesse regionale.

Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004 Sono sottoposti a tutela di legge ai sensi del D.L.vo 42/2004 i beni culturali aventi interesse architettonico, artistico e storico di cui all'art. 10 del Decreto e notificati ai sensi dell'art. 15 dello stesso così come agli atti presso i competenti Uffici periferici del Ministero per i Beni e le Attività Culturali Centri storici Sono individuati i Centri Storici di cui alla L. R. 31 maggio 1980 n. 80 art. 3 così come recepiti dall'art. 24 del P.T.R.C., secondo quanto riportato nell'Atlante dei Centri Storici - Censimento, Catalogazione ed Individuazione dei Centri Storici del Veneto, a cura della Regione Veneto - Segreteria Regionale per il Territorio e successive modifiche introdotte dagli Strumenti Urbanistici Comunali Ambiti naturalistici di livello regionale (P.T.R.C. art.19) - (QUADRO D) art. 18.B (ambito 8 : ambiti fluviali del Tesina, Tergola, Roncajette e Bacchiglione



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED ARCHEOLOGICA	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESMA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 55 di 191



31. Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale – Tav.P1a del PTCP con schematizzazione del tracciato

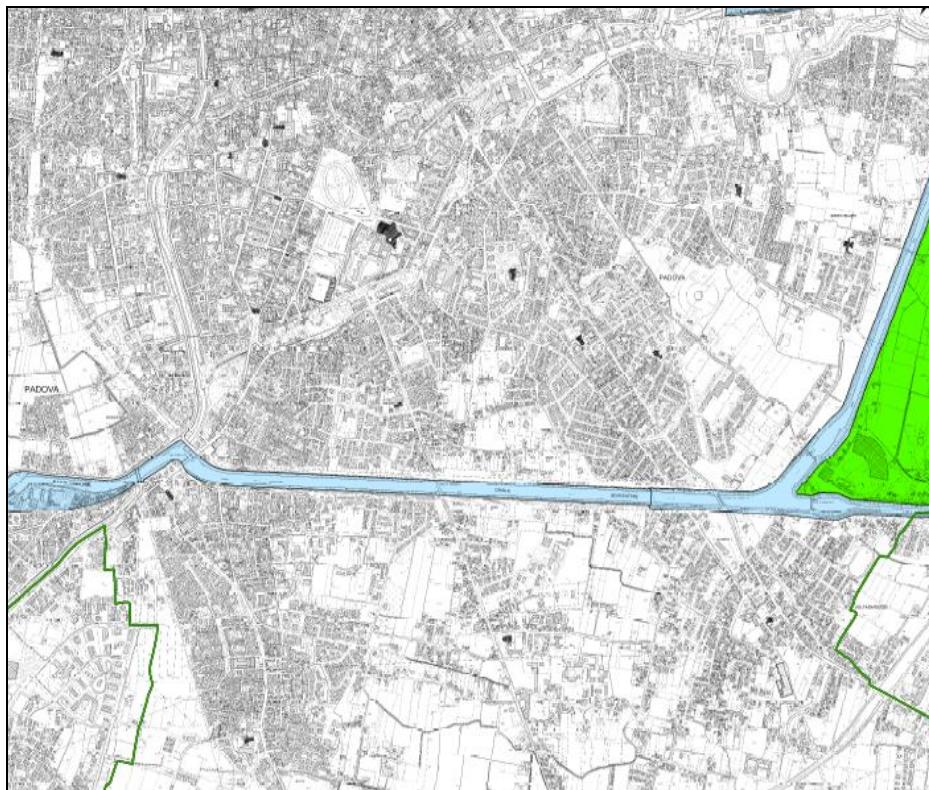
Ambiti naturalistici di livello regionale. Gli Ambiti naturalistici di livello regionale sono normati all'art. 18 B: tale vincolo è istituito per la fascia di rispetto fluviale del fiume Bacchiglione. La Provincia, in concerto con i Comuni, promuove azioni e progetti di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti individuati dal P.T.R.C. in particolare si differenziano le modalità d'uso per la costituzione di oasi per la protezione della flora e della fauna, per le attività sportive o per gli usi ricreativi. Le azioni sono volte alla:

- tutela della risorsa idrica, promovendo la creazione di boschetti, siepi e fasce tampone da inserire nei bacini imbriferi e nelle aree di ricarica delle falde;
- tutela e valorizzazione delle formazioni vegetali esistenti, per un aumento della biodiversità;
- creazione di percorsi ed itinerari naturalistici e storico culturali per il tempo libero, valorizzando le emergenze naturalistiche ed architettoniche legate;
- promozione dello sviluppo e utilizzo dei volumi ipogei.

Principali corsi d'acqua e specchi lacuali. Sono inoltre individuati corsi d'acqua ricompresi tra i "Principali corsi d'acqua e specchi lacuali". Le direttive sono volte al controllo dei punti di possibile contaminazione lungo l'intero corso dei fiumi, dell'impatto delle infrastrutture (attraversamenti, ponti, etc.) degli insediamenti civili e produttivi, dell'impatto delle attività agricole che richiedono un monitoraggio costante da parte dei Consorzi di Bonifica, del Magistrato alle acque, dell'A.R.P.A.V., delle A.S.L., contro il rischio idraulico, di siccità e di inquinamento. I Comuni, in sede di pianificazione intercomunale, dettano specifiche norme di valorizzazione naturalistica (fascia tampone, siepi, ecc) e l'uso (percorsi, punti di osservazione studio ecc).

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE IDROLOGICA AMMINISTRAZIONE DI AVANTAGGIATA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 56 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

Pericolosità idraulica. L'area non rientra all'interno dei perimetri delle zone a pericolosità idraulica, come si evince dalla "Tavola 78 – Carta della pericolosità idraulica" del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, della quale si riporta di seguito un estratto.

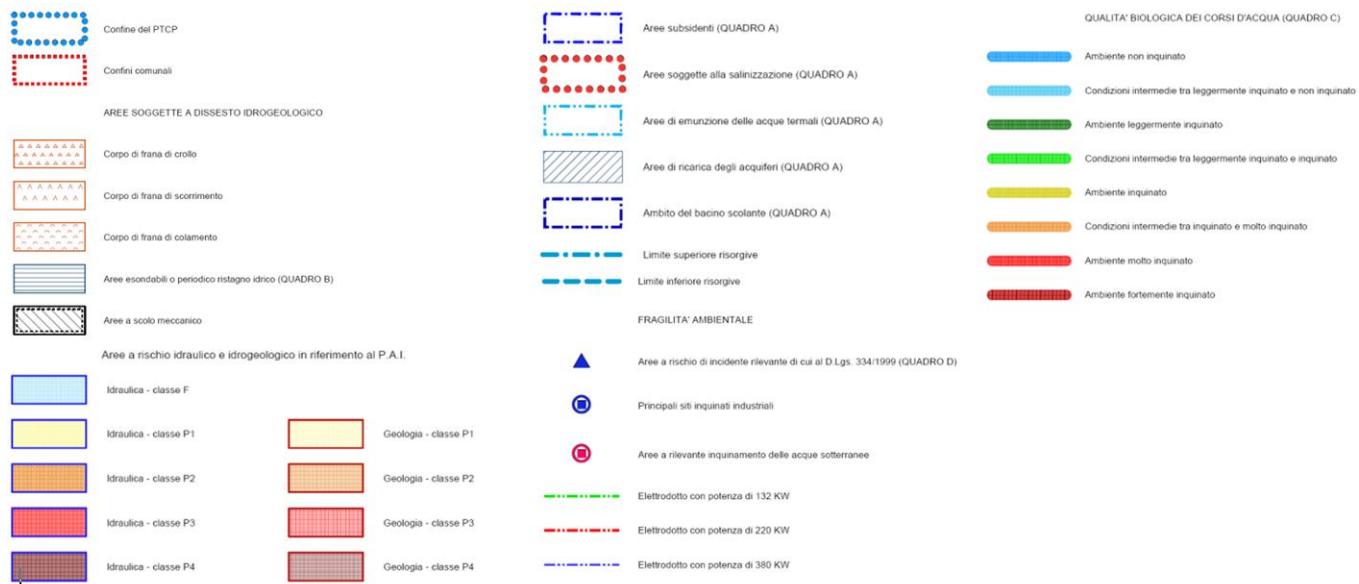
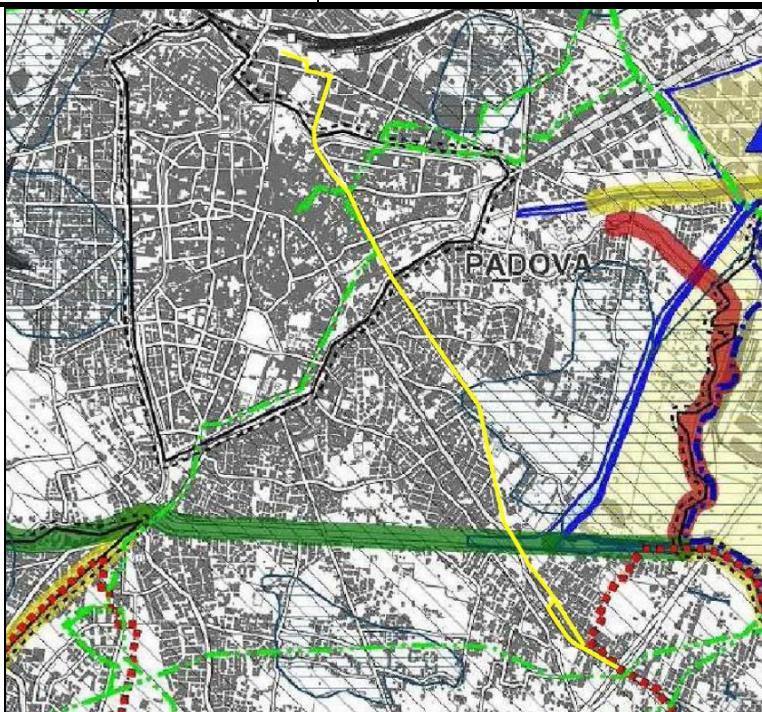


32. Estratto tavola della pericolosità idraulica – Tav.78 del PSAI bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione. In giallo l'area di interesse della linea tranviaria

Seguono gli stralci con la sovrapposizione del progetto degli altri elaborati:

- **Tavola 2 - Carta delle Fragilità**, vengono evidenziati i seguenti elementi di fragilità territoriale intercettati dal tracciato in esame:
 - aree a scolo meccanico;
 - elettrodotti con potenza di 132 KW;
 - aree a rischio idraulico: l'area non rientra all'interno dei perimetri delle zone a pericolosità idraulica, come si evince dalla "Tavola 78 – Carta della pericolosità idraulica" del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione dell'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, della quale si è riportato un estratto in figura 28;
 - qualità biologica dei corsi d'acqua - Ambiente leggermente inquinato, sempre in corrispondenza del corso del fiume Bacchiglione.

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  PINI SWISS <small>ASSOCIAZIONE DI INGEGNERI</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 57 di 191

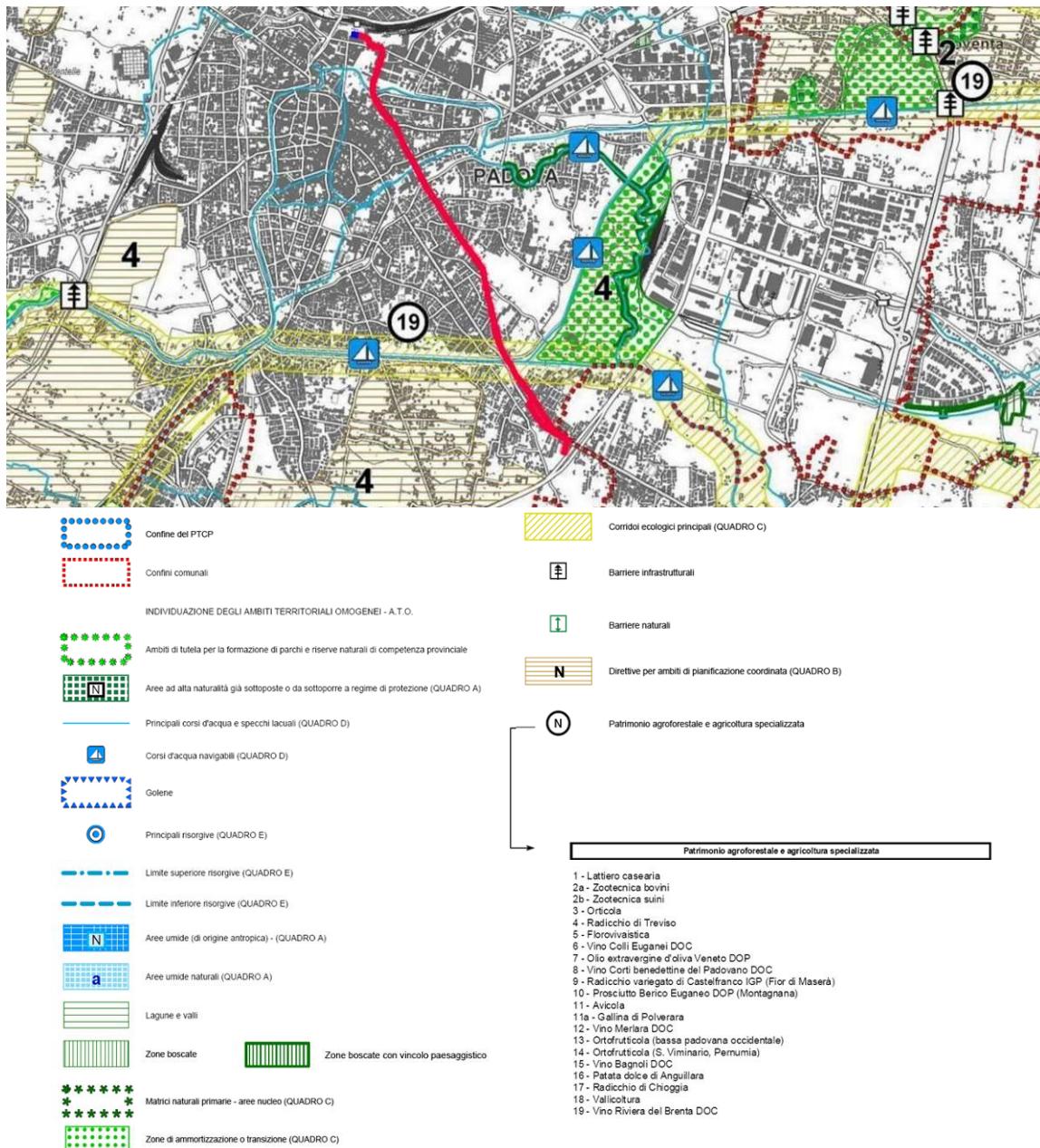


33. Tavola 2 del PTCP - Carta delle Fragilità

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE E INNOVATIVA	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 58 di 191

- Tavola 3 - Sistema Ambientale: individuazione dei sistemi ambientali

Nella parte sud del progetto, l'area interessata è all'interno di "Corridoi ecologici principali / art 19 c



34. Tavola 3 del PTCP - Sistema Ambientale

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>DESIGN INTEGRATO INGENIERIA DI ARQUITETTURA</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 59 di 191

Nella Provincia di Padova, i corridoi ecologici principali sono rappresentati dal sistema idrografico, sia di origine naturale che artificiale di bonifica, e dalla ex linea ferroviaria Ostiglia. I Comuni, in sede di pianificazione intercomunale, dettano una normativa specifica finalizzata a:

- tutelare le aree limitrofe e le fasce di rispetto attraverso la creazione di zone filtro (buffer zones);
- organizzare accessi e percorsi ricreativi e didattici, promovendo attività e attrezzature per il tempo libero.

- Tavola 4 - Sistema Insediativo Infrastrutturale

L’infrastruttura ricade per la maggior parte all’interno dei Centri Storici di Notevole Importanza. All’articolo 26 della Normativa di Piano, contenuto nel Capo IV – Tutela e Valorizzazione dei beni architettonici ed ambientali, vengono definite le direttive generali sui sistemi di valorizzazione dei beni culturali. In particolare il tracciato tranviario in progetto attraversa il centro storico padovano, compreso tra i “Centri Storici di Notevole Importanza” provinciali. Sono classificati come tali i centri storici che conservano in larga parte il tessuto storico urbano ed architettonico e presentano emergenze storico – artistiche di particolare rilevanza.

In sede di pianificazione i Comuni devono inoltre predisporre misure quali la tutela e valorizzazione dei Sistemi fortificati esistenti, attrezzandoli per la visita, tutelare e valorizzare tutti gli spazi verdi di pregio storico, disciplinare le destinazioni ammesse, individuare e tutelare le bellezze panoramiche ed i punti di vista accessibili al pubblico dai quali si veda lo spettacolo di tali bellezze, definire i principali colori delle facciate dei fabbricati in armonia con quelli tradizionali.

Poli produttivi esistenti di rango provinciale - Poli produttivi da confermare e/o da riqualificare. Tali areali vengono definiti al PTCP art. 31 - “Poli produttivi di interesse provinciale”, che li suddivide in due gruppi, “da confermare” e “da potenziare”, in applicazione dell’art. 22 della L.R. n° 11/04 e degli atti di indirizzo.

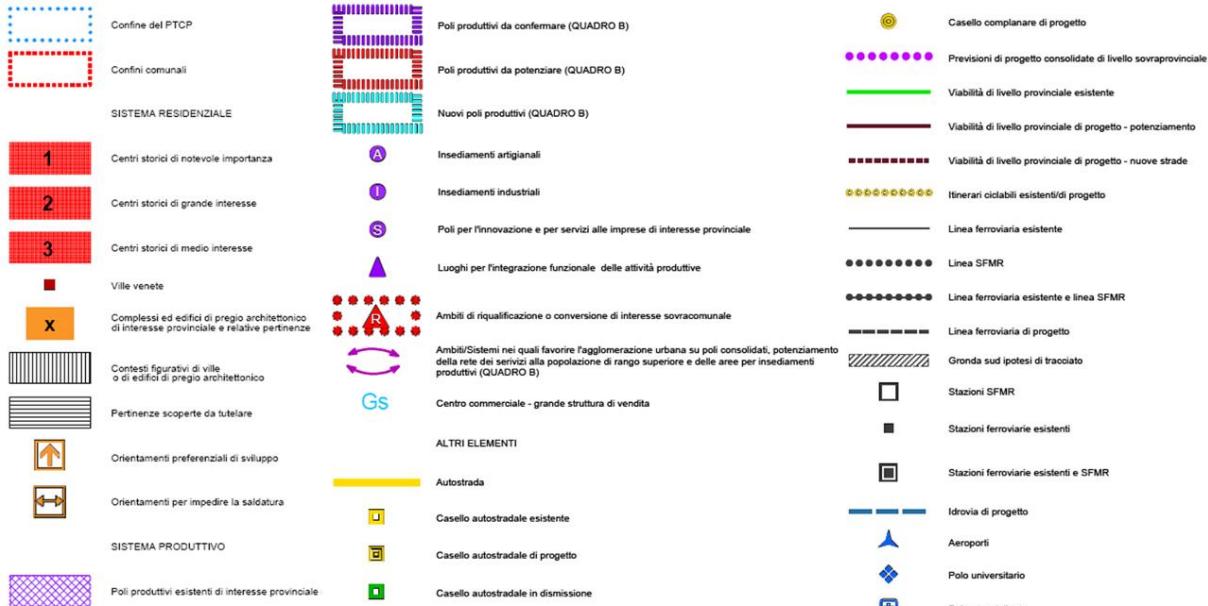
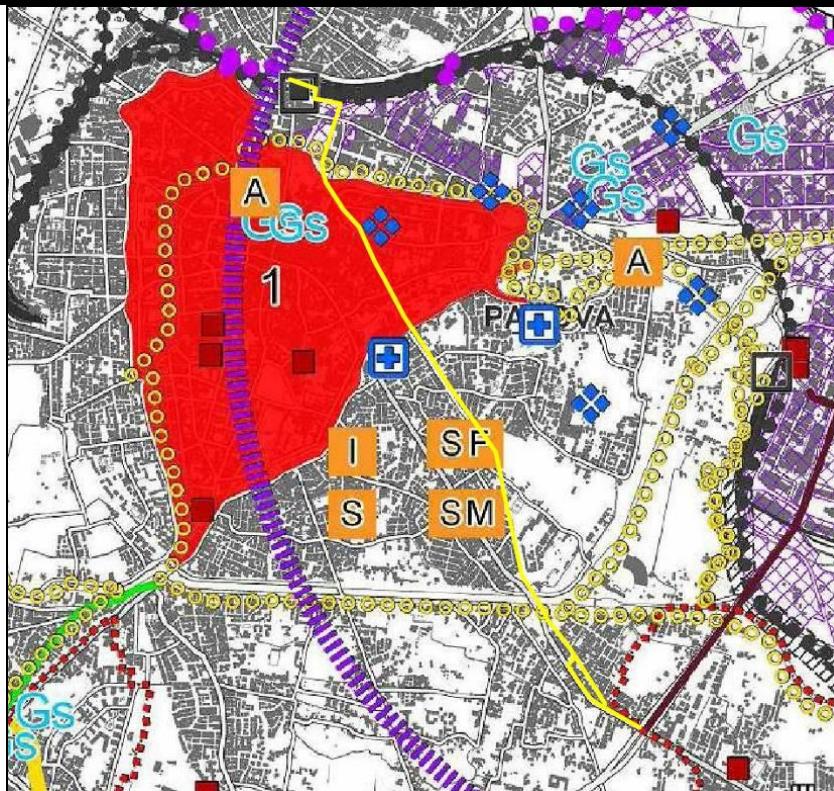
Itinerari ciclabili esistenti/di progetto e Stazioni ferroviarie esistenti e SFMR. Il tracciato del nuovo SIR3 intercetta inoltre altri elementi individuati alla tavola P4a quali:

- itinerari ciclabili esistenti/di progetto;
- stazioni ferroviarie esistenti e SFMR.

All’art. 38 - Rete della mobilità, vengono riportate le direttive generali, di cui si riporta un estratto. “*Le infrastrutture di trasporto di tipo lineare previste nel Sistema della grande viabilità saranno attuate dalla Provincia d'intesa con gli Enti locali attraverso programmi di priorità e procedure volte a ricercare soluzioni progettuali atte a mitigare gli impatti dell'intervento*”.

Mentre alla Provincia competono funzioni di indirizzo e pianificazione, i Comuni, in sede di formazione o revisione dei P.R.C., avranno come priorità il miglioramento e la razionalizzazione della rete esistente, e dovranno recepire la classificazione funzionale della viabilità e le relative fasce di rispetto. Dovranno in particolar modo prevedere le minori modificazioni dei terreni e dei fondi agricoli e dettare i criteri per il corretto inserimento nell’ambiente, l’abbattimento dei rumori ed altri inquinamenti, l’arredo, le attrezzature relative alla mobilità delle persone, le ulteriori misure di salvaguardia se in presenza di tracciati storici.

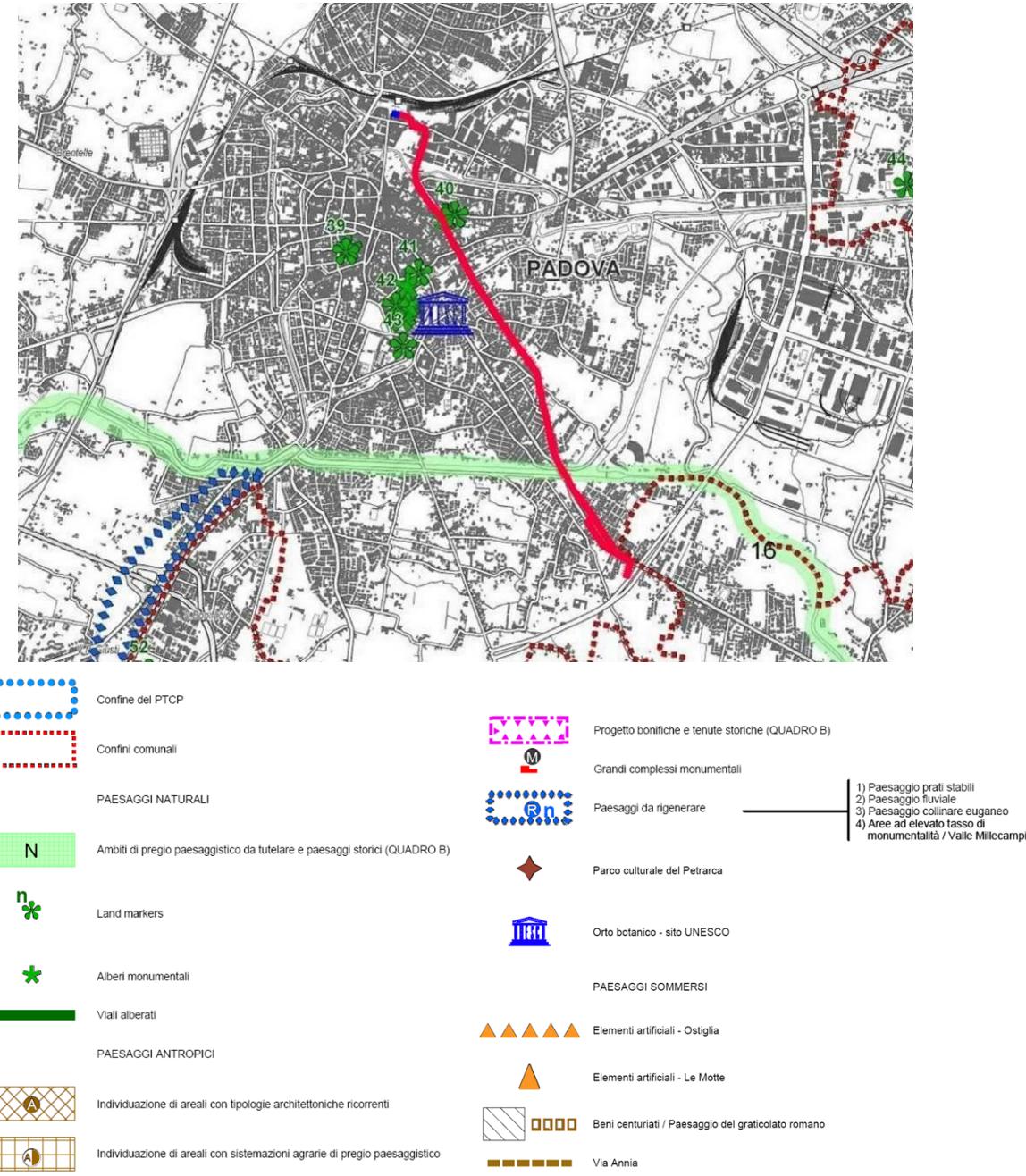
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE 	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
RELATORE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						
NP00 00 D Z2 RH IM0000 001 B FOGLIO 60 di 191						



35. Tavola 4 del PTCP - Sistema Insediativo Infrastrutturale

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO IN INGEGNERIA</small>	MANDANTE  <small>INNOVATION IN ARCHITECTURE</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						

- Tavola 5 - Sistema del Paesaggio



36.

37. Tavola 5 del PTCP - Sistema del Paesaggio

In questo elaborato si evidenzia la vicina presenza di **Land Markers** art.22b (*In riferimento all'elenco allegato all'elaborato grafico, i Comuni, in sede di pianificazione, predispongono adeguate progettualità, accompagnate da*

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALI E INGENIERIA IN AMBIENTALE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 62 di 191			

specifica normativa, finalizzate alla valorizzazione e al recupero delle presenze “monumentali verdi”, ossia parchi e giardini storici di rilevanza storica, architettonica e botanica, nonché alberi monumentali censiti. Le azioni saranno mirate al recupero e alla valorizzazione anche delle loro relazioni fisico-ambientali e storico-architettoniche con il “) e dell’Orto Botanico, sito Unesco.

Ambiti di pregio paesaggistico da tutelare e paesaggi storici. il Fiume Bacchiglione rientra nella fascia d’ambito denominata “Ambiti fluviali del Tesina, Roncajette, Bacchiglione”, che rientra tra gli ambiti di pregio paesaggistico da tutelare e paesaggi storici. Si identificano come tali le aree e gli ambiti di pregio già oggetto di tutela a livello Regionale e di importanza Comunitaria. Ai Comuni, in sede di pianificazione, spetta il recepimento e l’attuazione delle misure sovraordinate.

La Provincia di Padova, sulla scorta delle strategie del proprio strumento di coordinamento territoriale - P.T.C.P., recentemente adottato, ha assunto l’importante iniziativa che la vede interlocutore nei confronti dei Comuni per la promozione e il coordinamento di attività di rilevante interesse provinciale.

Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale della Comunità Metropolitana di Padova (in sigla PATI del CO.ME.PA.) rappresenta il nuovo strumento di pianificazione strutturale dell’intero territorio della CO.ME.PA, redatto alla luce delle disposizioni normative contenute nella nuova Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 23 Aprile 2004. Il Piano approvato, completo del Rapporto Ambientale, è depositato presso le segreterie dei Comuni ai sensi dell’art. 15 comma 8 della L.R. 11/04 e art. 17 D.Lgs 152/06.

Gli elaborati del Pati sono i seguenti:

Tavola 1: Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale Nella tav. n° 1 “Carta dei vincoli” sono evidenziati, relativamente ai temi del P.A.T.I., vincoli e fasce di rispetto derivanti da norme nazionali e dalla pianificazione di livello superiore, in particolare del P.T.R.C., P.T.C.P. e P.A.I.e, in particolare: a) beni culturali; b) vincoli paesaggistici; vincolo geologico forestale; vincolo sismico classificato “zona 3”, siti di interesse comunitario (S.I.C.) e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.); centri storici; ambiti per l’istituzione di parchi regionali; ambiti naturalistici di livello regionale; aree a pericolosità idraulica e idrogeologica in riferimento al P.A.I.; elementi generatori di vincolo, fasce di rispetto e zone di tutela.

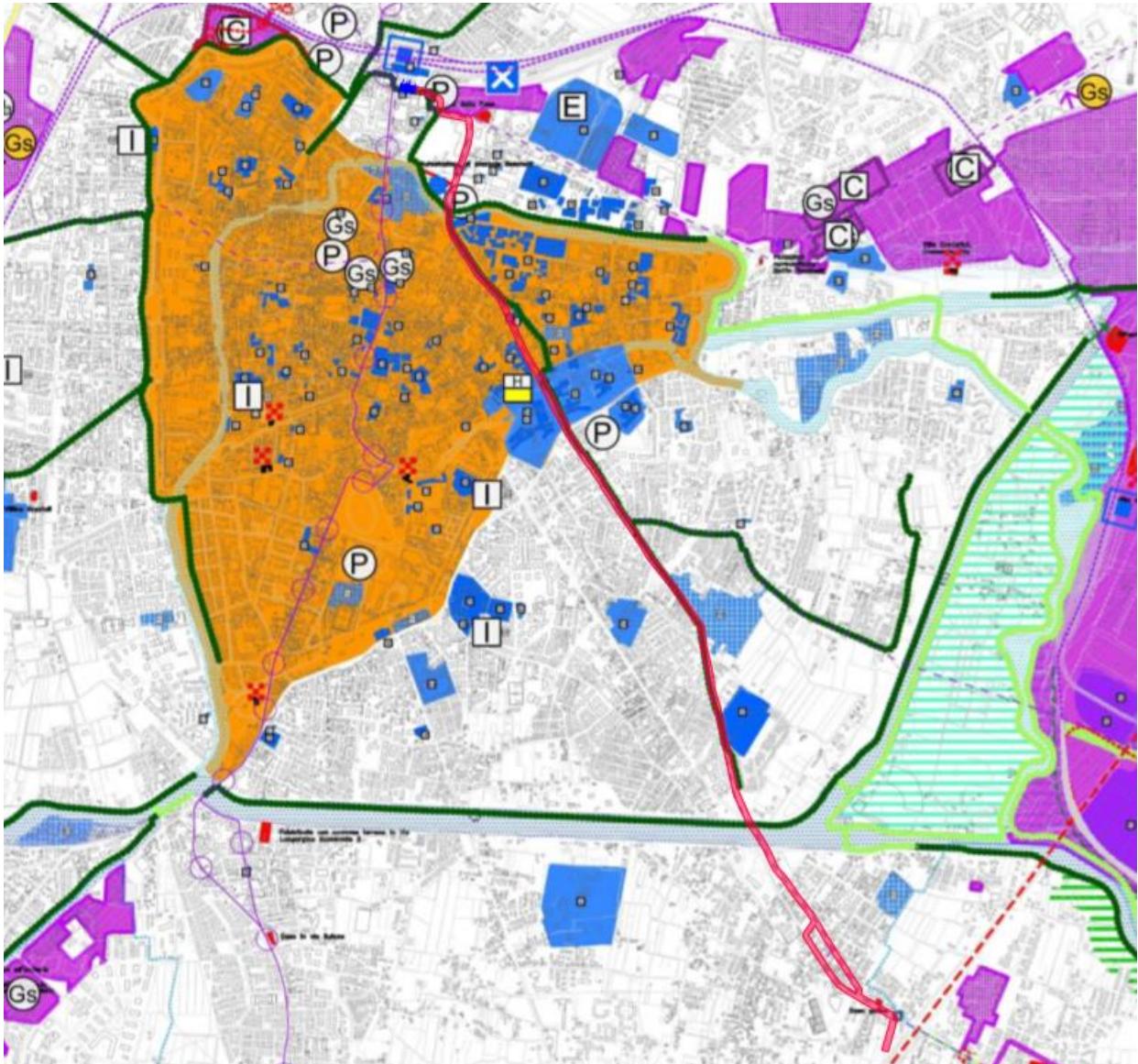
Tavola 2: Carta delle Invarianti La tav. A.2 “Carta delle Invarianti”, raggruppa le risorse territoriali di interesse sovracomunale, morfologiche, paesaggistiche, ambientali, storico-monumentali ed architettoniche, vale a dire le le risorse territoriali ed ambientali che costituiscono i cardini della pianificazione territoriale, per le quali non opera il principio della temporaneità e della indennizzabilità.

Tavola 3a: Carta delle Fragilità (La tav. A.3 “Carta delle fragilità” costituisce la sintesi di tutti quegli elementi che pongono dei limiti all’uso del territorio relativamente alla qualità dei terreni, alla vulnerabilità intrinseca degli acquiferi, al rischio di dissesti idrogeologici, ovvero tutti quei componenti che rendono bassa o improbabile la trasformabilità del territorio)

Tavola 4: Carta della Trasformabilità, individua le infrastrutture del sistema della viabilità di interesse sovracomunale esistenti e programmate

Proprio in quest’ultimo elaborato che individua le infrastrutture del sistema della viabilità di interesse sovracomunale esistenti e programmate, ed è già previsto il tracciato del SIR 3.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE 	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19					
DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 63 di 191			



38. Tavola 4: Estratto Carta della Trasformabilità con il tracciato di progetto

Il miglioramento delle infrastrutture di trasporto ed il potenziamento dell'offerta di mobilità per le persone e per le merci è una condizione irrinunciabile per rafforzare la competitività del sistema metropolitano e per ottimizzare il collegamento a livello provinciale ed extraprovinciale, oggi particolarmente inadeguato rispetto alla crescita degli ultimi anni.

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 64 di 191

6.5 Strumenti urbanistici

Data la tipologia dell'intervento e l'inserimento nel contesto urbano, il progetto è stato inserito all'interno della pianificazione comunale, a seguito dello studio a più larga scala descritto nei paragrafi precedenti.

Per il livello comunale, la Legge 11/04 del Veneto prevede quanto segue:

1. La pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante il Piano Regolatore Comunale che si articola in disposizioni strutturali, contenute nel piano di assetto del territorio (PAT) ed in disposizioni operative, contenute nel piano degli interventi (PI).
2. Il piano di assetto del territorio (**PAT**) è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze dalla comunità locale.
3. Il piano degli interventi (**PI**) è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

Il progetto definitivo della linea SIR3 risulta coerente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità elaborato nell'ambito del P.A.T.I. (Piano di Assetto Territoriale Intercomunale) dell'Area Metropolitana di Padova approvato nel 2012, del P.A.T. approvato nel 2014 (Carta della Trasformabilità), nonché nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS - in fase di approvazione e ai sensi del D.M. 04/08/20 (adottato con delibera di G.C. 17 del 14/01/2020). Si evidenzia che sia il P.A.T.I. che il P.A.T. sono state oggetto di V.A.S. (P.A.T.I. - parere V.A.S. n.5 del 15/04/2011 e P.A.T. - parere della Commissione Regionale VAS n. 90 del 16/12/2010). Il tracciato della linea 3 del metrobus di Padova ricalca sostanzialmente sedi stradali e/o aree pubbliche esistenti da dedicare espressamente alla sede del nuovo sistema di trasporto o alle opere ad essa complementari e pertanto non si evidenzia la necessità di adeguamento delle fasce di rispetto ex D. Lgs. 285/1992 e s.m.e., essendo in gran parte del tracciato utilizzate aree già ad uso veicolare. In conclusione il progetto definitivo della nuova linea tramviaria nella Città di Padova SIR 3, compresi i parcheggi ivi previsti, risulta compatibile con il Piano degli Interventi. Con successivo provvedimento consigliare ex art.19, comma 2 del DPR n.327/2001 sarà acquisita la conformità.

6.6 Piano degli interventi

Il Piano degli interventi (Pi) disciplina l'assetto edilizio e lo sviluppo in generale del territorio comunale.

Indica essenzialmente:

1. la rete delle principali vie di comunicazione stradali, ferroviarie e navigabili e dei relativi impianti;

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE ASSOCIAZIONE DI INGEGNERI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO						
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESMA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 65 di 191				

2. la suddivisione del territorio comunale in zone destinate all'espansione dell'aggregato urbano e la determinazione dei vincoli e dei caratteri da osservare in ciascuna zona;
3. le aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposte a speciali servitù;
4. le aree da riservare ad edifici pubblici o di uso pubblico nonché ad opere ed impianti di interesse collettivo o sociale;
5. i vincoli da osservare nelle zone a carattere storico, ambientale, paesistico;
6. le norme per l'attuazione del piano." (art.7 L.1150 del 17 agosto 1942).

Per la verifica è stato sovrapposto il tracciato del Sir 3, con il piano degli interventi, approvato con Deliberazione di Consiglio comunale n. 65 del 29/11/2017, aggiornato al 18 Dicembre 2017 e per il centro storico l'“Elaborato B (ex B1 e B2)”, aggiornato alla data 30 Maggio 2016.

La prima parte del tracciato inizia dal piazzale della Stazione Ferroviaria per proseguire verso Via Tommaseo secondo un percorso che tiene conto della futura sistemazione di tale zona (Riqualificazione urbanistica dell'area a nord della Chiesa della Pace, Accordo di programma ai sensi dell'art. 27 L.142/90); tale area nel P.I. è prevista come direzionale.

Il tracciato prosegue poi lungo Via Gozzi, che è segnata nel P.I. come Zone residenziali 5 di conservazione” (art. 17).

Superato il canale Piovego il tracciato prosegue entrando all'interno del “Perimetro della zona del centro storico” (art.41): in dettaglio passa per Via Morgagni, Via Faloppio e Via Giustiniani; per questa porzione di tracciato si fa riferimento anche all’Elaborato B (ex B1 e B2)” del Piano degli Interventi.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	66 di 191			



39. Il tracciato in sovrapposizione alla viabilità esistente nel centro storico

In questo tratto il tracciato rimane sempre in sovrapposizione alla viabilità esistente attraversando principalmente aree ad interesse comune e aree a destinazione residenziale, commerciale, direzionale, turistica ed artigianale (art. 43); lambisce, senza occupazione di suolo, l'area a “verde pubblico e attrezzato” (art. 43) tra via Morgagni e Via Japelli.

L'art. 45 delle Norme tecniche di Attuazione riporta che gli “Spazi Pubblici e di uso Pubblico” ricadenti nel centro storico comprendono strade, piazze, portici, gallerie, parchi, giardini, corsi d’acqua ecc. e stabilisce che:

“Tutti gli interventi di trasformazione, di rifacimento e di manutenzione straordinaria degli spazi pubblici e di uso pubblico, devono essere finalizzati al restauro dei siti storici, alla conservazione dei caratteri morfologici, al ripristino delle qualità ambientali mediante progetti coordinati di riassetto fisico e/o funzionale”.

Uscendo dal centro storico, la terza parte del tracciato prosegue lungo Via Sografi, che risulta classificata nel P.I. come zona residenziale di completamento (art. 14-15).

Nel tratto seguente all’incrocio con Via Forcellini, dopo l’inizio della sede riservata affiancata dalla pista ciclabile esistente, il tracciato proseguirà su un’area completamente libera in un corridoio già individuato dal P.I., fiancheggiando l’area del Parco Iris.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA DI AVANTAGGIO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 67 di 191

In tale zona le linee di corsa proseguiranno adiacenti all'attuale pista ciclabile per circa 1,5 km fino a raggiungere il canale Scaricatore, che verrà realizzato oltrepassando un nuovo ponte.

Le aree incontrate sono classificate nel P.i. come:

- aree per il verde pubblico di interesse generale nel territorio esterno al centro storico (art.28),
- zone residenziali di completamento (art.12-15)
- “verde pubblico ed attrezzato” delle aree per servizi pubblici di quartiere (art. 32)
- Aree parcheggi
- Zona di perequazione ambientale (art. 16).

In questo tratto, nei pressi del Parco Iris, il tracciato entra in un “perimetro accordi tra soggetto pubblico e privato” (art. 15.3), identificato con il codice “A021”, che prevede la conversione di una porzione dell’area a lotto edificabile. Le opere di progetto non interferiscono con tale lotto.

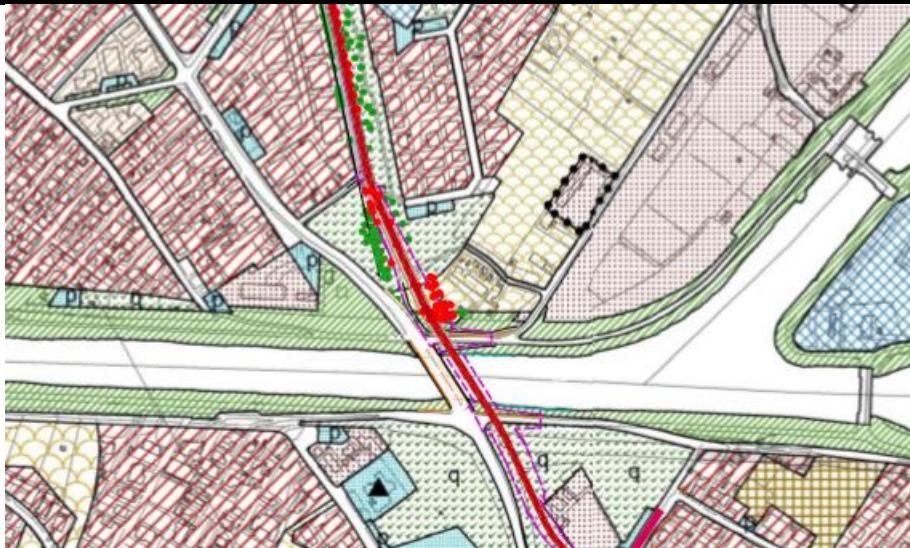


40. L'infrastruttura all'interno del Parco IRIS

Superato il Canale Scaricatore, e continuando su Via Zeno e Via Piove, il tracciato interessa un’area libera con destinazione:

- aree per il verde pubblico di interesse generale nel territorio esterno al centro storico (art.28),
- “verde pubblico ed attrezzato” delle aree per servizi pubblici di quartiere“ (art.32)
- Zona di perequazione urbana (art. 16)
- zone residenziali di completamento (art. 12-15)

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE 	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. FOGLIO
NP00 00 D Z2 RH IM0000 001 B 68 di 191						



41. Il nuovo Ponte sul Canale Scaricatore

Il parcheggio scambiatore, previsto al capolinea Voltabarozzo, si trova in un'area attualmente libera classificata come

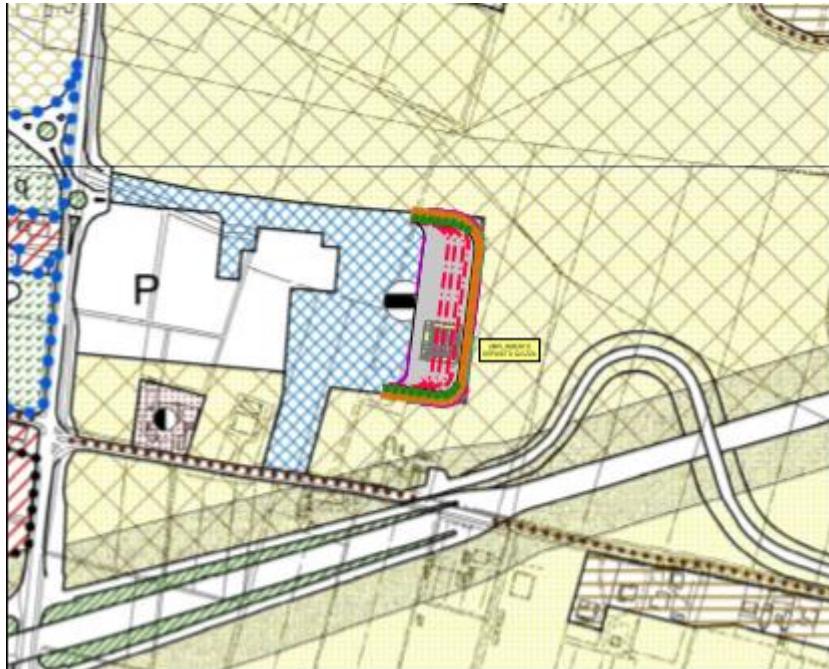
- Zona insediativa periurbana (art. 19 bis)
- Zona agricola di tipo E3 di tutela (art 20)



42. Il parcheggio scambiatore a Voltabarozzo

L'ampliamento del **Deposito di Guizza** sarà realizzato in adiacenza ed in collegamento con l'area sulla quale sorge il Deposito attuale. Il capannone, avrà le dimensioni 34,85 x 33,05, può accogliere in contemporanea quattro veicoli, uno per ciascuna delle quattro linee. L'area si trova in zona di interesse generale art. 25 (azienda Trasporto pubblico)

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	69 di 191			



43. Adeguamento del nuovo deposito

6.7 Piano di assetto del territorio

Il Pat del Comune di Padova è stato ratificato dalla Giunta provinciale con deliberazione n.142 del 4 settembre 2014 e pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Veneto (Burv) n.91 del 19 settembre 2014. **Il Piano è efficace dal 4 ottobre 2014.**

Gli elaborati sono oltre alla relazione e alle norme tecniche, i seguenti:

1. **Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale**
2. **Invarianti**
3. **Fragilità**
4. **Trasformabilità**

La **carta dei vincoli** identifica, a titolo cognitivo, le aree e i fabbricati sottoposti a vincolo diretto e indiretto ai sensi del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n° 42.

A seguito delle analisi effettuate si riportano i seguenti vincoli interessati dal progetto:

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE DI ARQUITETTURA</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 70 di 191		

- **Vincolo paesaggistico -corsi d'acqua**

Tra i beni paesaggistici tutelati ai sensi del D. Lgs. n° 42/04 risultano presenti nell'area di studio i seguenti beni tutelati per legge, così come disciplinati dall'art. 142 del citato decreto: fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (Parte III, art. 142, comma 1, lett. c) del D. Lgs. n° 42/04, ex legge 431/198.

Sono sottoposte alle disposizioni di legge le aree di sedime del corso d'acqua e quelle incluse in una fascia di m. 150 dalle sponde o dal piede degli argini.

Come evidenziato nella **“Carta dei Vincoli”** l'intervento ricade nella fascia di rispetto di:

- **Canale Piovego**, (Codice 28165 del Catasto delle Acque Pubbliche della Provincia di Padova), vincolato su tutto il suo corso.
- **Canale Scaricatore** (Codice 28143 del Catasto delle Acque Pubbliche della Provincia di Padova), vincolato su tutto il suo corso.

Deve quindi essere predisposta, ai sensi del D.Lgs. 42/04 e del D.P.C.M. del 12.12.2005, la **relazione paesaggistica** per ottenere l'autorizzazione da parte dell'Autorità Competente.

- **Vincolo architettonico e dei beni culturali**

Il tracciato attraversa il **Centro storico di Padova**, all'interno del quale sono presenti numerosi edifici con vincolo Monumentale, che si affacciano sull'area oggetto di intervento.

Per l'ambito di intervento, all'interno del Centro Storico sono prescritti:

- la tutela e la valorizzazione di edifici, della viabilità e dei fronti appartenenti alla tradizione locale;
- si individuano gli spazi esterni (parchi, giardini, piazze, spazi aperti di interesse storico ambientale e/o collegati alla tradizione locale) e vengono formulate norme per la progettazione di un sistema integrato di spazi comprendente i centri storici, le zone di recente edificazione e il sistema dei beni storico-ambientali, con particolare attenzione agli interventi afferenti l'arredo urbano;
- si disciplina o si vieta la collocazione o l'affissione di cartelli o di altri mezzi di pubblicità sugli edifici e sulle aree sottoposte a tutela;
- si individuano e tutelano le bellezze panoramiche ed i punti di vista delle medesime accessibili al pubblico.

Per tale ragione nell'attività di progettazione ed inserimento dell'infrastruttura è stata dedicata **particolare cura all'inserimento delle fermate, alla possibilità di avere tratti senza catenaria e alla localizzazione e mitigazione delle sottostazioni.**

- **Vincolo paesaggistico zone boscate/alberi monumentali**

Nella zona di progetto non ci sono aree boscate vincolate ai sensi del Decreto Legislativo 42/2004.

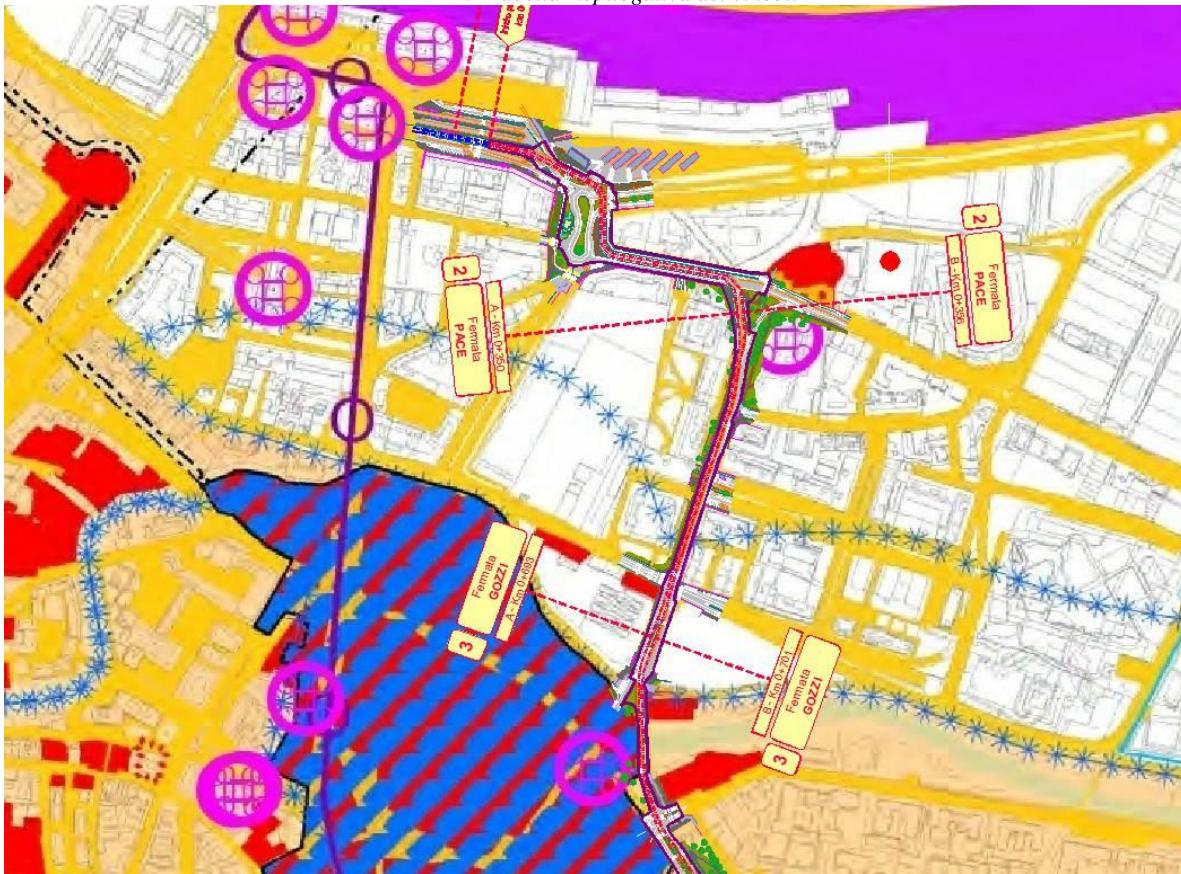
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED ARCHEOLOGICA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
	REV. B			FOGLIO 71 di 191

Il PAT, nella Carta delle Invarianti, individua un **Land Mark (Platano)** in **Via Morgagni**, normato all'art.6.2 delle N.T.A. Pur non essendo direttamente interferito dalle opere di progetto sono state adottate delle soluzioni tecniche tese a prevenire danni all'apparato radicale delle alberature presenti e ad evitare future interferenze con la nuova piattaforma di progetto.

TIPOLOGIA VINCOLO	SI	NO
Vincolo paesaggistico – Corsi d'acqua (art. 142 del D.Lgs. 42/04 – già vincolo L. 431/85)	X	
Vincoli paesaggistici- Bellezze panoramiche (art. 136 del D.Lgs. 42/04)		X
Vincoli paesaggistici- Zone Boscate (D.Lgs. 42/04 – già vincolo L.431/1985 e L. 1497/1939)		X
Vincolo idrogeologico – forestale (R.D. 3267/1923)		X
Vincolo architettonico-beni culturali (Parte II° – D.Lgs. 42/04)		
Vincolo su Castelli e Opere fortificate		X
Vincolo Monumentale (art. 10 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L.1089/1939)	X	
Vincolo archeologico (art. 142 del D.Lgs. 42/04)		X
Zone a vincolo ambientale (parchi e riserve L.394/1991)		X
Siti Natura 2000 (SIC e ZPS – D.P.R. 357/97)		X
Zone a vincolo di rispetto di sorgenti/captazioni idriche (art. 6 D.P.R. 236/88)		X
Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'art. 21 del Decreto Legislativo 18 maggio 2001, n. 228		X

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						

44. Tabella riepilogativa dei vincoli



Vincoli paesaggistici (D. Lgs. 42/2004)

Vincoli



Elementi ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D. Lgs. 42/2004)



Vincolo sui beni culturali (D.Lgs. 42/2004 - artt.10 e 12)



Alberi monumentali (L.R. n.20 del 09.08.2002)



Vincolo di destinazione forestale (art. 15 L.R. 52/78)



Corsi d'acqua (art. 142 lett.c - D.lgs 42/2004)
e territori contermini ai laghi (art.142 lett.b - D.lgs 42/2004)



Zona di interesse archeologico (art.142 lett.m - D.lgs 42/2004 e art.27 N.T.A. di

45. Da Carta dei Vincoli _area vincolata su canale Piovego

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARE DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 73 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

Si sottolinea inoltre come l'area dove è previsto il nuovo ponte in affiancamento al ponte di Voltabarozzo, ricada negli ambiti soggetti a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 - let "c" del D.Lgs 42/2004 e ss.mm.ii come già visto anche nel del P.T.R.C., P.T.C.P.



Vincoli derivanti da pianificazione superiore



Ambiti naturalistici di livello regionale (P.T.R.C. art. 19)
Medio e basso corso del Brenta
Ambiti fluviali del Tesina, del Roncaglette e del Bacchiglione

46. da Carta dei Vincoli- Canale Scaricatore: nuovo Ponte

Sono stati analizzati altri elaborati che, utilizzando grafie e simbologie schematiche diverse, rendono più esplicite le strategie assunte dal "Piano" per la costruzione della nuova città. Gli elaborati che assumono la denominazione di "Mosaico della città", e che rappresentano graficamente i contenuti delle azioni strategiche, riprendendone anche il titolo, sono i seguenti 6: Tavola S1 La città che si muove; Tavola S2 La città che respira; Tavola S3 La città delle opportunità; Tavola S4 La città della centralità; Tavola S5 La città che cambia (breve e medio periodo); Tavola S6 La città che cambia (medio e lungo periodo).

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 74 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								



47. Da la città che si muove

La “città che si muove” rappresenta le previsioni strategiche del P.A.T.I. della Comunità Metropolitana di Padova, per quanto riguarda i sistemi della mobilità, confermati dal P.A.T. e le integra con le scelte specifiche di riordino ed integrazione della mobilità locali.

Il progetto oggetto del presente studio è riportato nel documento come riportato nella precedente figura.

E’ questo l’elaborato grafico principale del P.A.T., in quanto riassume in parte le indicazioni delle tavole precedenti, ma rappresenta graficamente le scelte strategiche per la costruzione della nuova città.

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  PINI SWISS <small>AMBIENTALI IN INGEGNERIA</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 75 di 191

7. ANALISI TRASPORTISTICA

7.1 Progetto preliminare 2003

Lo studio trasportistico svolto in sinergia con la progettazione preliminare (2003) aveva lo scopo di aggiornare la stima della domanda (sulla base di indagini più recenti) prevista sul SIR3 nell'ambito del PUM - Piano Urbano della Mobilità - del Comune di Padova (2001).

Lo studio trasportistico – svolto in sinergia alla progettazione preliminare – aveva i seguenti scopi:

1. aggiornare la stima della domanda prevista sulla linea 3 del SIR;
2. individuare l'assetto ottimale della circolazione conseguente all'inserimento della linea.

Lo scenario futuro individuato era quello di minima crescita della domanda prevista sulla linea del SIR3. Questa, infatti, avrebbe potuto essere incrementata considerando l'effetto rete dovuto all'integrazione con le altre linee di trasporto pubblico, il prolungamento del SIR3 fino a Legnaro, politiche di controllo del traffico privato e della sosta e la creazione di linee di adduzione al SIR3.

Nel SFMR si prevedeva la realizzazione di 3 nuove stazioni nell'area padovana ed anche la realizzazione di una nuova linea ferroviaria da Padova a Chioggia.

Nel PUM si erano delineate le 3 linee del Sistema Intermedio a Rete:

- La linea SIR1 che serve la direttrice a più alta densità di domanda da Nord - Cadoneghe/Vigodarzere - a Sud (Albignasego) transitando per la stazione ferroviaria e attraversando il centro storico della città.
- La linea SIR2 che attraversa la città da Ovest (Ronchi di Mestrino) dove si interconnette con la stazione SFMR della ferrovia Vicenza - Padova, fino a Est (Busa di Vigonza) servendo le due importanti direttive di accesso alla città lungo la SS11 (da Ovest) e la SS11/SS515 (da Est). La SIR2 si interconnette anche con la linea ferroviaria Padova - Bologna nell'area di Campo di Marte e transita per la stazione ferroviaria dove è previsto un tratto di interscambio con la linea SIR1.
- La linea SIR3 che dalla stazione di Padova Centrale prosegue verso sud - est servendo la zona degli Ospedali, fino a connettersi con la Tangenziale Sud di Padova e arriva a Legnaro (Polo universitario di Agripolis).

Sul piano del trasporto privato, la rete di forza è completata dal sistema delle Tangenziali interne Sud e Nord e, più all'esterno, dal Sistema Stradale Orbitale - previsto dal Piano Provinciale della Viabilità. Il Sistema Stradale Orbitale ha l'obiettivo di servire i flussi tangenziali e di offrire un'alternativa ai flussi di attraversamento e di penetrazione collegando fra loro le strade radiali di accesso a Padova ed alla Prima cintura.

La determinazione della domanda attesa sul SIR3 era stata, quindi, effettuata analizzando ed elaborando i dati di tutte le fonti informative disponibili al tempo e facendo una proiezione al 2008 - adottando i tassi di crescita ipotizzati dal PGT e dal PUM. La domanda potenziale era stata suddivisa secondo quattro componenti:

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 76 di 191

- La domanda trasferibile dai servizi di autobus urbano (valutata sulla base dei dati raccolti durante la campagna di indagine effettuate nel periodo Febbraio/Marzo 1996 da CSST S.p.A., integrati ed aggiornati con i dati raccolti durante la campagna d'indagine del Marzo 2003);
- la domanda trasferibile dall'autovettura (stimata sulla base dell'entità degli spostamenti generati dagli insediamenti residenziali ubicati nella fascia di influenza della nuova linea sommata alla domanda potenzialmente trasferibile dai parcheggi);
- La domanda trasferibile dall'autovettura al sistema SFMR/SIR (sulla base degli studi condotti nel 1999 per il progetto del SFMR, si assume che la domanda incrementale avente come origine o destinazione Padova utilizzi integralmente la linea SIR in accesso ed egresso);
- La domanda generata dagli ospedali di Padova (stimata, sulla base di uno studio del 2002, in 10.200 persone al giorno - di cui un 20% interessato alla linea SIR3).

Le fonti informative utilizzate sono state le seguenti:

- ✓ Indagine sui mezzi pubblici urbani - Acap/Comune di Padova - 1996;
- ✓ Piano Urbano della Mobilità (PUM) del Comune di Padova - 2000;
- ✓ Indagini e studi per il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) - Regione Veneto/Net Engineering;
- ✓ Ipotesi di attivazione di un servizio di taxi collettivo per l'accesso agli Ospedali di Padova - Ufficio Mobility Manager - Settore Mobilità e Traffico Comune di Padova - 2002;
- ✓ Piano Provinciale della Viabilità - Provincia di Padova - 2000;
- ✓ Piano Generale del Trasporto Urbano (PGTU) del Comune di Padova - 1997;
- ✓ Aggiornamento del PGTU del Comune di Padova – 2003;
- ✓ Bilancio di esercizio 2002 APS Mobilità S.p.A.;
- ✓ Il riassetto e la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico urbano - Comune di Padova – 2003;
- ✓ Indagini conoscitive di campo sul servizio di trasporto pubblico urbano - Comune di Padova – 2003.

Le componenti di domanda analizzate per la determinazione della quota potenziale di passeggeri della linea SIR3 sono le seguenti:

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI DESIGN INTEGRATED INNOVATION IN INGENIERIA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 77 di 191			

- ✓ la domanda trasferibile dai servizi di autobus urbano;
- ✓ la domanda trasferibile dall'autovettura;
- ✓ la domanda trasferibile dall'autovettura al sistema SFMR/SIR;
- ✓ la domanda generata dagli ospedali di Padova

La determinazione della domanda di ciascuna componente è stata effettuata analizzando ed elaborando i dati delle fonti informative disponibili. Le stime della domanda del SIR per ciascuna componente della domanda sono state proiettate al 2008 adottando i tassi di crescita ipotizzati dal PGT – Piano Generale dei Trasporti e dal PUM – Piano Urbano della Mobilità del Comune di Padova.

La crescita della domanda del SIR3 era stata dunque calcolata sulla base di tre fattori:

- La crescita tendenziale della mobilità, che a sua volta dipende dall'andamento della popolazione, del reddito disponibile pro-capite, dalla localizzazione sul territorio delle attività legate al lavoro, ma anche al tempo libero, rispetto alle residenze e così via;
- il potenziamento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto pubblico che si ha con l'introduzione del SIR e la riorganizzazione della rete degli autobus;
- Le politiche di regolazione della domanda su mezzo privato messe in atto dal Comune di Padova e, in generale, anche da altri livelli di governo.

Il valore stimato per la crescita della domanda del SIR3 a partire dal 2003 era circa dell'1,3% annuo - superiore all'andamento della domanda di trasporto pubblico urbano registrato negli anni precedenti da APS Mobilità (0,85% annuo) ed anche al tasso di crescita della mobilità su mezzo pubblico ipotizzato dal PUM - identificando come limite inferiore della domanda del SIR3 un totale di 16.235 passeggeri/giorno nel 2008 (15.208 nel 2003). Questo valore non teneva in conto, infatti, l'effetto rete dovuto alla realizzazione del SIR2, il potenziamento qualitativo del servizio né l'attuazione di politiche di regolazione della domanda su mezzo privato ed il possibile prolungamento futuro della linea. Dopo il 2010, poi, si ipotizzava un tasso di crescita della mobilità dello 0,5% fino al 2020 e da qui in poi lo 0%.

La domanda nell'ora di punta del mattino risultava, dunque, essere di 2.054 passeggeri saliti (nelle due direzioni) con, nella sezione di massimo carico, 800/850 passeggeri in una direzione (nel periodo dal 2008 al 2020) per un totale di 4,8 milioni di viaggiatori/anno al 2008.

7.1 Aggiornamento preliminare 2018

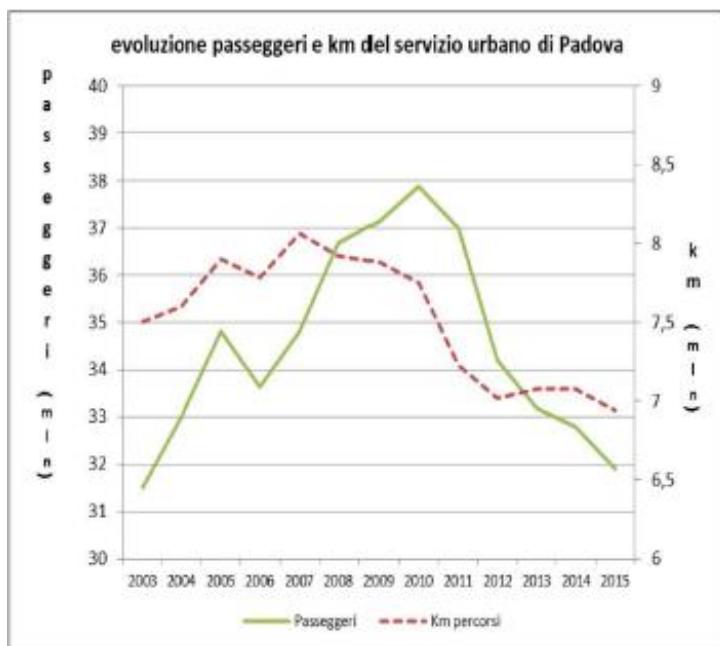
Nel 2018, essendo trascorsi 15 anni dalla redazione del progetto preliminare, è stato aggiornato lo studio trasportistico sulla base di dati più aggiornati anche in riferimento alla variazione di alcune componenti nel tempo, come, ad esempio:

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI ASSOCIAZIONE DI INGEGNERI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 78 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

- Il progetto SFMR ha subito una diversa scansione temporale ed una diversa scelta di priorizzazioni
- La linea SIR1 è entrata in funzione il 24 marzo 2007 nel tratto Stazione - Guizza riscuotendo fin da subito un buon risultato da parte dell'utenza. Per questo motivo, nel 2009 la linea è stata estesa dalla stazione ferroviaria al capolinea Nord Pontevigodarzere. La linea ha una capacità di circa 1.800-2.000 passeggeri/ora/direzione. Nella prima settimana di esercizio del 2007 erano stati conteggiati 28.000 passeggeri (4.500 passeggeri/giorno). Nel 2016 i conteggi riportano circa 25.000 passeggeri/giorno con un incremento del 2,5% rispetto al 2014.
- Il progetto della SIR 2 all'epoca dell'aggiornamento era in attesa di fondi e ora in fase di adeguamento
- Sul piano del trasporto privato, è stato completato il sistema delle Tangenziali interne Sud e Nord

Evoluzione della domanda di TPL

Come si può vedere nel grafico di sotto mostrato, l'evoluzione della domanda ha avuto un andamento molto variabile nel periodo che intercorre tra la redazione del Progetto Preliminare (2003) e l'aggiornamento dello stesso (2018).



Negli anni 2008, 2009 e 2010 si è assistito ad un aumento della domanda (+3,2%) a fronte di una diminuzione dell'offerta (-2,2%) verosimilmente dovuto all'avvio dell'esercizio tranviario che ha attratto nuova utenza ed ha consentito una razionalizzazione della rete bus.

Dal 2011 si è assistito ad una diminuzione progressiva della domanda a causa di:

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 79 di 191

- riduzioni parziali del servizio imposti dalla Regione Veneto;
- influenza di fattori esogeni quali la crisi economica e il conseguente aumento dell'evasione tariffaria;
- calo del costo dei carburanti che ha reso nuovamente più competitivo il mezzo privato;
- le politiche della mobilità dell'Amministrazione Comunale (maggiore facilità di parcheggio a ridosso del centro, diminuzione delle corsie preferenziali del TPL),

In controtendenza rispetto al resto del trasporto pubblico, invece, il discorso riguardante il SIR1: nel 2016 i conteggi del SIR1 riportano circa 25.000 passeggeri/giorno con un incremento del 2,5% rispetto al 2014.

Indagini 2016 – Indagine BusItalia ed Indagini PUMS

Sono state analizzati i dati di frequentazione (BusItalia 2016) delle linee che hanno un percorso sovrapponibile con quello progettato per il SIR3:

La Linea U14 offre circa 35 corse/giorno per direzione (comprese le deviazioni Riviere). In particolare, su Via Facciolati si rilevano 4 passaggi tra le 7:30 e le 8:30 in direzione della Stazione e 6 in direzione opposta. Busitalia stima un totale di 2.657 passeggeri saliti/giorno.

La linea U16 offre circa 45 corse/giorno per direzione (comprese le corse deviate). Su Via Facciolati effettua 3 passaggi tra le 7:30 e le 8:30 in direzione della Stazione, 4 nella direzione opposta. Per questa linea Busitalia stima 3.700 passeggeri/giorno.

Sulle linee extraurbane della direttrice Ponte San Nicolò (1-2-3-4-5-604), il 35% dei passeggeri in direzione Est è diretto a Piove di Sacco, il 25% a Chioggia, quasi il 20% a Legnaro. Dalle indagini svolte per il PUMS si evince un carico a bordo nella zona tra Voltabarozzo e la Stazione che non supera i 20 passeggeri (nella fascia oraria 7.30-11.30) per direzione.

Dalle indagini svolte per la redazione del PUMS (2016) si evince, inoltre, che in via Piovese – all'altezza del civico 195 - transitano circa 2.700 veicoli (fra le 7:30 e le 11:30) di cui circa 2.000 autovetture e 300 motocicli.

Analisi delle centralità interessate dal percorso del SIR 3

La linea SIR3 attraversa luoghi e punti cruciali della città di Padova:

- La Stazione di Padova: è un importante nodo ferroviario che interessa la linea Milano-Venezia e le linee per Bologna, Castelfranco e Bassano, oltre al collegamento con lo scalo di Padova Interporto. Il traffico è di circa 450 treni al giorno. Nel piazzale antistante la stazione ferroviaria transitano o fanno capolinea le autolinee urbane e la tramvia di Padova gestite da Busitalia Veneto. Con il futuro assetto infrastrutturale sono stati previsti circa 47000 passeggeri in transito nella fascia oraria 6:30 – 10:30.
- La linea SIR3 sarà a servizio anche del nodo fieristico di Padova, che promuove eventi e manifestazioni di grande interesse. In prossimità di PadovaFiere si trova anche il Tribunale di Padova.

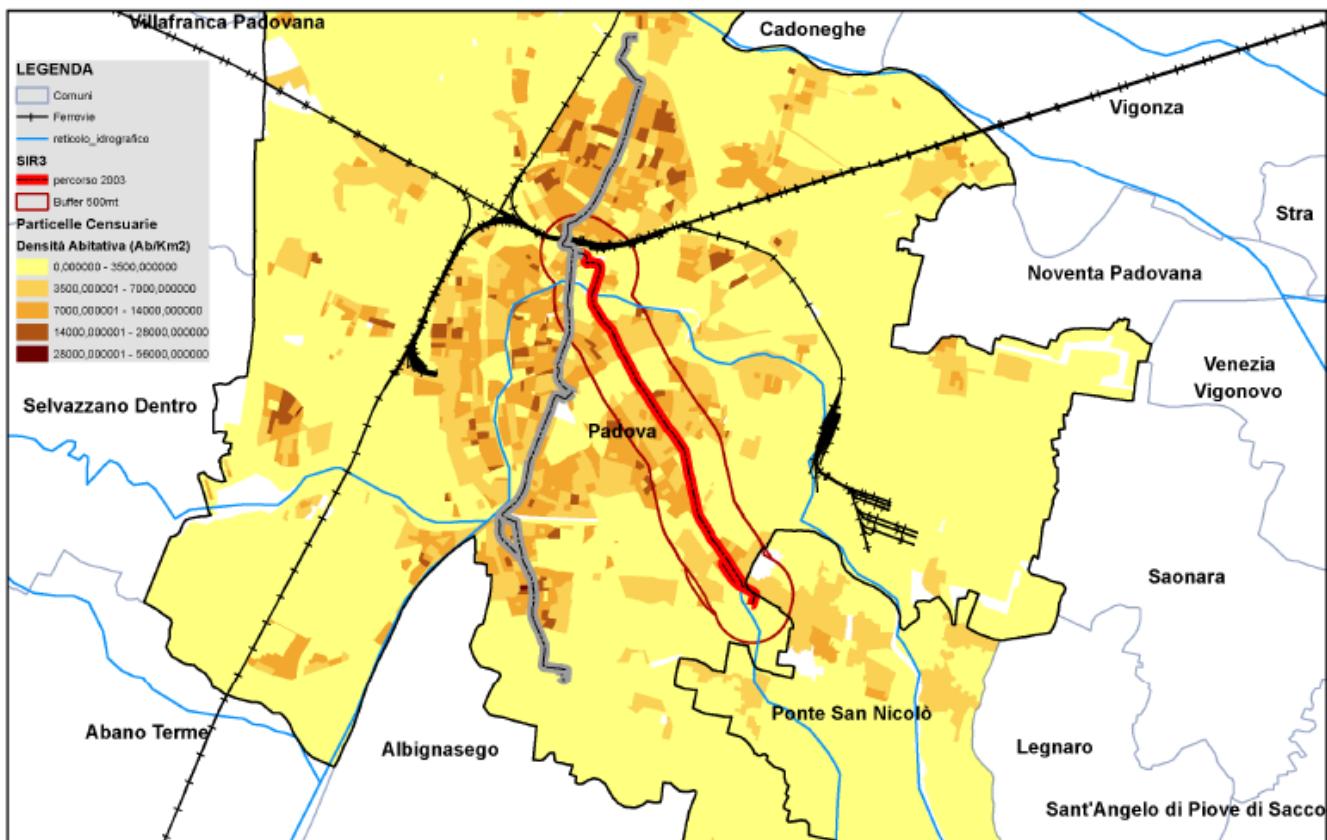
MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>DESIGN INTEGRATED INGENIERIE IN AMBIENTALIA</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	80 di 191

- La futura linea passerà davanti alla principale struttura socio-sanitaria, rappresentata dall’Azienda Ospedaliera di Padova di Via Giustiniani. I principali numeri che caratterizzano la struttura ospedaliera sono: 1.400 posti letto, 300 accessi/giorno al pronto soccorso, circa 4.700 addetti e circa 500 universitari.
- Centro Congressi di Padova “A. Luciani”, composto da 8 sale meeting. Realizzato nel 1998, e completamente rinnovato nel settembre 2010, nel 2015 ha ospitato oltre 200 eventi per un totale di 40.000 partecipanti ed oltre 60.000 giornate di presenza congressuale.
- Molti sono gli istituti scolastici interessati dal passaggio della nuova linea SIR3: Liceo Scientifico “Alvise Cornaro” (1300 iscritti), l’Istituto Tecnico Commerciale “Gramsci” (500 iscritti), il Liceo Artistico “A. Modigliani” (660 studenti), il Liceo Artistico “P. Selvatico” (600 studenti), la English International School di Padova (800 studenti).
- L’Università degli Studi di Padova conta circa 58.000 iscritti. Lungo il tracciato della Linea SIR3 sono localizzati anche diversi dipartimenti universitari.
- Il parco, aperto nel 1995, è uno dei più grandi della città. E’ un grande spazio verde di 32.000 metri quadri situato nella parte est di Padova in Zona Forcellini, accessibile da via Canestrini, da via Ongarello e da Via Forcellini.

Bacino di possibili fruitori dell’infrastruttura del SIR 3

Considerando una fascia di influenza di 500 metri attorno alla nuova infrastruttura, possiamo considerare una popolazione interessata di circa 25.500 residenti (di cui circa 700 nel Comune di Ponte San Nicolò).

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 81 di 191



48. Popolazione residente considerata nella fascia di influenza della nuova infrastruttura

Dalla sola ridistribuzione dei carichi attuali si valutano pertanto circa 1.300 passeggeri saliti nell' ora di punta in entrambe le direzioni (al 2016).

Si tratta di un limite inferiore a cui si deve certamente aggiungere la domanda indotta proprio dall'introduzione del SIR3, che, analogamente a quanto accaduto per il SIR1, avrà un effetto attrattore nei confronti dell'utenza per la qualità ed affidabilità del suo servizio, nonché per effetto delle nuove opportunità di interscambio con le altre linee TPL (che dovranno essere riorganizzate, proprio per ottimizzare il numero e la dislocazione dei punti di contatto). Si deve anche tenere conto delle potenzialità di captazione verso la zona di Legnaro, sfruttabili attraverso l'istituzione di una linea apposita per l'adduzione dell'utenza verso il capolinea del SIR3, che potrà essere sostituita in futuro dallo stesso prolungamento della linea SIR.

Un altro fattore importante per l'efficacia della linea SIR3 sarà l'ampliamento del parcheggio scambiatore di Via Piovese ed una politica diretta alla disincentivazione dell'utilizzo del mezzo privato che potrà spostare l'utenza che oggi percorre in auto/moto Via Piovese (700 veic.eq./hdp) sul mezzo pubblico.

7.2 Progetto Definitivo 2020 – PUMS Co.Me.Pa

 MANDATARIA SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA DI AMBIENTAZIONE</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 82 di 191		

Durante la redazione del progetto definitivo, essendo passato molto tempo dalla redazione del progetto preliminare e dalle relative analisi trasportistiche, è stato necessario riaggiornare e ripensare quella stima alla base di dati più aggiornati, anche sulla base della redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Padova, giunto alla Terza Fase – Documento di Piano.

Il Rapporto presenta la Proposta di Piano e rende conto delle scelte operate e che hanno portato alla selezione delle azioni che compongono la proposta del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile CoMePa al 2030.

Pertanto il Comune di Padova e successivamente la Conferenza Metropolitana di Padova (Co.Me.Pa), hanno avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità allo scopo di rendere coerente gli indirizzi e le politiche promosse in ambito urbano al mutamento di paradigma imposto dallo scenario macro economico, nonché alla necessità di confrontare le scelte operate a livello locale con il dibattito europeo e nazionale.

Le Linee Guida per la redazione dei Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), messe a punto in sede europea introducono un cambiamento di approccio nella redazione dei piani strategici del settore mobilità. In sintesi, gli elementi che caratterizzano il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) fanno riferimento ad:

- un approccio partecipativo** che coinvolge la comunità locale (cittadini e i portatori di interesse) dalla fase di condivisione del quadro di conoscenza fino alla definizione degli indirizzi del Piano da cui dipenderanno le scelte Piano;
- un impegno concreto della città e dei suoi decisori per la sostenibilità** del settore della mobilità in termini: economici, di equità sociale e qualità ambientale;
- un approccio integrato di pianificazione** in grado di tenere in conto e dialogare con gli strumenti di pianificazione promossi dai diversi settori (territorio, ambiente, ecc.) i livelli di governo del territorio;
- una visione chiara degli obiettivi del PUMS e della loro **misurabilità**;
- una **chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici**, tenendo conto delle differenti componenti incluse quelle ambientali e sociali.

La predisposizione del documento di Fase 2 è stata propedeutica all'avvio delle attività di Fase 3 che ha sviluppato le valutazioni quantitative degli interventi del piano e la stesura del presente documento quale documento finale del PUMS da portare all'adozione ed alla approvazione da parte degli Enti. Obiettivi del PUMS

Più nello specifico la costruzione degli obiettivi del PUMS CoMePa si è fondata su tre pilastri:

- il **criterio di sostenibilità** a cui il PUMS fa esplicito riferimento in termini ambientali, sociali ed economici senza dimenticare la sostenibilità interna al settore mobilità.
- gli obiettivi indicati nelle **Linee guida emanate dal MIT** per la redazione dei PUMS (DM 4 agosto 2017) che indicano i **4 macro obiettivi obbligatori ai quali i Piani si devono conformare e che riguardano**:
 - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità (obiettivi interni al sistema)
 - Sostenibilità (energetica/ ambientale)

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 83 di 191			

- Sicurezza della mobilità stradale

- Sostenibilità economica.

- gli obiettivi e le priorità indicate dalla comunità locale nell'ambito delle attività di ascolto e condivisione attivate durante l'iter di elaborazione del PUMS: indagine on-line, work-shop tematici e territoriali, Assemblee Comepa, incontri con le strutture tecniche delle Amministrazioni locali.

Più nello specifico la selezione degli obiettivi muove da un insieme di aspetti che tiene conto:

dell'esito delle analisi dello Stato di fatto – ed in particolare dai punti di forza e di debolezza del sistema della mobilità nell'area dei comuni CoMePa;

Dei risultati delle indagini alla popolazione;

Degli Incontri tematici e territoriali;

Dei Tavoli tecnici con i Comuni CoMePa;

Priorità dei decisori pubblici.

Analisi della domanda – Dati PUMS

L'analisi della domanda, riportata nel PUMS per ciò che concerne l'area Co.Me.Pa, ha riguardato gli aspetti sintetizzati di seguito:

- **Inquadramento territoriale** (struttura demografica e poli attrattori della mobilità);
- **Offerta di reti e servizi di trasporto**, ovvero l'assetto attuale (2016-2017) dell'offerta di trasporto (reti e servizi) relativamente al trasporto privato e collettivo delle persone e delle merci;
- **Domanda di mobilità**, afferente all'area oggetto di studio, che ha riguardato in primo luogo la stima della matrice Origine-Destinazione degli spostamenti in situazione attuale, risultato delle elaborazioni condotte sulla base delle rilevazioni censuarie ISTAT 2011 e delle indagini ad hoc
- **Impatti del sistema della mobilità dell'area**

Di seguito si riporta la **Carta d'identità del sistema della mobilità di Padova e comuni CoMePa** che mostra per estesi la Struttura territoriale:

 GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERREGI <small>SEZIONE INGEGNERI ASSOCIAZIONE DI AVVOCATI ITALIANI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 84 di 191		

STRUTTURA TERRITORIALE

PARAMETRO	VALORE	FONTE (ANNO)
Popolazione residente (abitanti) Padova	210.440	Istat (2018)
Popolazione residente (abitanti) CoMePa (escluso Padova)	252.738	Istat (2018)
Densità (abitanti/km ²) Padova	2.266	Istat (2018)
Densità (abitanti/km ²) CoMePa (escluso Padova)	778	Istat (2018)
Popolazione straniera residente (%) Padova	15,9%	Istat (2018)
Addetti (numero) Padova	98.135	Infocamere ⁸ (31.12.2017)
Addetti (numero) CoMePa (escluso Padova e Viganovo)	80.541	Infocamere (31.12.2017)
Insediamenti produttivi (numero) Padova	26.543	Infocamere (31.12.2017)
Insediamenti produttivi (numero) CoMePa (escluso Padova e Viganovo)	26.055	Infocamere (31.12.2017)
Popolazione scolastica Padova (Iscritti Università degli Studi di Padova)	57.272	Dati iscritti Unipd ⁹

Dall'analisi dei dati ISTAT 2011 sulla matrice del pendolarismo, risulta che sulla città di Padova gravitano giornalmente 206.213 spostamenti. Il 38 % di questi spostamenti è all'interno del territorio comunale. Secondo la Carta dei Servizi Busitalia, nell'anno 2017, il numero di passeggeri trasportati daTPL per ciò che concerne la rete urbana è pari a 31.253.221 unità.

