

# PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DELL'AREA METROPOLITANA PADOVANA

## Appello sulle future scelte urbanistiche e sull'elaborazione dei Piani di Assetto Territoriale

### Il partito della rendita e la distruzione del territorio

Nella città di Padova le forze sociali della rendita fondiaria ed il partito trasversale della speculazione immobiliare hanno una lunga tradizione egemonica che ha condizionato pesantemente le scelte urbanistiche ed ha stroncato tutte le resistenze delle varie Sovrintendenze fin dai tempi del fascismo (si pensi allo sventramento del quartiere Santa Lucia) trovando nel mondo politico solo qualche sporadica resistenza. Anche in presenza di un Piano Regolatore Generale di grande valore culturale e strategico, quale fu quello di Luigi Piccinato del 1954, attraverso uno stillicidio di varianti e di concessioni in deroga, è continuata la distruzione e la compromissione di parti essenziali del centro storico e del suo sistema bastionato cinquecentesco è continuata nel corso di tutti i decenni successivi, mentre all'esterno la periferia è cresciuta senza alcun disegno organico.

Questa edificazione indiscriminata del territorio, pronta a cogliere ogni occasione ed estranea ad ogni disegno unitario, è ripresa con vigore in anni recenti per effetto - in presenza di una cronica instabilità della Borsa valori - del crescente riflusso di capitali verso il settore edilizio, considerato un bene rifugio ed un settore in cui si possono con facilità realizzare rapidi arricchimenti. Investimenti nel mattone (ma soprattutto nella speculazione fondiaria) che se da un lato hanno sottratto risorse ai settori più produttivi ed all'innovazione tecnologica (contribuendo alla drammatica perdita di competitività del sistema Italia), per altro verso non hanno neppure reso più facile l'accesso alla casa da parte dei ceti sociali meno abbienti, vista la sempre più vertiginosa crescita dei prezzi e degli affitti. Una corsa frenetica all'edificazione ed alla cementificazione che sembra accomunare enti pubblici e privati, come se lo sviluppo economico e sociale potesse essere favorito solo con la costruzione di nuove strade e di nuovi fabbricati.

Ancor oggi sono molti i progetti che possono comportare pesanti ricadute negative sul territorio e sull'ambiente urbano. Il nuovo anello di tangenziali (**orbitale**)\* ad esempio, attorno al quale si studia la possibilità di collocare nuovi insediamenti commerciali e residenziali. Sono poi riemersi progetti degli anni '80, quali il "Passante urbano est-ovest" a sud dell'Arcella (ora più elegantemente ribattezzato come "**Arco di Giano**") o le **Torri a San Carlo**\*\* (cosa ben diversa dalla necessaria scelta strategica di dare all'Arcella un'area centrale, una piazza ed un Centro Civico, in cui riconoscersi) che credevamo sepolti, assistiamo alla irrazionale ipotesi di ubicazione del nuovo **Auditorium**\*\*\* nell'area di piazzale Boschetti, emergono proposte di inserimento nel

centro storico di nuove funzioni ad elevato impatto ambientale (sostituzione progressiva delle residenze e delle attività artigianali e di servizio alla residenza con attività direzionali e commerciali di forte richiamo a scala metropolitana e provinciale)... tutto senza che venga espressa un'idea chiara del futuro della città, delle relazioni che debbono intercorrere tra centro e periferia, delle effettive priorità d'intervento, e senza aver attivato alcun reale percorso partecipativo. Anche l'ipotesi di dar vita ad un **nuovo polo ospedaliero**, di per se positiva se finalizzata a liberare le mura cinquecentesche e le aree attualmente occupate in centro storico, a ridurre il traffico veicolare in ambito urbano ed a fornire servizi più efficienti a scala territoriale, nell'indeterminatezza di contenuti che caratterizza il dibattito attuale, rischia di configurarsi esclusivamente come un'ulteriore occasione di speculazione fondiaria (così come testimonia il fatto che l'Assessore Regionale in un recente incontro ha esplicitamente richiesto che il finanziamento delle opere – data la ristrettezza di fondi regionali – avvenga soprattutto “valorizzando” sul mercato edilizio le aree centrali che verranno dimesse, mentre il nuovo Presidente dei Costruttori padovani già immagina di poter realizzare in questa delicata area del centro storico un quartiere “con uno sviluppo in elevazione” in cui sperimentare “un'architettura con modalità costruttive innovative”).

