

Verdiamo un po' n. 1 – anno XXXVII – maggio 2022 – con I.R.
PERIODICO DI LEGAMBIENTE PADOVA

Verdiamo un po'

Reg. Trib. di Padova n. 908 del 20/11/85 Poste Italiane S.P.A. – Sped. in abb. post. – D.L. 353/2003 (L. 27/02/2004 N.46) art. 1, comma 1 NE/PD. Abbonamento annuo | Euro. Dir. Resp. Riccardo Fontazzo. Iscrizione al ROC 24840



STOP AL CEMENTO
È LA VOLTA BUONA?

All'interno:

- * **Il Basso Isonzo è salvo**
- * **Intervista ad Andrea Ragona**
- * **Una nuova mobilità per Padova**

Adottato il Piano degli Interventi Una svolta per Padova



Ecco perché

Nei primi mesi del 2021 l'Amministrazione commissionò all'Architetto Boeri la redazione del *Piano degli Interventi* (PI). È un nuovo e più ampio strumento di regolazione urbanistica che per legge sostituisce i piani regolatori (PRG). **Nuovo perché** passa dalla logica di sempre nuove espansioni urbane e di conseguente crescente consumo di suolo, che aveva caratterizzato tutti i PRG, ad **una strategia di interventi quasi esclusivamente finalizzati al recupero edilizio ed alla rigenerazione urbana**. Una scelta che si coniuga strettamente con la **tutela del territorio agricolo** e con un disegno urbano che per la prima volta pone soprattutto l'accento sul **sistema del verde**, sulle **reti ecologiche** e quindi anche sulla **resilienza urbana** nei confronti dei cambiamenti climatici in atto. Il PI ridisegnando urbanisticamente Padova influirà anche sull'economia, le relazioni sociali, la qualità dell'abitare della nostra città.

Un drastico taglio al consumo di suolo

Il progetto di Boeri prevede di tagliare **3,8 milioni** di metri quadri edificabili rispetto al precedente piano urbanistico. Una scelta estremamente importante poiché Padova solo negli ultimi dieci anni ha consumato 2 milioni di mq di suolo. Le aree "artificializzate" nel 2020 sono arrivate al 49,6% della superficie comunale (dati ISPRA). Siamo la città che ha divorato più suolo nel Veneto, che è la seconda regione più cementificata d'Italia dopo la Lombardia.

La città dei Rioni

Il Piano di Boeri identifica 33 rioni sui quali basare la strategia di sviluppo per la città, secondo i seguenti criteri: prossimità dei servizi e degli spazi pubblici; valorizzazione dell'identità storica e culturale, centralità dei luoghi aggregativi. **Obiettivi** -63% di suolo edificabile rispetto al Piano vigente; 350 ha di aree in attesa non più edificabili e restituite all'agricoltura; 188 ha di aree verdi private inedificabili; potenziamento degli spazi pubblici con 65 nuove piazze urbane, incremento dei servizi di prossimità con 20.000 m2 di aree destinate ad attività collettive; 55 nuove isole pedonali, 80 nuovi km ciclopedonali e creazione di un sistema ciclabile orbitale di altri 56 km.

Un Piano da approvare e realizzare integralmente

I freni al cambiamento

Questo piano non piace trasversalmente a settori economici cittadini di grande influenza che faticano a superare un datato "modello di sviluppo" che affonda le sue radici nella ricostruzione del dopoguerra. Simbolo di questo modello è il tombinamento delle vie d'acqua interne, quando negli anni '50, concordi tutti partiti, furono seppellite nel cemento Riviera ponti Romani e Riviera Tito Livio. Allora Padova voleva diventare la Milano del Veneto, una città fatta di grandi strade su cui far correre tante automobili e costruire tanti edifici.

A chi non piace oggi il PI? Per esempio, agli stessi che vogliono nell'ex caserma Prandina un mega parcheggio mentre il Piano prevede di trasformarla in area di verde pubblico con servizi di prossimità.