DOMANDA DI MOBILITÀ

PARAMETRO	VALORE	FONTE (ANNO)
Spostam. sistematici/giorno generati e attratti (numero)	206.213	Istat (2011)
Spostam. sistematici/giorno interni a Padova(numero)	79.028	Istat (2011)
Quota modale auto spost. sistematici - interni a Padova(%)	43% (conducente+passeggero) (29% solo conducente)	Istat (2011)
Quota modale auto spost. sistematici - di scambio (%)	60% (conducente+passeggero) (53% solo conducente)	Istat (2011)
Tasso di motorizzazione (autoveicoli/1000 abitanti) Padova	597,3	ACI (2017)
Tasso di motorizzazione (autoveicoli/1000 abitanti) Provincia di Padova	636,4	ACI (2017)
Passeggeri trasportatiTPL rete urbana (numero)	31.253.221	Carta dei Servizi Busitalia Veneto (2017)
Passeggeri trasportatiTPL rete extraurbana (numero)	12.524.772	Carta dei Servizi Busitalia Veneto (2017)

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI AMBIENTALI IN INGEGNERIA	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 85 di 191

Di seguito invece si riporta l'offerta di mobilità dell'intera rete del Co.Me.Pa, riguardante:

- o la rete stradale (infrastruttura e regolamentazione);
- o le reti e i servizi di trasporto pubblico automobilistico (SIR, linee urbane, extraurbane) e ferroviario;
- o la rete ciclabile;
- o il servizio di car sharing;
- o il sistema della sosta (su strada, su piazzale, in struttura, parcheggi scambiatori);
- o il trasporto delle merci (regolamentazione e interporto).

OFFERTA DI MOBILITÀ		
PARAMETRO	VALORE	FONTE (ANNO)
Rete TPL automobilistica (km) Urbano Padova	239.6	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Rete SIR (km)-estensione	9.8	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Rete TPL (Km) extraurbano	1.086	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Servizio TPL offerto (bus*km/anno) urbano	7.193.978	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Servizio TPL offerto (bus*km/anno) extraurbano	14.635.107	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Flotta TPL (autobus) urbano	212	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Flotta tram SIR	18	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Flotta TPL (autobus) extraurbano	291	Carta dei Servizi Busitalia Veneto
Treni/giorno a Padova - Regionali (numero)	408	Fonte Trenitalia
Treni/giorno a Padova FS – Lunga Percorrenza (numero)	309	Fonte Trenitalia
Rete ciclabile (km) Padova	168	Fonte Bici Masterplan
Rete ciclabile (km) CoMePa (escluso Padova)	329	Stime PUMS
Posti auto - Area urbana centrale (numero) Padova	2.936	Elaborazione dati APS
Posti auto - Parcheggi scambiatori (numero) Padova	1.797	Elaborazione dati APS
Posti auto - Parcheggi in struttura (numero) Padova	4.949	Elaborazione dati APS
Interporto Padova dimensionamento	275.000 TEU 5.500 treni/anno	Fonte Interporto Padova

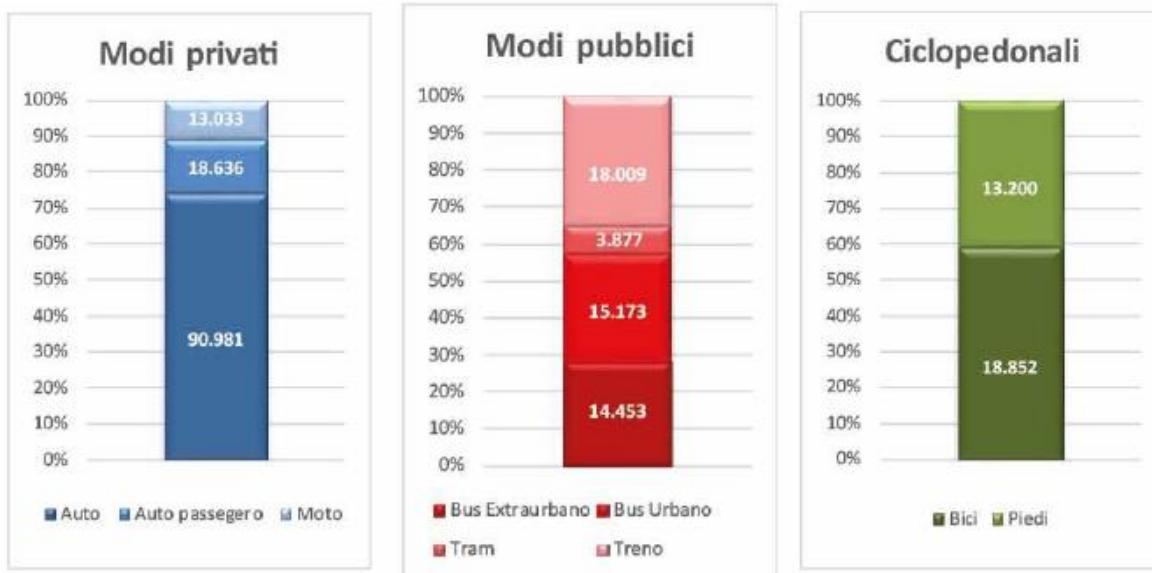
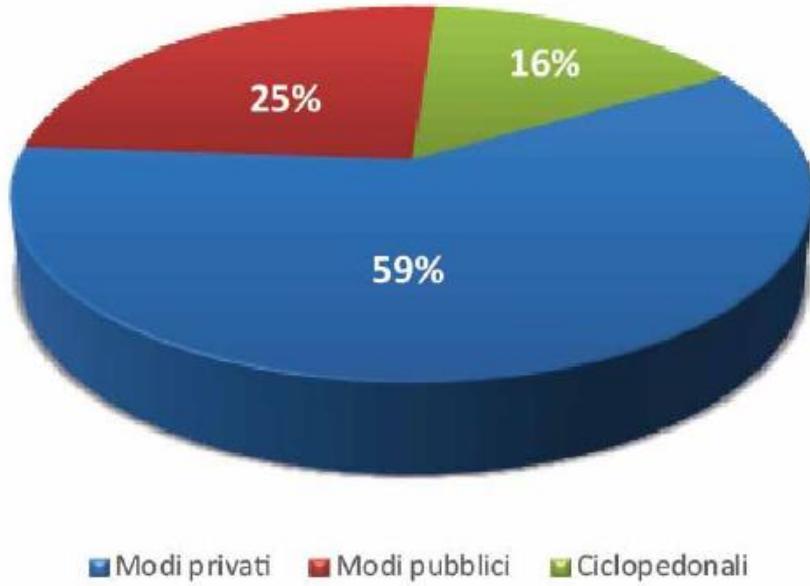
Dati ISTAT sugli spostamenti

Considerando che i 206.192 residenti nel Comune di Padova (nel 2011) generavano un numero di spostamenti giornalieri all'interno del territorio comunale pari a circa 78.000 (matrice pendolarismo ISTAT 2011), è possibile ipotizzare che i residenti nell'area di influenza del SIR 3 generino approssimativamente 10.000 spostamenti giornalieri di cui il 25% con trasporto pubblico (dato ISTAT).

Questi si traducono in 250 spostamenti in entrambe le direzioni nell'ora di punta (considerando che questa pesi per il 10% rispetto all'intera giornata).

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 86 di 191		

Modalità di spostamento



MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 87 di 191

49. Ripartizione modale degli spostamenti

Campagna di rilevazione della domanda del servizio urbano di Padova

Nel periodo marzo-aprile 2016 (dal 16.3.2016 al 2.4.2016), Busitalia Veneto ha condotto le rilevazioni della domanda sulle linee del servizio urbano di Padova compreso il servizio Tram (SIR1).

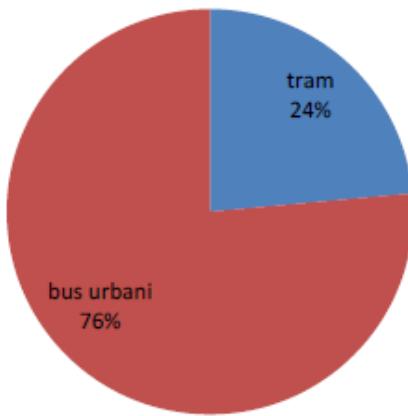
Sono state effettuate due tipi di rilevazioni:

- a bordo dei mezzi urbani nei giorni 16 e 17 marzo è stato rilevato su un campione rappresentativo di tutte le corse (circa un terzo del totale) il numero di saliti e discesi in ogni fermata. Questa indagine è stata integrata con rilievi specifici, effettuati dal 16 marzo al 2 aprile, su alcune corse e su tutte le corse bis;
- a terra in 15 postazioni nei giorni di sabato 19 marzo (prefestivo) e martedì 22 marzo (feriale) sono stati rilevati i carichi di tutti i mezzi pubblici (urbani ed extraurbani, bus e tram) in transito durante tutta la giornata.

Il metodo adottato ha consentito di effettuare una stima:

- dei diagrammi di carico giornalieri delle linee su gomma e del tram;
- la stima dei saliti a bordo (media per corsa rilevata e stima dei saliti totali giornalieri);
- la stima della matrice origine/destinazione giornaliera feriale invernale del tram.

Sono state campionate circa il 22% delle corse giornaliere su gomma con una stima degli utenti saliti giornalmente a bordo di tutte le linee bus urbane pari a circa 79.80018. I saliti a bordo giornalieri della linea tram invece sono circa 24.600.



50. Servizio urbano di Padova – Ripartizione del numero dei saliti giornalieri (Rilevazioni BusItalia Veneto 2016)

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI ASSOCIAZIONE DI AVVOCATI ITALIANI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 88 di 191			

Frequenza TPL – Dati PUMS

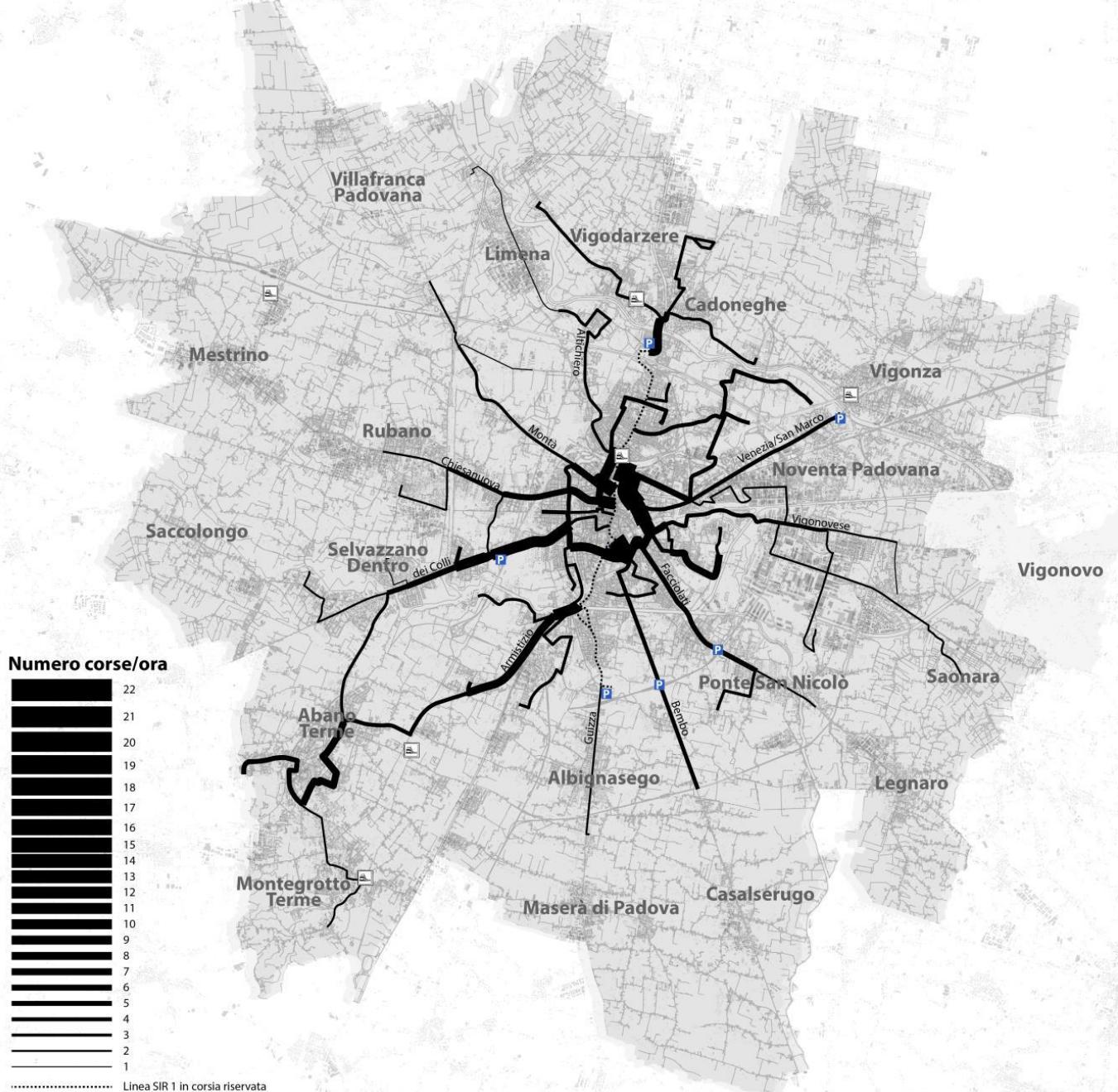
Sulla base dell’orario invernale 2018-2019 della rete TPL urbana e dei Colli gestita da BusItalia Veneto sono state calcolate le frequenze medie giornaliere delle singole linee e, di conseguenza, il numero di corse che interessano le strade urbane ed extraurbane. Considerando che alcune linee offrono servizi estremamente irregolari nell’arco dell’intera giornata (corse limitate e alte frequenze in ora di punta, fino ad arrivare ad una sola corsa nell’ora di morbida), viene considerata la frequenza media dell’intera giornata, tralasciando quindi eventuali picchi e deviazioni occasionali.

Essendo tutte linee radiali, gli assi più interessati dal movimento bus sono quelli nell’area del centro città: senza considerare la linea SIR1, in quanto già a corsie riservate utilizzate anche dai bus, si nota che le strade principali per il TPL sono:

- **Via Gozzi, Morgagni, Faloppio Giustiniani:** strade interessata da 13-20 corse all’ora per senso di marcia, relazioni interessate dalla realizzazione della **linea SIR3**;
- **via Paoli, Cavalletto, Prato della Valle, Cavazzana:** strade interessate da 9 corse all’ora per senso di marcia, fino ad arrivare a 20 lungo il perimetro di Prato della Valle;
- **Via Pontevigodarzere:** asse principale di collegamento con il nord, transitano le linee che collegano il capolinea nord della SIR1 con Vigodarzere e Cadoneghe. L’asse sarà interessato dal prolungamento verso nord della linea tranviaria;
- **Corso Milano, via Vicenza, Chiesanuova:** la prima già con sede riservata al TPL, questa direttrice sarà interessata dalla realizzazione della linea SIR2;
- **Via Sorio, dei Colli:** utilizzate sia dalle linee urbane che dalla linea M diretta ad Abano-Montegrotto, l’asse stradale è interessato da 6 autobus/ora per direzione fino a raggiungerne 11 nella tratta più centrale, a partire dal park dei Colli. Lungo la linea lo Scenario di Piano propone una linea di Bus Priority;
- **Via Armistizio:** transitano 8 autobus all’ora, 4 diretti verso Abano (linee A, AT, TL, ATL), 4 urbani con capolinea a Mandria;
- **Via Facciolati:** attualmente utilizzata da 5 autobus urbani all’ora. La relazione è interessata dalla futura linea SIR 3, prevista nello Scenario di Riferimento secondo il tracciato che sarà definito nell’ambito dello sviluppo progettuale dell’intervento;
- **Via Forcellini:** attualmente attraversata da 7 autobus all’ora.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 89 di 191

FRENQUENZA TPL - LINEE URBANE E DEI COLLI



 MANDATARIA SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SERVIZIO INTEGRATO AMBIENTALE DI AVANTAGGIO</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 90 di 191		

Analisi degli Scenari

In ambito sovralocale i temi di maggiore rilievo e che determinano un impatto nella costruzione degli scenari attengono:

- agli interventi infrastrutturali sulle **reti lunghe** (ad esempio potenziamento autostradale A4 o il progetto AV Vicenza-Padova) segnati ancora da incertezze rispetto alla loro fattibilità;
- alla revisione in ambito regionale del progetto di SFRM. La sostanziale revisione dello scenario di sviluppo massimo di SFRM (con cadenzamento dei servizi ai 15'-30' su alcune direttive) trova una evidente conferma nella recente proroga del **contratto di servizio Trenitalia Regione Veneto 2018- 2032**;
- all'impegno da parte di Regione Veneto rispetto alla definizione del **Sistema Tariffario Integrato Regionale (STIR)**;
- la manifesta intenzione da parte della Regione Veneto di rivedere il **progetto GRAP** (Grande Raccordo Anulare di Padova, ovvero la chiusura a ovest della tangenziale di Padova).

L'individuazione della alternativa di piano richiede in prima istanza di riconoscere lo **Scenario di Riferimento** (in seguito anche "SR"), definito quale insieme di interventi (infrastrutturali e non) che hanno completato l'iter progettuale e procedurale di approvazione, che godono delle necessarie risorse finanziarie per la realizzazione e che troverebbero realizzazione anche in assenza del PUMS 2030.

Tra questi interventi infrastrutturali ricade la realizzazione della **linea tramviaria SIR3** tra la stazione ferroviaria di Padova e Voltabarozzo, con relativo parcheggio di interscambio (P&R).

Si tratta di uno dei tre collegamenti del sistema di forza della mobilità patavina, già previsto nei diversi strumenti di pianificazione di settore (PUM, 2008) e PATI (2012), che ne portava il capolinea a Legnaro (Agripolis).

L'infrastruttura, nella sua tratta urbana (Padova FS – Voltabarozzo), ha ricevuto il finanziamento del MIT per la progettazione (56 milioni€).

Lo sviluppo del progetto definitivo porterà quindi a risolvere le questioni ancora aperte. Dal punto di vista del PUMS le indicazioni irrinunciabili riguardano, l'individuazione di un tracciato capace di integrarsi con le componenti di forza della mobilità pubblica:

- **attestamento in interscambio alla stazione ferroviaria di Padova** (SIR 1, servizi bus urbani ed extraurbani e servizi ferroviari);
- impiego di una **tecnologia compatibile con l'attuale servizio SIR1** e non pregiudizievole dello sviluppo futuro della rete di forza del TPL promosso nello Scenario di Piano.

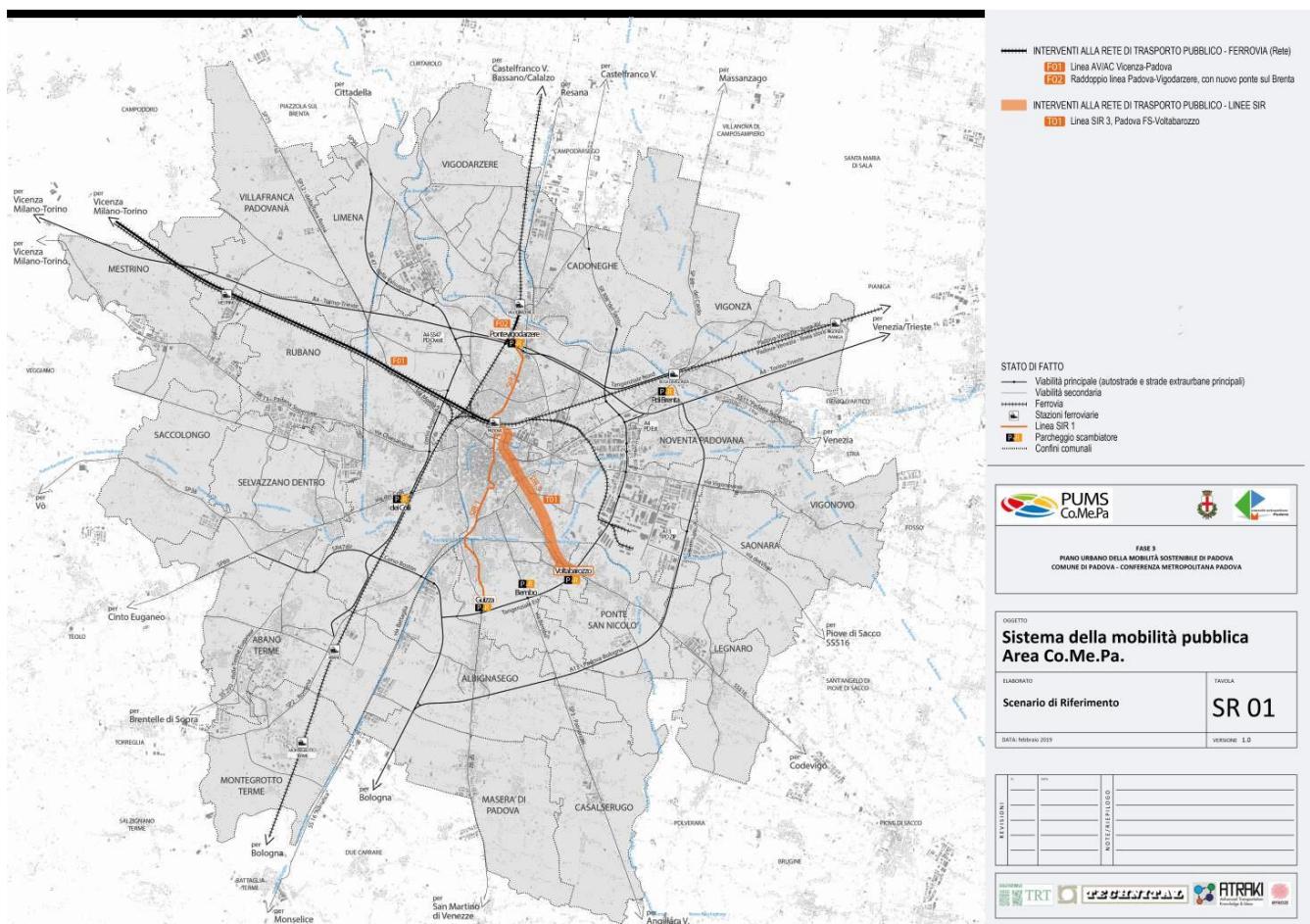
In sintesi gli interventi inseriti nello Scenario di Riferimento soddisfano le tre condizioni seguenti:

- **sono invarianti**, e saranno realizzati anche in assenza del PUMS;
- si sommeranno a quelli proposti nello Scenario di Piano;
- costituiranno il termine di confronto per la valutazione tecnica, ambientale, sociale ed economica dello Scenario di Piano.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 91 di 191	

Lo Scenario di Riferimento costituisce quindi il termine di confronto con lo Scenario di Piano.

Gli Scenari di Piano e le loro valutazioni sono stati condivisi con l'Assemblea CoMePa nelle due sedute del 07 febbraio e del 14 marzo 2019. L'esito degli incontri ha portato ad inserire nello scenario PUMS (2030) misure capaci di favorire la transizione verso una **mobilità low carbon**, attraverso azioni di shift modale (dal modo auto ai modi piedi-bici e trasporto pubblico), dell'**introduzione** di un'area di regolazione degli accessi veicolari (**Low Emission Zone -LEZ**) con riferimento al territorio della città di Padova, di azioni che favoriscono nella fase di transizione (entro il 2030) una maggiore penetrazione anche in ambito locale dei veicoli a trazione elettrica ed a basso impatto ambientale.



51. Scenario di Riferimento – Sistema della Mobilità Pubblica

MANDATARIA  MANDANTE SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 92 di 191

Cod.	Comuni coinvolti	Intervento
<i>Trasporto ferroviario (rete)</i>		
F01	Co.Me.Pa	AV/AC Padova-Vicenza
F02	Co.Me.Pa	Raddoppio ferrovia Padova-Vigodarzere + nuovo ponte sul Brenta
<i>Trasporto pubblico locale (SIR)</i>		
T01	Padova	SIR 3 (Stazione FS-Voltabarozzo)

A fronte, quindi, della definizione dello Scenario di Riferimento viene individuato lo Scenario di Piano, definito come insieme di misure coerenti in grado di rispondere agli obiettivi e alle strategie condivise in ambito locale. Per quanto attiene agli **interventi di natura infrastrutturale**, il loro inserimento nello Scenario di Piano è stato sottoposto ad una valutazione di carattere preliminare volta a verificare l'efficacia del singolo intervento dal punto di vista del sistema della mobilità e dei trasporti.

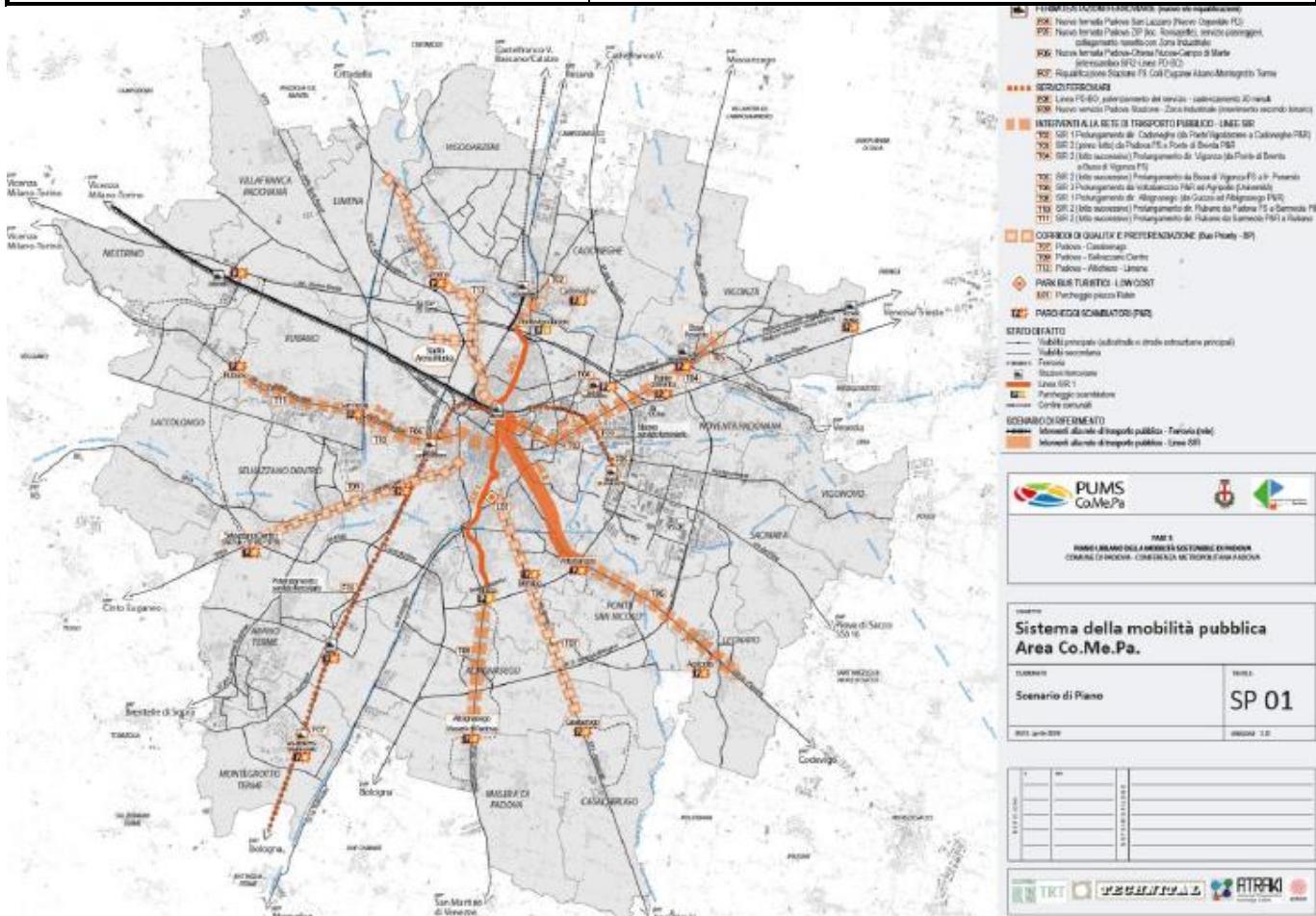
Di seguito si riporta una tabella riassuntiva degli interventi di natura infrastrutturale per ciò che concerne la mobilità pubblica, che costituiscono lo Scenario di Piano.

Come possibile vedere nella tabella sottostante, nello Scenario di Piano del Medio-Lungo Periodo è inserito anche il **prolungamento della Linea SIR3 da Padova Voltabarozzo al Polo Universitario di Agripolis**.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDAprogetti ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE 	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						

Cod.	Comuni coinvolti	Intervento	SP B-M PERIODO (2025)	SP M-L PERIODO (2030)
Trasporto ferroviario				
Nodi				
F04	Padova	Nuova fermata ferroviaria Padova San Lazzaro		X
F05	Padova	Nuova fermata ferroviaria Padova ZIP (località Roncaglette)		X
F06	Padova	Nuova fermata ferroviaria Padova Chiesanuova-Campo di Marte		X
F07	Montegrotto Terme	Riqualificazione della stazione ferroviaria Montegrotto Terme Euganee	X	
Potenziamento dei Servizi				
F08	Co.Me.Pa	Potenziamento dei servizi ferroviari lungo la direttrice Padova-Montegrotto-Monselice (servizio cadenzato ai 30')		X
F05	Padova	Servizio cadenzato (15') Stazione centrale di Padova- Zona Industriale		X
Trasporto pubblico locale				
SIR (Sistema Intermedio a Rete)				
T02	SIR 1-Dir NORD-per Cadoneghe	Prolungamento in direzione Nord da Pontevigodarzere a Cadoneghe (parcheggio interscambio)		X
T08	SIR 1 Dir SUD – per Albignasego/Maserà	Prolungamento in direzione Sud da Guizza ad Albignasego/Maserà (parcheggio interscambio)		X
T06	SIR 3 Dir SUD per Università Agripolis	Prolungamento sud: Padova Voltabarozzo – Ponte San Nicolò- Legnaro/Università Agripolis		X
T03	SIR 2 Dir EST -Padova	da Padova FS a Ponte di Brenta		X
T04	SIR 2 Dir EST (prima)	Prolungamento da Ponte di Brenta a Busa di		X

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 94 di 191	



52. Scenario di Piano – Sistema della Mobilità Pubblica

Il PUMS conferma la necessità di sviluppare nell’arco del decennio di validità del piano quello che nella realtà patavina viene denominato il **Sistema Intermedio a Rete** (SIR), quale sistema di forza del Trasporto pubblico locale sia di ambito urbano che di area vasta.

Si tratta di una proposta ambiziosa che completa il sistema delle tre linee SIR.

Per la linea SIR1 esistente e per la linea SIR3, già inserita nello Scenario di Riferimento, si propone nel breve-medio periodo di realizzare *i prolungamenti: della linea esistente SIR 1* (a nord fino a Cadonegne, a sud fino ad Albignasego/Maserà) e *della futura linea SIR 3*, andando oltre il capolinea di Voltabarozzo, previsto nello Scenario di Riferimento, e attestandosi alla sede Università Agripolis nel Comune di Legnaro.

Il PUMS propone inoltre, in uno scenario di medio lungo periodo, lo *sviluppo della linea SIR 2* lungo le due direttrici a:

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 95 di 191

- **Est: da Padova FS a Ponte di Brenta**, questo primo lotto è a servizio di un ambito urbano ricco di funzioni (Fiera, Nuovo centro congressi e questura, asta commerciale e terziaria) e ad elevata densità demografica che caratterizza l'asse di via Venezia fino al confine comunale;

Il successivo prolungamento verso l'area vasta fino a raggiungere dapprima Busa di Vigonza, integrando il servizio urbano con quello ferroviario (stazione RFI) e successivamente proseguendo in direzione della frazione di Perarolo;

- **Ovest: da Padova Fs in direzione Rubano**, raggiungendo dapprima la frazione di Sarmeola e successivamente il centro urbano di Rubano.

Il tratto del SIR 2 si dovrebbe interfacciare con il SIR 3 vicino al piazzale della Stazione RFI ,in Piazza Pace offrendo un interconnessione delle linee, tale da accrescere la potenzialità di offerta del servizio, in un intervallo temporale medio lungo.

Pertanto lo sviluppo del sistema SIR è assunto dal PUMS come fattore strategico da realizzarsi gradualmente anche in ragione della maturità della realizzazione dei progetti di scala urbana che ne potranno giustificare l'attuazione tenuto conto dei flussi di mobilità derivanti dalla realizzazione degli interventi urbani.

8. DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SULLE QUALI IL PROGETTO POTREBBE AVERE UN IMPATTO RILEVANTE

La presente sezione comprende la descrizione nello stato attuale sulle quale il progetto potrebbe avere un impatto. per ciascuna delle seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera
- Vibrazioni
- Suolo e sottosuolo
- Ambiente idrico
- Vegetazione, fauna ed ecosistemi
- Paesaggio e patrimonio storico culturale
- Archeologia
- Sistema socio economico

8.1 Clima e Atmosfera

Di seguito si riporta una caratterizzazione della qualità dell'aria del territorio in esame, con i valori misurati dalle stazioni della rete regionale e alcune valutazioni in riferimento ai limiti normativi.

MANDATARIA  SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALISTI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	96 di 191

Analisi dello stato attuale

ASPETTI CLIMATICI

La concentrazione degli inquinanti in atmosfera è fortemente influenzata dalle condizioni metereologiche: alta pressione e assenza di vento favoriscono il ristagno e l'aumento delle concentrazioni; al contrario bassa pressione, con ventilazione e precipitazioni, favoriscono la dispersione e la rimozione degli inquinanti dall'aria con una conseguente diminuzione delle concentrazioni.

Il clima del Veneto, pur rientrando nella tipologia mediterranea, presenta proprie peculiarità, dovute principalmente al fatto di trovarsi in una posizione di transizione e quindi subire varie influenze: l'azione mitigatrice delle acque mediterranee, l'effetto orografico della catena alpina e la continentalità dell'area centro-europea.

La città di Padova possiede il tipico clima della pianura padana, in parte, però, mitigato dalla vicinanza del mare Adriatico; non è quindi un clima continentale.

QUALITÀ DELL'ARIA

Come richiesto dall'art. 81 della Legge Regionale n.11/20011, ARPAV (attraverso l'Osservatorio Regionale Aria) si occupa della predisposizione della Relazione Regionale Annuale sulla qualità dell'aria e dell'aggiornamento dell'elenco regionale delle fonti di emissione (inventario delle emissioni). Lo strumento informatico utilizzato per costruire l'inventario delle emissioni in atmosfera del Veneto è il database INEMAR (acronimo di Inventario Emissioni Aria).

la Relazione Regionale della Qualità dell'Aria a cui si fa riferimento è il 2018 con i dati forniti dai Dipartimenti ARPAV Provinciali.

La relazione fornisce, ove la serie storica delle centraline lo consenta, l'analisi dei trend degli inquinanti per stazione dal 2014 al 2018 e su base regionale dal 2005 al 2018. Tali analisi pluriennali sono utili a comprendere le variazioni dei livelli degli inquinanti nel medio termine, evidenziando possibili criticità o miglioramenti che non sono immediatamente visibili dai dati riferiti ad un singolo anno. Nel corso degli ultimi cinque anni, la rete di monitoraggio della qualità dell'aria del Veneto ha subito un processo di adeguamento alle disposizioni del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa". Nel processo di adeguamento, sono state privilegiate le stazioni con le serie storiche più lunghe, cercando di ottimizzarne il numero, tenendo conto degli aspetti peculiari del territorio e, al contempo, dei criteri di efficienza, efficacia ed economicità.

I risultati evidenziano che, nel 2018, analogamente agli anni precedenti, le principali criticità sono state rappresentate dal **superamento diffuso sul territorio regionale del valore limite giornaliero per il PM10 e dal superamento del valore limite annuale per il PM2.5, limitatamente ai capoluoghi di Padova e Venezia**. Il valore limite annuale per il PM10 invece non è stato superato in alcuna stazione della rete. Le medie annuali per il Benzo(a)pirene hanno superato il valore obiettivo annuale di 1.0 ng/m³ a Padova e Treviso, oltre che nelle stazioni di Alta Padovana e Area Feltrina, dove è stato raggiunto il massimo regionale, con una concentrazione di 1.8 ng/m³. Nel 2018 si è verificato il superamento del valore limite annuale per il biossido di azoto a Venezia (VE-Rio Novo); la concentrazione media annuale registrata è stata pari a 51 µg/m³. Tale valore evidenzia una situazione critica, ma locale, di inquinamento da biossido di azoto, in considerazione del fatto che tutte le altre stazioni situate a Venezia (VE-Sacca Fisola, VE-Parco Bissuola, VEMalcontenta e VE-Tagliamento, VE-Beccaria) non presentano

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALI E INNOVATIVI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 97 di 191

superamenti del valore limite annuale. Si evidenzia, inoltre che nella stazione di fondo rurale di Alta Padovana è stato superato il valore limite annuale per gli ossidi di azoto per la protezione della vegetazione. Durante i mesi estivi si sono verificati alcuni superamenti della soglia di informazione per l'ozono, in particolare nelle stazioni di Asiago Cima Ekar (31), Schio (18). Il valore obiettivo per la protezione della salute umana per l'ozono, in riferimento al triennio 2016-2018, è stato superato in tutte le stazioni, tranne che nella centralina di Area Feltrina; analogamente il valore obiettivo per la protezione della vegetazione è stato abbondantemente oltrepassato in tutte le stazioni di fondo rurale della rete. Per quanto negli ultimi anni si sia registrata una riduzione delle emissioni di buona parte degli inquinanti atmosferici, **la qualità dell'aria nel Bacino Padano, come evidenziato anche nel documento dell'Agenzia Europea per l'Ambiente "Air quality in Europe — 2018 Report N. 12/2018", risulta ancora critica, specialmente in relazione alle polveri sottili (PM10 e PM2.5)**, rendendo necessari ulteriori sforzi per la riduzione delle emissioni. Durante il semestre 2018-2019 è stata effettuata a cura di ARPAV e, in conformità con l'Accordo di Bacino Padano6, la valutazione degli episodi critici di superamento del valore limite di PM10 mediante la verifica dei Livelli di Allerta. Il sistema SPIAIR di previsione della qualità dell'aria mediante modello numerico si è rivelato uno strumento in grado di anticipare con un buon grado di affidabilità le situazioni meteorologiche di accumulo e dispersione degli inquinanti. Il modello numerico è stato anche applicato per la valutazione degli indicatori annuali di PM10 e Ozono.

Le Regioni del Bacino Padano presentano specifiche condizioni orografiche e meteoclimatiche (con scarsità di venti, instaurarsi di frequenti situazioni di inversione termica, ecc.), che favoriscono la formazione e l'accumulo nell'aria di inquinanti, con particolare riferimento a quelli secondari quali le polveri sottili, producendo così situazioni di inquinamento particolarmente diffuse, tali da rendere difficile il conseguimento del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria.

Per quanto concerne il Veneto, la **procedura di infrazione riguarda** le seguenti zone: IT0508 "Agglomerato Venezia", IT0509 "Agglomerato Treviso", **IT0510 "Agglomerato Padova"**, IT0511 "Agglomerato Vicenza", IT0512 "Agglomerato Verona", IT0513 "Pianura e Capoluogo Bassa Pianura", IT0514 "Bassa Pianura e Colli").

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						



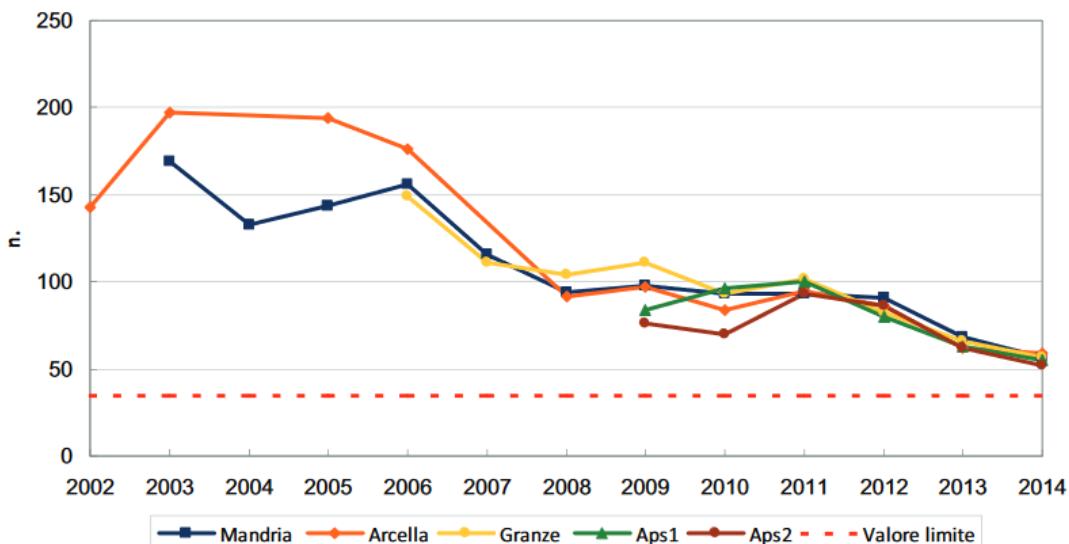
53. Ubicazione delle centraline fisse nel territorio comunale di Padova

In linea con quanto previsto dalla L. 88/2009, è stato ritenuto necessario attivare un nuovo Accordo finalizzato a definire, importanti misure addizionali di risanamento da inserire nei piani di qualità dell'aria da applicare in modo coordinato e congiunto nel territorio del Bacino Padano, inserite nell'allegato A.

All'interno dell'allegato A alla Dgr n. 836 del 06 giugno 2017, ai fini dell'attuazione dell'articolo 1, le Regioni del Bacino Padano si impegnano a ad una riduzione, della percentuale di popolazione esposta a livelli di inquinamento a rischio.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI		MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI		PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 99 di 191	

PM₁₀: superamenti del limite giornaliero



54. PM10: superamento del limite giornaliero

Il Comune di Padova ha adottato misure per contenere l'inquinamento atmosferico e ridurre le concentrazioni di PM10 nel territorio. Le misure sono previste dall'accordo interregionale del Bacino padano e condivise con i Comuni Capoluogo Del Veneto.

I provvedimenti sono strutturati su tre livelli (verde, arancio e rosso) che si applicano in base alla comunicazione di Arpav in merito ai dati di concentrazione di PM10. La comunicazione di Arpav viene trasmessa, al Comune, ogni lunedì e giovedì (giorni di controllo) e fa riferimento ai giorni antecedenti. Al raggiungimento del livello di allerta (arancio o rosso) si attiveranno le misure temporanee il giorno successivo a quello di controllo (il martedì e venerdì) e resteranno in vigore fino al giorno di controllo successivo.

Per la stagione invernale 2019/2020 il Comune di Padova adotta le misure previste dall'accordo interregionale del Bacino padano e condivise con i Comuni capoluogo del Veneto, al fine di contenere l'inquinamento atmosferico e mitigare gli episodi acuti da PM10.

Sono previste inoltre iniziative per l'incentivo di mezzi pubblici in particolare nel periodo di limitazioni del traffico

Facendo riferimento al progetto della linea tramviaria oggetto di studio, si può concludere che il progetto in esame risponde in maniera pressoché completa agli obiettivi e alle finalità dell'allegato A, in quanto rende concreta la strategia regionale e comunale, integrata sulla tutela della qualità dell'aria ambiente e sulla riduzione delle immissioni di gas.

Anche nello studio di Legambiente 2019 emerge una scarsa qualità dell'aria per la città di Padova:

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 100 di 191		



Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano, 2019

8.2 Rumore e vibrazioni

Analisi dello stato attuale (componente Rumore)

La caratterizzazione dello stato attuale è avvenuta recependo le disposizioni imposte dai Regolamenti Acustici Comunali ed approntando un'indagine sui ricettori interessati dall'intervento. La linea tranviaria di progetto si sviluppa nell'ambito urbano del Comune di Padova che ha stabilito i limiti acustici, in conformità alla normativa

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	 MANDANTE ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	 MANDANTE ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE	 MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19				COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
				NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	101 di 191

nazionale (DPCM 14.11.1997) e regionale (LR 21/1999), attraverso la loro approvazione e adozione da parte della Consiglio comunale. La prima classificazione acustica del territorio del Comune di Padova è stata approvata con Deliberazione di Consiglio comunale n.179 del 15 dicembre 1998. Successivamente si è resa necessaria una sua revisione approvata con Deliberazione del Consiglio comunale n. 2012/1 del 23.01.2012.

Per un approfondimento fare riferimento allo studio acustico (doc. **NP0000D22RGIM0004001A**), con i risultati dello studio relativo all'impatto acustico prodotto dalla realizzazione della Linea tranviaria SIR3.

Considerando l'ambito di studio definito da una fascia di 40 m dall'asse del binario più esterno, in corrispondenza del capolinea “Volta Barozzo” a sud-est del territorio comunale, una quota parte dell'ambito di studio ricade anche nel comune di Ponte San Nicolò che ha approvato la classificazione acustica con Delibera di Consiglio Comunale n. 48 del 2.10.2002.

Nella tabella seguente sono riportati i valori limite di immissione.

DESTINAZIONE D'USO TERRITORIALE		VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE	
		Diurno (6:00÷22:00)	Notturno (22:00÷6:00)
I	Aree protette	50	40
II	Aree residenziali	55	45
III	Aree miste	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

55. *Limiti di immissione acustica del piano di zonizzazione acustica comunale*

Si evidenzia che i piani di zonizzazione acustica comunale sono stati utilizzati per individuare i limiti acustici in corrispondenza dei primi fronti edificati all'esterno della fascia di pertinenza dell'infrastruttura tranviaria in progetto, così come definita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sopra richiamata (lettera n.1442/2001/SIAR del 10 maggio 2001).

Per tale ragione l'ambito di studio è stato esteso sino a 40 metri dall'asse del binario più esterno della Linea SIR3 in progetto.

Per il tipo di ricettori, alcuni di essi assumono i limiti sia nel periodo diurno, sia nel periodo notturno, mentre altri nel solo periodo diurno: ciò perché il limite di riferimento è relativo al periodo in cui effettivamente l'edificio in questione è utilizzato in maniera continuativa

Tipo di ricettore	Fascia unica (0-30 m)	
	Periodo diurno dB(A)	Periodo notturno dB(A)
Residenziale	70,0	60,0

MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE DI AVANTAGGI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 102 di 191

Terziario	70,0	-
Ospedale/Casa di Cura	50,0	40,0
Scuola	50,0	-
Altro (utilizzo saltuario)	-	-

56. *Limiti acustici in assenza di sorgenti concorsuali*

L'iter metodologico seguito per la redazione dello studio previsionale di impatto acustico può essere schematizzato secondo le fasi di lavoro di seguito riportate:

- Individuazione dei valori limite di immissione secondo le direttive del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che, con lettera n.1442/2001/SIAR del 10 maggio 2001, indica come norma di riferimento il Decreto che disciplina il rumore di origine ferroviaria (DPR n.459 del 18 novembre 1998), nello specifico per le *infrastrutture ferroviarie esistenti, loro varianti e nuove realizzazioni con velocità di progetto inferiore a 200 km/h in affiancamento a linee esistenti*. Per l'individuazione dei valori acustici limiti in termini di Livello Acustico Equivalente ponderato A nel periodo diurno e notturno, si considera una fascia di rispetto di 30m per lato entro la quale vigono i limiti di immissione relativi al solo rumore prodotto dall'infrastruttura in esame. All'esterno di tale fascia, si analizzano i limiti previsti dalla zonizzazione acustica. Nello studio si tiene conto altresì del DMA 29/11/2000 (piani di contenimento e di risanamento acustico) per tener conto della concorsualità del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto concorrenti presenti all'interno dell'ambito di studio.
- Caratterizzazione ricettori potenzialmente impattati. In questa fase dello studio è stato analizzato il territorio allo stato attuale identificando gli ingombri e le volumetrie di tutti i fabbricati presenti con particolare riguardo alla destinazione d'uso, all'altezza e allo stato di conservazione dei ricettori potenzialmente impattati e ricadenti nella fascia di pertinenza acustica tranviaria (30 m per lato). Tali analisi sono state estese fino a 40m per lato, per tener conto dei primi fronti edificati presenti al di fuori della fascia di pertinenza dell'infrastruttura in progetto.
- Livelli acustici residui. Con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione del clima acustico presente all'attualità (livelli sonori residui). I risultati del modello di simulazione sono stati quindi restituiti in forma grafica, con la redazione di mappe isofoniche.
- Livelli acustici linea SIR3. Con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici indotti dall'esercizio della linea tranviaria in esercizio. I risultati del modello di simulazione sono stati quindi restituiti sia in forma tabellare (livelli per ciascun ricettore, in corrispondenza di ciascun piano), sia in forma grafica, con la redazione di mappe isofoniche.
- Considerazioni sul clima acustico in fase di esercizio. Si è potuto quindi analizzare il clima acustico Post Operam, ed effettuare le considerazioni del caso, stimando l'impatto dei livelli indotti dall'esercizio della Linea SIR3 rispetto alle condizioni Ante Operam.

Il modello di esercizio, inteso come numero di transiti giornalieri suddivisi per periodo diurno/notturno e velocità di percorrenza dei convogli è stato acquisito dalla documentazione di progetto.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA INFORMAZIONI IN AVANTAGGIO	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 103 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

L'applicazione del software di simulazione acustica SoundPLAN ha permesso come detto di stimare i livelli sonori con la realizzazione delle opere in progetto. Come si evince dai dati riportati negli Output del modello di calcolo (elaborato NP0000D22TTIM0004001A), e degli elaborati grafici rappresentativi delle curve isofoniche dei livelli residui e di quelli indotti dall'esercizio della Linea (elaborato NP0000D22N6IM0004001A÷8A), viene ampiamente garantito per la totalità dei ricettori il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente, fatta eccezione per 6 edifici sensibili (a destinazione ospedaliera), il cui livello in facciata però è caratterizzato esclusivamente dalle infrastrutture stradali preesistenti. Il contributo sonoro dovuto alla Linea SIR3 presso tali ricettori è praticamente nullo. Il limite interno degli edifici sopra elencati, inoltre, è ampiamente garantito.

Analisi dello stato attuale (Componente Vibrazioni)

In mancanza di una normativa italiana che regolamenti gli studi di impatto vibrazionale, per la valutazione delle immissioni di vibrazioni indotte dal transito dei tram lungo la linea di progetto e la stima dell'interferenza sui potenziali ricettori, sono stati assunti i valori limite dettati dalla norma UNI 9614:2017, più restrittivi rispetto a quelli della stessa norma nella versione dell'anno 1990, comunemente adottati per le linee antecedenti la data di adozione della versione anno 2017.

L'analisi dei livelli vibrometrici dalla sorgente ai ricettori prossimi alla linea tranviaria è stata effettuata sulla base della curva di trasmissione sperimentale rilevata a valle di una campagna di misure appositamente predisposta sul territorio comunale della Città di Padova, delle condizioni geologiche che costituiscono il terreno tra piattaforma tranviaria e ricettori e della tipologia di ricettore in termini di struttura e numero di piani.

Le vibrazioni sono in grado di determinare effetti indesiderati sulla popolazione esposta e sugli edifici. Il disturbo sulle persone, classificato come *annoyance*, dipende in misura variabile dall'intensità e frequenza dell'evento disturbante e dal tipo di attività svolta. Le vibrazioni possono causare danni agli edifici in alcune situazioni, o in presenza di caratteristiche di estrema suscettività strutturale o di elevati e prolungati livelli di sollecitazione dinamica. Tale situazione si verificano tuttavia in corrispondenza di livelli di vibrazione notevoli, superiori di almeno un ordine di grandezza rispetto ai livelli tipici dell'*annoyance*.

La norma presa a riferimento è costituita dalla UNI 9614:2017 per le vibrazioni in ambito ferroviario, che sostituisce di fatto la versione dell'anno 1990 in cui, nel caso di vibrazioni prodotte da veicoli ferroviari, venivano stabiliti limiti ben più elevati.

La valutazione del disturbo è stata pertanto effettuata sulla base del valore di accelerazione delle vibrazioni immesse nell'edificio dalla specifica sorgente oggetto di indagine (V_{sor}), quale valore pari al 95esimo percentile della distribuzione cumulata di probabilità della massima accelerazione ponderata $a_{w,max}$ misurata sui singoli eventi. Tale valore viene confrontato con una serie di limiti individuati per gli edifici a seconda della destinazione d'uso e dal periodo temporale di riferimento (diurno 6:00-22:00, notturno 22:00-6:00).

E' stata eseguita una campagna di rilievi vibrometrici in corrispondenza di due sezioni lungo l'attuale linea tranviaria SIR1 di Padova. Tale attività è finalizzata alla caratterizzazione della propagazione delle vibrazioni tranviarie in una condizione del tutto analoga a quella prevista per il progetto oggetto di studio.

Nei report delle indagini (**doc. NP0000D22RHIM0004002A**), sono riportati i valori ottenuti per ciascun transito nelle due terne di ciascuna sezione e i valori complessivi della V_{imm} , V_{res} e V_{sor} .

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 104 di 191			

8.3 Suolo e sottosuolo

Analisi dello stato attuale

Inquadramento geologico

L’area in esame, che attraversa la parte centrale dell’abitato storico di Padova fino a raggiungere la periferia nella parte sud-orientale, è situata nella bassa Pianura Veneta, ovvero una zona composta da terreni prevalentemente limosi con intercalazioni sabbiose e, subordinatamente, argillose. Questa fascia di pianura è caratterizzata dalla presenza di un’alternanza di litotipi “a lenti” riconducibili alla presenza di tratti di paleoalvei (identificati talvolta anche attraverso le stratigrafie delle terebrazioni di pozzi per acqua) con andamento indicativo NW - SE.

La testimonianza dei paleoalvei è generalmente evidenziata, in superficie, da peculiari strutture morfologiche rappresentate da fasce allungate di terreni emergenti rispetto al piano campagna circostante, che degradano lateralmente verso quote inferiori. Queste unità geomorfologiche sono dovute alle caratteristiche fisiche dei sedimenti che le compongono, diverse da quelli presenti nelle zone limitrofe. Talvolta queste ultime costituiscono dei veri e propri bacini interfluviali con difficoltà di naturale deflusso idrico.

I fiumi, infatti, tendono a depositare i sedimenti più grossolani (sabbie) entro l’alveo, formando così depositi lentiformi debolmente costipabili. Durante le esondazioni le particelle sospese si vanno ad accumulare verso l’esterno dell’area esondata. Queste particelle sono progressivamente più fini e leggere (limi ed argille), in relazione alla decrescente energia e quindi alla capacità di trasporto delle acque. Talvolta accade che l’esondazione origini un nuovo ramo fluviale, il primitivo alveo abbandonato, rimasto senza un sufficiente apporto idrico, tende allora lentamente ad estinguersi, riempiendosi di depositi prevalentemente limosi.

Il maggior grado di costipamento che i sedimenti fini, stratificati durante i vari episodi di esondazione fluviale, possono raggiungere rispetto a quelli più grossolani, depositati all’interno dell’alveo, è l’origine della formazione delle suddette culminazioni altimetriche, che assumono una forma allungata proprio in corrispondenza del corso fluviale scomparso.

I sedimenti marini, qualora presenti in profondità e generalmente intercalati a quelli continentali, sono invece da mettere in relazione alle regressioni e trasgressioni succedutesi nel tempo, riconducibili sia ad oscillazioni glacioeustatiche che a variazioni nel rapporto apporto detritico/subsidenza; risultano comunque di natura sabbiosa, limosa, argillosa e si ritrovano dalla linea di costa verso l’entroterra.

Per quanto concerne la litologia di questi terreni si può ritenere che tutta l’area sia costituita da un potente materasso di depositi periglaciali e fluvioglaciali a granulometria medio-fine che, degradando verso S, vengono intercalati e divisi da depositi fluvioglaciali e fluviali composti da materiali sempre più fini fino a limi ed argille. In particolare la copertura superficiale si è originata con gli apporti alluvionali dei vari fiumi (i quali nelle fasi post-glaciali, del Quaternario possedevano una notevole capacità di trasporto e disponevano di ingenti quantità di

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA DI AVANTAGGIO	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 105 di 191

materiale) allo sbocco dalle vallate alpine; le deposizioni sono quindi, in genere, costituite da forti spessori di alluvioni, essenzialmente sabbie e limi con subordinate frazioni argillose più evidenti nei livelli superficiali. Gli spessori degli strati sabbioso limosi sono in genere notevoli e noti in corrispondenza di terebrazioni per pozzi d'acqua.

In epoca storica l'azione dei fiumi (in particolare nell'area d'intervento quella del Brenta e del Bacchiglione) è stata interrotta con importanti interventi idraulici al fine anche di evitare le esondazioni e le frequenti divagazioni dell'alveo, delle quali si può facilmente leggere traccia nella topografia e nella geomorfologia locale.

I caratteri geologici della fascia di pianura veneta sono ben conosciuti in letteratura e, se si prescinde dagli effetti vulcano-tettonici locali legati alla presenza degli ammassi subvulcanici del complesso euganeo, le principali direttrici tettoniche sono orientate secondo NW - SE (Linea Schio-Vicenza), NE - SW e E - W. Esse hanno complessivamente abbassato il lato orientale dei Colli Euganei fino alla scomparsa dei rilievi al di sotto delle alluvioni di pianura. Si evidenzia che i principali lineamenti strutturali hanno direzione scledense (NW - SE), mentre gli assi di piega (anticlinale del Montello, linea di Aviano e Sacile) e le direzioni dei piani di sovrascorrimento che marcano "l'uplift" alpino, sono orientate WSW - ENE.

L'area, in prevalenza a destinazione residenziale e densamente antropizzata, è una zona prevalentemente pianeggiante con una leggera pendenza generale del suolo in direzione S-SE con un gradiente di circa lo 0,1%. Nella ristretta area d'intervento però la morfologia risente d'importanti interventi antropici che hanno portato ad un leggero innalzamento del suolo del centro storico rispetto alla pianura circostante.

La quota del suolo è circa 11 m s.l.m. nell'area della stazione ferroviaria e di circa 18 m s.l.m. nella parte a Sud, oltre il ponte di Voltabarozzo.

Il terreno segue l'andamento generale della Pianura Veneta con una dolce acclività verso la Laguna che localmente può essere anche minore di 0,1%.

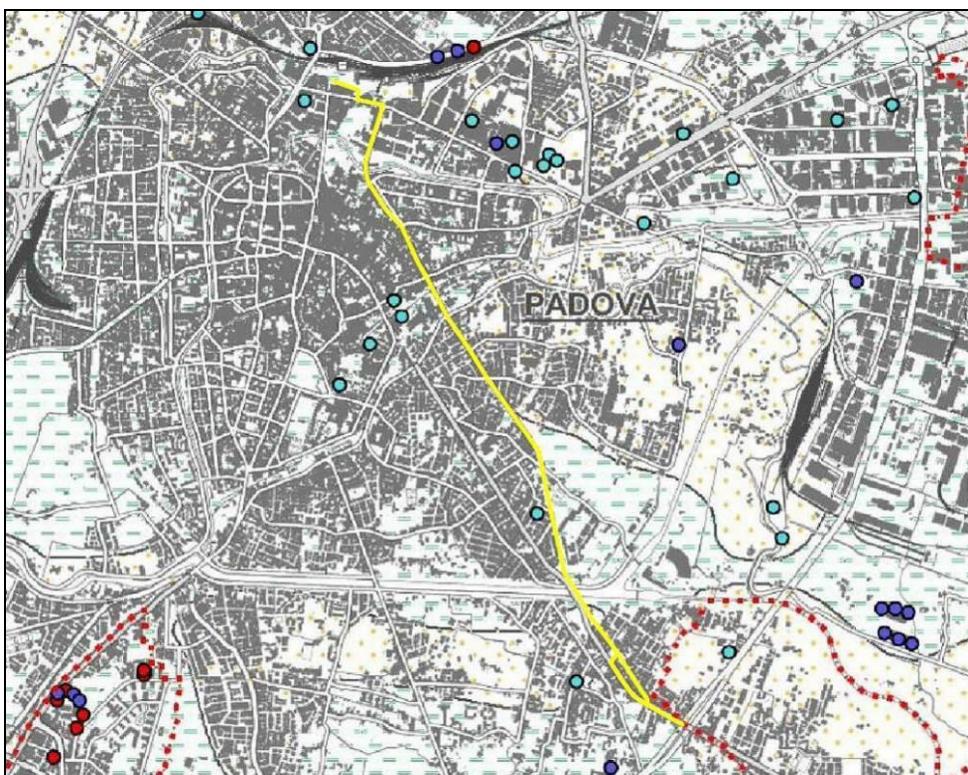
Per quanto concerne l'aspetto sismotettonico l'area oggetto degli interventi non è classificata come "sismica". Questa zona appartiene comunque al margine dell'area "Veneto - Friulana" (dove si localizza l'attuale avanfossa del Sudalpino orientale) e, in subordine, all'area di "svincolo scledense" (la cui sismicità è legata all'attività trascorrente della Linea Schio - Vicenza). Il settore settentrionale di quest'area corrisponde all'attuale avanfossa del Sudalpino orientale, i cui depositi quaternari sono in "onlap" sul substrato pliocenico inferiore (a W) e prepliocenico (a E) variamente deformato ed eroso. L'area è interessata da faglie tuttora attive, prevalentemente trascorrenti con direzione NW - SE. La sismicità è di basso livello e localizzata attorno a Treviso e Latisana. Mentre per Treviso si può pensare ad un legame con faglie NW - SE, il grappolo di scosse che ha interessato Latisana all'inizio del 1976 (Finetti et alii, 1979) non è, al momento, collegabile ad alcuna struttura nota, date le scarse conoscenze geologiche profonde di quel settore. E' segnalata però (Arisi, Rota e Fichera, 1985) una discontinuità magnetica nel basamento orientata all'incirca N - S. I numerosi terremoti avvertiti a Venezia sono, come già, detto, probabili risentimenti di eventi avvenuti nell'entroterra veneto.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA E AMBIENTALE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 106 di 191

Per quanto attiene la neotettonica, in generale, l'area è soggetta a deformazione articolata con un prevalente abbassamento a valle della linea delle risorgive e un sostanziale innalzamento a monte della stessa. Questa differenziazione avviene per una diversa evoluzione di strutture profonde (ancora non bene identificate) comprendenti una faglia attiva che dal Montello passa a W di Treviso e raggiunge la laguna di Venezia. Complessivamente si può affermare che la sismicità è medio alta solo nella fascia pedemontana, specialmente nel Montello dove si è manifestata con notevoli magnitudo anche recentemente (anno 1993).

I dati litostratigrafici raccolti nel corso della campagna d'indagine geognostica s'inquadrano nel contesto generale dell'area e confermano i dati di bibliografia.

Di seguito è riportato uno stralcio della Carta delle Unità Geomorfologiche della Regione del Veneto, in scala 1:250.000, con legenda delle forme di accumulo e dei principali lineamenti geomorfologici e strutturali.

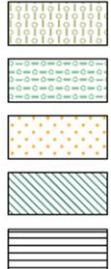


MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA IN AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						

Punti

- L-IND-01 - Prova penetrometrica
- L-IND-02 - Sondaggio
- L-IND-03 - Trincea
- L-IND-06 - Colonna stratigrafica (pozzi)

Area di pianura



L-ALL-01 - Materiali granulari di deposito fluviali/fluvioglaciali a tessitura ghiaiosa e sabbiosa

L-ALL-05 - Materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente limo-argillosa

L-ALL-06 - Materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente sabbiosa

L-ALL-09 - Materiale di deposito palustre a tessitura fine e torbiera

L-ART-01 - Materiale di riporto

57. Estratto Carta geologologica – PTCP Padova

Inquadramento geomorfologico

L’attuale assetto geomorfologico della Pianura Veneta è la risultante della primaria azione morfogenica dovuta alle divagazioni dei principali fiumi (Adige, Bacchiglione, Brenta, Piave, Sile e Tagliamento) e dei loro affluenti, a cui si è sovrapposto l’effetto di un plurisecolare modellamento antropico. Tali corsi d’acqua hanno contribuito, con i loro depositi alluvionali, unitamente all’azione del mare in prossimità della costa, a modellare il territorio dopo l’ultima massima trasgressione marina verificatasi tra i 6.000 ed i 5.000 anni fa.

L’area padana tra la fine dell’era terziaria e l’inizio di quella quaternaria si presentava come una vasta depressione invasa dal mare, confinata dai rilievi alpini ed appenninici. In questo bacino, caratterizzato da una forte subsidenza, si sono depositati progressivamente i materiali detritici provenienti dai limitrofi versanti montuosi. La quantità e le dimensioni del materiale sedimentato erano variabili in funzione all’energia di trasporto, a sua volta condizionato dalle fluttuazioni climatiche (alternanza di fasi glaciali con periodi più caldi). Il massimo apporto di sedimenti si verificava nelle fasi interglaciali quando, a seguito dell’innalzamento della quota delle nevi perenni con lo scioglimento dei ghiacciai, i corsi d’acqua aumentavano in termini di portata ed energia con il conseguente incremento dell’azione erosiva e di trasporto. La deposizione della portata solida contribuiva a livellare il substrato roccioso di questa depressione; vi erano, infatti, aree di maggior subsidenza (bassa Pianura Padana, Ravennate, Ferrarese, Laguna Veneta) e alti strutturali corrispondenti a dorsali (basso Tagliamento). I sedimenti hanno raggiunto quindi spessori sensibilmente superiori nei bassi strutturali rispetto a quelli registrati in corrispondenza delle dorsali. Per quanto riguarda la topografia superficiale, l’area padana è sempre stata irregolare, seppure con deboli variazioni altimetriche. Tali irregolarità sono da attribuirsi, indipendentemente dai più recenti fattori antropici, in parte anche alle deformazioni subite dal substrato roccioso che si riflettono in superficie con morfologie notevolmente attenuate.

Questa variabilità morfologica dipende anche dalla diversa distribuzione e natura dei sedimenti e dalla loro differente attitudine al costipamento.

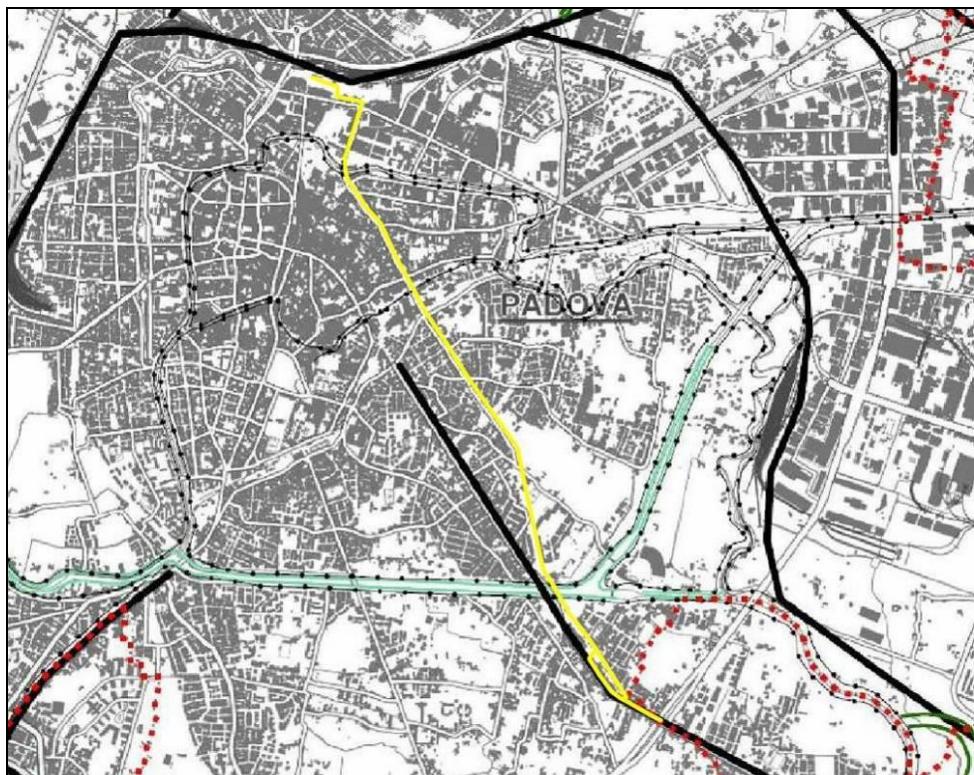
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE E INNOVATIVA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						
NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	FOGLIO 108 di 191	

Si sono così create delle configurazioni morfologiche caratterizzate da lievi depressioni, interessate dal flusso delle acque fluvio-alluvionali e da aree topograficamente più rilevate. Attualmente la profondità del substrato roccioso nell'area padovana è stimata intorno ai 400 ÷ 500 m, così come risulta da sondaggi e prospezioni geofisiche.

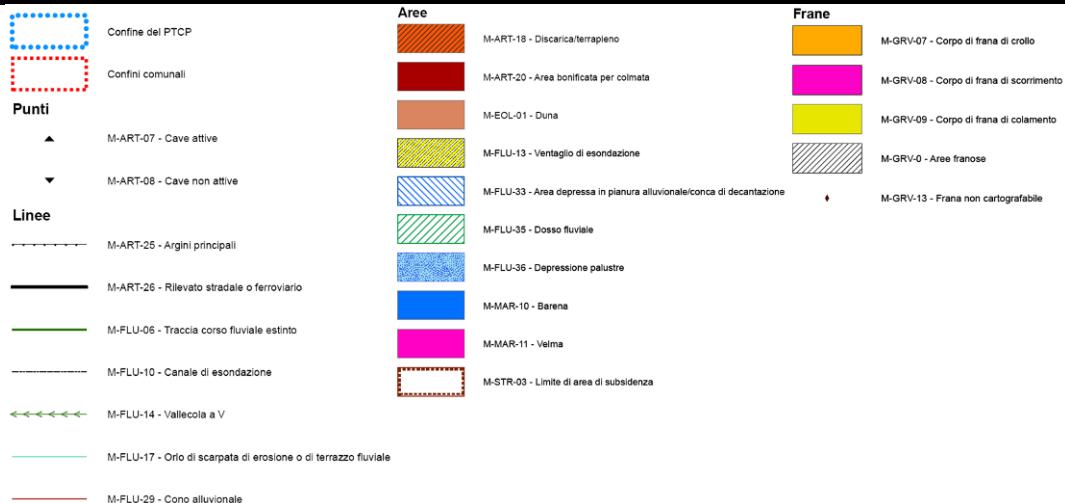
Precedentemente al periodo medioevale, prima che l'uomo (tramite sistematici e continui interventi sugli argini) costringesse i fiumi entro percorsi obbligati, in corrispondenza di prolungati cicli di piovosità, si verificavano delle rotte che provocavano dissesti e variazioni dei corsi stessi. Questi antichi percorsi fluviali, denominati paleoalvei, sono tra le forme geomorfologiche più caratteristiche presenti nella Pianura Veneta. Essi, oltre ad essere importanti ai fini della ricostruzione storico-ambientale e paleogeografica del territorio, rivestono anche notevole importanza dal punto di vista idrogeologico. I paleoalvei costituiscono, infatti, direttive preferenziali di deflusso idrico sotterraneo, essendo costituiti da materiali a permeabilità medio elevata.

La Pianura Veneta, in base alla struttura del sottosuolo, può essere suddivisa in:

- alta pianura: settore corrispondente alla fascia del materasso alluvionale interamente ghiaioso;
- media pianura: area dove è presente l'alternanza di livelli ghiaiosi e limoso argillosi;
- bassa pianura: equivale all'area caratterizzata da alternanza irregolare di orizzonti limoso argillosi e sabbiosi con rari livelli ghiaiosi di spessore limitato e profondi.



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AMMORTATORE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 109 di 191		



58. Estratto Carta geomorfologica – PTCP Padova

8.4 Ambiente idrico

Analisi dello stato attuale

Nella presente sezione si riporta le indicazioni dell'assetto idrogeologico dell'area oggetto dell'intervento.

Alla differenziazione progressiva della struttura geologica del materasso alluvionale da monte a valle fanno riscontro distinte condizioni idrogeologiche nel sottosuolo, dipendenti soprattutto dalla diversa distribuzione dei materiali ghiaiosi, i quali determinano un sistema idrogeologico piuttosto complesso nel dettaglio, ma facilmente schematizzabile nel suo insieme, come rappresentato nella figura seguente dove si riporta una sezione con orientamento NO - SE.

Lungo la fascia settentrionale, a ridosso dei rilievi collinari, il materasso ghiaioso indifferenziato dell'alta pianura contiene un'unica potente falda, a carattere libero, che satura le alluvioni grossolane fino al basamento roccioso o comunque fino a notevoli profondità.

Più a valle, questo acquifero unitario si evolve progressivamente in un sistema multfalde ad acquiferi sovrapposti, caratterizzato dalla presenza di una falda freatica e di più falde in pressione, alloggiate entro i diversi livelli ghiaiosi e ghiaioso-sabbiosi separati da spessi letti limo-argillosi ed argillosi. Per quanto detto risulta evidente che gli acquiferi di questo sistema multfalde non sono altro che le digitazioni dell'acquifero indifferenziato situato a ridosso dei rilievi, dal quale essi derivano tutti i loro caratteri idrologici principali.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALI E SICUREZZA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 110 di 191			

La falda freatica del sistema multfalde, in relazione alla minore inclinazione della superficie topografica rispetto a quella dell'acquifero libero ed alla progressiva rastremazione del livello ghiaioso superficiale che la contiene, viene a giorno nei punti più deppressi del piano campagna lungo una fascia praticamente continua a sviluppo indicativo E - W di larghezza tra 2 ÷ 8 km. È questa la "fascia delle risorgive", tipiche sorgenti di pianura che originano tutta una serie di corsi d'acqua, il più importante dei quali è il Sile, mentre tra quelli secondari possiamo ricordare lo Zero ed il Dese ed il Tergola. E' stato calcolato che la portata media della rete delle risorgive tra i monti Lessini ed il Tagliamento risulta di 92 m³/s circa, dei quali 49 m³/s tra Lessini e Piave e 43 m³/s circa tra Piave e Tagliamento. Il sistema multfalde coincide con la media pianura.

A valle della fascia mediana, la pianura è normalmente povera di risorse idriche sotterranee superficiali, mancando nel sottosuolo prossimo alla superficie acquiferi ghiaiosi ad elevata permeabilità; anche l'interscambio di acque tra falda e corsi d'acqua è piuttosto limitato. Tuttavia in certe zone della fascia di bassa pianura (ad es. Scorzè in Provincia di Venezia) si rilevano alcune falde in pressione, prevalentemente entro acquiferi sabbiosi, con importanti portate ai pozzi.

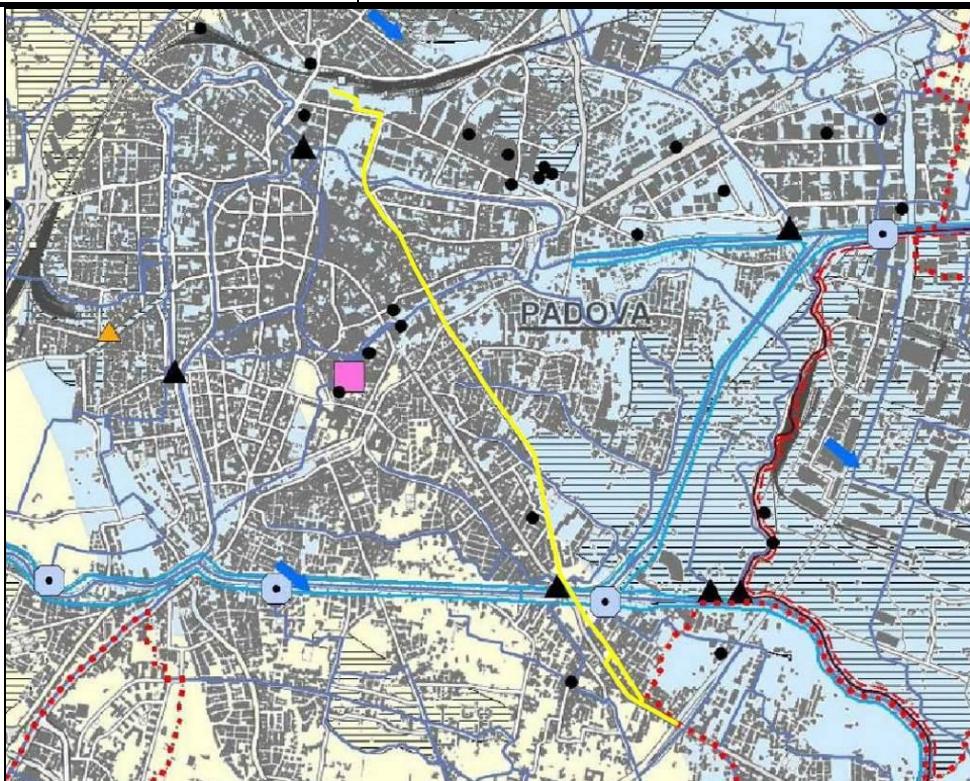
Dal punto di vista idrogeologico si riscontra, poco sotto il piano campagna, la presenza di una falda freatica, generalmente non particolarmente ricca d'acqua a causa della permeabilità medio-bassa degli strati superficiali del terreno. Al di sotto di questa falda la situazione idrogeologica è caratterizzata da un sistema a più falde sovrapposte e in pressione insediate in acquiferi prevalentemente sabbiosi, anche fino a notevoli profondità, separate da strati di materiali argillosi praticamente impermeabili. Per quanto attiene le acque superficiali si può affermare che la falda freatica è una falda non molto ricca di acqua, poco profonda, ad alto rischio di contaminazione e comunque con caratteristiche tali da non essere appetibile per importanti sfruttamenti se non per uso irriguo. Le fonti di ricarica principale sono fornite dai contributi diretti delle acque meteoriche e indirettamente dagli apporti dei numerosi corsi d'acqua che attraversano il territorio. Il livello statico della falda freatica, pur risentendo di alcuni effetti locali, è mediamente riscontrabile a quote comprese tra -2 e -2,5 m al di sotto del piano campagna. Non subisce grosse oscillazioni nel corso dell'anno, oscillazioni comunque stimabili in circa ± 1 m e con un livello massimo presumibile a circa -1 m di profondità dal p.c..

La permeabilità dei terreni è compresa tra valori di circa 10-4 ÷ 10-6 m/s per le sabbie (più o meno limose) e di 10-6 ÷ 10-8 m/s per i limi ed i limi argilosì.

La direzione di flusso della falda non è valutabile con precisione a causa dei bassi gradienti della superficie freatica e delle influenze dei corsi d'acqua che scorrono nei paraggi. In ogni caso, la direzione generale è comunque stimabile verso sud, sud-est, secondo la naturale pendenza del suolo e le direttive generali delle falde della Pianura Veneta.

Nell'area sono presenti importanti corsi d'acqua: a Nord il Piovego e a Sud il Bacchiglione.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA E AMBIENTALE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 111 di 191



59. Estratto Carta idrogeologica – PTCP Padova

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 112 di 191

8.5 Vegetazione, fauna ed ecosistemi

Analisi dello stato attuale

- **Vegetazione**

L'area interessata dal progetto è in ambito urbano. L'ambiente urbano è arricchito da aree naturali che fungono da fattori di identità e di connessione oltre che riequilibrare i cicli idrogeologici e microclimatici.

Il verde urbano rappresenta una componente fondamentale per il patrimonio culturale e naturale della città, svolge fondamentali funzioni di interesse ecologico e sociale, costituisce una risorsa, quando salvaguardato e gestito in modo adeguato contribuisce al benessere e alla soddisfazione degli esseri umani. Il verde assume ruoli rilevanti nel tessuto urbano, viene considerato un organismo vitale, in quanto partecipa all'evoluzione della città e aiuta alla rigenerazione dell'atmosfera, inoltre svolge funzioni estetiche e paesaggistiche.

Nel territorio urbano di Padova è possibile distinguere un verde pubblico e un verde privato. I giardini storici e i parchi urbani rappresentano un'emergenza significativa nella città di Padova, vi si trova l'Orto Botanico più antico al mondo, l'Isola Memmia realizzata alla fine dell'700, il Giardino Treves, il Giardino dell'Arena, il Giardino della Rotonda, il Giardino dell'Alicorno, il Giardino Appiani; i parchi urbani, il Parco Iris (di seguito descritto), il Parco del Roncaglette, il Giardino degli Ulivi di Gerusalemme, il Parco degli Alpini, il Parco delle Farfalle e gli Impianti sportivi di Via Pelosa, in progetto il Parco delle mura e il Parco Morandi

Nell'area del centro storico le aree verdi sono censite su base GIS, in merito a queste informazioni e con il rilievo su campo la progettazione ha potuto definire come il progetto incide sul patrimonio del verde urbano. In allegato a questa relazione sono stati redatti 3 elaborati (Carta delle alberature urbane) in scala 1:2000 in cui sono indicati gli alberi interessati dal progetto ed evidenziati in rosso quelli che effettivamente devono essere eliminati, come riportato nell'immagine seguente :

<p style="text-align: center;">MANDATARIA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIARE DELLO STATO ITALIANO</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p> <p>SDA progetti ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p>  <p>ERREGI INGENIERIA DI ARQUITETURA SRL</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p>  <p>PINI SWISS</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO</p>												
<p>RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; width: 15%;">COMMESSA</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">LOTTO</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">CODIFICA</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">DOCUMENTO</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">REV.</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">NP00</td> <td style="text-align: center;">00 D Z2</td> <td style="text-align: center;">RH</td> <td style="text-align: center;">IM0000 001</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">113 di 191</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	113 di 191
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	113 di 191								



Elenco alberature urbane da tagliare:

- *Acer campestre*
 - *Cercis siliquastrum L.*
 - *Tilia X europea L.*
 - *Gleditsia triacanthos L.*
 - *Liquidambar Styraciflua*
 - *Lagerstromia L.*
 - *Craataegus monogyna*
 - *Quercus Petraea*
 - *Fraxinus excelsior L.*
 - *Liriodendron*

60. Carta delle alberature urbane : in rosso sono indicati gli alberi da tagliare

La tipologia di verde urbano è così suddivisa:

- parchi gioco,
 - parchi e giardini
 - aree verdi di quartiere (aree verdi non attrezzate, aiuole, spartitraffico, parterres).