Non migliore è la situazione del territorio periurbano e dei comuni dell'area metropolitana, tra i quali sembra essere in atto una vera e propria gara per la localizzazione di sempre nuove espansioni commerciali, industriali e residenziali, al di fuori di qualsiasi visione strategica e logica programmatica: una crescita a pelle di leopardo che distrugge risorse agricole, comporta insostenibili consumi energetici e genera livelli spaventosi di inquinamento atmosferico ed ambientale. Tutti ribadiscono – negli atti di indirizzo e nelle dichiarazioni ufficiali – la necessità di porre un freno all'incredibile distruzione di territorio e di paesaggio perpetrata negli ultimi decenni, ma nella pratica quotidiana è tutto un proliferare di varianti e di accordi di programma finalizzati ad incrementare l'edificabilità dei suoli. Ed il buon esempio lo dà la stessa Regione Veneto, che approva una legge urbanistica ispirata alla sostenibilità ambientale e poi appoggia la nuova città commerciale “**Veneto City**” tra Dolo e Mirano e finanzia nuove diramanti infrastrutture stradali, tra le quali non solo il prolungamento della **Valdastico** ma anche l'incredibile “**camionabile Padova – Venezia**” che dovrebbe occupare i suoli già destinati all'idrovia Padova – Mare e costituire l'asse portante di nuovi insediamenti. Ma esemplare è anche l'ultima Variante di PRG di Padova (**Variante ai servizi**) che, nella relazione introduttiva, afferma di voler porre in atto una “nuova strategia ecologica per la città” e poi consente una potenzialità edificatoria di oltre 2 milioni di mc, (oltre al milione e quattrocentomila ancora concesso dal PRG) saturando con nuovi fabbricati e nuove urbanizzazioni i residui “cunei verdi” ancora presenti nel territorio periurbano.

### **Governare il territorio a scala metropolitana**

La gravità e l'insostenibilità della situazione attuale impongono **una radicale svolta nella pianificazione e nella gestione del territorio**. Devono cambiare le priorità: la salvaguardia dell'ambiente, dei Beni Culturali, del paesaggio e della salute umana devono divenire gli aspetti centrali e condizionanti di ogni ipotesi di sviluppo economico e territoriale. Ma nella situazione padovana una reale capacità di governo del territorio potrà essere conseguita solo affrontando due questioni essenziali. La prima riguarda **la dimensione ormai metropolitana delle problematiche urbane** (mobilità, sistema ambientale, chiusura dei cicli ecologici, rischio idraulico, inquinamento, localizzazione delle attività produttive e dei servizi, ...) e quindi la necessità di disporre di efficaci strumenti urbanistici a questa scala. La seconda si connette invece alla necessità – data la crescente complessità dell'organismo urbano

ed in ragione del moltiplicarsi dei soggetti pubblici e privati che concretamente ne condizionano lo sviluppo – di elaborare, attraverso un incisivo processo partecipativo, **un progetto di città coerente e condiviso**.

Una concreta occasione per avviare la costruzione di una nuova visione strategica della città di Padova e del suo comprensorio ci è oggi fornita dalla **nuova Legge Urbanistica Regionale** (L.R.V. n. 11 del 23 aprile 2004), che introduce importanti novità normative e di principio.

Ricordiamo in particolare che:

- Gli articoli 1 e 2 enunciano tra gli obiettivi fondamentali della legge quelli della realizzazione di uno **sviluppo sostenibile e duraturo** e della **tutela delle identità storico-culturali dei luoghi**, abbandonando il modello della "città diffusa", in ragione soprattutto del fatto che, come afferma la relazione introduttiva predisposta dal Presidente della Seconda Commissione Consiliare, il Veneto «*ha un territorio completamente pianificato e, tuttavia, il quadro che ci è offerto presenta notevoli aspetti di criticità che ritengo vadano imputati principalmente all'incapacità di governare e controllare in modo adeguato la pianificazione territoriale. Infatti, ben dopo quelle che sono state definite le emergenze dettate dal "boom economico" e dal "modello nord-est", sono stati assecondati processi di spontaneismo insediativi, sia residenziale che produttivo, che hanno portato ad una progressiva e scoordinata urbanizzazione del territorio, producendo un sistema disordinato che rischia di pregiudicare ogni ulteriore crescita economica*». Sempre la relazione del Presidente della Seconda Commissione osserva che «*l vigenti piani regolatori generali, per altro verso, evidenziano una crescita esponenziale di nuove zone residenziali e produttive, non accompagnata da una seria ed adeguata valutazione del reale fabbisogno e da una attenta verifica dello stato di attuazione delle aree già esistenti. In particolare, si è assistito ad un progressivo incremento di previsioni di aree produttive il cui scopo, a seguito dell'impoverimento delle finanze comunali dovuto alla riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato, appare soprattutto legato al maggior introito dell'ICI e degli oneri di urbanizzazione*».

Per la prima volta si riconosce al territorio non edificato un valore in sé, contrastando la convinzione molto diffusa che il territorio periurbano sia solo area di riserva per future nuove urbanizzazioni e stabilendo un limite massimo per la quantità di terreni agricoli che potranno essere resi edificabili.

- Gli articoli 2 e 5 della legge introducono inoltre l'importante principio del **coinvolgimento e della partecipazione dei cittadini**, delle rappresentanze economico-sociali e delle *associazioni ambientaliste* alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti della pianificazione.

- Il Piano Regolatore Generale dei Comuni viene articolato in due livelli, ovvero nel *Piano di Assetto del Territorio* (PAT), con valore di indirizzo strategico, e nel *Piano degli Interventi* (PI), atto a prefigurare le trasformazioni da attuarsi in un arco di tempo determinato che dovrebbe corrispondere al mandato amministrativo comunale.