I rischi da scongiurare

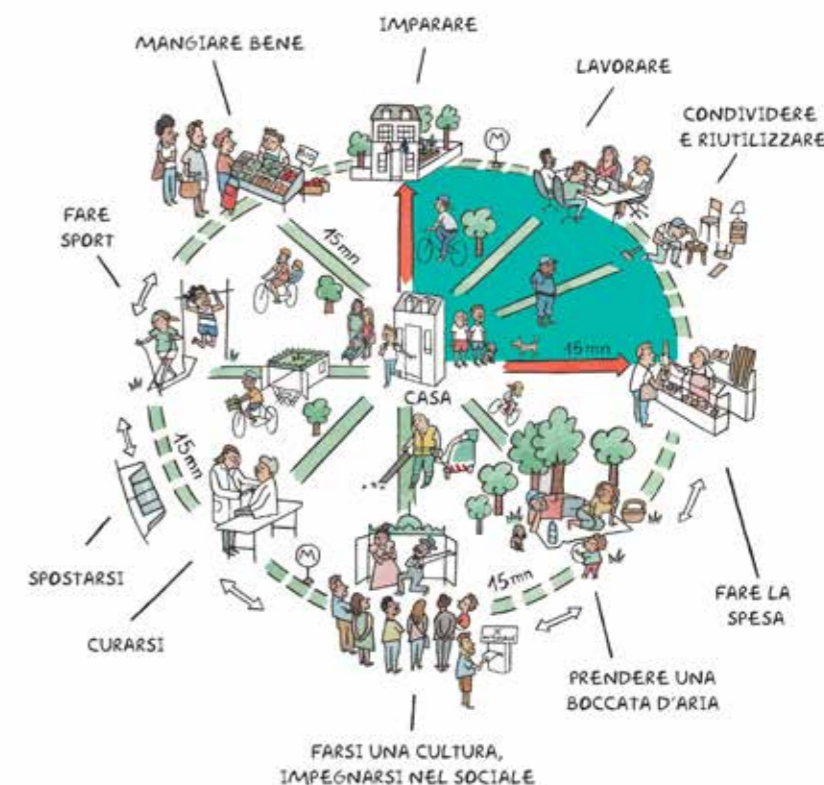
L'Amministrazione è riuscita solo ad adottare il PI prima delle elezioni, ma non ad approvarlo definitivamente. È perciò necessario che la prossima Amministrazione garantisca l'**approvazione** del piano e non preveda successive varianti che potrebbero anche snaturare del tutto la sua impostazione. Va poi sottolineato che il PI ha una validità quinquennale e per **consolidare il taglio alla cementificazione per gli anni successivi, è necessario** che lo stralcio delle aree a consumo di suolo zero venga effettuato anche nel PAT, il Piano di Assetto Territoriale, che è gerarchicamente **sovraordinato** al Piano degli interventi e che è ancora **vistosamente sovradimensionato** nelle previsioni demografiche.

La Padova "15 minuti" Un nuovo disegno di città

Una città policentrica

La città dei 15 minuti costituisce uno dei temi di più innovativi del piano Boeri: ripensa la città come un organismo policentrico, finalizzato alla riqualificazione e rigenerazione delle periferie.

Un disegno di città non più basato sulla rigida separazione e zonizzazione delle funzioni, bensì - per quanto possibile - sull'integrazione delle stesse. Favorisce così la formazione di unità urbane in cui gli abitanti spostandosi a piedi o in bicicletta possano raggiungere in non più di 15 minuti i luoghi dello studio, del lavoro, della cultura, del commercio, dell'assistenza sanitaria, del tempo libero, nonché connettersi alle reti dei servizi territoriali e dei trasporti collettivi.



La Città dei 15 minuti **non offre solo una maggiore e più equa dotazione di servizi** in tutti i contesti urbani e nelle periferie in particolare, ma - seguendo l'esempio di città quali Parigi, Melbourne e Portland - può essere **finalizzata alla formazione di comunità urbane** fondate sulla riconversione ecologica, sulla riqualificazione ambientale, sulle relazioni di prossimità e sull'integrazione di tutte le principali funzioni ed attività della vita quotidiana, sulla solidarietà ed inclusione sociale e sulla partecipazione attiva dei cittadini. Per questo però è necessario finalizzare gran parte dei fondi europei per la transizione ecologica, che Padova potrà ottenere, alla sua realizzazione.