L'area urbana di Padova si è evoluta intorno al nucleo centrale storico con il compattamento degli spazi intermedi tra i comuni limitrofi. Questa tendenza ha di fatto invaso e ridotto lo spazio rurale.

All'inizio del '900 vennero costruiti a Padova i primi giardini pubblici, chiamati "Giardini dell'Arena" in Corso Garibaldi. In seguito, nell'immediato dopoguerra, le zone a verde erano rappresentate anche dai giardini della Rotonda, dall'Isola Memmia e qualche anno dopo, verrà acquistato il giardino Treves e si sistemeranno altre aree per lo più lungo la cinta muraria.

Da sottolineare è il rilevante cambiamento d'uso delle superfici verdi: mentre i prati prima venivano recintati e vietati all'accesso, ora vengono realizzati per consentire le attività di movimento. Questo importante cambiamento implica la scomparsa dei disegni formali del giardino a vantaggio di modelli paesaggistici.

Il verde urbano rappresenta per la città una necessità fisiologica per la rigenerazione dell'atmosfera e del terreno in quanto organismo vitale.

All'espansione edilizia sono sopravvissuti i seguenti tipi di vegetazione:

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO										
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI ANABBONAMENTO IN ANTEPRIMA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	114 di 191

a) Area a vegetazione acquatica (emersa e sommersa): presente lungo le rive dei fiumi, dei canali e dei fossi, presente maggiormente nelle zone del Basso Isonzo e le Bretelle.

b) Bosco idrofilo e asciutto: presente soprattutto nelle zone meno antropizzate, risulta di ridotte dimensioni rispetto alle potenzialità a causa degli interventi antropici.

c) Vegetazione da ambienti antropici: spesso sono terreni sedi di discariche di materiali da costruzioni destinati ai progetti di urbanizzazione a verde. I terreni con queste particolari condizioni sono riconoscibili per la presenza di una specifica vegetazione.

d) Colture agricole, frutteti e vigneti: si tratta di aree piccole o piccolissime il cui prodotto è destinato prevalentemente al consumo del conduttore. Per la maggioranza gli orti sono coltivati con la normale rotazione stagionale utilizzando concimazione di letame e operando numerose sarchiature. I suoli a frutteto sono quelli meglio conservati anche se non siamo in presenza di veri frutteti, bensì di numerosi alberi da frutto. Rilevante la presenza di vigneti.

e) Giardini e parchi: ne esistono diverse tipologie con specifiche specie arbustive: giardini storici, giardini antistanti le case, giardini a frutteto.

Nella seguente tabella si elencano le principali specie vegetali per tipologia di area :

Tipologia area	Principali specie presenti
Vegetazione acquatica (emersa e sommersa) e d'ambiente umido	Nuphar lutea Nymphaea alba Trapa natane Phragmites australis Valeriana officinalis Iris pseudacorus Typha latifoglia
Bosco idrofilo e bosco asciutto	Salix alba Salix Purpurea Corpus sanguinea Populus nigra Frangula Alnus Alnus Glutinosa Populus Alba Populus Canescens Acer campestre Rosa Canina Crataegus monogyna Fraxinus ornus Pyrus pyraster Prunus spinosa Ulmus minor Amorpha fruticosa Robinia pseudoacacia
Vegetazione da interventi antropici	Paritaria officinalis Chenopodium album Cymbalaria muralis Chelidonium majus Asplenium trichomanes Asplenium ruta-muraria Urtica dioica Ficus carica Rubus sp.pl. Artemisia vulgaris
Giardini e parchi	Buxus balearica Cavalleria Japonica Acer Palmatum Gynerium sp. Araucaria imbricata Cupressus arizonica Carpinus betulus Populus

(Fonte: Minuzzo L., 1985, La vegetazione spontanea e gli ambienti antropizzati)

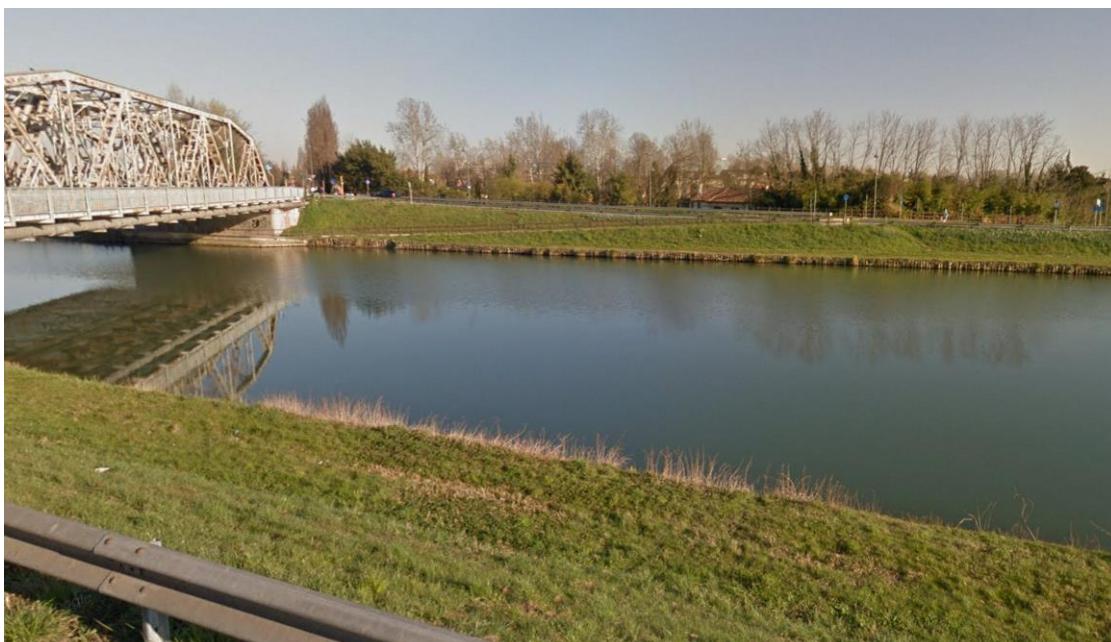
A seguire si riportano gli alberi classificati “storici” nel Comune di Padova, la loro ubicazione e le condizioni di salute.

Nome volgare	Nome latino	Condizioni	Ubicazione
Palma di Goethe	Chamaerops humilis	buone	Orto botanico
Ginkgo	Ginkgo biloba	discrete	Orto botanico
Magnolia	Magnolia grandiflora	discrete	Orto botanico
Platano orientale	Platanus Orientalis	discrete	Orto botanico

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI ANFIMETRIA DI ANTECETTUA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESMA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 115 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								
Tasso	Taxus baccata		buone		P.della Valle (Collegio Antonianum)			
Platano	Platanus hybrida brot.		buone		P.della Valle (antonianum)			
Platano	Platanus hybrida brot.		buone		Via Falloppio			
Platano	Platanus hybrida brot.		buone		Via Marsala			
Magnolia	Magnolia grandiflora		buone		P.zza del Santo			

(da “Monumenti della natura”Provincia di Padova”).

La vegetazione spontanea ripariale, è rappresentata da una residua presenza del fragmiteto (formazione floristica lacustre).



61. Vista Lungo argine Codotto e Maronese del Ponte di Voltabarozzo, fragmiteto sulle sponde

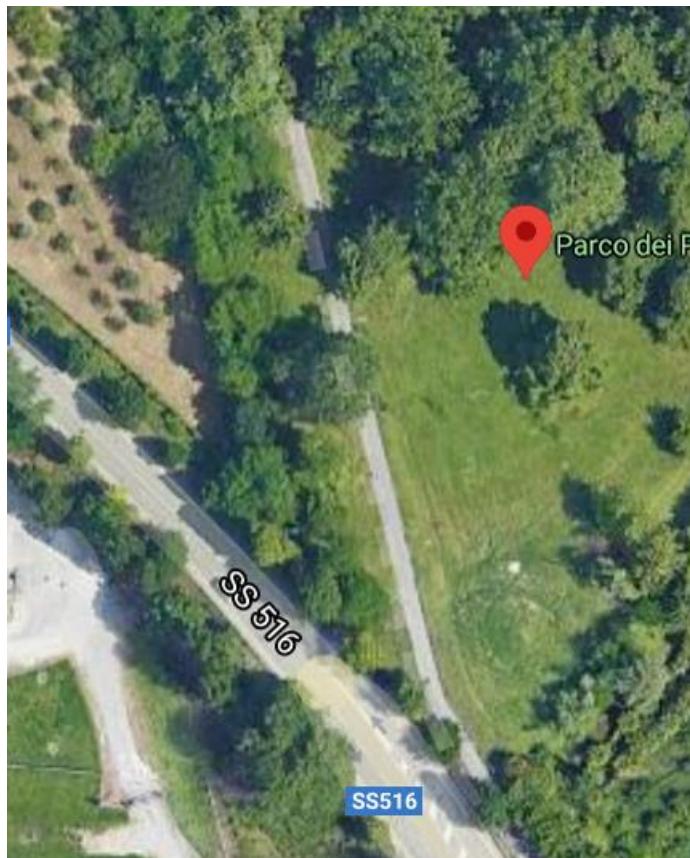
In generale la vegetazione che caratterizza le aree lasciate alla naturale evoluzione della zona, o almeno non soggette a ricorrenti interventi di manutenzione e/o alterazione di tipo antropico presentano due specie dominanti che costituiscono l’aggruppamento ad *Amorpha fruticosa* e *Rubus caesius*. Si tratta di una fitocenosi tristratificata, con uno strato arbustivo superiore dominato dal falso indaco ed uno strato arbustivo inferiore in cui prevale nettamente *Rubus caesius*. Risulta inoltre frequente la specie lianosa *Humulus lupulus*. Lo strato erbaceo è

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE AMBIENTALE DI AVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESMA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 116 di 191

caratterizzato dalla predominanza delle specie dell'ordine *Convolvuletalia sepium* e della classe *Galio-Urticetea* quali *Urtica dioica*, *Galium aparine*, *Calystegia sepium*.

La vegetazione sopra descritta è caratterizzabile come vegetazione terofitica subnitrofila, (*Brometalia rubentis-tectorum*). Si tratta di tipologie vegetazionali connesse alla presenza di suoli poco profondi su substrati di natura prevalentemente ghiaioso-sabbiosa e dunque caratterizzati da una spiccata aridità edafica.

Troviamo della vegetazione arboreo arbustiva del tipo a filare nell'area Parco dei Platani dove saranno posizionati i muri del ponte



62.

63. Immagine su ortofoto dei filari su parco dei Platani

• Fauna

Con riferimento al **patrimonio faunistico**, si evidenzia come la città spesso rappresenta rifugio più sicuro e ricco di cibo che le zone agricole, spesso ricche di sostanze nocive.

Nei periodi delle migrazioni primaverili e autunnali, nei parchi e nei giardini storici sostano anche uccelli poco frequenti anche in campagna come la sterpazzola, l'usignolo, l'upupa, il torcicollo, il colombaccio, l'allocco.

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 117 di 191

Nella zona più antica della città vive e nidifica anche il codirocco spazzacamino che di solito vive in montagna tra le rocce. Altri due uccelli segnalati in zone del centro storico sono il rondone e il balestruccio. Un altro ambiente importante è costituito dalla rete di fiumi e canali: l'eutrofizzazione delle acque che raccolgono gli inquinanti organici favorisce la diffusione di erbe palustri e la fauna conseguente: gallinella d'acqua, martin pescatore, pendolino, tuffetto, folaga, svasso maggiore, rane verdi, rettili come il colubro liscio, il biacco. Nelle aree incolte e in quelle marginali si possono trovare: topi campagnoli, topolino delle risaie, moscardino.

- **Ecosistemi**

L'Ecosistema Urbano è considerare come parte di un unico organismo aree verdi e ambiente costruito, servizi di mobilità, ciclo delle acque e dei rifiuti, spazio urbano, rischio clima e fenomeni naturali estremi, benessere, inclusione sociale, accessibilità, salute e qualità della vita.

La battaglia dello **sviluppo sostenibile** avviene nelle città, affermazione dell'Onu contenuta nei documenti che accompagnano l'Agenda 2030 con i suoi 17 Sustainable Development Goals - rimarca due aspetti distinti e indiscutibili: è nelle aree urbane che si concentra l'80% del PIL mondiale, che si consuma il 75% dell'energia, che nel 2050 vivranno i due terzi della popolazione mondiale; è nelle aree urbane che si manifestano con più evidenza l'inquinamento, il degrado del territorio e degli spazi abitati, l'inarrestabile crescita del suolo consumato, la povertà e le diseguaglianze - temi, peraltro, sempre più profondamente concatenati tra loro.

Nel 2019 Legambiente ha redatto il rapporto dell'**Ecosistema Urbano**, stilando la classifica di seguito riportata.

Il punteggio, in centesimi, viene assegnato sulla base dei risultati, nei 18 indicatori considerati da Ecosistema Urbano che coprono sei principali aree tematiche: aria, rifiuti, mobilità, ambiente urbano, energia.

Nel rapporto, viene inserito come indicatore anche lo stile di mobilità in Italia. Il tipo di mezzo utilizzato sul percorso casa-lavoro da persone con più di 15 anni d'età e tipo di mezzo utilizzato sul percorso casa-scuola e casa-università da bambini e studenti nelle città con più di 50mila abitanti, 2018.

Nello studio è evidenziato come il progetto del tram di Firenze, ha raggiunto il quadruplo dei passeggeri rispetto all'obiettivo fissato al momento dell'affidamento del servizio. Questo conferma della proposta del progetto offerto per una migliore sostenibilità ambientale.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19				COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
				NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	118 di 191

ECOSISTEMA URBANO DI LEGAMBIENTE. CLASSIFICA 2019

Pos.	Città	Punt.	Pos.	Città	Punt.	Pos.	Città	Punt.
1	Trento	81,20	36	Padova	57,44	71	Reggio Calabria	49,26
2	Mantova	80,59	37	Pisa	57,11	72	Caserta	48,62
3	Bolzano	76,40	38	Lucca	57,07	73	Genova	48,38
4	Pordenone	75,45	39	Savona	56,99	74	Grosseto	46,27
5	Parma	74,72	40	Pavia	56,40	75	Salerno	45,96
6	Pesaro	70,63	41	Varese	56,30	76	Rovigo	45,75
7	Treviso	70,41	42	Ancona	55,88	77	Rieti	45,30
8	Belluno	70,18	43	Aosta	55,76	78	Brindisi	45,22
9	Oristano	69,01	44	Vercelli	55,58	79	Monza	43,91
10	Ferrara	68,55	45	Cagliari	55,54	80	Taranto	43,27
11	Verbania	66,59	46	L'Aquila	54,63	81	Campobasso	43,09
12	Reggio Emilia	65,72	47	Benevento	54,61	82	Pescara	42,78
13	Bologna	65,63	48	Siena	54,57	83	Pistoia	42,39
14	Cosenza	65,52	49	Arezzo	54,34	84	Napoli	42,18
15	Macerata	65,14	50	Potenza	54,29	85	Caltanissetta	41,85
16	Venezia	64,92	51	Vicenza	54,01	86	Foggia	41,59
17	Cremona	63,86	52	Chieti	53,87	87	Bari	41,03
18	Udine	63,84	53	Ravenna	53,70	88	Torino	40,28
19	Biella	63,81	54	Modena	53,68	89	Roma	39,85
20	Cuneo	63,72	55	Novara	52,53	90	Imperia	39,48
21	La Spezia	62,76	56	Forlì	52,39	91	Messina	38,67
22	Sondrio	62,58	57	Piacenza	52,07	92	Frosinone	38,45
23	Rimini	62,16	58	Ascoli Piceno	52,06	93	Matera	38,25
24	Firenze	61,95	59	Agrigento	51,87	94	Crotone	37,40
25	Bergamo	61,43	60	Asti	51,24	95	Alessandria	37,27
26	Perugia	61,32	61	Lecco	50,98	96	Massa	36,94
27	Lodi	61,30	62	Viterbo	50,97	97	Trapani	36,16
28	Teramo	60,26	63	Enna	50,81	98	Latina	35,80
29	Gorizia	60,22	64	Prato	50,73	99	Isernia	33,96
30	Trieste	59,93	65	Avellino	50,35	100	Palermo	30,19
31	Catanzaro	59,36	66	Lecce	50,02	101	Ragusa	29,41
32	Milano	59,33	67	Verona	49,75	102	Catania	28,56
33	Brescia	58,96	68	Como	49,75	103	Siracusa	N.V.
34	Terni	58,01	69	Livorno	49,75	104	Vibo Valentia	N.V.
35	Nuoro	58,00	70	Sassari	49,51			

Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano, 2019

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED ARCHEOLOGICA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 119 di 191			

8.6 Paesaggio e patrimonio - storico culturale

Il presente capitolo ha lo scopo di inquadrare l’evoluzione storica, lo stato attuale e i caratteri fondativi del sistema paesistico del territorio padovano, ed in particolare dell’area oggetto del presente intervento progettuale. In questa sezione verranno dunque definite per quanto riguarda il sistema e la componente paesaggio:

- *stato dei luoghi*
- *effetti del progetto sulla componente paesaggio*
- *possibili interventi di mitigazione*

Analisi dello stato attuale

L’intervento in oggetto parte dalla **Stazione di Padova**, importante nodo ferroviario, che interessa la Milano-Venezia, le linee per Bologna, Castelfranco e Bassano, oltre al collegamento con lo scalo di Padova interporto.

Sul Piazzale della Stazione da cui inizia il tracciato del SIR 3 si affacciano edifici che risalgono ad epoche nettamente diverse: a nord troviamo l’attuale edificio di stazione recentemente integrato con la costruzione di una nuova ala ad est dell’attuale piazzale. Il lato sud del piazzale è chiuso da una quinta edilizia che risale agli anni ’50 – ’60 con un’appendice più recente degli anni ’80, queste sono delle palazzine da 7 a 10 piani con funzioni miste commercio-servizi.

Dal piazzale della Stazione il tracciato del SIR 3 prosegue immettendosi su via Tommaseo tagliando una parte dell’attuale parcheggio a raso, sul lato opposto all’attuale parcheggio si erge un edificio risalente ai primi del ‘900 che occupa l’intero isolato, il tracciato prosegue su Via Gozzi.

In questa zona sono presenti edifici direzionali e commerciali o misti di più recente costruzione (anni ’80), questa zona è caratterizzata dalla presenza di numerose banche.

Questo primo tratto di analisi a ridosso dell’area di insediamento della stazione ferroviaria è riconoscibile anche come periferia collegata all’inizio dell’industrialismo. Da un’analisi del verde di queste aree si possono notare giardini residui di villette borghesi, di isolati a condominio del tardo ottocento e primo novecento con presenze verdi nelle corti-cortili interni, le presenze Liberty, prime forme di case popolari e operaie con residue forme di orto-giardino, alcune significative presenze di viale alberato.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 120 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								



64. Fotopiano della zona di interscambio del Piazzale FS di Padova (in giallo: terminal trasporto extraurbano su gomma; in celeste: pensilina trasporto urbano su gomma; in arancio: corsia taxi; in verde: Stazione FS; in rosso: futuro capolinea Nord della linea tranviaria SIR3; in viola: fermata Stazione FS della linea tranviaria SIR1).

L’infrastruttura prosegue all’interno della zona del Centro storico, come evidenziato in rosso nel seguente stralcio dell’elaborato del PTCP della Provincia di Padova Tavola 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale.

L’area tra Via Morgagni, Via Faloppio e l’incrocio di Via San Massimo è interna al Centro Storico ed è costituita da un insieme compatto di edifici che ha certamente risentito delle significative variazioni in quanto agli usi originari, ma che dal punto di vista formale e insediativo presenta una struttura consolidata e stabile. Anche come immagine queste aree appartengono alla memoria collettiva dei cittadini: le forme degli assi viari, i fronti edilizi e lo *sky line* sono forme la cui percezione è anche riconoscimento di identificazione con i luoghi della città.

La fascia centrale di Via Morgagni è coperta da un’area a verde ricca di alberature che separa a nord la zona degli istituti universitari da quella a sud che vede alternarsi edifici storici risalenti dalla metà dell’800 ai primi del ‘900, alternati a edifici più recenti che sicuramente appartengono agli anni ’40-’50.

Questo viale alberato, luogo riconosciuto come identità caratteristica di Via Morgagni è caratterizzato da un gran numero di tigli (Tiglia Cordata).

Dall’incrocio con Via Altinate per proseguire su Via Faloppio i fronti edilizi manifestano le caratteristiche di costruzioni di inizio novecento che si integrano con edifici più recenti degli anni ’40- ’50-’60.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA IN AMBIENTALE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 121 di 191

In tutta questa tratta i piani terra sono destinati al commercio che fa risentire il suo ruolo non solo sull'aspetto degli edifici ma anche sulla mobilità delle persone.

Anche in questo tratto di analisi si possono notare giardini residui all'interno di recinzioni di edifici borghesi e alcune presenze di brevi filari alberati lungo la strada.

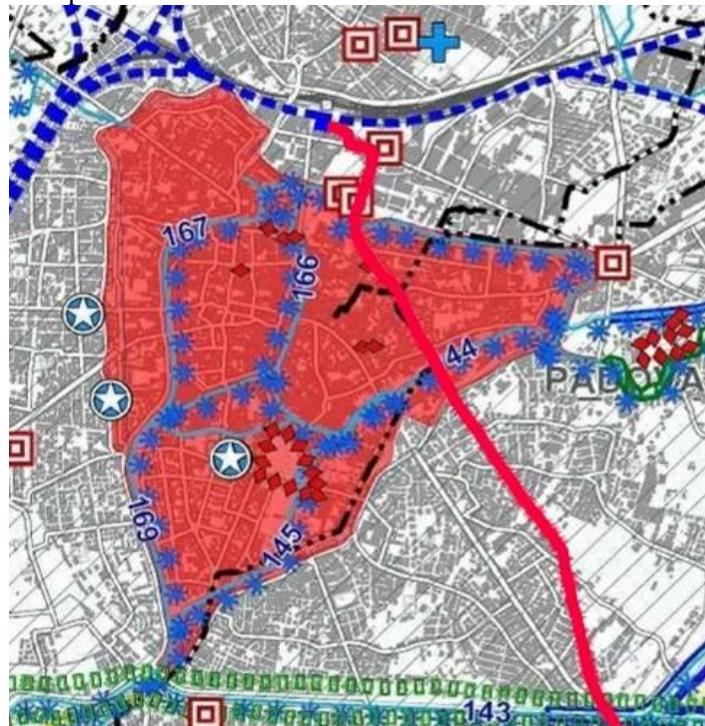
Come indicato nel PTCP tavola 1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, i caratteri individuati sono:

Centro storico di notevole importanza

il **paesaggio naturale** identificato con:

Land markers ed alberi monumentali, viali alberati: Elementi paesaggistici di rilievo, a carattere puntuale, rappresentati dalle formazioni vegetali dei parchi, dei giardini, e gli alberi monumentali, di seguito elencati:

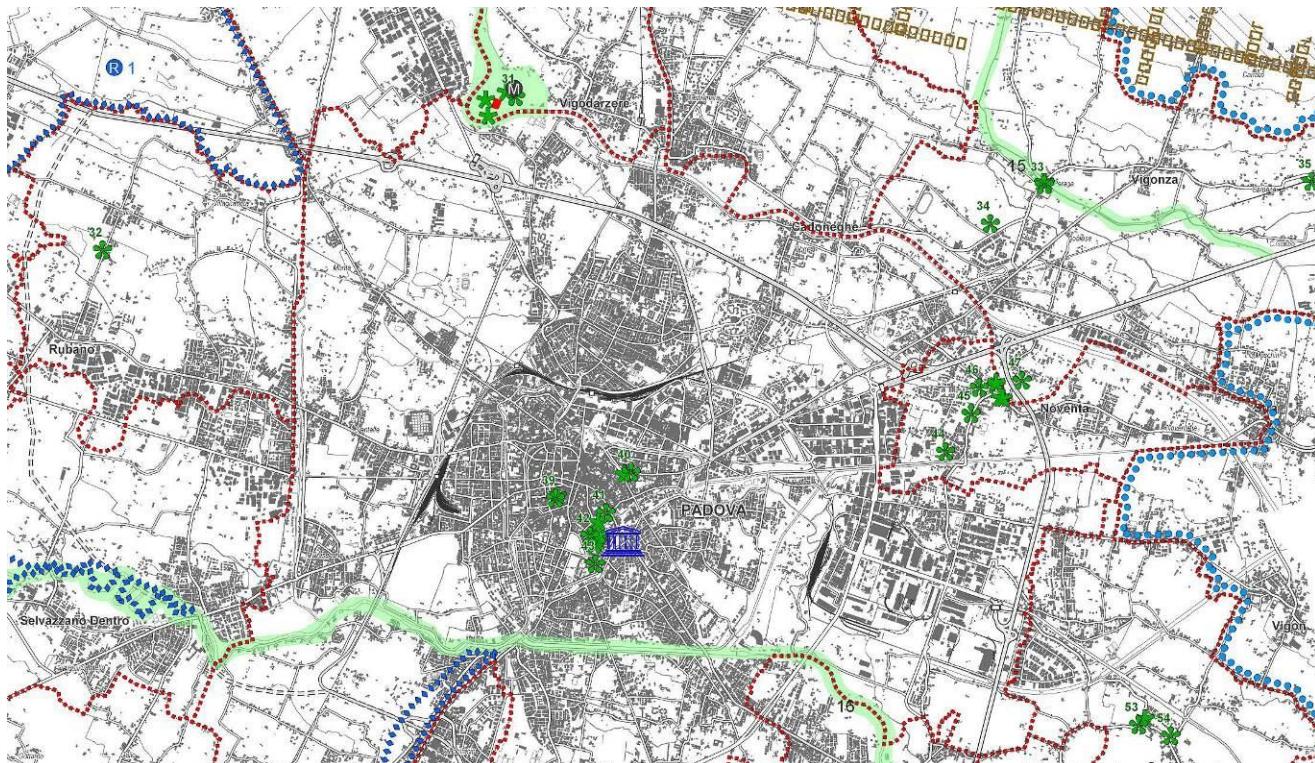
N°	DENOMINAZIONE
39	Palazzo Papafava
40	Piazzetta Ippolito Nievo
41	Chiostro della Basilica del Santo
42	Orto Botanico
43	Centro Sportivo Tre Pini



65. Da PTCP della Provincia di Padova Tavola 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale,

Gli elementi sopra citati non sempre interessano l'area di progetto ma caratterizzano i tessuti urbani consolidati e la tipologia dell'intervento che essendo del tipo lineare ne diventa partecipe.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA DI ARQUITETTURA	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 122 di 191



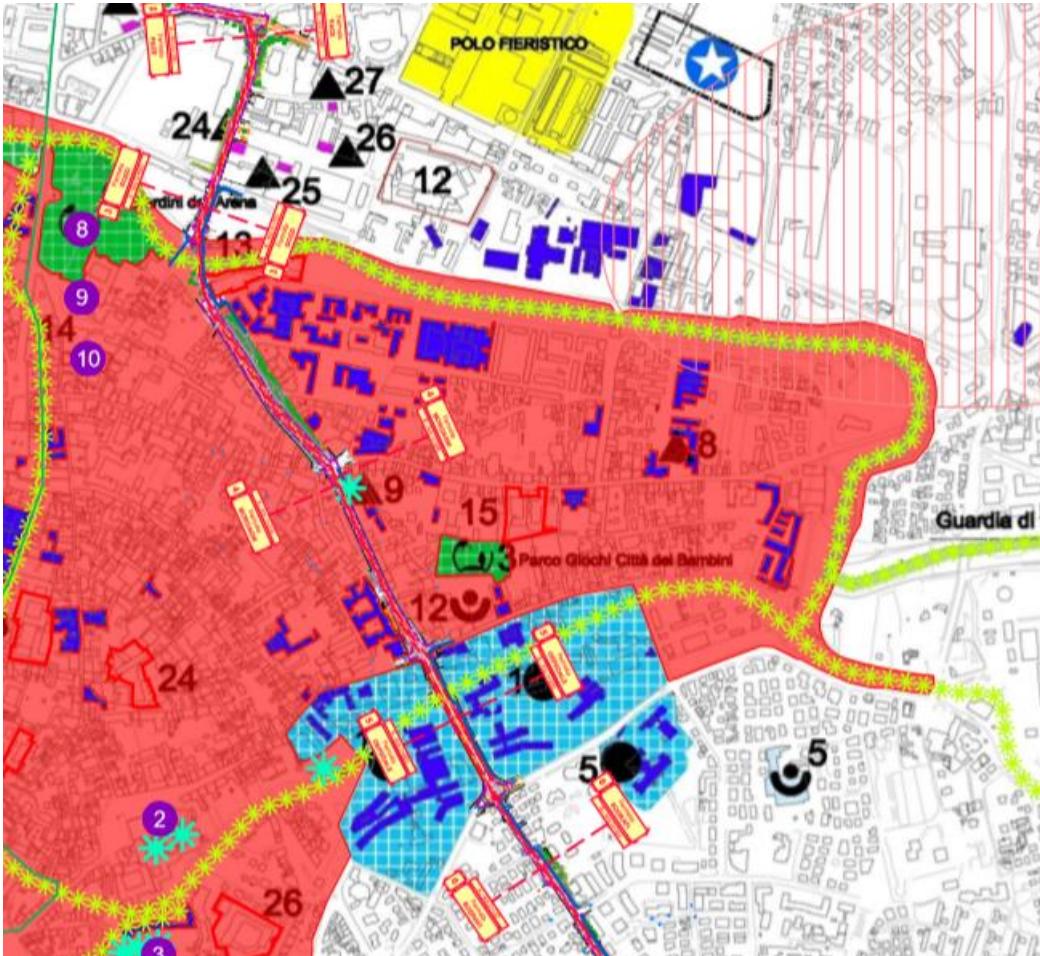
66. PTCP_P_5_a_Sistema Paesaggio

All'interno di questa suddivisione, la lettura del territorio individua le seguenti caratteristiche inserite nell'elaborato del P.A.T. del Comune di Padova, "Mosaico di città. Le scelte strategiche. La città delle opportunità:

- **il sapere:** Poli universitari, Polo della ricerca, Polo scolastico
- **la cultura:** La città storica, Prato della Valle, Basilica del Santo, Orto botanico, Palazzo della Ragione, Piazze Storiche, Duomo, Teatro Verdi, Cappella Degli Scrovegni, chiesa degli Eremitani, auditorium.
- **i grandi servizi:** Arco dei grandi servizi, Nuovo Polo della Sanità, Polo fieristico e congressuale, Poli amministrativi, Polo commerciale, Cittadella dello Sport, Poli sportivi, Polo ricreativo e commerciale, Ambito produttivo da attrezzare ecologicamente.

Nell'elaborato **Carta di sintesi del paesaggio NP00-00-D-Z2-N5-IM0002-002-A** allegato al presente documento sono individuati i temi delle tavole del **PAT Carta delle invarianti e Carta delle opportunità**. In un unico elaborato sono indicati i servizi di interesse comune (ospedali, poli sportivi, scuole ed università) e gli elementi di maggior valore culturale.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 123 di 191



67. Estratto da "Carta di sintesi del paesaggio NP00-00-D-Z2-N5-IM0002-002-A_ (zona del centro storico)

Oltrepassata la città storica, si arriva all'insediamento ospedaliero. Gli edifici presenti sono di epoche diverse. La specificità della funzione è l'elemento caratterizzante di quest'area, che ne fa anche uno dei luoghi di più intenso traffico di tutta la città.

Superato l'incrocio di Via Gattamelata, lungo Via Sografi ha inizio una zona residenziale che nei pressi dell'incrocio presenta edifici bassi, a due piani su lotti di piccole dimensioni, e edifici di maggiori dimensioni e multipiano nella parte successiva verso via Forcellini.

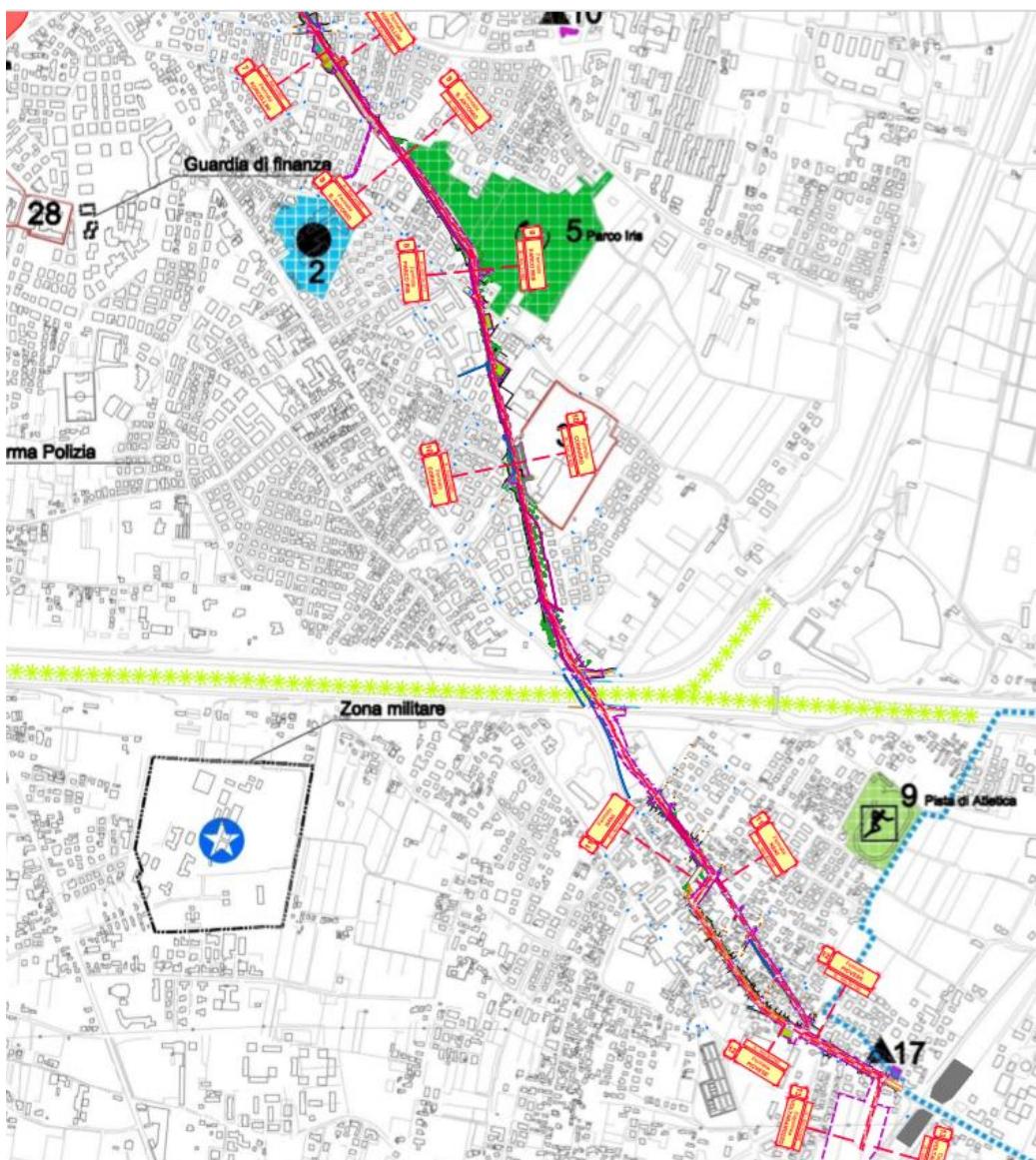
Gran parte di questa zona è stata edificata negli anni cinquanta e sessanta, con completamenti negli anni successivi. Le forme edilizie denotano un netto distacco da quelle presenti nella zona storica della città, infatti la forma edilizia dominante è una tipologia di condominio estremamente spoglio, riprodotto con forte ripetitività.

Dopo l'incrocio di Via Forcellini il tracciato tramviario entra nella zona residenziale a fianco del Parco Iris. L'inizio del percorso è fiancheggiato in entrambi i lati dall'edilizia che si era attestata su Via Forcellini, ma

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B

successivamente il lato est si apre verso il parco mentre il lato ovest è interamente edificato, composto di edifici a condominio di 4 o 5 piani.

Superata via Canestrini il tram passa tra la zona sportiva del “San Paolo” e l’adiacente comparto residenziale disponendosi sulla fascia libera di suolo, continuando verso il Liceo Cornaro fino a avvicinarsi al rilevato che porta al ponte di Voltabarozzo.



68. Estratto da “Carta di sintesi del paesaggio area esterna al centro storico”

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 125 di 191

In quest'ultimo tratto si dispone parallelamente a Via Facciolati per superare il Canale Scaricatore attraverso un nuovo ponte.

La vegetazione che si incontra è quella del Parco che si alterna ad aree verdi miste con filari o macchie di alberi.

L'ultimo tratto di analisi che va dal nuovo ponte sul Canale Scaricatore al capolinea di Voltabarozzo luogo in cui si realizza un nuovo parcheggio attraversa un'area di periferia fortemente urbanizzata, caratterizzata da forme residenziali quali piccoli condomini e case private con porzioni di giardino. Questi insediamenti sono caratterizzati da un'architettura estremamente spoglia e ripetitiva tipica di un'edilizia diffusa che compare tra gli anni '60 e '70 e che continua per buona parte degli anni '80.

Il progetto dell'infrastruttura, al contrario di altri interventi di tipo lineare che sembrano creare una ferita del territorio, ne diventerà **parte integrante e di unione**, rafforzando l'articolato urbano, grazie alla sua peculiarità di collegamento della città. Il sistema tramviario **Sir 3** diventerà parte del paesaggio urbano, inteso come patrimonio essenziale della città, generata da interessi culturali e supportata da servizi e funzioni attrattive da renderla estremamente preziosa. La tutela e la valorizzazione dei centri storici come espressione di patrimonio culturale significa salvaguardare la memoria e vivibilità dei luoghi delle rispettive comunità.

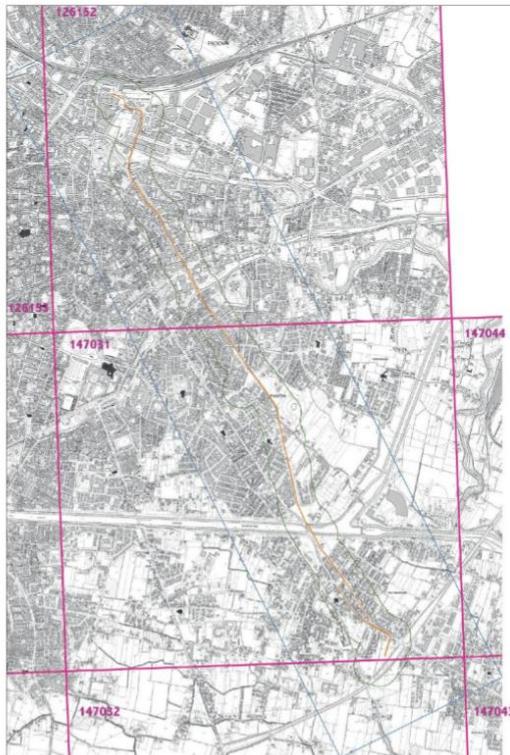
8.7 Archeologia

Analisi dello stato attuale

Le indagini archeologiche preliminari sono state eseguite in coerenza con le disposizioni contenute nell'art. 25 del D.lgs. 50/2016. La relazione è finalizzata alla verifica preventiva dell'interesse archeologico per il progetto definitivo di realizzazione della nuova linea tramviaria "SIR3",

Considerate le specifiche caratteristiche del progetto, lo studio è stato prioritariamente concentrato nella fascia di circa 150 m sui due lati del tracciato della tramvia, al fine di individuare (ove possibile anche tramite ricognizione diretta) quelle evidenze determinanti il rischio archeologico relativo e quindi interferenti – più o meno direttamente – con la realizzazione delle opere previste. Tuttavia, per consentire un miglior inquadramento storico, topografico ed archeologico dell'area oggetto di intervento e una valutazione più precisa del rischio archeologico connesso con l'attuazione del progetto, la ricerca è stata ampliata – come concordato con la competente Soprintendenza ABAP – entro una fascia di circa 1 km a cavallo del tracciato in progetto; alle estremità essa è invece stata estesa ad un buffer di 500 m di raggio equidistante dall'opera (come schematizzato nella seguente figura). La porzione di territorio così definita è stata quindi fatta oggetto di uno studio sistematico, finalizzato, attraverso un approccio multidisciplinare, all'individuazione, all'analisi e all'interpretazione in senso diacronico delle testimonianze archeologiche in essa presenti.

MANDATARIA  MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  MANDANTE PINI SWISS <small>ARCHEOLOGIA E ARCHAEOLOGY</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
		NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	126 di 191



69. Schema esplicativo della definizione del buffer di ricerca (la linea verde individua l'area del survey, quella azzurra l'area della ricerca bibliografica/archivistica).

Nella valutazione del rischio archeologico si è fatto riferimento ad una serie di parametri estimativi, che sono, nello specifico:

1. il quadro storico-archeologico in cui si inserisce l'ambito territoriale oggetto dell'intervento;
2. i caratteri e la consistenza delle presenze censite (tipologia ed estensione dei rinvenimenti), in un'ottica di “ponderazione” della componente archeologica;
3. la distanza rispetto alle opere in progetto, nella quale si è tenuto anche conto del grado di affidabilità del posizionamento delle presenze archeologiche (soprattutto per quelle note da bibliografia, fonti d'archivio o, comunque, non direttamente verificabili);
4. la tipologia delle opere da realizzare, con particolare attenzione alle profondità e all'estensione degli scavi previsti per la loro realizzazione.

I dati relativi al rischio archeologico connesso con la realizzazione del progetto e delle relative opere accessorie sono stati sintetizzati graficamente nella Carta del rischio archeologico relativo (codifiche elaborati NP0000D22N6AH0001001A-2A- scala 1: 2000). Negli elaborati è stata presa in esame una fascia di 300 m a cavallo dell'opera in progetto e corrispondente ad un buffer di 150 m equidistante dall'area di intervento, per una

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 127 di 191			

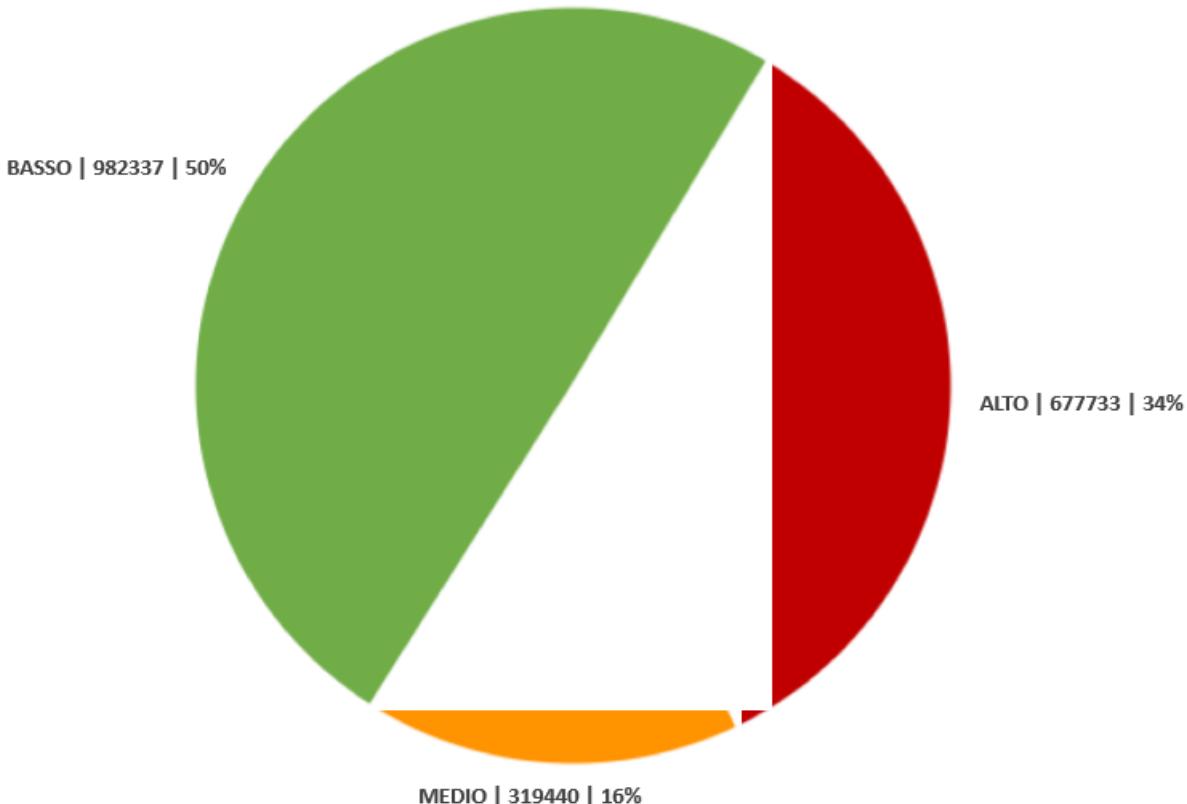
superficie complessiva pari a circa 1.979.510 mq: su quest'area – che corrisponde poi alla fascia potenzialmente sottoponibile ad attività di cognizione sul terreno – è stato definito il rischio archeologico relativo utilizzando diversi indicatori, ciascuno dei quali campito con colori diversi.



70. *Carta del Rischio archeologico relativo: dettaglio della legenda*

Sulla base dell'analisi di rischio il buffer di 150 m equidistante dall'area di intervento può essere suddiviso, pertanto, nelle seguenti zone (come illustrato nel grafico seguente):

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO DI RICERCHE ARCHEOLOGICHE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19					DOCUMENTO IM0000 001
REV. B					FOGLIO 128 di 191

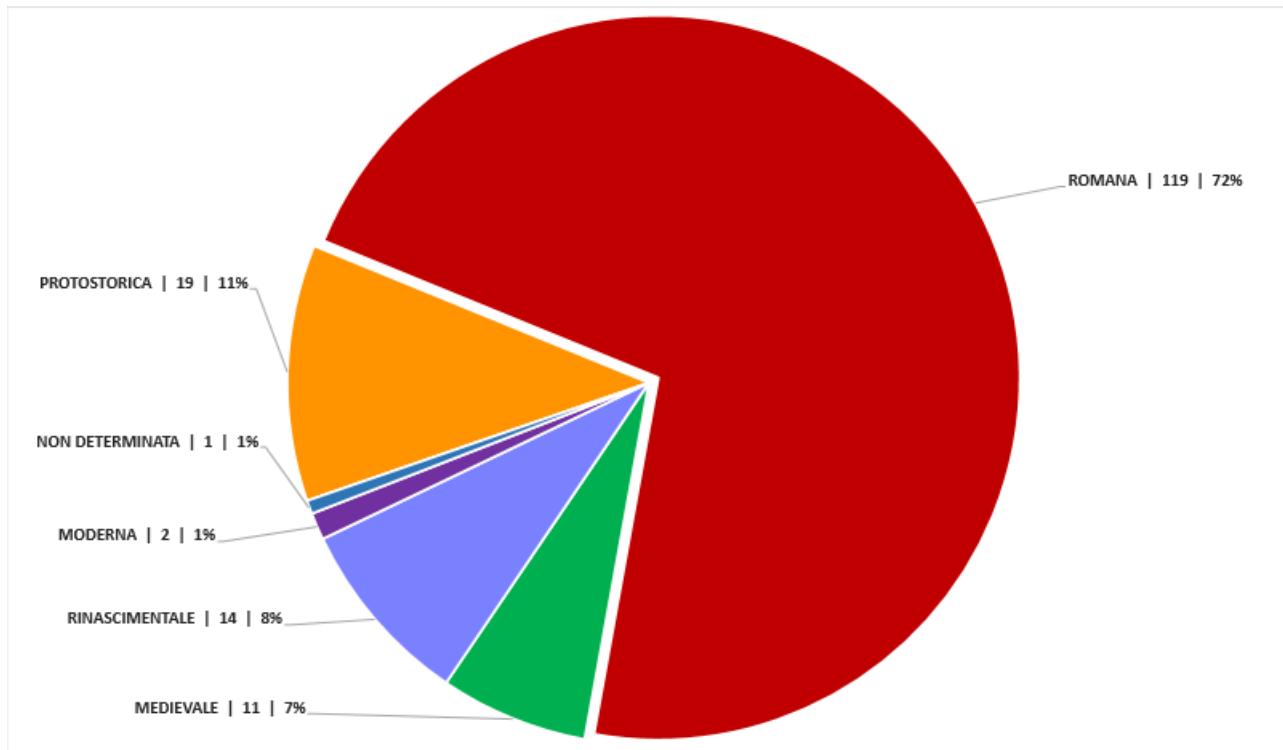


71. Grafico della distribuzione del rischio nel buffer di 300 m a cavallo dell'opera

Riassumendo quanto esposto nella specifica relazione (**doc. NP0000D22RH AH 0001 001**), si è potuto constatare che i dati scaturiti dallo spoglio bibliografico, dalla ricerca d'archivio e dall'esito negativo della fotointerpretazione e dell'attività di survey combinati ed integrati fra loro, hanno portato all'individuazione, su tutta l'area indagata, di 130 evidenze di interesse storico-archeologico, di cui il 19% di epoca protostorica, quasi tre quarti del totale (72%) delle presenze è invece attribuibile ad epoca romana, il 7% ad epoca medievale, l'8% ad epoca rinascimentale, due presenze sono di epoca moderna e solo una risulta con attribuzione cronologica incerta¹.

¹ Tali percentuali, da considerarsi soltanto indicative (in quanto calcolate su basi di dati, per quanto rappresentative, potenzialmente parziali e comunque limitate all'area indagata), sono riferite soltanto alle presenze archeologiche sepolte e rintracciate nel corso di scavi e non alle evidenze di tipo architettonico-monumentale, che – pur se in grado di generare rischio archeologico – non sono state incluse in questa specifica analisi statistica.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	129 di 191			



72. Distribuzione cronologica delle presenze archeologiche

8.8 Sistema socio economico

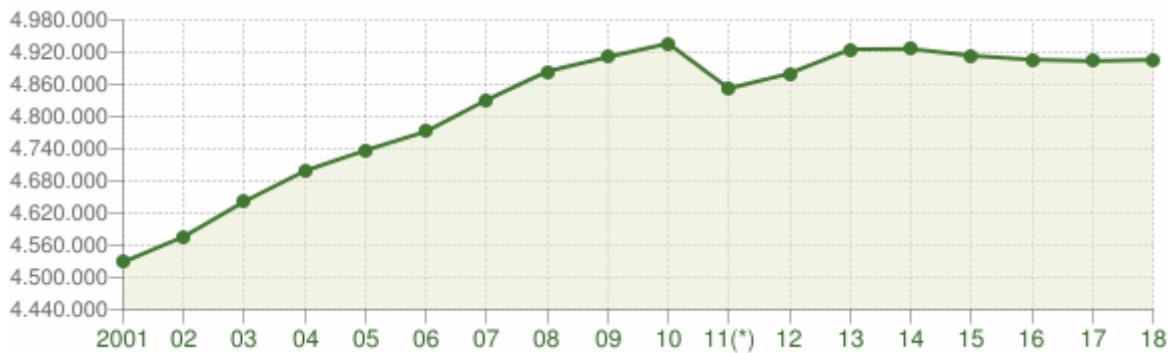
La caratterizzazione dello stato del sistema socio-economico sviluppata di seguito è riferita al Comune di Padova, alla Regione Veneto ed estesa all'Italia, al fine di fornire punti di riferimento su scala territoriale utili per una migliore comprensione dei fenomeni descritti.

La trattazione comprende lo studio dell'andamento demografico e della struttura anagrafica della popolazione, nonché quello dell'andamento e della distribuzione dei redditi dichiarati ai fini IRPEF. Si sottolinea come i dati utilizzati per la definizione del sistema demografico e socio-economico sono rielaborazioni di informazioni ricavate dalle banche dati Istat, dal Portale web Comuni-Italiani.it, (www.comuni-italiani.it) e dalla lettura dei documenti di pianificazione territoriale a disposizione.

Analisi dello stato attuale

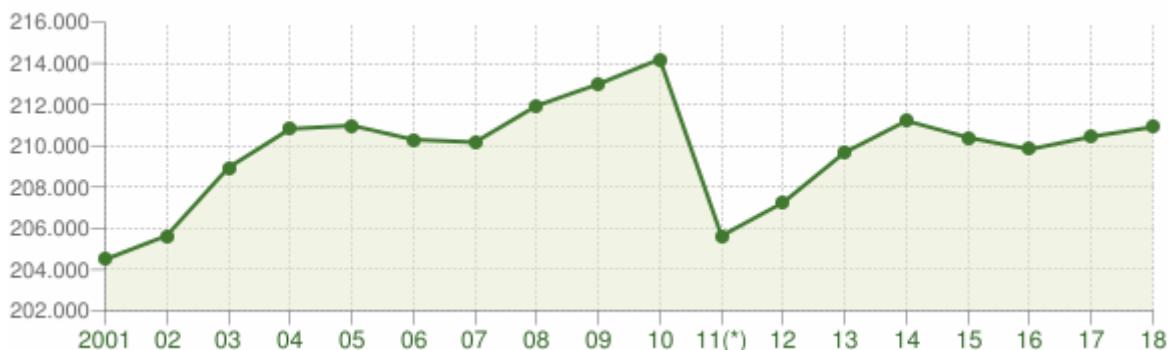
Per quanto riguarda il contesto territoriale di riferimento, tra il 2001 e il 2018, la popolazione residente nella Regione Veneto è passata da 4.500.000 a 4.920.000 unità (+9,3%), confermando il trend storico crescente, con una flessione nell'anno 2011, ed un'inversione di tendenza dal 2014.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 130 di 191



73. Grafico dell'andamento della popolazione residente della Regione Veneto – dati Istat elaborazione TUTTITALIA.IT

Il territorio comunale padovano si sviluppa su 93,03 km² e vi risiedono circa 211.000 abitanti, rendendolo il Comune più densamente popolato della Regione Veneto (2.262 ab./km²), nonostante l'aumento demografico registrato è del 2,94%, non conformando dunque con l'andamento della Regione Veneto. La flessione dell'anno 2011 si registra anche nel comune di Padova.



74. Grafico dell'andamento della popolazione residente del comune di Padova dati Istat elaborazione TUTTITALIA.IT

L'andamento demografico della popolazione Italiana riflette la tendenza crescente degli anni 2001-2011, confermando il picco evidenziato nel 2011, e l'inversione di tendenza degli anni 2013-2016.



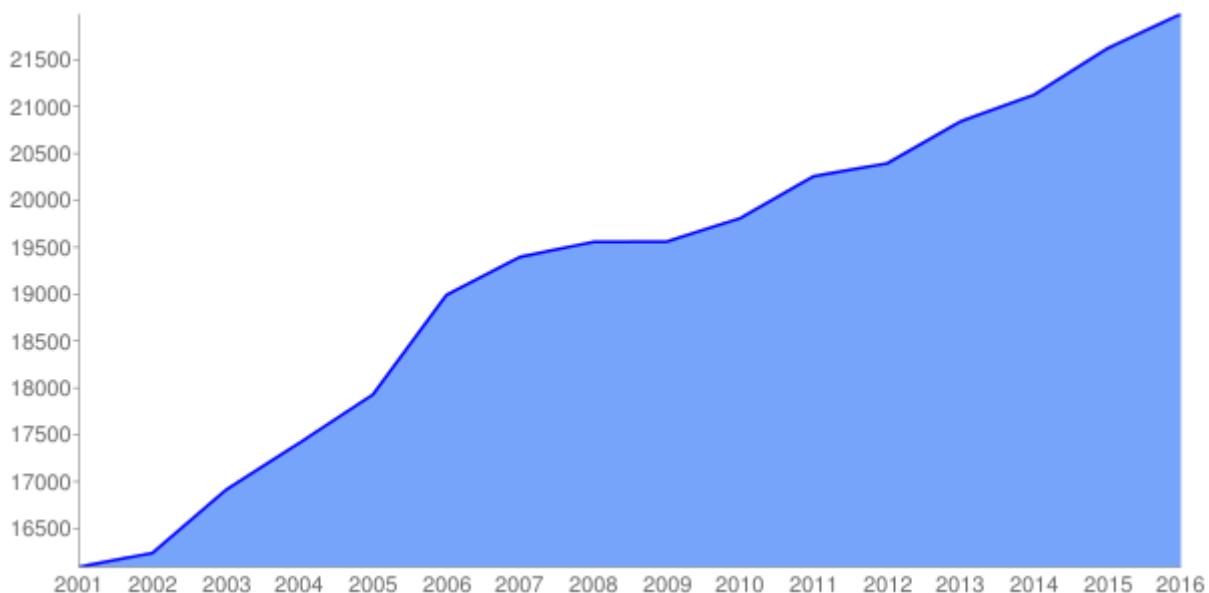
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO			PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INGEGNERI ASSOCIAZIONE DI AVVOCATI ITALIANI	MANDANTE  PINI SWISS						
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	131 di 191

75. *Grafico dell'andamento della popolazione residente in Italia dati Istat elaborazione TUTTITALIA.IT*

Un importante gruppo di indicatori riferibili ai caratteri socio economici di un territorio può essere desunto dalle dichiarazioni relative all’Imposta sul Reddito delle Persone Fisiche (IRPEF). Si tratta di indicatori non del tutto precisi, sia in quanto alcune tipologie di reddito (quali le rendite finanziarie) non sono soggette a imposizione IRPEF perché sottoposte ad altre forme di prelievo fiscale, sia in quanto i noti fenomeni di evasione ed elusione fiscale contribuiscono a fare divergere i dati del reddito dichiarato da quelli della ricchezza effettiva. Tuttavia tali dati sono comunque in grado di fornire informazioni significative sulle condizioni socio economiche dell’area cui si riferiscono.

I dati disponibili sono dal 2001 al 2016

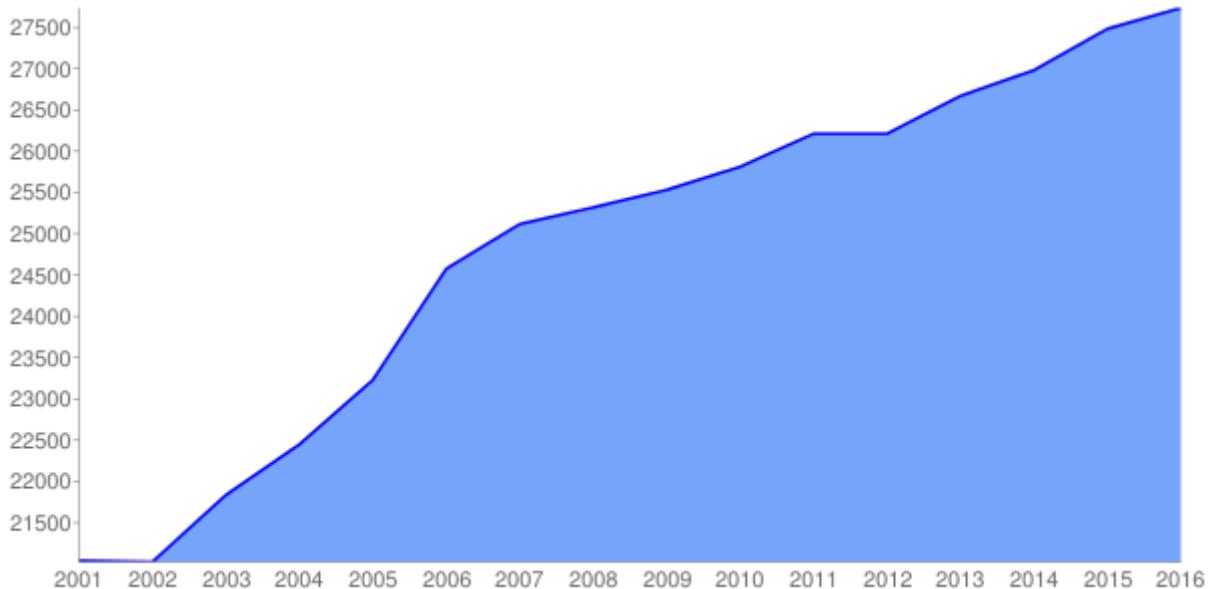
Reddito medio nel 2016 è di € 21.987 nella Regione Veneto come si evince dal grafico sottostante



76. *Reddito medio della Regione Veneto*

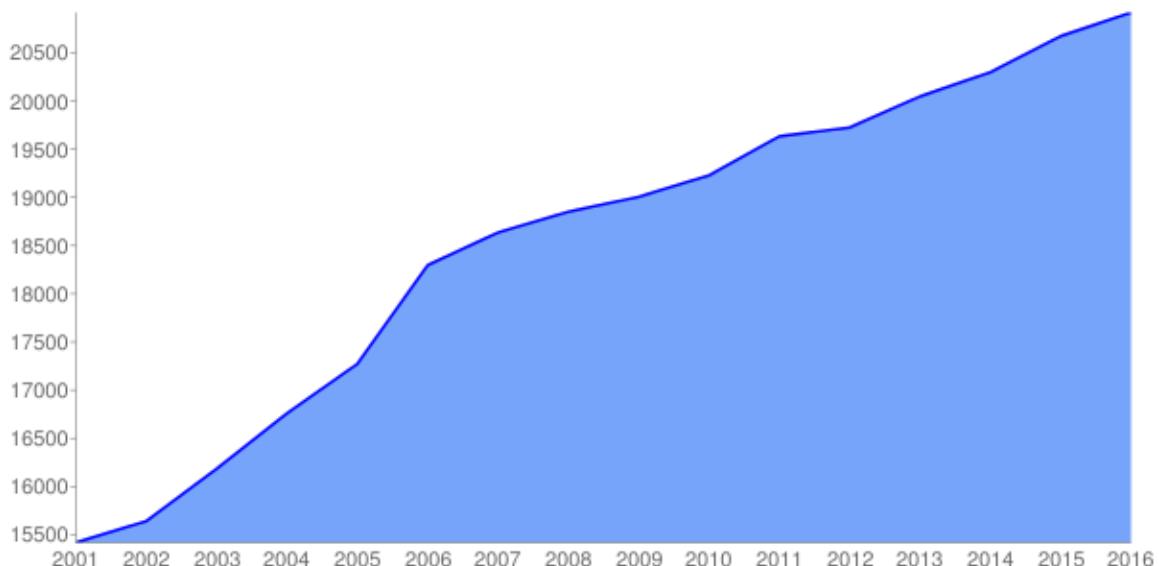
Nel comune di Padova il reddito medio nel 2016 è di € 27.734

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSA LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. FOGLIO NP00 00 D Z2 RH IM0000 001 B 132 di 191



77. *Reddito medio della città di Padova*

Reddito medio Italia nel 2016 è di € 20.918



78. *Reddito medio in Italia*

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 133 di 191

9. DESCRIZIONE DEI PROBABILI EFFETTI RILEVANTI DEL PROGETTO SULL'AMBIENTE

La presente sezione comprende, per ciascuna componente, l'analisi dei potenziali impatti generati dalle lavorazioni previste in fase di cantierizzazione, l'individuazione degli eventuali impatti residui in fase di esercizio e la descrizione dei relativi interventi mitigativi.

9.1 Clima e Atmosfera

Analisi degli impatti

La presente sezione dello Studio è finalizzata ad identificare, quantificare e valutare i potenziali impatti ambientali (positivi e negativi) che la realizzazione della Linea SIR indurranno a carico della componente ambientale atmosfera.

L'opera non produce emissioni in atmosfera e contribuisce alla riduzione del traffico veicolare. Gli interventi di mitigazione previsti riguardano per la maggior parte la fase di cantiere.

1. Fase di cantiere

Le problematiche connesse agli impatti prodotti dalle emissioni d'inquinanti atmosferici in fase di costruzione sono riconducibili essenzialmente a tre fenomeni:

- le emissioni di gas di scarico delle macchine operatrici;
- il sollevamento e la dispersione di polveri a seguito del transito dei mezzi su strada non pavimentate;
- il sollevamento e la dispersione di polveri provocati dalle lavorazioni svolte (scavo, movimentazione, posa).

L'attività di cantiere in progetto presenta la caratteristica sia di essere mobile, spostandosi con continuità lungo il tracciato dell'opera man mano che questa venga realizzata e lungo il sedime della struttura del ponte, che fissa per le lavorazioni previste nelle aree di cantiere.

I ricettori presenti sia lungo il tracciato che in prossimità del sedime della struttura sono pertanto interessati dalle emissioni prodotte da queste attività solamente per un periodo di tempo limitato, evidenziabile nel cronoprogramma lavori, che determina una situazione di temporaneità degli impatti.

Con riferimento all'emissione di sostanze inquinanti ad opera dei mezzi meccanici e degli automezzi in circolazione sulle piste di cantiere e sulla viabilità principale, aggiungono anche le PM10, da traffico veicolare.

2. Fase di esercizio

Modifica dei parametri metereologici dovuta al traffico e all'aumento delle superfici asfaltate

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 134 di 191			

Interventi di mitigazione

Il contenimento delle emissioni in **fase di realizzazione** sarà garantito in prima istanza da alcuni interventi di carattere gestionale/organizzativo di carattere generale. La pianificazione di tali interventi sarà supportata da specifici monitoraggi strumentali al fine di verificare le condizioni meteo-atmosferiche caratterizzanti l'area d'intervento nelle diverse fasi di lavoro.

I principali interventi che saranno posti in essere riguarderanno:

- predisposizione di specifici protocolli di gestione delle singole attività finalizzati ad individuare ed implementare le modalità corrette di svolgimento delle attività stesse che consentano di ridurre al minimo le emissioni di inquinanti ed in particolare di polveri;
- adeguata formazione delle maestranze al fine di evitare tutti quei comportamenti che, non funzionali allo svolgimento delle attività, determinano emissioni di inquinanti evitabili alla fonte. A titolo esemplificativo:
 - transito a velocità elevate nelle aree di cantiere;
 - mancato spegnimento dei macchinari nella fase di non utilizzo;
 - svolgimento non adeguato delle operazioni di movimentazione terre evitando perdite dai cassoni di camion e dalla cucchiaia/benna dei macchinari impiegati.

La definizione del layout dei cantieri è finalizzata a posizionare, per quanto possibile, eventuali sorgenti a maggiore distanza dai ricettore e a minimizzare le movimentazioni.

- In tutte le aree in cui si prevedono attività che possano generare polveri saranno perimetrati con teli antipolvere di altezza pari a 3 m, realizzati con materiali dalla buona resistenza agli UV e all'abrasione (Polietilene ad alta densità HDPE, Polipropilene, Poliestere o Nylon):

L'effetto mitigativo si basa su due principi: la riduzione della velocità del vento all'interno dell'area di cantiere limitando la sua capacità erosiva e facilitando la deposizione del particolato risollevato ed il filtraggio delle particelle più grossolane. In ragione di queste caratteristiche sarà predisposta una stazione di rilievo anemometrico che permetta la pianificazione in tempo reale della posizione dei teli in rapporto alla lavorazione svolta, oltre all'organizzazione di cicli di bagnatura specifici.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI INGENIERIA IN AMBIENTALE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 135 di 191



79. *Teli antipolvere Interventi di mitigazione dei carichi in atmosfera dei mezzi di cantiere*

Il contenimento delle emissioni da macchine operatrici può essere ottenuto solo attraverso una corretta scelta dei macchinari ed una loro costante manutenzione.

Al fine di ridurre al minimo le emissioni diffuse di polvere si deve agire su alcune dinamiche quali:

- ridurre al minimo l'altezza di caduta del materiale sul cassone degli autocarri;
- ridurre al minimo la velocità di apertura della benna in fase di scarico del materiale sul camion;
- prevedere la copertura dei cassoni degli autocarri prima della movimentazione;
- ridurre la velocità dei mezzi all'interno delle piste di cantiere.

Il criterio generale è quello di mantenere un'adeguata umidità dei materiali, per cui si prevede per ogni mezzo di uscita dai cantieri il lavaggio delle ruote.

L'Unione Europea ha avviato da alcuni decenni una politica di riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti da parte degli autoveicoli e, più in generale, di tutti i macchinari dotati di motori alimentati da combustibili. Tale politica si è concretizzata attraverso l'emanazione di direttive che impongono alle case costruttrici di autoveicoli emissioni di inquinanti via via più contenute.

L'impiego di veicoli conformi alla direttiva Euro VI garantisce, relativamente al PM₁₀, una riduzione delle emissioni pari mediamente al 95% rispetto alle emissioni dei veicoli Pre Euro e superiori all'80% rispetto ai veicoli Euro III. Relativamente agli Ossidi di Azoto le nuove tecnologie adottate (SCR – *Selective Catalytic Reduction* ed iniezioni d'urea) permettono la trasformazione dell'80% degli ossidi in innocui azoto e vapore acqueo. Alla luce di quanto riportato al fine di contenere le emissioni si prevede l'impiego di macchinari di recente costruzione.

Interventi di mitigazione della movimentazione e stoccaggio dei materiali/terre

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	136 di 191			

Al fine di contenere le emissioni di polveri non da motori associate alla movimentazione e stoccaggio dei materiali/terre saranno impiegati specifici presidi atti a limitare il deposito dei materiali sul manto stradale potenzialmente risollevabile ad opera dei mezzi in transito e l'erosione dei cumuli ad opera del vento. Il monitoraggio strumentale dei parametri anemometrici permetterà una precisa pianificazione degli interventi.

Tali presidi sono costituiti da:

- copertura dei carichi nelle fasi trasporto;
- periodica pulizia delle aree di transito mediante macchine spazzatrici;
- periodica pulizia dei pneumatici mediante sistemi di lavaggio ad alta pressione, previsti in tutti le aree di cantiere e operative;
- possibile utilizzo di un cannone per la nebulizzazione di acqua durante le fasi di scavo;
- bagnatura periodica delle piste e dei cumuli dei materiali stoccati.

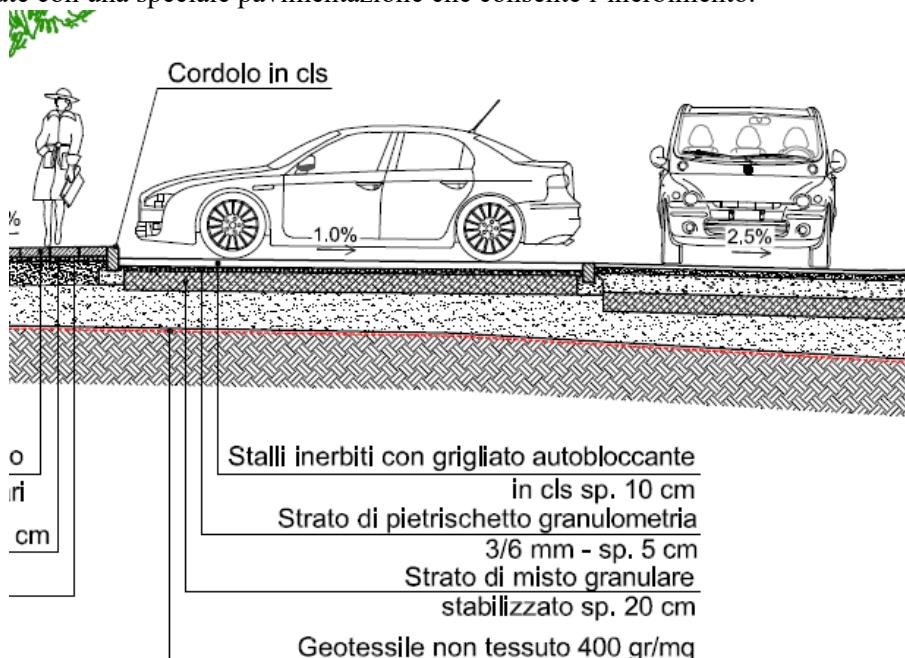


80. Sistemi di lavaggio dei mezzi ad alta pressione

In fase di esercizio il fenomeno “dell’isola di calore” dovuto alla maggiore capacità delle aree urbane, di catturare le radiazioni solari e di conservare il calore nelle ore diurne e di rilasciarlo nelle ore notturne a causa delle superficie asfaltate e dei materiali edilizi che impediscono la naturale traspirazione, è stato affrontato con una progettazione che prevede l’utilizzo di materiali ecocompatibili secondo la filosofia LEED, con particolare attenzione alla durabilità e alla manutenibilità e tramite l’utilizzo di alberi per il naturale ombreggiamento delle

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA DI AMBIENTAZIONE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 137 di 191

aree adibite a parcheggio. In queste ultime aree è prevista la pavimentazione solo nelle corsie fra le aree di sosta le quali sono realizzate con una speciale pavimentazione che consente l'inerbimento.



9.2 Rumore

Analisi degli impatti

Lo studio acustico della linea tranviaria è stato svolto nel pieno rispetto della disciplina vigente in materia di rumore di origine tramviaria (**lettera n.1442/2001/SIAR del Ministero dell'Ambiente, citata nell'elaborato NP0000D22RGIM0004001A**).

L'impatto della tranvia nel caso di compresenza di sedime stradale e presenza di traffico apporta un contributo del tutto trascurabile, mentre nei tratti di assenza di traffico veicolare (ad es. Parco Iris) risulta essere percepibile, ma comunque abbondantemente attestato entro i limiti di norma, sia all'interno della fascia di 30 metri per lato dal binario (limiti pari a 70 dBA diurni e 60 dBA notturni), sia oltre tale fascia, ove vigono i limiti della zonizzazione acustica comunale. Una ulteriore analisi, condotta con il fine esclusivo di poter fornire un termine di valutazione del rumore indotto dai passaggi dei tram, ha permesso di concludere che anche all'interno della fascia dei 30 metri sopra menzionata, si ottiene il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica del Comune di Padova.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERIA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO	
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		COMMESSE LOTTO CODIFICA DOCUMENTO NP00 00 D Z2 RH IM0000 001 REV. FOGLIO B 138 di 191			

1. Fase di cantiere

Per valutare il rumore prodotto dai cantieri è fondamentale individuare le tipologie di macchinari impiegati, le loro modalità di utilizzo e l'entità dei livelli sonori da essi prodotti. Per ciò che riguarda i livelli di potenza sonora (L_w) è possibile avere utili indicazioni attraverso un'attenta analisi dei dati bibliografici disponibili e dei risultati di alcune indagini fonometriche specifiche effettuate in ambiti di cantiere. In particolare i dati impiegati in questo studio fanno riferimento dati bibliografici riportati in *“Conoscere per prevenire – La valutazione dell'inquinamento acustico prodotto dai cantieri edili”* – Comitato Paritetico Territoriale per la prevenzione infortuni, l'igiene e l'ambiente di lavoro di Torino e Provincia. Nella tabella a seguire sono riportate le emissioni sonore, in frequenza, associate alle sorgenti, desunte dall'analisi delle suddette fonti

	FONTE	63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	4000 Hz	8000 Hz	L_w (dB)	L_w (dBA)
Pala meccanica	CPP	119,3	108,8	104,4	101,8	103,0	99,3	95,0	92,9	120,6	107,1
Autocarro	CPP	99,8	93,7	91,0	97,0	99,3	97,7	95,0	91,7	107,3	103,9
Escavatore cingolato	CPP	104,8	118,1	111,8	111,0	108,0	105,7	99,5	94,4	120,6	113,5
Autogrù	CPP	107,9	104,5	102,4	102,3	103,7	101,3	95,8	87,2	112,5	107,6
Gruppo Elettrogeno	CPP	105,7	101,1	102,7	95,2	90,0	90,1	84,4	86,2	111,4	98,8
Compressore	CPP	109,3	100,6	95,9	95,2	91,7	94,2	91,1	86,2	113,5	99,8

81. Emissioni sonore in frequenza delle sorgenti principali

Con un cronoprogramma puntuale prima dell'inizio dei lavori possono essere definiti gli scenari, difatti i "Fronti Avanzamento Lavori" (FAL), la loro emissione sonora non è in realtà in una posizione fissa, ma si sposta via via che le lavorazioni procedono. Sarà cura del direttore di cantiere rispettare i limiti di immissione disposti dai piani di zonizzazione acustica del comune di Padova anche grazie all'utilizzo di barriere mobili posizionate in prossimità delle sorgenti, considerando che per la tipologia di attività temporanee in oggetto sono pemesse deroghe ai limiti di immissione in facciata agli edifici.

2. Fase di esercizio

Come da risultato dello studio acustico **non sono da prevedere interventi di mitigazione acustica**. Sono stati oltretutto stimati miglioramenti generalizzati del clima acustico attuale con la SIR3 in esercizio, causa sottrazione di autovetture al parco veicolare privato ad oggi circolante.

Infine, per ottemperare alle richieste del Comune di Padova, elencate nell' Allegato 2 "Pareri, Nulla Osta ed Approvazioni" del documento datato Aprile 2018 "Linea Tramviaria SIR3 Tratta Stazione-Voltabarozzo: Relazione illustrativa ai sensi del Decreto n. 587 del 22/12/2017, ove si richiede un'analisi dei livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio confrontati con quelli prodotti dai mezzi di trasporto pubblico attualmente in uso, si è dimostrato che la soluzione che traguarda l'utilizzo del tram risulta meno impattante se confrontata con una soluzione che preveda l'adozione di autobus.

MANDATARIA  MANDANTE  MANDANTE  MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 139 di 191

Interventi di mitigazione

In fase di realizzazione, risulta fondamentale adottare anche azioni di contenimento delle emissioni sonore a partire dall'organizzazione e realizzazione del cantiere, ragionate in modo tale da rendere agevoli le operazioni di movimentazione dei materiali, con percorsi che consentano di minimizzare le manovre richieste ai mezzi e le operazioni in retromarcia, soggette all'azionamento degli avvisatori acustici.

In relazione agli impianti ed ai mezzi d'opera che andranno ad operare nel cantiere, risulta fondamentale inserire tra gli elementi primari di valutazione in fase di approvvigionamento le prestazioni acustiche, privilegiando di conseguenza macchine a ridotta emissione di rumore con parametri che vanno al di là del pieno rispetto delle direttive vigenti sul tema specifico, in piena coerenza con le politiche di acquisto comunemente denominate "*Buy Quiet*". Inoltre, si prevede per l'utilizzo di macchine ed attrezzature di cantiere dotate di avvisatori acustici di retromarcia tipo *bbs-tek* con segnale sonoro a banda larga intermittente (*White Sound Warning Alarms*).

Particolare attenzione sarà posta all'istruzione del personale. Il controllo del comportamento degli addetti è infatti un'azione mitigativa preventiva a costo zero che può dare esiti molto soddisfacenti. Tutti possono contribuire a ridurre l'impatto ambientale del cantiere e il risultato è tanto migliore quanto più la squadra di cantiere agisce sinergicamente.

La prima regola è evitare comportamenti/azioni inutilmente disturbanti da parte degli operatori nonché spostamenti, avviamenti o altro non correlati dalla produzione. Per quanto attiene al rumore, i consigli pratici possono riguardare:

- avviare gradualmente le attività all'inizio del turno lavorativo mattutino;
- evitare o minimizzare l'uso di avvisatori acustici;
- non tenere i motori o le attrezzature inutilmente accese quando non necessario;
- non sbattere ma posare;
- non far cadere i materiali dall'alto;
- evitare percorsi o manovre inutili.

Queste e altre semplici regole, consolidate all'interno di procedure operative, devono essere estese anche alle aziende subappaltatrici, ai fornitori di servizi e devono essere introdotte nella squadra di cantiere per mezzo di una specifica attività di formazione/addestramento del personale.

È sempre da considerare con attenzione il fatto che, nei confronti del giudizio che esprime la popolazione esposta, le disattenzioni di pochi possono vanificare il lavoro di tanti.

Uno dei temi più interessanti riguarda l'organizzazione della produzione del rumore, un campo di azione sul quale può essere indirizzata con massima efficacia l'operatività del "Noise Manager", figura di supporto che potrà essere messa a disposizione della Direzione Lavori in relazione alla gestione di tutti i temi relativi alla gestione delle problematiche acustiche, a partire dalla scelta delle macchine da utilizzare, all'organizzazione dei layout organizzativi delle aree di lavoro, ecc.

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO INFORMAZIONI IN AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B

La popolazione residente al contorno delle aree di cantiere riceve un insieme di suoni che si sovrappongono in modo casuale al clima acustico locale (modificato dai lavori in corso) generando ciò che comunemente viene definito rumore e avvertito soggettivamente come fastidio.

A prescindere da casi particolari riferibili a categorie di soggetti che svolgono attività lavorative simili a quelle che generano disturbo, o a comunità che da generazioni traggono la principale fonte di sostentamento da attività correlate alle costruzioni (cave, lavorazione pietra, ecc.), la risposta soggettiva è negativa e può diventare conflittuale, nel caso in cui l'inizio delle lavorazioni interessa le prime ore della mattina, dalle 06:00 alle 07:00, il periodo del riposo o pre-serale. Nel caso del cantiere in oggetto, l'orario di lavoro, di 8 ore giornaliere totali, in accordo con specifiche prescrizioni, sarà compreso tra le ore 8:00 e 17:00 in periodo invernale e tra le ore 8:00 e 18:00 in periodo estivo.

In molti casi esiste la possibilità di regolare le modalità di emissione o le caratteristiche spettrali delle emissioni dei macchinari in modo tale da fare pervenire ai ricettori esposti dei suoni meno disturbanti. Possono essere sperimentate delle modalità operativa che, senza nulla togliere all'efficienza delle lavorazioni e della produzione, permettono di migliorare la "compliance", ad esempio organizzando la sequenza di inizio delle lavorazioni basata sui seguenti criteri base:

- evitare attività o operazioni che determinano rumori impulsivi;
- accendere gli impianti con il minimo anticipo rispetto alle necessità di produzione e in sequenza, in modo tale da determinare un innalzamento progressivo del rumore di fondo;
- avviare le lavorazioni da parte degli impianti principali più lontani dai ricettori;
- avviare le lavorazioni caratterizzate da emissioni tonali e discontinue o più vicine ai ricettori.

Se l'inizio delle lavorazioni deve esser graduale e distribuito in un intervallo di durata pari ad almeno un'ora, l'interruzione a fine giornata può essere più ripida, ma anch'essa con un profilo decrescente. Il "Noise Manager" sarà inoltre responsabile delle seguenti principali attività:

- controllo degli adempimenti ambientali che l'Impresa è tenuta a rispettare in relazione alle leggi nazionali e alla normativa tecnica di settore;
- controllo degli adempimenti ambientali che l'Impresa è tenuta a rispettare in relazione alle prescrizioni comunali;
- supervisione sulle attività di monitoraggio ambientale;
- verifica dei report.