- Il PAT può essere sostituito in tutto o in parte dal PATI, ovvero da un **Piano di Assetto Territoriale Intercomunale** interessante un insieme di comuni per i quali ragioni d'ordine ambientale e funzionale indichino la necessità o l'opportunità di coordinamento. Il PATI, specifica la legge, coordina le scelte strategiche di rilevanza sovracomunale, in funzione delle specifiche vocazioni territoriali, dispone una disciplina urbanistica o edilizia unitaria per ambiti omogenei, definisce un'equa ripartizione dei vantaggi e degli oneri tra i comuni interessati mediante convenzione. Per incentivare la formazione dei PATI ed accelerarne le procedure di approvazione, è prevista la possibilità di attivare una procedura di pianificazione concertata tra i comuni, la provincia ed eventuali altri soggetti pubblici interessati.

- Gli articoli 35, 36 e 37 della legge introducono gli istituti della *perequazione*, della *compensazione urbanistica* e del *credito edilizio*, che consentono una più equa

distribuzione dei diritti edificatori e degli oneri derivanti dalla pianificazione urbanistica, e rendono più agevole l'acquisizione da parte dell'ente pubblico di aree considerate strategiche per la formazione di un organico sistema del verde e dei servizi, offrendo ai proprietari di aree ed edifici oggetto di vincolo preordinato all'esproprio di recuperare adeguata capacità edificatoria su altre aree o edifici, anche di proprietà pubblica.

Troppe volte nel passato i nostri Amministratori – pur concordando sulla necessità teorica di affrontare la dimensione metropolitana delle problematiche urbane - hanno invocato l'alibi della mancanza di strumenti giuridici ed operativi adeguati. Il nuovo sistema normativo definito dalla Legge 11 fa cadere quest'alibi: oggi è possibile – in presenza di una chiara volontà politica - operare a questa dimensione, coordinando le politiche della mobilità con quelle dell'ambiente, dell'abitare, della produzione e dei servizi, elaborando una visione strategica del futuro della nostra comunità, contrastando la tendenza alla frammentazione e disseminazione urbana. All'interno stesso del territorio comunale di Padova, i nuovi strumenti della compensazione urbanistica e dei crediti edilizi possono consentire di recuperare almeno alcune delle aree già vincolate a verde ed oggi destinate all'edificazione (sia pure con gli indici della perequazione) dall'ultima contraddittoria e scomposta Variante ai Servizi, mentre attraverso la perimetrazione di "ambiti territoriali omogenei" urbani ed extraurbani si può immaginare di elaborare – con l'attiva partecipazione dei cittadini dei diversi rioni – specifici progetti finalizzati alla salvaguardia del paesaggio, alla qualità urbana ed alla formazione di nuove identità sociali e culturali.

### **Dibattito pubblico e processi partecipativi**

Ciò premesso, come appartenenti al mondo dell'associazionismo, delle organizzazioni sindacali e di categoria, intendendo impegnarci nel processo partecipativo per l'elaborazione dei nuovi strumenti urbanistici, riteniamo di dover in via preliminare sottolineare i seguenti aspetti programmatici e metodologici:

La Provincia ed i 17 Comuni dell'Area Metropolitana Padovana hanno avviato le procedure per l'elaborazione dei **PAT**, ovvero dei *Piani di Assetto Territoriale* comunali previsti dalla nuova legge urbanistica regionale, sottoscrivendo nel contempo un accordo programmatico per elaborare congiuntamente un *Piano di Assetto Territoriale Intercomunale (PATI)*. Il Piano di Assetto Territoriale Intercomunale è forse l'ultima occasione rimasta al nostro territorio già ipercostruito, per avviare finalmente uno sviluppo urbanistico su scala metropolitana compatibile con l'ambiente. Purtroppo a tutt'oggi il dibattito su questi nuovi fondamentali strumenti di pianificazione ha prevalentemente coinvolto i soli addetti ai lavori. Eppure le tematiche da affrontare coinvolgono la vita quotidiana e le prospettive di lavoro e sicurezza sociale di tutti i cittadini. I PAT ed il PATI devono infatti definire i grandi indirizzi di trasformazione economica, sociale e ambientale della città e del suo territorio. Il rischio è che questi Piani passino sulla testa di tutti senza il coinvolgimento delle parti sociali e dei cittadini, peraltro obbligatoriamente richiesto dalla legge 11/2004. D'altra parte lo scarso dibattito pubblico – certo non sostenuto né agevolato da parte di chi istituzionalmente avrebbe dovuto promuoverlo – ha fatto prevalere un atteggiamento burocratico e "difensivo" da parte dei diversi enti coinvolti ed ha fatto sì che il documento preliminare sottoscritto dai sindaci per il futuro PATI, anziché esprimere un chiaro modello di riequilibrio territoriale ed anziché affrontare i nodi strategici dello sviluppo, si sia limitato ad una asettica elencazione dei temi escludendo peraltro quelli ritenuti "più scottanti" (tra i quali quello relativo all'abitare ed all'edilizia residenziale e quello relativo all'integrità del sistema produttivo agricolo).

