

uniti per padova sostenibile

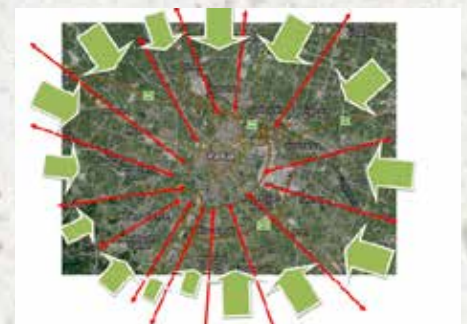
PER LA CITTA' METROPOLITANA ED I CUNEI VERDI a cura di Gabriele Righetto

Padova metropolitana con le sue radiali e l'entrata dei cunei verdi

Da almeno 3000 anni **Padova è una città metropolitana**, cioè generatrice di insediamenti attorno, e la sua struttura radio-centrica è un indizio convincente di metropolitanità, perché le radiali che si diramano a 360° rivelano una rete di appartenenze connesse, strutturali e assestate nel tempo con la sua ventina di comuni costituenti **la cintura urbana**.

I **mutamenti radicali avvenuti nella mobiletica**, ossia nel *complesso sistema dei trasporti*, hanno indotto ad una diversa accessibilità, con la conseguenza che gli insediamenti esterni che facevano corona alla città storica, sono divenuti in realtà **un unico insediamento**, con continuità lungo i filamenti delle radiali stesse. Pertanto si è passati da una città relativamente densa ad una città che pencola tra la condizione della **città diffusa e la città reticolare**, ossia da una città caoticamente espansa e una città che mantiene forme problematiche di compresenza di insediamenti e territorio aperto, dotata di funzioni ancora agrarie e con possibile vocazione ad un esito metropolitano in parchi agricolo-paesaggistici.

Nella città reticolare sono **strategici i cunei verdi**, ossia **le persistenze agrario-paesaggistiche tra radiale e radiale**, convergenti a ventaglio verso la città storica e cioè più densa. Questi elementi sono stati messi alla prova e stressati, con numerosi punti di lacerazione e interferenze insediative improprie, ma il territorio metropolitano di Padova mantiene ancora una sua struttura che consente **una salutare scansione tra zone edificate lungo le radiali e zone ambientali ed eco-sistemiche dentro i cunei verdi**.



Questo stato residuale, e faticosamente sopravvissuto a politiche urbanistiche selvagge e prive di una vera strategia complessiva (che hanno contaminato con placche edificatorie trasversali asfiggendo il territorio aperto a ventaglio), può essere ancora valorizzato, se si realizza **una città metropolitana che aggiorni i valori dell'insediamento radio-centrico alle dimensioni e dinamiche della società globale del 21 secolo**.

Strategie comuni metropolitane

Una città metropolitana non è autosufficiente se non ha un numero di abitanti adeguato e ben distribuito nella struttura reticolare. La struttura reticolare deve garantire

- *residenza,*
- *servizi,*
- *aree produttive,*
- *parchi agrario-paesaggisti,*
- *reti di trasporti e assetto mobiletico razionale.*

Inoltre ogni singola parte, insediamenti di cintura e città densa e storica, non possono procedere senza strategie comuni che

- non compromettano la **struttura radiale** con scansioni di territorio aperto,
- promuovano una **mobilità facilitata** e non di spreco,
- incentivino un **assetto produttivo e di lavoro** in cui vi sia un **alto tasso di innovazione** con precisi tratti telematico-digitali, supportati da adeguata banda larga e da produzioni significative in campo di nano-ambiente biologico e tecnologico sostenibili

- considerino come **ricchezza-natura** le eccellenze idrogeologiche e florofaunistiche (Colli Euganei, reti fluviali con forte difesa degli assi fluviali portanti, Brenta e Bacchiglione) **luoghi deputati all'economia, turismo ambientali ed economia per attività salutari-terapeutiche**
- sostengano la **società della conoscenza** con una rete di scuole impostate sull'innovazione e la ricerca, fino al ruolo fondamentale dell'università e l'interfaccia dell'innovazione nelle imprese
- mettano **in rete i beni architettonici e artistico ambientali** per sostenere la ricchezza del patrimonio esistente e la promozione di innovazione ambientale di qualità che **declini economia e produzione di significato territoriale dall'oggettistica alla land art**
- **favoriscano intermodalità** per rendere accessibile tutto il territorio in stile glocale o lobale.

Tutto ciò è impensabile e inapplicabile se non si è sull'ordine almeno di 500 mila abitanti e non si ha un'area di estensione capace di garantire un equilibrio tra ambiente costruito e territorio aperto.

La situazione è al limite e sta più verso la carenza che l'eccellenza, Di conseguenza questo è un punto di partenza ma deve estendersi ulteriormente.

Un'area metropolitana non è un'area statica, la popolazione e le merci transitano.

La distribuzione del traffico è aspetto assai complesso, ma viene facilitato se esiste almeno **un asse metropolitano di scorrimento veloce e continuo.**

Una via dedicata su rotaia è noto che rende possibile un passaggio fluido, a velocità computate e controllate e può trasportare ingenti quote di popolazione e merci a moderato impatto.

Il tram di Padova, pur essendo opera che ha rappresentato una indubbia svolta molto positiva, è strutturalmente carente in termini metropolitani.

Un'area metropolitana si caratterizza almeno da

- **un nucleo più denso e storico**
- **e un'area alone in cui stanno i centri minori** che un tempo erano separati dal corpo urbano ampio, ma con la conurbazione, lungo le radiali, sono divenuti sistema continuo.

Non tutti i centri minori hanno una vocazione strategica di scala territoriale, ma tutti hanno un proprio ruolo che va concertato in una strategia comune.

Il punto che può assumere ruolo di **terminale metropolitano ed intermodale** è riscontrabile in prossimità della località **Ca' Ponte di Mejaniga** perché lì può collegarsi con l'accesso alla **strada Regionale 308** che svolge un ruolo oltre-locale e può dragare molto traffico di pendolari su gomma, se in corrispondenza del terminale del polo metropolitano si stabilisce un **grande parcheggio di scambio intermodale che incentivi a non recarsi in macchina nella città storica.**

È chiaro che **un asse metropolitano con i due poli territoriali Mejaniga/Abano-Montegrotto** che attraversa il corpo centrale dell'area metropolitana, consente il **congiungimento con la ferrovia e con l'intermodale prossimo alla ferrovia** (e quindi fattore di connessione con **l'aeroporto di Tessera**) e forma un **primo connettivo di mobilità fondamentale.**

Ma l'area metropolitana abbisognerebbe anche di un **asse metropolitano est-ovest** che dovrebbe **interessare la strada per Vicenza (a partire da Mestrino Rubano) e servire Legnaro (con Agripolis) in tensione verso Piove-Chioggia e mare. In questo asse dovrebbe essere contenuta anche una connessione con la zona industriale.** Ma questa è un'ipotesi che allo stato attuale delle cose è quasi improponibile.

Non è però improponibile l'asse metropolitano che darebbe identità a Padova radiocentrica e cioè il nesso Abano/Montegrotto-Mejainiga/SR 308.

Ne avrebbe un vantaggio l'economia e la struttura a sostegno dell'ambiente metropolitano.