In caso di riscontri di superamento dei limiti di classificazione si potrà procedere alla richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti di rumore fissati dai regolamenti acustici comunali, condizione sempre applicabile alle lavorazioni previste nella fase di realizzazione delle opere civili.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA INFORMAZIONI IN AMBIENTALE	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 141 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

In occasione delle lavorazioni stimate come maggiormente impattanti sarà quindi predisposto **un monitoraggio strumentale** in tempo reale che permetta di ottimizzare la posizione delle barriere rispetto alla sorgente, per garantire la massima schermatura possibile ai ricettori interessati

9.3 Vibrazioni

Analisi degli impatti

1. Fase di cantiere

I problemi di vibrazioni in fase di cantiere possono derivare da emissione dirette di vibrazioni nel corso delle lavorazioni e da emissione di rumore a bassa frequenza, in relazione ai fattori causali e agli effetti riassunti nella tabella seguente.

Le emissioni dirette di vibrazioni sono principalmente correlate all'utilizzo di mezzi d'opera e attrezzature di superficie quali rulli vibranti, vibrocompattatori, martelli pneumatici, ecc.

Il potenziale impatto delle attività correlate con l'utilizzo dei mezzi d'opera sopra citati, inteso come immissione negli edifici di vibrazioni e di rumore trasmesso per via solida, è sostanzialmente determinato dalla geometria sorgente-ricettore, dal mezzo geologico e dal mezzo utilizzato. In presenza di caratteristiche geologiche simili lungo il percorso e a parità di attrezzatura utilizzata, l'impatto vibroacustico dipende dalla distanza del fronte in fase di lavorazione dalle fondazioni degli edifici.

Le emissioni di rumore a bassa frequenza delle macchine operatrici di tipico impiego nelle aree di cantiere quali betoniere, escavatori, dumper, ecc. possono determinare effetti di risonanza sui vetri, sui pannelli lignei delle porte e sulle suppellettili.

PROBLEMATICHE	PRINCIPALI FATTORI CAUSALI	EFFETTI POTENZIALI
EMISSIONE VIBRAZIONI	Demolizioni con martelli pneumatici, martelloni o altro; scavi con mezzi meccanici	Vibrazioni trasmesse dal terreno agli elementi strutturali degli edifici, con emissione di rumore per via solida
	Movimento carriponti	
	Compattazione con vibrocompattatori, rulli vibranti, ecc.	
	Transito mezzi pesanti su pavimentazioni stradali sconnesse	
EMISSIONE RUMORE A BASSA FREQUENZA	Macchine operatrici nell'area di cantiere	Vibrazione elementi strutturali (vetri, suppellettili) con emissione di rumore in corrispondenza delle frequenze di risonanza

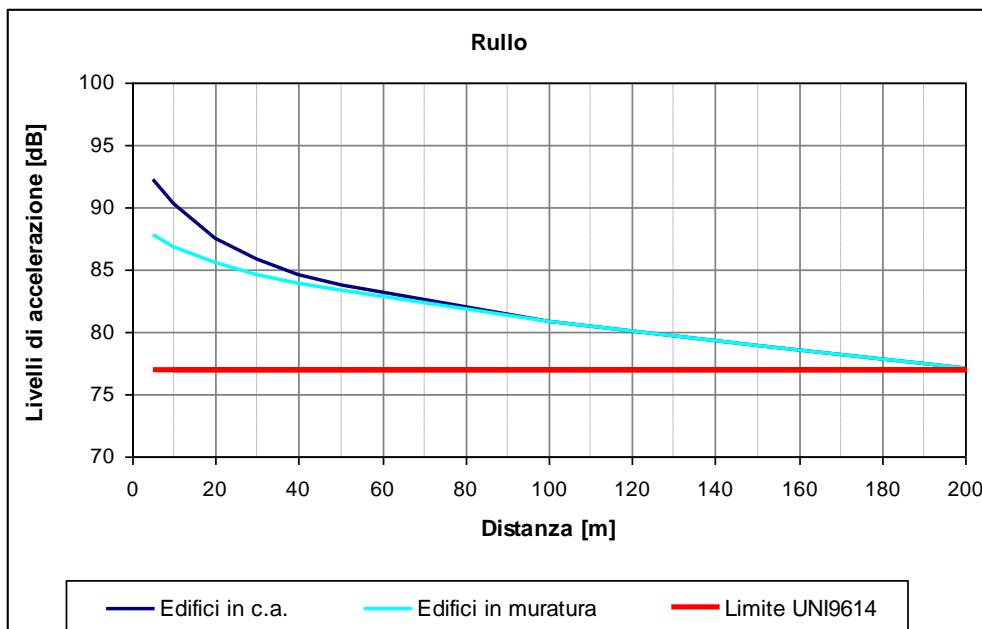
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO			PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA INFORMAZIONI IN AMBIENTALE	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 142 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

82. *Macchinari tipici dei cantieri e effetti potenziali*

I mezzi operativi utilizzati nelle lavorazioni indicate sono escavatori, autobetoniere, autogru, rulli vibrocompattatori, autocarri, ecc.

Le sorgenti vibrazionali più significative, dal punto di vista emissivo, possono essere pertanto ricondotte in primis all'impiego di rulli vibrocompattatori per la compattazione del terreno, secondariamente all'utilizzo di escavatori durante le fasi di scavo.

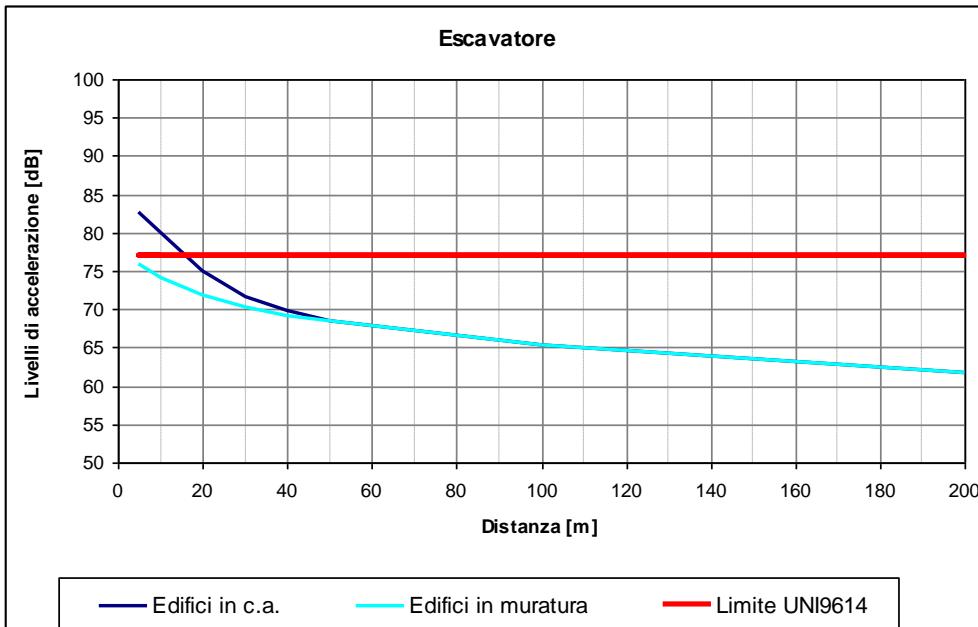
Nella figura seguente viene riportato l'andamento del livello di accelerazione in funzione della distanza per le tipologie edilizie in muratura e in c.a., relativamente al rullo vibrocompattatore (livelli di accelerazione ponderati UNI9614N in dB). Nel grafico è riportato anche il limite UNI9614 indicato dalla normativa per gli edifici residenziali di giorno, periodo in cui saranno presenti le attività di cantiere.



83. *Livello di impatto vibrazionale del rullo*

Si evidenzia che l'attività con il rullo vibrocompattatore risulta potenzialmente critica in termini di disturbo alle persone fino a distanze dei ricettori di 200 m. I ricettori più prossimi alle aree in cui sarà impiegato il rullo verranno a trovarsi a distanze indubbiamente inferiori a 200 m da tale sorgente, pertanto potranno essere esposti a livelli di impatto superiori ai limiti di riferimento. Tale superamento, in ogni caso, sarà limitato alla breve durata connessa alla fase di compattazione del terreno. L'impiego dell'escavatore non comporta invece livelli di impatto significativi in riferimento ai limiti normativi, stimandosi livelli di accelerazione inferiori ai limiti già a distanze prossime a 20 m dalla sorgente nel caso di edifici in c.a.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO			PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERNEGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 143 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								



84. Livello di impatto vibrazionale dell'escavatore

2. Fase di esercizio

L'analisi dei livelli vibrometrici dalla sorgente ai ricettori prossimi alla linea tranviaria è stata effettuata sulla base della curva di trasmissione sperimentale rilevata a valle di una campagna di misure appositamente predisposta sul territorio comunale della Città di Padova, delle condizioni geologiche che costituiscono il terreno tra piattaforma tranviaria e ricettori e della tipologia di ricettore in termini di struttura e numero di piani.

La norma presa a riferimento è costituita dalla UNI 9614:2017 per le vibrazioni in ambito ferroviario, che sostituisce di fatto la versione dell'anno 1990 in cui, nel caso di vibrazioni prodotte da veicoli ferroviari, venivano stabiliti limiti ben più elevati

La valutazione del disturbo è stata pertanto effettuata sulla base del valore di accelerazione delle vibrazioni immesse nell'edificio dalla specifica sorgente oggetto di indagine (V_{sor}), quale valore pari al 95esimo percentile della distribuzione cumulata di probabilità della massima accelerazione ponderata $a_{w,max}$ misurata sui singoli eventi. Tale valore viene confrontato con una serie di limiti individuati per gli edifici a seconda della destinazione d'uso e dal periodo temporale di riferimento (diurno 6:00-22:00, notturno 22:00-6:00).

Le indagini sperimentali, sono state condotte su due differenti sezioni lungo la linea SIR1 esistente laddove questa presenta caratteristiche simili a quelle di progetto in merito a:

- Contesto geologico di riferimento;
- Tipologia dei convogli tramviari;
- Opere civili tramvarie;

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SERVIZI INGENIERI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 144 di 191

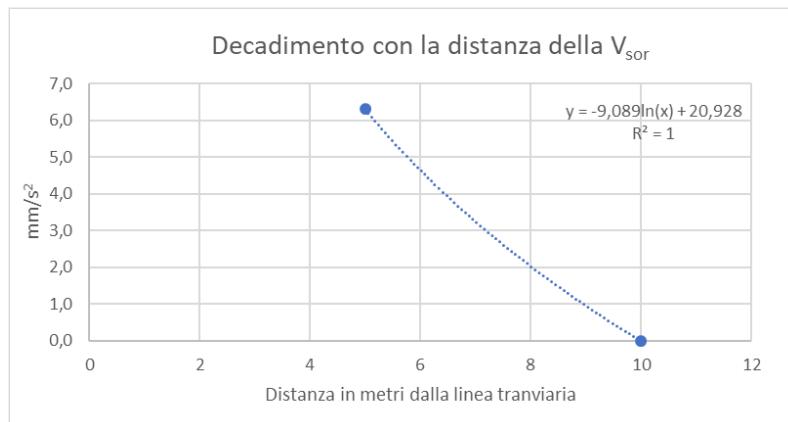
- Sezione tranvia (singolo e doppio binario)

Mediante la curva di ponderazione individuata attraverso i valori di accelerazione calcolati in corrispondenza dei punti di misura, sono state determinate le distanze dal piano del ferro alle quali si raggiungono i valori riferimento indicati dalla UNI 9614:2017 per la valutazione del disturbo delle vibrazioni.

Sulla base del modello sperimentale e dei rispettivi limiti di norma sono state quindi individuate le distanze entro le quali sono da attendersi dei superamenti da detti limiti, nello specifico presso:

- Ambienti ad uso abitativo, periodo diurno
- Ambienti ad uso abitativo, periodo notturno
- Scuole ed Università
- Ospedali

Di seguito è riportata la curva di attenuazione della Vsor ricavata dai rilievi in corrispondenza delle terne T1 e T2 di uno dei punti della campagna di rilevamento



Nei report delle indagini (doc. NP0000D22RHIM0004002A), sono riportati i valori ottenuti per ciascun transito nelle due terne di ciascuna sezione e i valori complessivi della Vimm, Vres e Vsor.

Applicando le funzioni di trasferimento sperimentali ed estendendo i risultati ottenuti tenendo conto del traffico di esercizio e della tipologia di terreno, **si rileva che per la linea tramviaria di progetto non sono presenti aree critiche, ovvero ricettori caratterizzati da livelli di immissione vibazionale indotta dal transito dei convogli tramviari superiori ai valori soglia dettati dalle norme di riferimento.**

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INGEGNERI ARMAMENTO E AVVISTAMENTO	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 145 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

Interventi di mitigazione

A seguito dello studio svolto si prevede un monitoraggio **in corso d'opera** in corrispondenza di punti particolarmente sensibili e lungo il fronte avanzamento lavori al fine di verificare i livelli vibrometrici e limitare il disturbo arrecato alla popolazione residente nell'area adiacente le lavorazioni.

Le postazioni di misura dovranno essere situate sul fronte di avanzamento del cantiere, distribuite in modo uniforme lungo i cantieri della linea ed in prossimità dei ricettori, con particolare attenzione a quelli di tipo sensibile. Come già affermato per la componente rumore, le misure delle vibrazioni dovranno essere effettuate durante le lavorazioni più impattanti e/o durante la maggior contemporaneità delle stesse.

9.4 Suolo e sottosuolo

Analisi degli impatti

La legge sul consumo del suolo ha come obiettivo la limitazione dell'edificazione su nuove aree, il percorso della tramvia, per quanto è possibile, è stato mantenuto in sedi stradali già esistenti.

L'opera è prevista e programmata dagli strumenti urbanistici e del Comune di Padova e condivisa con gli altri Enti quali la Regione nonché i comuni contermini (PUMS)

La nuova infrastruttura, sia nella fase di cantiere che in quella finale di esercizio, non comporterà impatti significativi sulla componente suolo e sottosuolo come di seguito argomentato.

Le lavorazioni previste per lo più per la realizzazione dell'intervento di variante consistono principalmente in operazioni di scotico superficiale per la messa in opera del pacchetto dell'armamento e non comportano specifici accorgimenti normativi o autorizzativi se non quelli previsti dalle Norme Tecniche delle Costruzioni.

Per l'opera in progetto i principali fattori causali di impatto, relativi alla fase di costruzione ed a quella di esercizio sono:

- aree di cantiere
- scavi e sbancamenti: gli interventi di scavo o sbancamento, ma anche riporti di terreno o costruzione di strutture, possono dar luogo all'innesto di fenomeni di instabilità.
- nuovo ponte

Data la tipologia delle opere, non vi sono impatti "certi" sulle componenti in questione, ma solo impatti potenziali, prevenibili attraverso specifiche procedure operative da applicare nei cantieri

1. Fase di cantiere

L'impatto su suolo e sottosuolo in fase di cantiere può manifestarsi all'interno delle aree di cantiere o nell'area a servizio delle lavorazioni per la realizzazione del nuovo ponte.

 MANDATARIA SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 146 di 191		

Si prevede lo smantellamento e le demolizioni di pavimentazione i cui potenziali impatti, che questo materiale potrebbe generare sulla componente in oggetto, sono riconducibili ad un'occupazione di suolo ed a una potenziale contaminazione del sottosuolo.

In considerazione al fatto che i quantitativi sono relativamente modesti e la tipologia di materiale presumibilmente non pericolosa in termini di fonte di inquinamento per suolo e sottosuolo, è lecito considerare i potenziali impatti relativamente modesti e limitati nel tempo.

Un potenziale impatto, connesso con l'utilizzo di macchinari e con il transito di automezzi nell'area di cantiere, è rappresentato dalla potenziale contaminazione del suolo e del sottosuolo a seguito di uno sversamento di reflui non trattati o di sversamenti accidentali di idrocarburi ed oli lubrificanti.

2. Fase di esercizio

Per quanto riguarda la fase di esercizio dell'infrastruttura va considerato che essa riduce se non annulla gli impatti generati in fase di cantiere, dal momento che, da un punto di vista sia geologico che geomorfologico, essi risultano connessi esclusivamente al transito dei veicoli sulla piattaforma.

Da un punto di vista geomorfologico, la realizzazione degli interventi progettuali garantisce che la fase di esercizio dell'infrastruttura non potrà indurre in alcun modo modificazioni dell'assetto geotecnico dei terreni nei singoli comparti di intervento, se non in termini positivi. Inoltre, durante la fase di esercizio si esclude che possano intervenire in alcun modo ulteriori modifiche dell'assetto morfologico e geotecnico rispetto a quelle già valutate e compensate in fase di cantiere.

Dal punto di vista del consumo del suolo, l'obiettivo della limitazione dell'edificazione su nuove aree è stato per quanto possibile attuato riuscendo a mantenere per la gran parte il percorso in sedi stradali già esistenti. L'opera è prevista e programmata dagli strumenti urbanistici e del Comune di Padova e condivisa con gli altri Enti quali la Regione nonché i comuni contermini (PUMS).

Interventi di mitigazione

La gestione del materiale da demolizione e di scavo sarà condotta in rigorosa coerenza con quanto disposto dalla normativa di riferimento ed applicando le migliori tecnologie ambientali disponibili, al fine di assicurare, la minor ricaduta sul territorio e il miglior riutilizzo del materiale stesso.

Tutti gli interventi previsti comporteranno un tempestivo allontanamento del materiale da demolizione e di risulta degli scavi dall'area di cantiere, verso idoneo centro di recupero o smaltimento finale, evitando in questo modo un'ulteriore occupazione di suolo, oltre all'area di cantiere prevista, ed una conseguente minimizzazione di un'eventuale contaminazione del sottosuolo, per effetto del dilavamento del materiale stoccati da parte delle acque meteoriche.

Le lavorazioni in alveo saranno condotte con l'obiettivo di garantire il naturale rimodellamento del fondale e la stabilità delle sponde. Al termine dei lavori saranno previsti interventi di rimodellamento e rinverdimento delle superfici coinvolte nelle lavorazioni al fine di restituire l'area all'uso originario.

L'area di cantiere, costituita dal campo base e dalle aree operative e logistiche, sarà dotata di opportuni sistemi di raccolta e trattamento in grado di intercettare eventuali sversamenti accidentali, minimizzando il rischio di

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 147 di 191			

inquinamento della componente suolo e sottosuolo. Inoltre, tutte le sostanze che costituiscono potenziali fonti di inquinamento ambientale, come solventi, idrocarburi, oli lubrificanti saranno stoccate in aree idonee, con le seguenti caratteristiche:

- collocate a debita distanza dalle sponde del fiume, per evitare un accidentale sversamento in acqua;
- protette dagli agenti atmosferici e dal rischio di percolazione al suolo delle sostanze inquinanti in esse stoccate.
- scelta, tra i prodotti che possono essere impiegati per uno stesso scopo, di quelli più sicuri (ad esempio l'impiego di prodotti in matrice liquida in luogo di solventi organici volatili);
- scelta della forma sotto cui impiegare determinate sostanze (prediligendo ad esempio i prodotti in pasta a quelli liquidi o in polvere);
- definizione di metodi di lavoro tali da prevenire la diffusione nell'ambiente di sostanze inquinanti (ad esempio tramite scelta di metodi di applicazione a spruzzo di determinate sostanze anziché metodi basati sul versamento delle stesse);
- delimitazione con barriere di protezione (formate da semplici teli o pannelli di varia natura) delle aree dove si svolgono determinate lavorazioni;
- limitazione dei quantitativi di sostanze mantenuti nei siti di lavoro al fine di ridurre l'impatto in caso di perdite (ciò si può ottenere ad esempio acquistando i prodotti in recipienti di piccole dimensioni);
- verifica che ogni sostanza sia tenuta in contenitori adeguati e non danneggiati, contenenti all'esterno una chiara etichetta per l'identificazione del prodotto;
- stoccaggio delle sostanze pericolose in apposite aree controllate;
- smaltimento dei contenitori vuoti e delle attrezzature contaminate da sostanze chimiche secondo le prescrizioni della vigente normativa;
- definizione di procedure di bonifica per tutte le sostanze impiegate nel cantiere;
- la formazione e l'informazione dei lavoratori sulle modalità di corretto utilizzo delle varie sostanze chimiche;
- isolamento dal terreno delle lavorazioni per cui si impiegano oli, solventi e sostanze detergenti, così come delle aree di stoccaggio di tali sostanze, tramite teli impermeabili (anche in geotessuto);
- pavimentazione delle aree circostanti le officine dove si svolgono lavorazioni che possono comportare la dispersione di sostanze liquide nell'ambiente esterno.

Anche la gestione dei rifiuti assume particolare importanza ai fini dell'inquinamento della matrice ambientale esaminata; pertanto, saranno costituiti, all'interno dell'area di cantiere, depositi temporanei di rifiuti solo nei limiti definiti dal D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.. Il deposito temporaneo sarà effettuato per tipi omogenei e nel rispetto delle relative norme tecniche, nonché, per i rifiuti pericolosi, nel rispetto delle norme che disciplinano il deposito delle sostanze pericolose in esse contenute; analogamente, saranno rispettate le norme che disciplinano l'imballaggio e l'etichettatura dei rifiuti pericolosi.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 148 di 191			

Per quanto riguarda gli accorgimenti necessari per la prevenzione dal possibile sversamento sul suolo di oli e idrocarburi, i serbatoi del carburante saranno posti all'interno di una vasca di contenimento impermeabile con capacità pari almeno al 110% di quella dello stesso serbatoio, come previsto dalla vigente normativa in materia. Questa sarà posta su un'area pavimentata, per impedire la contaminazione del suolo durante le operazioni di rifornimento, e sotto una tettoia (al fine di prevenire il riempimento della vasca di contenimento in caso di precipitazioni piovose).

9.5 Ambiente idrico

Analisi degli impatti

Apposito studio idrologico ed idraulico è stato predisposto al fine di caratterizzare il regime pluviometrico di riferimento dell'infrastruttura del SIR3 e descrivere le scelte progettuali atte a mitigare/ridurre l'impatto sulle componenti ambientali (**NP00-00-D-Z2-RI-ID0001-001-A_Relazione idrologica-NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A_Relazione idraulica**).

1. Fase di cantiere

I potenziali impatti sulla componente acque sotterranee, conseguenti alla fase di cantiere, sono la produzione di reflui e sversamenti accidentali causa di potenziale inquinamento delle acque sotterranee.

Un potenziale impatto, connesso con l'utilizzo di macchinari ed con il transito di automezzi nell'area di cantiere, è rappresentato dalla contaminazione dell'acquifero superficiale particolarmente vulnerabile, a seguito di uno sversamento di reflui non trattati o di sversamenti accidentali di idrocarburi ed oli lubrificanti. La possibilità dell'accadimento di uno sversamento incontrollato e potenzialmente inquinante risulta certamente localizzata e generalmente di lieve entità, in quanto saranno intercettati dal sistema di raccolta e trattamento che si predisporrà in modo diffuso nell'area di cantiere.

Le opere da realizzare interferiscono direttamente con il corpo idrico superficiale del Canale Scaricatore, dunque non è possibile escludere a priori delle modifiche sullo stato dei luoghi ed un peggioramento dello stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici, a causa delle operazioni di scavo e in seguito agli sversamenti accidentali durante le attività di cantiere; in particolare data la realizzazione del nuovo ponte della lunghezza complessiva di 90 m, il rischio principale di impatto sull'ambiente idrico in fase di esecuzione dell'opera deriva proprio dalla possibile interferenza con il fiume stesso.

2. Fase di esercizio

La configurazione finale non implicherà impatti, sulla componente acque sotterranee, differenti, né tantomeno più significativi, rispetto alla configurazione dello stato di fatto. La possibilità di togliere parte del traffico attuale sul ponte esistente, tramite l'utilizzo del tram, può essere di efficacia nella riduzione dei possibili incidenti e quindi del possibile dilavamento stradale di sostanze inquinanti. Inoltre un apposito studio idrologico ed idraulico è stato predisposto al fine di caratterizzare il regime pluviometrico di riferimento dell'infrastruttura del SIR3 e descrivere le scelte progettuali atte a mitigare/ridurre l'impatto sulle componenti ambientali (**NP00-00-D-Z2-RI-ID0001-001-A_Relazione idrologica-NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A_Relazione idraulica**).

MANDATARIA  SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>SEZIONE INGEGNERI INFORMATICA E AVVANTAGGIATA</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 149 di 191		

Interventi di mitigazione

1. Fase di cantiere

L'area di cantiere, costituita dal campo base e dalle aree operative e logistiche, sarà dotata di opportuni sistemi di raccolta e trattamento in grado di intercettare eventuali sversamenti accidentali, minimizzando il rischio di inquinamento delle acque sotterranee. Inoltre, tutte le sostanze che costituiscono potenziali fonti di inquinamento ambientale, come solventi, idrocarburi, oli lubrificanti saranno stoccate in aree idonee, con le seguenti caratteristiche:

- collocate a debita distanza dalle sponde del fiume, per evitare un accidentale sversamento in acqua;
- protette dagli agenti atmosferici e dal rischio di percolazione al suolo delle sostanze inquinanti in esse stoccate.

L'interferenza di maggior entità sul fiume si prevede in fase di realizzazione dell'opera. Al fine di consentire le operazioni di scavo in assenza di acqua per la realizzazione dei diaframmi sul Canale Scaricatore dovrà essere delimitata l'area con palancole. Le venute d'acqua verranno allontanate con normali sistemi di aggrottamento mediante pompe poste all'interno dello scavo.

2. Fase di esercizio

Lo studio idraulico, effettuato facendo riferimento alle Linee Guida sulla **Valutazione di Compatibilità Idraulica** (3 Agosto 2009), riportato nella relazione specialistica NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A, al fine di evitare l'aggravio delle condizioni del regime idraulico, prevede la realizzazione di idonee misure che abbiano funzioni compensative dell'alterazione provocata dalle nuove previsioni urbanistiche (da sedime agricolo a parcheggio pubblico). Le misure compensative consistono sostanzialmente nella individuazione e progettazione di apposito volume di invaso (vasca a cielo aperto) in modo che l'area interessata dall'intervento di trasformazione del suolo non modifichi la propria risposta idrologico-idraulica in termini di portata generata. La parte di area destinata a vasca di compensazione idraulica occupa una superficie di circa 2.830 mq. È stato fondamentale per un'idonea valutazione delle portate di piena, la definizione del coefficiente (C), rapporto tra l'afflusso e il deflusso attraverso la sezione di chiusura in funzione del grado di permeabilità delle aree interessate. Infatti non è stata impermeabilizzata l'intera superficie, bensì alcune porzioni sono drenanti ed hanno un sottostante materiale ghiaioso. È stata inoltre prevista una vasca di trattamento al fine di intercettare tutta l'acqua di prima pioggia afferente al parcheggio scambiatore e al piazzale del Deposito di Voltabarozzo, e non sovraccaricare la rete delle acque reflue (i volumi raccolti vengono restituiti alla rete nera o mista con l'idoneo invaso di laminazione). Prima dell'immissione dei flussi d'acqua nella rete Comunale si prevede, infatti, nelle aree di deposito Voltabarozzo e Guizza, la realizzazione di un impianto per il trattenimento degli sversamenti accidentali (oli e/o carburanti) e di disolezzone e sedimentazione delle acque di prima pioggia. Tali manufatti sono stati ubicati in maniera tale da poter consentire sempre lo scolo delle acque per gravità, senza l'impiego di sistemi di pompaggio e di essere di facile accesso e, quindi, di agevole manutenzione ordinaria o straordinaria.

Lo studio idraulico è stato condotto secondo le modalità operative e le indicazioni tecniche di cui all'Allegato "A" della Delibera di Giunta Regionale Veneto (D.G.R.V.) n. 1322 del 10/05/2006, integrata dalla D.G.R.V. n. 1841 del 19/06/2007 e infine della D.G.R.V. n. 2948 del 06/10/2009, così come illustrato nella Circolare del Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26/09/2007 che hanno colpito parte

MANDATARIA  MANDANTE SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 150 di 191

del territorio della regione Veneto (Ordinanza Presidente Consiglio dei Ministri n. 3621 del 18/01/2007 – prot. 191991 del 09/04/2008). L’Allegato A della suindicata delibera D.G.R. n.1841 del 19/06/2007 modificata successivamente dalla D.G.R. n. 2948 del 06/10/2009 fornisce “Modalità operative e indicazioni tecniche” delle nuove valutazioni di compatibilità idraulica per la redazione degli strumenti urbanistici.

Nella relazione idraulica NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A al paragrafo 4.2 è stato definito il regime pluviometrico di riferimento per il corretto dimensionamento di qualunque dispositivo idraulico, determinando la portata e/o i volumi di piena di progetto al fine di dare al dispositivo adeguate misure geometriche.

La portata è stata determinata a mezzo di formulazioni matematiche o modelli che simulano la trasformazione della pioggia al suolo.

Si deve pertanto in ultima analisi definire a quale precipitazione di progetto fare riferimento. A tempo di ritorno e durata delle precipitazioni, a mezzo di regolarizzazioni statistiche dei dati storici di pioggia misurati dagli enti preposti (Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque prima, e ARPAV attualmente) è stato associato il valore numerico dell’altezza di precipitazione.

Sulla base di dedicate elaborazioni statistiche è stato possibile determinare l’altezza di precipitazione corrispondente ad un certo tempo di ritorno e a una certa durata.

A tale proposito ed al fine di avere un unico riferimento scientifico per l’assunzione dei valori di pioggia di progetto, per le zone interessate dagli eventi alluvionali del 2007 e per le zone confinanti, è stato predisposto uno studio statistico al quale si può ricorrere per determinare le altezze di precipitazione di progetto.

Lo studio “Analisi regionalizzata delle precipitazioni per l’individuazione di curve di possibilità pluviometrica di riferimento” fornisce i parametri delle curve di possibilità pluviometriche individuate in seguito ad una analisi regionalizzata dei dati di pioggia registrati da 27 stazioni ARPAV, opportunamente selezionate per dare copertura al territorio di interesse.

Sono state utilizzate le curve di possibilità pluviometrica a tre parametri (a,b,c) (riportate in ALLEGATO 1 delle Linee Guida per la Valutazione della Compatibilità idraulica).

Ai capitoli 6 e 7 della relazione idraulica NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A sono riportati la stima delle portate nonché le verifiche idrauliche delle aree del Deposito di Voltabarozzo e del relativo parcheggio scambiatore.

E' fondamentale per un'idonea valutazione delle portate di piena, la definizione del coefficiente (C), rapporto tra l'afflusso e il deflusso attraverso la sezione di chiusura in funzione del grado di permeabilità delle aree interessate. Infatti non è stata impermeabilizzata l'intera superficie, bensì alcune porzioni sono drenanti ed hanno un sottostante materiale ghiaioso.

Sono stati assunti in funzione della tipologia delle aree sottese, i seguenti coefficienti di deflusso:

Area Pavimentazione C1 = 0.95;

Area betonelle C2 = 0.60.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		REV. B	FOGLIO 151 di 191			

La rete di raccolta delle acque meteoriche prevede condotte principali in pvc di diametro 200, 250, 315, 400, 500, 630, 800 mm, dotate di pozzi d'ispezione; a questa rete principale sarà collegato il sistema di raccolta superficiale costituito da caditoie in ghisa, pozzi di raccolta e tubazioni di raccordo in pvc diametro 160 mm.

Prima dell'immissione dei flussi d'acqua nella rete Comunale si prevede, come detto, la realizzazione di vasche per il trattenimento degli sversamenti accidentali (oli e/o carburanti) e di disoleazione e sedimentazione delle acque di prima pioggia.

Ai fini dell'**invarianza idraulica**, per tempi di ritorno di 50 anni, in funzione del coefficiente di afflusso calcolato per l'area in oggetto e del coefficiente udometrico u imposto in uscita pari a 10 l/s ha, i criteri e le procedure per il rilascio di pareri relativi a interventi interferenti con opere consorziali, trasformazioni urbanistiche e sistemazioni idraulico agrarie, le Linee Guida di Valutazione di Compatibilità Idraulica forniscono tabelle ed abachi che possono essere utilizzati per la valutazione della **compatibilità idraulica**. (a tal proposito si veda il par.5 dell'elaborato **NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A_Relazione Compatibilità idraulica**)

I volumi di acqua captati verranno laminati nell'invaso naturale per poi essere convogliati una parte nella rete fognaria esistente su via Piovese (diametro 800 mm) con apposita tubazione ed una parte nella rete esistente consorziale, garantendo **la separazione delle acque e la continuità idraulica** con la rete esistente.

Prima che i volumi d'acqua invasati vengano immessi in rete si procederà con la realizzazione di manufatti che ne controllino le portate alla consegna, evitando di sovraccaricare la rete esistente.

Verranno quindi installati, alla fine di ciascun ramo di raccolta, un pozzetto con griglia scolmatrice e stramazzo che ne regola la portata in uscita inferiore a 10 l/s*ha, a valle di tale pozzetto sarà installata una valvola di non ritorno per impedire la risalita di acqua da valle a monte in caso di piena.

Tali manufatti dovranno essere ubicati in maniera tale da poter consentire sempre lo scolo delle acque per gravità, senza l'impiego di sistemi di pompaggio e di essere di facile accesso e, quindi, di agevole manutenzione ordinaria o straordinaria.

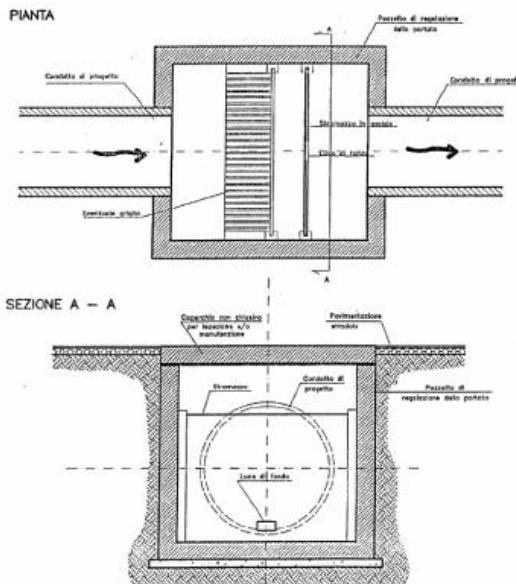
A tal proposito si veda l'elaborato **NP00_00_D_Z2_P8_ID0002_002_B_Planimetria_ raccolta acqua piovana Voltabarozzo**



85. Planimetria raccolta acqua piovana Voltabarozzo

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTAZIONE MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00 LOTTO 00 D Z2 CODIFICA RH DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 152 di 191

nella relazione idraulica NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A sono riportati i Coefficienti di deflusso, che evidenziano la suddivisione dell'area in una parte con pavimentazione drenante e una parte in pavimentazione impermeabilizzata, oltre al discorso del trattamento dell'acqua di prima pioggia.



86. Tipologico pozetto di regolazione della portata

All'interno della zona del Parco Iris è prevista una modifica del suolo dovuta alla realizzazione della sede tramviaria e di una nuova pista ciclopedinale poggiante su un sottofondo ghiaioso. Pertanto, anche qui, l'analisi eseguita è stata condotta al fine di individuare il minimo volume di invaso necessario nella trasformazione in progetto al fine di garantire **un coefficiente udometrico allo scarico pari a 10 l/s/ha per le aree a pericolosità idraulica nulla e 5 l/s/ha per le aree a pericolosità idraulica media**, secondo quanto espressamente richiesto dal Consorzio competente.

La zona oggetto della valutazione di compatibilità idraulica ricade all'interno del Parco Iris, più precisamente si estende da Via Egidio Forcellini fino al Canale Scaricatore. In questa porzione oggetto di studio vengono interecettati tre canali del Consorzio di Bonifica, essi sono lo **Scolo Gustavo Modena**, lo **Scolo Canestrini** e lo **Scolo Terranegra**.

Il concetto dell'**invarianza idraulica** è stato perseguito, individuando le misure compensative più idonee per l'area interessata dall' intervento di trasformazione del suolo al fine di non modificare la risposta idrologico-idraulica in termini di portata generata. Come misure compensative sono stati inseriti bacini di laminazione dei volumi di pioggia e nuovi fossi di guardia. La **continuità idraulica** con gli scoli esistenti è stata garantita adducendo i volumi di pioggia laminati agli scoli esistenti di cui sopra, mediante l'inserimento di pozzetti a luce tassata, al fine di regolarne il deflusso costante e rispettare i coefficienti udometrici imposti al recapito finale come indicato nelle Linee Guida sulla Compatibilità Idraulica (a tal proposito si veda il par.6 dell'elaborato **NP00-00-D-Z2-RI-ID0002-001-A_Relazione Compatibilità idraulica**).

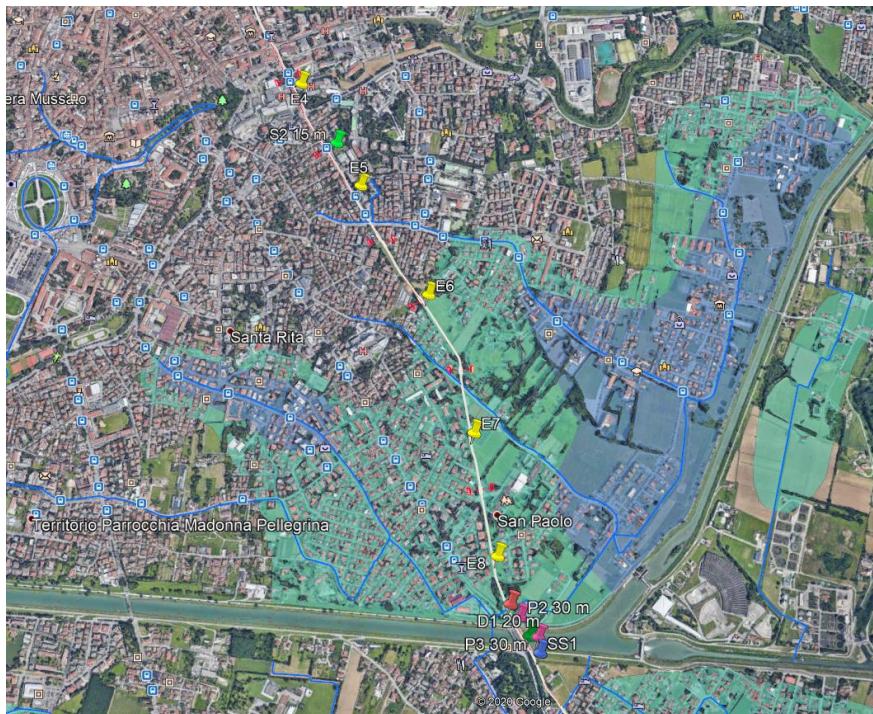
Pertanto questa porzione di tracciato all'interno del Parco Iris è stata suddivisa, ai fini dei calcoli dei volumi di invaso, in tre sub-tratte, ognuna delle quali è collegata idraulicamente allo scolo esistente più vicino.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO						
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		REV. B	FOGLIO 153 di 191				

Le tre sub-tratte individuate, partendo da Nord verso Sud, sono:

- I sub-tratta compresa tra Via Forcellini e la nuova Fermata S.Antonio e collegamento con lo Scolo Gustavo Modena
- II sub-tratta compresa tra la Fermata S.Antonio e la Fermata Parco Iris e collegamento con lo Scolo Canestrini
- III sub-tratta lungo il Parco dei Platani con il collegamento con lo Scolo Terranegra.

Di seguito viene mostrata la mappa di Pericolosità Idraulica della zona oggetto di studio. Come si può bene vedere la prima tratta ricade in una zona a pericolosità idraulica nulla (coefficiente udometrico allo scarico pari a 10 l/s/ha), le altre due tratte ricadano in zone a pericolosità idraulica media (coefficiente udometrico allo scarico pari a 5 l/s/ha). **A vantaggio di sicurezza i calcoli degli invasi sono stati eseguiti considerando per tutte le sub-tratte un coefficiente udometrico allo scarico pari a 5 l/s/ha.**



87. Mappa di pericolosità idraulica della zona all'interno del Parco Iris

Nell'elaborato **NP00_00_D_Z2_P7_ID0002_001_A_Planimetria_Compatibilità Idraulica Parco Iris** sono riportati i volumi di invaso ed i nuovi fossi di guardia calcolati al fine di rispettare l'invarianza idraulica della zona oggetto di studio.

In particolar modo:

I sub-tratta compresa tra Via Forcellini e la nuova Fermata S.Antonio e collegamento con lo Scolo Gustavo Modena

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI AMBIENTALI E INGEGNERISTICI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 154 di 191

Il volume di invaso viene realizzato inserendo opportuni fossi di guardia e invasi naturali nelle aree verdi, come di seguito mostrato



II sub-tratta compresa tra la Fermata S.Antonio e la Fermata Parco Iris e collegamento con lo Scolo Canestrini

Il volume di invaso viene realizzato inserendo opportuni fossi di guardia e invasi naturali nelle aree verdi, come di seguito mostrato.



III sub-tratta lungo il Parco dei Platani con il collegamento con lo Scolo Terranegra.

Il volume di invaso viene realizzato inserendo opportuni fossi di guardia e invasi naturali nelle aree verdi, come di seguito mostrato.



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED ARCHEOLOGICA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 155 di 191

9.6 Vegetazione, fauna ed ecosistemi

Analisi degli impatti

Il verde urbano rappresenta una componente fondamentale per il patrimonio culturale e naturale della città. La fascia centrale di Via Morgagni è coperta da un'area a verde ricca di alberature che separa a nord la zona degli istituti universitari da quella a sud che vede alternarsi edifici storici risalenti dalla metà dell'800 ai primi del '900, alternati a edifici più recenti che sicuramente appartengono agli anni '40-'50. Con lo scopo di creare minor impatto in fase di progetto definitivo è stata spostata la fermata Morgagni da centrale a laterale. Sono comprese negli interventi relativi alla vegetazione anche tutte le risistemazioni residuali e le aree dismesse come indicato nei seguenti paragrafi.

1. Fase di cantiere

Gli impatti per la **componente vegetazionale** durante la costruzione del nuovo ponte (in affiancamento al Ponte di Voltabarozzo), saranno quelli che per primi interesseranno la fase di cantierizzazione. Per l'allestimento del cantiere sarà, infatti, necessario procedere ai tagli di vegetazione, in particolare quella arboreo arbustiva, presente sulle aree di occupazione permanente e temporanea.

L'attività verrà svolta procedendo inizialmente con un decespugliamento del terreno con copertura di vegetazione in prevalentemente arbustiva eseguito con trattice di media potenza e trancia forestale, al fine di rendere cantierabili le aree di abbattimento. La zona interessata non presenta alberature lungo l'argine del fiume. Queste si trovano nella zona di accesso al ponte quindi si procederà agli abbattimenti delle piante di alto fusto mediante revisione a livello del suolo e caduta guidata, seguiti dalla sramatura, e depezzatura, dall'allestimento sul letto di caduta e selezione delle parti da riutilizzarsi per la creazione delle cataste di legno morto previste dal progetto. Tutto il materiale vegetale non riutilizzato invece potrà essere o conferito a discarica autorizzata oppure sottoposto a triturazione con cippatrice collegata a trattore seguita o da distribuzione ordinata del cippato nei pressi del letto di caduta, evitando accumuli superiori ai 10 cm, oppure con conferimento presso attività produttive in grado di valorizzarlo.

Gli interventi di abbattimento riguarderanno in particolare le seguenti specie arboree presenti: Acer campestre, Cercis siliquastrum L. Tilia X europea L., Gleditsia triacanthos L., Liquidambar Styraciflua, Lagerstromia L., Craataegus monogyna, Quercus Petraea, Fraxinus excelsior L., Liriodendron.

L'area del centro storico di Padova interessata dal progetto, procura l'abbattimento di alcuni alberi indicati nel documento NP00-00-D-Z2-N6-IM0002-001/3-A_Carta alberature urbane, come di seguito indicato.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI AMBIENTALI DI AVANTAGGI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 156 di 191		



- Impatti sulla fauna e gli ecosistemi

Gli impatti sulla **fauna**, oltre a quelli legati alla sottrazione di habitat conseguenti ai tagli di vegetazione, comunque limitati dato il contesto locale a forte antropizzazione, sono prevalentemente connessi alle modificazioni introdotte dal cantiere.

2. Fase di esercizio

La fase di esercizio non introduce particolari problematiche rispetto alla situazione attuale. L'intervento prevede la realizzazione dell'infrastruttura nella quasi totalità su sede viaria esistente. Le aree di maggiore impatto sono all'interno del parco Iris e la realizzazione del Nuovo ponte.

Interventi di mitigazione

Gli interventi di mitigazione individuati per le componenti naturali si articolano in azioni da eseguirsi in fase di cantierizzazione quali interventi di prevenzione di possibili impatti conseguenti a questa specifica fase, ed interventi da realizzarsi contestualmente all'opera di progetto al fine di ripristinare, migliorandole, le funzioni ecologiche degli ambiti goleinali, per la costruzione del nuovo Ponte e per un migliore inserimento urbano dell'infrastruttura in tutto l'ambito attraversato.

1. Fase di cantiere

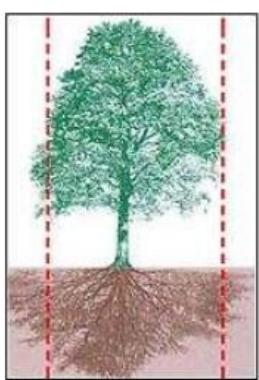
MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE INFORMAZIONI IN AVANTAGGIO	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA
NP00 00 D Z2 RH					DOCUMENTO
IM0000 001					REV.
B					FOGLIO
157 di 191					

Durante la fase di cantiere, benché fase a carattere temporaneo, il principale aspetto mitigativo è legato all'organizzazione dei cantieri.

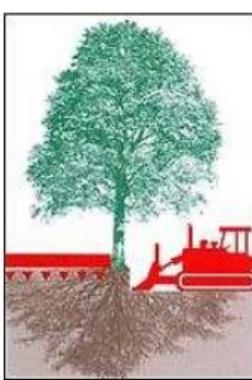
All'interno dell'area urbana si propone di salvaguardare le piante presenti. I lavori nei pressi delle **alberature** urbane devono procedere con particolare cautela. La distanza minima dalla luce netta di qualsiasi scavo al filo tronco non può essere inferiore a m 3 per le piante di prima e seconda grandezza e m 1,5 per gli alberi di terza grandezza e per gli arbusti.

Nel caso di lavori di scavo nella zona delle radici a distanza inferiore a quelle minime si deve procedere con particolari precauzioni: scavi a mano, rispetto delle radici portanti evitando tagli e danneggiamenti. Gli eventuali tagli che si rendessero necessari saranno eseguiti in modo netto disinettando ripetutamente le ferite con gli anticrittogamici.

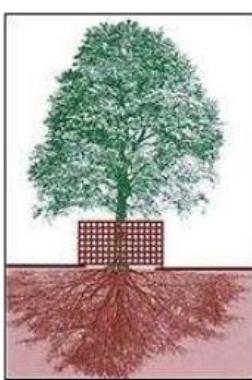
Gli scavi nella zona degli alberi non devono restare aperti più di una settimana; se dovessero verificarsi interruzioni dei lavori gli scavi si devono riempire provvisoriamente o l'impresa deve coprire le radici con una stuoa; le radici vanno mantenute umide; i lavori di livellamento nell'area radicale sono da eseguirsi a mano.



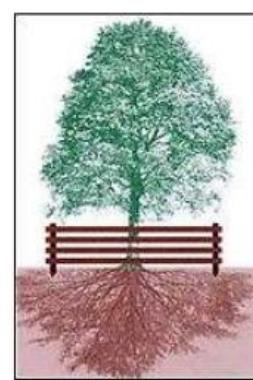
a.



b.



c.



d.

a) La protezione degli alberi riguarda sia la chioma che l'apparato radicale, tenendo conto che l'espansione radiale delle radici corrisponde alla proiezione della chioma; b) lo sterro e i riporti sono da evitare nell'area di proiezione dell'apparato radicale; c) una protezione o una barriera va installata intorno al tronco; le sue misure minime sono di m 2x2x2; d) una protezione ideale è quella indicata

Gli alberi posti all'interno dei cantieri devono essere protetti con una solida recinzione che consenta di evitare danni al fusto, alla chioma ed all'apparato radicale. Nel caso risulti impossibile recintare il cantiere intorno al tronco verrà legato del tavolame di protezione dello spessore minimo di cm 2. In caso di necessità deve essere protetta anche la chioma dell'albero. Non sarà ammessa l'infissione di chiodi, e appoggi, l'installazione di corpi illuminanti e di cavi elettrici, ecc. Nella zona delle radici non devono essere depositati in nessun caso materiali da costruzione, carburanti e lubrificanti, macchine operatrici e betoniere. In particolare si debbono evitare gli spandimenti di acque di lavaggio di betoniere.

Per la **fauna**, al fine di consentire la permeabilità dell'ambito fluviale anche durante le lavorazioni sarà adottata una tempistica in grado di riservare spazi temporali di tranquillità almeno nei periodi del giorno a massima mobilità per

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 158 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

la fauna, alba e tramonto. Pertanto i lavori nel cantiere dovranno essere svolti tra le 8.00 e le 17.00 in autunno-inverno e tra le 8.00 e le 18.00 nel periodo primaverile-estivo. Al di fuori di tali intervalli non sarà consentito:

- l'accesso ad addetti alle aree prossime al fiume;
- la movimentazione di mezzi;
- la produzione di rumori;
- l'accesso e/o uscita con camion dal cantiere.

2. Fase di esercizio

Con riferimento alla componente vegetazionale, sono previsti interventi di ripristino e di riqualificazione.

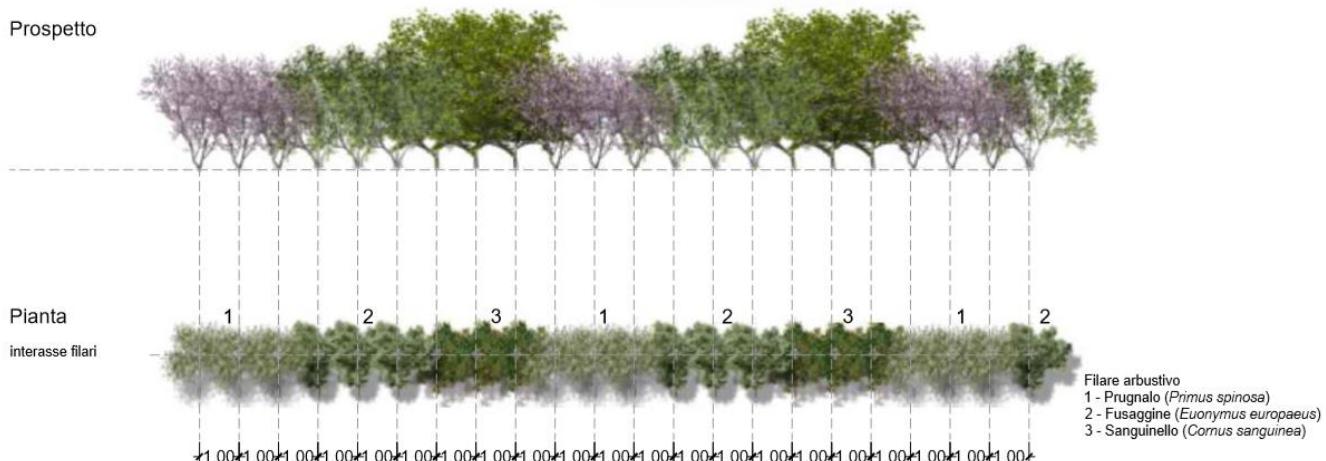
Le strutture vegetazionali previste sono le seguenti:

- Siepi arbustive di rinverdimento delle palificate/muri (**Tipologia 1**):

Struttura vegetazionale collocata in sponda destra a mascheramento poste a sostegno del rilevato , basata sull'utilizzo di soli arbusti a limitata crescita laterale e ciò in relazione alla necessità di mantenere pulita e sgombra da impedimenti l'infrastruttura.

Sarà costituita da un'unica fila di soli arbusti con sesto lineare di un solo metro, e formata da sole tre specie, fusaggine, prugnolo e sanguinello, collocati in eguali proporzioni e posti a dimora in gruppi di 3 – 4 individui monospecifici. Lo spazio restante fra questa struttura e la palificata sarà reso a prato, realizzato utilizzando sempre il fiorume delle bancate arginali del fiume.

La figura successiva propone un esempio caratteristico della struttura descritta.

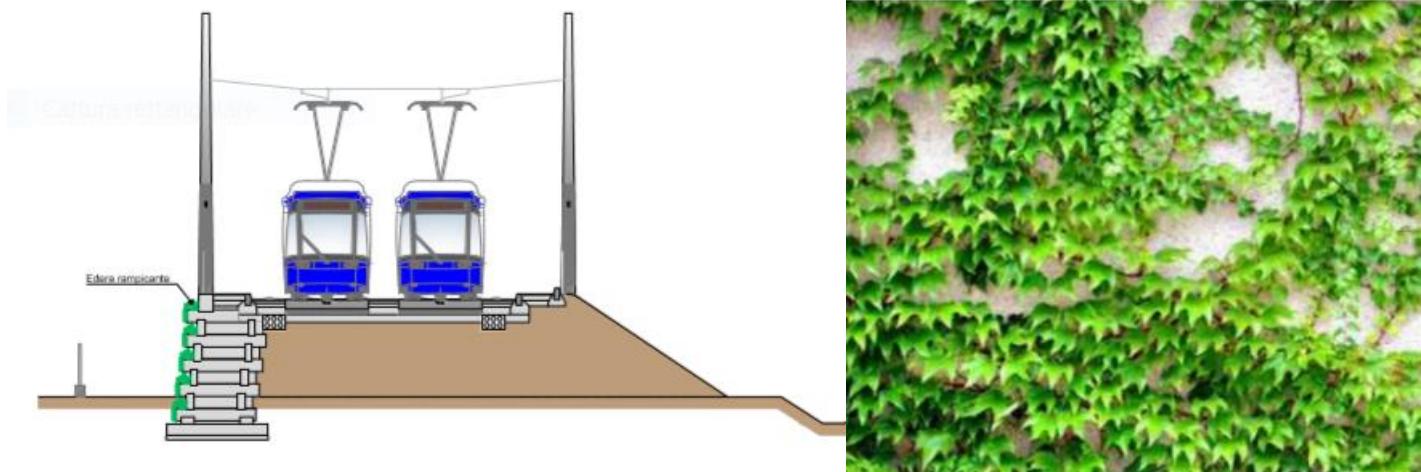


89. Siepe di rinverdimento Tipologia 1

- Rivestimento dei muri con edera rampicante (**Tipologia 2**);

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI DESIGN INTEGRATED INNOVATION IN ARCHITECTURE	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 159 di 191

è prevista la creazione di muri di sostegno, i cui paramenti a vista saranno mitigati mediante la creazione di una quinta verde di copertura. Quest'ultima sarà costituita da un rampicante posto alla base del muro (10 cm. di distanza dal piede), dove è stata prevista una aiuola corrente per tutta la lunghezza del manufatto, ancorando i tralci con picchetti al muro stesso e collocando le singole piante con un sesto di un solo metro. Viene prevista la collocazione di un'unica specie, l'edera (*Hedera helix*), che con il suo rapido sviluppo ricoprirà tutta la struttura del muro nel volgere di pochi anni.



90. Particolare del rivestimento dei muri con edera rampicante_Tipologia 2

- Cataste per la conservazione del legno morto (**Tipologia 3**);

L'attività di conservazione del legno morto è funzionale a due aspetti salienti, il primo è quello di fornire habitat e nutrimento ad un complesso ed eterogeneo gruppo di organismi denominato xilosaprobionti, che a causa di un concetto tipicamente umano di pulizia e ordine fatica a trovare, fuori degli ambienti naturali, le risorse necessarie al loro ciclo biologico, il secondo è quello di offrire riparo e un passaggio in sicurezza a molte specie faunistiche terrestri di piccole dimensioni (micromammiferi, invertebrati, rettili, ecc.). La strategia è percorribile anche in virtù dei tagli che si rendono necessari in fase di cantierizzazione e che porteranno all'abbattimento delle strutture vegetazionali presenti. Verranno quindi depezzati i tronchi con diametro superiore ai 30 cm. in pezzi di circa 2 metri di lunghezza e collocati sulla sponda sud, costituendo cataste con altezza massima di 60 – 80 cm.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO E LA GESTIONE</small>	MANDANTE  <small>PIANTE ARBOREO-ARBUSTIVI</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 160 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

Fascia pedonale di congiunzione sponda sud

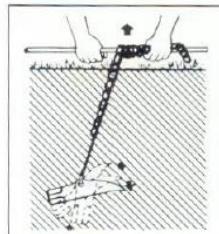
cataste di legno realizzate con tronchi
di Ø 30/40cm posizionate ogni 10m



distanza 1m dal filare arboreo - arbustivo

91. Cataste per la conservazione del legno morto(tipologia 3)

Al fine di evitare che in occasione di una piena del fiume il materiale collocato possa essere asportato, ogni catasta verrà fissata con 4 ganci al suolo ed abbracciata con un cavo in acciaio. Questo intervento verrà eseguito su due punti della catasta in modo da ottenere una struttura inamovibile e solidale con il suolo.



92. Ganci di ancoraggio delle cataste

- Filare arboreo arbustivo dei nuovi percorsi ciclo-pedonali (**Tipologia 4**)

Sono stati progettati nuovi percorsi ciclo pedonali: uno all'interno del parco Iris, per poter usufruire del tram più agevolmente ed in sicurezza, l'altro in affiancamento al parcheggio, dalla fermata S. Antonio all'Ospedale omonimo. Gli stessi saranno affiancati da un filare arboreo arbustivo eliofili, particolare salice grigio, frangola, fusaggine e pallon di maggio, collocati in eguali proporzioni e posti a dimora in gruppi di 3-4 individui monospecifici. Si prevede la stessa tipologia di intervento lungo la pista ciclabile.

<p style="text-align: center;">MANDATARIA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p> <p>SDA progetti ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p>  <p>ERREGI - INGENIERIA DI ARQUITETURA SRL</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p>  <p>PINI SWISS</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO</p>												
<p>RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; width: 15%;">COMMESSA</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">LOTTO</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">CODIFICA</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">DOCUMENTO</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">REV.</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">NP00</td> <td style="text-align: center;">00 D Z2</td> <td style="text-align: center;">RH</td> <td style="text-align: center;">IM0000 001</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">161 di 191</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	161 di 191
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	161 di 191								



93. Nuovo percorso pedonale nel Parco Iris

Prospetto



1° fila - filare arboreo

1a - Salice bianco (*Salix alba*)

2° fila - filare arbustivo

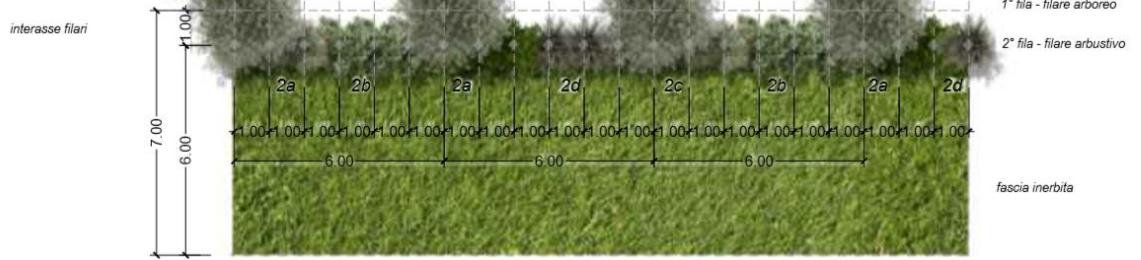
2a - Frangola (*Frangula alnus*)

2b - Fusaggine (*Euonymus europaeus*)

2c - Pallon di maggio (*Viburnum*)

asse d'impianto

Pianta



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 162 di 191		

94. *Tipologia 6 filare arboreo arbustivo*



95. *Filare arboreo arbustivo su nuova pista ciclo pedonale (Tipologia 4)*

- **Fascia prativa (Tipologia 5)**

Si prevede una fascia prativa lungo il fiume come da preesistenza, utilizzando sempre il fiorume, ottenuto dallo sfalcio delle bancate arginali del fiume. Ciò impedirà di introdurre specie al momento assenti e/o non tipiche del contesto fluviale, ma soprattutto permetterà di utilizzare ecotipi già ampiamente adattatati all'abito territoriale interessato e alle caratteristiche di mutevolezza dei caratteri edafici locali, come accade ad esempio durante le piene ordinarie del fiume.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>DETSA INTEGRALI SERVIZIO DI ARQUITETTURA</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 163 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								



96. *Fascia prativa Tipologia 5*

Gli interventi previsti sono riferibili alla creazione ed al consolidamento delle strutture vegetazionali con funzione di riqualificazione dei corridoi ecologici. L'impatto sulla **fauna** in fase di esercizio non introduce particolari problematiche, ma la costruzione del nuovo ponte con le stesse caratteristiche geometriche di quello esistente, risulta una soluzione ottimale per non confondere l'eventuale **avifauna** presente. L'introduzione di elementi emergenti quale la struttura metallica in esame potrebbe comportare collisioni con uccelli, in modo analogo a quanto accade per le linee elettriche.

Trascorsi i primi anni con il consolidamento degli interventi di mitigazione ambientale “in verde”, verrà totalmente ripristinata e migliorata la funzionalità ecologica dei corridoi terrestri.

- Recupero delle aree di cantiere alla destinazione originaria (**Tipologia 6**)

Per l'area di cantiere a ridosso del fiume Bacchiglione, a servizio della costruzione del nuovo ponte si prevede il ripristino delle aree prative mediante al semina di miscugli di specie autoctone. Si prevede al termine dei lavori la piantumazione di specie arboree analoghe a quelle rimosse, con la stessa densità di impianto, in maniera tale da evitare l'insediamento di specie alloctone ed invasive.

- Area di sosta attrezzata (**tipologia 7**)

In corrispondenza di aree residuali viene previsto un intervento di riqualificazione che, pur armonizzandosi con la destinazione del verde urbano sviluppa caratteri progettuali legati alla fruizione e alla memoria storica del luogo, in particolare nell'area verde dove attualmente insiste il bocciodromo, è sembrato necessario prevedere una zona di sosta rinverdita attrezzata con panchine, cestini e pannelli informativi in cui l'utente ciclopedonale può fermarsi.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI DESIGN INTEGRATED INNOVATION IN INTEGRATION	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 164 di 191			



97. Area di sosta attrezzata

- Sistemazione a verde spartitraffico (**Tipologia 8**)

Nella nuova configurazione definita dal nuovo tracciato tramviario, sono state progettate piazze o aree spartitraffico per agevolare il traffico e la sicurezza. Le stesse sono oggetto di una sistemazione a verde, tramite la combinazione di materiali e piante in maniera da limitare al massimo la manutenzione. La soluzione si ottiene mediante l'impiego di sacchi trapuntati costituiti da un feltro di geotessuto calandrato trapuntato e substrato a base di **perlite espansa** di diverse granulometrie. I materassini svolgono il ruolo di accumulo idrico e di sistema di drenaggio, garantendo una ottima regimazione delle acque e dei consumi.

La posa del sistema viene eseguita tramite una rete di applicatori specializzati, che garantiscono un'accurata gestione in fase di avvio e di manutenzione ordinaria e straordinaria per mantenere inalterate le prestazioni del sistema nel tempo, nel rispetto dei requisiti richiesti dalla norma UNI 11235.

Con l'adozione di opportune specie mediterranee xerofite a ridotte esigenze nutrizionali e resistenti agli stress idrici, incrementando adeguatamente l'accumulo idrico e utilizzando uno strato superficiale che rallenta l'evaporazione degli strati sottostanti è possibile evitare l'adozione di impianti di irrigazione.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA
NP00 00 D Z2 RH					DOCUMENTO
IM0000 001					REV.
B					FOGLIO
165 di 191					



98. *Tipologia 8: Sistemazione a verde spartitraffico*



99. *Tipologia 8: Sistemazione a verde spartitraffico - Cornaro*

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE AMBIENTALE ED AMMAGNETICA	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 166 di 191

9.7 Paesaggio e patrimonio storico culturale

Analisi degli impatti

In questa sezione verranno definiti i possibili effetti attesi dall’attuazione delle azioni progettuali sia in fase di esercizio che di cantiere per quanto riguarda la componente paesaggio.

1. Fase di cantiere

Gli impatti sul paesaggio in fase di cantiere sono prevalentemente riconducibili alle modifiche indotte alla percezione abituale di un luogo, ad ostruzioni del campo visivo e alla presenza di mezzi o strutture in grado di influire negativamente sulla qualità del contesto.

Gli impatti negativi dei cantieri necessari alla realizzazione dell’opera possono interferire sia dai punti di percezione dinamica lenta dei percorsi pedonali, dai punti di percezione dinamica veloce rappresentata dalla strada lungo l’argine durante la costruzione del nuovo ponte, sia dai punti di percezione statica, rappresentata dalle abitazioni.

2. Fase di esercizio

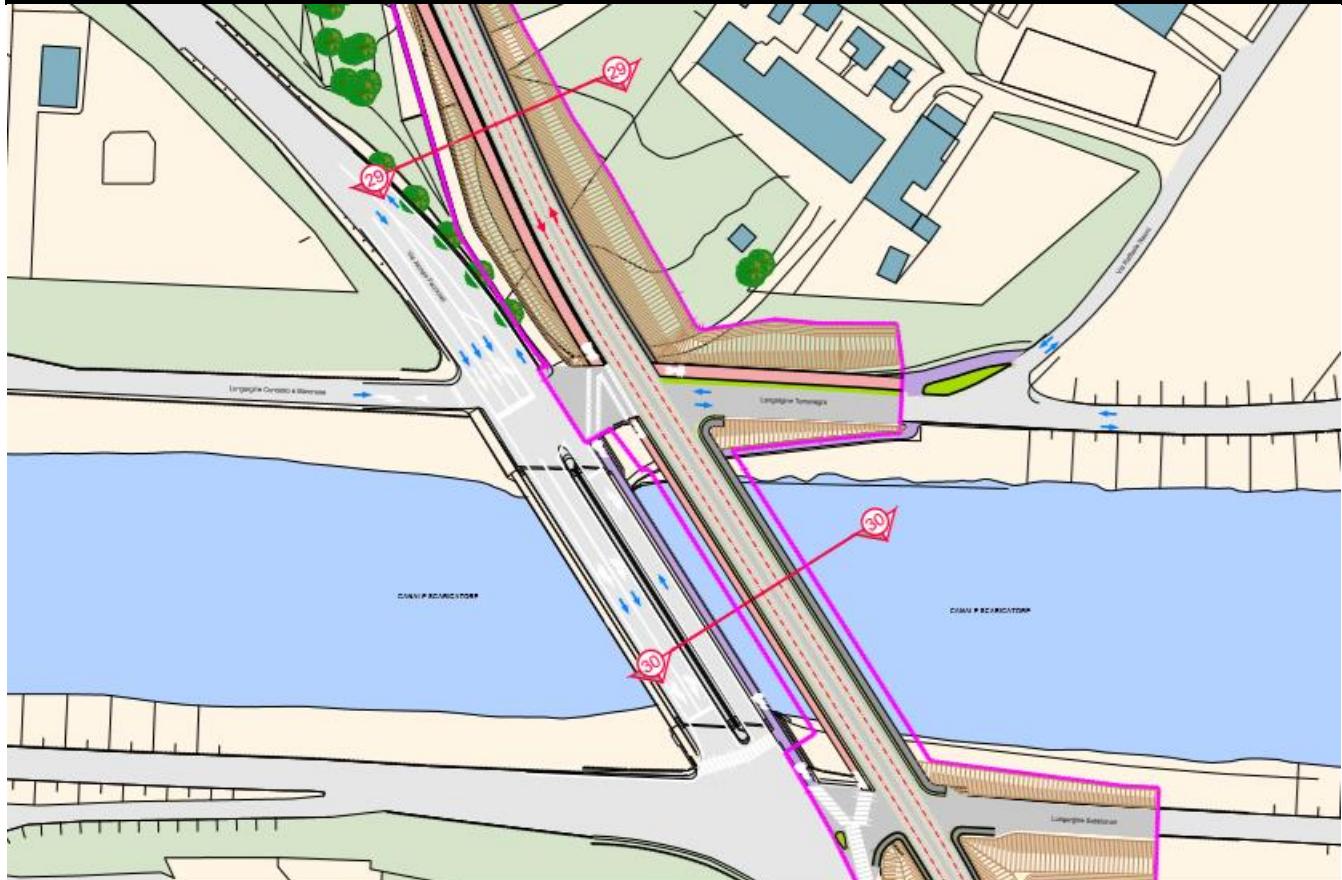
Per quanto riguarda gli effetti del progetto sulla componente paesaggio in fase di esercizio, si sottolinea come tale fase sia finalizzata in particolare ad accertare se la realizzazione dell’opera induce un cambiamento paesisticamente significativo, in relazione a:

- *incidenza morfologica;*
- *incidenza linguistica;*
- *incidenza ambientale.*

Incidenza morfologica

Rispetto alla morfologia dei luoghi, tenuto conto che il progetto ricalca, in termini di ingombro e di localizzazione le strade esistenti, è plausibile ritenere che l’incidenza sia trascurabile. Lo stesso progetto del ponte si inserisce in adiacenza al ponte preesistente, seguendo per quanto possibile la morfologia del territorio, alterata nelle rampe di accesso, viene mitigata dalle componenti vegetali descritte nel capitolo specifico.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E AMBIENTALE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 167 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								



100. Planimetria del nuovo ponte

Incidenza linguistica

L’incidenza linguistica dell’opera viene intesa come l’assonanza e la dissonanza tra gli elementi architettonici dell’infrastruttura con i caratteri materico-cromatici del territorio. In termini generali le scelte operate hanno portato alla configurazione di un’opera infrastrutturale capace di inserirsi coerentemente nel contesto paesaggistico di riferimento, con particolare attenzione agli aspetti legati al linguaggio e allo stile architettonico per quanto riguarda la realizzazione del **nuovo ponte** che ricalca quello esistente.

L’analisi materico-cromatica e lo studio dei ponti sul fiume di contesto ha portato inoltre alla definizione di soluzioni architettoniche progettuali capaci di configurare un’opera caratterizzata da una precisa uniformità compositiva e stilistica, perfettamente integrata sia nelle sue differenti componenti, sia con il contesto paesaggistico di riferimento.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>SERVIZIO INTEGRATO PER IL PROGETTO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19		NP00	00 D Z2	RH	DOCUMENTO IM0000 001 REV. B FOGLIO 168 di 191



101. Vista del ponte esistente Ante opera



102. Vista del ponte esistente Post opera

Le **Fermate** sono l'elemento di maggiore impatto visivo e a contatto diretto con il pubblico, diventando gioco forza il "Manifesto" della linea tramviaria. Le dotazioni funzionali, di arredo e tecnologiche, oltre ad assolvere un loro ruolo specifico, sono portatrici di un messaggio etico in quanto forma, materia e fruibilità.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  DESIGN INTEGRATED ARREDAMENTO ED ARREDATURA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 169 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

I materiali con cui è composta la fermata hanno la volontà di rappresentare in sé un messaggio: da un lato sostenibilità e rispetto per l'ambiente, dall'altro identità ed appartenenza ad un luogo ed un territorio.

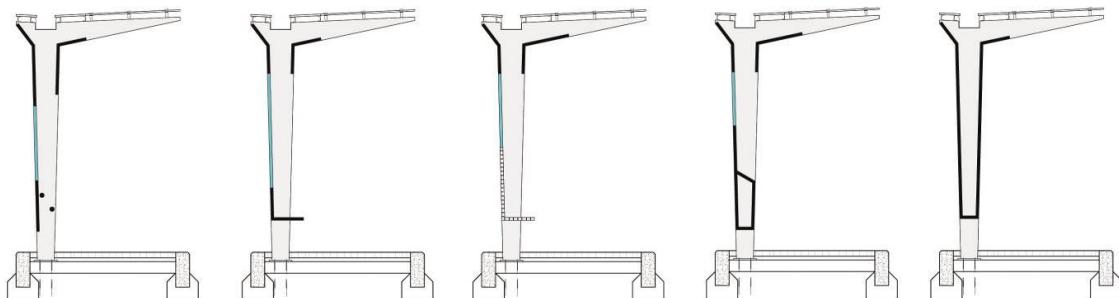
Il design è progettato al fine di raggiungere uno schema compositivo efficace e sicuro per gli utenti, ma anche con un impatto "friendly" sia visivo che nell'utilizzo dei componenti tecnologici di fermata.



103. Design della fermata - LINEA SIR3

L'idea di base è quella di integrare tutte le dotazioni tecnologiche e gli elementi di arredo nello spessore strutturale dei piatti di acciaio della struttura portante. Questa idea permette di ottenere i seguenti obiettivi:

- Integrazione visiva
- Coerenza linguistica degli elementi di arredo
- Integrazione delle dotazioni tecnologiche
- Ergonomia degli arredi (sedute, appoggi ischiatici)
- Minimizzazione degli ostacoli fissi in banchina



104. Tipo laterale – configurazioni del modulo base

L'incidenza linguistica dell'intervento può pertanto essere considerata positiva.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SERVIZI INTEGRATI INGENIERIA DI AVANTAGGIO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO			
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 170 di 191

Incidenza ambientale

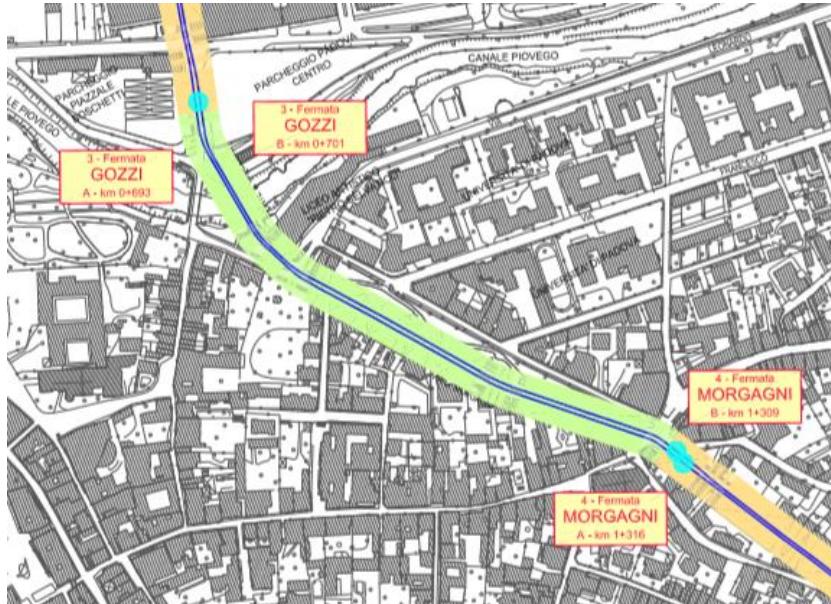
L’incidenza ambientale dell’opera viene valutata in relazione ai valori ambientali che subiscono maggiori interferenze. Gli impatti ambientali principali legati alla realizzazione dell’opera riguardano principalmente le componenti rumore, ambiente idrico e vegetazione. Tali impatti vengono approfonditi nei capitoli specialistici cui si rimanda..

Essendo tali impatti di modeste entità, l’incidenza ambientale dell’intervento può essere considerata trascurabile o invariata rispetto alle condizioni attuali.

Interventi di mitigazione

Il tracciato prevede tratti dell’infrastruttura senza la catenaria (catenaria free), al fine di rendere minore l’impatto visivo. La scelta è stata effettuata a seguito dello studio del paesaggio descritto nei paragrafi precedenti.

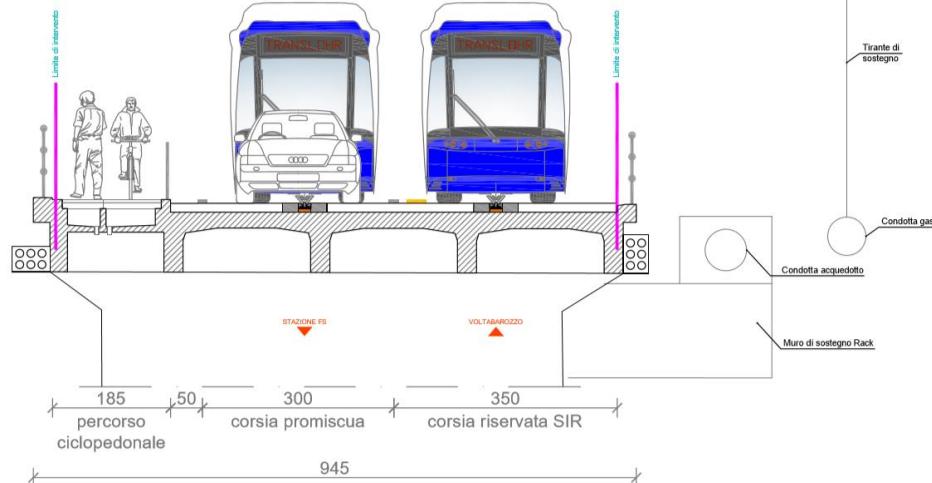
Il centro storico tra la fermata Gozzi e la Fermata Morgagni è privo di catenaria come indicato nella seguente planimetria:



105. Tratto senza catenaria nel centro storico

Visibile chiaramente dalla seguente sezione tipologica su Ponte s. Omizzolo

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE ED AVVANTAGGI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV.
NP00 00 D Z2 RH IM0000 001						B
FOGLIO 171 di 191						



106. Sezione su Ponte S. Omizzolo

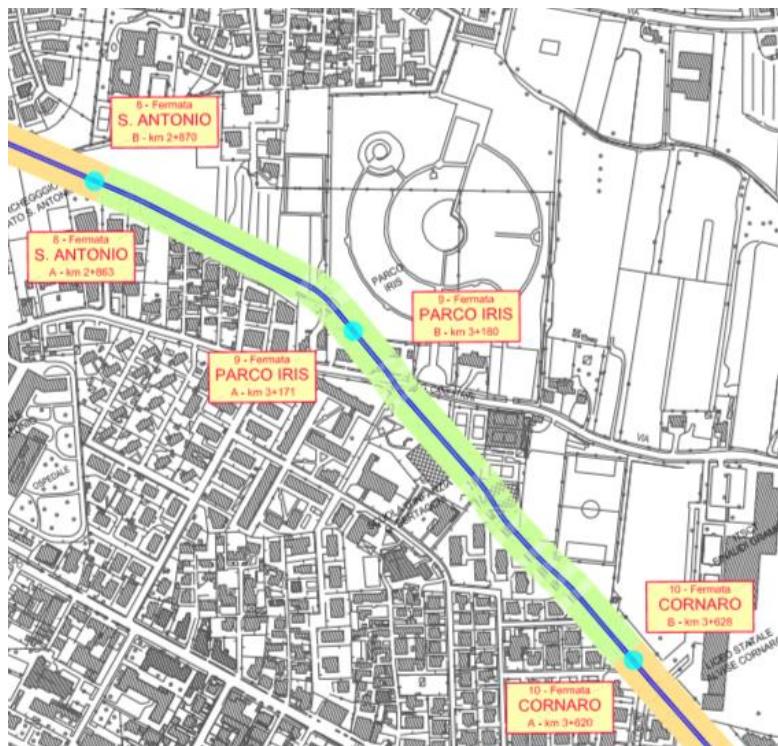


107. Fotoinserimento fermata Gozzi

Anche all'interno del Parco Iris localizzato tra i quartieri n.º 7 di S. Croce S. Osvaldo e n.º 6 Forcellini Camin. Il Parco estensivo è recintato dotato di ampi prati calpestabili, provvisto di aree per la sosta e di campo giochi per

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19				COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
				NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	172 di 191

bambini, un punto di riferimento per lo svago. Nella seguente figura si può vedere il tracciato in catenary free dalla fermata S.Antonio alla fermata Cornaro.



108. Tratto senza catenaria all'interno del Parco IRIS



109. Fotoinserimento fermata Parco IRIS

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INTEGRATA AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 173 di 191			

Si propone uno **studio cromatico** del contesto nel quale l'infrastruttura è inserita, al fine di ottenere un minore impatto sul paesaggio, tramite una tinteggiatura delle superfici in tonalità che recupera i cromatismi ritrovabili nel sito. E' stato redatto un **concept** all'interno dell'elaborato NP0000DZ2DXIM0002002A che racchiudesse le immagini del territorio.

La definizione delle palette cromatiche riferite ai colori prevalenti che caratterizzano il territorio è stata effettuata sulla base di una campagna fotografica appositamente effettuata in sít, che ha interessato il paesaggio nelle sue sfumature la vegetazione, il terreno e i materiali edili tradizionali. Le immagini selezionate sono state elaborate con il risultato di una somma cromatica della varietà di gamma presenti nel territorio, da questa elaborazione si sono in seguito individuate le varie palette che possono determinare le soluzioni progettuali riguardo i materiali e le finiture.

- **Il nuovo Ponte**

La ricerca di una coerente armonizzazione nel paesaggio dell'opera di progetto è stata interpretata mediante il tentativo di perseguire soluzioni architettoniche progettuali di uniformità morfologica e di linguaggio, al fine di configurare un unico sistema infrastrutturale fortemente integrato sia nelle sue differenti componenti, sia con il contesto paesaggistico di riferimento. Rispetto al Progetto preliminare, l'approccio progettuale utilizzato è stato di tipo conservativo, nella progettazione del nuovo ponte non è stato creato un contrasto linguistico con quello esistente. La vicinanza dei due manufatti ha imposto il mantenimento della geometria del ponte esistente.

L'infrastruttura diviene, grazie al segno, valore paesaggistico, manufatto di qualità nel contesto del territorio. Il nostro impegno è volto a collaborare con l'amministrazione con l'obiettivo di realizzare una infrastruttura che valorizzi e non deturpi il paesaggio.



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						

110. Vista prospettica lato sud



111. Vista prospettica lato nord

- **Le fermate**

Il tracciato della linea SIR 3 si compone di **13 fermate** compresi i 2 capolinea. La tratta va dal capolinea della Stazione fino al capolinea di Voltabarozzo. La pensilina delle fermate ha come riferimenti formali quelli della Linea Sir1.



MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI DESIGN INTEGRATED	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19				COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
				NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	175 di 191

112. Foto della fermata linea tramviaria **SIR 1**



113. Fotosimulazione della fermata linea tramviaria **SIR 3**

Le dotazioni funzionali, di arredo e tecnologiche, oltre ad assolvere un loro ruolo specifico, sono portatrici di un messaggio etico in quanto a forma, materia e fruibilità. Gli elementi di fermata, quali pensilina, totem informativi, arredi ecc. diventano gioco forza il Manifesto della Linea tramviaria assumendo carattere identitario e semantico con il quale la cittadinanza, nel migliore dei casi, si identifica.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>DESIGN INTEGRATED INGENIERIA IN ARCHITETTURA</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B
FOGLIO 176 di 191						

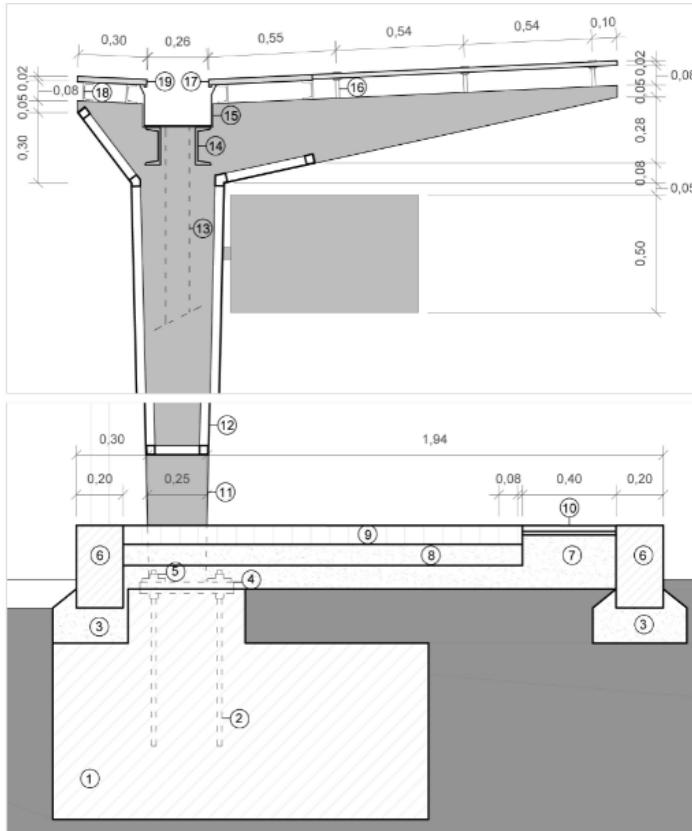


114. Foto inserimento fermata Forcellini

Gli obiettivi posti a base del concept per la progettazione della fermata sono stati:

- Adozione di un design di fermata caratterizzante e fortemente identitari, sia come simbolo della nuova linea, che della città stessa
- Utilizzo di materiali ecocompatibili secondo la filosofia LEED, con particolare attenzione alla durabilità e alla manutenibilità.
- Assicurare l'autosufficienza energetica per consumi legati alla fermata in sé (illuminazione, monitor info ecc.), attraverso l'utilizzo di fonti rinnovabili – fotovoltaico integrato in copertura.
- Integrazione degli elementi tecnologici e di arredo nel disegno architettonico complessivo.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELATORE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 177 di 191		



LEGENDA SEZIONE SCALA 1:20

1. CORDOLO DI FONDATIONE IN C.A.
2. TIRAFONDI IN ACCIAIO
3. MAGRONE IN CLS
4. PIASTRA IN ACCIAIO 400X400X50 mm
5. BULLONI
6. CORDOLO IN CLS SU LETTO MAGRO
7. MASSETTO IN CLS ARMATO CON RETE ELETROSALDATA
8. LETTO IN SABBIA DI FRANTOCIO
9. PAVIMENTO IN CUBETTI DI PROFIDO 80X80 mm FUGATO IN BOIACCA DI CEMENTO
10. SEGANELLETICA PER IPovedenti IN RICOMPOSTO LAPIDEO 400X600 mm
11. TELAIO STRUTTURALE IN ACCIAIO SP. 15 mm
12. LASTRA IN ACCIAIO GALVANIZZATO SP. 3 mm
13. PLUVIALE IN PVC Ø 100 mm
14. ELEMENTI DI COLLEGAMENTO IN ACCIAIO UPN 150 mm
15. GRONDA IN ACCIAIO ZINCATO
16. ELEMENTI DI CONNESSIONE TRA TELAIO E PANNELO DI COPERTURA
17. LASTA IN VETRO STRUTTURALE CON FILM FOTOVOLTAICO INTEGRATO
18. PANNELLI SANDWICH
19. PROFILI A.C.

115. Pensilina sezione di dettaglio

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>DESIGN INTEGRATED</small>	MANDANTE  <small>ARCHITETTURA IN ARQUITETTURA</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19						REV. B
FOGLIO 178 di 191						



116. Fotoinserimento fermata S.Antonio



117. Fotoinserimento fermata Cornaro

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO							
MANDANTE SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  <small>ERREGI - SERVIZIO INTEGRATO INGEGNERIA E ARTECCHITETTURA</small>	MANDANTE  <small>PINI SWISS</small>	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM00000 001	REV. B	FOGLIO 179 di 191
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19								

- **Le sottostazioni e il deposito**

La linea tranviaria necessita di **3 sottostazioni elettriche**, a differenza di quanto indicato nel preliminare che ne prevedeva **4**, un deposito e l'ampliamento di quello esistente a supporto della Sir1 (Guizza). Con il previsto ampliamento del servizio ed il conseguente incremento della flotta, il Deposito di Guizza nella attuale configurazione risulta insufficiente alle esigenze di ricovero e manutenzione dei veicoli, in termini di spazi, postazioni ed attrezzature di lavoro.

Le sottostazioni sono inserite nei seguenti contesti: la prima in **via della Pace** con la nuova organizzazione viaria, la seconda vicino alla **fermata Forcellini** ed infine l'ultima a **Voltabarozzo** dove è presente anche il nuovo fabbricato del deposito.



118. SSE1 in Via della Pace

Il concept architettonico dei fabbricati dedicati alle Sottostazioni Elettriche è basato sulla combinazione di due esigenze, una **estetica**, di inserimento ed armonizzazione nel contesto circostante, ed una **tecnologica** derivante dall'esigenza di assicurare un corretto livello termo-igrometrico negli spazi interni.

Con riferimento al primo punto la strategia è stata quella di combinare i vari colori predominanti nell'intorno e riproporli nei pannelli di rivestimento della facciata ventilata.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	180 di 191			



119. Foto inserimento Voltabarozzo

Riguardo al secondo punto, è stato adottato un rivestimento con facciata ventilata composto da isolamento termico a cappotto e finitura esterna con pannelli metallici colorati.

A titolo esemplificativo viene di seguito descritta la Sottostazione Elettrica SSE 2 – Forcellini. Le altre SSE presentano variazioni dimensionali minime ed identiche caratteristiche estetiche e tecnologiche.

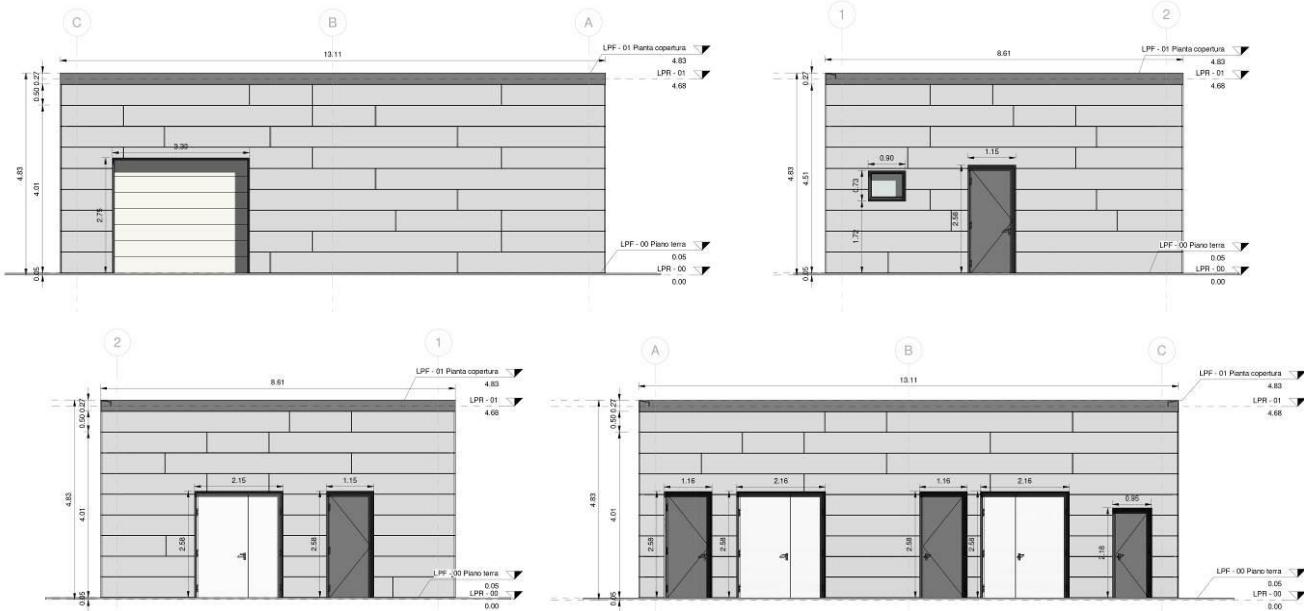


120. Fotosimulazione della Sottostazione Elettrica SSE 2 – Forcellini

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE 	MANDANTE 	MANDANTE 	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO			
	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	181 di 191			

Il volume del fabbricato in esame è un parallelepipedo di misure complessive 13.00m x 8.60m per un'altezza di 6.53m, realizzato con una struttura a telaio in C.A. Esso è caratterizzato da una netta prevalenza dei pieni sui vuoti, in quanto non presenta finestre, tranne rare eccezioni, ma soltanto delle porte necessarie per mettere in collegamento diretto con l'esterno i vari locali tecnici. Sono questi elementi gli unici intervalli in una facciata altrimenti omogenea.

Le pareti perimetrali sono realizzate in blocchi di calcestruzzo di spessore 20cm rivestite all'esterno con una facciata ventilata in pannelli di alluminio su sottostruttura in acciaio tipo Kalzip. E' a quest'ultimo elemento, insieme tecnologico e di finitura che è dato il compito di "disegnare" la facciata.



121. Prospetti della Sottostazione Elettrica SSE 2 – Forcellini

Tra le varie possibilità geometriche date dal sistema di facciata utilizzato, è stata adottata quella a pannelli sfalsati a sviluppo orizzontale di altezza 60cm e lunghezza variabile. A questi pannelli, divisi in gruppi, sono poi stati assegnati tre colori specifici, scelti a seguito dell'analisi cromatica dell'area circostante.

La sottostazione elettrica SSE2 - Forcellini è ubicata in prossimità dell'omonima Fermata. L'area, a cui si accede dall'incrocio tra via Sografi e via Forcellini, rappresenta l'ingresso al Parco Iris ed è caratterizzata da un paesaggio semi antropizzato fortemente irregolare e disomogeneo.

9.8 Archeologia

Analisi degli impatti

Dallo studio effettuato pare plausibile affermare che:

 MANDATARIA SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SEZIONE INTEGRALIS - ASSOCIAZIONE DI ARCHEOLOGI</small>	 MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 182 di 191		

(a) il tratto superiore dell'opera in progetto (da Piazza della Stazione pk 0+000 all'incrocio fra via Giustiniani e via Gattamelata, pk 2+050) è caratterizzato da **rischio archeologico da medio a alto**;

(b) il tratto centrale e inferiore del tracciato (dall'inizio di via Sografi pk 2+050 al Capolinea Voltabarozzo pk 5+510) è caratterizzato da **rischio archeologico basso**, con possibile innalzamento del grado di criticità **a livello medio** nella zona del Capolinea di Voltabarozzo, dove potrebbero rendersi necessari approfondimenti della quota di scavo su superfici piuttosto vaste.

Interventi di mitigazione

Prima dell'inizio dei lavori devono essere inviati alla Sovrintendenza per accettazione, i curriculum vitae degli archeologi che saranno presenti durante le operazioni di scavo.

Si deve prevedere la presenza dell'archeologo durante gli scavi. Inoltre, qualora si verifichi il ritrovamento di manufatti non precedentemente identificati/censiti e ritenuti potenzialmente significativi da un punto di vista archeologico bisognerà effettuare tempestiva comunicazione (entro le 24 ore successive al ritrovamento) all'ente competente di individuate, quindi la Soprintendenza Beni Culturali Archeologici della regione Veneto, che disporrà le modalità di raccolta, conservazione e catalogazione dei manufatti.

9.9 Sistema socio economico

Analisi degli impatti

Nella presente sezione si analizzano i potenziali impatti degli interventi progettuali relativamente alla componente socio-economica sia durante la fase di cantiere che di esercizio.

1. Fase di cantiere

In fase di cantiere l'intervento proposto comporterà l'insediamento nell'area di una nuova attività produttiva, costituita appunto dal cantiere per la riqualificazione dell'opera, per una durata prevista è pari a 19 Mesi (380 gg). Di conseguenza, durante questo periodo, saranno riscontrabili gli impatti sul sistema socio-economico tipici di una qualsiasi attività produttiva.

Prima di procedere oltre, occorre ricordare che, come noto, l'impatto derivante dall'insediamento di un'attività produttiva sul sistema socio-economico dell'area interferita può essere pensato come sommatoria di diversi effetti innescati da vari meccanismi. Infatti, la presenza sul territorio di una nuova attività produttiva innanzitutto genererà direttamente un certo volume di attività economica (che costituirà l'impatto diretto dell'investimento). Oltre a ciò, genererà una domanda addizionale di quei beni intermedi ad essa necessari per il proprio funzionamento e pertanto avrà effetti positivi anche sull'attività di quei settori che producono questi beni e quindi, a cascata, sul resto dell'economia. Questo meccanismo prende il nome di impatto indiretto dell'investimento. Infine, la maggiore disponibilità di reddito generata dagli impatti diretto e indiretto dell'investimento sopra definito stimolerà un aumento della domanda finale di beni e servizi. Quest'ultimo meccanismo prende il nome di impatto indotto dell'investimento originario. L'impatto complessivo della presenza del cantiere sul sistema socio-economico interessato deve quindi, come detto, essere valutato tenendo conto, oltre che dell'impatto diretto, sia dell'impatto indiretto sia dell'impatto indotto. Per farsi un'idea dell'entità complessiva di questi impatti, bisogna tener presente che il valore del moltiplicatore del reddito dell'industria delle costruzioni è stimato, in letteratura, a seconda delle

 MANDATARIA GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	 MANDANTE ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	 MANDANTE ERNEGI SEZIONE INGEGNERI AMMINISTRAZIONE DI AMBIENTALISTA	 MANDANTE PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19				COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
				NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	183 di 191

fonti considerate, in circa 2,3 - 2,62. Questo vuol dire che per ogni euro di aumento del fatturato dell'industria delle costruzioni la ricchezza prodotta dell'economia aumenta di 2,3-2,6 euro.

L'incremento della ricchezza prodotta avrà naturalmente un effetto positivo sull'occupazione. In fase di cantiere l'impatto diretto dell'attuazione della variante sulla produzione di ricchezza e sull'occupazione riguarderà l'industria delle costruzioni, mentre l'impatto indiretto riguarderà i settori che producono i beni intermedi utilizzati dall'industria delle costruzioni stessa.

2. Fase di esercizio

Gli effetti diretti dell'infrastruttura in progetto e in fase di esercizio, sono qui definiti come quelli generati direttamente per effetto della modificazione indotta dalla stessa della configurazione del sistema dei trasporti nell'area di intervento. Si tratta dei risparmi di tempo, di carburante e degli altri costi di utenza interni ed esterni e della diminuzione dell'incidentalità. Gli effetti indiretti sono invece costituiti dagli effetti di area vasta dovuti all'azione degli effetti diretti sul sistema insediativo, le condizioni socio - economiche e i beni materiali. Rientrano ad esempio in questa categoria il vantaggio competitivo generato per la regione interessata, la maggiore coesione sociale, nonché la possibilità di poter attraversare e fruire di un territorio dalle vaste peculiarità naturalistiche e storico-culturali.

Per quanto riguarda gli effetti diretti, in generale non si riscontrano particolari effetti negativi per le componenti in esame in quanto la nuova infrastruttura contribuirà all'efficientamento del sistema infrastrutturale locale. La realizzazione del nuovo Ponte con la pista ciclabile dedicata contribuirà ad ovviare ai problemi di sicurezza di quello esistente e al miglioramento delle condizioni generali di accessibilità e relazione tra le due sponde del Canale. Per quanto riguarda gli impatti indiretti la riqualificazione contribuirà al miglioramento delle condizioni di fruibilità e conoscenza del territorio attraversato, con relativi effetti economici e sociali. La realizzazione degli interventi di potenziamento e collegamento della mobilità lenta, favorirà le condizioni di penetrabilità e fruizione ciclo-pedonale dell'area, permettendo il passaggio in piena sicurezza da una sponda all'altra del ponte.

Interventi di mitigazione

Data la natura della componente e i caratteri degli interventi progettuali non sono previste particolari misure di mitigazione degli effetti sul sistema socio-economico.

9.10 Campi elettromagnetici

I campi elettromagnetici prodotti dalla linea di trazione a 750V c.c. saranno di tipo continuo (a frequenza pari 0 Hz).

Le sorgenti di tale natura non sono regolamentate da una normativa nazionale, in quanto non è applicabile il DPCM 8 luglio 2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la

2 Vedi: Measuring How Much Economic Change Will Mean to Your Community, Dr. Michael L. Walden Professor and Extension Economist Dept. of Agricultural and Resource Economics North Carolina State University,sito web www.ces.ncsu.edu. A risultati analoghi sono giunti anche Savona e Monteforte in Gli effetti indotti dalla realizzazione di investimenti autostradali (1997).

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO									
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRALE ASSOCIAZIONE DI AVVOCATI ITALIANI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19					NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	184 di 191

protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50Hz) generati dagli elettrodotti”, ma sono disponibili solo dei riferimenti internazionali, costituiti in particolare dalle linee guida dell’ICNIRP.

Per il caso in oggetto occorre far riferimento alle "LINEE GUIDA SUI LIMITI DI ESPOSIZIONE A CAMPI MAGNETICI STATICI" (2009). In tale linea guida, il limite di esposizione a campi magnetici statici per il pubblico in generale è fissato a valori molto più alti rispetto a quanto imposto dalla normativa nazionale per campi magnetici a 50 Hz. In particolare, le Linee Guida fissano un limite a 400mT. A causa di potenziali effetti indiretti avversi, l’ICNIRP riconosce anche che si debbano adottare provvedimenti pratici per impedire pericolose esposizioni inconsapevoli di persone con dispositivi medici elettronici impiantati o con impianti contenenti materiale ferromagnetico, che possono portare a restrizioni a livelli molto più bassi, come 0,5 mT.

Nel sistema 750Vcc, tali valori sono sempre ampiamente confinati a meno di un metro dalle condutture attive che sono interrate ad una profondità tale da garantire nessuna esposizione a valori superiori ai limiti raccomandati.

9.11 Inquinamento luminoso

L’inquinamento luminoso è l’introduzione diretta o indiretta di luce artificiale nell’ambiente ed è **una delle forme più diffuse di alterazione ambientale**. Il fenomeno colpisce anche siti incontaminati che durante il giorno sembrano essere intoccati dall’uomo, mentre nelle ore notturne sono vittime dell’inquinamento luminoso.



122. Notturno spaziale: l'inquinamento luminoso visto da fuori / NASA

 MANDATARIA SDAprogetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SERVIZIO INTEGRATO INFORMATICO DI AMBIENTAZIONE</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 185 di 191		

L’attività della presente progettazione è rivolta anche alla risoluzione di eventuali problematiche relative all’inserimento di illuminazione a servizio della linea SIR 3, facendo riferimento ai requisiti richiesti dalle seguenti leggi e normative:

- DM. 37 del 22/01/08 “Sicurezza degli impianti elettrici, regole per la progettazione e realizzazione, ambiti di competenze professionali”
- L.186 del 1.3.1968 “Realizzazioni e costruzioni a regola d’arte per materiali, apparecchiature, impianti elettrici”
- Legge Regionale Veneto N. 17 del 7Agosto 2009: Norme per il contenimento dell’inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell’illuminazione per esterni e per la tutela dell’ambiente e dell’attività svolta dagli osservatori economici.
- Regolamento (UE) del Parlamento Europeo e del consiglio 305/2011;
- Norma UNI EN 12464: Luce e illuminazione - Illuminazione dei posti di lavoro - Parte 2: Posti di lavoro in esterno
- UNI 11726 “progettazione illuminotecnica degli attraversamenti pedonali nelle strade con traffico motorizzato”
- UNI EN 11248 - Illuminazione stradale – Selezione delle categorie illuminotecniche
- UNI EN 13201-2 - Illuminazione stradale - Parte 2: Requisiti prestazionali;
- UNI 10819 - Luce e illuminazione - Impianti di illuminazione esterna - Requisiti per la limitazione della dispersione verso l’alto del flusso luminoso

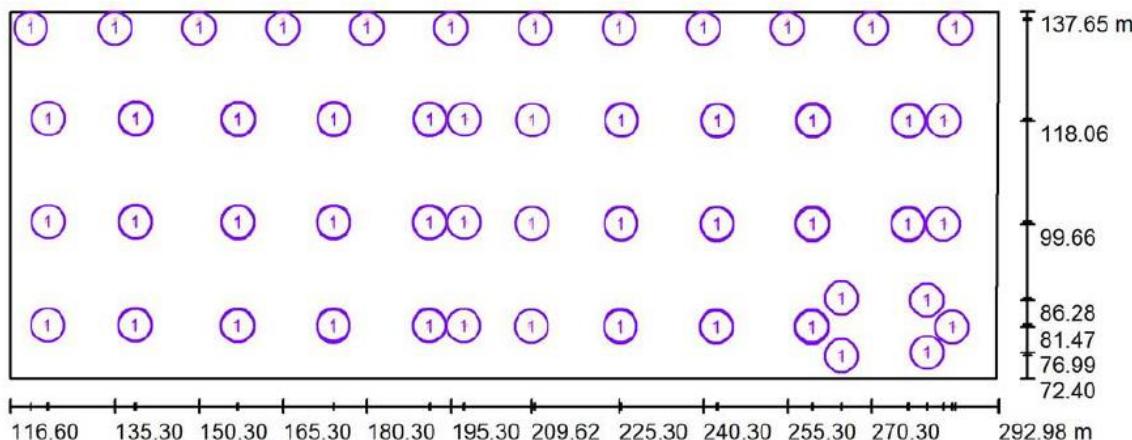
In particolare i punti fondamentali della la legge della Regione Veneto del 7 agosto 2009 n.17 presi in considerazione nel caso in oggetto e indicati nell’apposito elaborato **di riferimento: Relazione illuminotecnica parcheggio Voltabarozzo NP0000D18CLLF000003A.doc**, sono i seguenti:

1. Utilizzo di apparecchi con emissione nulla verso l’alto (art. 9, comma 2, lettera a).
2. Utilizzo di apparecchi a LED con efficienza della sorgente superiore a 90 lm/W (art. 9, comma 2, lettera b).
3. Rispetto delle luminanze minime previste dalle norme di sicurezza UNI (art. 9, comma 2, lettera c): le luminanze mantenute non dovranno essere superiori, entro le tolleranze (dell’ordine del 15%), a quelle previste per le categorie illuminotecniche di progetto/esercizio.
4. Presenza di controllo di flusso e riduzione del flusso almeno del 30% dopo le ore 24.00 (art. 9, comma 2, lettera d), o spegnimenti e riduzioni di flusso ulteriormente migliorativi.

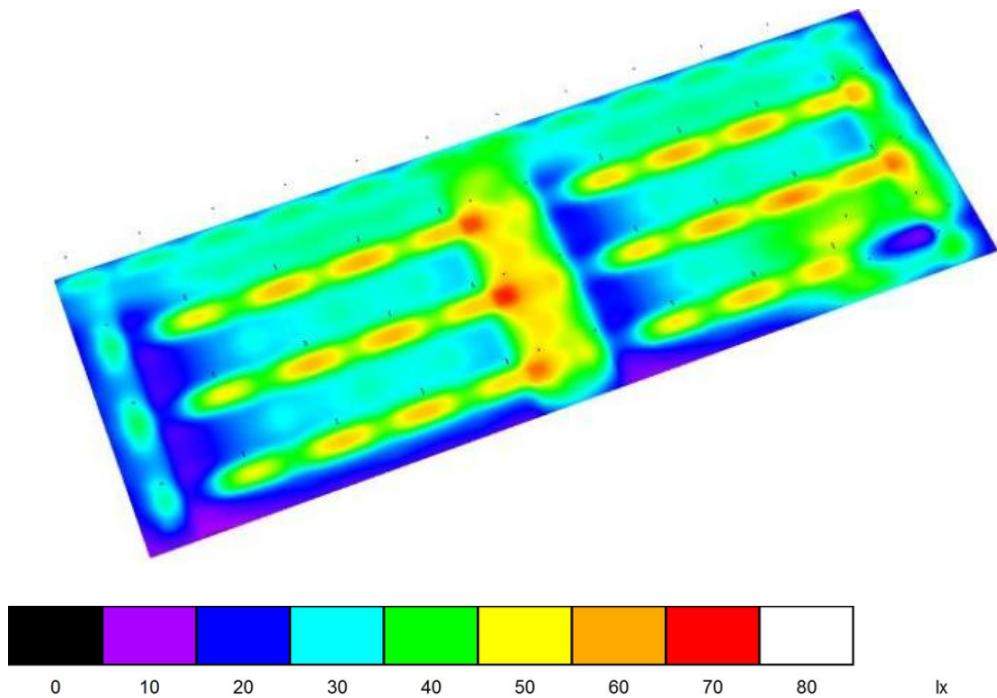
I corpi illuminanti dovranno presentare una conformazione dell’ottica atta a ridurre l’inquinamento luminoso, ovvero il flusso luminoso emesso verso l’alto, nel rispetto delle prescrizioni della Norma UNI 10819 per gli impianti di illuminazione esterna e delle Norme Regionali. In particolare si è proceduto a dimensionare tali impianti in modo da garantire i requisiti prestazionali minimi previsti dalle Norme vigenti citate al capitolo precedente.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERREGI SEZIONE INGEGNERI AMBIENTALI E INNOVATIVI	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			REV. B	FOGLIO 186 di 191		

Di seguito è riportata la pianta con ubicazione schematica dell'ubicazione corpi illuminanti



Di seguito è riportata il rendering a colori sfalsati da cui è possibile osservare come l'illuminazione sia "confinata alla zona del parcheggio"

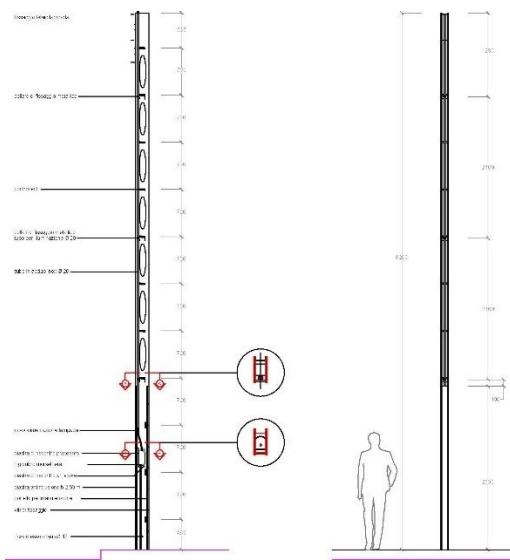


I pali dovranno essere zincati a caldo secondo la norma UNI EN ISO 1461 e possedere le seguenti caratteristiche:

- Palo in acciaio a pianta rettangolare dritto per posa del corpo illuminante su testa palo;
- Altezza totale dei pali con blocco di fondazione: 8,8m;

<p style="text-align: center;">MANDATARIA</p>  <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p> <p>SDA progetti ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p>  <p>ERREGI - INGENIERIA DI ARQUITETURA SRL</p> <p style="text-align: center;">MANDANTE</p>  <p>PINI SWISS</p>	<p style="text-align: center;">PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO</p>												
<p>RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; width: 15%;">COMMESSA</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">LOTTO</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">CODIFICA</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">DOCUMENTO</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">REV.</th> <th style="text-align: center; width: 15%;">FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">NP00</td> <td style="text-align: center;">00 D Z2</td> <td style="text-align: center;">RH</td> <td style="text-align: center;">IM0000 001</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">187 di 191</td> </tr> </tbody> </table>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO	NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	187 di 191
COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO								
NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	187 di 191								

- Altezza fuori terra: 8 m;



9.12 Salute pubblica

Fra mobilità e qualità ambientale delle nostre città vi è una stretta connessione. Laddove gli spostamenti delle persone nella realtà urbana sono prevalentemente effettuati con mezzi privati il traffico rappresenta una fonte determinante in termini di **inquinamento atmosferico ed acustico**, anche se il miglioramento delle prestazioni in termini di emissioni dei veicoli verificatosi negli ultimi decenni ha sicuramente avuto effettivi positivi. Una delle politiche strutturali auspicabili per le città è proprio quella della realizzazione di sistemi tranviari, che, laddove funzionanti, hanno incontrato ovunque un notevole successo. Il successo di questo mezzo di locomozione è legato alla buona accessibilità, all'elevato comfort, ai bassi livelli di rumore e alle zero emissioni locali. Il suo sviluppo ha in genere permesso di riqualificare aree urbane degradate, ridurre il traffico stradale e aumentare lo spazio fruibile da pedoni e ciclisti.

I risultati all'interno del documento **“Elementi per una roadmap della mobilità sostenibile, Inquadramento generale e focus sul trasporto stradale”**, risultato di uno studio avviato tra luglio e dicembre 2016, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la collaborazione del Ministero dello Sviluppo Economico, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e del Ministero della Salute, evidenziano **l'importanza favorire il trasporto collettivo in sostituzione di quello individuale**.

L'utilizzo di mezzi pubblici contribuisce alla **riduzione di incidenti** sulle tratte interessate, i costi sociali del problema, l'affaticamento e lo stress dovuto al traffico. Non si deve trascurare il tema **dell'occupazione dello spazio**, di grande impatto sulla vivibilità delle aree urbane e sulla fruibilità degli spazi pubblici. Un'auto di dimensioni medie richiede un'area di parcheggio di circa 12 m^2 , che può aumentare anche significativamente se si

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIARIO DELLO STATO ITALIANO	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO				
MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SEZIONE INTEGRATA AMBIENTALE E INNOVATIVA	MANDANTE  PINI SWISS	COMMESSE	LOTTO	CODIFICA
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	NP00	00 D Z2	RH	DOCUMENTO	REV.
				IM00000 001	B
					FOGLIO 188 di 191

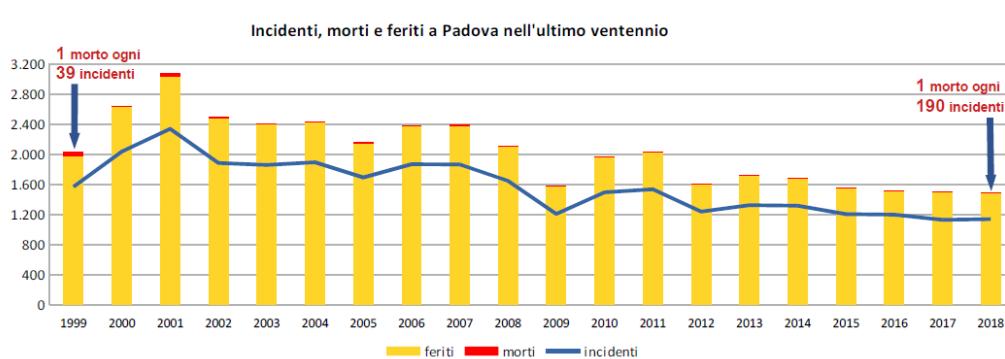
considerano gli eventuali svincoli e rampe di accesso. L'auto deve poter inoltre disporre di spazi di sosta (box sotto casa, parcheggi presso i supermercati e i luoghi di lavoro, eccetera) che restano inutilizzati per lunghi periodi di tempo. Si calcola che, in media, ogni auto privata occupi uno spazio che, complessivamente, è circa tre volte quello occupato dall'alloggio della famiglia che ne è proprietaria. Se si considerano i veicoli non in sosta ma in marcia, la situazione si aggrava: tenendo conto delle distanze di sicurezza da mantenere, un'auto occupa circa 105 m² a 30 km/h e 240 m² a 50 km/h. Se si assume un valore ragionevole di occupazione dell'auto pari a 1,4 persone, l'occupazione di spazio per persona è circa 54 volte superiore a quella che si avrebbe utilizzando una linea tramviaria.

Risulta evidente come a una minore occupazione di spazio da parte dei sistemi di trasporto corrisponda una maggiore fruibilità degli spazi pubblici da parte della cittadinanza, con effetti benefici dal punto di vista sociale, economico e sanitario.

L'attivazione della linea tramviaria SIR 3 porta ad una considerevole riduzione del traffico veicolare circolante e lungo il percorso individuato le differenze sono dell'ordine del 40-50%. Queste riduzioni sono dovute principalmente alla propensione degli utenti ad abbandonare l'uso dell'auto per recarsi nelle destinazioni facilmente raggiungibili dal tram il quale a differenza dell'auto garantisce una precisa frequenza, un tempo di percorrenza fisso e l'utente non ha più necessità di parcheggiare l'auto con il relativo onere. La riduzione del traffico risulterà più consistente man mano che si completa l'effetto rete della linea del tram ovvero con il completamento delle tre linee. È corretto evidenziare che l'operazione SIR è compresa, come specificato ed approfondito nel PUMS, in una serie di linee programmatiche che mirano alla riduzione del traffico e di conseguenza degli impatti di vario genere che i veicoli ha sulla città e sui cittadini.

Inoltre è prevedibile una riduzione dell'incidentalità lungo le vie percorse in linea con la riduzione di traffico prevista circa 42%. Questa riduzione dell'incidentalità porterà a minor numeri di feriti e morti lungo questo percorso.

Facendo riferimento ai dati disponibili del SIR1 entrato in funzione nel 2007 per il tragitto Guizza Stazione FS e nel 2009 per il percorso Guizza Pontevigodarzere, sono stati analizzati i dati dell'incidentalità del periodo pre SIR 1 e post SIR1. In particolare dell'anno 2006 e dell'anno 2018. Nell'ultimo report del 2018 è possibile trovare l'andamento dell'incidentalità dal 1999 in poi.



MANDATARIA  SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	MANDANTE  ERNEGI <small>ASSOCIAZIONE INGEGNERI</small>	MANDANTE  PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19			COMMESSE	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
			NP00	00 D Z2	RH	IM0000 001	B	189 di 191

Nel 2006 ci sono stati 1732 incidenti stradali in città mentre nel 2018 ce ne sono stati 1140 con un calo del 35%. I documenti riportano anche la localizzazione degli incidenti ed è possibile osservare che lungo alcune arterie l'incidentalità è considerevolmente diminuita mentre in altre è diminuita di qualche punto percentuale

Asse viario	2006	2018	Differenza
Totale incidenti	1732	1140	34%
Via Guizza	39	22	44%
Via T. Aspetti	51	28	45%
Via Facciolati	39	38	3%
Via Piovese*	18	16	11%
Via S. Marco	29	25	14%
Via Plebiscito	21	19	10%
Via Gattamelata	26	21	19%

Si può osservare come il dato lungo le due vie percorse dal Sir 1 sia quasi proporzionale alla riduzione di traffico lungo queste strade. Anche in questo caso la riduzione dell'incidentalità che si attesta in generale al 34% è dovuta a diversi provvedimenti messi in atto dal Comune di Padova come ad esempio la realizzazione delle rotatorie o l'incremento delle piste ciclabili. Tuttavia lungo via Guizza e lungo via T. Aspetti non sono state realizzate rotatorie o altri interventi di moderazione del traffico e quindi la riduzione dell'incidentalità è da attribuire all'entrata in funzione della linea SIR1. In riferimento a quanto riportato con il SIR 3 è prevedibile una riduzione dell'incidentalità lungo le vie percorse in linea con la riduzione di traffico prevista circa 42%. Questa riduzione dell'incidentalità porterà a minor numeri di feriti e morti lungo questo percorso.

Si evidenzia inoltre come il percorso sia affiancato sempre da un percorso ciclabile che corre in parallelo alle corsie del SIR 3 o poco distante, questo è molto importante relativamente agli aspetti dell'incidentalità legata all'interferenza tra il percorso e la mobilità ciclabile che è stata una problematica dei primi anni, poi risolta, del SIR1.

Altro aspetto molto importante del SIR 3 è la relazione della linea con il TPL. Attualmente lungo via Piovese transitano 5 linee di autobus extraurbani e 2 linee di autobus urbani, i primi con cadenza oraria o alla mezz'ora nelle ore di punta i secondi con cadenza di 20 minuti circa. Queste linee di TPL, specie quelle extraurbane, hanno la medesima origine e destinazione della linea SIR 3 ovvero Voltabarozzo-Stazione FS. La nuova linea tramviaria determina il ridisegno del TPL lungo questo asse e in futuro il capolinea di Voltabarozzo funzionerà da capolinea

 MANDATARIA SDA progetti <small>ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI</small>	 MANDANTE ERNEGI <small>SEZIONE INTEGRALE INGENIERIA IN AMBIENTALE</small>	 MANDANTE PINI <small>SWISS</small>	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 190 di 191		

delle linee extraurbane e i viaggiatori entreranno in città con il SIR3. Le linee urbane verranno ridimensionate e ridisegnate. Questo assetto è attualmente in funzione anche per la linea SIR 1. E' evidente che questa trasformazione contribuisce ulteriormente a ridurre l'impatto del traffico non solo in termini di veicolo all'interno dell'abitato cittadino.

Sulla base dell'orario invernale 2018-2019 della rete TPL urbana e dei Colli gestita da BusItalia Veneto sono state calcolate le frequenze medie giornaliere delle singole linee e, di conseguenza, il numero di corse che interessano le strade urbane ed extraurbane.

Considerando che alcune linee offrono servizi estremamente irregolari nell'arco

dell'intera giornata (corse limitate e alte frequenze in ora di punta, fino ad arrivare ad una sola corsa nell'ora di morbida), viene considerata la frequenza media dell'intera giornata, tralasciando quindi eventuali picchi e deviazioni occasionali.

Essendo tutte linee radiali, gli assi più interessati dal movimento bus sono quelli nell'area del centro città: senza considerare la linea SIR1, in quanto già a corsie riservate utilizzate anche dai bus, si nota che le strade principali per il TPL sono quelle riportate nell'immagine seguente e tra queste:

- **Via Gozzi, Morgagni, Faloppio Giustiniani:** strade interessata da 13-20 corse all'ora per senso di marcia, relazioni interessate dalla realizzazione della linea SIR3.

Pertanto, l'entrata in servizio del SIR3 contribuirà a **ridurre e razionalizzare il numero di corse dei bus urbani** a tutto vantaggio di una drastica riduzione del traffico e delle emissioni di CO2 in atmosfera.

In sintesi, per analogia al SIR 1, lunga la linea del SIR 3 si verificheranno i seguenti vantaggi:

Parametro	Vantaggio
Passeggeri/anno	5,2-5,5 milioni
Incidentalità	-40%
Emissione CO2	1t/km giorno
Flusso veicolare nel percorso	-42%
Rumore	Entro i limiti
Trasporto pubblico con bus	Meno corse

In controtendenza rispetto al resto del trasporto pubblico, il SIR1: nel 2016 i conteggi del SIR1 riportano circa 25.000 passeggeri/giorno con un incremento del 2,5% rispetto al 2014.

Dall'inizio dell'attività, il SIR 1 ha visto **un trend in crescita** per quanto riguarda il numero di passeggeri del Tram, come confermato da quanto esposto in precedenza, con **33.000 passeggeri giorno feriale (indagine 2018)**.

MANDATARIA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO	MANDANTE  ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE INGEGNERI	MANDANTE  ERNEGI SERVIZIO INTEGRATO DI AMBIENTAZIONE	MANDANTE  PINI SWISS	PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3 PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ' A VIA- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE DI CUI ALL'ART. 19	COMMESSA NP00	LOTTO 00 D Z2	CODIFICA RH	DOCUMENTO IM0000 001	REV. B	FOGLIO 191 di 191

10. ALLEGATI

- Pareri, Nulla Osta ed Approvazioni
- Deliberazione del Consiglio Comunale N.36 del 13/07/2017
- Deliberazione della Giunta Comunale N. 2018/0175 del 24/04/2018
- Deliberazione del Consiglio Comunale N.2018/0099 di Reg. del 22/12/2018

- **03/08/2004** prot. 0202489 da: **Comune di PD a Regione Veneto** e p.c. Ministero Infrastrutture e Trasporti e A.P.S. Holding Spa
Oggetto: Richiesta parere ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 190/2002
- **16/09/2004** prot. M/7399/DB/mcv da: **APS Mobilità a Comune di PD-Settore Mobilità e Traffico**
Oggetto: Linea SIR 3. Conferma adempimenti prescrizioni artt. 3 e 5 del D.Lgs. n. 190 del 20.08.02.
- **17/09/2004** prot. 261.11 da: **NET ad APS Holding – Divisione Mobilità**
Oggetto: Procedura di Valutazione Impatto Ambientale – SIR 3
- **20/09/2004** prot. 0237995 da: **Comune di PD a Regione Veneto**
Oggetto: SIR 3. Stazione-Ospedali-Voltabarozzo. Procedura di Valutazione Impatto Ambientale
- **30/09/2004** prot. M/7875/DB/mcv da: **APS Holding a Provincia di PD e p.c. Comune di PD**
Oggetto: SIR 3-Stazione-Ospedali-Voltabarozzo facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova. Richiesta VIA
- **11/10/2004** prot. 660549 da **Regione del Veneto a Comune di PD**
Oggetto: SIR 3. Risposta a lettera del 20/09/2004 prot. 0237995
15/10/2004 Deliberazione della Giunta n. 3212
- **23/11/2004** prot. 0120042/2004 da **Provincia di Padova a APS Holding e p.c. Comune di PD e Comune di San Nicolò**
Oggetto: L.R. 26/3/99-Valutazione Impatto Ambientale. Domanda ai sensi dell'art. 10. Esito istruttoria preliminare art. 13 L.R. 10/99.
- **22/12/2004** prot. 024703 da: **Comune di Ponte San Nicolò a APS p.c. Comune di PD e Provincia di PD**
Oggetto: Rapporto non tecnico del SIA ai sensi dell'art. 14 della L.R. 10/1999.
- **08/02/2005** prot. 0032804 da: **Comune di PD al Ministero dell'ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali e p.c. APS.**
Oggetto: SIR 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni
- **08/02/2005** prot. 0032812 da: **Comune di PD al Ministero dell'ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali e p.c. APS.**
Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni
- **01/03/2005** prot. 0054514 da: **Comune di PD a Soprintendenza Beni Ambientali e Architettonici, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET**
Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs. 190/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni.

- **01/03/2005** prot. 0054533 da: **Comune di PD a Ministero dell'Ambiente e p.c. APS e NET**
Oggetto: Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs. 190/2002
Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto

- **01/03/2005** prot. 0054539 da Comune di PD a **Soprintendenza Beni Ambientali e Architettonici, Soprintendenza Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET**
Oggetto: SIR. 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs. 190/2002. Trasmissione CD progetto completo per valutazioni.

- **07/03/2005** prot. 0059684 da: **Comune di PD a Min. Beni Culturali e Ambientali e p.c. APS e NET**
Oggetto: SIR e e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
Trasmissione copie note inviate alle Soprintendenze territoriali

- **31/03/2005** prot. DSA/2005/08263 da: **Min. Ambiente e tutela del Territorio al Comune di PD e p.c. Provincia di PD, Min. Trasporti, Min. Beni e Attività Culturali.**
Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
(Rif. Note prot. n. 32804 e prot. n. 32812 del 08/02/05)

- **01/04/2005** prot. 0084509 da: **Comune di PD a Provincia di PD, Min. Infrastrutture e Trasporti, Min. Ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali, Soprintendenza Beni Ambientali, Sopr. Beni Archeologici e p.c. APS e NET**
Oggetto: SIR 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
Pubblicazione deposito progetto

- **07/04/2005** prot. 0089446 da: **Comune di PD a Min. Beni Culturali e Ambientali**
Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
Fotocopie quotidiani

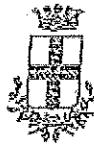
- **19/04/2005** prot. ST/407/9725/2005 INF/S/18/05 da **Min. Beni e Attività Culturali a Sopr. Beni Architettonici e paesaggio.**
Oggetto: SIR 3. Procedura riferita alla Legge 443/2001 (Legge obiettivo) secondo il disposto del D.L.vo n. 190 del 20 agosto 2002 e dell'art. 13 della Legge 166/2002.

- **22/04/2005** prot. 6240 da: **Min. Beni e Attività Culturali a Comune di PD**
Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
Parere favorevole

- **02/05/2005** prot. 0112299 da: **Comune di PD a Min. Inf. Trasporti, APS e NET**
Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
Invio nota prot. 240V del 22.05.2005 della Sopr. Beni Archeologici per il Veneto di parere favorevole.

- **13/06/2005** prot. 4446/05 da **Min. Beni e Attività Culturali al Comune di PD.**
Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Nulla osta

- **06/07/2005** prot. 0075618 da: **Provincia di Padova a APS.**
Oggetto: SIR 3. Domanda di VIA art. 10 L.R. 10/99. Richiesta integrazioni art. 18
- **28/07/2005** prot. 542884/45.01 da: **Regione Veneto a Provincia PD e p.c. Comune di PD**
Oggetto: SIR 2 e SIR 3. Procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.
- **08/08/2005** prot. 0090665/2005 da: **Provincia di Padova a APS Holding Spa e Sindaco Comune di PD**
Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismondo 28, Padova. Trasmissione deliberazione di giunta provinciale. Art. 19 della L.R. 10/99
Deliberazione n. 493 prot. 88278 del 02/08/2005
- **10/08/2005** prot. 0212971 da: **Provincia di Padova a APS, Comune di PD e Comune di Rubano**
Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismondo 28, Padova. Trasmissione deliberazione di giunta provinciale. Art. 19 della L.R. 10/99
Deliberazione n. 492 prot. 88276 del 01/08/2005
- **10/08/2005** prot. 0212999 da: **Provincia di Padova a APS e Comune di PD**
Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismondo 28, Padova. Trasmissione deliberazione di giunta provinciale. Art. 19 della L.R. 10/99.
Deliberazione n. 493 prot. 88278 del 01/08/2005 relativa al Giudizio di compatibilità ambientale
- **07/09/2005** prot. 0230892 da: **Comune di PD** a Min. Infrastrutture Trasporti, Min. Ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali, Sopr. Beni Ambientali e Architettonici, Sopr. Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET.
Oggetto: SIR 3. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Invio delibera e copia parere Commissione Provincia di PD V.I.A.
- **07/09/2005** prot. 0230892 da: **Comune di PD** a Min. Infrastrutture Trasporti, Min. Ambiente, Min. Attività Produttive, Min. Beni Culturali e Ambientali, Sopr. Beni Ambientali e Architettonici, Sopr. Beni Archeologici del Veneto e p.c. APS e NET.
Oggetto: SIR 2. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002. Invio delibera e copia parere Commissione Provincia di PD V.I.A.



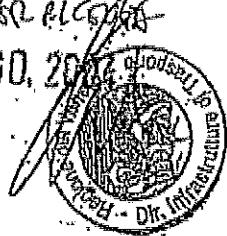
Comune di Padova

TORNI
Settore Mobilità e Traffico

Codice Fiscale 00644060287

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0202489	03.08.2004
Classificazione: 2004 - 5.7	
Ufficio Settore Mobilità e Traffico	



Alla Regione Veneto
Direzione Infrastrutture di Trasporto
Calle Priuli, Cannaregio 99
30100 Venezia
c.a. Ing. Giuseppe Fasiol

e.p.c.

Al Ministero alle Infrastrutture ed ai
Trasporti

Ing Alessandro Foccaraci - Coordinatore
della Struttura Tecnica di Missione - Legge
Obiettivo
Via Nomentana, 1
00198 Roma

A.P.S. Holding S.p.A.
Via Rismundo, 28
35100 Padova
c.a. Ing. Antonio Conti

Oggetto: Comune di Padova, Sistema Intermediò a Rete - SIR: finanziamento linea SIR 3 Stazione-Ospedali-Voltabarozzo. Richiesta parere ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 190/2002.

In riferimento alla ns. precedente nota prot. 436 a firma del Sindaco del 28.05.2003, con argomento in oggetto indicato e allegata per comodità alla presente, si invia ai sensi e agli effetti dell'art. 3 del D.Lgs. 190 - "Legge Obiettivo", il progetto preliminare della linea SIR 3 (Sistema Intermediò a Rete), Stazione-Ospedali - Voltabarozzo.

Si precisa altresì che il progetto ha già ricevuto in data 6/7.6.03 parere favorevole da parte della Commissione Interministeriale 1042/69 e 1221/S2 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti ed ulteriori informazioni.

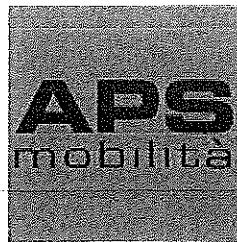
Distinti saluti,

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

Allegati:

- nota del 28/5/2003
- n. 1 copia progetto preliminare linea SIR 3

Marinimobilità nuova sistema trasporto pubblico SIR 3/2004 - invio progetto regione.doc



Padova, 16 settembre 2004
Prot. n. M/7399/DB/mcv

Egr. S.Ig.
dott. Daniele Agostini
Settore Mobilità e Traffico
Comune di Padova
Sua Sede

OGGETTO: linea SIR 3.

In risposta alla Tua nota del 30 agosto u.s. prot. n. 221428 sono a confermarTi che è stato già adempiuto alle prescrizioni di cui agli artt. 3 e 5 del D. Lgs. N. 190 del 20.08.02.

In concreto è stato provveduto:

- a contattare gli Enti gestori dei servizi ed a riportare negli elaborati progettuali le interferenze individuate;
- a inviare gli elaborati progettuali prodotti, riportanti le interferenze dello stato di fatto con il progetto agli Enti gestori per la loro verifica.

Gli enti gestori interpellati sono i seguenti:

Reti telefoniche

- TELECOM Italia S.p.A. AOR Veneto Sud CPF Via Donà 4 35129 Padova
- ACEGAS APS Ufficio Engineering Interdivisionale Via J. Corrado 1 35100 Padova
- E VIA S.p.A. Via Felice Casati 16 20124 Milano

Reti acquedotto e fognature

- ACEGAS APS Ufficio Engineering Interdivisionale Via J. Corrado 1 35100 Padova

Reti gas

- ACEGAS APS Ufficio Engineering Interdivisionale Via J. Corrado 1 35100 Padova
- SNAM Rete Gas SPA Via Rismondo 8 35100 Padova

Reti elettriche

- ENEL SPA Distribuzione Zona di Padova Unità Operativa 01 Vic. Leonardo da Vinci 1 35020 Albignasego
- ENEL TERNA SPA Area Operativa Trasmissioni di Padova Via Uruguay 30 35127 Padova

Cordiali saluti.

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO									
A	B	C	D	E	1	2	3	4	5
					6	7	8	9	10

Il Responsabile del Procedimento
p.i. Dino Bernardi

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0236664	17.09.2004
Classificazione: 2004 - 6.7	
U.O.R.: Settore Mobilità e Traffico	
cc:	

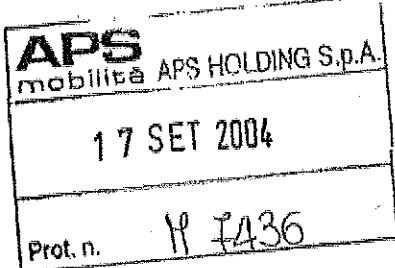


NET Engineering S.p.A.

Sede legale ed operativa:
Centro Direzionale "Le Torri", - Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)
Tel. +39 0429.787111 - Fax +39 0429.787105

Ufficio di Roma:
Via Parigi, 11 - 00185 Roma - Tel. +39 06.48906128 - Fax +39 06.48916504

Monselice, il 17 Settembre 2004



Spett.^{le}
APS HOLDING - DIVISIONE MOBILITÀ
DI APS HOLDING S.P.A.
Via F. Rismundo, n° 8
35131 Padova
Alla c.a. p.i. Dino Bernardi

Ns. rif.: 261.11

Ns. Comun.: PT0376

Oggetto: Sistema di trasporto intermedio a guida vincolata. SIR 2 tratta funzionale est-ovest.
SIR 3 tratta funzionale sud-est

Procedura di Valutazione Impatto Ambientale – SIR 3.

Con riferimento alla lettera del Comune di Padova, Settore Mobilità e Traffico, prot. n. 0223641 del 02.09.2004, da Voi trasmessaci per conoscenza, Vi informiamo che l'ing. De Lauro della Regione Veneto ci ha comunicato che l'espletamento della Procedura di Valutazione Impatto Ambientale per la linea SIR 3 è di competenza del Settore Ambiente della Provincia di Padova.

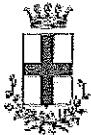
Stiamo pertanto provvedendo alla stampa di una ulteriore copia del progetto da inoltrare alla Provincia di Padova, Settore Ambiente, Ufficio VIA.

Cordiali saluti.

NET engineering S.p.A.
ing. Roberto Baldi



E-mail: ne@netspa.com - <http://www.netspa.com> - Capitale Sociale Euro 2.000.000
Cod. Fis. 80018930382 - Partita IVA: 00090530288 - Reg. Impr. 80018930382 PD - REA 233625 Padova



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

SETTORE MOBILITA' E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0237895	20.09.2004
Classificazione: 2004 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e traffico cc:	

Alla Regione Veneto
Direzione Infrastrutture di Trasporto
Calle Priuli, Cannaregio 99
30100 Venezia
c.a. Ing. Fasiol e Ing. Angelini

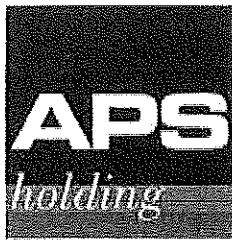
fax 041-2792259

Oggetto: Comune di Padova. Sistema Intermedio a Rete – SIR: linea SIR 3. Stazione-
Ospedali-Voltabarozzo. Procedura di Valutazione Impatto Ambientale.

In riferimento alla ns. precedente nota prot. 202489 del 03.08.2004, trasmessa alla Direzione Infrastrutture di Trasporto della Regione Veneto, dovendo attivare contestualmente anche la procedura di Valutazione Impatto Ambientale, si chiede di indicare, in considerazione della nuova istruttoria prevista per l'opera, l'ente competente per la Valutazione di Impatto Ambientale, elaborato già compreso nel progetto preliminare.

In attesa di cortese urgente riscontro, si ringrazia della collaborazione e si porgono distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini



Padova, 30 settembre 2004
Prot. n. M/7875 /DB/mcv
Raccomandata a mano

Spett.le
Provincia di Padova
c.a. Commissione Provinciale VIA
Palazzo S. Stefano
Piazza Antenore 3
35121 Padova

e p.c. Spett.le
Comune di Padova
Settore Mobilità e Traffico
Via F. P. Sarpi, 2
35100 Padova



Oggetto: Progetto preliminare per la realizzazione della linea di trasporto SIR 3 -Stazione – Ospedali – Voltabarozzo facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova.

Richiesta VIA

Ai sensi del combinato disposto di cui alla L.R. n. 10 del 26 marzo 1999 e artt. 3 e 4 del D. L.gs 190, siamo con la presente a presentare istanza per ottenere la prescritta "pronuncia di compatibilità ambientale" relativamente al progetto in oggetto.

A tale fine allegiamo alla presente copia conforme all'originale del progetto stesso.

Tale progetto, come si evince dalla soprarchiamata disposizione di legge, rientra nell'ambito della c.d. "Legge Obiettivo" e per il medesimo è stato già acquisito il parere favorevole da parte della Commissione Interministeriale 1042/69 e 1221/52 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Rimaniamo a disposizione per ogni ulteriore chiarimento e informazione.
Distinti saluti.

L'Assessore alla Mobilità e Traffico
Del Comune di Padova
Ivo Rossi

Il Presidente
Lamberto Toscani

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO									
A	B	C	D	E	/	2	3	4	5
6	7	8	9	10					

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO	
4 OTT 2004	
PER VENUTO	

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0251432	04.10.2004
Classificazione: 2004 - 6.7	
Uff: Settore Mobilità e Traffico	
cc:	



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

M
f

Protocollo N°

660548

/45.01

Allegati N°

11 OTT. 2004

atte

Sistema Intermedio a Rete (SIR) – Linea SIR3: Stazione – Ospedali – Voltabarozzo.

Spett. Comune di Padova
 Settore Mobilità e Traffico
 Via F. P. Sarpi 2
 35138 Padova (PD)
alla c.a. Dott. Daniele Agostini

Con riferimento alla nota di codesto Comune n. 0237895 del 20/09/2004, relativa alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'intervento in oggetto, si ritiene che l'ente competente a esprimersi in merito sia la Provincia di Padova, così come già avvenuto per la linea SIR1 del Sistema Intermedio a Rete del Comune di Padova.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE REGIONALE

- Ing. Giuseppe Fasiol -

C:\Documents\My\De Laurentiis\Sir.doc

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0258084	11.10.2004
Classificazione: 2004 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico cc.	

Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità

Direzione Infrastrutture di Trasporto

Calle Priuli - Cannaregio, 99 - 30121 VENEZIA - Tel. 041/2792593 - Fax 041/2792259



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

17^ legislatura

Delibrazione della Giunta

n. 3212 del 15 OTT. 2004

Presidente V. Presidente Assessori	Giancarlo Fabio Renato Giovanni Marioluca Massimo Raffaele Antonio Floriano Emanuele Raffaele	Galan Gava Chieso Gentile Coppola Focardi Giorgetti Grazie Padoin Pra Serretto Zenon
--	---	---

Segretario Antonio Menetto

Oggetto: Legge n. 443 del 21.12.2001, delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001, Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002.

Progetto preliminare del sistema di trasporto intermedio a guida vincolata SIR3 in Comune di Padova.

Parere regionale ex art. 3 D. L.vo n. 190/02.

Riferisce l'Assessore alle Politiche per l'Ambiente e per la Mobilità Renato Chieso.
 La Giunta Comunale di Padova con provvedimento n. 2004/0001 del 09.01.2004 ha, fra l'altro, approvato lo studio di fattibilità ed il progetto preliminare dell'intervento denominato "Linea SIR3 Stazione FS - Ospedali - Voltabarozzo (Agripolis), I^a stralcio nazionale FS - Ospedale S. Antonio", al fine di consentire l'inserimento nell'elenco annuale dei lavori pubblici.

Successivamente, con nota n. 0202489 del 03/08/2004 il Comune di Padova, confermando la proposta di cui sopra, ha trasmesso a questa Regione il progetto preliminare dell'opera in oggetto, attivando le procedure previste dal D. L.vo n. 190/02, attuativo della L. n. 443/2001.

Il progetto preliminare in oggetto rientra nell'ambito del Sistema Intermedio a Rete (SIR) derivante dal Piano della Mobilità del Comune di Padova, che prevede la realizzazione di un sistema di 3 linee: SIR1 (Pontevigodarzere-Guizza, in fase di realizzazione), SIR2 (Rubano-Stazione FS-Vigonza) e SIR3 (Stazione FS - Ospedali-Voltabarozzo).

L'Intesa Generale Quadro sottoscritta in data 24/10/2003 tra Ministero delle Infrastrutture e Regione Veneto prevede, infatti, che tale Sistema di linee rientri tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale, ai sensi dell'art. 1, comma 7, lett. b) del D. Lgs. 10 agosto 2002, n. 190.

La Regione del Veneto è, come noto, interessata dalle procedure di cui al D. L.vo n. 190/02, art. 3, in merito alla localizzazione urbanistica delle opere.

A tal riguardo si propone di esprimere parere favorevole, in quanto l'opera, che per la sua quasi totalità interessa aree già destinate alla viabilità o comunque a servizi, promuove lo sviluppo del sistema di trasporto pubblico in alternativa al trasporto privato su strada, e risulta strategica per una migliore integrazione del trasporto ferroviario (SFMR e Alta Capacità) nel contesto urbano della città di Padova.

Si propone, altresì, di accompagnare tale parere con le seguenti raccomandazioni:

- valutare l'individuazione di soluzioni tecniche che consentano di eliminare i tratti di linea in sede promiscua col trasporto privato, che potrebbero, pur nella loro limitata estensione, compromettere in modo sostanziale le prestazioni del nuovo sistema di trasporto in termini di velocità commerciale e di affidabilità del servizio. Ciò potrebbe essere perseguito, per esempio, sfruttando la caratteristica dei servizi cadenzati (quelli di prevedere che l'incrocio dei veicoli delle diverse direzioni avvenga sistematicamente sui medesimi punti della linea), impostando un orario di servizio che non compori l'incrocio dei veicoli nei tratti previsti dal

- progetto in sede promiscua, che potrebbero, pertanto, essere realizzati con una unica via di corsa riservata esclusivamente al nuovo sistema di trasporto;
- ridurre possibilmente, soprattutto nelle zone centrali, la distanza media tra le fermate (nel progetto risulta essere di poco inferiore ai 500 m), per migliorare l'accessibilità del sistema.

Tutto ciò premesso, l'Assessore sottopone all'approvazione della Giunta il provvedimento in parola.

LA GIUNTA REGIONALE

- Uditto l'Assessore alle Politiche per l'Ambiente e la Mobilità, Renato Chisso, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'art. 31, 2° comma dello Statuto, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione regionale e statale;
- Visto la L. n. 443/2001;
- Vista la delibera CIPE 21/12/2001, n. 121;
- Visto il D. L.vo n. 190/02;
- Vista la delibera della Giunta Comunale di Padova n. 2004/001 del 09.01.2004;
- Vista la nota del Comune di Padova n. 0202489 del 03/08/2001;

DELIBERA

di esprimere parere favorevole in merito alla localizzazione urbanistica dell'intervento "Sistema di trasporto intermedio a guida vincolata SIR3 in Comune di Padova", ai sensi di quanto previsto dall'art. 3 del D. L.vo n. 190/02, con l'osservanza delle raccomandazioni riportate in premessa.

Sottoposto a votazione, il provvedimento risulta approvato con voti unanimi e palese.

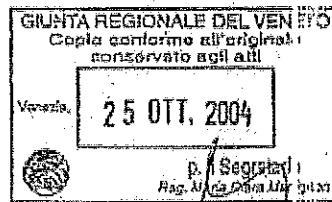
IL SEGRETARIO

Dott. Antonio Menetto

IL PRESIDENTE

On. Dott. Giancarlo Galan

SA/1d
C:\Documenti\LDI\DT_Delpdair3.doc





0120042/2004 - 23/11/2004
Provincia di Padova

Provincia di Padova



PROT. N. SETTORE AMBIENTE/LB/GA/nr
Servizio Ecologia

RIF. NOTA

RACCOMANDATA R. R.

SPETTLE DITTA
APS HOLDING SPA
VIA RISMONDO 28
35131 PADOVA PD

e.p.c. AL COMUNE DI
35100 PADOVA PD

AL COMUNE DI
35020 PONTE S. NICOLO' PD

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0310951	30.11.2004
Classificazione: 2004 - 6.7	
Uff: Settore Mobilità e Traffico	

Oggetto: L.R. 26/3/99 - Valutazione Impatto Ambientale.

Domanda ai sensi dell'art.10. Domanda di VIA del progetto preliminare per la realizzazione della linea di trasporto SIR 3 - Stazione - Ospedali - Voltabarozzo facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova.

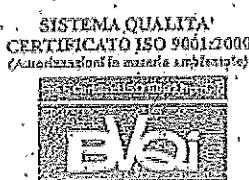
Esito istruttoria preliminare art. 13 L.R. 10/99

Con riferimento alla domanda di procedura di VIA relativa all'intervento in oggetto, quiesita con prot. 100465 del 01/10/2004, si comunica che al fine della procedibilità dell'istruttoria, sotto il profilo formale la documentazione presentata risulta completa.

La somma da versare per l'istruttoria è di euro 25.822,85 (venticinquemilaottocentoventidue/85) l'eventuale congiuglio verrà corrisposto all'atto del preventivo di spesa definitivo.
POSTE ITALIANE S.P.A.
14791354, intestato a: Provincia di Padova - Settore Ambiente - servizio Tesoreria - P.zza Bardelloni 2 - Padova.

04/12/2005

SETTORE AMBIENTE/LB/GA/nr														
A	B	C	D	E	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10



"Adempimenti ex Art. 4 e 5 L. 241/90"

Settore: AMBIENTE

Servizio: Ecologia

Direttore: Dott. Livio Baracco

Istruttoria a cura dell'Ufficio V.I.A.

Responsabile del Procedimento: arch. Antonio Giroto

tel. 049/8201800; fax 049/8201820; E-mail: antonio.giroto@provincia.padova.it

CODICE FISCALE 80006510285 - PARTITA I.V.A. 00700440282
INDIRIZZO INTERNET <http://www.provincia.padova.it>

SINISTRA

si ricorda che, per quanto disposto dall'art. 14 della citata L.R. 10/99, codesta ditta dovrà provvedere a:

- depositare il progetto ed il SIA con il relativo riassunto non tecnico presso i Comuni, le Province ed eventualmente gli enti di gestione delle aree naturali protette nel cui territorio ricade l'intervento;
- inviare il riassunto non tecnico del SIA ai Comuni di Padova e di Ponte S. Nicolo interessati dagli impatti ambientali conseguenti alla realizzazione dell'intervento; dalle medesime amministrazioni, il proponente dovrà altresì acquisire e trasmettere alla Provincia attestazione sulla completezza di tale documentazione.

Si richiama in ogni caso al rispetto delle procedure previste all'art. 14 L.R. 10/99.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE DEL SETTORE AMBIENTE
(Livio dott. Baracco)

SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001:2000
(AutORIZZAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE)



"Adempimenti ex artt. 4 e 5 L. 241/90"

Settore: AMBIENTE

Servizi: Ecologia

Dirigente: Dott. Livio Baracco

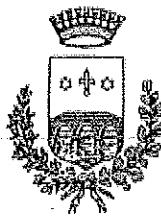
Istruttoria a cura dell'Ufficio V.I.A.

Responsabile dei Procedimenti: Ing. Antonio Giretti

■ 049/8201800 - ■ fax 049/8201820 - E-mail: antonio.giretti@provincia.padova.it

CODICE FISCALE 80006510283 - PARTITA I.V.A. 00700440282

INDIRIZZO INTERNET <http://www.provincia.padova.it>



COMUNE DI PONTE SAN NICOLO'

Viale del Lavoro 1 - 35020 Ponte San Nicolò (PD)

c. f. e P. I.V.A. 00673730289
www.comune.ponte-san-nicolo.pd.it

22 DIC. 2004

data

n. prot 024703

Spett.le
A.P.S. HOLDING SPA
Via F. Rismundo 28
35131 PADOVA

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0339928	28.12.2004
Classificazione: ZD04 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico	
CC:	

e, p.c. Alla COMUNE DI PADOVA
DOTT. Daniele Agostini
Settore Mobilità e Traffico
35100 PADOVA

Alla PROVINCIA DI PADOVA
Settore Ambiente
35100 PADOVA

OGGETTO: Progettazione preliminare del sistema di trasporto a guida vincolata SIR 3 tratta funzionale sud-est – “Rapporto non tecnico” del SIA ai sensi dell’art. 14 della L.R. 10/1999.

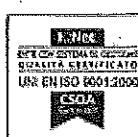
In riscontro alla nota n. 10614 del 10/12/2004 e con riferimento alla nota della Provincia di Padova n. 120042 del 23/11/2004, si attesta la completezza della documentazione relativa al Rapporto non tecnico” del SIA per l’opera in oggetto.

Distinti saluti.

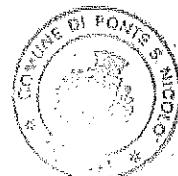
f

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO									
X	B	C	D	E	1	2	3	4	5
					6	7	8	9	10

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO LL.PP.
geom. Lorenzo Ceola



Unità organizzativa: Edilizia Pubblica
Responsabile del procedimento: Ceola geom. Lorenzo
Orario di ricevimento: dal lunedì al venerdì dalle ore 09,30 alle 12,00
telefono: 049/8968688
fax: 049 8960785
4/E.P./lc/22960/2004

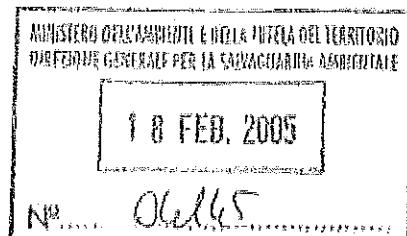


Comune di Padova

Codice Fiscale: 00644060287

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0032804	08.02.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UoR: Settore Mobilità e Traffico cc:	



Al Ministero dell'Ambiente
Via Colombo Cristoforo, 44
00145 Roma

Al Ministero delle Attività Produttive
Via Molise, 2
00187 Roma

Al Ministero Beni Culturali e Ambientali
Via di S. Michele, 20
00153 Roma

e, p.c.
All'APS Holding S.p.A.
Via Rismondo, 28
35131 Padova

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR 2, Ponte di Brenta-Rubano. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.

Il progetto preliminare indicato in oggetto è stato approvato con delibera GC n. 342 del 20.04.2004 ed è già stato inviato al Ministero alle Infrastrutture ed ai Trasporti in data 21/4/2004.

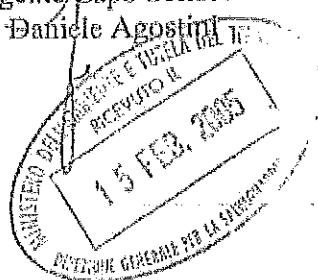
Trattandosi di progetto inserito nell'Intesa Generale Quadro tra il Ministero alle Infrastrutture ed ai Trasporti e la Regione Veneto, ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002, al fine dell'espletamento della relativa procedura, si allegano alla presente n. 4 CD contenenti i files del progetto completo, per le valutazioni di competenza.

Si informa, inoltre, che la Provincia di Padova sta effettuando la relativa istruttoria per la Valutazione Impatto Ambientale.

Distinti saluti.

Il Dirigente/Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

Allegati: n. 4 CD



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0032812	08.02.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
Ufficio: Settore Mobilità e Traffico	

Al Ministero dell'Ambiente
Via Colombo Cristoforo, 44
00145 Roma

Al Ministero delle Attività Produttive
Via Molise, 2
00187 Roma

Al Ministero Beni Culturali e Ambientali
Via di S. Michele, 20
00153 Roma

c. p.c.
All'APS Holding S.p.A.
Via Rismundo, 28
35131 Padova

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR 3. Stazione-Ospedali-Voltabarozzo. Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.

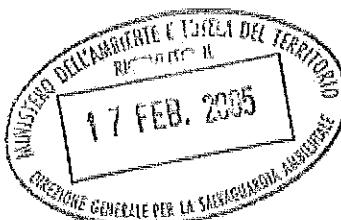
Il progetto preliminare indicato in oggetto è stato approvato con delibera GC n. 0001 del 09.01.2004 ed ha ricevuto in data 6/7/04 parere favorevole da parte della Commissione Interministeriale 1042/69 e 1221/52 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Trattandosi di progetto inserito nell'Intesa Generale Quadro tra il Ministero alle Infrastrutture ed ai Trasporti e la Regione Veneto, ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002, al fine dell'espletamento della relativa procedura, si allegano alla presente n. 2 CD contenenti i files del progetto completo, per le valutazioni di competenza.

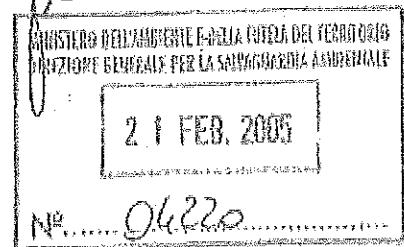
Si informa, inoltre, che la Provincia di Padova sta effettuando la relativa istruttoria per la Valutazione Impatto Ambientale.

Distinti saluti.

Allegati: n. 2 CD



Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini



C:\mobilita\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 3\2005\ministeri.doc

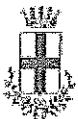
Settore Mobilità e Traffico

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso il Responsabile del procedimento

tel. 049-8204840/8204842 n. fax 0498204643 e-mail: caposettore.mobilita@comune.padova.it

Ore di apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

TORNAI

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0054514	01.03.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico CCG	



Alla Soprintendenza per i Beni Ambientali e
Architettonici
Sestiere S. Croce
Rio Marin 770
Palazzo Soranzo Cappello
30125 Venezia

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del
Veneto
Via Aquileia, 7
35100 Padova

RACCOMANDATA A/R

e, p.c.
All'APS Holding S.p.A.
Via Rismondo, 28
35131 Padova

NET Engineering S.p.A.
Via Squero, 12
35043 Monselice (PD)

Oggetto:

Comune di Padova – Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR 3 Stazione-Ospedali-Voltabarozzo.

Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002.

Il progetto preliminare indicato in oggetto è stato approvato con delibera GC n. 0001 del 09.01.2004 ed ha ricevuto in data 6/7/04 parere favorevole da parte della Commissione Interministeriale 1042/69 e 1221/52 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Trattandosi di progetto inserito nell'Intesa Generale Quadro tra il Ministero alle Infrastrutture ed ai Trasporti e la Regione Veneto, ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002, al fine dell'espletamento della relativa procedura, si allegano alla presente n. 2 CD contenenti i files del progetto completo, per le valutazioni di competenza.

Nel caso sia necessaria la documentazione cartacea si provvederà a seguito di Vs. eventuale specifica richiesta.

Si informa, inoltre, che la Provincia di Padova sta effettuando la relativa istruttoria per la Valutazione di Impatto Ambientale e che la Regione Veneto ha espresso parere favorevole in merito alla localizzazione urbanistica dell'intervento con deliberazione di Giunta n. 3212 del 15.10.2004.

Distinti saluti,

Il Dirigente Capo Settore PAGATA
Dott. Daniele AGESTINI ITALIANE S.p.A.

Allegati: n. 2 CD

03 MAR. 2005
LA PATAVINA s.r.l.
accordo 2012/2000
Recepito Diretto

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 3\2005\richiesta parere.doc

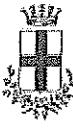
Settore Mobilità e Traffico

Via Fra' Paolo Sarpi n. 2 – 35138 Padova

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agestini

Il fascicolo agli e le informazioni incerati l'argomento sono reperibili presso Marin Loretta
tel. 049/8204896/8204842 u. fax 049/8204693 e-mail: marinl@comune.padova.it

Oraio apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00



Comune di Padova

TORANI
12
Codice Fiscale 00644060287

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0054533	01.03.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
Ufficio: Settore Mobilità e Traffico cc:	

Al Ministero dell'Ambiente
Direzione Generale Salvaguardia Ambientale
Div. III
Via Cristoforo Colombo, 44
145 Roma
c.a. Dott. Raffaele Ventresca
fax 06-57225994

e, p.c.
All'APS Holding S.p.A.
Via Rismondo, 28
35131 Padova
fax 049-8241112

NET Engeneering S.p.A.
Via Squero, 12
35043 Monselice (PD)
fax 0429-787105

Oggetto: Comune di Padova – Sistema Intermedio a Rete – SIR.

- Linea SIR 3 Stazione-Ospedali-Voltabarozzo
- Linea SIR 2 Ponte di Brenta-Rubano.

Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002.

In riferimento alle ns. note prot. 32804 del 08.02.2005 (Linea SIR 2) e prot. 32812 del 08.02.2005 (Linea SIR 3), nonché alla Vs. richiesta telefonica del 23/02 u.s., si invia la seguente documentazione:

- Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Veneto del 24.10.2003.

A disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti, si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2 E SIR 3 congiunti\2005\invio intesa generale quadro.doc

Settore Mobilità e Traffico

Via Fra' Paolo Sarpi n. 2 – 35138 Padova

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso Marini Loretta

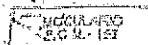
tel. 049-8204896/8204842 n. fax 049/8204643 e-mail: marinil@comune.padova.it

Orario apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00

28/02/05 LUN 14:22 FAX 0412792259

DIR.VIAR. E TRASP-REG. VEN

002



Mm. 251

Presidente del Consiglio dei Ministri

INTESA GENERALE QUADRO

TRA

IL GOVERNO E LA REGIONE VENETO

Roma, 24 ottobre 2003

Intesa Generale Quadro

Il giorno 24 ottobre 2003 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

tra

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

e

la Regione Veneto

Considerato che il tessuto sociale ed economico del Veneto si presenta particolarmente articolato e ricco di "aree produttive" e "distrettivi" altamente specializzati, con migliaia di piccole e piccolissime imprese cui operano in alcune filiere merceologiche di eccellenza, nei settori industriali manifatturieri, oltreché in quelli agroindustriali;

Considerato che sul territorio Veneto insistono una trama di grandi e piccole Comunità urbane, di grandi e piccole città, capaci di una eccezionale vitalità relazionale e di una forte attrazione turistica;

Considerato che il Veneto - sotto il profilo sociale storico e culturale - rappresenta un'area di grande interesse per tutto il Paese anche nella dimensione internazionale, e che il territorio regionale, per la sua posizione, svolge una significativa funzione di cerniera nell'intero bacino dell'Europa centro-orientale;

Considerato che, per tutti fattori sopra evidenziati, il Veneto concorre a formare il 9,20 % del Prodotto interno lordo nazionale;

Considerato che il territorio del Veneto, per la sua collocazione geografica e geoeconomica, si presenta particolarmente penalizzato, sia sotto il profilo della mobilità che delle stesse possibilità di ulteriore sviluppo socio-economico;

M. M. M. P. M.

Considerato che l'attuale offerta di infrastrutture di mobilità e di trasporto non è in alcun modo adeguata a soddisfare la domanda attuale, né tantomeno ad assicurare il sostegno alla crescita e allo sviluppo auspicato sia in termini quantitativi che di competitività dell'intero sistema regionale;

Considerato che la situazione è da tempo gravemente deficitaria e che si sono determinate distorsioni che possono ridurre la competitività economica regionale e penalizzare la crescita sociale delle comunità locali;

Considerato pertanto che sul territorio della Regione Veneto, in coerenza con la programmazione regionale, è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale e che una parte significativa del deficit infrastrutturale fin qui evidenziato, per il suo rilevo sociale ed economico, riveste carattere di vera e propria "emergenza" e assume pertanto la configurazione di "preminente interesse nazionale"; e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto ai quali appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto;

Vista la legge Costituzionale n° 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'articolo 1 della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001, "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta legge O'Gennivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1º agosto 2002, che il comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzate per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese"; e che nel medesimo comma 1 si dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa con i Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

Visto l'Accordo Quadro per le grandi infrastrutture sottoscritto fra il Governo e la Regione Veneto il 9 Agosto 2001;

Visto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'esercizio delle proprie attribuzioni, ha promosso la redazione di detto Programma ri cogliendo le proposte dei Ministeri competenti e delle Regioni interessate;

P.
M. M.P. M.

Vista pertanto la proposta di collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rivolta al Presidente della Regione Veneto con la nota del 30 ottobre 2001;

Vista la disponibilità congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente della Regione Veneto, manifestatasi nell'incontro del 15 novembre 2001 presso gli Uffici del Ministero, a sottoscrivere una Intesa Generale Quadro per affrontare i problemi sopravvenienti nell'interesse comune e convergente del Paese e della Regione; e viste altresì le proposte avanzate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Presidente della Regione Veneto in quella sede al fine della preparazione del 1^o Programma nazionale delle infrastrutture di preminente interesse strategico nazionale;

Vista la programmazione regionale in materia di infrastrutture e trasporti;

Visto il 1^o Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPF nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio del Veneto ivi comprese e la relativa previsione di spesa;

Vista la legge 1^o agosto 2002, n. 166 che all'art. 13 autorizza limiti di impegno quinquennali di 193.900.000 Euro per l'anno 2002, di 160.400.000 Euro per l'anno 2003, e di 109.400.000 Euro per l'anno 2004, per la progettazione e realizzazione delle opere strategiche inserite nel Programma approvato dal CIPF il 21 dicembre 2001, importi che tuttavia non esauriscono l'intero fabbisogno per la realizzazione delle opere medesime;

Vista la legge 1^o agosto 2002, n. 166 che all'articolo 13, comma 3, dispone che "gli interventi previsti dal Programma, con l'indicazione delle risorse disponibili e da reperire, sono compresi in una Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine di congiunto coordinamento e realizzazione delle opere";

Visto il Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 che stabilisce procedure e modalità per la realizzazione delle infrastrutture di cui al citato Programma, e che all'articolo 2, comma 2, lettera a), prevede che "il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti promuove e propone Intesa Quadro tra Governo e singole Regioni";

Visto il DPER 2004 - 2007, e il Programma Infrastrutture strategiche allegato, come predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e così approvato dal Parlamento;

M. V. M. P. H.

Visto il Documento "Van Miert" della Commissione dell'Unione Europea che individua e definisce i Corridoi TEN n. 5 (Lisbona - Barcellona - Lione - Torino - Milano - Venezia - Trieste - Kiev) e n. 1 (Berlino - Bremero - Verona - Roma - Palermo), comprendendo così due fondamentali infrastrutture di attraversamento plurimodale, autostradale e ferroviario, nelle direzioni Est-Ovest e Nord-Sud;

tra

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
rappresentato dal Ministro Pietro Lunardi

e

la Regione Veneto
rappresentata dal Presidente Giancarlo Galati

si stipula la seguente

Intesa Generale Quadro

Le Parti, su proposta congiunta delle stesse, come verificato sull'incontro sopra richiamato del 13 novembre 2001 e nelle successive riunioni tecnico-istruttorie, convengono che le infrastrutture a rete - come più avanti specificatamente indicate - interessanti il territorio veneto comprese nel Programma approvato dal CIPB il 21 dicembre 2001, per le ragioni sopra menzionate, rivestono il carattere di "preminente interesse nazionale", ai sensi dell'art. I, comma 7, lett. b) del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190;

M. S. / P. G.

Le infrastrutture e le opere di cui ai punti precedenti e qui meglio qualificate ed elencate, sono realizzate con le modalità ed i tempi di seguito indicati:

I) INFRASTRUTTURE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE

Corridoi Plurimodali

Viabilità

- *Tratta Nuova Roma Venezia - Ravenna (E 55 - E 45);* da realizzarsi d'intesa anche con la Regione Emilia - Romagna; completamento dei lavori entro il 2012;
- *Raccordo autostradale Cisa - Verona (Corridoio TI - BR I), compreso nuovo Ponte sull'Adige in Comune di Dolcè (VR);* completamento dei lavori entro il 2010;
- *Complettamento dell'Autostrada A27 Allemagna (Legge Obiettivo solo per procedere);* da realizzarsi d'intesa anche con la Provincia Autonoma di Bolzano; completamento dei lavori entro il 2015;
- *Passante di Mestre e opere correlate (circonvallazione orbitale di Padova e opere di adduzione in Provincia di Treviso);* l'opera è già stata approvata e finanziata dal CIPE nella sua parte fondamentale; completamento dei lavori entro il 2008;

Ferrovie

- *Tratta veneta dell'Asse ferroviario AV-AC Milano - Venezia - Trieste;* (Corridoio TEN 5); completamento dei lavori nel 2014;
- *Potenziamento della Tratta Verona - Bologna (Corridoio TEN 1);* completamento dei lavori entro il 2010;

M. P. H.

Progetto M.O.S.E. per la protezione della Laguna e della Città di Venezia

L'opera già definita d'intesa tra le Parti di "premierato interesse nazionale" ai sensi della Delibera CIPE del 21.12.2001 – e che sarà realizzata anche ai sensi di ulteriori norme specifiche – è già stata in parte approvata e finanziata dal CIPE; completamento dei lavori entro 2011 ;

2) INFRASTRUTTURE DI PREMINENTE INTERESSE NAZIONALE PER LE QUALI CONCORRE L'INTERESSE REGIONALE.