IL PARCO DEL BASSO ISONZO È SALVO!

Accordo per i terreni agricoli

Negli anni '90 la mobilitazione di comitati di cittadini e associazioni ambientaliste aveva ottenuto che per le aree del Basso Isonzo fosse elaborato un progetto per la realizzazione di **un grande parco urbano**. Poi le diverse Giunte comunali succedutesi negli anni Duemila cambiarono le carte in tavola introducendo il meccanismo della "perequazione urbanistica", ossia prevedendo per i privati proprietari possibilità edificatorie prima inesistenti, in cambio della cessione gratuita al Comune di parte delle loro proprietà.

Nel 2009 ci fu così l'approvazione di due diversi progetti di lottizzazione edilizia. Il primo, le **cosiddette "Case nel Parco"**, di fatto già completato al termine di via Urbino. Il secondo, della **società Altavilla IRA**, che prevedeva la realizzazione nel cuore dell'area del Basso Isonzo di dieci condomini per complessivi cento alloggi: **un vero e proprio nuovo quartiere** con un prevedibile pesantissimo impatto sull'ambiente e sulla viabilità di tutta l'area.

Le aree cedute al Comune consentirono la formazione del **"Parco dei Girasoli"** e del complesso degli **orti urbani di via Isonzo**, mentre l'IRA tentò a più riprese di vendere all'asta i terreni edificabili. Sino al **luglio 2020**, quando, l'IRA chiese all'affittuario di abbandonare la coltivazione dei campi per poter procedere con le opere di urbanizzazione.

Il 20 luglio, nonostante il periodo di *lockdown*, nel **parco dei Girasoli si svolse una affollatissima manifestazione di protesta**, favorita anche dal fatto che nel corso degli ultimi anni in aree limitrofe era iniziata l'attività di **due aziende agricole, le "Terre del Fiume" e le "Terre Prossime"**, operanti secondo i principi dell'agro-ecologia.

La straordinaria affluenza di cittadini decisi ad opporsi al progetto di lottizzazione fece sì che l'Amministrazione comunale imponesse all'IRA una sospensione dei lavori al fine di verificare soluzioni alternative. Qualche mese dopo, a seguito dell'asta pubblica promossa dall'ente, i terreni vennero però acquisiti dalla società Aspiag. Il neocostituito **Comitato per il Parco** chiese allora di trovare una soluzione che prevedesse lo spostamento delle volumetrie edilizie già concesse in altra area già urbanizzata e quindi senza nuovo consumo di suolo agricolo.

L'accordo sottoscritto nelle scorse settimane e votato dal Consiglio Comunale va esattamente in questa direzione e costituisce un precedente di eccezionale importanza per la gestione urbanistica del nostro Comune. Esso prevede che la società Aspiag ceda gratuitamente al Comune le aree agricole del Basso Isonzo, a fronte di un aumento della volumetria assentita nell'area ex-Rizzato in via Venezia. La nuova volumetria, andrà così ad aggiungersi a quanto lì era già previsto da un precedente Piano urbanistico di recupero urbano.

Nel nuovo *Piano degli Interventi*, vi è inoltre **un altro fondamentale aspetto** che interessa anche le aree del Basso Isonzo. In tutte le aree non ancora interessate da Convenzioni formalmente sottoscritte con i privati (e nel Basso Isonzo sono ancora molte) verrà eliminata la precedente normativa perequativa e la destinazione d'uso di queste aree tornerà ad essere quella agricola.



MOBILITÀ SOSTENIBILE, VERDE E PARTECIPAZIONE

Intervista ad Andrea Ragona



Andrea Ragona è stato presidente di Legambiente Padova per 10 anni e da meno di 2 è assessore comunale con deleghe molto importanti per la nostra Associazione: politiche del territorio e sviluppo urbano sostenibile, mobilità e viabilità. Molti i progetti in ballo grazie anche al PNRR che la prossima Amministrazione dovrà realizzare.

Andrea, quali sono i due progetti realizzati che ti stanno più a cuore?

«Certamente il tram. Ora è in corso la realizzazione del SIR 2 e la progettazione del SIR 3. Per questo progetto ci sono 400 milioni di euro che cambieranno Padova entro il 2026 quando i fondi del PNRR sulla mobilità sostenibile devono essere stati spesi.