Per superare le resistenze burocratiche e per imporre una reale svolta nella gestione del nostro territorio riteniamo quindi necessario ed urgente che Provincia e

Comuni avviino un reale processo partecipativo, da non confondersi con la mera consultazione: un processo che sappia coinvolgere in modo permanente e continuativo tutto il mondo dell'associazionismo culturale ed ambientale, le forze sociali ed economiche, fornendo inoltre – attraverso appositi "Laboratori di Quartiere" – strumenti conoscitivi e dirette opportunità d'intervento a tutti gli abitanti. In particolare chiediamo:

- La formale costituzione di un "**Ufficio del Piano**" per l'elaborazione del PATI, presso la Provincia od uno dei Comuni partecipanti. L'Ufficio del Piano dovrà avere una propria sede, facilmente accessibile da parte di tutte le associazioni e dei cittadini, nella quale siano permanentemente disponibili tutti i documenti e le cartografie via via utilizzati per l'elaborazione del piano e nella quale vi sia lo spazio per incontri di lavoro, presentazione di studi e progetti, discussioni ed assemblee pubbliche e per il coordinamento dei vari livelli di pianificazione. All'Ufficio del Piano (che potrebbe in prospettiva trasformarsi nell' **Urban Center** della città metropolitana) devono essere assegnati tecnici e personale appositamente dedicati (se necessario anche mediante incarichi a progetto). Nell'Ufficio del piano dovranno inoltre essere depositati ed illustrati gli studi in corso per il **Piano Territoriale Provinciale**, che ovviamente dovranno seguire un iter partecipativo parallelo ed integrato con quello del PATI.
- L'istituzione da parte della Provincia di Padova di apposite **Conferenze di Pianificazione**, alle quali siano permanentemente invitati oltre ai Comuni anche i rappresentanti del mondo associazionistico e delle categorie economiche e sociali e dei cui atti venga data ampia e tempestiva informazione.
- La prosecuzione, da parte del Comune di Padova, dei lavori già positivamente avviati del **Forum di Agenda 21** per l'elaborazione del Documento Programmatico relativo al PAT di Padova, consentendo a tutti i partecipanti l'accesso in tempo reale a tutti gli atti e studi preparatori, e precisando che il Forum dovrà avere – con tempi adeguati allo scopo – tra le proprie finalità non solo quella di elaborare indirizzi programmatici, obiettivi strategici ed indicatori atti a garantire la sostenibilità ecologica del piano, ma anche di promuovere la conoscenza ed il dibattito tra tutti i cittadini delle fondamentali tematiche che dovranno sostanziare le scelte di piano.
- L'attività del Forum di Agenda 21 si rivolge principalmente al mondo dell'associazionismo e delle forze organizzate della società civile. E' quindi solo una componente della più generalizzata e capillare attività di promozione della partecipazione e dell'attività di coordinamento tra i diversi tavoli tecnici operanti per l'elaborazione del piano di cui l'Amministrazione Comunale deve farsi carico. Riteniamo a questo fine essenziali l'immediata attivazione del **Forum telematico** (la cui istituzione è già stata deliberata, ma che stenta a decollare) ed una incisiva azione da parte dell'Assessorato alla Partecipazione e dei **Consigli di Quartiere**, con l'istituzione di appositi **Laboratori di progettazione partecipata**.

## Alcune priorità ed indirizzi programmatici

A nostro giudizio gli indirizzi fondamentali da seguire per le future scelte urbanistiche nel Comune di Padova e la realizzazione del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale sono:

**A)** Va messa in discussione l'idea che la città storica sia solo quella racchiusa entro le mura cinquecentesche senza tener conto della storia urbana degli ultimi due secoli. La **città storica** comprende in maniera cospicua anche le aree della prima edificazione fuori le mura e della città industriale del XX secolo. Pertanto si devono approntare politiche per le nuove centralità (pericentralità), idonee a dare carattere urbano compiuto alle periferie storiche in termini di eccellenza architettonica, fluidità viabilistica non di transito, ma di destinazione, razionalizzazione dei trasporti pubblici, commercializzazioni e terziario avanzato interno e non delocalizzazioni di sole ipercommercialità, investimento in valori simbolici e artistici, come fattore di attribuzione di senso e attrattività delle centralità delle periferie storiche.

**B)** Suddivisione dei quartieri cittadini in **unità di vicinato** o **rioni** dotate di un sufficiente grado di autonomia funzionale ed identità storico-ambientale, per ognuna delle quali – con la partecipazione attiva degli abitanti ed attraverso l'attivazione di appositi **Laboratori di Quartiere di urbanistica partecipata** – elaborare uno specifico progetto per la qualità urbana (salvaguardia elementi e luoghi di valore, evidenziazione grafica delle criticità e dei problemi prioritari, ambiti da riqualificare, integrazioni richieste al sistema dei servizi, accessibilità e percorsi pedonali sicuri, sistema del verde e reti ecologiche, tutela della salute, provvedimenti antinquinamento e per la riduzione del rumore,...).

