



PARERE

n. 5 del 15 Aprile 2011

(o.d.g. 7 del 15 Aprile 2011)

OGGETTO: Provincia di Padova - Coordinatrice del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale tematico “dell’Area Metropolitana” tra i Comuni di Abano Terme, Albignasego, Cadoneghe, Casalserugo, Legnaro, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Ponte San Nicolò, Rubano, Saccolongo, Saonara, Selvazzano Dentro, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana (PD). Rapporto Ambientale al Piano di Assetto del Territorio.

PREMESSO CHE

- ai sensi dell’art. 4 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11, in attuazione della direttiva comunitaria 2001/42/CE, i Comuni, le Province e la Regione, nell’ambito dei procedimenti di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale, devono provvedere alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei loro effetti sull’ambiente al fine di “promuovere uno sviluppo sostenibile e durevole ed assicurare un elevato livello di protezione dell’ambiente”;
- La Commissione Regionale VAS, individuata ex art.14 della LR n.4/2008, si è riunita in data 15 Aprile 2011 come da nota n. 179608 del 13.04.2011 del Dirigente della Unità di Progetto Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV), segretario della commissione;
- La Provincia di Padova quale coordinatrice del P.A.T.I. tematico dell’Area Metropolitana di Padova dei Comuni di Abano Terme, Saonara, Albignasego, Cadoneghe, Casalserugo, Legnaro, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Rubano, Saccolongo, Selvazzano Dentro, Ponte San Nicolò, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana con note n. 5637/2010 del 13.01.2010, n. 13485/2011 note acquisite ai prott. nn. 183780, 183781, 183785, 183787, 183788, 183794 del 14.04.2011 ha fatto pervenire la documentazione necessaria per ottenere il parere della Commissione VAS;
- La Provincia di Padova coordinatrice del P.A.T.I. tematico dell’Area Metropolitana di Padova tra i Comuni di: Abano Terme, Saonara, Albignasego, Limena, Cadoneghe, Casalserugo, Legnaro, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Rubano, Saccolongo, Selvazzano Dentro, Ponte San Nicolò, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana, con nota prot. n. 5637 del 13.01.2010, ha trasmesso la presa d’atto dello schema del Documento Preliminare e dell’Accordo di Pianificazione da parte delle singole Giunte Comunali e Provinciale; ai sensi dell’art. 15 della legge urbanistica regionale, per la formazione del piano di assetto del territorio intercomunale;

L’accordo di copianificazione tra i Comuni sopraelencati, la Provincia di Padova e la Regione del Veneto per la redazione del PATI in esame è stato sottoscritto in data 09.03.2005 e 11.04.2005.

In applicazione dell’art. 5 della legge urbanistica regionale 11/2004 è stata avviata la fase di concertazione e partecipazione con gli enti territoriali e le Amministrazioni interessate alla tutela degli interessi pubblici coinvolti nella redazione del PATI, oltre che con le associazioni economiche, sociali e politiche portatrici di interessi diffusi nel territorio comunale, mediante incontri di lavoro e pubbliche assemblee.

La Provincia di Padova con nota prot. n. 5637 del 13.01.2010, ha trasmesso la presa d’atto dell’espletamento della fase di concertazione e partecipazione ai fini della redazione del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale ai sensi dell’art. 15 della Legge Regionale n. 11 del 23 aprile 2004 e successive modificazioni, prendendo atto degli esiti dell’avvenuta concertazione e valutando le comunicazioni ed i contributi – diversamente pervenuti – da parte degli enti, amministrazioni, associazioni e soggetti interessati, intervenuti alla concertazione;

La Provincia con nota prot. n. 5637 del 13.01.2010, ha trasmesso la presa d’atto dell’adozione da parte dei singoli Consigli Comunali del “Piano di Assetto del Territorio Intercomunale” secondo quanto previsto dall’art. 15 della LR n. 11 del 23.04.04



Come da documentazione presentata, l'avviso dell'avvenuta adozione del Piano in parola è stato affisso agli albi pretori dei Comuni, Bur, nei due quotidiani e nel sito web.

Come emerge dalla attestazione del Valutatore, inviata dalla Provincia di Padova con nota prot. n. 0013485/2011, sono pervenute complessivamente n. 151 osservazioni delle quali 16 attinenti al Rapporto Ambientale.