Ci siamo con il cronoprogramma e per ridurre al minimo le criticità faremo micro cantieri anticipando i lavori dei sottoservizi che in genere creano ritardi e imprevisti in modo che la posa della rotaia sia più semplice. L'abbiamo già fatto per il Sir 3 contiamo di farlo anche per il Sir 2.

Altro progetto importante è stato il Piano degli interventi, lavoro importante perché da 50 anni non veniva rivisto il piano regolatore: modificato ma mai rivisto da zero adeguandolo ai tempi e quindi puntando sulla riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana».

E due progetti da realizzare nel prossimo futuro?

«Subito la bicipolitana perché sono arrivati i fondi e abbiamo un finanziamento di circa 10 milioni. Il progetto c'è, quindi si può partire coi lavori.

Poi va puntata l'attenzione alla questione delle strade scolastiche che significa moderazione del traffico per tutelare i bambini che vanno a scuola»

Quale futuro per la Prandina?

«Da meno di un anno il Comune ha il possesso pieno dell'area dell'ex caserma, quindi adesso, considerato che esiste una volontà politica trasversale per ampliare il parco delle mura, dobbiamo lavorarci. In particolare, ragionare sull'ampliamento del parco, sull'utilizzare gli edifici vincolati per delle attività culturali e una parte dedicati a una scuola. Se riempiamo lo spazio di funzioni una parte dell'area potrebbe essere destinata a parcheggio prevalentemente destinato a servizio delle attività previste».

Transizione ecologica e partecipazione, un legame imprescindibile. Come si procede?

«Col tram abbiamo intrapreso un percorso di dibattito pubblico e abbiamo visto che è stato utile, quando ci sono opere di questo tipo la partecipazione è importante. Molti dei progetti in cantiere come la bicipolitana hanno già avuto un confronto quindi di può andare avanti veloci nei bandi e nella cantierizzazione. Le opere finanziate dal PNRR vanno concluse entro il 2026, quindi conviene dar corso a progetti che hanno già avuto un dibattito pubblico. Sono arrivati tanti soldi perché avevamo i progetti pronti e dobbiamo spenderli bene: innovazione urbana, tram, sport, bus elettrici».

Tanti soldi, tanti appetiti...

«Certo ci vuole attenzione e abbiamo già siglato un Protocollo di legalità con la Prefettura perché ci siano controlli dedicati sull'antimafia. Un occhio in più per la tutela della legalità».

UNA NUOVA MOBILITÀ PER PADOVA

Proposte per un cambiamento a 360°



Oltre due anni di pandemia hanno ridefinito molto del concetto di mobilità urbana dominante: nei fatti **la transizione ecologica legata alla mobilità è già in atto**, seppur a diverse velocità da città a città. Anche Padova, come tutte le città italiane, deve essere al centro di una **urgente transizione verso nuovi modelli a zero emissioni**, di cui la **mobilità è un pilastro di risposta per ridisegnare l'impianto urbano e i modelli sociali di convivenza e di sostenibilità**. Ripensare le città a partire dalla prossimità delle funzioni e degli incontri della vita quotidiana, è l'idea che, con la situazione pandemica, si è resa ancora più evidente e praticabile. In questi anni sono state messe in pratica nuove idee di socialità e di prossimità, mostrando in concreto come la resilienza sociale e la rigenerazione urbana vadano costruite a partire da nuovi stili di mobilità, condivisa, elettrica, a piedi e in bici.

La strategia sulla mobilità a Padova e nei comuni contermini è definita dal PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, non ancora approvato dal Consiglio Comunale, che a tempo debito abbiamo criticato anche per avere stabilito degli obiettivi modestissimi a fronte di quasi 700 milioni di euro di spesa prevista, pertanto riteniamo che il piano debba essere aggiornato nei suoi obiettivi, anche alla luce delle nuove opportunità di finanziamento che nel frattempo si sono materializzate, nonché della necessità di una svolta sostenibile più marcata e decisa.