**C)** Stretta integrazione della città capoluogo con il territorio della **Padova Metropolitana**, costituito dai 16 comuni di corona, favorendo il sorgere di un ristretto numero di nuove polarità urbane, nelle quali localizzare nuovi servizi ed insediamenti, tra loro collegati da un'efficiente rete di trasporti pubblici metropolitani. Questo modello multipolare policentrico, già prefigurato dal Piano Territoriale Provinciale del 1995, potrà consentire la formazione di un grande anello verde – costituito da aree coltivate, zone boscate, aree attrezzate per le attività del tempo libero all'aperto – attorno alla città, evitandone la crescita "a macchia d'olio" e recuperando quello che è possibile della forma "stellare", immaginata dal PRG di Piccinato del 1954, non come opzione intelligente ma localistica, bensì come **punto culturalmente avanzato nella cultura urbanistica internazionale** (es. il piano di Amsterdam, il piano antisprawl per la Great London Region, le pratiche del green belt, e, per le sintonie esplicite con Piccinato, il fingerplan di Copenaghen di Rasmussen)

**D)** Da questo punto di vista è fondamentale rispettare le *spazialità intraradiali*, cioè il territorio compreso nei **ventagli ambientali\*\*\*\*** che si aprono dal centro della città densa verso il più esteso territorio esterno. Le radiali costituiscono delle guide e dei marcatori del rapporto densità/territorio rado. Il criterio della *lettura radializzata* è fondamentale per la città capoluogo allo scopo di evitare la densità problematica e insostenibile dovuta all'espansione acritica a macchia d'olio. E' inoltre utile per i **comuni metropolitani** per orientarne la localizzazione degli insediamenti residenziali, produttivi e di servizio salvaguardando il territorio aperto ed il sistema ambientale.

**E)** Articolazione dell'organismo urbano e del territorio periurbano in **unità spaziali ecologiche** ed in **unità di paesaggio**, per ognuna delle quali andranno analizzate le

risorse ed i conflitti esistenti e/o potenziali fra l'uso del suolo in atto ed in programma e le esigenze di rigenerazione ambientale, nonché gli interventi prioritari necessari per la loro riqualificazione (ampliamento aree naturali, valorizzazione spazi aperti, riordino immobili secondo i principi della bioedilizia, protezione acustica, eliminazione dell'inquinamento, permeabilità dei suoli, alberature, conservazione del paesaggio tradizionale, sicurezza, mobilità pedonale e ciclabile, accessibilità fisica e cognitiva per i disabili, ...).

**F)** Drastico ridimensionamento delle potenzialità edificatorie nel territorio periurbano, salvaguardando in particolare i "cunei verdi" ancora esistenti (prevedendo anche interventi di restauro del paesaggio rurale), che possono divenire elementi fondamentali per collegare gli spazi verdi interni alla città con l'anello verde previsto dal PTP del 1995 ed il territorio aperto presente nei comuni metropolitani (ventagli ecologici).

Configurazione di **un organico sistema dei parchi e del verde urbano e periurbano**, connesso alla rete dei corsi d'acqua e collegato da corridoi naturalistici, in grado di favorire il ristabilimento dei fondamentali equilibri ecologici, mitigare il clima, ridurre l'inquinamento, ridefinire i confini dell'edificato e quindi contribuire alla ricostruzione della forma e dell'immagine della città.

In questo contesto dovranno altresì essere attentamente valutate le problematiche connesse al **rischio idraulico**, da sempre presente nel nostro territorio, oggi ulteriormente accentuato a causa dell'indiscriminata cementificazione del territorio. Allo stato attuale non risulta che la Regione Veneto e l'Autorità di Bacino abbiano elaborato alcun piano strategico di interventi strutturali per far fronte ad eventi calamitosi di portata analoga a quelli registrati nel 1966; riteniamo quindi urgente **riaprire il dibattito** pubblico sull'opportunità di completare l'**Idrovia Padova-Mare**, che potrebbe fornire un ausilio essenziale per la stabilizzazione del bacino del Brenta e per la stessa rinaturalizzazione della laguna veneta, nonché costituire una importante dorsale ecologica per un organico disegno di riqualificazione paesaggistica ed ambientale del territorio veneto. Un dibattito che, ovviamente, dovrebbe coinvolgere anche gli aspetti della sostenibilità economica dell'opera, alla luce delle nuove tipologie di imbarcazioni fluvio-marittime e della possibilità di renderla idonea alla 5.a categoria di navigabilità: valutando le condizioni atte a far sì che l'idrovia possa realmente assorbire una quota significativa del trasporto merci riducendo gli insostenibili livelli d'inquinamento indotti dal traffico su gomma. E' comunque assolutamente da respingere il progetto sostenuto dalla Regione di utilizzare le aree dell'idrovia per realizzare una nuova devastante camionabile circondata da nuovi insediamenti industriali, commerciali e residenziali, mentre va ripreso e sostenuto il progetto della nuova **ferrovia Padova-Chioggia**.