- **PARERE DELLA COMMISSIONE VAS SUL RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE**
Questa Commissione, con parere n. 87 del 06 agosto 2008, aveva espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sulla Relazione Ambientale allegata al Documento Preliminare per la redazione del PATI in epigrafe, a condizione che nel Rapporto Ambientale venissero ottemperate alcune prescrizioni.
- **INTEGRAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE FORNITE IN SEDE ISTRUTTORIA**
In sede istruttoria è emersa la necessità di acquisire la documentazione in ordine alle procedure seguite nonché maggiori elementi di conoscenza ed integrazioni al Rapporto Ambientale presentato.
La provincia di Padova, anche a seguito degli incontri tenutisi presso gli uffici della U.P. Coordinamento Commissioni, ha trasmesso le integrazioni richieste con nota prot. n. 13485 del 25.01.2011 e prot. n. 054539 del 11.04.2011.
- **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**
L'Area Metropolitana di Padova comprende il capoluogo e i 17 comuni contermini e si estende su una superficie complessiva di circa 370 km², con una popolazione residente di circa 410.000 abitanti. Il territorio del PATI comprende i comuni di Abano Terme, Albignasego, Cadoneghe, Casalserugo, Legnaro, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Ponte San Nicolò, Rubano, Saccolongo, Saonara, Selvazzano Dentro, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana.
Infrastrutture e viabilità
Dalle analisi compiute per il PUM dell'area metropolitana, riportate nel Rapporto Ambientale, il territorio del PATI è diviso in quadranti.
Il Quadrante nord-ovest risulta compreso tra la Strada Provinciale "Pelosa" (SP13) e la SR307. Le maggiori criticità si riscontrano sulla direttrice di accesso a Padova proveniente da Limena e su quella proveniente da Mestrino e Rubano.
Il Quadrante nord-est risulta compreso tra la SR307 e la Strada dei Vivai (SP40): il nodo più critico è rappresentato dalla direttrice di accesso a Padova da Vigonza, in particolar modo, in prossimità delle località Busa di Vigonza e Ponte di Brenta.
Risulta critica anche la direttrice proveniente da nord (in ingresso a Vigonza) dai territori della Provincia di Venezia (Noalese).
Altre tratte con problemi di saturazione sono la direttrice trasversale che interessa il territorio di Noventa Padovana (collegamento Ponte di Brenta – Centro di Noventa - Camin), la direttrice in ingresso a Padova attraverso la località di Camin e la tratta interna all'abitato di Strà.
Il Quadrante sud-est risulta compreso tra la Strada dei Vivai e la Provinciale che attraversa Albignasego e Maserà di Padova (SP92).
Le problematiche maggiori di saturazione si riscontrano lungo quest'ultima direttrice, in particolare in corrispondenza degli archi che rappresentano le tratte urbane dei centri abitati delle due località.
La rete risulta in lieve sofferenza anche lungo le direttrici in uscita dalla località di Polverara e quella da Casalserugo e Salboro verso Padova.
Il Quadrante sud-ovest risulta compreso tra la SP92 e la SP13. In corrispondenza della direttrice di ingresso a Padova provenendo da Abano Terme e Selvazzano, si nota la criticità maggiormente rilevante.
Il territorio della città di Padova è stato definito come l'area racchiusa dalla Tangenziale Ovest (Corso Australia), dalla A4 a nord e dal tracciato della A13 ad est ed a sud. All'interno del territorio di Padova sono state rilevate diverse situazioni critiche:



- *Nodo di Padova Est.* Rappresenta uno dei principali punti di accesso a Padova per le provenienze autostradali, le provenienze dal settore nord orientale della Provincia e dal Miranese.
- *Cavalcavia Borgomagnò e zona della stazione.* Sicuramente uno dei nodi più problematici della città, a causa della presenza del fascio ferroviario che separa il centro storico dai quartieri settentrionali di Padova e i centri abitati a nord. Sono in fase di progettazione alcuni interventi, anche legati all'introduzione della linea SIR1, che intendono offrire vie alternative per l'attraversamento dei binari.
- *Nodo di Padova Ovest.* Nodo già citato tra le criticità del Quadrante nord – ovest.
- *Asse di Via Vicenza – Via Chiesanuova.* Principale via di penetrazione per i veicoli provenienti dai quartieri occidentali e dai comuni di Rubano e Mestrino.
- *Via Vigonovese.* Asse stradale che raccoglie i veicoli in ingresso dai centri ad est di Padova e parte della provincia di Venezia. Risulta importante anche per la vicinanza della Zona Industriale e per la sua funzione di drenaggio del traffico pesante in appoggio a Corso Stati Uniti.
- *Via Guido Reni e Via del Plebiscito.* Via del Plebiscito rappresenta un asse molto importante per il collegamento tra le zone nord di Padova e l'intera parte est di Padova (Stanga, Fiera, Zona Industriale, ecc). Via Guido Reni è l'asse di penetrazione per i Comuni a nord, Cadoneghe e Vigodarzere tra tutti, ma risulta ridotta nella sua capacità a causa dell'inserimento dell'infrastruttura tranviaria.
- *Via Montà.* A causa della diminuzione della capacità in corrispondenza del passaggio a livello, il traffico fluisce con difficoltà.
- *Asse di Via dei Colli – Via Sorio.* Questo asse stradale rappresenta la principale via di accesso a Padova per i veicoli provenienti da due tra i più popolosi ed importanti comuni, per le attività insediate, della cintura: Abano Terme e Selvazzano.
- *Nodo di Ponte Isonzo, Ponte Scaricatore e Ponte del Sostegno.* Nodo critico a causa delle strozzature dei ponti sui quali convergono molte importanti direttrici: Via Goito, Via Vittorio Veneto, Via Adriatica, Viale Cavallotti e gli assi di accesso al quartiere della Guizza.
- *Tangenziale Est* (Corso Esperanto, Corso Kennedy e Corso Argentina); il Piano Provinciale della Viabilità prevede la realizzazione della terza corsia nella tratta compresa tra Viale dell'Industria e l'interconnessione con la SS516: ciò dovrebbe contribuire a diminuire il grado di saturazione.
- *Asse di Via Manzoni – Via Gattamelata.* Asse di distribuzione del traffico proveniente da sud e diretto nella parte est del centro storico, dove esistono importanti polarità, quali l'ospedale e gli istituti universitari.
- *Via Piovese.* Attraverso la strozzatura rappresentata dal Ponte di Voltabarozzo, vi confluiscono i flussi di traffico provenienti dai comuni sud orientali della Provincia, tra i quali Ponte San Nicolò, sede di diverse aree produttive e Legnaro, dove è stato insediato un importante campus universitario.

– INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO

La storia recente dell'area periurbana di Padova rivela un'area connotata dallo sviluppo del turismo, dai rapporti economici internazionali, divenuta centro di riferimento per diverse economie europee, soprattutto quelle poste nell'area dei paesi dell'est, come dimostrano i recenti insediamenti di numerosi consolati stranieri.

Nell'ultimo decennio lo sviluppo ha fatto raggiungere all'area (e alla provincia di Padova), il primato nel Veneto nel settore del commercio all'ingrosso, nella ricerca e nell'innovazione e in quello dei servizi di consulenza e gestione. Nel settore dei servizi, negli ultimi 40 anni vi è stato un incremento del 300% degli addetti, oggi dedicati soprattutto all'informatica, all'elettronica, alla telefonia, al sistema bancario e ai servizi del Terziario innovativo.

L'area padovana è diventata il polo veneto nella produzione del sapere scientifico e tecnologico, grazie alla sua università, oggi una delle maggiori in Europa, al polo di eccellenza sanitario e alle recenti nascite di società nel campo delle nanotecnologie.



L'area padovana è anche sede di una delle più grandi piattaforme logistiche europee inserite nel percorso infrastrutturale denominato "corridoio V", che unisce l'area di Barcellona con l'area di Kiev.

– **STATO DELL'AMBIENTE**

Il Rapporto Ambientale riporta alcuni approfondimenti relativi al quadro conoscitivo ambientale, già indagato con la Relazione Ambientale. Tuttavia, in sede istruttoria sono emerse alcune carenze e necessità di chiarimenti. A seguito di richieste di integrazioni da parte della U.P. Coordinamento Commissioni, con note prot. n. 224949 del 22.04.2010 prot. n. 168210 del 06.04.2011, nonché degli incontri tenutisi presso gli uffici della stessa U.P., la Provincia di Padova ha integrato il Rapporto Ambientale con note prot. n. 13485 del 25.01.2011 e prot. n. 54539 del 11.04.2011, fornendo ulteriori informazioni inerenti le diverse matrici ambientali, delle quali di seguito si propone una sintesi:

Fattori climatici

I dati climatici sono stati aggiornati con esiti di analisi più recenti.