Corridoi di viabilità

- *Pedemontana Veneta (tratti Est e Ovest);*
completamento dei lavori entro il 2011 ;

Hub portuali e aeroportuali

- *Allacci plurimodali Porto di Venezia*
completamento dei lavori entro il 2009 ;
- *Sistema portuale veneto: raccordo stradale con SS 36 – Variante Piove di Sacco*
completamento dei lavori entro il 2008 ;
- *Collegamenti ferroviari con Aeroporti Veneti di Venezia e Verona*
Completamento dei lavori entro il 2007 ;

Sistemi urbani e metropolitani

- *Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR): collegamenti, interconnessioni e potenziamenti delle linee interurbane, comprese linee urbane di Padova e Venezia;*
completamento dei lavori entro il 2007 ;

Le seguenti infrastrutture, aventi carattere di preminente interesse nazionale per le quali concorre l'interesse regionale, sono state già sottoposte alla deliberazione del CIPE:

- *Stazioni ferroviarie di Verona e Venezia;*

M. A.P. M.R. H

Le Parti si sono convinte di promuovere, d'intesa con la Provincia Autonoma di Trento, un gruppo di lavoro congiunto per individuare e definire le modalità trasportistiche più idonee, anche sotto lo profilo ambientale, per collegare l'Autostada Valdastico Nord con l'Autostada del Brennero.

Al fine di promuovere il coordinamento delle azioni progettuali, realizzative e gestionali del Corridoio 1, le Parti convengono di promuovere presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un "tavolo di lavoro" tecnico-istituzionale, con la partecipazione anche delle Province Autonome di Trento e Bolzano, che opererà con le modalità definite dai partecipanti nelle linee della costituzione degli appositi organismi di segretariato e coordinamento dei Corridoi previste dall'Unione Europea;

Le risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione delle infrastrutture di cui alla presente Intesa sono state stimate nella citata Delibera CIPE del 21.12.2001, in complessivo circa 18.350 milioni di Euro, dei quali 5.909 Meuro per le opere ferroviarie, 4.131 Meuro per il progetto MOSE, e 7.110 Meuro per le opere relative alla viabilità, ai sistemi urbani e agli HUB portuali e portuali. Il Ministero si impegna ad integrare con tutte le ulteriori risorse necessarie per il completamento delle opere fin qui indicate, sulla base degli importi risultanti dai quadri economici dei progetti approvati.

Per la realizzazione delle infrastrutture e delle opere prede le Parti si impegnano, in attuazione della Legge Obiettivo, alla massima collaborazione, individuando congiuntamente per ciascuna opera la copertura finanziaria con risorse pubbliche e/o private, le procedure autorizzative certe, la necessaria chiarezza nelle responsabilità e nei tempi di progettazione e di esecuzione, le sedi e gli strumenti per il monitoraggio sistematico dell'avanzamento delle azioni e delle opere e del mantenimento degli impegni assunti, anche di ordine finanziario. In particolare le Parti si impegnano a concordare entro i mesi dalla sottoscrizione della presente Intesa Generale Quadro le modalità per la realizzazione delle opere previste nel Programma approvato il 21/12/01.

Qualora, al fine di agevolare la realizzazione delle infrastrutture previste nella presente Intesa, fra le Parti firmatarie si ravvisasse la necessità della nomina di un Commissario straordinario, ai sensi del citato Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, si conviene fin d'ora che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti proporà tale nomina d'intesa con il Presidente della Regione Veneto, dando atto della già intervenuta nomina del Commissario Delegato ai sensi della L. 225/92 per la realizzazione del Passante di Mestre;

M. Vito MP: H

Il Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio, nell'ambito delle proprie attribuzioni e funzioni, assicurerà ogni necessaria ed opportuna collaborazione per la piena attuazione della presente Intesa.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri assicurerà, ove necessario e su richiesta dei soggetti sottoscrittori, adeguato coordinamento per l'attuazione di quelle attività che, per competenza, fossero attribuite a Dicasteri diversi da quelli che stipulano la presente Intesa Generale Quadro.

Le Parti convergono, inoltre, sul fatto che le infrastrutture individuate nel 1° programma nazionale della "Legge obiettivo", così come approvato dal CPE il 21 dicembre 2001, non esauriscono gli obblighi e gli impegni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e delle Aziende da queste vigilate, nei confronti delle situazioni di "criticità" infrastrutturale della Regione Veneto;

Pertanto le Parti concordano di procedere ad una verifica congiunta, entro 4 mesi dalla sottoscrizione della presente Intesa Generale Quadro, delle Intese Istituzionali e degli Accordi di Programma sottoscritti nel corso dell'ultima legislatura nei diversi settori infrastrutturali di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che ha unificato le funzioni in precedenza attribuite al Ministero dei Lavori Pubblici e al Ministero dei Trasporti e della Navigazione), al fine di individuare la priorità programmatica nei settori infrastrutturali rispetto alle quali, alla luce del mutato ordinamento costituzionale, le Parti riferanno di dover cooperare dal punto di vista procedurale e finanziario in tempi definiti.

In tale quadro le Parti comunque concordano in via prioritaria di cooperare per la realizzazione delle seguenti opere aggiuntive "di interesse regionale per le quali concorre l'interesse nazionale":

- Nuova asse intermodale Padova – Venezia
Completamento dei lavori entro il 2007;
- Modello strutturale degli acquedotti del Veneto
Sistema acquedottistico del Veneto Centrale
Completamento dei lavori entro il 2010;

L'attuazione di tali interventi è di competenza della Regione Veneto che provvederà alla progettazione ed alla relativa esecuzione.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna comunque fin d'ora a sostenere con risorse proprie e/o delle Aziende vigilate gli oneri economici per la realizzazione delle infrastrutture stradali, ferroviarie ed

MM *Fabrizio* *RP*

aeroportuali concordate negli Accordi di Programma già sottoscritti con la Regione, nonché quelli per le progettazioni e realizzazione di specifiche opere rientranti fra quelle per le quali le Parti determineranno di collaborare;

Le Parti si impegnano, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovere, ad attuare con spirito di costante collaborazione la presente Intesa Generale Quadro, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi nelle premesse indicati con specifici Accordi Integrativi della presente Intesa, anche eventualmente riferiti ad ulteriori programmi attuativi della legge obiettivo, per la crescita sociale ed economica della Regione Veneto integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

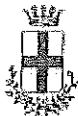
Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Il Ministro per gli Affari regionali

Il Presidente della Regione Veneto

Roma, 24 ottobre 2003

La presente Intesa Generale Quadro, sottoscritta in 3 originali, si compone di 9 pagine numerate.



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

TORNI

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0054539	01.03.2005
Classificazione: 2006 - 6.7	
DOR: Settore Mobilità e Traffico cc:	

Alla Soprintendenza ai Beni Ambientali ed
Architettonici
Sestriere S. Croce
Rio Marin 770
Palazzo Soranzo Cappello
30125 Venezia

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici
del Veneto
Via Aquileia, 7
35100 Padova
RACCOMANDATA A/R

e, p.c.
All'APS Holding S.p.A.
Via Rismundo, 28
35131 Padova

NET Engineering S.p.A.
Via Squero, 12
35043 Monselice (PD)

Oggetto:

Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR 2. Ponte di Brenta-Rubano.
Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 del D. Lgs. 190/2002.

Il progetto preliminare indicato in oggetto è stato approvato con delibera GC n. 342 del 20.04.2004 ed è già stato inviato al Ministero alle Infrastrutture ed ai Trasporti in data 21/4/2004.

Trattandosi di progetto inserito nell'Intesa Generale Quadro tra il Ministero alle Infrastrutture ed ai Trasporti e la Regione Veneto, ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002, al fine dell'espletamento della relativa procedura, si allegano alla presente n. 4 CD contenenti i files del progetto completo, per le valutazioni di competenza.

Nel caso sia necessaria la documentazione cartacea si provvederà a seguito di Vs. eventuale specifica richiesta.

Si informa, inoltre, che la Provincia di Padova sta effettuando la relativa istruttoria per la Valutazione Impatto Ambientale e che la Regione Veneto ha espresso parere favorevole in merito alla localizzazione urbanistica dell'intervento con deliberazione della Giunta n. 258 del 04.02.2005.

Distinti saluti.

Il Dirigente/Capo Settore AIA
Dott. Daniele Agostini

03 MAR. 2005

Allegati: n. 4 CD

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2\2005\parere soprintendenze.doc

Settore Mobilità e Traffico
Via Fra' Paolo Sarpi, 2 – 35138 Padova
Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini
Il fascicolo atti e le informazioni incaricate l'argomento sono reperibili presso Marioi Loretta
tel. 049/8204896/8204842 n. fax 049/8204643 e-mail: maroil@comune.padova.it
Orario apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00

RA PATAVINA S.p.A.
Accordo 25.12.2004
Ricevuto 03/03/2005



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

TOANNI

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA

Protocollo generale: USCITA

0059684

07.03.2005

Classificazione: 2005 - 67

UVR: Settore Mobilità e Traffico

cc:

Spett.le

Ministero Beni Culturali e Ambientali

Direzione Generale Beni Architettonici e Paesaggistici

Via di Sanmichele, 22

00153 Roma

c.a. arch. Moreno Pece

fax 06-58434416

e, p.c.

All'APS Holding S.p.A.

Via Rismondo, 28

35131 Padova

fax 049-8241112

NET Engineering S.p.A.

Via Squero, 12

35043 Monselice (PD)

fax 0429-787105

Oggetto:

Comune di Padova – Sistema Intermedio a Rete SIR.

- Linea SIR 2 Ponte di Brenta – Rubano;
- Linea SIR 3. Stazione FS – Ospedali – Voltabarozzo.

Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002

A seguito agli accordi telefonici intercorsi con il Sig. Riccardo Brugnoli in data 1/3 u.s. in merito all'argomento in oggetto, si allegano alla presente le copie delle note inviate alle Soprintendenze territoriali:

Linea SIR 2 Ponte di Brenta – Rubano

- nota prot. 54539 dell'1.3.2005 inviata a:
 - a) Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia
 - b) Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

Linea SIR 3 Stazione FS – Ospedali – Voltabarozzo

- nota prot. 54514 dell'1.3.2005 inviata a:
 - c) Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia
 - d) Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

A disposizione per eventuali chiarimenti, si ringrazia della collaborazione e si pongono distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

n. 2 allegati

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2 E SIR 3 congiunti\2005-invio note Soprintendenza.doc

Settore Mobilità e Traffico - Via Fra' Paolo Sarpi n. 2 - 35138 Padova

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso Matini Loretta

tel. 049-8204896/8204842 n. fax 049/8204643 e-mail: matinill@comune.padova.it

Orario apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00



Roma, 31 MAR. 2005

An
Jm

*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

Protocollo N. DSA /2005/08263

e p.c.

Al Comune di Padova
Settore Mobilità e Traffico.
Via Frà Paolo Sarpi n. 2
35138 Padova

Pratica N.

Rif. Mittente:

protocollo n.
del
pratica

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO	
- 7 APR 2005	
PER VENUTO	

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0090207	07.04.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UOR (Settore Mobilità e Traffico)	
cc:	

Alla Provincia di Padova
Ufficio Valutazione Impatto
Ambientale
Piazza Antenore n. 3
35121 PadovaAl Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
Via Nomentana n. 2
00161 ROMAAl Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

OGGETTO: Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete - SIR.
 - Linea SIR 2 Ponte di Brenta - Rubano;
 - Linea SIR 3 Stazione - Ospedali - Voltabarozzo.
 Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.
 (Rif. vostre note prot. n. 32804 e prot. n. 32812 del 08/02/05).

Sono pervenute alla scrivente Direzione le note specificate in oggetto, assunte rispettivamente al prot. n. 4145 del 18/02/05 e al n. 4220 del 21/02/05, con le quali codesto Comune di Padova ha trasmesso i CD contenenti i files dei progetti in questione, per le valutazioni di competenza al fine dell'espletamento della relativa procedura.

Con le medesime note veniva comunicato, altresì, che la Provincia di Padova sta effettuando le rispettive istruttorie per la Valutazione d'Impatto Ambientale.

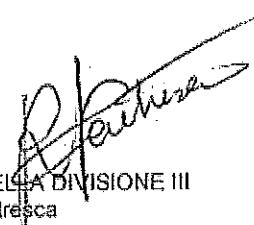
A tal riguardo si ritiene opportuno precisare quanto segue.

Dall'esame preliminare della citata documentazione inviata esclusivamente su supporto informatico, emerge che la tipologia e la consistenza delle opere in questione non rientrano tra quelle da assoggettare alla procedura di VIA di competenza statale, avendo tutte carattere urbano e metropolitano. Infatti, il

D.P.C.M. 10 agosto 1988 n° 377 e s.m.i., all'art. 1, comma 1 lettera g) prevede che siano assoggettati a V.I.A. statale i "tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza [...]".

Viceversa gli interventi in oggetto, tesi al completamento della linea 2 Est-Ovest e della linea 3 Sud-Est del Metrobus di Padova, sono riconducibili alle tipologie di opere da assoggettare alle procedure regionali in materia di VIA, ai sensi del D.P.R. 12 Aprile 1996, all. B, punto 7, lettera i) "linee ferroviarie a carattere regionale o locale" e lettera l) "sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) [...]" ed ai sensi della L.R. del Veneto n. 10/99, recante "Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale".

Considerato che l'art. 17, comma 4 del D.Lgs. 190/02, dispone che: "per le infrastrutture ed insediamenti produttivi soggetti a screening o valutazione di impatto ambientale regionale, il provvedimento di compatibilità ambientale è emesso dal CIPE, previa valutazione da esprimersi dalla Regioni nei modi e nei tempi previsti dall'articolo 3", questa Direzione ritiene che non sia di competenza di questo Ministero esprimere la valutazione di compatibilità ambientale per il progetto in epigrafe e, pertanto, non darà seguito all'attivazione della procedura di cui al Capo II del D.Lgs. 190/02 per l'espressione della valutazione di cui sopra.


IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE III
Dott. Raffaele Ventresca

Il Capo della Sezione
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco
Tel: 06/57225931



IL DIRETTORE GENERALE
Ing. Bruno Agricola



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

T.C.T. 2005
Settore Mobilità e Traffico

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0084509	01.04.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico cc:	

Alla Provincia di Padova
Commissione Provinciale VIA
Palazzo S. Stefano
Piazza Antenore, 3
35121 Padova

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Struttura tecnica
di missione
Ing. Brancatelli
Legge Obiettivo ex art. 2 D. Lgs. 190/2002
Via Croce Rossa, 1
00161 Roma

Al Ministero dell'Ambiente
Via Colombo Cristoforo, 44
00145 Roma

Al Ministero delle Attività Produttive
Via Molise, 2
00187 Roma

Al Ministero Beni Culturali e Ambientali
Via di S. Michele, 20
00153 Roma

Alla Soprintendenza per i Beni Ambientali e
Architettonici
Sestriere S. Croce
Rio Marin 770
Palazzo Soranzo Cappello
30125 Venezia

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto
Via Aquileia, 7
35100 Padova

c.p.c.
All'APS Holding S.p.A.
Via Rismundo, 28
35131 Padova

NET Engineering S.p.A.
Via Squeri, 12
35043 Mensele (PD)

Oggetto: Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR 2. Ponte di Brenta- Rubano.
Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.

In riferimento al progetto in oggetto indicato, si informa che, ai sensi dell'art. 14, comma 3 della L.R. 10, in data 09.03.2005 è avvenuta la pubblicazione del deposito del progetto e del riassunto non tecnico del SIA presso i Comuni interessati su due quotidiani a tiratura regionale ("Il Gazzettino" ed "Il Mattino").

L'annuncio conteneva anche l'avviso della data e del luogo di presentazione al pubblico del progetto, che è avvenuta con le seguenti modalità:

- in data 23.03.2005 presso la Sala Anziani del Comune di Padova;
- in data 29.03.2005 presso l'Auditorium del Comune di Rubano.

Distinti saluti.

TASSA PAGATA
POSTE ITALIANE S.p.A.

04 APR. 2005

Il Dirigente Capo Settore LA PATAVINA s.r.l.
Dott. Daniele Agostini accordo 29/12/2000
Recapito Diretto

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2\2005\pubblicazione e presentazione.doc

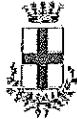
Settore Mobilità e Traffico

Responsabile dei procedimenti: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso Marini Loretta

tel. 049-8204896/8204842 n. fax 049/8204643 e-mail: marini@comune.padova.it

Orario apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

TORINI
Settore Mobilità e Traffico

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0089446	07.04.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
Ufficio: Settore Mobilità e Traffico	
CCN	

Spett.le

Ministero Beni Culturali e Ambientali
Direzione Generale Beni Architettonici e Paesaggistici
Via di Sanmichele, 22
00153 Roma
c.a. arch. Moreno Pece
fax 06-58434416

Oggetto:

Comune di Padova – Sistema Intermedio a Rete

- Linea SIR 3. Stazione-Ospedali-Voltabarozzo;
- Linea SIR 2. Ponte di Brenta-Rubano

Istruttoria ai sensi della L. 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.

A seguito Vs. richiesta telefonica in data odierna ed in riferimento alle ns. note del 25.03.2005 prot. 78690, e del 01.04.2005 prot. 84509, relative alla comunicazione della pubblicazione del deposito dei progetti in oggetto e dei riassunti non tecnici del SIA presso i Comuni interessati, si allegano n. 2 fotocopie estrapolate dai quotidiani "Il Mattino" ed "Il Gazzettino" del giorno 09.03.2005.

Distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

n. 2 allegati

TASSA PAGATA
POSTE ITALIANE S.p.A.

08 APR. 2005

LA PATAVINA S.p.A.
Contratto 29/12/2000
Recapito Firenze

L51

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2 E SIR 3 congiunti\pubblicazione.doc

Settore Mobilità e Traffico

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni incidenti l'argomento sono reperibili presso Marinò Loretta
tel. 049-8204896/8204842 n. fax 049/8204643 e-mail: marinil@comune.padova.it

Orario apertura al pubblico: lunedì – mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appontamento 15.00-17.00

Mercoledì 9 marzo 2005

ED ISTITUZIONI

DI GARA & BILANCI

La Ditta Ghifale Ponterosso s.r.l., con sede nella Zona Industriale - Rampa San Giovanni - a San Vito al Tagliamento (PN), annuncia di aver presentato in data 02/03/2005 alla Regione Friuli Venezia Giulia, Servizio V.I.A. della Direzione Regionale dell'Ambiente, lo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto per la regimazione idraulica del torrente Meduna nel tratto compreso fra la confluenza del torrente Tarcento ed il lago del Tramonti, in comune di Tramonti di Sotto (PN). Questo annuncio viene pubblicato in conformità a quanto previsto dalla L.R. 43/90 e dal successivo Regolamento approvato con D.P.G.R. del 08.07.1996, n. 0245/Pres.

COMUNE DI JESOLO (Provincia di Venezia) ESTRATTO ESITO DI GARA

Appalto concorso: "fornitura e posa in opera di attrezzature per il gioco a parla scosta, in coerenza con le linee guida "Stessi Giochi Stessi Sorsi", da collocare presso i parchi pubblici "Europa" e "Grifone". Importo contrattuale: € 49.000,00 (I.V.A esclusa). Dalle partecipanti: n. 8, di cui una esclusa.

Aegliductaria: TLF S.R.L. con sede a Cosselone - Chiuse della Verna (AR). Esito di gara: Integrale pubblicato su Albo Pretorio, sul INTERNET: www.jesolo.it sotto la voce bandi, www.veneto.esiti.it. Jesolo, 28/02/2005

Il Funz. Po. Ufficio Amministrativo Tecnico Rag. Rossana Pasquali

APS HOLDING S.p.A.

Studio di Impatto Ambientale del SIR 3
ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 190/2002

ANNUNCIO DI DEPOSITO

Si dà comunicazione al pubblico che ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 10 del 26 marzo 1999 è stato depositato il progetto preliminare per la realizzazione della linea di trasporto pubblico intermedio a rete a guida vincolata della città di Padova SIR 3 - tratta funzionale sud-est - Stazione - Ospedali - Voltebarozzo.

Copia della documentazione di progetto completa di Studio di Impatto Ambientale è stata depositata presso la Provincia di Padova - Ambiente - Commissione provinciale V.I.A. - In data 01/10/2004 ed il rassegno non tecnico del SIA è stato depositato presso il Comune di Padova ed il Comune di Ponte San Nicolò in data 13 dicembre 2004.

Soggetto proponente: APS Holding S.p.A., via Rismundo, 8 - 35131 Padova. Localizzazione: Comune di Padova.

Il progetto riguarda la realizzazione della linea 3 del sistema a rete di trasporto pubblico a guida vincolata a trazione elettrica della città di Padova. La presentazione al pubblico, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 10/1999 si terrà presso la Sala Anziani il giorno 23.03.2005 alle ore 17.30.

Il Direttore Generale Ing. Mario Antonio Conte

AZIENDA OSPEDALIERA SANTA MARIA DELLA MISERICORDIA DI UDINE AVVISO PUBBLICO - ESTRATTO

L'Azienda Ospedaliera Santa Maria della Misericordia di Udine invoca licenziazione privata eccezionale, ai sensi del decreto legislativo n. 157/1994, per l'appaltizzazione a lotto unico della copertura trascurabile del traffico R.C.T./R.C.U., descritta nel capitolo speciale di gara, per il periodo dal 02.05.2005 al 02.05.2006. L'appaltizzatore presarà di effettuare il prezzo più basso ai sensi dell'art. 23 comma 1 lett.b) del decreto legislativo n. 157/1994 a salvo. L'importo totale dell'appalto ammonta a complessivi Euro 1.200.000,00 netti fiscali inclusi. L'evviso integrato dello gara è pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in data 3.3.2005.

Mentre alla Gazzetta Ufficiale della Comunità Europea è stato inviato in data 22.2.2005. La domanda di partecipazione, corredata dalla documentazione richiesta, dal bando, dal aggiornamento di gara e dalla lettera civile dovranno essere redatte in lingua italiana e pervenire entro le ore 12.00 del giorno 16 marzo 2005 al seguente indirizzo: Azienda Ospedaliera "S. Maria della Misericordia" - Ufficio Protocollo Generale - P.le S. Maria della Misericordia, 15 - 33100 Udine.

Salvo documentazione di ogni carico essere indicato allo SOG Atori Generali e legati, tel.

COMUNE DI CASTELFRANCO VENETO

Via E.M. Frei, 26 telefono 0423/7354 - fax 0423/735580

AVVISO DI PUBBLICO INCANTO

Il Comune di Castelfranco Veneto procede di aggiudicazione, a mano libera della popolazione esclusiva e dell'esclusione dei loti di "Impresa della fabbrica di depurazione di Schiavonese e Basso Polino - Chiarlano e distretto del serio", per l'importo complessivo di Euro 1.537.748,02, di cui Euro 36.212,00 per oneri struttura ed Euro 27.818,92 per spese di preparazione con segnalati o riuscita. Città: Freccia 0522 Cl. III, Città: Scopriabola (Cl. I). Il lotto esiste anziché in Basso Polino ed in frzione di Schiavonese. L'opera è iniziativa con i fondi di cui ch1. 448/1928 - 7^ fasc. Interessi per il dichiaramento della Legge di Versanti e con mezzi di finanza la chiesa lo decommissione dovranno pervenire entro il 14/04/2005, con 17.30. Il bando è pubblicato all'albo gergo del Comune (in forma integra indica gli elenchi); sul sito internet www.regioniveneto.it e in quello del Comune www.comune.castelfranco.veneto.it. Per informazioni rivolgersi al Servizio Città Pubblica del Settore U.P. - Piazza Settimio Severo 80 o al Servizio Aperti/Comuni della Segreteria Generale - Via Triuli 36. R.U.P.; Ing. Stefano Conti.

IL DIRETTORE GENERALE U.P. Ing. Stefano Conti

AMCPS - Azienda Municipale Conservazione Patrimonio e Servizi Vicenza - Viale S. Agostino, 152

Pubblicità, per estratto del deo di Bilancio
(Valori espressi in unità di Euro)

	2003
Immobilizzazioni	3.497.373
Attivo circolante	14.116.618
Rateli e risconti	2.511
Totale attivo	17.616.500
Patrimonio netto	7.230.256
Fondi rischi o oneri	69.169
Trattamento fite rapporto	2.730.035
Debiti	7.532.303
Rateli e risconti	53.807
Totale passivo	17.616.500
Conto economico	2003
Valore produzione	18.017.578
Costi produzione	-17.390.608
Proventi e oneri finanziari	+143,30
Proventi e oneri straordinari	-2.040
Imposte dell'esercizio	-465.326
Risultato dell'esercizio	16.174

IL DIRETTORE GENERALE
Gianfranco Ledda
IL PRESIDENTE
Stefano Bartoli

APS HOLDING S.p.A.

Studio di Impatto Ambientale del SIR 2 ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 190/2002

ANNUNCIO DI DEPOSITO

Si dà comunicazione al pubblico che ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 10 del 26 marzo 1999 è stato depositato il progetto preliminare per la realizzazione della linea di trasporto pubblico intermedio a rete a guida vincolata della città di Padova SIR 2 - tratta funzionale est - ovest - Ponte di Brenta - Stazione - Rubano.

Copia della documentazione di progetto completa di Studio di Impatto Ambientale è stata depositata presso la Provincia di Padova - Ambiente - Commissione provinciale V.I.A. - In data 27/10/2004 ed il rassegno non tecnico del SIA è stato depositato presso il Comune di Padova, il Comune di Rubano, il Comune di Sovazzano Dentro, il Comune di Vigonza ed il Comune di Novena Pescanova in data 14 gennaio 2005.

Soggetto proponente: APS Holding S.p.A., via Rismundo, 8 - 35131 Padova. Localizzazione: Comune di Padova e Comune di Rubano.

Il progetto riguarda la realizzazione della linea 2 del sistema a rete di trasporto pubblico a guida vincolata a trazione elettrica della città di Padova.

La presentazione al pubblico, al sensi dell'art. 15 della L.R. 10/1999 si terrà a Padova presso la Sala Anziani il giorno 23.03.2005 alle ore 17.30 ed a Rubano presso l'Auditorium dell'Assunta il giorno 29.03.2005 alle ore 20.30.

Il Direttore Generale Ing. Mario Antonio Conte

ASSEGNAZIONATA
TE ITALIANE S.p.A.

08 APR. 2005

A PATAVININA S.p.A.
ceduta 29/12/2000
Recapitabile Diretta

19 APR. 2005

Roma.....



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali

DIPARTIMENTO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici
Servizio II

Via di San Michele, 22 - 00186 Roma
Tel. 06/58434554 - fax 06/58434416

Alla Soprintendenza per i beni architettonici
e per il paesaggio per le province di
Venezia, Belluno, Padova e Treviso
Via Santa Croce, 770
(Palazzo Soranzo Cappello)
30135 VENEZIA

Prot. ST/4071/9725/2005
INF/S/18/05

OGGETTO: *Padova: Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR3 Stazione– Ospedali- Voltabarozzo.*
Richiedente: *Comune di Padova*
Procedura riferita alla Legge 443/2001 (Legge obiettivo) secondo il disposto del
D.L.vo n. 190 del 20 agosto 2002 e dell'art. 13 della Legge 166/2002.

Alla Soprintendenza per i Beni
Archeologici del Veneto
Via Aquileia, 7
35100 PADOVA

Alla Direzione Generale per
i Beni Archeologici
SEDE

Alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e
Paesaggistici del Veneto
P.zza San Marco, n. 63
30170 VENEZIA

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO									
A	B	C	D	E	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10					

e, p. c.

" "

Al Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici
SEDE

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
Via Croce Rossa, 1
00161 ROMA

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO									
- 2 MAG. 2005									
PERVENUTO									

" "

" "

Al Ministero delle Attività Produttive
Via Molise, 2
00153 ROMA

Alla Regione Veneto
Dirézione Regionale Tutela dell'Ambiente
Calle Priuli, Cannareggio, 99
30123 VENEZIA

MP

Padova – Linee SIR3, Avvio procedura
responsabile dell'istruttoria Arch. Maurizio PECE (tel. 06/58434491 - fax 06/58434416)
e-mail: m.pece@bap.beniculturali.it



22 APR 2005

Padova,

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto
via Aquileia, 7 - 35139 Padova
Tel. 049/8243811 Fax 049/8734647
Codice Fiscale: 80021380284
e-mail: archcpd@arti.beniculturali.it

Prot. N° 6210/lu Allegato _____



Al Dott. Daniele AGOSTINI
Direttore Capo Settore Mobilità e Traffico
Via Frà Paolo Sarpi, 2
35138 PADOVA

Risposta al Foglio n. del

Oggetto: PADOVA. Sistema Intermedio a Rete SIR – Linea SIR 2: Ponte di Brenta-Rubano. Linea SIR 3: Stazione FS-Ospedali-Voltabarozzo. Istruttoria ai sensi L. 443/2001 dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs.190/2002.

In riferimento all'istruttoria in oggetto, esaminati gli elaborati progettuali inviati, si esprime parere favorevole di massima, per quanto di competenza.

Resta inteso, fin d'ora, che per le tratte in cui si effettueranno intacchi del sottosuolo superiori agli 80 cm sarà opportuna l'assistenza archeologica alle opere di scavo.

Si resta a disposizione per ulteriori eventuali delucidazioni.

Distinti saluti

IL SOPRINTENDENTE REGGENTE
(dott.ssa Maurizia De Min)

AR/gk

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0106512	26.04.2005
Classificazione: 2008 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico	
cc:	



Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto
via Aquileia, 7 - 35139 Padova
Tel. 049/8243811 Fax 049/8754647
Codice Fiscale: 80021380284
e-mail: archeopd@arti.beniculturali.it

Prot. N° 62101/... Allegato

22 APR 2005

Padova,

Al Dott. Daniele AGOSTINI
Direttore Capo Settore Mobilità e Traffico
Via Frà Paolo Sarpi, 2
35138 PADOVA



Risposta al Foglio n. del

Oggetto: PADOVA. Sistema Intermedio a Rete SIR – Linea SIR 2: Ponte di Brenta–Rubano. Linea SIR 3: Stazione FS-Ospedali-Voltabarozzo. Istruttoria ai sensi L. 443/2001 dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D.Lgs.190/2002.

In riferimento all'istruttoria in oggetto, esaminati gli elaborati progettuali inviati, si esprime parere favorevole di massima, per quanto di competenza.

Resta inteso, fin d'ora, che per le tratte in cui si effettueranno intacchi del sottosuolo superiori agli 80 cm sarà opportuna l'assistenza archeologica alle opere di scavo.

Si resta a disposizione per ulteriori eventuali delucidazioni.

Distinti saluti

IL SOPRINTENDENTE REGGENTE
(dott.ssa Maurizia De Min)

AR/gk

TASSA PAGATA
POSTE ITALIANE S.p.A.

02 MAG. 2005

L'A PATAVINA s.r.l.
accordo 29/12/2000
Recapito Diretto

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0106512	26.04.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico	
CCI	



Comune di Padova

TORNI

Codice Fiscale 00644060287

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0112299	02.05.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UoR: Settore Mobilità e Traffico cc:	

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura tecnica di missione
Ing. Brancatelli
Legge Obiettivo ex art. 2 D. Lgs. 190/2002
Via Croce Rossa, 1
00161 Roma

APS Holding S.p.A.
Via Rismondo, 28
35131 Padova
fax 049-8241112

NET Engeneering S.p.A.
Via Squero, 12
35043 Monselice (PD)
fax 0429-787105

Oggetto: Sistema intermedio a rete SIR.
Linea SIR 2: Ponte di Brenta-Rubano
Linea SIR 3: Stazione FS-Ospedali-Voltabarozzo.
Istruttoria ai sensi L. 443/2001 dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002.

In riferimento ai progetti preliminari delle linee SIR 2 (Ponte di Brenta-Rubano) e SIR 3 (Stazione FS-Ospedali-Voltabarozzo), si invia, per opportuna conoscenza e per quanto di competenza, nota prot. 240V del 22.05.2005 della Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto di Padova, contenente il parere favorevole di massima in riferimento all'istruttoria in oggetto indicata.

Distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

TASSA PAGATA
POSTE ITALIANE S.p.A.

02 MAG. 2005

LA PATAVINA s.r.l.
accordo 29/12/2000
Recapito Diretto

U C:\mobilita\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2 E SIR 3 congiunti\ministero-invio parere soprintendenza.doc

Settore Mobilità e Traffico

Via Fra' Paolo Sarpi n. 2 - 35138 Padova

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso Marini Loretta

tel. 049-8204896/8204842 n. fax 049/8204649 e-mail: mariniil@comune.padova.it

Ore di apertura al pubblico: lunedì - mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00

INFRASTRUTTURE



Venezia,

13 GIU 2005

AS
B3

**MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI
SOPRINTENDENZA PER I BENI
ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DEL
VENETO ORLE**

Palazzo Cappello-Soranzo - S. Croce, 770
(Rio Marin) - 30135 VENEZIA
Tel. 041/2574011 - Telefax 041/2750288
e-mail zona.padova@sbaavo.it
C.F. 80010310276

Al Comune di Padova
Settore Mobilità e Traffico
Via Paolo Sarpi, 2
35138 PADOVA

Prot.n. 4446/05

Allegati

Risposta a foglio del
Div. Sez. n.

OGGETTO: PADOVA - Sistema intermedio a rete - Linea SIR-3 - Stazione-ospedali - Voltabarozzo. (struttura ai sensi della L.443/2001, dell'Art.13 della L.166/2002 e del D.Lgs. 190/2002).

La scrivente Soprintendenza ha preso in esame la documentazione di progetto preliminare trasmessa in relazione agli aderimenti di competenza. Sulla base di tale documentazione e delle verifiche resse possibili dal livello di progettazione preliminare, la scrivente non rileva la sussistenza di elementi ostacivi nei confronti delle scelte di tracciato che, in determinati punti sensibili del centro storico (quali i tratti fra Via Gozzi e Via Morgagni o il tratto lungo Via Giustiniani in prossimità dell'Ospedale Giustinianeo); richiedono approfondimenti e valutazioni possibili solo alla scala esecutiva (interferenze di tracciato, impianti a terra, impianti aerei ecc.) cui si rianda per le valutazioni di competenza in relazione ai sistemi viacolistici interessati dal tracciato.

/EP

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO	
22 GIU 2005	
PER VENUTO	



COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0166066	23.06.2005
Classe/lezione: 2005 - 6.7	
Uff: Settore Mobilità e Traffico	



Ministero
per i Beni e le Attività Culturali

DIPARTIMENTO PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici
Servizio II

Via di San Michele, 22 - 00185 Roma
Tel. 06/58434554 - fax 06/58434416

e.p.c.

Alla Provincia di Padova
Commissione provinciale V.I.A.
Piazza Antenore, 3
35121 PADOVA

Al Comune di Padova
Settore Mobilità e Traffico
Via Frà Paolo Sarpi, 2
35138 PADOVA

Con riferimento all'intervento in oggetto, si comunica che il Comune di Padova con nota prot. n° 32812 del 08/02/2005 acquisita agli atti di questa Direzione Generale con prot. ST/407/4548 del 23/02/2005 ha presentato istanza per gli adempimenti in materia di procedura per la valutazione di impatto ambientale ai sensi della L- 443/2001 e dell'art. 13 della L. 166/2002.

Si rammenta che per l'intervento in oggetto, definito infrastruttura strategica di interesse nazionale ai sensi della Legge del 21/12/2001 n. 443 (Legge Obiettivo), in base al comma 4 dell'art. 3 del D.Lvo 20 agosto 2002, n. 190, il termine per la emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale di competenza di questo Ministero, è fissato in 90 giorni dalla presentazione dell'istanza di parte.

Pertanto, considerati i tempi assai stretti per l'emissione da parte di questa Direzione Generale del parere relativo agli adempimenti di cui sopra, si prega le Soprintendenze di far pervenire all'Ufficio scrivente i pareri di propria competenza, evidenziando ogni informazione riferita alla situazione vincolistica ai sensi del D. L.vo 22 gennaio 2004 n. 42 " Codice dei Beni Culturali e del paesaggio" per le aree interessate dal progetto, ed allo strumento di pianificazione paesistica, inviandone copia via fax (06/58434416) con ogni possibile urgenza.

Nell'eventualità che il progetto di cui trattasi presenti aspetti incompleti o in contrasto con i vincoli esistenti, codeste Soprintendenze sono pregate di inviare all'Ufficio scrivente una richiesta di integrazione unitamente alle informazioni riferite alla situazione vincolistica e allo strumento di Pianificazione Paesistica per le aree interessate all'intervento entro e non oltre dieci giorni dal ricevimento della presente.

Tutte le comunicazioni e le eventuali richieste di chiarimento in merito all'iter della procedura in atto dovranno pervenire a questa Direzione Generale, all'attenzione dell'Arch. Maurizio PECE (Tel. 06/58434491 - fax 06/58434416).

Si evidenzia, infine, che il parere richiesto dovrà essere inoltrato esclusivamente a questa Direzione Generale, considerato che lo stesso si configura come atto a contenuto endoprocedimentale, in quanto questa Direzione Generale rappresenta il referente, per quanto attiene alle competenze del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nell'ambito della procedura di cui trattasi.

IL DIRIGENTE REGGENTE
(Arch. Anna D'ENE)



Provincia di Padova

0375918/2005 - 06/07/2005
- Provincia di Padova

B62



PROT. N. SETTORE AMBIENTE/GA/cb
Servizio Ecologia

RIF. NOTA 16864

RACCOMANDATA R. R.

Spedite Ditta
APS HOLDING SPA
Via Rismondo 28
35100 PADOVA PD

Oggetto: Domanda di VIA art. 10 L.R. 10/99.

Progetto definitivo per la realizzazione della linea di Trasporto pubblico Stazione Ospedali - Voltabarozzo (SIR3) facente parte del sistema intermodale a rete a via guidata della città di Padova.

Soggetto proponente: **APS HOLDING SPA**
RICHIESTA INTEGRAZIONI ART. 18

Con riferimento all'oggetto si comunica che nella seduta del 04/07/2005 la Commissione ha ritenuto non sufficiente la documentazione presentata dalla ditta e pertanto si chiedono integrazioni, ai sensi dell'art. 18 comma 2, L.R. 10/99.

In particolare, dall'analisi del SIA è emersa la necessità di approfondire i seguenti temi:

- analisi dei livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio e confronto con i livelli prodotti da un normale autobus di linea urbana, allo scopo di verificare l'effettivo miglioramento della componente acustica;
- predisposizione di un accurato cronoprogramma lavori, suddiviso per tratte, formulato in funzione delle caratteristiche stagionali e locali del traffico;
- individuazione di possibili alternative alla viabilità ordinaria interessata dai lavori, durante la fase di cantierizzazione;
- chiarimenti tecnici relativi alla sede stradale interessata dall'intervento, allo scopo di evitare cedimenti differenziali tra piattaforma rotabile in cemento e tratti asfaltati;
- analisi di un'alternativa di progetto alla scelta del percorso lungo l'esistente pista ciclabile tra Via Forcellini ed il canale Scaricatore;
- analisi della nuova viabilità in ingresso al Centro Storico a seguito della trasformazione di Via Forcellini da strada a due sensi di marcia a strada ad un senso unico di marcia;
- individuazione della posizione delle sottostazioni elettriche con studio preliminare della cabina tipo prescelta, in funzione delle caratteristiche del sito; in particolare si evidenzia la necessità di migliorare le caratteristiche architettoniche del tipo

SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9002
(Aste dei servizi, Scegli Idro, Gestore dei rifiuti ed Enti locali in pianificazione)



"Adempimenti ex artt. 4 e 5 L. 241/90"

Settore AMBIENTE

Servizio Ecologia

Direttore: dott. Livio Baracco

Istruttoria a cura dell'Ufficio V.I.A.

Responsabile del procedimento: arch. Girotto Antonio

Tel. 049/8201809 - Fax n. 049/8201820 - e-mail: antonio.girotto@provincia.padova.it

APS
mobilità APS HOLDING S.p.A.

8 LUG 2005

CODICE FISCALE 80006310245 - PARTITA I.V.A. 00300140323
INDIRIZZO INTERNET <http://www.provincia.padova.it>

Prot. n.

N° 7223

11/07/2005 12:11 0490241112

AFS HOLDING MOBILITÀ

PAG 03/05

proposto e, comunque, di valutare l'opportunità di prevedere, per i casi più delicati, come per le aree del Centro Storico, sottostazioni interrate;

- analisi dettagliate dei depositi ai capolinea ed alla stazione, in funzione del numero dei convogli;
- individuazione delle procedure necessarie alla limitazione della produzione di polveri emesse durante l'esecuzione dei lavori;
- analisi di una alternativa al sistema rigido della rotaia di guida ancorata alla piattaforma in c.a. per ridurre il rischio di caduta, a causa del binario, nei tratti dove la corsia è promiscua con la viabilità ordinaria.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE VIA
(dott. Livio Gracce)

REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Data 28 LUG. 2005

Protocollo N° 562884

/45.01 Allegato N°

Oggetto

Sistema Intermedio a Rete (SIR) – Linee SIR2 e SIR3. Procedure di Valutazione di Impatto Ambientale

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0206394	02.08.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UOR: Settore Mobilità e Traffico CCP:	

Spett. Provincia di Padova.
 Piazza Antenore 3
 35121 Padova
 alla c.a. Settore Ambiente

e p.c.
 Spett. Comune di Padova
 Settore Mobilità e Traffico
 Via F. P. Sarpi 2
 35138 Padova (PD)
 alla c.a. Dott. Daniele Agostini

Con riferimento alla nota di codesta Provincia n. 0071516 del 24/06/2005, relativa alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale degli interventi in oggetto, si precisa che la Delibera di Giunta Regionale n. 3293 del 31/10/2003 sostiene la necessità di una valutazione complessiva, da parte dell'Amministrazione Regionale, dei singoli progetti preliminari delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale comprese nella Deliberazione CIPE del 21/12/2001 (allegati 2 e 4), anche per quanto concerne la valutazione degli impatti ambientali generali, solo per interventi aventi portata inequivocabilmente di carattere sovraprovinciale, ancorché gli interventi medesimi risultino localizzati nel territorio d'una sola provincia.

Nella fattispecie si ritiene che i due interventi in esame, per le loro specificità funzionali e dimensionali, esauriscano i loro effetti all'interno dell'ambito provinciale, e che pertanto la relativa procedura di V.I.A. venga appropriatamente lasciata alla competenza provinciale.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE REGIONALE

- Ing. Giuseppe Fasiol -

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO
2 AGO 2005
PER VENUTO

C:\Documenti\Min. De Lauretta\Sir2.doc

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO															
A	B	C	D	E	F	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

alle Infrastrutture e Mobilità
 alle Infrastrutture di Trasporto

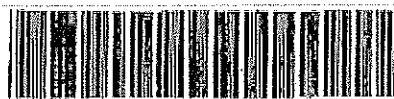
Viale Sanforino, 9 - 30173 Mestre (VI) - Tel. 041/2794673 - Fax 041/2794660

B3



Provincia di Padova

0399609/2005 - 08/08/2005
- Provincia di Padova



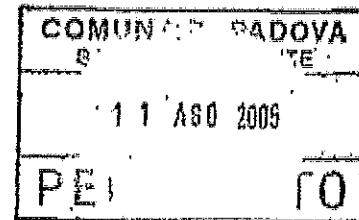
35121 PADOVA-PIAZZA ANTONIO N. 3

PROT. N. SETTORE AMBIENTE/LB/GA/cb
Servizio Ecologia

Spettabile Ditta
APS HOLDING SPA
Via Rismondo, 28
35100 PADOVA PD

A) Signor Sindaco
del Comune di
35122 PADOVA PD.

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0212899	10.08.2005
Classificazione: 2005 - 0.9	
Settore Ambiente	



RACCOMANDATA A.R.

OCCETTO: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismondo 28, PADOVA (PD)
TRASMISSIONE DELIBERAZIONE DI GIUNTA PROVINCIALE.
ART. 19 della L.R. 10/99.

Si invia in allegato alla presente, copia della deliberazione della Giunta Provinciale (n. di reg. 493 prot. n. 88278 del 02/08/2005) relativa al Giudizio di Compatibilità Ambientale per la realizzazione della linea di trasporto pubblico Stazione Ospedali - Voltabarozzo (SIR 3) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della Città di Padova, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 10/99.

Distinti saluti.

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO
16 AGO 2005
PERVENUTO

A.M. C.B.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
PROVINCIALE V.I.A.
(Dott. Livio Bracco)

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO
A B C D E F / 2 3 4 5 6 7 8 9 10

SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001:2000
(AutORIZZAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE)



SINGERT

"Adempimenti ex artt. 4 e 5 L. 241/90
Settore: AMBIENTE
Servizio: Ecologia

Istruttoria a cura dell'Ufficio V.I.A.
Responsabile dei Procedimenti: arch. Antonio Giroto
tel. 049/8201800 - fax 049/8201820 - E-mail: antonio.giroto@provincia.padova.it

+ B.L.

CODICE FISCALE 80006510285 - PARTITA I.V.A. 00700440282
INDIRIZZO INTERNET <http://www.provincia.padova.it>



✓ Provincia di Padova

0088674/2005 - 08/08/2005
Provincia di Padova



35121 PADOVA-PIAZZA ANTONIO N. 3

PROT.N. SETTORE AMBIENTE//LB/GA/cb
Servizio Ecologia

AMM 63

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0212971	10.08.2005
Classificazione: 2005 - 6.9	
U.O.R. Settore Ambiente	

Spettabile Ditta
APS HOLDING SPA
Via Rismundo, 28
35100 PADOVA PD

Al Signor Sindaco
del Comune di
35122 PADOVA PD

Al Signor Sindaco
del Comune di
35030 RUBANO PD

RACCOMANDATA A.R.

OGGETTO: Ditta APS HOLDING SpA Via Rismundo 28, PADOVA (PD)
TRASMISSIONE DELIBERAZIONE DI GIUNTA PROVINCIALE.
ART. 19 della L.R. 10/99.

Si invia in allegato alla presente, copia della Deliberazione della Giunta Provinciale (n. di reg. 492 prot. n. 88276 del 02/08/2005) relativa al Giudizio di Compatibilità Ambientale per la realizzazione della linea di trasporto pubblico tratta funzionale est-ovest (SIR 2) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della Città di Padova, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 10/99.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

PROVINCIALE V.I.A.
(Dott. Livio Baracca)

COMUNE DI PADOVA
SETTORE AMBIENTE
11 AGO 2005
PERVENUTO

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO
16 AGO 2005
PERVENUTO

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
4	3	2	1						

SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001:2000
(Autorizzata la motta qualità)



SINVERI

"Adempimenti ex artt. 4 e 5 L. 241/90"
Settore: AMBIENTE
Servizio: Ecologia
Istruttoria a cura dell'Ufficio V.I.A.
Responsabile del Procedimento: arch. Antonio Giroto
049/8201800-^o fax 049/8201820-E-mail: antonio.giroto@provincia.padova.it

CODICE FISCALE 80006510285 - PARTITA I.V.A. 00700440282
INDIRIZZO INTERNET <http://www.provincia.padova.it>



Provincia di Padova

Copia di Deliberazione della Giunta Provinciale

SEDUTA del 01/08/2005
N° di Reg. 492
N° di Prot. 80276

Cl1/140
Immediatamente eseguibile

Oggetto: L.R. 10/99 GIUDIZIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DITTA APS HOLDING SPA,
PROGETTO PRELIMINARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA LINEA DI TRASPORTO
PUBBLICO TRATTA FUNZIONALE EST-OVEST (SIR2) FACENTE PARTE DEL SISTEMA
INTERMEDIO A RETE A VIA GUIDATA DELLA CITTÀ DI PADOVA.

L'anno duemilaquinque il giorno 01 del mese di Agosto nella sede della Provincia di Padova si è riunita la Giunta Provinciale:

CASARIN VITTORIO	Presidente della Provincia	Assento
MARTINELLO LEONARDO	Vice Presidente	Presente
FECCHIO MAURO	Assessore	Assento
FRASSON FLAVIO	Assessore	Presente
GIORGETTI MASSIMO	Assessore	Presente
MANZOLINI FLAVIO	Assessore	Presente
MARCATO ROBERTO	Assessore	Presente
RIOLFATTO DOMENICO	Assessore	Presente
SALVO' LUCIANO	Assessore	Presente
TOSETTO ROBERTO	Assessore	Presente
VERZA MARIO	Assessore	Presente

Partecipa il: Segretario Generale AMODEO GIROLAMO

Assume la Presidenza MARTINELLO LEONARDO nella sua qualità di Vice Presidente il quale, accertata la sussistenza del numero legale, invita il Collegio a deliberare. La Giunta Provinciale adotta, quindi, la deliberazione nel testo più avanti verbalizzato.

Verbale letto, approvato e sottoscritto nella seguente composizione:

Facciate nr.: _____

Allegati nr.: _____

IL VICE PRESIDENTE
f.to MARTINELLO LEONARDO

IL SEGRETARIO GENERALE
f.to AMODEO GIROLAMO

Pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio della Provincia per giorni quindici consecutivi dal al _____

Nr. _____ reg. ALBO

Il Messo

E' divenuta esecutiva il _____ ai sensi della normativa vigente.
La presente copia è conforme all'originale.

Padova,

IL DIRIGENTE
f.to BRUNA BOLZONELLA

Per l'esecuzione al SETTORE: Cl1 - Ecologia

L'UFFICIO DELIBERAZIONI

0808276/2005 - 02/08/2005
08021/B - Provincia di Padova



LA GIUNTA PROVINCIALE

PREMESSO che:

- la ditta APS HOLDING SPA di Padova ha presentato, per l'intervento in oggetto, istanza per ottenere il parere di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 10 della L.R. 10/99, acquisita con prot. n. 110342 del 27 ottobre 2004, depositando presso il Settore Ambiente della Provincia di Padova il progetto preliminare e il relativo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.);
- l'intervento rientra nella tipologia di cui all'all. C3 "Progetti assegnati alla procedura di VIA qualora ricadano, anche parzialmente, all'interno di aree sensibili come individuate e classificate nell'allegato D" numero 7 lettera 1) "Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri" della L.R. 10/99;

RILEVATO che a seguito della conclusione da parte dell'ufficio VIA del Settore Ambiente dell'istruttoria preliminare il proponente ha provveduto a pubblicare, sui quotidiani "Il Mattino" e "Il Gazzettino" in data 9 marzo 2005, l'annuncio di avvenuto deposito del progetto e dello S.I.A. con il relativo riassunto non tecnico alle amministrazioni interessate in data 13 gennaio 2005 ed ha altresì provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 23 marzo 2005 presso la sala Anziani del Comune di Padova e in data 29 marzo 2005 presso l'Auditorium del Comune di Rubano;

VISTO il parere del Comune di Rubano prot. n. 53052 del 13/05/2005;

PRESO ATTO che, a seguito della seduta della Commissione Provinciale VIA del 4 luglio 2005, l'ufficio competente ha richiesto le integrazioni in data 6 luglio 2005 con prot. n. 75630 e che il soggetto proponente le ha trasmesse in data 21 luglio 2005 prot. n. 83089, perlanto il termine di legge entro il quale la Commissione VIA può esprimere il proprio parere è il 6 agosto 2005;

PRESO ATTO che la Commissione VIA si è riunita per trattare l'argomento "de quo" nelle seguenti date:

29 novembre 2004

4 luglio 2005

21 luglio 2005

VISTO il parere espresso dalla Commissione Provinciale VIA nella seduta del 21 luglio 2005;

RITENUTO di prendere atto delle risultanze del predetto parere della Comunissione Prov.le VIA, facendolo proprio ai fini del giudizio di compatibilità ambientale dell'intervento in oggetto;

DATO ATTO che in ordine alla presente proposta di deliberazione sono stati espressi i pareri previsti dall'art. 49 del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs 18/08/2000, n. 267, riportati in calce al dispositivo del presente atto;

DATO ATTO altresì, che in ordine alla presente proposta di deliberazione il Segretario Generale ha posto il visto, in attuazione a quanto stabilito dal Presidente della Provincia con decreto in data 03/09/1999 n. 50532 di prot., in conformità alle disposizioni di cui all'art. 97 del D.lgs 18/08/2000, n 267:

Con voti unanimi espressi nei termini di legge

DELIBERA

1. di prendere atto, facendolo proprio, del parere espresso dalla Commissione Prov.le V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale) nella seduta del 21/07/2005 che si allega al presente provvedimento formandone parte integrante;
2. di esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale ai sensi della L.R. n. 10/99 per l'intervento in oggetto con le seguenti prescrizioni:

Nelle fasi di progettazione successiva:

- * dovranno essere analizzati i livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio confrontati con quelli prodotti dai mezzi di trasporto pubblico attualmente in uso;
- * dovrà essere predisposto un accurato cronoprogramma lavori suddiviso per tratta, formulato in funzione delle caratteristiche stagionali e locali del traffico, individuando

- le possibili alternative alla viabilità ordinaria interessata dai lavori;
- * Dovrà essere predisposto un accurato progetto di inserimento ambientale delle sottostazioni elettriche.
3. di inviare copia del presente provvedimento ai soggetti di cui all'art. 19 c. 2 della L.R. 10/99;
4. di incaricare il Dirigente del Settore Ambiente di ogni successiva incombenza;
5. di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa.

PARERE IN ORDINE ALLA SOLA REGOLARITA' TECNICA

Si esprime parere: FAVOREVOLE

Data: 25. 7. 05

Il Dirigente del Settore Ambiente

Dott. Livio Baracco

PARERE IN ORDINE ALLA SOLA REGOLARITA' CONTABILE

Si esprime parere: FAVOREVOLE

Data _____

Il Dirigente del Settore

Risorse Finanziarie

Visto di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Provincia n. 50532 di prot. Del 3.9.1999.

Data 5.1.06.2005

Il Segretario/Direttore Generale

Dr. Girolamo Amodeo

Data la necessità urgente di provvedere ai necessari adempimenti, il Presidente propone di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile. La Giunta Provinciale, ad ugualanza di voti palesi, dichiara l'immediata eseguibilità della stessa.



Allegato alla deliberazione n. 492 reg.
adottata dalla Giunta Provinciale nella
seduta del 16/8/2005

PROVINCIA DI PADOVA

SETTORE AMBIENTE

COMMISSIONE PROVINCIALE VIA.

Seduta del 21/07/2005

PARERE

1) Comune di PADOVA

Soggetto proponente: APS HOLDING SPA
Sede Legale: Via Rismundo 28 - Padova

Argomento: Progetto preliminare per la realizzazione della linea di Trasporto pubblico tratta funzionale est - ovest (SIR2) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova.

DOMANDA DI VIA ART. 10 L.R. 10/99.

PARERE COMMISSIONE VIA ART. 18 L.R. 10/99.

LA COMMISSIONE

- Vista la domanda di VIA presentata in data 27/10/2004 assieme allo Studio di Impatto Ambientale dalla ditta Aps Holding Spa, con sede in Via Rismundo 28 - Padova (PD);
- Viste le successive integrazioni inviate dalla ditta Aps Holding Spa prot. n. 83089 del 21/07/2005;
- Visto il parere del Comune di Rubano prot. n. 53052 del 13/05/2005;
- Vista la L.R. 10/99;
- Vista la relazione istruita dalla sottocommissione all'oppo incaricata ai sensi del Regolamento di Funzionamento della Commissione Provinciale VIA del 24/11/2004, e tenuto conto di quanto emerso dalla discussione nel corso delle numerose sedute sull'argomento;

C.A.

allegato alla deliberazione n. 492 reg.
adottata dalla Giunta Provinciale nella
seduta del 11/8/2005

con voti : FAVOREVOLI 10, CONTRARI nessuno, ASTENUTI nessuno

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

al progetto preliminare per la realizzazione della linea di Trasporto pubblico tratta funzionale est - ovest (SIR2) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova presentato dalla Aps Holding spa, con le seguenti prescrizioni:

Nelle fasi di progettazione successiva:

- 1) dovranno essere analizzati i livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio confrontati con quelli prodotti dai mezzi di trasporto pubblico attualmente in uso;
- 2) dovrà essere predisposto un accurato cronoprogramma lavori suddiviso per tratta, formulato in funzione delle caratteristiche stagionali e locali del traffico, individuando le possibili alternative alla viabilità ordinaria interessata dai lavori;
- 3) Dovrà essere predisposto un accurato progetto di inserimento ambientale delle sottostazioni elettriche.

IL PRESIDENTE
Dr. Livio Baracca



0000666/2005 - 08/08/2005
- Provincia di Padova



Provincia di Padova

35121 PADOVA-PIAZZA ANTONIO N. 3

PROT.N. SETTORE AMBIENTE/LB/GA/cb
Servizio Ecologia

Spettabile Ditta
APS HOLDING SPA
Via Rismundo, 28
35100 PADOVA PD

Al Signor Sindaco
del Comune di
35122 PADOVA PD

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: ENTRATA	
0212999	10.08.2005
Classificazione: 2005 - 6.8	
UVR: Settore Ambiente	
cc:	

COMUNE DI PADOVA	
S. 11 AGO 2005	
PE	FO

RACCOMANDATA A.R.

Oggetto: Ditta APS HOLDING Spa Via Rismundo 28, PADOVA (PD)
TRASMISSIONE DELIBERAZIONE DI GIUNTA PROVINCIALE.
ART. 19 della L.R. 10/99.

Si invia in allegato alla presente, copia della deliberazione della Giunta Provinciale (n. di reg. 493 prot. n. 88278 del 02/08/2005) relativa al Giudizio di Compatibilità Ambientale per la realizzazione della linea di trasporto pubblico Stazione Ospedali – Voltabarozzo (SIR 3) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della Città di Padova, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 10/99.

Distinti saluti.

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO
16 AGO 2005
PERVENUTO

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
PROVINCIALE V.I.A.
(Dott. Livio Baracca)

All.c.s.

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO															
A	B	C	D	E	F	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

SISTEMA QUALITÀ
CERTIFICATO ISO 9001:2000
(Autonomia nella gestione ambientale)



"Adempimenti ex artt. 4 e 5 L. 241/01"

Settore: AMBIENTE

Servizio: Ecologia

Istruttoria a cura dell'Ufficio V.I.A.

Responsabile del Procedimento: arch. Antonio Girotto

■ 049/8201800-■ fax 049/8201820-E-mail: antonio.girotto@provincia.padova.it

+ B.L.

CODICE FISCALE 80006510285 – PARTITA I.V.A. 00700440282
INDIRIZZO INTERNET <http://www.provincia.padova.it>

SINCERT



Provincia di Padova

Copia di Deliberazione della Giunta Provinciale

SEDUTA del 01/08/2005
N° di Reg. 493
N° di Prot. 88278

CL/141
Immediatamente eseguibile

Oggetto: LR. 10/99 GIUDIZIO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DITTA APS HOLDING SPA PROGETTO
PRELIMINARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA LINEA DI TRASPORTO PUBBLICO STAZIONE
OSPEDALI - VOLTABAROZZO (SIR3) FACENTE PARTE DEL SISTEMA INTERMEDIO A RETE A
VIA GUIDATA DELLA CITTÀ DI PADOVA.

L'anno duemila cinque il giorno 01 del mese di Agosto nella sede della Provincia di Padova si è riunita la Giunta Provinciale:

CASARIN VITTORIO	Presidente della Provincia	Assente
MARTINELLO LEONARDO	VicePresidente	Presente
FECCIO MAURO	Assessore	Assento
FRASSON FLAVIO	Assessora	Presente
GIORGETTI MASSIMO	Assessore	Presente
MANZOLINI FLAVIO	Assessore	Presente
MARCATO ROBERTO	Assessora	Presente
RIOLFATTO DOMENICO	Assessore	Presente
SALVO' LUCIANO	Assessore	Presente
TOSETTO ROBERTO	Assessore	Presente
VERZA MARIO	Assessore	Presente

Partecipa II: Segretario Generale AMODEO GIROLAMO

Assume la Presidenza MARTINELLO LEONARDO nella sua qualità di Vice Presidente il quale, accertata la sufficienza del numero legale, invita il Collegio a deliberare. La Giunta Provinciale adotta, quindi, la deliberazione nel testo più avanti verbalizzato.

Verbale letto, approvato e sottoscritto nella seguente composizione:

Facciate nr.:

Allegati nr.:

IL VICE PRESIDENTE
f.to MARTINELLO LEONARDO

IL SEGRETARIO GENERALE
f.to AMODEO GIROLAMO

Pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio della Provincia per giorni quindici consecutivi dal
al

Nr. _____ reg. ALBO

Il Messo

E' divenuta esecutiva il _____ al sensi della normativa vigente.
La presente copia è conforme all'originale.

Padova,

IL DIRIGENTE
f.to BRUNA BOLZONELLA

Per l'esecuzione al SETTORE: CI1 - Ecologia

L'UFFICIO DELIBERAZIONI

00882781/2005 - 02/08/2005
05821/C - Provincia di Padova



LA GIUNTA PROVINCIALE

PREMESSO che:

- la ditta APS HOLDING SPA di Padova ha presentato, per l'intervento in oggetto, istanza per ottenere il parere di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 10 della L.R. 10/99, acquisita con prot. n. 100465 del 1° ottobre 2004, depositando presso il Settore Ambiente della Provincia di Padova il progetto preliminare e il relativo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.);
- l'intervento rientra nella tipologia di cui all'all. C3 "Progetti assoggettati alla procedura di VIA qualora ricadano, anche parzialmente, all'interno di aree sensibili come individuate e classificate nell'allegato D" numero 7 lettera i) "Sistemi di trasporto a guida vincolata (tramvie e metropolitane) funicolari o linee simili di tipo particolare, esclusivamente o principalmente adibite al trasporto di passeggeri" della L.R. 10/99;

RILEVATO che a seguito della conclusione da parte dell'ufficio VIA del Settore Ambiente dell'istruttoria preliminare, il proponente ha provveduto a pubblicare, sui quotidiani "Il Mattino" e "Il Gazzettino" in data 9 marzo 2005, l'annuncio di avvenuto deposito del progetto e dello S.I.A. con il relativo riassunto non tecnico alle amministrazioni interessate in data 10 dicembre 2004 ed ha altresì provveduto alla presentazione al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA in data 23 marzo 2005 presso la sala Anziani del Comune di Padova;

PRESO ATTO che, a seguito della seduta della Commissione Provinciale VIA del 4 luglio 2005, l'ufficio competente ha richiesto le integrazioni in data 6 luglio 2005 con prot. n. 75618, e che il soggetto proponente le ha trasmesse in data 21 luglio 2005 prot. n. 83089, pertanto il termine di legge entro il quale la Commissione VIA può esprimere il proprio parere è il 6 agosto 2005;

PRESO ATTO che la Commissione VIA si è riunita per trattare l'argomento "de quo" nelle seguenti date:

29 novembre 2004

4 luglio 2005

21 luglio 2005

VISTO il parere espresso dalla Commissione Provinciale VIA nella seduta del 21 luglio 2005;

RITENUTO di prendere atto delle risultanze del predetto parere della Commissione Provinciale VIA, facendolo proprio ai fini del giudizio di compatibilità ambientale dell'intervento in oggetto;

DATO ATTO che in ordine alla presente proposta di deliberazione sono stati espressi i pareri previsti dall'art. 49 del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.lgs 18/08/2000, n. 267, riportati in calce al dispositivo del presente atto;

DATO ATTO altresì, che in ordine alla presente proposta di deliberazione il Segretario Generale ha pôsto il visto, in attuazione a quanto stabilito dal Presidente della Provincia con decreto in data 03/09/1999 n. 50532 di prot., in conformità alle disposizioni di cui all'art. 97 del D.lgs 18/08/2000, n 267;

Con voti unanimi espressi nei termini di legge

DELIBERA

1. di prendere atto, facendolo proprio, del parere espresso dalla Commissione Provinciale V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale) nella seduta del 21/07/2005 che si allega al presente provvedimento formandone parte integrante;
2. di esprimere parere favorevole di compatibilità ambientale ai sensi della L.R. n. 10/99 per l'intervento in oggetto con le seguenti prescrizioni:

Nelle fasi di progettazione successiva:

- dovranno essere analizzati i livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio confrontati con quelli prodotti dai mezzi di trasporto pubblico attualmente in uso;
- dovrà essere predisposto un accurato cronoprogramma lavori suddiviso per tratte, formulato in funzione delle caratteristiche stagionali e locali del traffico, individuando le possibili alternative alla viabilità ordinaria interessata dai lavori;
- Dovrà essere predisposto un accurato progetto di inserimento ambientale delle sottostazioni elettriche.

3. di inviare copia del presente provvedimento ai soggetti di cui all'art. 19 c. 2 della L.R. 10/99;
4. di incaricare il Dirigente del Settore Ambiente di ogni successiva incombenza;
5. di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa.

PARERE IN ORDINE ALLA SOLA REGOLARITA' TECNICA

Si esprime parere: FAVOREVOLI

Data 25.7.05

Il Dirigente del Settore Ambiente

Dott. Livio Maracco

PARERE IN ORDINE ALLA SOLA REGOLARITA' CONTABILE

Si esprime parere: FAVOREVOLI

Data _____

Il Dirigente del Settore

Risorse Finanziarie

Visto di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Provincia n. 50532 di prot. Del 3.9.1999,

Data 10.6.2005

Il Segretario/Direttore Generale

Dr. Girolamo Amodeo

Data la necessità urgente di provvedere ai necessari adempimenti, il Presidente propone di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile. La Giunta Provinciale, ad unanimità di voti palesi, dichiara l'immediata eseguibilità della stessa.



Allegato alla deliberazione n. 493 reg.
adottata dalla Giunta Provinciale nella
seduta del 18/2005

PROVINCIA DI PADOVA

SETTORE AMBIENTE

COMMISSIONE PROVINCIALE VIA.

Seduta del 21/07/2005

PARERE

1) Comune di PADOVA

Soggetto proponente: APS HOLDING SPA
Sede legale: Via Rismundo 28 - Padova

Argomento: Progetto preliminare per la realizzazione della linea di Trasporto pubblico Stazione Ospedali - Voltabarozzo (SIR3) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova.

DOMANDA DI VIA ART. 10 L.R. 10/99.

PARERE COMMISSIONE VIA ART. 18 L.R. 10/99.

LA COMMISSIONE

- Vista la domanda di VIA presentata in data 01/10/2004 assieme allo Studio di Impatto Ambientale dalla ditta Aps Holding Spa, con sede in Via Rismundo 28 - Padova (PD);
- Vista le successive integrazioni inviate dalla ditta Aps Holding Spa prot. n. 83089 del 21/07/2005;
- Vista la L.R. 10/99;
- Vista la relazione istruita dalla sottocommissione all'uopo incaricata ai sensi del Regolamento di Funzionamento della Commissione Provinciale VIA del 24/11/2004, e tenuto conto di quanto emerso dalla discussione nel corso delle numerose sedute sull'argomento;

Allegato alla deliberazione n. 493 reg.
adottata dalla Giunta Provinciale nella
seduta del 18/05/2005
con voti : FAVOREVOLI 10, CONTRARI nessuno, ASTENUTI nessuno

ESPRIME PARERE FAVOREVOLI

al progetto preliminare per la realizzazione della linea di Trasporto pubblico Stazione Ospedali - Voltabarozzo (SIR3) facente parte del sistema intermedio a rete a via guidata della città di Padova presentato dalla Aps Holding Spa, con le seguenti prescrizioni:

Nelle fasi di progettazione successiva:

- 1) dovranno essere analizzati i livelli di rumore prodotti dal singolo convoglio confrontati con quelli prodotti dai mezzi di trasporto pubblico attualmente in uso;
- 2) dovrà essere predisposto un accurato cronoprogramma lavori suddiviso per tratte, formulato in funzione delle caratteristiche stagionali e locali del traffico, individuando le possibili alternative alla viabilità ordinaria interessata dai lavori;
- 3) Dovrà essere predisposto un accurato progetto di inserimento ambientale delle sottostazioni elettriche.

IL PRESIDENTE
Dr. Livio Erracchio



Comune di Padova

TORNI

Codice Fiscale 00644060287

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0230892	07.09.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
Uff: Settore Mobilità e Traffico cc:	

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Struttura tecnica di missione

Ing. Brancatelli

Legge Obiettivo ex art. 2 D. Lgs. 190/2002

Via Croce Rossa, 1

00161 Roma

Al Ministero dell'Ambiente

Via Colombo Cristoforo, 44

00145 Roma

Al Ministero delle Attività Produttive

Via Molise, 2

00187 Roma

Al Ministero Beni Culturali e Ambientali

Beni Archeologici e Paesaggistici - Direzione Generale

Via di S. Michele, 22

00153 Roma

Alla Soprintendenza per i Beni Ambientali e

Architettonici

Sestriere S. Croce

Rio Marin 770

Palazzo Soranzo Cappello

30125 Venezia

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

Via Aquileia, 7

35100 Padova

e.p.c.

All'APS Holding S.p.A.

Via Rizomondo, 28

35131 Padova

NET Engineering S.p.A.

Via Squero, 12

35043 Monselice (PD)

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete - Linea SIR 3. Stazione-Ospedali-Voltabarozzo. L.R. 10/99 Giudizio di compatibilità ambientale.

Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002.

In riferimento all'argomento in oggetto, si invia, per opportuna conoscenza e per quanto di competenza, la seguente documentazione:

- copia deliberazione della Giunta Provincia di Padova n. 493, prot. 88278, del 01.08.2005;
- copia parere della Commissione Provincia di Padova V.I.A. - seduta del 21.07.2005.

Distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

Allegati: n. 2 note

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 3\2005\VIA.doc

Settore Mobilità e Traffico

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso Marini Loretta

tel. 049/8204896/8204842 n. fax 049/8204643

e-mail: marinil@comune.padova.it

Orario apertura al pubblico: lunedì - mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00



Comune di Padova

Codice Fiscale 00644060287

TORNI

SETTORE MOBILITÀ E TRAFFICO

COMUNE DI PADOVA	
Protocollo generale: USCITA	
0230940	07.09.2005
Classificazione: 2005 - 6.7	
UVR: Settore Mobilità e Traffico cc:	

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Struttura tecnica di missione

Ing. Brancatelli

Legge Obiettivo ex art. 2 D. Lgs. 190/2002

Via Croce Rossa, 1

00161 Roma

Al Ministero dell'Ambiente

Via Colombo Cristoforo, 44

00145 Roma

Al Ministero delle Attività Produttive

Via Molise, 2

00187 Roma

Al Ministero Beni Culturali e Ambientali

Beni Archeologici e Paesaggistici – Direzione Generale

Via di S. Michele, 22

00153 Roma

Alla Soprintendenza per i Beni Ambientali e

Architettonici

Sestriere S. Croce

Rio Maria 770

Palazzo Soranzo Cappello

30125 Venezia

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

Via Aquileia, 7

35100 Padova

e, p.c.

All'APS Holding S.p.A.

Via Rismundo, 28

35131 Padova

NET Engineering S.p.A.

Via Squeri, 12

35043 Monselice (PD)

RACCOMANDATA A/R

Oggetto: Comune di Padova - Sistema Intermedio a Rete – Linea SIR 2. Ponte di Brenta- Rubano.
L.R. 10/99 Giudizio di compatibilità ambientale.

Istruttoria ai sensi della L. 443/2001, dell'art. 13 della L. 166/2002 e del D. Lgs. 190/2002.

In riferimento all'argomento in oggetto, si invia, per opportuna conoscenza e per quanto di competenza, la seguente documentazione:

- copia deliberazione della Giunta Provincia di Padova n. 492, prot. 88276, del 01.08.2005;
- copia parere della Commissione Provincia di Padova V.I.A. - seduta del 21.07.2005.

Distinti saluti.

Il Dirigente Capo Settore
Dott. Daniele Agostini

Allegati: n. 2 note

C:\mobilità\nuovo sistema trasporto pubblico\SIR 2\2005\VIA.doc

Settore Mobilità e Traffico

Responsabile del procedimento: Dott. Daniele Agostini

Il fascicolo atti e le informazioni inerenti l'argomento sono reperibili presso Marini Loretta

tel. 049/8204896/8204842 n. fax 049/8204643 e-mail: marinil@comune.padova.it

Orario apertura al pubblico: lunedì - mercoledì e venerdì 11.00-13.00 e giovedì pomeriggio su appuntamento 15.00-17.00

LE CITTÀ DI PADOVA

Linee strategiche di mandato 2017 – 2022

Premessa

Padova è una Città che per storia, potenzialità e vocazione ha il diritto e il dovere di costituire una guida strategica per il Veneto e per tutto il Nordest.

In questi ultimi anni il ruolo storico di Padova è venuto meno complice certamente la crisi economica, una condotta amministrativa conflittuale e una spinta politica all'isolazionismo.

Appare, oggi, di prioritaria importanza un'azione di ricucitura di quei fili istituzionali, economici, sociali e culturali, essenziali per restituire alla Città il ruolo che merita.

Un'azione, questa, che prende avvio da una precisa consapevolezza: Padova è la sintesi di una serie di forti reti sociali che costituiscono "città diverse", che ne delineano il profilo comune e ne costruiscono la grandezza.

Certamente la "Città dei Quartieri", ma anche quella della Cultura, dei Diritti Umani e della Pace, dell'Iniziativa Sociale, dell'Ambiente, della Produzione, dell'Università, della Sanità, del Commercio, dell'Innovazione, della Fraternità e dell'area metropolitana.

Metodo del buon governo della città

Il **Metodo** proposto fa leva su alcune parole chiave:

- **LA TRASPARENZA** negli atti, nelle persone e nell'accesso (a cominciare dalla sede municipale).
- **LA RESPONSABILITÀ** come principio inderogabile per chi ricopre cariche pubbliche: chi amministra i beni dei cittadini ne risponde agli stessi.
- **LA SQUADRA** in Giunta e in Consiglio Comunale e nelle società partecipate; ma anche fuori dal Comune: con Provincia, Camera di Commercio, Università, Regione, Comuni contermini della "Grande Padova".
- **LA VISIONE STRATEGICA** per riassegnare a Padova e al suo territorio un ruolo da protagonista, con il coinvolgimento di tutti gli attori locali e della società civile.
- **L'INNOVAZIONE** come capacità di adottare nuovi modelli organizzativi, di cogliere le sfide delle nuove tecnologie, di creare nuovi posti di lavoro qualificati in una città che grazie all'Università produce continuamente nuovi saperi.
- **IL POLICENTRISMO** di una città che vive sicura in ogni suo rione.
- **LA PROGRAMMAZIONE** come condizione necessaria per portare a realizzazione le scelte strategiche.
- **L'ORGANIZZAZIONE della struttura comunale.** Va riveduta l'organizzazione comunale, per migliorarne l'efficienza, semplificarne l'accesso ai cittadini, renderne più trasparente l'operatività, valorizzarne le risorse umane meritevoli, per evitare sacche di improduttività ed eventuali posizioni di rendita. La riorganizzazione e la motivazione del personale del Comune è il punto di partenza dell'azione di questa amministrazione.
- **LA PARTECIPAZIONE E L'ASCOLTO**, unitamente alla maturazione delle decisioni in un dialogo continuo della città con "la squadra", è pre-condizione essenziale per la CONDIVISIONE di buone decisioni.
- **LA CAPACITA' DI DECISIONE** dopo aver discusso e valutato. Anche decidere (in tempi ragionevoli) è una questione di efficienza.
- **IL BUONSENSO** che sarà guida dell'azione di Governo, per legare opzioni ideali e concretezza, scelte strategiche per il medio periodo ed urgenze dell'oggi.

Per trasformare l'ascolto in reale strumento propedeutico alla condivisione delle decisioni, appare necessario trovare sedi e forme non estemporanee di consultazione con le altre istituzioni del territorio e con quelle espressioni della società civile che possono dare un contributo rilevante per individuare le linee programmatiche e strategiche di medio e lungo periodo.

In particolare si prevede l'istituzione di alcuni **confronti permanenti**, come:

- A. **Conferenza permanente dei Sindaci della “Grande Padova”** per condividere politiche ed azioni in tema sostenibilità ambientale, urbanistica, mobilità, commercio, innovazione produttiva, servizi, sicurezza; nella prospettiva della costruzione di un piano strategico che dia continuità all'azione amministrativa sul lungo periodo.
- B. **Consultazione Civica**: una forma di ascolto periodico dedicato al mondo delle associazioni che operano in città, in campo culturale e sociale, magari suddivise per aree tematiche, per raccogliere e fare sintesi in vista di alcune scelte operative.
- C. **Laboratorio Padova Futura**: un'agorà, costituita da vari contributi e competenze professionali e culturali, che sia grado di esplorare le linee evolutive e le tendenze demografiche, economiche e sociali, scientifiche e culturali a 10/20/30 anni su cui calibrare le scelte strategiche per la città di domani, in modo da affrontare con responsabilità e competenza le esigenze future del territorio.
- D. **La riattivazione del “Tavolo delle Associazioni”**, per un confronto continuo e proficuo con le parti sociali della città, per arrivare ad una co-progettazione dell'azione amministrativa.
- E. **Consulte di Quartiere**. Nello specifico si vuole concedere a questi organismi periferici che sostituiscono i consigli di Quartiere il compito di gestire le sale di quartiere, di costruire un piano di finanziamento delle attività culturali e di interagire attivamente con l'amministrazione in materia di problematiche specifiche della porzione di territorio abitato;
Progettare e sviluppare, a seguito, anche, della riduzione da 11 a 6 dei Quartieri della Città, i Laboratori di rione. Essi rappresentano “spazi e luoghi di vita”, meno ampi e per questo più omogenei, capaci di facilitare e incrementare i processi di partecipazione attiva e diretta da parte degli stessi abitanti.
- F. **La riattivazione della Consulta degli Stranieri**, organismo che a Padova ha consentito un confronto diretto con le comunità presenti in città e significative sul piano economico e sociale.

Tratto caratteristico del buongoverno sarà innanzitutto l'intento di **riconciliare** le diverse anime e “parti” della città restituendo ai padovani il gusto di vivere in un luogo sereno.

Proprio per questa consapevolezza, il programma della nuova Amministrazione Comunale si svilupperà secondo un'ottica tridimensionale

- ❖ ricercando le soluzioni ai **problemi quotidiani**, nelle vie e nelle piazze di ogni quartiere;
- ❖ affrontando concretamente i problemi a **scala urbana** con proiezione di impostazione e sviluppo nella legislatura;

- ❖ studiando ed elaborando una **strategia di lungo periodo** per tutte quelle situazioni (dipendenti da dinamiche demografiche, economiche e sociali più complesse) che incidono sulle vocazioni e sullo sviluppo futuro della città, ma che esigono tempi medio-lunghi di soluzione e per le quali un'Amministrazione lungimirante deve essere in grado di disegnare scenari condivisi che restino stabili, aldilà delle diverse Amministrazioni che potranno avvicendarsi nel corso del tempo.

Identità di Padova

Un programma per la città prossima ventura non può prescindere da una riflessione su **chi siamo**, noi padovani, e da dove veniamo.

E la prima risposta è che possiamo e dobbiamo essere **orgogliosi** della nostra città. Per la sua storia; per patrimonio culturale e la disponibilità sociale; per quella tradizione di apertura al mondo che ha fatto passare di qui Giotto, Galileo, Harvey, Goethe e tanti altri personaggi dell'arte, della musica, della letteratura e della scienza; per quella tradizione di libertà così ben riassunta nel motto “*universa universis patavina libertas*” che contraddistingue la nostra Università.

Ritrovare un comune senso di **appartenenza** e di **condivisione**, riannodare i legami di **solidarietà** e rafforzare lo spirito di **accoglienza e di ospitalità**: queste sono le direttive che devono guidare l'azione amministrativa.

E' necessario perciò interrogarsi su cosa sia oggi la *patavinitas* – in modo da “legare” i vecchi ai *nuovi* padovani – e chiedersi cosa serva per enfatizzare **l'attrattività** della città. Nella risposta a questa domanda – che di per sé rappresenta una sfida nella sfida - sta anche l'individuazione delle eccellenze e delle priorità di oggi e di domani, a cui deve guardare un'Amministrazione cittadina oculata e preveggente.

Rivolgendo in ogni caso un'attenzione particolare, sia pure per ragioni diverse, ai due poli anagrafici, quello del mondo giovanile e quello degli anziani.

I giovani devono essere destinatari di politiche coraggiose di inclusione nella vita sociale e partecipativa della città. Devono essere messi in condizione di trovare nuovi spazi di accesso al lavoro e quindi di autosufficienza economica e affermazione personale. La Padova che vogliamo è un porto sicuro per le nuove generazioni.

Gli anziani, anche in conseguenza dell'allungamento dell'età media, da valorizzare per il patrimonio di esperienza individuale e collettiva di cui sono portatori, ed accompagnare nella “quarta età” da una rete assistenziale adeguata.

La Città dei Quartieri

I Quartieri e i suoi rioni costituiscono l'anima della Città, il luogo nel quale tutti noi cittadini viviamo, lavoriamo, sviluppiamo le nostre relazioni.

Proprio per questo è indispensabile ripartire dalla cura di queste “Città nella Città” per garantire uno sviluppo armonioso e complessivo di Padova.

Ogni Quartiere ha le proprie specificità, i propri problemi da risolvere e le proprie potenzialità da valorizzare. Partendo da quest'assunto, comunque, può essere strategicamente delineato un set di azioni intersetoriali comuni.

Sicurezza e legalità

La sicurezza non si consegue con misure straordinarie, ma tramite il controllo di prossimità, con l'adozione di un modello di "sicurezza integrata" e una governance unica tra le forze dell'ordine statali e il Comune, che potrà prevedere l'ampliamento del corpo di polizia municipale per il presidio del territorio.

La "sicurezza urbana" è un bene pubblico che riguarda la vivibilità e il decoro della città da perseguire attraverso azioni coordinate: la riqualificazione, urbanistica, sociale, culturale oltre che economica, il recupero delle aree degradate, l'eliminazione dei fattori di esclusione sociale, la prevenzione della criminalità, la promozione della cultura del rispetto della legalità, l'affermazione di più elevati livelli di coesione sociale e di convivenza civile.

La "sicurezza" si affronta con impegno e serietà, senza **forme di buonismo o di solo assistenzialismo**, attraverso una pianificazione meno ideologica, ma più impostata sulle politiche di prevenzione e di successiva repressione: ovvero sicurezza dei cittadini complessivamente intesa, soprattutto in tempi di crisi economica e disagio sociale.

Garantire la sicurezza prevede inderogabilmente un approccio complesso e multidimensionale che deve essere condiviso e sostenuto a tutti i livelli.

Avere un simile obiettivo necessita di sinergie e complementarità strutturate che coinvolgano forze dell'ordine, servizi sociali, ASL, Terzo settore, associazioni, scuole, etc . in pianta stabile.

Noi vogliamo costruire una **città** migliore di quella attuale: più **aperta, inclusiva, coesa** nelle sue diversità, nuovamente **dialogante** tra le Istituzioni, maggiormente **sicura**, con una generale diffusione dei servizi e delle politiche sociali. Il tutto unito a una rigenerazione del tessuto urbano che abbia al centro la riqualificazione dei quartieri per combattere degrado e insicurezza.