**G)** Definizione del **sistema infrastrutturale del trasporto pubblico** che pianifichi l'integrazione funzionale fra diversi vettori (TP su gomma, TP su rotaia e TP su Ferrovia), che prospetti un sistema di intermodalità diffusa nel territorio in alcuni centri di interscambio periferici (treno + TP su gomma, SFMR + TP su gomma, auto o TP su gomma + tram, ecc.) che siano anche luoghi in cui concentrare altri servizi pubblici decentrati, che si basi su un sistema tariffario integrato, premessa per la creazione di una società unica di gestione del TP provinciale o di bacino SFMR, con la finalità ultima di integrare le politiche della mobilità urbana ed extraurbana con il disegno urbanistico della città.

**PS.** – Su sollecitazione di molte amministrazioni locali la Regione, con apposita leggina, ha riaperto i termini per la presentazione di Varianti ai vecchi Piani Regolatori, come se non bastasse il diluvio di Varianti già presentate prima del 28 febbraio scorso ed attualmente ancora all'esame della Regione! Tutto ciò rischia di vanificare la volontà espressa dalla stessa Legge di porre finalmente un freno all'edificazione indiscriminata del territorio. **Chiediamo dunque che Provincia e Comuni non utilizzino questa**

possibilità di deroga e procedano speditamente nella predisposizione dei nuovi strumenti urbanistici condizionando ogni nuova previsione insediativa alla preventiva valutazione strategica di impatto ambientale.



## APPROFONDIMENTI

\* Alla giusta critica **dell'Orbitale**, occorre affiancare l'approfondimento dell'alternativa della **strategia delle dirottanti o sistemi dirottanti aperti**, congiuntamente ad una politica **dei trasporti su rotaia** che gestiscano sistemi di **interporto** in grado di governare gli accessi merci in modo dedicato, non generatore di flussi di Tir e comunque tali da abbassare drasticamente il traffico pesante di attraversamento verso o prossimo agli insediamenti densi

\*\* **a.** Il progetto **Arco di Giano / Passante Urbano** è nato dall'esigenza di collegare con una nuova superstrada urbana – immediatamente a nord della linea ferroviaria Venezia Milano - i nuovi poli commerciali in corso di formazione nel quadrante nord-est di Padova (San Lazzaro - Padova Est - Ikea) e la Cittadella dello Sport, nel cui ambito ritorna ogni tanto l'idea di collocare nuovi centri commerciali in grado di finanziare l'acquisizione di spazi ed attrezzature sportive. L'utilizzazione delle nuove infrastrutture viarie previste come collegamento est – ovest va assolutamente respinto in quanto renderebbe definitivamente insormontabile la frattura tra l'Arcella e la città di Padova e costituirebbe una nuova fonte di grave inquinamento. Si ritengono accoglibili solo opere finalizzate a razionalizzare l'accessibilità all'Arcella ed a consentire l'eliminazione del traffico di attraversamento attualmente interessante via Tiziano Aspetti (con la formazione di un sistema di accessibilità perimetrale a pettine).

**b.** Non va espresso un giudizio preconcepito sull'area "Gregotti", perché a quell'idea era connessa una scelta strategica per attivare *un'area centrale nell'intera Arcella, ossia una pericentralità*. La pericentralità li avrebbe un valore esemplare per mettere a punto un modello di intervento per altre pericentralità urbane, una almeno per quartiere e comune metropolitano. Le pericentralità dovrebbero esplicitare almeno i seguenti caratteri :

- presenza di rilevante **architettura di forte valore simbolico e funzionale** (sono pertanto da escludere nettamente tutte le scelte che si riferiscano a sole opzioni edilizie e ragioni piatte e rozze riferite solo a metri cubi edificabili (piuttosto di fare mostri edilizi dequalificati, meglio non costruire acriticamente, ma non per legarsi al partito del non fare, semmai per mettere in moto un processo veloce di **progettazione partecipata**, orientata ad una architettura di alto livello).

- La pericentralità sia **attraversata da un mezzo pubblico (tram) ad alto transito**, per quote elevate di popolazione, con attorno *un'area ampia pedonalizzata*.

- L'*architettura di alta qualità* presenti **un'adeguata verticalità**, tale da rendere economicamente sostenuta l'operazione, incida in modo chiaro e qualitativo sullo *skyline della città* e segnali chiaramente la tipologia contemporanea della centralità. L'area di verticalizzazione sia comunque molto definita e non inneschi dinamiche di espansione a macchia d'olio.

- L'area di pericentralità si doti di *un'ampia superficie scoperta*, da dedicare a **parco giardino, piazza, presenze artistiche plastiche, elementi di decoro connessi all'elemento naturale acqua**

- La pericentralità possa essere un **terminale della logica delle radiali interrotte** e quindi abbia una quota significativa di parcheggi (anche interrati, fatti salvi i principi di sicurezza).