Il grande catalizzatore di attenzioni e di speranze è il **sistema SMART**, ovvero il complesso delle linee tranviarie la cui realizzazione è prevista entro la fine del 2026, finanziato dai fondi del PNRR. Un progetto che rivoluzionerà la mobilità cittadina, attraversando Padova in tutte le direzioni, con un mezzo rapido ed ecologico e che consentirà di ridurre considerevolmente il traffico veicolare dalle nostre strade. Il **potenziamento del trasporto pubblico**, fondamentale per fornire un'alternativa credibile all'uso dell'auto privata, più costosa e inquinante, potrà passare per altri finanziamenti del PNRR, ad esempio per l'acquisto di nuovi mezzi, elettrici, senza dimenticare l'utilità delle corsie preferenziali per agevolare la frequenza e la puntualità dei passaggi, punto dolente in alcune fasce orarie. Per coprire adeguatamente i fine settimana e le fasce serali ancora troppo scoperte, vanno implementate anche forme di trasporto pubblico innovative per andare incontro e stimolare la domanda dell'utenza come è stato con NightBus, il servizio a chiamata particolarmente apprezzato dagli studenti.

Altro tassello fondamentale è la realizzazione della **Bicipolitana**, un progetto ideato anche con la collaborazione della nostra associazione, finalizzato alla realizzazione di un organico sistema di piste e corsie ciclabili di qualità, che consentano lo spostamento in sicurezza in bicicletta per tutta la città. Alcuni fondi sono già arrivati e altri ne arriveranno, per un'opera da non sottovalutare, con la potenzialità di creare l'infrastruttura indispensabile per dare un supporto decisivo alla crescita dell'uso della bicicletta, muscolare ed elettrica, a cui abbiamo assistito negli ultimi anni. In tal senso un ulteriore incentivo e considerevole miglioramento della vita del ciclista può essere rappresentato dai **parcheggi coperti e videosorvegliati per le biciclette**, che andrebbero collocati non solo in centro storico, ma anche nelle aree limitrofe ai parcheggi di interscambio, nei pressi di scuole, università, ospedali e in tutte le strutture di alta fruizione e delle aree commerciali principali, pubbliche e di servizi.

Riferendosi alla diffusione della ciclabilità, non possiamo non considerare l'enorme sviluppo del **bike sharing**, ben rappresentato dai numeri in costante aumento dell'utilizzo del servizio, che ha recentemente spinto l'Amministrazione a raddoppiare il parco mezzi. Se alle biciclette ci aggiungiamo anche i **monopattini elettrici**, le opzioni di mobilità sostenibile individuale per i padovani sono molteplici.

Nell'ambito della sicurezza c'è ancora molto lavoro da fare: nell'ultimo report della campagna di Clean Cities abbiamo denunciato una **situazione poco rassicurante sul fronte della sicurezza stradale**, da colmare entro il 2030, data entro la quale chiediamo di adottare misure che consentano di dimezzare il numero dei morti (attualmente 4) e feriti (457) ogni 10.000 abitanti. Spazio dunque alla visione di città dei 15 minuti, che ispira il nuovo Piano degli Interventi, nella quale puntare molto allo sviluppo delle strade a 20 o 30 km/h nei quartieri più popolosi e residenziali, investendo su sistemi di moderazione del traffico, miglioramento delle strutture stradali rivolti agli utenti deboli, come ad esempio l'allargamento dei marciapiedi, la realizzazione di ciclabili sicure e protette soprattutto nelle aree sensibili come le scuole, i parchi e punti di aggregazione rivolti ai più piccoli. Fondamentali per mettere in sicurezza anche gli utenti più piccoli della strada sono invece le **strade scolastiche**, che permettono al contempo di ripensare lo spazio urbano. Sono una vera e propria riqualificazione del quartiere e un buon incentivo alla mobilità attiva nei percorsi casa-scuola, che comportano molteplici benefici: strade più sicure, aria più pulita, spazio pubblico più piacevole e che incoraggia l'adozione di stili di vita più salutari.