Per queste motivazioni consideriamo importante la creazione di una "**cabina di regia cittadina**", che trasferisca nel territorio gli interventi multidisciplinari che hanno come obiettivo la sicurezza urbana partecipata e di prossimità, ascoltando e coinvolgendo tutti coloro che sul territorio sono interessati a migliorarne le condizioni.

La prevenzione sociale del Comune dovrà riguardare:

- ***Un nuovo rapporto con gli stranieri:*** politiche di aiuto all'integrazione con pratiche di solidarietà laddove necessarie, integrate nei servizi sociali cittadini e fuori dall'emergenza; inoltre corsi di formazione per adulti e minori, **mediazione interculturale nelle scuole e nelle strade;**
- Iniziative per realizzare un maggiore coinvolgimento dei richiedenti asilo in **lavori socialmente utili superando ogni forma di puro assistenzialismo;**
- ***Le popolazioni marginali:*** rifugio per i senza fissa dimora e aiuto alle persone con disagio sociale;
- ***Le politiche di mediazione:*** produrre sicurezza significa promuovere un processo di mediazione continua perché l'inclusione sociale, unitamente ad uno stabile lavoro, è il primo fattore che promuove sicurezza in una comunità. Sarà fondamentale per il successo di queste politiche ristabilire in città la figura dei **mediatori interculturali**, veri agenti attivi nel processo d'integrazione sociale;

- **Il sostegno e l'attenzione alle famiglie**, soprattutto quelle numerose a cui i servizi sociali riserveranno particolare attenzione;
- **I luoghi pubblici**: potenziamento dell'illuminazione, riqualificazione degli spazi, manutenzione e cura del territorio, pulizia e controllo dei parchi pubblici;
- **L'urbanistica**: riqualificazione urbana per rendere più piacevoli gli spazi pubblici spesso abbandonati e mal curati, realizzando così una funzione di controllo preventivo, collettivo e partecipato;
- **Il sostegno agli esercizi commerciali**: preventivo coordinamento nell'apertura di esercizi commerciali nei diversi quartieri, maggiore coordinamento con le associazioni di categoria e con le proprietà degli immobili, maggiori controlli sulle attività commerciali a rischio di illegalità tese al rispetto delle condizioni di lavoro previste dalla legge e al rispetto della concorrenza leale da parte di tutte le attività commerciali, anche quelle ora assai diffuse a rischio illegalità ormai da tempo radicate in città;
- **L'attenzione ai giovani**: organizzazione di centri di ascolto giovanili, prevenzione e contrasto dell'alcolismo, prevenzione e contrasto del bullismo a scuola;
- **Le dipendenze**: prevenzione generale, selettiva e indicata, riduzione del danno;
- **Il fenomeno della prostituzione**: creare strutture e progetti finalizzati ad aiutare le donne sfruttate che vogliono iniziare una nuova vita;
- **Le politiche di sensibilizzazione**: azioni contro la violenza di genere, l'omofobia e il bullismo, anche d'intesa con le autorità scolastiche;
- **Il contrasto al gioco d'azzardo legalizzato**, fonte di degrado sociale e urbano, avvalendosi di tutti gli strumenti permessi dalla legge.
- **Il comitati civici**: valorizzare ed ascoltare maggiormente le esperienze di sicurezza sociale autorganizzate già presenti nei diversi quartieri, promuovendo incontri e nuove azioni in stretta collaborazione con i rappresentanti dei comitati.

Nell'area del contrasto delle illegalità/degrado:

- **La Polizia Locale** dovrà svolgere un ruolo fondamentale e proattivo, in collaborazione e coordinandosi con le forze di polizia nazionali, nelle azioni volte al miglioramento della sicurezza dei cittadini ispirate alla prassi della prossimità con la popolazione;
- **Diffusione della videosorveglianza** dei punti sensibili della città, con dotazioni fisse e mobili.

Questa attività preventiva nasce perché con l'evolversi della nostra città, anche il relativo concetto di sicurezza urbana e la relativa domanda di sicurezza si sono progressivamente modificati.

Negli ultimi tre anni a Padova gli episodi di microcriminalità (scippi) sono aumentati ed i cittadini percepiscono questa situazione con crescente disagio e un diffuso senso di insofferenza. A questi episodi si affiancano situazioni di degrado urbano, sia in periferia che nelle zone più centrali.

Padova dovrà quindi dotarsi di uno strumento/programma di “**sicurezza urbana**”, ricco di nuove politiche qualitative, soprattutto preventive, che sia in grado di creare un ambiente sicuro ai propri concittadini e favorisca contestualmente la coesione sociale anche con mirate azioni di solidarietà, laddove sarà possibile.

Uno strumento da costruire in modo cooperativo, capace di generare politiche “dal basso verso l’alto”, mobilitando in primis le agenzie educative (famiglie, scuola, gruppi sociali), che dovranno essere in grado di suscitare un senso di partecipazione da parte di tutti i residenti. Tale programma dovrà essere declinato in modo diverso in ogni luogo della città, tenendo conto delle peculiarità e delle problematiche in cui esso si mette in atto.

Applicheremo questo strumento ogni giorno attraverso un’altra prassi fondamentale che è quella della **“sicurezza partecipata”** (collaborazione vera ed attiva tra istituzione comunale/forze di polizia/residenti e commercianti), già utilizzata con successo nel quartiere Stanga – Via Anelli - dove ha ottenuto validi risultati, poiché ha consentito di restituire alla città un’area che era diventata non più controllabile dalle forze di polizia.

Questo strumento ci consentirà di recuperare e rafforzare nella nostra comunità il “principio di legalità” e di sconfiggere la percezione d’insicurezza diffusa tra i residenti di alcune zone della nostra città.

L’Amministrazione comunale metterà in campo fin da subito alcune azioni specifiche, destinando, se possibile, **più fondi, per almeno un triennio, al settore della sicurezza urbana, ovvero della Polizia Locale.**

Questa misura sarà la garanzia di un impegno programmatico concreto sul tema “sicurezza e legalità” poiché consentirà, in particolare, una maggiore attività di formazione della Polizia Locale, anche in relazione alla necessità di un diverso presidio del territorio, con iniziative di prossimità e il **vigile di quartiere**.

Maggiori investimenti nelle forze di Polizia locale e in tecnologie sono necessari ma non bastano. Per rendere più sicuro e decoroso un quartiere ci vogliono maggiori politiche sociali, iniziative di cultura, musica e sport, potenziamento dell’illuminazione, pulizia e sorveglianza nei parchi, manutenzione e cura del territorio e spazi pubblici di qualità. Per cui sarà anche necessario destinare più fondi della spesa corrente alla **rigenerazione del tessuto urbano e alle politiche sociali**.

Il rispetto dei diritti civili, economici, sociali e culturali di tutti i cittadini sarà fondamentale per la gestione della sicurezza e della legalità: un valore aggiunto per una città rispettosa delle molteplici diversità da cui attingere le risorse culturali e civili.

Padova dovrà essere una città bella, sicura e “senza periferie” dove la sicurezza sarà garantita su tutto il suo territorio: questo si meritano i Padovani e le persone che vengono a Padova per qualsiasi ragione.

COMBATTERE LA SOLITUDINE

Istituire presidi sociali e servizi dedicati nei quartieri. Dedicare ascolto alle vittime di violenza e di reati. L’idea “forte” è quella dell’istituzione di **“presidi sociali di zona”**, cioè di punti di riferimento nei quartieri cui i cittadini si possano rivolgere per qualunque problematica legata all’”insicurezza”: dal timore di nuovi insediamenti, fino alle difficoltà reali in ambito familiare (violenza domestica, ma anche banale difficoltà con vicinato), esigenze di misure “rassicuranti” – illuminazione, in primis; punti deputati all’attivazione di servizi di competenza dell’amministrazione, muniti anzitutto di mediatori ed operatori sociali, con composizione variabile a seconda delle esigenze di zona e delle fasi particolari. Non “presidi di PS”, (problematica che deve tornare ad essere distinta dalle competenze dell’amministrazione), ma capaci di attivare misure necessarie e soprattutto azioni concrete e condivise contro il degrado

urbanistico e sociale. Vorremmo renderli poi gruppi di animazione di assemblee, eventi, proposte di zona.

Queste strutture devono diventare anche punti di riferimento immediati per chi è vittima di violenza e di reato, fornire supporto ed orientamento anche nella prospettiva di ottenere giustizia e risarcimento, e contribuire al superamento della sofferenza personale.

“Quartieri” non periferie

A livello urbano si dovranno promuovere nei quartieri cittadini – in particolare all'**Arcella**, ma in generale lavorando su tutti i quartieri di Padova ai margini della città - ai fini del decoro urbano e della maggiore efficienza energetica, **interventi di manutenzione, recupero e ristrutturazione** e di rigenerazione urbana via innovazione sociale, ovviamente secondo criteri ecosostenibili, con particolare attenzione ad edifici abbandonati o dismessi, per farne “case di quartiere”, edifici pubblici, centro di attività culturali, ricreative e sociali. Per migliorare la qualità urbana e l'estetica degli spazi nei diversi rioni cittadini, si dovrà garantire soprattutto:

- La manutenzione attenta e continua di arredo urbano, piazze, marciapiedi e strade;
- La creazione o il riordino nei diversi rioni di centri d'incontro e di aggregazione, per ridare forma e identità agli spazi urbani che da sempre caratterizzano i luoghi della città;
- La mappatura dei vuoti urbani esistenti e la definizione di progettualità per la loro attivazione, in co-progettazione con gli abitanti e stakeholder locali;
- L'approvazione di un Regolamento dei Beni Comuni per facilitare l'attivazione dei cittadini per la cura di aree verdi, piazze, parchi ecc.;
- L'integrazione di queste progettualità tra i diversi settori dell'amministrazione competenti, utilizzando lo strumento di Agenda 21, al fine di definire progetti multisettore capaci di rispondere alle esigenze degli abitanti (urbanistica, manutenzioni, verde, partecipazione).

Proprio a causa del progressivo calo demografico nel nostro comune – prodotto per la massima parte dall'uscita verso i Comuni limitrofi per la maggior convenienza economica delle soluzioni residenziali “fuori porta” – si rendono necessarie **azioni che favoriscano il soddisfacimento di un nuovo tipo di domanda abitativa**, con particolare riferimento a progetti di riqualificazione dell'edilizia residenziale sociale, che si possono spingere fino a promuovere l'acquisizione di unità abitative invendute.

Nell'ambito della riqualificazione dei luoghi della città con le finalità sopra menzionate, appare indispensabile la redazione di un Piano per l'Illuminazione (PICIL), che spinga l'utilizzo di tecnologie in grado di consentire risparmio energetico e limitazione dell'inquinamento luminoso, offrendo nello stesso tempo un'illuminazione ottimale delle strade che in molte parti della città presentano impianti obsoleti e insufficienti.

La Città che si muove

La **scarsa competitività** del trasporto pubblico urbano ed extraurbano di Padova, di fatto mai reale alternativa al mezzo privato, la **mancanza di un'integrazione** tra le diverse modalità di trasporto e tra tariffe, la particolare struttura viaria ed insediativa padovana e dell'*hinterland* concorrono a rendere il traffico uno dei principali problemi della città: sono circa 800mila gli

spostamenti effettuati ogni giorno in auto all'interno del comune, 300mila dei quali provenienti da fuori città. Il trasporto pubblico padovano ha perso circa 7 milioni di passeggeri, passando dai 32 del 2010, ai 25 milioni del 2016: è necessario invertire questa tendenza! Pensare alla città significa avere una visione strategica di lungo periodo.

Tutto ciò ha comportato un **fortissimo peggioramento della qualità dell'aria**, con continui sforamenti soprattutto per quanto riguarda il PM10. Padova risulta così detenere il triste primato di essere una delle città più inquinate da polveri d'Europa.

L'impegno della nuova Amministrazione per la nuova idea di mobilità per Padova è un piano complessivo a partire dalla redazione urgente del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) e di ampio respiro articolato in più interventi e comprendente tutte le modalità di trasporto che, integrandosi, vanno a coesistere e "completarsi": treno, tram, autobus, car e bike sharing (condivisione di bici e auto pubbliche), biciclette private, taxi e auto private. Una nuova idea di mobilità non significa solamente avere meno auto in circolazione, meno incidenti stradali, meno perdite di tempo e meno inquinamento, ma più sicurezza, qualità urbana e qualità della vita.

Un approccio di “sistema”

La politica della mobilità comporta un approccio “di sistema”, nella consapevolezza che viabilità, mezzi di trasporti e strumenti di gestione del traffico sono tutti componenti di un sistema complesso.

Tale sistema a sua volta interagisce con altre componenti del sistema-città, a partire da quella ambientale ed urbanistica.

Data la premessa, è evidente che una mobilità **efficiente e sostenibile** più che moltiplicando le infrastrutture tradizionali (strade e ferrovie), si ottiene disegnando un sistema “intelligente”, integrato e flessibile, basato su una gerarchizzazione delle modalità pubbliche e private di trasporto e sfruttando le più moderne tecnologie – trasportistiche e di gestione del traffico - in modo - prima di tutto - da ottimizzare l'esistente.

Pertanto in una visione strategica a dimensione urbana, va sostenuto il **riequilibrio del modello**: meno auto + TPL + bici + shared mobility, partendo da una situazione attuale dell'area urbana di Padova che vede una ripartizione fra i vari mezzi di trasporto in questi termini : auto 48%, TPL 22%, bici 17%, moto 10%, piedi 3%.

Bisogna quindi riuscire a spostare gradualmente queste percentuali verso un maggior utilizzo del trasporto pubblico, dei mezzi non inquinanti e della sharing mobility, per ridurre i problemi di congestione e inquinamento.

Gli accessi ferroviari e stradali

La centralità di Padova nel Veneto e nel Nordest esige il miglioramento, la facilitazione e il potenziamento degli accessi alla città, sia per le persone che per le merci.

LA FERROVIA

E' la modalità di gran lunga più affidabile in termini di tempi e di rapporto costi/benefici, dal punto di vista ambientale.

Le infrastrutture ferroviarie sono rilevanti per la nostra città sotto tre profili:

- 1) **La Stazione Centrale** è la principale porta della città, con circa 60.000 passeggeri/giorno: l'attraversamento della linea ad Alta velocità e ad Alta capacità costituisce l'occasione per ottenere un salto di qualità della struttura/stazione ed avviare un progetto urbano di ricucitura tra le due parti della città, attualmente separate dai fasci ferroviari. Occorre perciò trovare con Rete Ferroviaria Italiana ed ogni altro soggetto coinvolto e coinvolgibile un impegno, anche di investimento, che sia almeno pari a quello che hanno ottenuto altre città, anche più piccole di Padova e che, nell'ambito di tale investimento preveda anche le opere di mitigazione acustica necessarie a rendere compatibile la coesistenza dell'infrastruttura con le esigenze di tranquillità dei residenti nelle zone limitrofe.
- 2) **Servizio SFMR** E' il servizio ferroviario a scala regionale da lungo tempo progettato, in parte realizzato, ma ancora ben lunghi dall'essere completato. Lo si vuole sostenere per quanto di competenza comunale. Esso dovrà garantire collegamenti cadenzati con una frequenza negli orari di punta paragonabili al servizio di trasporto pubblico urbano. Un tassello importante di questo Servizio sarà costituito dalla effettiva messa in funzione delle fermate decentrate comprese nel territorio comunale e della Grande Padova, perché in tal modo verrà data una concreta alternativa all'uso dell'auto privato per l'accesso alla città dai territori contermini.
L'Amministrazione comunale agirà per dare nuovo slancio ed accelerazione alla realizzazione del progetto nella sua interezza, favorendo l'integrazione del SFMR con il trasporto pubblico urbano.
- 3) **Trasporto merci** L'importanza assunta dall'Interporto di Padova, fra l'altro con movimentazione sempre maggiore delle merci a mezzo ferrovia, comporta la necessità di un parziale ampliamento e riassetto dei binari in particolare fra la stazione Centrale e via Friburgo; il Comune dovrà impegnarsi nella collaborazione con l'ente e le Ferrovie, al fine di pervenire al più presto alla realizzazione delle opere necessarie. In tale ambito, andrà però rivolta particolare cura per dare **risposta efficace ai disagi ed alle preoccupazioni dei residenti nei quartieri Stanga e S. Lazzaro**, sollecitando in un confronto serrato con RFI la collocazione di efficaci barriere fonoassorbenti o meglio ancora l'interramento dei binari, ove possibile.

Questione in qualche modo collegata alla disponibilità di un servizio ferroviario rapido ed efficiente è quella relativa all'utilizzo dell'aeroporto Marco Polo che funge in realtà anche da scalo "padovano"; per cui ogni attenzione va rivolta al potenziamento dei collegamenti con Tessera, oggi da farsi attraverso un servizio frequente, cadenzato e rapido, di navetta dedicata (Shuttle Bus); domani, grazie ad un collegamento ferroviario diretto ad alta velocità già previsto dal Ministero.

LA VIABILITÀ'

I progetti per la viabilità vanno tutti inquadrati all'interno delle risultanze del redigendo PUMS, ogni iniziativa va verificata nella sua coerenza con l'obiettivo di medio lungo termine di rendere sostenibile la mobilità cittadina.

1. **Completare il progetto Arco di Giano** nel collegamento cavalcavia Camerini, cavalcavia Grassi, Padova Est.

Nell'ambito del sistema consolidato della viabilità esterna, **va preso atto della realizzazione in corso della Pedemontana che va a bypassare l'area di Padova da ovest ad est**, mentre lo sbocco di Padova da e verso nord oggi non si avvale di direttive veloci dirette, essendo le più vicine limitate rispettivamente all'autostrada del Brennero a ovest ed alla Udine-Tarvisio ad est. Appare quindi necessario almeno lavorare, con gli enti competenti, a realizzare interconnessioni sicure e rapide con la viabilità extra comunale.

2. Vanno ridefinite le “**nuove porte della città**” lungo i principali accessi viari, attraverso la riorganizzazione di alcuni spazi, ad esempio al Bassanello, e la riqualificazione e nuova istituzione dei **parcheggi intermodali**, per favorire l'interscambio tra mezzi privati, TPL e bike e car sharing.
Bisognerà cercare di rendere queste aree gradevoli sotto l'aspetto dell'arredo urbano, attrezzate, sicure, accoglienti e dotate di un adeguato servizio informativo in tempo reale circa i servizi pubblici collegati.
Alcuni parcheggi scambiatori dovranno trovare localizzazione in comuni della Grande Padova, ove siano funzionali a linee di TPL interessanti anche tali Comuni.
3. Va rimessa mano all'**informatizzazione del sistema segnaletico** utilizzando tecnologie moderne lungo i principali assi di accesso alla città, a cominciare dai comuni esterni, per indicare in tempo reale le condizioni del traffico, le diverse disponibilità dei parcheggi, apertura e chiusura delle ZTL, orari dei mezzi pubblici dai parcheggi scambiatori, ecc. utilizzando i dati in tempo reale di controllo del traffico.
4. Ulteriore riflessione - sempre in una logica di “sistema”- va fatta relativamente alle problematiche di transito e accesso a quelle zone del Centro che sono pedonalizzate o soggette a ZTL, di cui va preservata la vitalità sia sotto il profilo economico che sociale.

Tale riflessione verrà pertanto indirizzata a:

- a) Rendere preferibile per tempi di percorrenza e qualità dello spostamento l'uso dei mezzi pubblici;
- b) Organizzare in modo più capillare, riservando corsie dedicate e con orari più prolungati i servizi navetta dai parcheggi esterni al centro;
- c) Verificare la possibilità di conversione di alcune aree demaniali od oggetto di dismissione in parcheggi di destinazione di prossimità.

IL TRASPORTO PUBBLICO

Il ruolo del TPL va ripensato nell'ambito del PUMS. Dal 2015 si sono effettuati tagli al servizio gestito da Busitalia e sono diminuiti i passeggeri.

Bisogna intervenire, per incrementare la domanda, sulla leva tariffaria e ricorrere nel contempo anche a fonti di finanziamento esterne. In tale quadro andrà quindi sviluppata **la rete**, inquadrandola in un progetto complessivo e coordinato di **riqualificazione del servizio**, a partire dalle già individuate **principali linee di forza del tram SIR 2 e SIR 3**.

(Voltabarozzo/Ospedali e Chiesanuova/Ponte di Brenta): per le quali andrà valutata da un lato la possibile estensione ai comuni limitrofi, ma anche sottoposto a verifica il tracciato dei percorsi ipotizzati, che non dovranno determinare né situazioni di congestione (per limitata larghezza della sede stradale), né effetti invasivi su siti attualmente recuperati a funzioni di verde urbano.

Andrà inoltre verificata la praticabilità – sotto il profilo economico-finanziario e gestionale - dell'utilizzo di mezzi parzialmente diversi dagli attuali, attese le criticità emerse nella gestione del tipo di veicolo in uso e la non certa continuità di produzione del medesimo. Tenendo presente che un'eventuale scelta alternativa potrebbe riscontrare una controindicazione per maggiori costi connessi ad una diversificazione eccessiva delle modalità. In ogni caso dovrà essere mantenuto o preferibilmente aumentato lo standard di alta capacità dell'attuale SIR 1.

Una riflessione a parte merita il servizio di TPL da dedicare a supporto di tutto il comparto che partendo dalla Stazione Centrale tocca l'area della Fiera, quella universitaria e degli insediamenti della "cittadella" e poi dalla Stanga a San Lazzaro ed alla zona industriale.

Per questa parte della città si potrebbe anche pensare - in alternativa sia al tram attuale che a quello di nuova generazione - ad un mezzo in sede propria **automatizzato** che consentirebbe di calibrare il servizio sulla domanda senza contraccolpi sul costo del personale.

Questa zona di Padova, infatti, è soggetta più che in altre parti della città a picchi elevatissimi in determinati orari e giorni, come a cadute della domanda altrettanto forti. E questa parte della città - a differenza di altre – presenta minori problematiche relativamente a spazi e impatto visivo delle infrastrutture di supporto.

Per il resto della rete andranno comunque utilizzati mezzi **meno impattanti** degli attuali ed altrettanto efficienti nella risoluzione dei problemi di congestione secondo una logica di sistema, valorizzando l'utilizzo del biometano e della conversione in elettrico ovunque economicamente sostenibile.

In ogni caso, per aumentare la velocità commerciale dei mezzi TP e taxi, vanno introdotte corsie preferenziali ovunque possibile.

Una Mobilità “Intelligente”

In una Città dinamica come intende essere Padova, le più moderne tecnologie devono essere utilizzate sempre di più e sempre meglio anche per rendere più facile il movimento di persone e cose, con il coraggio di svecchiare modelli comportamentali obsoleti.

La gestione delle infrastrutture della mobilità - dalla semaforizzazione alla localizzazione dei mezzi del TPL; dalla segnaletica, alle flotte di car sharing e bike sharing; dai parcheggi ai dissuasori di velocità ed all'informazione agli utenti - oggi più che mai ha la possibilità di avvalersi di tecnologie sofisticate, in grado di esaltare la caratteristica di "sistema" che deve avere la mobilità cittadina. Ben sapendo che l'intervento su una componente del sistema ha riflessi sulle altre, non servono interventi-spot che portino un beneficio puntuale su un determinato punto del percorso a monte, se poi non c'è una soluzione coerente a valle.

Una gestione “intelligente” della mobilità in definitiva dovrebbe mettere in grado il cittadino di fare la scelta fra modalità alternative di trasporto a seconda della propria esigenza in quel momento ed in quel determinato contesto.

In questo ambito, diventa anche fondamentale ogni semplificazione possibile dei documenti di viaggio, tendenzialmente con l'unificazione tariffaria quantomeno nel territorio della Grande Padova e con il servizio ferroviario.

Fra gli interventi da realizzare - sempre in un'ottica di sistema, con o senza l'impiego delle tecnologie - a fini non esaustivi, ma esemplificativi, si segnalano:

- **Razionalizzazione della segnaletica**, prestando attenzione a chiarezza, uniformità, efficacia, utilità e durabilità, illuminazione a basso costo e introduzione di nuove tecnologie per l'informazione in tempo reale.
- **Aumento della sicurezza stradale** e dei pedoni attraverso tutti gli accorgimenti – anche innovativi – utili in particolare alla protezione degli utenti deboli (pedoni e ciclisti).
- **Revisione di collocazione e conformazione dei dissuasori** di velocità, introducendo dove possibile ed opportuno anche la riprogettazione di spazi di parcheggio, alberature e pavimentazioni.

La gestione della mobilità urbana è correlata alla qualità dell'ambiente, essendo evidenti le conseguenze del traffico sull'inquinamento dell'aria: perciò un'Amministrazione comunale che farà della condivisione la prassi irrinunciabile del proprio metodo di governo, dedicherà particolare attenzione anche alla diffusione di una cultura della sostenibilità in tema di ambiente urbano e mobilità cittadina.

Andranno in questa direzione:

- **L'estensione e diffusione dei servizi di bike sharing e car sharing** con l'obiettivo di investire su tecnologie più moderne ed economiche;
- Iniziative di promozione dell'uso della bicicletta: potenziamento della rete ciclabile, creazione di percorsi dedicati, iniziative informative, ecc.;
- **L'incentivazione dell'uso di auto elettriche**, predisponendo colonnine di ricarica e tutte le forme utili ad indurre i cittadini all'uso di veicoli comunque non inquinanti,
- L'incentivazione del servizio di **consegna merci Cityporto**, in stretta relazione con le esigenze di commercianti ed esercizi pubblici, con l'elettrificazione progressiva della logistica dell'ultimo miglio.

Viabilità generale e sistema dei parcheggi.

L'ottimizzazione della viabilità e del sistema della sosta è il necessario completamento della revisione complessiva della mobilità urbana di Padova. La creazione delle fermate ferroviarie, lo sviluppo del sistema tranviario e la ridefinizione della rete di autobus miglioreranno complessivamente l'accessibilità e la mobilità padovana. L'obiettivo è **rendere l'auto inutile per gli spostamenti in città**, sia per chi a Padova ci abita, sia per chi a Padova arriva per lavorare, studiare, curarsi.

Data la condizione in cui versa la viabilità "a raggiera" che converge su Padova (le strade principali attorno alle quali sono nati i quartieri più popolosi sopportano oggi un traffico di gran lunga superiore alla loro portata) appare necessario **sviluppare un sistema di parcheggi di interscambio "radiale"**, che apparirà come una sorta di "corona" di parcheggi: il collegamento con la città sarà garantito dalle linee di autobus o di tram, dalle auto e dalle bici condivise pubbliche (car e bike sharing) o private (car pooling).

← **Mobilità Ciclabile**

← Parallelamente agli interventi previsti per migliorare il trasporto pubblico, l'Amministrazione si adopererà per rendere più sicura la circolazione delle automobili, delle biciclette e dei pedoni, in particolare con l'istituzione del limite di 30 km/h nelle strade di quartiere, con esperimenti-pilota nelle zone della città (vedi progetto Quartiere Palestro).

← La quota complessiva di spostamenti effettuati attraverso bici e auto pubbliche condivise (bike e car sharing) è oggi modesta. L'utente potenziale medio, pur essendo interessato a questa modalità di trasporto, è spaventato dagli elevati prezzi e disincentivato dalla scarsa diffusione e capillarità delle postazioni. La mancata diffusione degli stalli di bike sharing ne limita l'utilizzo; l'Arcella è priva di stazioni, Voltabarozzo ne ha uno solo in corrispondenza del parcheggio di interscambio della tangenziale, mentre i capolinea del tram sono completamente sguarniti.

← La proposta per la mobilità ciclabile si articola in tre punti:

- Messa in opera di un piano per la manutenzione degli attuali percorsi ciclabili, spesso incompleti, mal illuminati e con la segnaletica mancante, per migliorare la sicurezza complessiva dei ciclisti e dei pedoni;
- Aumento dell'offerta di bike sharing, in particolare nei quartieri periferici e nei pressi dei parcheggi di interscambio, delle fermate del tram, delle principali fermate degli autobus e delle future fermate ferroviarie;
- Razionalizzazione e messa a sistema delle piste ciclabili, evitando ove possibile la promiscuità e articolando una rete divisa per linee che vada a disegnare una sorta di *"metropolitana su due ruote"* dotata di segnaletica e informazioni su percorsi e luoghi da visitare, con la possibilità di implementare le piattaforme informatiche che forniscono mappe utilizzate sia dai cittadini sia dai turisti.

La Città che Produce

Il confronto e l'ascolto.

L'Amministrazione comunale deve difendere i posti di lavoro esistenti e creare le condizioni che attraggano imprese ed investimenti a favore di nuove attività. Si confronterà periodicamente con la Camera di Commercio, con tutte le categorie produttive, gli operatori e i singoli imprenditori e i rappresentanti dei lavoratori e le categorie commerciali. Il confronto costante è indispensabile per raccogliere istanze, lamentele, segnalazioni e suggerimenti. Tutto questo potrà portare soluzioni anche nei confronti di situazioni di degrado e micro criminalità.

Il commercio di prossimità è parte della città viva.

Obiettivo primario è quello di agevolare e incrementare gli esercizi di vicinato. Le grandi strutture di vendita hanno avuto negli ultimi anni uno sviluppo sproporzionato rispetto al tessuto economico e sociale del Comune.

La politica dell'Amministrazione Comunale sarà orientata al contenimento delle grandi strutture, agevolando l'insediamento dei medi e piccoli esercizi nel territorio. Negli ultimi anni

abbiamo assistito a numerose iniziative, spesso inutili e perlopiù poco qualificate, concentrate quasi esclusivamente in alcune aree centrali.

Il centro storico però non si limita a poche zone adiacenti al "Pedrocchi", e va esteso a tutto ciò che è racchiuso dalle mura del Cinquecento.

I quartieri situati oltre le mura del Cinquecento sono stati completamente trascurati, invece la nuova Amministrazione comunale **promuoverà sinergie per eventi e manifestazioni** destinati a richiamarvi l'attenzione dei cittadini, rivitalizzando la vita nei quartieri, consapevoli che:

- I **negozi** rappresentano un presidio del territorio e sono un deterrente importantissimo contro il degrado e la micro criminalità.
- Il diritto alla tranquillità dei residenti dovrà essere coniugato con la **fruibilità di luoghi e spazi da parte dei cittadini** e quindi la possibilità di trovare locali aperti.
- Il **fenomeno della "Movida"** deve essere anche luogo e opportunità di manifestazioni e di eventi culturali.
- Mai come ora, sia in centro sia nei quartieri, si riscontrano numerosi negozi vuoti da tempo. L'Amministrazione comunale studierà e metterà in pratica, in accordo con le categorie interessate, le azioni a favore della **riapertura dei negozi e di attività assenti**. Per contrastare il fenomeno dei negozi vuoti per costo eccessivo della locazione sarà verificata la fattibilità di un sistema d'incentivo alla locazione a canone calmierato, individuando parametri medi in base alla dislocazione dell'immobile.
- L'Amministrazione Comunale cercherà di tutelare l'**identità del suo Centro Storico** che è costituita oltre che dai monumenti anche dal tessuto sociale di cui i negozi e le piccole botteghe artigiane sono parte. A tal fine andranno utilizzate le opportunità offerte da una legislazione recente che consente di porre un freno al proliferare di attività incompatibili con zone caratteristiche.
- Ampliamento dei **servizi web comunali** per le imprese in modo che sia facile, veloce e al passo con i tempi. Luogo in cui le aziende trovino tutte le informazioni che le servono e in cui possano espletare le pratiche burocratiche velocemente ed efficacemente senza sprechi di tempo.
- A tutela del piccolo commercio va applicata la LEGGE REGIONALE n. 10 del 11 marzo 2014: "Disciplina e delega delle funzioni inerenti all'applicazione delle sanzioni amministrative di competenza regionale". Tale Legge prevede "**La diffida amministrativa**", cioè consente all'Amministrazione comunale in caso di piccole irregolarità di non erogare immediatamente la sanzione, ma di "invitare" il trasgressore a sanare la violazione entro un termine. Ciò consente un rapporto di collaborazione e fiducia tra i piccoli commercianti e il Comune.
- L'Amministrazione comunale attuerà le azioni necessarie per riconoscere e incentivare il **co-working**, modalità di lavoro che presuppone la condivisione di un uno spazio-ambiente. Per questo serviranno un elenco qualificato di soggetti fornitori di servizi, la scelta di spazi e forme d'incentivazione.

Un nuovo modello di Fiera

La Fiera di Padova è all'anno zero e la **trasformazione e lo sviluppo del suo business model** è condizione senza la quale viene messa in discussione la sua stessa esistenza.

Vanno sostenute alcune delle **azioni possibili**: agevolare le sinergie con altre fiere, potenziare gli eventi internazionali, dare visibilità e concretezza ad un proprio brand, proporre seminari sui nuovi trend, business meeting, aprirsi alla contaminazione con arti, spettacolo e intrattenimento hi-tech, organizzare eventi che consentano di arrivare progressivamente a comporre le filiere produttive.

Ma intervenire sulla Fiera in modo efficace significa anche “mettere in relazione” virtuosa la sua area e le sue specificità con quella vasta area che si estende dalla stazione ferroviaria alla Stanga e quindi fino a sud della zona industriale, comprendente importanti Istituti dell'**Università** e quella filiera dell'innovazione che è la **Soft City** che ha bisogno di infrastrutturazione e nuove opportunità per crescere.

C'è dunque l'opportunità da un lato di creare una sinergia nuova fra enti diversi, che possono in qualche modo divenire complementari dando vita ad un nodo dell'innovazione, di qualità e capace di creare posti di lavoro e attrattività per i giovani; dall'altro di riqualificare una parte di città che è strategica in quanto praticamente zona-cuscinetto fra Centro Storico, stazione ferroviaria e accesso alle grandi vie di comunicazione.

Per innervare l'area dei servizi necessari serve cominciare dal rafforzamento del trasporto pubblico per collegare – se possibile anche in modo tecnologicamente avanzato ed innovativo - la stazione ai luoghi di lavoro.

Quella dei progetti esecutivi e della loro gestione anche finanziaria sarà la parte forse più complessa che esige la presenza di una regia operativa condivisa tra pubblico e privato .

ZIP e Interporto

L'evoluzione dell'Interporto ad **hub multimodale** nel cuore del Veneto centrale, avviene se diventa “retroporto” sia di Venezia e dell'alto Adriatico, sia del Tirreno, in grado di captare i flussi merci che dal Mediterraneo alimentano l'Europa del Nord e dell'Est.

Alcuni investimenti per lo sviluppo di infrastrutture fisiche (le nuove gru a portale) sono già stati fatti, ma servono investimenti nel digitale con la creazione di un centro di controllo che coordini le attività logistiche e l'ultimo miglio urbano.

Inoltre si devono realizzare le opere indispensabili a far sì che la rete ferroviaria non diventi un collo di bottiglia per i trasferimenti delle merci, anche con un collegamento “direttissimo” da Padova al porto (e all'aeroporto) di Venezia.

LA ZIP può evolvere il proprio ruolo in quello di un moderno **Business Locator** per attrarre nuove imprese nella zona di Padova. Dovrà fornire servizi amministrativi e di supporto agli investimenti per portare a Padova i nuovi investimenti che cercano aree produttive in Europa.

Per fare ciò nella Zona Industriale di Padova è necessario por mano in modo radicale allo stato di manutenzione di strade, marciapiedi e parcheggi. Nel contempo è necessario progettare una **nuova offerta di mobilità pubblica** adeguata alla quantità di lavoratori/visitatori e ridefinire le aree di parcheggio ad uso privato e pubblico tutelando i posti destinati ai lavoratori delle aziende presenti nell'area e i luoghi di sosta e carico – scarico

Pur in presenza di protocolli aziendali in grado di circoscrivere il rischio di incidente all'interno dei fabbricati, sarà inoltre necessario analizzare con attenzione nuovi progetti di insediamenti di attività adiacenti, tenendo conto - sotto tutti i profili inerenti la salubrità dell'ambiente ed ogni altro eventuale rischio - delle produzioni esistenti.

Andrà esaminata poi con attenzione la richiesta, da parte di alcune aziende, di svilupparsi in

altezza; il che in linea di principio appare come una soluzione che potrebbe in effetti soddisfare il loro programma di crescita senza provocare consumo di nuovo suolo e senza indurle a delocalizzare.

Sarà inoltre tendenzialmente da favorire il reinvestimento del contributo di sostenibilità chiesto alle aziende, negli interventi di riqualificazione indispensabili a quest'area per accrescerne la funzionalità e favorire l'attrattività di nuovi investimenti.

La Città della Cultura

Le politiche culturali della città devono rispondere a poche ma solide e condivise linee guida che comportino un radicale ripensamento dell'Assessorato alla cultura e delle sue differenti funzioni, che rimanda a modifiche necessarie allo stesso impianto di governo della città.

Intendiamo promuovere una cultura partecipativa, sviluppata a partire da elementi identitari della storia remota e recente in una città policentrica. Una cultura delle Pace e dei diritti innanzitutto.

Intendiamo ri-definire il rapporto fra produzione culturale in Padova e importazione di prodotti culturali, spostando il punto di equilibrio verso i produttori locali.

In questo senso parliamo di una cultura da coltivare pazientemente sul lungo periodo evitando l'illusione che la qualità corrisponda all'esposizione mediatica.

Intendiamo infine recuperare la capacità di fare rete, che si è persa negli ultimi anni.

In particolare è necessario affrontare pragmaticamente il problema delle competenze trasversali di differenti assessorati (istruzione/cultura, cultura/commercio etc.), e condividere una programmazione strategica, nell'arco dei cinque e dei dieci anni, con gli altri attori chiave nell'attività culturale della città (Università, Soprintendenza, Teatro Stabile, Fondazione Cariparo, Gruppi musicali) e con il ricco tessuto associativo.

Una Cultura partecipativa

Immaginare oggi l'organizzazione di un Assessorato alla Cultura significa innanzitutto essere consapevoli che, diversamente da quanto è prevalentemente avvenuto in passato, le politiche culturali dell'Amministrazione, per essere efficaci e inclusive, non possono essere delegate esclusivamente alle figure istituzionali, ma devono ricercare modalità di interazione con i cittadini, secondo un principio di sussidiarietà che eviti che il rapporto Città-Comune si limiti ad una relazione di puro adempimento burocratico.

Questo processo può avvenire attraverso un ordinato coinvolgimento delle realtà associative esistenti nel territorio, non escludendo il contributo di cittadini singoli.

L'assessorato e le componenti elette (ovvero la commissione cultura) non rinunciano ad un ruolo d'indirizzo, ma lo reinterpretano come missione di ascolto, stimolo, coordinamento e facilitazione dell'immaginazione progettuale della cittadinanza.

Una Città Policentrica

Ovvero una città che sappia spostare investimenti ed energie nei quartieri e nei rioni, luoghi dove è possibile affrontare la sfida della ricostruzione di relazioni di prossimità e la restituzione del piacere della cosa pubblica. Questo allo scopo di sviluppare il senso di appartenenza alla comunità cittadina, anche attraverso pratiche di rigenerazione urbana e di arte pubblica che

coinvolgano, in un'ottica inclusiva, diverse fasce di abitanti.

Le Proposte di Metodo

Organizzare una macchina amministrativa efficiente e trasparente che sappia dare un indirizzo culturale organico e di qualità, capace di attrarre pubblico a livello regionale, nazionale e internazionale.

Gli Assessorati alle Politiche Culturali e all'Università saranno organizzati sulla base di risorse di personale consolidate e nuove che facciano leva su forze giovani e su risorse esperibili (servizio civile) per portare Padova ad essere un centro di riferimento per l'innovazione culturale capace di beneficiare dei flussi turistici già presenti in Regione, luogo vitale di produzione e promozione culturale su diversi livelli, a scala di quartiere e di città.

Impegnare l'Amministrazione alla realizzazione di una struttura finalizzata alla partecipazione a bandi nazionali ed europei, trasversale rispetto a differenti assessorati, in grado di costruire una strategia rispetto alle linee di tendenza dei finanziamenti da destinare ai progetti, con la collaborazione attiva del tessuto associativo e della cittadinanza. A tal fine sarà strategico formare il personale comunale sulle novità in materia di finanziamenti europei e aggiornare il personale che già se ne occupava, motivandolo adeguatamente.

Definire una politica culturale organica, innovativa nei vari ambiti (architettonico-monumentale, museale, musicale, teatrale, delle arti performative) affiancata da una strategia comunicativa che faccia leva sui nuovi media. A tal fine l'Assessorato cercherà il coinvolgimento di curatori, organizzatori di eventi, artisti e cittadini invitati a incontri periodici di indirizzo, verifica e supporto, creando un tavolo permanente di confronto tra i diversi portatori di interesse che possano contribuire allo sviluppo delle politiche culturali della città.

Valorizzare le realtà esistenti che vanno poste di fronte alla sfida della crescita qualitativa, garantendo in prima istanza le condizioni minime di funzionamento che sono spesso mancate nel corso delle ultime amministrazioni.

Avviare un Ufficio Unico di Supporto all'Organizzazione Eventi culturali per snellire le pratiche burocratiche che oggi sono un freno per l'organizzazione di eventi, e per defiscalizzare l'organizzazione di eventi o processi culturali in aree in stato di bisogno (non solo periferiche ma anche centrali) sulla base di progetti specifici.

Rispondere al bisogno di sedi e spazi per il tessuto associativo locale, sulla base di un principio di responsabilità e reciprocità (l'uso di uno spazio pubblico da parte di un'Associazione deve essere finalizzato ad un'attività monitorabile in favore del pubblico) e di un principio di efficacia (L'Amministrazione favorisce la reciprocità concedendo uno spazio laddove riconosca l'utilità di un'attività per la collettività).

A proposito di spazi, è di particolare importanza valorizzare e recuperare a un pieno uso tutti gli spazi cittadini tramite il coinvolgimento di cittadini e associazioni. La redazione di un "**Regolamento dei beni comuni**", mirato a definire le regole per l'uso e la gestione degli spazi comuni, è prioritario.

Proseguire la mappatura di spazi sfitti di proprietà comunale da rimettere in funzione assegnandoli su bando e per tempi certi a iniziative e micro-imprese culturali sostenibili per regolare l'intervento e la cura dei cittadini su beni pubblici,

Rendere Padova attrattiva per la presenza di eventi o processi culturali di qualità, innovativi e di richiamo nazionale e internazionale, valorizzando in primo luogo il patrimonio identitario

della città. Qualsiasi piano di sviluppo turistico avrà senso tuttavia solo se a conoscere, amare e vivere la città saranno per primi i residenti.

I contenuti possibili: costruire sull'esistente.

Un progetto ambizioso ha bisogno di chiarezza progettuale e di tempi adeguati di realizzazione.

Perché Padova aumenti la sua attrattività è necessaria una consultazione strategica con alcuni enti chiave: l'Università (per la proprietà di alcuni degli spazi monumentali, la competenza scientifica nella ricerca e valorizzazione e l'impegno proprio nella "terza missione"), la Soprintendenza di competenza (Archeologia, belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno Padova e Treviso) e gli enti religiosi (Diocesi e Basilica del Santo), che hanno in gestione un patrimonio stupefacente.

Padova è già dotata di una serie di musei di portata nazionale, e può aspirare a diventare un polo di attrazione più importante per il turismo culturale. La ricchezza patavina è resa poco riconoscibile dal carattere disorganizzato dei suoi beni, molti dei quali peraltro insistono su un'area relativamente circoscritta. Il compito dell'Amministrazione è quello di valorizzare e promuovere l'imponente patrimonio diffuso anche attraverso l'individuazione di percorsi di lettura: metafore attrattive rese fruibili nel tessuto urbano e potenzialmente generative di eventi oltre che utili a restituire un'idea complessiva della vicenda storica e artistica di Padova secondo una visione tipica del modello di "museo della città". Queste metafore hanno leggibilità urbanistica (segni di riconoscimento, per esempio la pedonalizzazione di aree specifiche), comunicativa (segnaletica, dépliant dedicati o applicazioni web) e di fruizione (card unica, rivolta in primo luogo ai residenti; comunicazione efficace e mirata del calendario di eventi). Al fine di coordinare la proposta culturale del patrimonio patavino, è necessario procedere alla creazione di una rete museale che intercetti il maggior numero possibile di luoghi della cultura, indipendentemente dalla proprietà degli stessi. Il metodo efficace per giungere a questo fine sarà attivare un tavolo permanente cui invitare tutti gli attori (Università, Diocesi, privati proprietari di Musei) per sviluppare accordi e progetti per la fruizione più ampia possibile in termini di biglietto unico e di orari di visita.

Una risorsa potrà essere rappresentata dalle associazioni/piccole società/start-up, da individuare tramite selezioni pubbliche, di professionisti della cultura, che potranno integrare la carenza di risorse umane e inserirsi nel piano di gestione della nascitura rete museale.

L'area circoscritta fa sì che alcuni musei formino nel loro insieme un sistema potenziale, da rendere reale attraverso varie idee: la prima è l'idea dell'isola dei musei, la seconda il percorso che valorizza la città dipinta, la urbs picta; la terza è la città dei fiumi col parco delle mura e delle acque. La quarta è la città dell'Università. Infine questa riorganizzazione propone un percorso attraverso l'intera città, il Liston della Cultura.

L'isola dei Musei

Il tema "Isola dei Musei" consiste nella valorizzazione coordinata della corposa serie di contesti museali, archeologici e l'anfiteatro romano o Arena Romana, la Cappella Scrovegni con il ciclo degli affreschi di Giotto e le sculture di Giovanni Pisano.

Gli Eremitani con affreschi di Guariento, Giusto de Menabuoi con la cappella Ovetari di Andrea Mantegna e altri proto- rinascimentali, le tombe carraresi e dell'umanista Mantua Benavides

dell'Ammannati.

I Musei Civici con l'importante Museo archeologico, testimonianza dello sviluppo di Padova dalle origini, in età protostorica, fino alla floridezza che la distinse in età romana. La Pinacoteca civica con l'eccezionale Cristo in croce di Giotto, e una serie di pale di primaria rilevanza del Vivarini, Bellini, Veronese, i Bassano, Tintoretto, Romanino, Tiziano, Tiepolo, Guardi, Ricci, Palazzo Zuckermann con il Museo Bottacin, tra i più ricchi al mondo per le raccolte di monete e medaglie, e le straordinarie raccolte di arti applicate e decorative, patrimonio dei Musei Civici padovani.

Le collezioni dei Civici, dall'archeologica alle arti applicate, passando per la pinacoteca e per il Bottacin, andrebbero ripensate in una riorganizzazione allestitiva che tenga conto delle nuove frontiere della museologia e miri a farsi maggiormente attrattiva per una pluralità di pubblici, tenuto conto del fatto che tali collezioni già contengono in sé – non ancora del tutto espresse – alcune fondamentali tematiche del “museo della città”.

Palazzo Cavalli: sede universitaria del Museo di Geoscienze.

La casa di Pietro Bembo: Pietro Bembo è il più significativo rappresentante dell'umanesimo volgare. La Casa di Bembo può diventare un museo del Rinascimento, in grado di illustrare un periodo della storia di Padova nel quale la città era capofila di arti e cultura. la casa del Bembo di via Altinate 59 oggi ospita il museo della III Armata dedicato alla Prima Guerra Mondiale, per il quale andrà individuata una nuova collocazione.

Palazzo Mantua Benavides, di proprietà privata, ospita uno straordinario giardino rinascimentale nonché architetture e l'Ercole di Bartolomeo Ammannati.

Il Centro Altinate (CALT) con alte potenzialità di divenire il più importante polo di cultura e arte contemporanea a Padova con forti connettività anche con le iniziative internazionali di Venezia.

La via Altinate, che ricalca l'antica strada per Altino, dal VI secolo a.C. almeno porto di Padova sulla Laguna e dunque porta sull'Adriatico, tradizionalmente nota come l'antenata di Venezia, può costituirsi come strada museo all'aperto per rivelare la natura complessa e storica della città.

Nel comparto meridionale di via Altinate, il ponte San Lorenzo, infrastruttura che testimonia lo sviluppo della città romana a cavallo tra I secolo a.C. e I secolo d.C. e che necessita di manutenzione straordinaria e di un piano di gestione per la continuità dell'apertura al pubblico.

Poco distante, il MUSME: la Città di PADOVA ha una gloriosa storia universitaria e continua un processo di innovazione di cui il campo medico rappresenta uno dei poli di eccellenza. Ora la città si è dotata di uno specifico Museo della Medicina che non solo colma un vuoto, ma diviene anche un polo della divulgazione e della conoscenza condivisa mediante tecniche comunicative di primo livello.

In mezzo a questo sistema da valorizzare con strumenti di educazione, di costruzione del pubblico (coinvolgimento dei fruitori), di promozione turistica, possibili progetti nuovi:

Il museo tartiniano e della musica nell'Illuminismo, con uno spazio dedicato all'inventore padovano del pianoforte, Bartolomeo Cristofori;

Il centro urbano (urban center), un luogo dove la città progetta e immagina se stessa attraverso l'istituzione di un museo cittadino e la messa a disposizione della discussione collettiva di tutti i nuovi progetti urbanistici. Questo può trovare spazio in un luogo che orienti il

turista rispetto alla fruizione della città. Una porta d'ingresso – molto più di uno IAT – il cui luogo va individuato all'interno della fitta rete urbanistica attorno all'Isola dei Musei.

L'area centrale dell'Isola dei Musei (attorno all'Arena Romana) potrebbe essere resa maggiormente fruibile attraverso una pedonalizzazione del tratto finale di Corso Garibaldi.

Urbs Picta

Padova non è solo sede dello straordinario ciclo giottesco degli Scrovegni, ma è una città ricca di affreschi che si susseguono nei secoli fino ai tempi attuali, oltre alle più recenti opere di street art.

Il Comune seguirà l'iter già avviato per l'inserimento dei cicli trecenteschi degli affreschi nel patrimonio dell'UNESCO; a partire dal riconoscimento, costruirà dei percorsi di fruizione e di promozione dell'intero patrimonio pittorico.

Parco delle Mura (con il castello) e delle Acque

Con 11 km di sviluppo, diciannove bastioni e sei porte superstite, le mura rinascimentali di Padova sono, per dimensioni, il più grande monumento della città. Con i resti delle mura comunali e carraresi, le porte e il castello, costituiscono un patrimonio di storia, cultura e arte di enorme valore. È un monumento unico in Europa per estensione, spesso dimenticato e mai abbastanza valorizzato. Non è solo un monumento da rendere visibile ma soprattutto un elemento propulsore di rigenerazione urbana e di turismo. Il recupero della percorribilità della cintura muraria con percorsi pedonali e ciclabili, magari in connessione con altri grandi circuiti (Colli e Treviso-Ostiglia), il recupero degli spazi interni ai bastioni da dedicare ad eventi culturali ed a musei multimediali, il risanamento e la valorizzazione del sistema delle acque con itinerari fluviali, possono costituire un volano economico per un turismo che restituisca la memoria storica dei luoghi, e che potrebbe alimentare la ricettività e l'economia locale. Il Parco delle Mura e delle Acque, abbisogna di una particolare attenzione per il fronte ovest : un fronte murario di eccellenze: infatti esso contiene il fondamentale Fronte Falconettiano con le due porte del Falconetto stesso (Savonarola e San Giovanni), due capolavori architettonici, il Bastione Impossibile ed il Bastione Saracinesca.

La città Universitaria

Un percorso speciale dalla Cattedra di Galileo all'Orto Botanico. Questo percorso implica una collaborazione organica con l'Università per ottimizzare un rapporto di collaborazione coordinata pur nelle rispettive autonomie.

Il Liston della cultura

Ogni città ha caratteristiche proprie e non è immediata la sua conoscenza. Padova predisporrà un percorso attrezzato che stimoli la conoscenza di luoghi ed eventi culturali. Questo può avvenire con la messa a punto e strutturazione di un percorso per il quale si propone il nome di Liston della cultura fra Piazza Petrarca e il Prato della Valle, passando per tutte le attrattive menzionate sopra. Oltre agli itinerari citati, tutto da iniziare è il lavoro di costruzione dei percorsi di scoperta delle zone pericentrali: dall'Arcella novecentesca all'urbanistica del quartiere Palestro, dal liberty in Città Giardino al Museo degli Insetti a Brusegana

Una giusta declinazione del tema identitario: teatro in lingua veneta e teatro dell'arte

Proponiamo di potenziare l'esperienza del teatro in lingua veneta estendendola nelle forme più adeguate anche ai nuovi italiani per avvicinare tutti a un patrimonio culturale prezioso. Maggiore attenzione va anche dedicata alle manifestazioni collegate al teatro dell'arte, manifestazione storicamente legata alla nostra città.

Diffusione dell'esperienza spettacolare dal vivo: musica

Il Conservatorio Pollini attende una sede definitiva. Il Pollini ha una capacità produttiva che può rappresentare una risorsa vitale per nuove iniziative, diramate e comunicate in primis attraverso l'istituzione di una Piazza della Musica: una piazza cittadina attrezzata, in cui gli studenti del Conservatorio possano suonare a scadenze fisse, sia attraverso il sistema bibliotecario, sia attraverso le case di quartiere.

Cultura cinematografica e visuale

La nuova amministrazione si vuole sforzare di individuare strumenti per la promozione della cultura cinematografica, sia dal punto di vista del pubblico, sia della produzione indipendente, fiorita grazie agli insegnamenti universitari di cinematografia e sceneggiatura, sia della produzione più strutturata, nei limiti delle sue attribuzioni. Se Venezia è la sede storica di grandi eventi cinematografici, Padova può assumere un importante ruolo nell'ambito della formazione e della diffusione in ambiti specifici. . Uno spazio di lavoro strepitoso è il complesso Mignon-Altino, da lungo tempo abbandonato, che potrebbe diventare la Casa del Cinema pubblica.

Il Castello Carrarese: l'arte e il design contemporaneo

La valorizzazione del Castello Carrarese, con adeguati fondi dedicati da reperire, sarà tra le priorità del prossimo quinquennio, perché la restituzione alla Città del suo Castello permetterà di ricucire una vera e propria cesura storica e simbolica e urbanistica. Si verrà a creare un nuovo grande spazio la cui destinazione più logica sembra quella del design e dell'arte contemporanea, di cui la città è sfornita: cominciando dall'ospitare la Raccolta Bortolussi.

Si partirà ad ogni modo da un concorso di idee per stabilire la destinazione d'uso, fermo restando che la priorità dell'Amministrazione è valorizzare ed ove necessario riallestire i Musei presenti, aumentarne la fruizione, potenziarne la capacità di racconto ed ottimizzarne il personale, uscendo dall'attuale situazione di sofferenza.

Il vasto cortile interno, che di fatto si verrà a configurare come una nuova grande piazza urbana, potrà continuare ad essere uno degli scenari delle grandi rassegne culturali estive.

Museo della Città

Nell'ambito di un più generale progetto di valorizzazione e implementazione della rete dei poli culturali cittadini, si propone la realizzazione del **Museo della città**, secondo una consolidata tradizione presente nelle città del Nord-Europa, ma ormai anche in molte città italiane. Questo nuovo spazio culturale, oltre a diventare un nuovo centro di attrazione turistica, dovrà svolgere l'importante ruolo di trasmettere la conoscenza storica e di riscoprire una coscienza identitaria urbana, che pure ha contraddistinto, con modalità diverse, la storia di Padova. In altri termini

una sorta di **collante culturale e sociale**, per la comunità padovana, che sempre di più è destinata a registrare l'ingresso di nuovi cittadini, accanto a quelli "autoctoni".

Al suo interno potrà trovare spazio uno specifico progetto innovativo di **Museo virtuale e multimediale dedicato alle mura**, pensato soprattutto per **le generazioni future**, che dovrà qualificarsi come una realtà viva e dinamica, all'interno di percorsi formativi finalizzati a farne dei cittadini consapevoli che conoscendo la storia della loro città potranno meglio comprenderne la ricchezza ed amarla.

Il Sistema bastionato: il Parco delle Mura e delle Acque

Fra le diverse offerte di fruizione culturale e turistica, va segnalato il Parco delle Mura e delle Acque di Padova.

In particolare Il sistema bastionato, rappresenta oggi un importante ed esteso bene culturale che deve svolgere il fondamentale ruolo di cerniera fra il centro storico e i quartieri cittadini, anche nella prospettiva di un più generale progetto di riqualificazione di numerose aree, adiacenti o esterne alla cinta muraria, attualmente in fase di dismissione o sottoutilizzate.

Nell'ambito delle politiche di Rigenerazione urbana, questo concetto potrà tradursi in un disegno progettuale di medio-lungo periodo, con l'obiettivo di realizzare un sistema continuo di verde e rive fluviali che si connetta con i quartieri più vissuti e con le principali centralità cittadine: la stazione, il nucleo storico, gli edifici universitari e la comunità ospedaliera.

Inoltre, visto l'importante sviluppo turistico che ha assunto la navigazione fluviale, va studiato un progetto di parco dell'anello fluviale dell'area Porte Contarine/Canale San Gregorio, Bassanello, che preveda un risezionamento del letto del Piovego che ormai da trent'anni non viene più dragato, la predisposizione di piccoli bacini di evoluzione, elementi di arredo ed attracchi funzionali allo sviluppo e crescita del settore. Si può ipotizzare il Museo delle attività sul fiume, nell'ex stabilimento di nuoto comunale gestito dalla Rari Nantes Patavium nei pressi del bastione Alicorno (poi scuola materna Madonna di Lourdes).

Ex macello via Cornaro

Nel progetto di riqualificazione dell'ex Macello di via Cornaro - un bene culturale di grande rilievo - la vocazione culturale e produttiva dell'area deve essere recuperata con proposte funzionali di utilità per la città.

I nuovi luoghi della cultura

Non può più esistere solo un "centro", dove è condensata l'offerta culturale, cui si contrappongono le cosiddette "periferie" che si configurano come dei veri e propri deserti culturali. Si dovrà impostare proprio un diverso approccio alla questione. Vale per es. il recupero di Villa Breda a Ponte di Brenta, che potrà progressivamente configurarsi come uno dei poli culturali della Città.

Bisogna ripartire da quei mondi spesso sotterranei – come le tante sale di comunità - a volte poco noti ma dotati di grande passione e competenza che, nonostante la scarsità di risorse, hanno saputo garantire la produzione e la circuitazione culturale nelle periferie, intercettando pubblici diversi ed avvicinandoli, spesso per la prima volta, alla cultura.

Andrà valutata l'efficacia dell'organizzazione del Sistema Bibliotecario Comunale con la consapevolezza che le biblioteche di quartiere sono un'importante veicolo di informazioni e di

cultura. Il Sistema Bibliotecario Comunale si raccorderà inoltre con le altre realtà presenti in città per realizzare sinergie che diano presenza capillare e maggiore qualità, con la coscienza che la Biblioteca Civica al San Gaetano/Centro Altinate presenta evidenti necessità di ampliamento negli spazi e negli orari d'apertura.

La politica delle grandi mostre

La politica delle grandi mostre dovrà trovare nuovo slancio rifuggendo dalla banale importazione di mostre confezionate dall'esterno ma invece attingendo a quel grande patrimonio di risorse e competenze di cui Padova è ricca. Devono essere, a tutti gli effetti, un elemento della politica culturale urbana, non configurarsi come un meteorite precipitato per caso sulla Città, ma piuttosto costituire tendenzialmente una delle forme più alte della narrazione dell'identità e del ruolo di Padova con il coinvolgimento del mondo della cultura padovana.

In questo quadro va consolidato il rapporto con le Fondazioni presenti in città, veicoli essenziali ad una politica culturale di livello internazionale.

Creatività da valorizzare

La politica culturale della Città non può prescindere da un proficuo rapporto di scambio con quella pluralità di soggetti, che si caratterizzano per una loro autonoma progettazione ed elaborazione creativa.

Il Comune deve saper raccogliere e aggregare queste istanze e creare le condizioni perché una tale progettualità trovi concreta diffusione, concorrendo alla promozione e alla valorizzazione del tessuto creativo urbano. Eventualmente anche con la costituzione di un **Fondo unico per la cultura diffusa** che serva a finanziare in modo sostenibile le attività che interessano le diverse forme della creatività artistica contemporanea: dalla musica alla danza, dal teatro alla poesia, sino alla vasta costellazione delle arti visive che spaziano dalla pittura all'architettura, dalla fotografia ai cortometraggi e alle espressioni artistiche più innovative che si avvalgono delle nuove tecnologie della comunicazione multimediale. Andranno pertanto sostenuti adeguatamente quei format culturali capaci di caratterizzare Padova come Città cosmopolita aperta alla sperimentazione artistica internazionale, a partire dalle esperienze più consolidate quali le Rassegne di Danza, il Festival del Jazz, il Portello River Festival, ecc.

In questo quadro, dovranno essere ripristinati format rispondenti alla la logica dell'offerta di un ampio ventaglio pluralistico della sua proposta culturale, fra cui la "Fiera delle parole" che negli anni aveva riscontrato una notevole risposta di pubblico e che ora - venendo concertata con i Comuni di Abano Terme e Montegrotto Terme - declinerà anche un'applicazione pratica di quella scala metropolitana che la nuova amministrazione comunale vuole assumere come tratto caratteristico della propria azione nel quinquennio

L'attività teatrale

Un teatro, per essere uno "Stabile", deve immergersi nella propria città e non può limitarsi alla diffusione degli spettacoli allestiti dagli altri "Stabili" italiani.

Il teatro padovano non si esaurisce nell'attività dello Stabile. L'Amministrazione può avere un ruolo di stimolo per fare sistema e aiutare la crescita dell'esperienza teatrale indipendente cittadina. Un punto di partenza può essere la riapertura – dopo lunghi lavori – del Teatro delle

Maddalene, che può diventare un Civico Teatro di Sperimentazione, a curatela diffusa sotto la regia comunale. Continuità dovrà avere poi l'esperienza della Lirica padovana che ha saputo esprimere un'originale capacità di produzione, con costi contenuti e con notevole qualità artistica, coniugando la tradizione con la sperimentazione. Anche il teatro di strada può trovare spazi interessanti nella prospettiva di avere una proposta culturale diffusa nei quartieri.

L'attività musicale

Per quanto riguarda l'attività musicale, a Padova hanno sede due prestigiosi complessi orchestrali, la Fondazione Orchestra di Padova e del Veneto e I Solisti Veneti, noti in tutto il mondo per la qualità della loro attività concertistica e le numerose registrazioni. Si tratta di due realtà molto qualificate nei confronti delle quali si dovrà operare con l'obiettivo di tutelare e salvaguardare il grande patrimonio di professionalità che esse rappresentano.

Del resto Padova è sede anche di un grande conservatorio, intitolato a Cesare Pollini, che è frequentato da centinaia di giovani ed in crescita. Il Conservatorio, nonostante sia afflitto da anni da carenze di spazi e delle attrezzature necessarie per una più approfondita formazione, continua a svolgere una preziosa azione di promozione culturale e del mecenatismo a Padova. L'amministrazione faciliterà il trasferimento del Conservatorio in area idonea, anche per salvaguardare la sicurezza delle molte persone che lo frequentano.

Agenzia o Fondazione per la Cultura

Nei prossimi anni la nostra Città dovrà però attrezzarsi a gestire le sue politiche culturali dotandosi, accanto alle sue strutture più consolidate, di strumenti operativi decisamente più flessibili e meno vincolati burocraticamente, in grado pertanto di fornire risposte e soluzioni più innovative rispetto alla complessità dei nuovi scenari che si stanno delineando.

Per questo si può studiare la costituzione di un'**Agenzia o Fondazione per la Cultura** caratterizzata da un partenariato pubblico/privato, facendo attenzione all'aspetto economico dell'iniziativa.

Lo sviluppo del turismo

Le politiche culturali da intraprendere dovranno essere viste anche nella loro funzione di volano per il turismo: se da un lato la città di Padova ha registrato dei segni positivi sia come arrivi che come permanenze, il potenziale attrattivo è ancora in larga parte sottoutilizzato, soprattutto tenendo conto che il Veneto è la prima regione in Italia (e la sesta in Europa) in questo comparto.

La Regione Veneto con la L.R. 11/2013 ha riorganizzato il sistema turistico regionale ponendo a presidio delle tematiche commerciali i Consorzi d'Imprese e a presidio del territorio le Organizzazioni della Gestione della Destinazione (OGD).

E' necessario porre in essere una concertazione pubblico/privato dove il pubblico, nella sua complessità di Enti locali, economici, scientifici e territoriali, si confronta con il mondo delle imprese e condivide con loro una comune visione. Per questo va elaborato quanto prima un progetto di **Smart Destination** che, utilizzando tecnologie innovative, tenda a creare una governance di destinazione intelligente che risponda a strategie di turismo sostenibile, di

connessione diretta e continua con il turista, di controllo e monitoraggio dei flussi, di promozione ed innovazione di prodotto.

Inoltre, nuove forme d'incentivazione alla fruizione turistica molto più spinte tecnologicamente vanno messe in campo nel più breve tempo possibile. La nuova amministrazione s'impegna a convocare il mondo delle imprese per una revisione condivisa **del Piano Strategico di Destinazione** per renderlo più adeguato ai nuovi mercati.

L'entrata in funzione del **Centro Congressi** - con tutto ciò che è legato appunto ad attività congressuali di portata nazionale e internazionale - potrà costituire un valido strumento d'incremento dell'attrattività turistica della città, con un ruolo fondamentale dell'Università.

Anche, in coerenza con la Grande Padova, una politica di sviluppo turistico non deve limitarsi al territorio strettamente comunale, ma deve confrontarsi con l'area termale e dei Colli Euganei, rispettivamente chiamate ad intercettare una clientela che nel caso delle terme guarda oggi con sempre maggiore interesse al benessere fisico, mentre nel caso dei Colli è meta di turismo attivo e di slow tourism, un turismo *dolce* (bici, cavallo, trekking) o anche di quello sportivo di nicchia.

Padova Capitale italiana della Cultura

In questo quadro - di una forte volontà di complessiva rianimazione culturale della città – si può realisticamente pensare anche ad una specifica finalizzazione dell'elaborazione progettuale in materia, costituita dal concorrere al prestigioso riconoscimento del titolo di **Capitale Italiana della Cultura**, come previsto dal recente strumento legislativo dell'Art Bonus.

Oltre al prestigio e alla visibilità nazionale e internazionale, questo percorso di candidatura offre un'eccellente occasione per estendere nei prossimi anni la *vision* della Grande Padova anche alle diverse proposte culturali presenti nel territorio.

Gli 800 anni dell'Università

Nel 2022 ricorrono gli 800 anni dalla fondazione dell'Ateneo padovano, una ricorrenza di rilievo e di primato a livello mondiale. Nel quinquennio si lavorerà di concerto con l'Università per preparare manifestazioni e dare adeguata visibilità culturale, scientifica e turistica su scala mondiale alla città.

La Città dell'Ambiente, dello sport e della Qualità della vita.

L'ambiente urbano è fattore determinante dello sviluppo della città che deve essere declinato attraverso sfide ambientali come la lotta ai cambiamenti climatici, lo sviluppo dell'economia circolare, la riduzione dei consumi energetici, la gestione sostenibile del territorio attraverso lo sviluppo di progetti integrati. L'ambiente deve essere al centro delle azioni della pubblica amministrazione, dei cittadini e delle imprese. La città mettendo l'ambiente al centro delle proprie strategie ha delle grandi opportunità di sviluppo sociale ed economico.

Dal punto di vista organizzativo interno all'amministrazione è necessario potenziare il Settore Ambiente con più personale qualificato prima di tutto stabilizzando il personale precario che

fornisce lavoro qualificato necessario per le principali attività specialistiche svolte dal Settore. Un'azione trasversale che riguarda la promozione della qualità della vita in città ed il miglioramento delle prestazioni ambientali, che permette di reperire finanziamenti importanti per raggiungere gli obiettivi del programma è potenziare l'attuale attività di progettazione europea portata avanti dal Settore Ambiente.

Obiettivo prioritario: la salute dei Cittadini

Il problema della qualità dell'aria e delle sue conseguenze sanitarie negli ultimi anni non è stato gestito con attenzione e con interventi significativi, si continuano a registrare concentrazioni inquinanti superiori ai limiti posti dalla Commissione Europea. Sono necessari interventi strutturali che si pongano obiettivi temporali precisi che vanno attuati, monitorati e aggiornati.

Vanno previste azioni che intervengano sia sulla qualità dell'aria che sulle altre matrici ambientali che agiscono e contribuiscono all'aumento della qualità dell'aria: gestione dell'energia, mobilità, urbanistica. Vanno presi in considerazione interventi che mitighino l'approccio non gestito tenuto finora nell'installazione delle antenne, dando razionalità alle nuove installazioni tramite un Piano Antenne di riferimento.

LA PROPOSTA

- Dimezzamento dei giorni di superamento della soglia delle polveri sottili entro 3 anni partendo da subito con un piano strategico multisettoriale che preveda anche obiettivi e lungo termine (2030), secondo quanto previsto dalle vigenti politiche europee;
- Ammodernamento parco mezzi pubblici (no diesel) sia del TPL che del Comune, gestendo la migrazione verso la mobilità elettrica. Il Comune farà un'azione di sensibilizzazione verso gli altri enti pubblici del territorio e coinvolgerli nell'azione di migrazione verso la mobilità sostenibile;
- Riduzione del 50% delle emissioni di CO₂ al 2030 attraverso la riqualificazione edilizia di edifici ed impianti pubblici, utilizzando nuove tipologie di contratti per finanziare gli interventi e i finanziamenti nazionali ed europei;
- Approvazione del regolamento edilizio di sostenibilità che preveda regole e facilitazioni per traghettare la riqualificazione energetica degli edifici privati agendo nel contempo sugli impatti dei cambiamenti climatici;
- Definizione con le associazioni di una politica incisiva di riqualificazione edilizia del patrimonio abitativo privato agendo in collaborazione di categoria, coinvolgendo i cittadini e facilitando l'incontro tra domanda ed offerta favorendo alte performance ambientali e promuovendo progetti finanziati dalla Comunità Europea;
- Investimento sull'informazione ai cittadini, associazioni di categoria, amministratori di condominio e progettisti attivando sportelli informativi;
- Promozione dell'utilizzo delle premialità fiscali e individuazione di forme di incentivazione per chi ristruttura in classe energetica alta, cercando di applicare una certificazione ambientale riconosciuta che attesti i risultati raggiunti;
- Realizzazione della rete di teleriscaldamento collegando aree della città, utilizzando il calore derivante dalla terza linea dell'inceneritore. Progetto subordinato alla disponibilità di fondi europei.

- Valutazione del road pricing per l'accesso in città: come a Milano permetterebbe di ottenere delle entrate di bilancio per interventi su mobilità sostenibile e riduzione inquinamento atmosferico;
- Approvazione del piano comunale illuminazione pubblica: documento necessario per accedere a finanziamenti regionali e nazionali per riqualificare l'illuminazione pubblica intervenendo con azioni di risparmio ed efficienza energetica e progetti innovativi sull'uso delle luci attraverso la condivisione con i cittadini. Si otterrebbe inoltre la riduzione dell'inquinamento luminoso;
- Regolamento per utilizzo stufe a pellet o legna e caminetti;
- Trasporto merci in città con mezzi elettrici, potenziando le esperienze esistenti;
- Promozione di progetti per attivare la produzione decentrata di energia nei quartieri e nella zona industriale;
- Promozione della forestazione urbana ed interventi di greening urbano diffuso per ridurre il consumo energetico;
- Promuovere l'acquisto di energia verde per il Comune e per i cittadini, così come la diffusione della produzione di energia rinnovabile a livello domestico;
- Adozione di azioni per ridurre l'inquinamento elettromagnetico: regole chiare per installazione impianti attraverso l'adozione di un Regolamento che favorisca un percorso con autorizzazioni adottate dopo un percorso partecipativo con gli abitanti dell'area interessata e che garantisca controlli ambientali ed edilizi;
- Azioni per ridurre l'inquinamento luminoso in città.

Verso una città a rifiuti zero

Padova è inserita nel contesto della regione europea con le migliori performance di raccolta differenziata e riciclo. Ma la città non presenta percentuali di raccolta differenziata elevate come quelle dei piccoli centri. Anche in previsione della revisione normativa sull'economia circolare, che apre spazi importanti di lavoro e ricerca in un settore che a Padova vede molti posti di lavoro, è necessario raggiungere nel medio periodo il più alto tasso di raccolta differenziata e riciclo possibili, e iniziare una forte politica di prevenzione del rifiuto, a partire dagli imballaggi e dagli sprechi alimentari. Tali obiettivi sono raggiungibili solo con l'estensione del porta a porta a tutto il territorio comunale, come del resto realizzato anche a Milano, e con l'avvio di spazi dedicati a dare una seconda vita alle cose (elettrodomestici, vestiti, mobili, giocattoli ecc.).

- Estensione del porta a porta anche all'area centrale della città e copertura completa entro 2 anni.
- Realizzazione di almeno tre centri di avvio al riuso degli oggetti, in collaborazione del privato sociale attivo in città.
- Prevenzione dell'uso degli imballaggi per liquidi attraverso la diffusione delle casette dell'acqua, anche condominiali, e dei distributori di latte, anche in collaborazione con la grande distribuzione organizzata.
- Promozione di iniziative di prevenzione dello spreco e del rifiuto alimentare, in collaborazione con le associazioni di categoria.
- Avvio di sperimentazioni sul sistema del vuoto a rendere

- Percorsi di educazione all'economia circolare nelle scuole.

← **Città dell'economia circolare**

Lo sviluppo dell'economia dei consumi e il concetto di benessere diffuso legato al consumare "facile" ha portato alla nascita di una nuova emergenza tanto ambientale quanto economica e sociale: l'emergenza rifiuti. L'emergenza rifiuti, in generale l'emergenza ambientale, è figlia di un modello errato di crescita, il cosiddetto "take-make-dispose". Si tratta di un modello lineare che prevede la produzione di un bene, il suo utilizzo ed alla fine l'abbandono e presuppone che le risorse siano infinite, economiche e a basso costo di smaltimento.

L'economia circolare si basa sull'applicazione – ad ogni livello – dei concetti di riuso, riciclo, recupero di materia, secondo le seguenti linee:

- Attivare progetti che allunghino la vita degli oggetti promuovendo il mercato del riciclo e del riuso, con interventi su logistica e produzione;
- Portare la raccolta porta a porta in tutta la città entro 2 anni;
- Attivare la tariffazione puntuale nell'ottica della riduzione della TARI, applicando il principio meno produco rifiuti, meno pago;
- Dotare il comune di un piano di transizione/dismisssione del sistema di smaltimento dei rifiuti basato sull'uso dell'inceneritore: la I e II linea non serviranno più;
- Potenziare gli acquisti verdi nel Comune dando piena applicazione al Piano Triennale ed integrandolo con i settori mancanti secondo quanto previsto dal Collegato Ambientale. Facilitare l'applicazione anche nelle partecipate e negli altri enti pubblici in città, promuovendo l'attivazione di una centrale degli acquisti cittadina;
- Promuovere attività in partnership con la grande distribuzione per la riduzione della produzione dei rifiuti: vendita di prodotti sfusi, ecofeste, ecoacquisti ed ecoristorazione;
- Promuovere progetti che rispondano ai principi della nuova legge "contro lo spreco di cibo e farmaci" coinvolgendo tutti gli attori presenti nel territorio;
- Promuovere la riconversione dell'economia della città attraverso progetti da realizzare in sinergia con imprese, associazioni di categoria, camera di commercio.

←

← **La Città d'Acque**

← La cultura dell'acqua fa da sempre parte della nostra città, ma a partire dagli anni '50 del 900 è stata notevolmente modificata la sua connotazione ed è stato tombinato il Naviglio Interno. Nel corso degli anni inoltre non è stata posta attenzione alla gestione coordinata della risorsa acqua: acqua potabile, acque interne, smaltimento delle acque tutti temi che sono stati trattati in modo separato. Riteniamo che vada impostata una gestione integrata delle acque della città per raggiungere alti obiettivi tra loro collegati. Il Comune deve farsi carico della gestione delle acque, non può delegare alle partecipate, né considerare la gestione delle acque un mero problema tecnico. La competenza va riportata all'Assessore all'Ambiente.

←

← **LA PROPOSTA**

- La tutela del reticolto di corsi d'acqua superficiali, caratteristici della città e della falda;
- Mai più scarichi nei canali: raggiungere il 100% di depurazione delle acque reflue in 5 anni, garantendo il collegamento alla rete fognaria di tutte gli edifici e la suddivisione

- delle reti per garantire il recupero dell'acqua piovana;
- Piano delle acque per la riduzione del rischio idraulico che preveda tra l'altro il completamento dell'idrovia come canale scolmatore e lo stombinamento e la rinaturalizzazione di alcuni fossi, laddove utile e possibile;
- Valorizzazione turistica dei corsi d'acqua attraverso interventi per facilitare la mobilità lenta;
- Verifica delle condizioni, al termine delle concessioni in essere, per rendere pubblico il "bene acqua" in applicazione dell'esito del referendum del 2012;
- Rimodulazione delle tariffe dell'acqua: più eque per i consumi di base e penalizzazione degli sprechi;
- Promozione utilizzo acqua pubblica negli esercizi commerciali;
- Realizzare interventi che garantiscono la sicurezza idrogeologica della città;]
- Disinquinare il Canale Fossetta e la fossa Bastioni, ricettacoli di parte delle fognature delle città;
- Gestire, valorizzare e rendere fruibile alla popolazione il lungargine del Fiume Brenta. Il lungargine del Fiume Brenta rappresenta un territorio cittadino di notevole importanza per tutta la città e ne costituisce il naturale confine nord. L'area versa in un generale e storico stato di forte pressione antropica e di scarsa valorizzazione che ne limita la fruibilità da parte della popolazione e garantire nel contempo la funzione ambientale/naturalistica.

←

← **Città Verde e resiliente**

← Padova è una delle città con più elevato consumo di suolo in Italia per edificazione selvaggia e incontrollata, ha quindi una bassa percentuale di verde pubblico, in rapida erosione, in particolare i parchi e giardini censiti rappresentano solo il 1,18% della superficie comunale, inoltre è presente molto verde incerto e superfici con aree degradate. Padova ha solo 40.000 alberi, ovvero 0,2 alberi/abitante, si tratta di una scarsa qualità di patrimonio arboricolo che è anche in rapida diminuzione: grandi alberi che vengono non vengono sostituiti (400-500 alberi/anno) o raramente sostituiti da alberi di piccola taglia e di specie ecologicamente inutili. La capacità di influire sull'ambiente urbano, sia sulla qualità dell'aria che sulle isole di calore e abbattimento di CO₂, sta rapidamente diminuendo.

←

← **LE PROPOSTE**

- Ricostituire il Settore Verde, assegnato allo stesso assessore che ha la delega all'ambiente;
- Prevedere la messa a punto e l'approvazione di un Regolamento a difesa del Verde Urbano (pubblico e privato);
- Effettuare impianti boschivi nelle aree marginali, nelle isole spartitraffico, nelle aree minori o di confine, lungo tangenziali e strade a scorrimento veloce, attorno alle aree industriali ed artigianali, prevedendo arbusti e siepi che garantiscono riqualificazione estetica e aumento della biodiversità;
- Parchi diffusi: creazione di nuove aree verdi e parchi a partire dai quartieri dove sono assenti o insufficienti;
- Assicurare una pianificazione professionale a lungo termine del verde urbano;

- Assicurare che si utilizzi personale qualificato per la manutenzione del verde urbano;
- Verificare la possibilità dell'impiego del materiale derivato da potature e sfalci urbani come biomassa per fini energetici;
- Cessare l'abbattimento ingiustificato degli alberi e garantire la consultazione libera da parte dei cittadini delle perizie scientificamente valide per un periodo congruo prima di realizzare l'eventuale abbattimento;
- Interventi di depavimentazione (es. aree dismesse /parcheggi);
- Riforestazione sostanziale di tutta la città (20.000 alberi in 5 anni);
- Sportelli di quartiere sul verde urbano, che siano punti d'interfaccia con il cittadino.

Città dell'Agricoltura di qualità

Padova ha una grande tradizione sull'agricoltura, in particolare quella biologica. Vanno rafforzate e integrate le esperienze per traghettare la città verso la riduzione della dipendenza alimentare.

0

LE PROPOSTE

- Dopo 50 anni, nominare di nuovo un Responsabile dell'Agricoltura a Padova;■
- Progressiva eliminazione di pesticidi ed erbicidi nelle colture e nella gestione degli spazi pubblici;
- Diffusione dei mercati di prodotti locali a km 0 in tutti i quartieri;
- Introduzione dei prodotti biologici di aziende cittadine o limitrofe nelle mense scolastiche, nelle mense degli enti pubblici, nei mercati rionali, ecc.;
- Ricostruire la filiera alimentare locale: dalla produzione agricola alla distribuzione e consumo;
- Allargare l'esperienza degli orti sociali e scolastici per diffonderli in tutti i quartieri con la collaborazione dei cittadini.

Città e animali

L'Amministrazione porrà in essere le azioni necessarie a valorizzare il rapporto tra la città e gli animali, con particolare riguardo a quelli d'affezione, che fanno parte della vita di molti nostri cittadini. Intendiamo:

- Creare **nuove aree attrezzate per i cani** nei parchi cittadini. Verranno instaurati o consolidati rapporti di stretta collaborazione con le associazioni che si pre-occupano del mondo animale, fra l'altro migliorando la convenzione con le Associazioni che gestiscono i canili
- Promuovere iniziative di sensibilizzazione della cittadinanza **contro l'abbandono degli animali** e per favorire la loro adozione; campagne verso i proprietari di animali per un rispettoso rapporto di convivenza urbana che faccia sempre salvo il decoro della città (raccolta delle deiezioni degli animali; punti di distribuzione automatica di sacchetti) e sia rispettosa anche della sensibilità di cittadini non proprietari di animali (uso del guinzaglio).

- Collaborare con l'Associazione dei Veterinari e gli uffici dell'ULSS competenti per garantire maggiore assistenza in merito alla **lotta al randagismo, alla sterilizzazione e all'applicazione di microchip identificativi sugli animali**.
- Dare attenzione anche al **mondo dei gatti**, a cominciare dalle colonie feline oggi gestite da cittadini volenterosi e sensibili, ma spesso abbandonati alla loro spontaneità.
- Esercitare un rigoroso controllo sull'importazione di animali alieni ai contesti territoriali nazionali che ha prodotto negli ultimi anni, in occasione di volontarie o involontarie liberazioni, una perdita costante della biodiversità tipica del nostro territorio.

Sport e qualità della vita

L'Italia – anche secondo un'indagine OMS – risulta uno dei paesi più sedentari: il 60% delle persone non fa sport. Tra le molteplici cause di tale risultato, vi è quello delle strutture non adeguate e il più delle volte obsolete. Padova, pur non essendo tra le ultime in quanto a strutture sportive, è debole per la qualità delle medesime, che devono essere in parte ristrutturate ed adeguate.

Per sport non deve però intendersi solo quello strutturato – cioè quello che è praticato all'interno di una società sportiva organizzata – ma deve essere considerato anche quello destrutturato – quello cioè praticato in forma libera e personale.

Lo sport “libero”

La mancanza di movimento è uno dei principali fattori di rischio per la salute. Ogni anno si verificano decessi causati proprio dalla mancanza di pratica sportiva, con aumento sensibile di sovrappeso, obesità e malattie cardiache. In particolare, a destare l'allarme, è soprattutto la mancanza di attività da parte dei giovani.