Aria

Il quadro conoscitivo ambientale viene integrato con l'analisi dell'andamento della concentrazione di CO₂, misurata, presso l'Osservatorio dell'Aeronautica Militare di Monte Cimone dal 1978 al 2001.

Vengono altresì integrati i dati di analisi relativi alle concentrazioni dei diversi inquinanti atmosferici con i dati desunti dal monitoraggio della qualità dell'aria nei comuni dell'Area metropolitana svolto da ARPAV – Dipartimento Provinciale di Padova.

Il valutatore afferma che non è stimabile, data la natura stessa della CO₂, la differenza tra situazione attuale e situazione con il piano attuato. Tuttavia, nel Rapporto Ambientale sono state ipotizzate le stime delle emissioni di CO₂ dovute alle nuove aree produttive.

Acqua

Acque sotterranee

Per quanto riguarda la concentrazione di nitrati nelle acque di falda nel corso del monitoraggio effettuato da Arpav dal 2001 al 2005, sono due i pozzi (Montagnana, Pozzonovo) che presentano valori superiori alla soglia di guardia; mentre in altri due punti (Loreggia e San Martino di Lupari) si è superata la soglia di attenzione.

Le Fonti inquinanti di azoto e fosforo sono costituite dal settore zootecnico e agricolo, dagli scarichi civili e da alcuni settori industriali. Confrontando le stime riferite al periodo 2001-2003 con quelle pubblicate dall'ARPAV nel 2002 sul "*Rapporto sugli indicatori ambientali del Veneto*" riferite invece al periodo 1996-2001, il carico trofico si mostra in aumento per tutti i comparti produttivi.

Suolo e sottosuolo

Siti contaminati

Nel corso del 2003, la Provincia di Padova ha portato a termine un "Censimento dei siti potenzialmente contaminati" presenti sul proprio territorio. I siti che richiedono un'attenzione specifica sono 529. Questi siti sono stati suddivisi in cinque liste, in relazione allo stato di attività del sito, alla dimensione, alla pericolosità dell'attività e all'esistenza di denunce o procedimenti.

I contaminanti maggiormente rilevati, dal 2000 al 2003, sono gli idrocarburi e i metalli, mentre le matrici ambientali maggiormente interessate sono il terreno, le acque sotterranee e le acque superficiali. Inoltre la Provincia dal 2000, con l'entrata in vigore della specifica normativa (DMA 471/99), ha valutato numerosi progetti di bonifica, presentati dai soggetti interessati, relativi a siti che presentavano segni di contaminazione.

In provincia di Padova non sono presenti siti contaminati di interesse nazionale (ai sensi dell'art. 14 del D.L. 22/97 e dell'art. 15 del DM Ambiente 471/99).

Allevamenti zootecnici e rischio percolazione azoto

Per quanto riguarda gli allevamenti intensivi il valutatore rammenta che il PATI non tratta il tema dell'agricoltura, demandato ai PAT residuali ed ai PI. Viene comunque riportata l'attività, in termini statistici, della zootecnia.



In merito alla produzione di azoto a livello provinciale, Padova, Treviso, Verona e Vicenza presentano carichi simili di azoto prodotto per gli allevamenti bovini (tra i 55 di Treviso e i 74 kg N/ha di Verona), per i suini i carichi sono sempre inferiori ai 15 kg N/ha, mentre per gli avicoli Verona presenta un carico medio elevato (83 kg N/ha) seguita a distanza da Vicenza (31 kg N/ha) e Padova (26 kg N/ha). I carichi relativi agli allevamenti di conigli sono sempre molto bassi rispetto alle altre specie (sempre inferiori a 3,7 kg N/ha). Dividendo il carico di azoto provinciale per la superficie agricola utilizzabile (SAU) si ottiene un valore che può essere confrontato con un valore soglia per le aree vulnerabili derivante dalla normativa Direttiva Nitrati n. 676/91, pari a 170 kg N/ettaro SAU per la definizione dello stato attuale. Si può affermare che tutte le province mostrano valori inferiori al limite e che solo Verona supera appena tale limite (171 kg N/ ettaro).