- Il **parcheggio d'appoggio vero** sia però posto in testa alla *stazione di partenza del tram*, in area esterna nel comune metropolitano (nel caso specifico oltre Mejaniga-Cadoneghe, in zona Bragni, verso Campodarsego, analoghi discorsi vanno fatti per Abano, Selvazzano-Rubano, Vigenza, ponte.Nicolo, Legnaro, ecc. ). Il sistema di mobilità non deve incentivare la pratica degli city users con spostamento affidato egemonicamente al mezzo privato. Gli abitanti che invece usano il mezzo pubblico sono da favorire, pur in una strategia mirata a favorire processi esopeti e non centripeti rispetto alla città densa. Occorre che le politiche di mobilità (generate soprattutto in area di comuni metropolitani e in seconda cintura) ritrovino nei comuni metropolitani un centro decisore molto più forte del comune urbano

\*\*\* Per l'ubicazione dell'**Auditorium** non è assolutamente pensabile l'utilizzazione dell'area di piazzale Boschetti, profondamente legata al parco del Piovego ed alla promenade dell'università, uno dei luoghi qualitativi che integra città tecnico-scientifica, Piovego, golene e Mura. Il sistema delle mura cinquecentesche ed il sistema delle acque costituiscono due dei fondamentali elementi fondanti della forma urbana e della stessa immagine della nostra città.

Sulla cinta bastionata veneziana e su Padova quale "città d'acque" vi è ormai una bibliografia sterminata e si sono tenuti innumerevoli convegni. E d'altra parte non solo i piani regolatori di Piccinato ma anche quelli ottocenteschi hanno sempre sottolineato la necessità di valorizzare tutto il perimetro della città storica (come molte altre città hanno fatto in questi anni con notevole ritorno economico oltre che di immagine).

Va fattivamente promossa la formazione di un anello continuo di verde e di idonee sistemazioni ambientali. Da sempre, nelle cartografie dei vari piani, la ex Cledca (che ora si vorrebbe trasformare in un autosilo ridotto a dequalificato contenitore e fattore di compromissione del paesaggio urbano) e piazzale Boschetti sono state individuate come aree strategiche per dare forma e continuità al Parco delle mura e per consentirne una effettiva fruizione.

Realizzare nuove volumetrie edilizie nell'area di Piazzale Boschetti significa non comprendere o voler completamente negare l'aspetto essenziale, imprescindibile di una possibile ricostruzione dell'immagine della città. La proposta appare tanto più assurda se si considera la dimensione dello spazio disponibile (meno di 14 mila mq) ed il fatto che in quest'area già sono presenti due palazzine novecentesche, che non possono essere demolite in quanto giustamente tutelate dalla Soprintendenza. Dagli interessanti studi effettuati in anni passati dalla facoltà di Architettura di Venezia per l'area del PP1, risulta che un Auditorium all'altezza dei tempi richiede una volumetria variabile da un minimo di 105 mila mc ad un massimo di circa 160 mila mc e che lo spazio strettamente necessario alla costruzione si aggira attorno ai 10.mila mq, mentre altrettanti mq si può ritenere siano necessari per le infrastrutture di servizio e per consentire l'accesso e la sosta dei frequentatori (oltre che per consentire al manufatto architettonico di "respirare" e di connettersi armonicamente all'ambiente circostante).

La localizzazione proposta, quindi, non solo reca un danno irreparabile alla vista delle mura cinquecentesche ed al sistema del verde e delle acque ad esse connesso, ma risulta penalizzare gravemente lo stesso progetto di Auditorium. Infatti, oltre ad essere troppo prossimo ad una strada di grande scorrimento qual è via Trieste, non potrebbe avere le dimensioni idonee a svolgere le proprie attività, né avrebbe spazi limitrofi utilizzabili per eventuali futuri ampliamenti.

Al PP1, scelta che abbiamo sempre sostenuto, l'auditorium risultava un terminale del Liston della cultura, prossimo alla **stazione** per il ruolo regionale che deve svolgere – una città metropolitana non può mirare ad un'utenza ristretta e localistica -. La collocazione nell'area Pp1 è di grande motivazione perché prossima all'*isola dei musei, al complesso Scrovegni-Eremitani e sul margine della cittadella romana, fino alla densità culturale del Bo - Zabarella-museo della medicina-casa Galilei, per infilarsi nel super episodio culturale del Santo-Orto Botanico- Casa Cornaro-Prato della Valle- S.Giustina*. In **via Trieste- Valeri** resta l'ultimo pertugio per integrare il Liston della cultura con la Cittadella della Musica.