Secondo l'OMS, gli anziani dovrebbero praticare almeno 150 minuti di attività fisica al giorno, mentre i bambini almeno 60. Da questi dati, emerge chiaramente che l'Amministrazione Comunale deve promuovere la **buona salute per tutti** e per tutte le fasce di età attraverso la cultura del movimento, secondo le abilità e le disponibilità di ciascuno, con l'obiettivo di poter consentire a tutti di coniugare l'attività fisica con l'educazione, l'ambiente, il benessere.

Perciò, aldilà degli interventi sulle strutture adibite specificamente allo sport (campi da gioco e palestre), **vanno aumentate e migliorate le piste ciclabili, riqualificati gli argini (quelli già attrezzati ed altri, ove possibile) con percorsi vita sia ciclabili che pedonali**, dotati di una illuminazione adeguata. Interventi che potrebbero consentire una nuova la mobilità delle persone, con conseguente limitazione dell'inquinamento. All'interno di tali percorsi, poi, potrà essere prevista anche la collocazione di punti ristoro contribuendo così a rendere queste parti di città godibili per il **tempo libero** in un'ottica complessiva di attenzione alla qualità della vita. In stretta collaborazione con le scuole, il Comune dovrà incentivare la pratica sportiva anche tra i più giovani e le persone con disabilità, con adeguate campagne di **sensibilizzazione** sia verso lo sport convenzionale e paraolimpico, oltre che verso l'educazione alimentare e sanitaria. E per far questo, oltre a professionisti del settore, il Comune potrà trarre giovamento anche dalla collaborazione di sportivi ed ex sportivi professionisti quali testimonial autorevoli circa l'importanza dello sport.

Sport e incontro.

Soprattutto in alcune fasce d'età lo sport è una possibilità eccezionale e irrinunciabile d'incontro, conoscenza, integrazione. L'amministrazione vuole sostenere questa funzione sociale di rilievo utilizzando gli impianti come strumenti educativi fondamentali.

Lo sport e le strutture

L'argomento, nell'ultimo anno salito maggiormente agli onori delle cronache, è quello dello **stadio** per il Calcio Padova, che ha visto la proposta dello spostamento al Plebiscito (previa ristrutturazione ed ampliamento dello stesso) delle partite della maggiore squadra calcistica cittadina – altrettanto fortemente avversata da parte della tifoseria e dai cittadini residenti in zona Mortise ed Arcella.

Quella proposta non appare accoglibile per molte ragioni, sia di carattere urbanistico/ambientale che direttamente legate alla destinazione originaria dei due impianti, che va mantenuta per tale: Euganeo per il calcio e Plebiscito prevalentemente per il rugby.

Quanto al primo, tuttavia, - venendo meno la necessità di mantenere la pista di atletica, visto che, con la prossima modifica, lo stadio Colbacchini potrà ospitare eventi di quella disciplina, anche di carattere internazionale – la nuova Amministrazione comunale potrà promuovere **a cura di privati** una **ristrutturazione** idonea a superarne le obiettive criticità per avvicinare gli spalti al terreno di gioco e renderlo più confortevole per il pubblico (come ormai d'uso negli impianti moderni). Ciò si potrà realizzare attraverso un progetto che preveda l'inserimento di attività che – senza stravolgere né le norme urbanistiche né quelle commerciali vigenti - consentano ai privati il rientro dall'investimento in un certo numero di anni, nel contempo agevolando la frequentazione dell'area dell'Euganeo anche in giornate ed orari non coperti da eventi calcistici.

Quanto al **Plebiscito**, dovrà essere completata la sua messa “**a norma**”, ma senza creare in loco alcun ampliamento né altre infrastrutture superflue.

Restando agli sport di vertice nella nostra città, non vanno dimenticate discipline come la pallavolo, il rugby, la pallanuoto, il baseball, il nuoto sincronizzato che in questi anni stanno dando lustro alla città e momento di divertimento, passione ed emozione per i cittadini-tifosi; ma anche altre come per es. il basket che hanno avuto un passato più felice e tuttora dirigenti di società animati dai migliori propositi.

Il ruolo promozionale del Comune

A tutti i dirigenti di società sportive - di ogni livello - che impegnano passione, tempo e risorse per dare concreto sviluppo allo sport e quindi ad un impegno fisicamente e moralmente sano per i giovani, l'Amministrazione comunale dedicherà tutta l'attenzione che essi meritano, agevolando il loro compito nei modi e tempi consentiti dai vincoli pubblicistici ma anche cercando di favorire le sinergie possibili con il mondo dell'impresa, soprattutto al fine del necessario sostegno economico.

Impegno concreto del Comune è in ogni caso quello di dar corso alle opere di **manutenzione e ristrutturazione** di tutte quelle strutture sportive che ne abbiano necessità, al fine di consentire una maggiore e migliore pratica sportiva a tutti.

Inoltre, il Comune svolgerà un ruolo propulsivo per incentivare e promuovere tutti gli sport, anche i meno noti e quelli rivolti a persone con disabilità, attraverso politiche tariffarie - mirate

ad agevolare il lavoro delle società ed aumentare il numero dei praticanti, per migliorare la salute e la qualità della vita degli sportivi di tutte le età – da svolgersi in collaborazione con le Federazioni ed Enti di Promozione Sportiva. S'intende a tal fine rivedere anche i criteri di rilascio delle concessioni per l'utilizzo degli impianti comunali, al fine di mantenere le presenza significative nei rioni delle società sportive.

La Città della Salute

La nuova Amministrazione comunale concorrerà a realizzare il principio costituzionale secondo cui **la sanità è un diritto universale, che va garantito a tutti i cittadini** indistintamente dalla classe sociale. Il Sindaco è il responsabile della salute dei propri concittadini e ha il dovere di intervenire nelle situazioni che mettono a rischio la cittadinanza.

- In tal senso è preoccupante il calo delle vaccinazioni che negli ultimi anni ha portato il Veneto a passare dal 2° posto delle Regioni virtuose del 2007 (anno di abolizione delle Vaccinazioni Obbligatorie) per copertura vaccinale al penultimo posto di quest'anno. I non vaccinati in Veneto si stimano tra il 7 e il 10% dei bambini.
La nuova Amministrazione comunale attuerà politiche sanitarie d'informazione per le famiglie padovane al fine di garantire la massima copertura vaccinale dei nostri bambini. Attueremo quanto previsto dalla Delibera regionale 1935 del 29\11\2016 che dà potere al Sindaco, in quanto autorità Sanitaria Locale, in collaborazione con l'ULSS, di intervenire **per favorire la Vaccinazione** nei casi di rischio individuale o collettivo per tutti i bambini che frequenteranno le Scuole dell'infanzia ed elementari comunali. Siamo per garantire la salute non solo per chi si vaccina, ma anche per quei bambini che non possono vaccinarsi perché affetti da gravi allergie o gravi patologie.
Garantirà, in accordo con l'ULSS 6, **l'apertura di ambulatori di vaccinazioni** in tutti i Distretti cittadini.
- Gli anziani sono concittadini fragili e anche per l'aspetto della salute saranno al centro dell'attenzione della nuova Amministrazione. Per questo saranno attivati gli **interventi che consentono agli anziani di essere curati in casa** o accompagnati, quando è necessario, nei luoghi dove l'intervento sanitario è effettuato.
- L'Amministrazione comunale si farà promotrice di **aggregazioni di medici di medicina generale e/o medicina di gruppo**, incentivando tali iniziative anche favorendo la collocazione in luoghi idonei ed accessibili, secondo il modello delle **Case della Salute** sperimentate in altre città italiane.
- **Si prenderanno iniziative per ridurre le rette di soggiorno nelle case di riposo.**

L'Impegno del Sindaco sarà di contribuire ad **avere strutture ospedaliere adatte alle nuove sfide della moderna sanità**. E' incomprensibile che ancora oggi Reparti rappresentativi per ricerca, prevenzione, diagnosi e cure, diretti da eccellenti professionalità, siano ospitati in spazi vecchi, inadatti e insicuri sia per gli ammalati che per i medici e gli operatori. Ci riferiamo in primo luogo alla Pediatria, eccellenza della sanità padovana, che rappresenta una vera emergenza e che vedrà impegnata l'Amministrazione affinché la Regione rispetti gli investimenti promessi.

La razionalizzazione delle tre aziende sanitarie (Azienda Ospedaliera, ULS, IOV) presenti in città è un fattore prioritario nell'offerta di servizi sanitari di alto livello, per cui si attiverà da subito un dialogo con i direttori generali per studiare una riorganizzazione razionale delle presenze e dei servizi.

L'eccellenza nazionale dello **IOV - Istituto Oncologico Veneto** – deve continuare a operare a Padova, in stretta collaborazione con l'Università e il Policlinico. In tal senso siamo contrari alla scelta regionale di delocalizzare reparti e primariati in altre province. L'Amministrazione si confronterà con la Regione affinché lo IOV sia potenziato e non indebolito.

L'Ospedale Sant'Antonio deve continuare ad essere un riferimento assistenziale per i cittadini e diventare l'ospedale capofila della nuova ULSS, considerata anche la sua strategica vicinanza all'Azienda Ospedaliera.

Il **Nuovo Ospedale** di Padova rappresenta la vera e principale necessità per la nostra Comunità, per la nostra Università, per tutto il Veneto e non solo. Da anni assistiamo a continue promesse, progetti che non ci sono e fondi incerti e insufficienti per una grande opera. Alla Regione compete la programmazione sanitaria avendo come interlocutori principali il Comune, la Provincia, l'Università e l'Azienda ospedaliera.

Siamo favorevoli affinché si proceda alla realizzazione di un nuovo Polo Ospedaliero, anche nella vecchia sede. La localizzazione va individuata a seguito di un'analisi costi benefici redatta da professionisti competenti, che tenga conto degli aspetti sanitari, di ricerca, didattici, urbanistici, logistici, economici e finanziari.

Prendiamo l'impegno con i cittadini che entro tre mesi dall'elezione si verificherà con Regione, Università, Medici e Professionisti Sanitari tramite un'adeguata valutazione costi-benefici quale sia la scelta migliore per la nostra città, per procedere poi con determinazione e tempi certi.

La Città attenta alle Fragilità

Dopo una lunga crisi economica, i cui effetti si fanno ancora sentire è urgente un **ripensamento globale dell'intero servizio del Settore Sociale** che non lo veda più solo come il luogo dell'assistenza al disagio nel quale vengono erogati servizi, ma come il luogo dell'attuazione dei diritti costituzionali dei cittadini, senza distinzione di provenienza, sesso età e condizione personale dove le soluzioni sono co-costruite tra operatori e persone in stato di fragilità. Il Comune sarà attivatore di processi e avrà un ruolo di coordinamento e di armonizzazione delle moltissime realtà che operano nella soddisfazione dei bisogni sul piano sociale.

AZIONI DA INTRAPRENDERE:

- **Adozione del modello del welfare generativo**, un welfare dunque che sia in grado di rigenerare le risorse già disponibili, responsabilizzando le persone che ricevono aiuto,

al fine di aumentare il rendimento degli interventi delle politiche sociali a beneficio dell'intera collettività.

- E' necessario **ripensare al modello di funzionamento dei servizi sociali** in base alle mutate esigenze e possibilità. Sarà progettata una riorganizzazione partecipata dei servizi con l'ausilio degli operatori pubblici/privati stessi in una logica di sperimentazioni e verifiche di lungo termine.
- **Incentivare, facilitare e promuovere la co-progettazione tra enti pubblici e realtà del privato sociale, del terzo settore, dell'associazionismo** sperimentando nuove risposte per nuovi bisogni espressi dal territorio.
- **Stabilizzare gli operatori/trici e potenziare il sistema del servizio sociale territoriale (CST)** quale punto di riferimento per tutte le persone in difficoltà e in disagio economico.
- Affermare il ruolo centrale e di guida del comune di Padova nella ideazione, definizione e redazione del **Piano Sociale di Zona**, luogo nel quale viene deciso l'utilizzo dei fondi per i bisogni socio sanitari.

In un'ottica di continuità e qualità del servizio si dovranno prediligere contratti a lungo termine per gli assistenti sociali, che attualmente non fanno in tempo a conoscere il territorio e che si vedono scadere il rapporto di lavoro. Si promuoverà l'impiego di psicologi, educatori, mediatori culturali e di comunità quali figure professionali indispensabili nelle equipe multidisciplinari.

- **Rifinanziare adeguatamente i capitoli di bilancio relativi al sociale** dopo i tagli operati dalla Amministrazione precedente.
- **Adozione del modello Housing First** (*si tratta di un sistema di intervento che si rivolge essenzialmente ai senza dimora*) di concerto con le realtà del privato sociale. Il Comune si attiverà nel reperire i fondi per questa progettualità sia in sede governativa che in sede europea proponendo soluzioni innovative per ridurre la condizione di senza dimora e contemporaneamente favorire la convivenza urbana.
- **Riattivare i servizi di prevenzione per contrastare i fenomeni di marginalità**. Nella concertazione sociale si terranno in debita considerazione gli attori che si confrontano quotidianamente con le marginalità, in modo che i progetti non siano calati dall'alto ma partano da specifiche e reali esigenze.
- **Lotta alla povertà attraverso strumenti di intervento diretto e indiretto** a sostegno delle reti territoriali che vadano oltre la logica dell'emergenza (emergenza freddo, emergenza abitativa...) per creare percorsi strutturati di reinserimento sociale anche con l'attivazione di nuovi strumenti normativi da parte dell'ente locale.
- **Incrementare i servizi per gli anziani fragili** in particolare i servizi di assistenza domiciliare e ambientale e consegna pasti a domicilio già esistenti. Tali servizi non subiranno riduzioni dovute alla nuova disciplina normativa dell'Isee. Il Comune si farà infatti carico di intervenire con apposita modifica dei regolamenti comunali attualmente in vigore.
- **Realizzazione di un nuovo monitoraggio degli over 75**. La dissoluzione della rete parentale ha acuito i fenomeni di solitudine e abbandono per i quali si dovrà intervenire con una presa in carico immediata.

- Il servizio di “**telefonata amica**” sarà potenziato con un’attenzione alle persone più fragili indipendentemente dall’età anagrafica.
- **Diffusione delle attività ricreative per la terza età** e creazione di nuovi momenti aggregativi per favorire l’invecchiamento attivo.
- **Sostegno alla genitorialità e alla famiglia:** considerando i tempi della città - secondo gli studi di Città Sane - si dovranno promuovere e sostenere, anche attraverso strumenti come le agevolazioni fiscali, quegli uffici, aziende, ditte e fabbriche che creano al proprio interno delle soluzioni con **micro nido** diffusi per la conciliazione dei tempi lavoro – famiglia. Nei capitoli di bilancio saranno allocate risorse aggiuntive per il sostegno alla maternità e alle famiglie, con una particolare attenzione alle famiglie numerose (es. bonus secondo e terzo figlio, social card con esercizi commerciali convenzionati).
- Creazione di progetti di **integrazione tra studenti universitari e anziani in bisogno**, perché i giovani possano fornire servizi in cambio di un alloggio nel loro periodo universitario.
- **Minori in Affido:** valorizzazione e potenziamento del C.A.S.F. (*Centro per l’Affido e la Solidarietà Familiare*) per aumentare la promozione sul Territorio ed il numero di famiglie che aderiscono al progetto. Promuovere l’incontro altre esperienze italiane ed internazionali, prevedere un piano di integrazione delle rette per le famiglie affidatarie aumentando il supporto fornito alla famiglia, intrecciare rapporti con le Comunità straniere in modo che diventino risorsa per il territorio e Rivedere lo *Spazio Neutro* con operatore non solo osservante ma interagente nelle dinamiche familiari in un’ottica di sviluppo delle competenze genitoriali.
- **Carcere:** rafforzare le politiche di giustizia riparativa e di inclusione che favoriscano il reinserimento nel tessuto sociale cittadino degli ex detenuti coinvolgendo anche i comuni di origine nella creazione dei percorsi di reinserimento. Ampliamento dello stanziamento per il progetto carcere già attivo presso il settore Servizi Sociali del Comune di Padova.
- **Volontariato protagonista attivo:** Advocacy (*un processo apopolitico caldeghiato dal volontariato che mira ad influenzare le politiche pubbliche e l’allocazione delle risorse per rimuovere la causa del bisogno*). Il ruolo del volontariato non può essere limitato all’erogazione di servizi a titolo gratuito ma deve ritrovare una dimensione culturale, in sinergia con le istituzioni, per rafforzare la vocazione alla solidarietà come elemento costitutivo della cittadinanza attiva. Le organizzazioni di volontariato devono svolgere funzione di advocacy, rimozione delle cause, come citato nella Legge 266/1991 e riportato nella carta dei valori del volontariato; un terzo settore pronto a ribadire i diritti e le responsabilità del cittadino.

Implementare **la partecipazione delle associazioni** iscritte al Registro Comunale alle Commissioni Consiliari. Promuovere un bilancio "facilitato" di fine anno coinvolgendo nella discussione le realtà associative.

Istituire un ufficio diritti umani, pace e cooperazione internazionale che abbia il compito di coordinare l'attività dell'amministrazione in questi ambiti, realizzare programmi e progetti e favorire le iniziative della società civile.

Rilanciare un'alleanza educativa e culturale tra comune, università, scuole e associazioni per promuovere percorsi scolastici di educazione e formazione ai diritti umani, alla pace e alla responsabilità nei confronti dei beni comuni.

Nessuna città è un'isola: i processi d'innovazione e condivisione di buone pratiche in ambito sociale vanno alimentati attraverso una partecipazione attiva alle reti di città per i diritti umani esistenti a livello nazionale (es. Coordinamento nazionale degli Enti locali per la pace) e internazionale (es. United Cities and Local Governments).

Il comune dovrebbe fornire un servizio di formazione e consulenza tecnica per favorire l'accesso delle associazioni ai bandi europei per il finanziamento di progetti da realizzare nell'ambito diritti umani e intercultura. La partecipazione delle associazioni ai bandi europei, infatti, offre loro la possibilità di creare reti e dare continuità al proprio lavoro.

L'Unione Europea finanzia diversi programmi rivolti a enti locali e società civile per contribuire allo sviluppo di uno spazio in cui l'uguaglianza e i diritti delle persone siano tutelati, promossi e attuati in modo efficace: nel periodo 2014-2020 si segnalano, in particolare, "Azioni Urbane Innovative"; "Diritti, Uguaglianza e Cittadinanza"; "Erasmus+", "Europa per i Cittadini"; "Giustizia". Come definito nella Convenzione ONU sui **diritti delle "persone con disabilità"**, "la disabilità va intesa come un'ordinaria diversità umana", e come tale, va garantita in ogni suo aspetto: dai rapporti con le amministrazioni alla mobilità liberata da barriere architettoniche, dal tempo libero all'autonomia abitativa.

La sfida dell'inclusione, che non può prescindere da un adeguamento strutturale della città, coinvolge inoltre una rivoluzione culturale nel comportamento delle persone e nel superamento di ogni pregiudizio.

L'Amministrazione comunale svilupperà relazioni con le associazioni e con il mondo economico per promuovere opportunità sotto ogni aspetto.

Promozione dell'utilizzo delle possibilità previste dalla legge **"Dopo di Noi"**: i beneficiari sono le "persone con disabilità grave, non determinata dal naturale invecchiamento, prive di sostegno familiare in quanto mancanti di entrambi i genitori o perché gli stessi non sono in grado di fornire l'adeguato sostegno nonché in vista del venir meno del sostegno familiare". I principi ribaditi da questa legge richiamano quelli della Costituzione, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e infine della Convenzione delle Nazioni Unite.

Questi principi impongono che "le persone con disabilità abbiano la possibilità di scegliere il proprio luogo di residenza e dove e con chi vivere e non siano obbligate a vivere in una particolare sistemazione. " Con l'obiettivo di attivare e potenziare programmi di intervento volti a favorire percorsi di deistituzionalizzazione e di supporto alla domiciliarità in abitazioni o gruppi-appartamento che riproducano le condizioni abitative e relazionali della casa familiare. Viene previsto di tenere conto "anche delle migliori opportunità offerte dalle nuove tecnologie, al fine di impedire l'isolamento delle persone con disabilità e di favorire lo sviluppo e il mantenimento delle abilità residue e/o emergenti".

Disabilità e vita indipendente

In città sono molti i soggetti che promuovono attività nell'ambito della vita indipendente delle persone con disabilità, ma lo fanno al di fuori di una logica unitaria e spesso non in grado di produrre un vero coinvolgimento delle famiglie di persone disabili, il cui numero stimato dagli organismi europei è pari a circa 1/6 della popolazione.

Favorire la costruzione un organismo unitario capace di coinvolgere al suo interno tutti i soggetti pubblici e privati, che a qualsiasi titolo hanno responsabilità in tema di disabilità, e di accompagnare le famiglie al riconoscimento e nella promozione del diritto alla vita attiva delle persone con disabilità. Una **fondazione di comunità**, una forma atypica di ente privato, che unisce all'elemento patrimoniale, proprio della fondazione, l'elemento personale proprio dell'associazione. Si tratta di uno strumento oggi frequentemente utilizzato dagli enti pubblici per svolgere attività di pubblica utilità con il concorso di privati. La fondazione deve avere lo scopo di coordinare gli interventi, offrire consulenza giuridica, gestire patrimoni (trust, amministratore di sostegno, ecc.), ricevere e gestire finanziamenti pubblici e privati, curare il patrimonio abitativo, incentivare la nascita di reti solidali a livello cittadino (scuole, parrocchie, privato sociale, volontariato).

Le politiche d'integrazione e inclusione sociale.

La presenza di persone di origine straniera residenti a Padova è molto ampia: si tratta di più di 33.000 persone su 210.000 abitanti. Almeno altri 1500 sono presenti sul territorio, pur non avendo la residenza. E' più del 15% della popolazione, in gran parte in città da anni. E che in grande maggioranza, non hanno accesso al voto e quindi alla possibilità di essere rappresentati. L'Italia è l'unico grande paese europeo assieme alla Grecia a non prevedere il diritto di voto amministrativo per gli stranieri lungo soggiornanti. Si tratta di **una quota di popolazione fondamentale alla vita economica e civile di Padova, assieme ai quali e per i quali costruire politiche di integrazione ed inclusione sociale.** A questi si aggiungono quotidianamente **nuovi arrivi**, nel quadro dell'obbligo di accoglienza a cui l'Italia è vincolata dalle leggi internazionali, arrivi che sono un peso per il territorio ma che, se ben gestiti possono diventare un'opportunità sia in termini diretti (le accoglienze hanno un impatto economico rilevante sul territorio, prima che sui beneficiari, come la propaganda vuole far credere) quanto per le potenzialità di generare **nuova economia, relazionale e cooperativa, e nuova società, aperta ed inclusiva.**

Per quanto riguarda gli stranieri residenti, le linee di lavoro sono due: politiche specifiche per le fasce deboli, e politiche di cittadinanza.

Le politiche per le fasce deboli: mediazione pubblico-privato e co-housing

Ripristineremo il meccanismo degli affitti fra privati con mediazione e garanzia comunale, con costi calmierati per il conduttore e sconto ICI per il locatario, e contributo comunale in caso di pagamento parziale. Si propongono inoltre un **Co-housing** *di scambio* fra persone con fragilità (anzianità, disabilità fisica o psichica) e persone con bisogno abitativo. (Non necessariamente di origine straniera) ed un **Co-housing** *di collaborazione* fra studenti e

richiedenti asilo, impegnandosi a fornire, a canoni agevolati, immobili del patrimonio ERP.

Le politiche per le fasce deboli: ambulatorio aperto a tutti (sul modello dell'ambulatorio di via Duprè in cui gli spazi sono contributo comunale), ambulatorio dedicato, con mediatori come parte integrante dello staff. Coinvolgimento di ASL e di volontari ed associazioni.

Le politiche di cittadinanza: lo sportello Cisi

Riapertura sportelli C.I.S.I. (Centri Informazioni e Servizi per Immigrati) nell'ottica di una gestione corretta dell'immigrazione efficace ed efficiente, che metta al centro realmente la persona immigrata e la sua legittima aspirazione al lavoro. I C.I.S.I svolgono una funzione indispensabile di prevenzione di possibili fenomeni illegali nella gestione delle pratiche amministrative e di controllo del territorio. Il Comune reperirà i fondi necessari per i C.I.S.I. in sede governativa.

Le politiche di cittadinanza: la mediazione linguistico-culturale

I mediatori sono assunti dal Comune, sono selezionati da una commissione di valutazione formata da Università, comune, cooperative, sulla base di criteri chiari, a partire da una profonda ed autentica conoscenza della lingua, ed adeguatamente formati. Viene istituito un registro del comune a disposizione di chi ne abbia bisogno, con possibilità di articolare l'offerta in base ai servizi richiesti. Questo elenco deve essere messo a disposizione di tutti coloro che operano in città come era stato fatto proficuamente in passato. Vengono individuati alcuni servizi in cui la presenza del mediatore è fissa. I mediatori non lavorano soltanto con e per i servizi, ma anche in strada. Mediatori che lavorano con riferimento ad una zona specifica e sono riconoscibili e coordinati. Rispetto all'esperienza precedente già fatta in tale ambito, è importante prevedere anche lavoro serale/notturno. Non fanno solo raccolta e trasmissione di segnalazioni, ma hanno strumenti concreti di mediazione e devono concretamente agire.

Le politiche di cittadinanza: un Patto di convivenza

Stesura e stipula di "patti di convivenza": elementi concreti - pattizi di incontro fra condomini/vicini di rione/quartiere/città intera. (Indipendentemente da origine nazionale e dalla barriera italiani/stranieri), quindi a partire da una dimensione micro (dal condominio al rione al quartiere). Con lo scopo di superare barriere relazionali e recuperare la piacevolezza della convivenza e della prossimità, in direzione di un'idea di lealtà al posto in cui si vive; di rendere condivisa l'idea di convivenza, riconducendo l'idea a un modello di città su cui si converge.

Concretamente, un percorso che parta dal **lancio** – formalizzato - **di assemblee di rione, di emersione e discussione dei conflitti/degrado**. Le assemblee sono facilitate da *mediatori naturali* (chi su area di via o di rione ha già un ruolo riconosciuto di cerniera e di relazione; da individuare e motivare con un lavoro sul territorio), ed anche da **mediatori interculturali** assunti.

Le politiche di cittadinanza: la Commissione degli stranieri

Assoluta rilevanza della ricostituzione di una forma di rappresentanza per chi, per ritardo italiano non ha ancora diritto di voto. La Commissione non ha il solo mandato di parlare dei temi o dei problemi "da stranieri". A partire dall'esperienza passata, è necessario:

- Comunicare chiaramente al corpo elettorale il ruolo e i limiti d'azione degli eletti,
- Individuare con chiarezza forme concrete per dargli un ruolo ulteriore rispetto a quello consultivo (nel quadro del generale riassetto della città, cfr. gruppo partecipazione). Un'ipotesi di lavoro, parallela alla riscrittura dello Statuto Comunale, è quella di rendere questa commissione, come altre fondate su basi diverse, capaci di produrre **proposte di delibere che debbono obbligatoriamente essere discusse dal Consiglio Comunale.**

Le politiche di cittadinanza: La cerimonia di benvenuto

Verrà ripristinata la cerimonia di benvenuto dei nuovi arrivati in città (non solo di origine straniera) con la consegna della Costituzione e dello Statuto comunale.

Le politiche di cittadinanza: Il progetto GARANTI:

Uno strumento di garanzia dei comportamenti etici dell'amministrazione e per la tutela delle minoranze. Verrà attivato un ufficio dei garanti (uno per ogni fascia debole).

Per quanto riguarda i nuovi arrivi, tre sono le linee guida:

- Superare l'approccio emergenziale, quello dei mega-campi disumani, inutili e conflittuali, dannoso per tutti coloro che lo subiscono: persone richiedenti asilo in primis, cittadini in generale.
- Riportare la centralità delle decisioni e del coordinamento al Comune, superando la necessità delle dinamiche coattive delle prefetture,
- Costruire un progetto integrato di medio periodo, a regia comunale, sostenibile e non assistenziale, nel quale l'accoglienza sia una degli elementi, ma che si allarghi alle politiche dei servizi, della casa, a politiche per anziani e disabili mentali ed in generale a percorsi di creatività e di inclusione sociale.

Il programma si articola in otto punti.

1) Impegnare il Comune di Padova ad allargare l'adesione al prossimo bando SPRAR.

I progetti SPRAR sono preferibili perché:

- Mantengono la responsabilità a livello di un ente elettivo, sottoposto al controllo democratico, e la sottraggono al potere coattivo delle prefetture,
- Permettono programmazione (percorsi triennali) e monitoraggio (sia locale che nazionale),
- Impongono il modello dell'accoglienza diffusa, superando quello dei mega-campi disumani, inutili e conflittuali.

Lo SPRAR è uno strumento. Tale strumento è da valorizzare in quanto si inserisce nell'orizzonte complessivo di un'accoglienza che allo stesso tempo sappia garantire maggiormente la dignità delle persone, i percorsi di integrazione in luogo di ghetti disumani e pericolosi, la valorizzazione e responsabilità dell'ente locale e delle istituzioni rappresentative.

2) In conseguenza del primo punto, impegnare il Comune ad ottenere una **graduale dismissione dei posti previsti in ambito CAS fino alla chiusura sul territorio cittadino**.

I Centri di Accoglienza Straordinaria sono imposti coattivamente al territorio: il Prefetto, in virtù dei poteri centralmente attribuiti a lui e nella necessità contingente di gestire una situazione di emergenza, affida a singole cooperative un ampio numero di persone richiedenti asilo. Manca spesso la trasparenza sul bando, e mancano completamente gli strumenti per effettuare una qualsiasi forma di monitoraggio. La rendicontazione, sostanzialmente, non è richiesta. Se alcune cooperative, pure in quadro CAS, cercano di agire virtuosamente, preferendo situazioni di microaccoglienza e cercando di aderire alle linee guida SPRAR, non si può negare la presenza sul territorio di fenomeni di concentrazione imprenditoriale e business e di assoluta inefficacia dei percorsi di integrazione, con la concentrazione dei richiedenti asilo in mega-campi dove le condizioni sono disumane ed inaccettabili, e conseguenza pressoché automatica è il conflitto con i territori, con la creazione di situazioni di disagio anche per i residenti – certamente incomparabili al disagio che si vive dentro i campi, ma comunque da non trascurare.

3) Nel frattempo, impegnare il Comune a promuovere in Prefettura un **tavolo di monitoraggio e coordinamento quanto più vincolante possibile nei confronti delle cooperative che gestiscono CAS** (anche per utilizzare la leva del maggior numero di ospiti per protocolli d'intesa con organismi consortili: Confindustria, Confcommercio, ecc. da trasferire poi alle nuove accoglienze) in cui concertare politiche di accoglienza e monitorare standard minimi. In sede di *Comitato Provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica*, ridisegnare, di concerto con il Prefetto, i bandi CAS del periodo di transizione ponendo un limite numerico di ospiti (massimo 40).

Questo tavolo si occupa anche di coordinare uno *screening delle competenze* degli ospiti delle accoglienze, aspetto spesso trascurato in ambito CAS, e di promuovere un'inchiesta sull'*impatto economico territoriale* delle accoglienze.

Il tavolo di monitoraggio e coordinamento dovrebbe allargarsi anche a CAS presenti in provincia di Padova.

4) Di concerto con la Provincia, farsi promotore di un tavolo di concertazione e cogestione del fenomeno, nei termini sopra esposti, con gli altri Comuni della provincia. **Queste azioni hanno senso solo su scala sovracomunale; ed accoglienza diffusa significa molti attori che la praticano, e non solo il Comune di Padova.**

5) Per tutte le accoglienze presenti sul territorio, il Comune immagina **azioni di ascolto, condivisione e confronto con gli abitanti**, in particolare quelli che si trovano coinvolti nelle politiche di accoglienza (magari perché abitano vicino o nel quartiere in cui ci sono appartamenti o centri di accoglienza) per verificare la situazione, i percorsi in atto, il modo in cui i servizi del Comune sono attivi o possono esserlo maggiormente; attiva o fa attivare agli enti appaltatori percorsi di mediazione condominiale e territoriale.

6) Nel quadro della sua partecipazione alla **Commissione Territoriale** per il riconoscimento del diritto d'asilo, il rappresentante dell'Amministrazione locale fa pressione per aver mediatori in grado di svolgere efficacemente il compito (in collegamento all'albo di cui alle *Politiche di*

Cittadinanza). Spinge per far accedere l'intera Commissione a dei percorsi di formazione da parte dell'Università¹.

7) Il Comune promuove **formazione e capacitazione negli uffici comunali interessati** (dall'anagrafe in poi) a trattare con gli ospiti. Più coinvolgimento e buona programmazione e più risultati si otterranno in termini di efficienza ed efficacia.

8) Il Comune affronterà la sempre più grave questione della **tratta**, replicando il progetto del Comune di Venezia (che dal 1999 è capofila di progetti di assistenza alle vittime di tratta e grave sfruttamento e che dal 2000 gestisce il numero verde nazionale in aiuto alle vittime di tratta).

Si vuole verificare la fattibilità e realizzazione di un progetto di recupero delle derrate alimentari dismesse quotidianamente dalla grande e piccola distribuzione che potrebbero essere destinati invece alle persone disagiate, da affiancare ai progetti virtuosi già in essere, (Rete Solida) già seguite dai Servizi Sociali del Comune. Sono infatti centinaia i quintali di generi alimentari che vengono inviati allo smaltimento ogni giorno perché in prossimità di scadenza o in parte deteriorati o perché non più idonei alla vendita. A tal fine si procederà con le associazioni del settore alla stesura di un protocollo di intesa che preveda il recupero giornaliero degli alimenti, lo stoccaggio e la distribuzione alle famiglie economicamente in difficoltà.

Un patto intergenerazionale

In una città inclusiva i servizi sono mirati per tutte le età. E' necessario estendere la rete di servizi per le famiglie, e favorire la conciliazione dei tempi vita-lavoro. **I servizi ai bambini possono incentivare le giovani coppie a scegliere Padova per il proprio percorso di vita.** Bisogna comunque avere presente che la struttura demografica della popolazione è cambiata: per ogni padovano con meno di 15 anni ne esistono due con più di 65 anni. E l'8% dei padovani ha più di 80 anni. E' necessario quindi prestare attenzione alle persone giunte alla terza età che rappresentano le fondamenta della nostra identità. A loro servono luoghi di socializzazione, di formazione, di creatività e di promozione culturale che favoriscano anche l'incontro intergenerazionale, permettendo ai giovani di scoprire le proprie radici e coltivare le proprie passioni e agli anziani di guardare con maggiore fiducia al futuro e di essere attivi.

E' NECESSARIO:

- Aumentare la disponibilità di **spazi di aggregazione per i giovani**.
- Realizzare un tavolo di confronto permanente con le associazioni del mondo giovanile, coinvolgendole nella progettazione di **Padova come città per tutte le età**.
- **Coordinare i Centri per la Terza Età** presenti in ogni Quartiere armonizzando la programmazione delle attività di socializzazione e culturali.
- Favorire **gruppi di solidarietà di buon vicinato** per via o rione. **Si seguirà il modello Social Street, già adottato con successo in altri comuni italiani.**

¹ Ai sensi del DLT 18/08/2015, n. 142 COMUNITA' EUROPEE RIFUGIATI E PROFUGHI Capo II: Disposizioni di attuazione della Direttiva 2013/32/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 giugno 2013

- Incentivare lo svolgimento da parte degli anziani di attività socialmente utili nell'ambito del **Servizio Civile degli anziani**, ad esempio nei parchi e nelle scuole.
- **Terza età attiva:** Si tratta di attuare un approccio secondo cui le persone che esprimono dei bisogni sono parte attiva del progetto, attori e generatori a loro volta di un'ulteriore risorsa per la comunità.

Viene elaborato, con l'amministrazione come cabina di regia istituzionale, un sistema secondo il quale le persone anziane sono chiamate a mettere a disposizione le loro competenze e a gestire corsi o attività che possono liberamente essere utilizzate dalla comunità e, a loro volta, possono beneficiare di attività pensate da altri (corso di informatica, gite...).

In questo modo si crea una rete e le persone anziane aumentano le occasioni per uscire di casa, sperimentando nuovi incontri.

Politiche Abitative.

- Sarà licenziato un **nuovo Piano delle Alienazioni del Comune di Padova**. Deve essere rivisto il numero e la tipologia degli immobili residenziali posti in vendita. La profonda crisi immobiliare e del credito ha provocato anche a Padova la stagnazione prima e poi una ripresa lenta e difficoltosa del mercato delle compravendite. Il numero eccessivo d'immobili posti nel piano delle alienazioni da parte dell'Amministrazione precedente ha contribuito a deprimere ulteriormente il mercato. L'esito delle alienazioni è stato assolutamente insoddisfacente sia come numero sia come flusso di cassa generato. Il combinato disposto con le nuove povertà ha di converso aumentato la richiesta d'immobili pubblici in assegnazione da graduatoria o in concessione in emergenza abitativa da parte delle famiglie residenti. Richiamare dal piano vendita con decorrenza immediata gli immobili di proprietà del Comune in buono stato di manutenzione, è una risposta efficace ed efficiente in tema di Politiche Abitative e di sostegno alle famiglie.
- L'elevato tasso di conflittualità e di tensione sociale nei complessi di edilizia popolare richiede una risposta coordinata e sinergica con una progettualità che veda operare **una unità di mediazione abitativa** e una unità mista composta da funzionari dei settori comunali di polizia locale e dei servizi sociali e della edilizia residenziale pubblica. Questo intervento dovrà essere sistematico e strutturale.
- Sarà predisposto un "numero verde" comunale dedicato, al quale risponderanno operatori formati, per tutte le numerosissime **segnalazioni di disagio abitativo e problemi di manutenzione degli stabili di edilizia popolare**. Questo permetterà uno snellimento dei tempi di evasione delle risposte e un migliore coordinamento tra i settori comunali per individuare la tipologia d'intervento più idonea.
- Sarà predisposto un piano d'interventi di **riqualificazione ed efficientamento energetico degli edifici comunali di edilizia popolare** con l'obiettivo prioritario di riduzione e contenimento delle spese condominiali, divenute ormai insostenibili per gli assegnatari.
- **Ritiro della delibera sull'accesso alle graduatorie ERP in base all'anzianità di residenza a Padova** ed integrare con nuovi criteri i punteggi di accesso in base al reddito, alla situazione socio-economica dei nuclei familiari, alla presenza di disabilità

nel nucleo familiare, alla mono genitorialità, alla emergenza abitativa verificata dai competenti uffici comunali.

- **Riservare ogni anno a categorie sociali svantaggiate** (precari, disoccupati ex carcerati, separati privati della casa “coniugale”, mamme single etc.) una percentuale di alloggi, precedendo uno specifico progetto di accompagnamento sociale, quando necessario.
- **Mappatura di tutti gli alloggi pubblici chiusi** per motivi di inagibilità, e creazione di conseguenti **bandi di assegnazione in auto-recupero** a favore di singoli e /o associazioni – cooperative.
- **Mappatura di tutti gli alloggi inutilizzati presenti in città, appartenenti ad enti pubblici o para pubblici** (vedi INPS di Padova, poste italiane), per creare accordi con i gestori che vedano, a fronte di una riduzione della tassazione (IMU), la possibilità di essere affittati a chi è in emergenza abitativa a canoni “sociali”.
- Creare un **tavolo di lavoro permanente** con i sindacati degli inquilini, con i sindacati degli studenti e dei proprietari e con tutte le realtà associative e comitati che rivendicano il diritto all’abitare, per riportare il tema del diritto alla casa a tema centrale del comune, e per praticare in modo partecipato percorsi condivisi.
- Prevedere anche per i proprietari, **politiche di riduzione della tassazione, a fronte di riduzione dei canoni d’affitto.**

La Città dei Saperi.

La nuova Amministrazione comunale agirà nei modi e negli ambiti necessari per **esaltare il ruolo dell’Università**, per renderla sempre più un corpus unico con la città e dar vita ad una sorta di **“ecosistema della conoscenza”**.

Un vero e proprio motore di creazione e conversione d’imprese e di startup nei diversi settori della conoscenza, producendo vivacità anche sul fronte della vita culturale nel territorio.

Fermo quanto si dice in altri punti del programma sui temi della necessaria “contaminazione” fra mondo accademico e imprese, dell’apporto dell’Ateneo nello sviluppo del quartiere fieristico quale hub dell’innovazione, del ruolo fondamentale dell’eccellenza sanitaria della nostra Università con relativi riflessi sulla questione-Ospedale, la presenza dell’Università è inoltre spina dorsale dell’assetto sociale ed urbanistico cittadino, dati i molti insediamenti di edilizia universitaria, sia a destinazione didattica che abitativa.

Sotto questo profilo il Comune, d’intesa con l’Ateneo, dovrà:

- Ricercare le **più idonee convenzioni con i rappresentanti delle piccole proprietà immobiliari** per consentire il diritto di abitazione a prezzi calmierati alle migliaia di studenti fuori sede che non riescano a beneficiare degli alloggi ESU.
- Condividere le strategie e le azioni concrete della stessa Università per **facilitare i processi di occupazione** in quella che – attraverso tutte le sue varie articolazioni – costituisce l’azienda più importante della città.

Padova sarà competitiva se continuerà ad attrarre studenti e docenti dal resto del mondo, se saprà accogliere e stimolare i giovani talenti offrendo loro un ambiente innovativo e creativo, ricco di opportunità, di libertà di pensiero e di ricerca.

Una bella scuola per conoscersi e crescere insieme.

La scuola, dall'asilo nido alle secondarie di secondo grado svolge un ruolo educativo e formativo fondamentale per le generazioni future e favorisce l'integrazione delle seconde generazioni.

La scuola è anche un luogo d'incontro tra le famiglie e quindi un'occasione di socialità. Per questo vanno sostenute, implementate e promosse tutte le attività che consentono alle scuole di svolgere la funzione di **presidio della vitalità sociale dei quartieri**.

- Incentivare la promozione, con opportune iniziative che ne diffondano la conoscenza presso la popolazione, degli **asili nido comunali** e del servizio di assoluta qualità che offrono, al fine di raggiungere l'obiettivo della piena occupazione dei posti disponibili.
- Dar corso ad una manutenzione, ristrutturazione e ammodernamento costanti degli **edifici scolastici comunali**, dagli asili nido alla scuola superiore di primo grado.
- Sviluppare ulteriormente il **risparmio energetico negli edifici scolastici** a partire dall'efficientamento termico fino al completamento dell'installazione di pannelli fotovoltaici in tutte le scuole, valorizzare l'adozione della bioedilizia negli interventi di ristrutturazione e risanamento.
- **Facilitare l'accesso delle scuole cittadine ai bandi previsti dal PON Istruzione** (Programma Operativo Nazionale), ma anche la partecipazione diretta ai Fondi strutturali europei.
- Valutare l'utilizzo di **voucher comunali** per lasciare alle famiglie la possibilità di scegliere tra scuole;
- Promuovere attività di sensibilizzazione sui temi dei **Diritti Umani e della Pace** secondo l'impegno sancito dall'articolo 3 dello statuto comunale;
- **Promuovere lo School Bonus**, che prevede il credito d'imposta del 50% sulle erogazioni liberali in denaro, a favore di qualunque istituto del sistema nazionale di istruzione, a patto che siano destinati alla realizzazione di nuove strutture scolastiche o alla manutenzione di quelle esistenti.
- **Avviare le procedure per accedere allo Sbloccascuole**, il decreto governativo che permette di vedere liberati dai vincoli di bilancio fino a 700 milioni di euro l'anno nei prossimi 3 anni per tutti gli enti locali che interverranno nel processo di riqualificazione degli edifici scolastici.
- Rinnovare l'impegno del settore Servizi Scolastici per una **didattica ed una pedagogia** all'interno dei nidi e scuole dell'infanzia comunali profondamente **attenta e inclusiva** dei Bisogni Educativi Speciali (B.E.S.) e dei Disturbi dell'apprendimento (D.S.A.) e dello spettro autistico.
- Investire convintamente risorse sulla **formazione continua delle educatrici e del personale del Settore Servizi Scolastici**, attraverso le risorse umane disponibili in house e attraverso una collaborazione continua e costante con l'Ateneo, ma anche avviando nuove collaborazioni e partnership di comprovato rilievo.
- Riattivare una presenza pro-attiva del Comune al **Tavolo per l'Orientamento e la Dispersione Scolastica attivo presso l'Università**.

- Considerare strategica la partecipazione del Comune e dunque intraprendere tutte le iniziative atte a potenziare questa partecipazione, all'interno dell'I.T.S. COSMO e I.T.S. RED.
- Sostenere con risorse umane ed economiche il **Centro Provinciale per l'Istruzione degli Adulti** (C.P.I.A), come obiettivo strategico per l'attivazione delle reti territoriali che saranno destinatarie di cospicui finanziamenti nazionali e per il quale Padova era stata votata come sede direzionale provinciale dei C.P.I.A.
- Garantire un efficace controllo al **servizio mensa**.
- Valutare la necessità di un **orario di pre-scuola**.
- Promuovere l'attenzione al tema del **bullismo e della ludopatia sostenendo le iniziative di sensibilizzazione all'interno della scuola e nel territorio**.
- **Sostenere le esperienze di dopo-scuola**, basate sia sul lavoro scolastico/curricolare, ma spesso anche sul sostegno alla crescita e all'apprendimento dei bambini e dei ragazzi, in particolare nelle situazioni di fragilità e difficoltà, anche con l'intervento sinergico del Servizio Educativo Domiciliare ad opera del settore Servizi Sociali. Il dopo-scuola, spesso promosso da associazioni, può essere concepito sia come intervento volontario, sia come opportunità lavorativa per molti giovani impegnati nel mondo dell'educazione, se adeguatamente sostenuto dall'ente locale.
- Riattivare i percorsi sicuri casa-scuola (come i **Pedibus**, presenti da anni ma ultimamente incentivati troppo poco), perché permettono ai bambini di raggiungere la propria scuola con mezzi di trasporto non inquinanti in totale autonomia o accompagnati. Per decongestionare gli ingressi e le uscite dalle scuole e attenuare il traffico e l'inquinamento, possono essere uno strumento per incentivare i genitori a lasciare a casa l'auto o ad accordarsi per fare, a turno, un unico viaggio.
- Facilitare per quanto di competenza le reti che favoriscono il successo di percorsi di **alternanza scuola lavoro** per gli studenti della secondaria di secondo grado in modo che la città sia sempre più laboratorio di incontro e crescita per tutti. Il Comune, con i suoi numerosi settori può essere (al pari dell'Università e di altri enti pubblici) un luogo dove svolgere effettivamente l'alternanza scuola lavoro;
- Dare sostegno alla Prefettura e alle iniziative di molte associazioni del territorio che promuovono **corsi professionali per le persone richiedenti asilo** presso le strutture scolastiche cittadine e stage lavorativi presso aziende del padovano.

La Città nella Metropoli

Padova deve riscoprire le proprie potenzialità e promuoverle in una prospettiva nazionale ed europea. Il Comune di Padova con i comuni limitrofi costituisce un'area unica per la mobilità delle persone e le connessioni del sistema produttivo, industriale e agricolo. Questo territorio, che coinvolge un totale di oltre 420.000 abitanti e rappresenta come peso demografico la settima/ottava conurbazione italiana, è a tutti gli effetti un'area metropolitana, pur non avendo ufficialmente tale riconoscimento.

Sull'area metropolitana di Padova vanno individuati due distinti livelli di considerazioni e di operatività:

- Il primo fa riferimento alla “Grande Padova”, che va vista come un’entità di governo del territorio da considerarsi unitariamente allo scopo di coordinare ed uniformare le politiche dei servizi pubblici (trasporti, rifiuti, ecc.) e individuare azioni condivise in campo urbanistico, ambientale ed economico-produttivo.
- Il secondo livello fa riferimento all’area del “Veneto Centrale” che vede Padova al centro di un’area vasta che da ovest a sud in senso orario contempla Vicenza, Treviso, Venezia e Rovigo. A sua volta quest’area si colloca al centro del Nordest, dove con questa espressione non ci dobbiamo riferire solo al Triveneto, ma ricoprendere anche (almeno in parte) l’Emilia Romagna.

Pur nella consapevolezza che ci vorranno ancora anni “di maturazione” per dar corpo alla Grande Padova ed al Veneto centrale come “area metropolitana”, si possono sviluppare strumenti innovativi per Padova e il suo territorio metropolitano:

- Utilizzando il già citato strumento della **Conferenza permanente dei sindaci della Grande Padova**, per condividere non solo progetti e iniziative concretamente realizzabili nel medio periodo, ma anche per delineare una **visione futura di Padova città metropolitana proiettata al 2030**;
- Promuovendo uno strumento nuovo rispetto agli ordinari percorsi di governo urbano e in grado di prefigurare scenari di lungo periodo, mediante la costruzione di un **piano strategico metropolitano**. La necessità di dotare la città di un piano strategico con valenza poliennale, parte innanzitutto dalla considerazione che condizione principale per lo sviluppo di un territorio è poter dar corso ad una programmazione nel tempo dotata di una stabilità di base circa alcune opzioni fondamentali sulle vocazioni della città. Inoltre ragionare sul futuro obbliga tutti gli attori pubblici e privati a confrontarsi e a dialogare, consentendo di superare veti incrociati, posizioni preconcette e barriere politico-culturali sedimentate nel tempo. Tutto ciò comporta l’adozione di alcuni criteri-guida necessari per messa a punto del piano strategico: la selettività dei temi, l’apertura al dialogo e la concertazione, l’integrazione di progetti e politiche settoriali, l’operatività basata sulle risorse effettivamente reperibili e sulle iniziative realisticamente realizzabili e infine la flessibilità, che non appartiene ai tradizionali strumenti urbanistici (Pat e Pati) ma che è indispensabile per affrontare le attuali condizioni di incertezza e complessità, influenzate da fenomeni al tempo stesso locali e globali;
- Stimolando la creazione di **un tavolo di consultazione periodica** con gli amministratori delle città capoluogo e delle provincie del Veneto Centrale per coordinamenti analoghi, in vista di una rivisitazione dell’assetto amministrativo regionale per Aree Vaste e per la realizzazione di accordi specifici su singoli temi: trasporti, politiche economiche, agricole e turistiche;
- Cercando di entrare in un “circuito virtuoso” che porti Padova ad essere fra le protagoniste riconosciute di un “movimento delle Città”, fonte di crescita sociale ed economica per il territorio e i suoi abitanti.

Tutto ciò comporterà un nuovo impegno ed una cooperazione costante con il nostro prestigioso Ateneo e con la Camera di Commercio, affinché la Grande Padova possa fare un salto qualitativo che la proietti in una dimensione europea, non solo con lo scopo di portare risorse finanziarie sul territorio, ma anche con l'obiettivo di alimentare lo scambio interculturale, l'apertura al mondo, la conoscenza reciproca, lo scambio di buone pratiche.

Il ruolo dell'agricoltura nell'area metropolitana

Un tema attinente alla possibile sperimentazione di forme di cooperazione per una progettualità condivisa fra i Comuni della Grande Padova è quello relativo alla realizzazione di un **Parco agro-paesaggistico metropolitano**, che ha trovato una prima definizione progettuale nell'ambito delle iniziative di Agenda 21, con la partecipazione di molte Associazioni provenienti dal mondo agricolo e ambientalista.

Questa proposta ha l'obiettivo di contribuire al miglioramento della qualità ambientale della grande conurbazione padovana e quindi di promuovere **Padova città verde**, inserendo l'agricoltura sostenibile al servizio del cittadino - o agricoltura multifunzionale - nel quadro di una nuova concezione che ha largo seguito in ambito europeo, con la finalità di promuovere nuove forme di economia locale, capaci di integrare agricoltura, tempo libero e turismo culturale.

La Città che si rigenera

STOP AL CONSUMO DI SUOLO

Padova è sesta tra le città italiane per superfici cementificate, ai primissimi posti nelle classifiche dell'inquinamento atmosferico, seconda per rischio di morte da calore, mentre permane costante un elevato rischio idraulico per larga parte dei suoi quartieri.

Il "consumo di suolo", ovvero la progressiva erosione del territorio rurale a opera di nuove urbanizzazioni è l'esito nefasto di norme nazionali non soltanto in materia di governo del territorio, ma anche di norme relative alla fiscalità locale.

La Relazione Ambientale del PATI documenta come nel decennio di attuazione del piano, anziché rispettare l'obiettivo di una riduzione del 20% delle emissioni climalteranti, i previsti incrementi del traffico veicolare comporteranno un aumento del 40% delle emissioni di CO₂ ed un aumento del 19% delle polveri sottili, mentre i nuovi insediamenti commerciali, direzionali e produttivi comporteranno un incremento del 23,45% delle emissioni di CO₂.

Il PAT, adottato nel 2009 e approvato nel 2014, fondava il proprio dimensionamento su un previsto incremento della popolazione, tra il 2008 ed il 2018, di 24.185 abitanti. Per far fronte a tale previsione il PAT consente una capacità insediativa di quasi 4,7 milioni di m³, dei quali oltre 2,6 milioni già localizzati dal Piano degli Interventi ed ulteriori 2 milioni circa da localizzare; questo a fronte di una diminuzione di popolazione dal 1980 al 2017 di -26.000 ab.. Con una riduzione tra previsto e reale di 50.000 abitanti e 11.000 tra appartamenti e case sfitte a Padova, si rende necessaria una revisione del PAT al ribasso in termini di cubatura per salvaguardare il territorio aperto e scommettere sulla rigenerazione urbana.

LA PROPOSTA

È necessario elaborare una Variante al PAT, che riveda criticamente le previsioni edificatorie del precedente, fatti salvi gli interventi effettuabili in diretta applicazione del piano

(autorizzazioni già rilasciate) e le convenzioni urbanistiche già sottoscritte, giustificando tale impostazione sulla base di:

- Diminuzione della popolazione, al contrario del previsto aumento;
- Case e appartamenti non occupati per 11.000 unità;
- Rischio idraulico.
- Saturazione cunei verdi;
- Necessità di ridurre l'effetto isola di calore urbano e di portare ossigeno in città.

A tal fine intende predisporre un'apposita Variante al Piano degli Interventi finalizzata a:

- Misure di salvaguardia di tutte le residue aree inedificate del territorio comunale, con ritorno, ove possibile, a destinazione agricola o a verde pubblico;
- Dare continuità tra cunei verdi urbani e territorio agricolo periurbano, quale sistema di compensazione CO₂, trattenimento delle polveri, raffrescamento dell'isola di calore urbano e riduzione del rischio idraulico;
- Costruzione di una rete ecologica comunale priva di soluzioni di continuità, connessa al sistema delle acque, ai parchi urbani e al Parco delle Mura cinquecentesche;
- Potenziamento dell'agricoltura urbana, delle fattorie didattiche e degli orti comunitari, formazione di ambiti agricoli periurbani incrementandone le valenze produttive, paesaggistiche ed ecosistemiche;
- Censimento aree dismesse e individuazione dei contesti in cui promuovere processi di rigenerazione urbana sostenibile fornendo precise indicazioni progettuali e adeguati incentivi legati ad una pubblica utilità. La Variante al PAT dovrà essere coordinata con le strategie di un aggiornato Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e con quelle del redigendo Piano di Adattamento Locale ai cambiamenti climatici (PAL), con la rielaborazione del Regolamento Edilizio. La revisione al ribasso della potenzialità edificatoria andrà fatta con il confronto puntuale con i privati proprietari dei terreni, ricorrendo anche alla norma regionale sulle "varianti verdi" L. R. 4/20156, che consente ai privati di rinunciare alla potenzialità edificatoria.

←



COMUNE DI PADOVA
SEGRETERIA GENERALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 2018/0175 DEL 24/04/2018

L'anno 2018, il giorno ventiquattro del mese di aprile, alle ore 14.20 presso la sede di Palazzo Moroni si è riunita la Giunta Comunale all'uopo convocata.

Presiede: Il Vice Sindaco - Arturo Lorenzoni -

Partecipa: Il Segretario Generale - Giovanni Zampieri -

Alla trattazione del presente argomento, sono presenti (p) ed assenti (a) i Signori:

1	GIORDANI SERGIO	Sindaco	A
2	LORENZONI ARTURO	Vice Sindaco	P
3	PIVA CRISTINA	Assessore	P
4	COLASIO ANDREA	Assessore	A
5	BONAVINA DIEGO	Assessore	P
6	BENCIOLINI FRANCESCA	Assessore	P
7	MICALIZZI ANDREA	Assessore	P
8	NALIN MARTA	Assessore	A
9	GALLANI CHIARA	Assessore	P
10	BRESSA ANTONIO	Assessore	P

OGGETTO: APPROVAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE NECESSARIA PER LA RIPARTIZIONE IN ANNUALITA' DEL CONTRIBUTO MINISTERIALE PER LA LINEA SIR 3 SISTEMA INTERMEDIO A RETE, TRATTA STAZIONE – VOLTABAROZZO DI CUI AL D.M. 587/2017.

LA GIUNTA COMUNALE

Su proposta del Vicesindaco Assessore alla Mobilità Ing. Arturo Lorenzoni ai sensi dell'art. 52, comma 7 dello Statuto Comunale:

PREMESSO CHE:

- il Comune di Padova ha realizzato la linea di trasporto pubblico SIR 1 - Sistema Intermedio a Rete – tratta Guizza-Stazione-Pontevigodarzere usufruendo del finanziamento di cui alla L. 211/92 “ Interventi dei sistemi di trasporto rapido di massa”;
- tale linea è entrata completamente in esercizio nel 2009;
- le linee SIR 2 tratta Rubano – Stazione - Ponte di Brenta e SIR 3 tratta Stazione – Voltabarozzo sono state confermate nelle previsioni del Piano Urbano della Mobilità elaborato nell'ambito del PATI della Conferenza Metropolitana di Padova – CO.ME.PA., approvato nel 2012;
- le Linee strategiche di mandato dell'Amministrazione Comunale 2017-2022, approvate con delibera di C.C. n.36 del 13.07.2017, prevedono la realizzazione delle 2 linee di forza del trasporto pubblico SIR 2 e SIR 3;
- in conseguenza di quanto stabilito dalle delibere di G.C. n. 541 del 03/08/2015 e n. 651 del 28/12/2017, è attualmente in corso la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS relativo all'ambito territoriale della CO.ME.PA. predisposto in base alle specifiche Linee Guida della Commissione UE recepite ed esplicitate più recentemente dal decreto del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti del 4.8.2017; tra i suoi principali obiettivi è previsto il

potenziamento ed il miglioramento del servizio di trasporto pubblico con l'attuazione delle linee SIR 2 e SIR 3;

- in data 19/09/2017 prot. 316882 è stata presentata dal Comune di Padova al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un'apposita richiesta di finanziamento per le due linee SIR 2 e SIR 3, come già sopra descritte, successivamente integrata con nota prot. 344214 del 10/10/2017;
- con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 587 del 22/12/2017 sono state ripartite le risorse del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese (art. 1, comma 140, L. 11/12/2016 n. 232, destinate al trasporto rapido di massa), assegnando al Comune di Padova, per la realizzazione della linea SIR 3 tratta Stazione – Voltabarozzo, un importo complessivo di 56 ML€, corrispondente al quadro economico del progetto preliminare approvato con DGC n.1 del 9.1.2004;

DATO ATTO che, in base all'art. 2 del citato Decreto Ministeriale, la ripartizione del suddetto contributo in annualità avverrà sulla base della documentazione e dei cronoprogrammi che le Amministrazioni beneficiarie devono trasmettere entro 90 giorni dalla pubblicazione del Decreto sulla G.U.;

RICHIAMATO l'Argomento di Giunta n. 29 del 06/02/2018, con cui è stata esplicitata una precisa direttiva per la costituzione di un apposito Gruppo di Progetto, ai soli fini della predisposizione della documentazione da presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la linea SIR3 ed ai sensi del Decreto Ministeriale n. 587/2017;

DATO ATTO che con il predetto Argomento di Giunta n. 29 del 06/02/2018 si è stabilito, altresì, di affidare un'incarico per la predisposizione della documentazione richiesta dal D.M sopracitato e le relative analisi preliminari, ad una Società esterna, nonchè il coordinamento, la programmazione e le verifiche di tutte le attività ad un Professionista esterno;

VISTE:

- la determinazione del Settore Polizia Locale Protezione Civile e Mobilità n.34 del 22/02/2018 con cui è stato affidato alla società Net Engineering S.p.A. l'incarico per la predisposizione della documentazione di cui al D.M. 587/2017;
- la determinazione del Settore Polizia Locale Protezione Civile e Mobilità n.40 del 22/02/2018 con cui è stato affidato all'ing. Luca Masnata l'incarico per il coordinamento delle attività finalizzate alla redazione della documentazione di cui al D.M. 587/2017;

CONSIDERATO che la redazione della sopra indicata documentazione sul SIR 3 si è svolta con incontri ripetuti di verifica sullo stato di avanzamento delle attività, programmati e gestiti dal coordinatore, durante i quali, fra l'altro, sono state recepite le indicazioni riportate dai confronti diretti che nel frattempo l'Amministrazione Comunale ha avuto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

ACQUISITA da parte di Net Engineering S.p.A. con prot. 157041 del 23/04/2018 la documentazione finale necessaria al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la ripartizione del contributo in annualità per la linea SIR 3 tratta Stazione – Voltabarozzo, di cui al citato Decreto ministeriale n. 587 del 22/12/2017, più nel dettaglio, consistente nei seguenti elaborati:

- Relazione illustrativa ai sensi del Decreto n.587 del 22/12/2017 e relativi allegati
 - Allegato 1 Cronoprogramma
 - Allegato 2 Pareri, nulla osta ed approvazioni
 - Allegato 3 Planimetria del tracciato – Progetto Preliminare 2003

VISTA la nota prot. 157370 del 23/04/2018 del Coordinatore del Gruppo di Progetto, agli atti del Servizio Mobilità e Traffico del Settore Polizia Locale, Protezione Civile e Mobilità;

STABILITO di approvare la suddetta documentazione al fine della sua trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro e non oltre il 27/04/2018, come previsto dall'art. 2 del citato Decreto Ministeriale e dalla nota del MIT prot. 142488 del 12/04/2018;

VISTO l'articolo 48 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267 e s.m.i.;

PRESO ATTO dei pareri riportati in calce (**) espressi sulla proposta di deliberazione, ai sensi dell'art. 49 e dell'articolo 97 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267;

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. di approvare la documentazione indicata nelle premesse contenente la relazione illustrativa sull'intervento ed i relativi allegati sopra descritti, predisposta da Net Engineering S.p.A. e acquisita con prot. 157041 del 23/04/2018, in atti del Servizio Mobilità e Traffico del Settore Polizia Locale Protezione Civile e Mobilità, quale documentazione necessaria al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la ripartizione del contributo in annualità per la linea SIR 3 tratta Stazione – Voltabarozzo, di cui al citato Decreto Ministeriale n. 587 del 22/12/2017;
3. di apportare le variazioni contabili al DUP – Documento Unico di Programmazione ed al Bilancio di Previsione 2018/2020 dopo l'approvazione del cronoprogramma, indicato nelle premesse, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
4. il competente Capo Servizio Mobilità e Traffico del Settore Polizia Locale Protezione Civile e Mobilità provvederà all'esecuzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 107 del D.Lgs. 267/2000

DELIBERA

altresì, attesa l'urgenza, l'immediata eseguibilità del presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18/07/2000 n. 267.

(***) PARERI SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

1) Parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

24/04/2018

Il Capo Servizio Mobilità
Daniele Agostini

2) Parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

24/04/2018

Il Responsabile Servizio Opere
Infrastrutturali
Massimo Benvenuti

3) Parere favorevole in ordine alla regolarità contabile. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

24/04/2018

Il Funzionario con A.S.
Pietro Lo Bosco

4) Su richiesta si esprime, ai sensi dell'art. 97 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267, il parere che nella proposta in oggetto non si evidenziano vizi di legittimità. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

24/04/2018

Il Segretario Generale
Giovanni Zampieri

Posta in votazione la suestesa proposta di deliberazione, viene approvata con voti unanimi legalmente espressi ed altresì, con voti unanimi, viene dichiarata immediatamente eseguibile.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL VICE SINDACO
Arturo Lorenzoni

IL SEGRETARIO GENERALE
Giovanni Zampieri



COMUNE DI PADOVA
SEGRETERIA GENERALE

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 2018/0099 di Reg.

Seduta del 22/12/2018

OGGETTO: FINANZIAMENTO DI CUI AL D.M. N. 360/2018 PER LA REALIZZAZIONE
DELLA LINEA TRAMVIARIA SIR 3 - TRATTA STAZIONE - VOLTABAROZZO.
INDIVIDUAZIONE SOGGETTO ATTUATORE.

L'anno 2018, il giorno ventidue del mese di dicembre alle ore 09.08, convocato su determinazione del Presidente con avviso spedito nei modi e termini di legge, il Consiglio Comunale si è riunito presso la sede di Palazzo Moroni, nella sala delle adunanze aperta al pubblico, in seduta di seconda convocazione.

Alla trattazione dell'argomento in oggetto, in seduta pubblica, risultano presenti ed assenti:

Il Sindaco GIORDANI SERGIO

e i Consiglieri:

N.	NOME E COGNOME	N.	NOME E COGNOME
01.	BERNO GIANNI	17.	FIORENTIN ENRICO
02.	COLONNELLO MARGHERITA	18.	TARZIA LUIGI
03.	BETTELLA ROBERTO	19.	PILLITTERI SIMONE
04.	BARZON ANNA	20.	FORESTA ANTONIO
05.	TISO NEREO	21.	LONARDI UBALDO
06.	GABELLI GIOVANNI	22.	PELLIZZARI VANDA
07.	RAMPAZZO NICOLA	23.	MONETA ROBERTO CARLO
08.	MARINELLO ROBERTO	24.	MENEGHINI DAVIDE
09.	RUFFINI DANIELA	Ag	25. CAVATTION MATTEO
10.	SANGATI MARCO	26.	CAPPELLINI ELENA
11.	FERRO STEFANO	27.	TURRIN ENRICO
12.	GIRALUCCI SILVIA	28.	BITONCI MASSIMO
13.	SACERDOTI PAOLO ROBERTO	29.	LUCIANI ALAIN
14.	TAGLIAVINI GIOVANNI	30.	SODERO VERA
15.	SCARSO MERI	31.	MOSCO ELEONORA
16.	PASQUALETTO CARLO	32.	CUSUMANO GIACOMO

e pertanto complessivamente presenti n. 30 e assenti n. 3 componenti del Consiglio.

Sono presenti gli Assessori:

LORENZONI ARTURO

MICALIZZI ANDREA

PIVA CRISTINA

NALIN MARTA

COLASIO ANDREA

A GALLANI CHIARA

BONAVINA DIEGO

BRESSA ANTONIO

BENCIOLINI FRANCESCA

Presiede: Il Presidente del Consiglio Giovanni Tagliavini

Partecipa: Il Segretario Generale Giovanni Zampieri

La seduta è legale.

Sono designati a fungere da scrutatori i Consiglieri signori:

1) Tiso Nereo

2) Sodero Vera

Il Presidente pone in discussione l'argomento iscritto al n. 150 dell'O.d.g., dando la parola al Vice Sindaco Arturo Lorenzoni, il quale illustra la seguente relazione in precedenza distribuita ai Consiglieri:

Signori Consiglieri,

Si ricorda che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 83 del 25/07/2000, è stato approvato il primo stralcio del Piano Urbano della Mobilità (PUM) nel quale è stato individuato il sistema tranviario di trasporto pubblico denominato SIR – Sistema Intermedio a Rete, articolato per tre linee principali, così schematizzate:

- Nord – Sud: Linea SIR 1
- Est – Ovest: Linea SIR 2
- Sud – Est: Linea SIR 3.

Con la suddetta deliberazione si è stabilito di avvalersi, ai sensi dell'art. 2 della Legge 211/92, di APS S.p.A. per la realizzazione e la gestione degli interventi relativi al nuovo sistema di trasporto pubblico.

Il Comune di Padova ha realizzato la linea di trasporto pubblico SIR 1 - Sistema Intermedio a Rete - Guizza-Stazione - Pontevigodarzere usufruendo del finanziamento ex L. 211/92 "Interventi dei sistemi di trasporto rapido di massa".

La progettazione esecutiva e l'attuazione della linea SIR 1, nonché la progettazione preliminare delle linee SIR 2 e SIR 3, sono avvenuti a seguito dell'avvalimento del Comune ad APS Holding S.p.A., già APS S.p.A., in qualità di stazione appaltante (accordi procedurali Comune-APS del 27/02/2002 e successivi atti integrativi del 05/02/2003, 07/07/2003, 10/11/2005, 28/06/2007 e 07/07/2008), mentre i rapporti con il Ministero delle Infrastrutture ed ai Trasporti sono stati gestiti dal Comune di Padova, quale destinatario dei relativi finanziamenti.

La linea SIR 1 è entrata completamente in esercizio nel 2009.

Nel frattempo, con delibere di G.C. n.1 del 9.1.2004 e n. 342 del 20.04.2004 sono stati approvati, rispettivamente, il progetto preliminare della linea SIR 3, Stazione FS – Ospedale – Voltabarozzo, con un percorso di 6 km e un importo previsto di 56 ML€, nonché il progetto della linea SIR 2, con percorso Rubano - Stazione FS – Ponte di Brenta, con un percorso di km 12,7 e un importo previsto di 127ML€.

Le linee SIR 2 e SIR 3 sono state confermate nelle previsioni del Piano Urbano della Mobilità elaborato nell'ambito del PATI della Conferenza Metropolitana di Padova – CO.ME.PA., approvato nel 2012.

In conseguenza di quanto stabilito dalle delibere di Giunta Comunale n. 541 del 03/08/2015 e n. 651 del 28/12/2017, è attualmente in corso la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS relativo all'ambito territoriale della CO.ME.PA. predisposto in base alle specifiche Linee Guida della Commissione UE recepite ed esplicitate più recentemente dal decreto del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti del 4.8.2017; tra i suoi principali obiettivi è previsto il potenziamento ed il miglioramento del servizio di trasporto pubblico con l'attuazione delle linee SIR 2 e SIR 3.

Nelle linee strategiche di mandato dell'Amministrazione del Comune di Padova 2017-2022, approvate con delibera di Consiglio Comunale n.36 del 13.07.2017, è previsto lo sviluppo della rete del trasporto pubblico, inserita in un progetto complessivo e coordinato di riqualificazione del servizio, a partire dalle già individuate principali linee di forza del tram SIR 1, SIR 2 e SIR 3, come anche riportato nel Documento Unico di Programmazione 2018 – 2022.

Si evidenzia che con decreto n. 587 del 22/12/2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato il Comune di Padova quale destinatario di € 56.000.000,00 a valere sul fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 140 della legge 11.12.2016, n. 232, per la realizzazione del progetto "Linea tranviaria SIR 3, tratta Stazione – Voltabarozzo".

A seguito del suddetto decreto il Comune di Padova ha predisposto ed approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 175 del 24/4/2018, nonché inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 26.4.2018, la documentazione richiesta per il finanziamento di cui sopra.

Successivamente, in data 15/10/2018 con nota prot. n. 393470, è pervenuta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti la bozza di Convenzione da sottoscriversi con il Ministero stesso regolante il finanziamento di cui al D.M. n.360 del 6/08/2018 per la realizzazione della Linea tramviaria SIR 3.

La suddetta convenzione prevede, all'articolo 7, che il Comune debba comunicare al Ministero la nomina del soggetto attuatore dell'intervento, con cui debbono essere sottoscritti appositi atti di disciplina del rapporto, in linea con il contenuto della convenzione stessa.

La legge 211/1992 prevede all'art. 2 che "*Gli enti locali di cui all'articolo 1, per la realizzazione e la gestione, anche disgiunte, dei programmi di interventi di cui alla presente legge, possono avvalersi di società costituite ai sensi dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, ovvero delle società di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata*".

Tutto ciò premesso, si sottopone alla Vostra approvazione il seguente ordine del giorno:

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO l'art.4, comma 2, D. Lgs. 175 del 19 agosto 2016 relativo alle "Finalità perseguitibili mediante l'acquisizione e la gestione di partecipazioni pubbliche";

DATO ATTO che:

- APS Holding S.p.A. è società partecipata al 99,99 % dal Comune di Padova e, per il restante 0,01%, dal Comune di Viganza (quota in corso di acquisizione da parte di APS Holding Spa), il quale esercita sulla stessa il controllo analogo ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 2 e 16 del D.lgs 175/2016;
- ad APS Holding S.p.A. il Comune di Padova ha già affidato, quale società in house , la gestione di determinati servizi e attività che sono state anche indicate nella specifica comunicazione ad ANAC in data 01.03.2018, come previsto dall'art. 192 del D.Lgs 50/2016, per l'inserimento nell'apposito elenco al numero ID 501;
- APS Holding appare il soggetto più idoneo a rivestire la qualifica di "soggetto attuatore " di cui all'art. 7 della Convenzione per le seguenti ragioni:
 - a) è il soggetto che già ha espletato l'attività di progettazione e di stazione appaltante per la realizzazione della linea del tram SIR1;
 - b) relativamente alla linea tramviaria SIR 1, è il soggetto attualmente proprietario del sistema di guida vincolata (rotaia, resina, scambi), degli impianti di alimentazione elettrica di trazione e relativi supporti, impianti di gestione del sistema, delle pensiline di fermata e dei mezzi mobili, nel rispetto del principio di separazione della proprietà delle reti e degli impianti rispetto alla gestione del servizio;
 - c) è stata fino al maggio 2015, prima del subentro di Busitalia Veneto S.p.A. (società peraltro partecipata al 55% da Busitalia Sita Nord s.r.l. e al 45% da APS Holding S.p.A.), la società che ha gestito il servizio di trasporto pubblico urbano, acquisendo quindi una notevole esperienza in materia di trasporto pubblico locale;
 - d) quale società in house del Comune di Padova, è affidataria, tra gli altri, del servizio di gestione della sosta pubblica a pagamento;

VISTA la nota di APS Holding S.p.A., in data 11/12/2018 prot.n. 476762, con la quale ha assicurato la propria capacità tecnico-organizzativa ad assumersi l'incarico di soggetto attuatore ex art.2 della Legge 211/92 per la realizzazione della linea tramviaria SIR 3 – tratta Stazione Voltabarozzo;

RITENUTO che, per quanto sopra riportato, risulta la convenienza dell'individuazione del ruolo di soggetto attuatore in APS Holding S.p.A., avendo la stessa società pubblica acquisito nel tempo adeguata esperienza e know how in materia di progettazione e gestione di impianti a rete per la linea tramviaria cittadina, risultando pertanto in possesso dei necessari requisiti per garantire efficienza, economicità e qualità del servizio, nonché di garantire l'ottimale impiego delle risorse pubbliche;

DATO ATTO che alla luce della disponibilità manifestata da APS Holding S.p.A. occorre dettare le fondamentali linee d'indirizzo del rapporto tra Comune di Padova e soggetto attuatore APS Holding S.p.A., fermo restando che con successivo provvedimento di Giunta Comunale verrà approvato un apposito atto per regolare i rapporti tra le parti, al fine di disciplinare i reciproci impegni per garantire il puntuale adempimento delle obbligazioni inerenti alla convenzione da stipularsi con il Ministero delle Infrastrutture relativa all'erogazione del finanziamento statale destinato alla realizzazione della Linea tramviaria SIR 3;

RITENUTO pertanto di stabilire che:

- APS Holding S.p.A. verrà incaricata quale soggetto attuatore ex art. 2 della legge n.211/1992 per la progettazione e realizzazione della linea tramviaria SIR3 – tratta Stazione Voltabarozzo, comprensivo della funzione di stazione appaltante ai fini della realizzazione della linea tramviaria stessa;
- per quanto attiene ai beni patrimoniali destinati al servizio di trasporto pubblico della linea tramviaria SIR3, al fine di garantire uniformità e coerenza gestionale e patrimoniale della realizzanda Linea Tramviaria SIR 3, rispetto a quanto già realizzato per la Linea SR 1, i beni afferenti all'esercizio della linea SIR 3, acquistati e/o realizzati da APS Holding S.p.A. con fondi trasferiti dal Comune di Padova, dovranno rimanere in proprietà di APS Holding S.p.A. con vincolo di destinazione al suddetto servizio pubblico di trasporto (mezzi mobili, sistema guida vincolata costituito da rotaia, resina e scambi, impianti di alimentazione elettrica di trazione e relativi supporti, impianti di gestione del sistema, pensiline di fermata), conformemente a quanto già previsto per la Linea SIR1, con esclusione dei beni di proprietà del Comune di Padova (al pari della disciplina prevista per la linea SIR1) di cui verrà concessa comunque la disponibilità ai fini della realizzazione della linea. Il Comune di Padova porrà in essere i necessari meccanismi negoziali (statutari o convenzionali) utili a garantire l'effettiva destinazione di tali beni all'utilità pubblica cui sono destinati;
- ogni altro aspetto del rapporto tra le parti verrà regolamentato nell'apposito disciplinare;

VISTI gli artt. 42 e 48 del D. Lgs. 18/08/2000 n°267;

PRESO atto dei pareri riportati in calce (***) espressi sulla proposta di deliberazione, ai sensi dell'articolo 49 e dell'articolo 97 del D. Lgs. 18/08/2000, n. 267;

DELIBERA

1. di dare atto che le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. di individuare, in attuazione dell'art. 7 della convenzione da stipularsi tra il Comune di Padova e il *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione generale per i Sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale* regolante l'erogazione del finanziamento statale per la realizzazione della linea tramviaria SIR 3 – tratta Stazione Voltabarozzo, la società pubblica APS Holding S.p.A. quale soggetto attuatore della Linea SIR3;
3. di stabilire le seguenti linee d'indirizzo del rapporto convenzionale da stipularsi tra il Comune di Padova e soggetto attuatore APS Holding S.p.A.:
 - APS Holding S.p.A. verrà incaricata, quale soggetto attuatore ex art. 2 della legge n.211/1992, per la progettazione e realizzazione della linea tramviaria SIR3 – tratta Stazione Voltabarozzo, comprensivo della funzione di stazione appaltante ai fini della realizzazione della linea tramviaria stessa;
 - per quanto attiene ai beni patrimoniali destinati al servizio di trasporto pubblico della linea tramviaria SIR3, al fine di garantire uniformità e coerenza gestionale e patrimoniale della realizzanda Linea Tramviaria SIR 3 rispetto a quanto già realizzato per la Linea SR 1, i beni afferenti all'esercizio della linea SIR 3, acquistati e/o realizzati da APS Holding S.p.A. con fondi trasferiti dal Comune di Padova, dovranno rimanere in proprietà di APS Holding S.p.A. con vincolo di destinazione al suddetto servizio pubblico di trasporto (mezzi mobili, sistema guida vincolata costituito da rotaia, resina e scambi, impianti di alimentazione elettrica di trazione e relativi supporti, impianti di gestione del sistema, pensiline di fermata), conformemente a quanto già previsto per la Linea SIR1, con esclusione dei beni di proprietà del Comune di Padova (al pari della disciplina prevista per la linea SIR1) di cui verrà concessa comunque la disponibilità ai fini della realizzazione della linea. Il Comune di Padova porrà in essere i necessari meccanismi negoziali (statutari o convenzionali) utili a garantire l'effettiva destinazione di tali beni all'utilità pubblica cui sono destinati;
 - ogni altro aspetto del rapporto tra le parti verrà regolamentato nell'apposito disciplinare, da approvarsi con successivi provvedimenti di Giunta Comunale o del dirigente competente, nel pieno rispetto dei contenuti e delle condizioni previste dallo schema di Convenzione trasmesso in data 15.10.2018 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota prot. n.393470;
4. il Dirigente del Settore Urbanistica Servizi Catastali e Mobilità provvederà all'esecuzione ai sensi e per gli effetti dell'art. 107 D. Lgs. 267/2000.

(***)PARERI SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

1) Parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

11/12/2018

Il Capo Settore
Danilo Guarti

2) Parere favorevole in ordine alla regolarità contabile. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

11/12/2018

Il Ragioniere Capo
Pietro Lo Bosco

3) Su richiesta si esprime, ai sensi dell'art. 97 del D.Lgs. 18.8.2000 n. 267, il parere che nella proposta in oggetto non si evidenziano vizi di legittimità. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

11/12/2018

Il Segretario Generale
Giovanni Zampieri

4) Il Collegio dei Revisori dei Conti, con verbale n. 136 del 19/12/2018, esprime parere favorevole in ordine alla presente deliberazione così come proposto dalla Giunta Comunale in ottemperanza dell'art. 77 del Regolamento Comunale di contabilità. Visto generato automaticamente dal sistema informatico del Comune di Padova ai sensi dell'art. 3 del D. Lgs. 39/93 – firma autografa omessa.

21/12/2018

Il Revisore dei Conti
Enzo Colosso

OMISSIS

Il Presidente dichiara aperta la discussione.

Intervengono i Consiglieri Cusumano, Tiso, Cavatton, Tarzia, Luciani, Berno, Pellizzari, Lonardi, Bettella, Mosco, Ferro, Foresta, Cappellini e Sangati; replica il Vice Sindaco Lorenzoni.

Seguono le dichiarazioni di voto dei Consiglieri Cusumano, Sodero, Lonardi, Cavatton, Pasqualetto, Ferro e Berno.

Nessun altro avendo chiesto di parlare, il Presidente pone in votazione, con il sistema elettronico, la proposta all'ordine del giorno.

Con l'assistenza degli Scrutatori si accerta il seguente risultato:

Presenti n. 30

Voti favorevoli n. 20

Contrari n. 10 (Luciani, Lonardi, Mosco, Cusumano, Sodero, Meneghini, Cavatton, Turrin, Cappellini e Pellizzari)

Il Presidente proclama l'esito della votazione e dichiara approvata la proposta in oggetto.

Il Presidente pone quindi in votazione, con il sistema elettronico, l'immediata eseguibilità del presente provvedimento e, con l'assistenza degli Scrutatori, si accerta il seguente risultato:

Presenti n. 30

Voti favorevoli n. 20

Astenuti n. 1 (Lonardi)

Non votanti n. 9 (Sodero, Mosco, Pellizzari, Luciani, Cavatton, Turrin, Cappellini, Cusumano e Meneghini)

Il Presidente proclama l'esito della votazione e dichiara immediatamente eseguibile la proposta in oggetto, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267.

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
Giovanni Tagliavini

IL SEGRETARIO GENERALE
Giovanni Zampieri

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio per 15 gg. consecutivi dal 04/01/2019 al 18/01/2019, ai sensi e per gli effetti dell'art. 124 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267.

P. IL CAPO SETTORE SERVIZI
ISTITUZIONALI
Valeria Pavone

E' divenuta ESECUTIVA, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 il giorno 14/01/2019.

IL CAPO SETTORE SERVIZI
ISTITUZIONALI
Michele Guerra

La presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo on line per 15 giorni consecutivi dal 04/01/2019 al 18/01/2019.