Attività a rischio di incidente rilevante

Viene riportato l'elenco delle attività a rischio di incidente rilevante, aggiornato al 2009, anno di conclusione dell'attività di progettazione del PATI.

Cave

In provincia di Padova sono attive 22 cave, delle quali nessuna è presente nei comuni dell'Area Metropolitana.

Flora, fauna e biodiversità

La matrice è stata integrata con la descrizione delle specie faunistiche e floristiche presenti nel territorio e degli habitat naturali.

Patrimonio culturale, architettonico, archeologico e paesaggistico

Il Rapporto Ambientale, come integrato con nota prot. n. 13485 del 01.02.2011, riporta l'elenco delle aree tutelate (Parchi e Riserve Regionali, vincoli idrogeologici, corsi d'acqua vincolati etc.) e delle aree di valore ambientale/paesaggistico da tutelare salvaguardare e valorizzare, individuate dal PATI. Contiene inoltre una "ricognizione sui beni culturali da sottoporre a tutele differenziate ai sensi del D.L. 42/2004".

Tuttavia, non risulta sia stato opportunamente trattato il tema del Paesaggio e delle relative criticità, come peraltro evidenziato nelle richieste di integrazioni da parte della U.P. Coordinamento Commissioni, durante la fase istruttoria. In particolare, le richieste della U.P. riguardavano la necessità di analizzare il tema del paesaggio nella sua valenza culturale e socio-economica e di chiarire come le azioni del Piano fossero state valutate in relazione alla componente paesaggistica, in quanto dalla documentazione integrativa al Rapporto Ambientale si evinceva che la valutazione della componente paesaggio si limita soltanto a considerare le "trasformazioni sulla rete ecologica".

Si riporta di seguito uno stralcio delle integrazioni fornite con nota prot. n. 54539 del 11.04.2011 in risposta alle richieste della U.P., che tuttavia, non si ritengono esaustive di quanto richiesto:

"Il Rapporto Ambientale individua in maniera precisa tutti gli elementi del paesaggio naturale e storico-culturale del territorio del PATI. Per quanto attiene alla valutazione delle azioni del Piano sulla componente Paesaggio, per i Beni storico-culturali si è provveduto a inserire una apposita ulteriore misura di mitigazione dalla pressione antropica con l'art. 23.1.2 Contesti figurativi, in cui vengono maggiormente tutelati gli intorni paesaggistici dei beni culturali.

Per quanto attiene alla valutazione delle azioni del Piano sulla componente Paesaggio, per la componente naturale si è provveduto a realizzare la rete ecologica, individuando le principali valenze naturali esistenti e potenziali e inserendo nella normativa apposite misure di tutela e valorizzazione."

L'analisi della continuità paesaggistica del territorio del PATI ha consentito di produrre le norme per i seguenti elementi della rete ecologica:

Aree Nucleo (Core Areas)

Aree di connessione naturalistica

Corridoi ecologici principali

Corridoi ecologici secondari

Isole ad elevata naturalità (stepping stones)

Barriere infrastrutturali (e opere di mitigazione collegate)

Per questo procedimento ci si è attenuti a quanto indicato del Quaderno n. 1 del PTCP approvato della Provincia di Padova - Valutazione ecologica del paesaggio -."

**Energia**

Il valutatore afferma che non sono risultati reperibili altri dati omogenei per tutti i comuni del PATI riguardanti i consumi energetici, oltre a quelli contenuti nel Rapporto Ambientale riguardanti i consumi nella provincia di Padova.

Il Rapporto Ambientale è stato integrato approfondendo i riferimenti al progetto CLIPAD, che consente di misurare e quantificare, anche preventivamente, gli effetti delle azioni in termini unificati di CO₂ equivalente e, quindi, calcolare la quantità di CO₂eq immessa (direttamente o indirettamente) da ogni intervento realizzato e la rispettiva quantità da compensare.

– CRITICITA' AMBIENTALI

Si elencano di seguito le criticità individuate all'interno del Rapporto Ambientale con l'indicazione della matrice ambientale interessata dalla problematica:

Fattori climatici

- Aumento della temperatura.
- Diminuzione delle precipitazioni.