\*\*\*\* **assetto dell'anello centrale o anello metropolitano** da collocare nell'interfaccia tra comune urbano e alone dei comuni metropolitani. Nell'anello metropolitano vanno poste le funzioni centrali, adatte ad una città policentrica e non più monocentrica con un unico attrattore nel centro storico urbano e interno. Nell'anello metropolitano vanno distribuite (e rese più accessibili e sostenibili) le funzioni come *il neomunicipio metropolitano, le cittadelle amministrative, le cittadelle sanitarie e ospedaliere, le cittadelle dell'innovazione e del terziario avanzato, le cittadelle della ricerca – il potenziamento di Agripolis-, le cittadelle formative – soprattutto le scuole superiori -, le cittadelle ricreative, i parchi metropolitani, le grandi stazioni di nodo e interscambio dei mezzi veicolari, i parcheggi scambiatori, le ecotecnologie di base, le dotazioni di rete elettromagnetica, ecc.*

- **sviluppo per ventagli radiali** (ossia per ambiti comprensoriali che mettano in coordinamento e cooperazione comuni che operano su territori interessati da medesime dinamiche di viabilità, traffico di transito e di destinazione, territorio aperto, insediamenti residenziali, aree produttive, agricoltura periurbana e orientata a produzione tipicizzata, assieme ad una quota significativa di forestazione urbana a scopo energetico, nell'ottica una politica della biomassa gestita in forma consociata per smaltimento ma soprattutto per recupero energetico e di materie prime secondarie.

- opzioni per **sistemi dirottanti aperti** (che dislocano il traffico di attraversamento in aree semidense, senza coinvolgere inutilmente e dannosamente le aree urbane e metropolitane dense) e non per **orbitali e tangenziali chiuse e circolari**

- **politica degli insediamenti lungo le radiali** per fasce di *spessore laterale alle radiali* non superiore e a 300 metri

- *correlazione forte e vincolante* **tra politica degli insediamenti e governo e strutturazione della mobilità**, con inserimento delle *principali stazioni dei mezzi pubblici nelle radiali e*

**raggiungibilità delle stesse** non oltre **gli 800 metri**, tra una stazione e l'altra e dai margini degli spessori laterali delle radiali stesse.

- tutela e valorizzazione dei **territori aperti presenti e ripristinabili negli spazi intraradiali (corridoi verdi)**, - valorizzazione nelle **intraradiali** delle attività agricole e di qualità, della *forestazione urbana* e della gestione della **biomassa**, anche in funzione energetica, compreso il trattamento dei **biogas** ricavabili da depurazioni fognarie e trattamento di reflui di eventuali allevamenti ambientalmente sostenibili
- passaggio dal governo di *aree produttive per singolo comune* a **distretti ecoproductivi** di tipo intercomunale e comprensoriale, favorendo il transito **dalla tipologia industriale a quella biodigitale**, con apporto di innovazioni tecnologiche sia per la comunicazione che per l'automazione e la trasportistica.
- cura attenta e piano di interventi per il ripristino e la tutela dei beni culturali ed ambientali
- messa a punto di **un'urbanistica dell'accoglienza** per l'integrazione delle nuove minoranze e l'esercizio effettivo di diritti di abitanza.

E' opportuno superare la concezione 'ideologica' che fa della partecipazione una variante verbale della banale **consultazione**, per insistere invece sulle **pratiche di progettazione partecipata** e messa a punto di **strategie e tecniche di co-decisione e co-governo**. Bisogna accentuare il carattere non solo di *democrazia allargata*, ma anche di **tecnica e rigoroso insieme di procedure ad alto indice di mezzi di comunicazione** ed interazione non incentrati nel solo registro verbale, mediamente ambiguo e poco decisionale sulle pratiche operative.

### **Postilla**

**CGIL precisa** alcune difformità di giudizio sul documento prodotto che comunque sottoscrive nel suo insieme.

- La migliore soluzione fisica per l'auditorium è il PP1. Purtroppo la scelta speculativa immobiliare della Giunta Destro di cessione dell'area ai privati ha complicato la situazione. La CGIL ritiene debba essere perseguita questa soluzione, senza però allontanare sine die la realizzazione dell'auditorium.
- La CGIL è contraria ad un nuovo polo ospedaliero per ragioni di sostenibilità economica, sanitaria, sociale, ambientale. Al riguardo è stato prodotto un documento sindacale nel corso delle audizioni del Comune di Padova.
- La CGIL sulla base degli studi di settore trasportistici effettuati ritiene impraticabile la realizzazione dell'Idrovia Padova Venezia. Riteniamo si debba approfondire tramite uno studio specifico il tema della sicurezza idraulica e il possibile utilizzo delle opere realizzate come bacino scolmatore delle piene del fiume Brenta e Bacchiglione. Riteniamo che sui corridoi ferroviari, autostradali e stradali Padova Venezia Chioggia che riguardano la realizzazione, il completamento, l'ampliamento di opere integrate al servizio di Porti, Interporti, Aeroporto sia necessario un unico piano di assetto territoriale strategico basato sulla reale partecipazione delle Istituzioni quali la Regione, le Province di Padova e Venezia, i Comuni capoluogo, i Comuni interessati dalle modificazioni, le associazioni di rappresentanza economica, sociale, ambientale