Infine, per quanto riguarda la mobilità veicolare privata, chiediamo un rigido rispetto delle regole definite dall'accordo di bacino padano, a cui sono già previste fin troppe deroghe, nell'ottica di ridurre progressivamente la circolazione delle auto più inquinanti. Per agevolare la transizione e la mobilità generale, oltre a quanto detto, è cruciale ripensare la **politica della sosta**, puntando allo sviluppo dei **parcheggi scambiatori** ai confini della città, adeguatamente collegati dal sistema del trasporto pubblico e attrezzati per offrire servizi smart ai suoi utilizzatori, che possono in questo modo rinunciare più comodamente all'auto per entrare in città, dove comunque esiste un'offerta abbondante tra stalli, parcheggi e silos.



PARTECIPA AL CAMBIAMENTO!

Negli ultimi anni ci sono state vittorie importanti per Legambiente Padova:

- Dopo anni di mobilitazione, il Parco del Basso Isonzo è salvo dalla lottizzazione selvaggia e diventerà un grande parco urbano!
- Il Parco Iris verrà ampliato diventando il più grande parco cittadino.
- Finalmente il Tram entro pochi anni attraverserà tutta la città, rivoluzionando la mobilità!
- Il nuovo Piano degli Interventi approvato prevede una forte riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione urbana che aspettavamo da tempo.
- Approvati anche il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima e il Piano del Verde, per la lotta ai cambiamenti climatici e la valorizzazione della rete ecologica cittadina.

Puoi essere anche tu parte del cambiamento diventando socio di Legambiente Padova!

Iscriviti

COME ISCRIVERSI:

- **Con bollettino postale:** Conto corrente postale n. 36037091 intestato a Legambiente Padova, Piazza Caduti della Resistenza 6, 35138, Padova
- **Con bonifico:** presso Banca Etica, codice Iban IT90F0501812101000011001252 – intestato a Legambiente Volontariato Padova.
- Oppure **vieni in sede** in Piazza Caduti della Resistenza 6 nei giorni feriali in orario ufficio

IMPORTANTE: Nel bonifico o nel bollettino postale indicare la causale "iscrizione a Legambiente 2022" e la tipologia della tessera scelta. Invia poi una e-mail a circolo@legambientepadova.it, per avvisare del pagamento specificando nome, cognome, via, città, Cap, e la tipologia di tessera scelta.

TIPOLOGIE DI ISCRIZIONE A LEGAMBIENTE

SOCIO JUNIOR fino a 14 anni (nati dal 2008 in poi) **10 €**

SOCIO GIOVANE da 15 a 28 anni (nati dal 1994 al 2007) - **15 €**

SOCIO ORDINARIO - con abbonamento a "La Nuova Ecologia" - **30 €**

- senza abbonamento a "La Nuova Ecologia" - **20 €**

SOCIO SCUOLA E FORMAZIONE - con abbonamento a Nuova Ecologia **30 €**

- senza abbonamento a "La Nuova Ecologia" - **20 €**

SOCIO SOSTENITORE - con abbonamento a "La Nuova Ecologia", volume "Ambiente Italia" e

piantumazione di un albero - **80 €**

- senza abbonamento a "La Nuova Ecologia" - **70 €**

SERVIZI AI SOCI

*ECOPOLIS E VERDIAMO UN PO'

Tutti i soci riceveranno gratuitamente via e-mail Ecopolis, la newsletter quindicinale di Legambiente Padova e per posta ordinaria il quadrimestrale "Verdiamo un Po".

*RASSEGNA STAMPA

Se lo desideri riceverai gratis via email gli articoli dei quotidiani locali sulle attività di Legambiente Padova. Tutti i Soci che lo vogliono scrivano a luciopassi@legambientepadova.it - Oggetto: rassegna stampa.

*AMBIENTE E CULTURA

Legambiente Padova e Arci propongono la doppia adesione a costi scontati per sviluppare un percorso comune in difesa dell'ambiente e per una cultura diffusa.

Tessera Legambiente socio giovane + Tessera Arci su richiesta: **15 €**

Tessera Legambiente socio ordinario senza abbonamento + Tessera Arci su richiesta: **25 €**

Tessera Legambiente socio ordinario con abbonamento + Tessera Arci su richiesta: **35 €**

Nell'iscrizione specificare se si sceglie l'opzione doppia tessera Legambiente + Arci.