Aria

- Inquinamento atmosferico dovuto all'intenso traffico veicolare, al riscaldamento domestico invernale e alle attività industriali. Nonostante gli sforzi adoperati nella riduzione di alcuni inquinanti, la qualità dell'aria rappresenta ancora uno dei problemi principali della città.
- Le modalità di produzione e consumo dell'energia, e le conseguenti emissioni in atmosfera, rappresentano un elemento determinante della qualità ambientale delle aree urbane. Le emissioni dei grandi impianti termoelettrici ed industriali avvengono attraverso alti camini che facilitano la diluizione e diffusione anche a grandi distanze.
- L'analisi degli inquinanti rilevati nell'aria nel territorio del PATI mostra come la situazione più problematica sia quella relativa alle polveri sottili e agli Idrocarburi Policiclici Aromatici.
- Aumento della concentrazione di CO₂.
- Elevate concentrazioni di CO e O₃.

In particolare dal Rapporto Ambientale emerge quanto segue:

- I comuni di Cadoneghe, Noventa Padovana rientrano secondo il PRTRA in zona A (zone critiche) per gli inquinanti PM₁₀ e IPA, e in zona B (zone di risanamento) per gli inquinanti NO₂ e C₆H₆.
- Il comune di Padova rientra secondo il PRTRA in zona A (zone critiche) per gli inquinanti PM₁₀, IPA e NO₂, e in zona B (zone di risanamento) per gli inquinanti O₃ e C₆H₆.
- Il monitoraggio dell'aria nell'Area Metropolitana rivela superamenti dei valori limite di protezione per la salute umana di NO₂ nei comuni di Cadoneghe, Ponte San Nicolò e Vigonza (rispettivamente 1, 1 e 4 superamenti). Tale inquinante richiede un monitoraggio continuo e una periodica attenta valutazione.
- Il monitoraggio dell'aria nell'Area Metropolitana rivela superamenti dei valori limite di protezione per la salute umana di O₃ e della soglia di informazione per gran parte dei comuni, soprattutto nel periodo estivo.
- L'analisi statistica dei dati effettuata da ARPAV, ha portato a stimare per la media annuale di concentrazione di PM₁₀, un valore superiore al limite di protezione della salute e pertanto tutti i comuni dell'Area Metropolitana sono stati classificati in zona A (alta criticità) per il PM₁₀. In particolare, nel comune di Padova è stata confermata la classificazione in zona "A1 Agglomerato" e per il comune di Vigodarzere la zona "A1 Provincia".
- Il monitoraggio dello stato di qualità dell'aria nei comuni dell'Area Metropolitana, ha evidenziato elementi di criticità per le concentrazioni di benzo(a)pirene.
- Il confronto climatologico con l'andamento caratteristico dell'anno tipo (media delle concentrazioni mensili attese sulla base della serie storica di dati) evidenzia il caratteristico aumento della concentrazione media mensile nel periodo invernale da novembre a febbraio.

Acqua

L'analisi della qualità delle acque nel territorio del PATI mostra una situazione problematica, sia per quanto riguarda le acque superficiali che per quelle sotterranee. Gli indicatori utilizzati esprimono condizioni di alterazione per il SECA (Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua) e una



alterazione per l'IBE (Indice Biotico Estesero), e il SACA (Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua).

In particolare dal Rapporto Ambientale emerge quanto segue:

- Criticità relativa alla concentrazione di azoto nitrico, azoto ammoniacale e fosforo nelle acque superficiali e sotterranee.
- Il monitoraggio dei corsi d'acqua rivela un indice LIM di livello 4 (scadente) per il fiume Bacchiglione in corrispondenza della stazione di Ponte San Nicolò.
- Secondo la Carta della qualità biologica dei corsi d'acqua rientrano nella classe di qualità III per l'Indice Biotico Estesero, (ambiente inquinato) il canale Brentella, il canale Piovego, il canale Battaglia, e il torrente Muson dei Sassi.
- Lo Stato Ecologico per la maggior parte dei corsi d'acqua dell'area di studio rientra nel livello 3 (sufficiente). Il fiume Brenta e il fiume Bacchiglione rientrano nel livello 4 (scadente) secondo i dati delle stazioni n. 118 di Padova e 174 di ponte san Nicolò.
- Per quanto riguarda lo Stato Ambientale dei Corsi d'Acqua, i fiumi Brenta e Bacchiglione (stazioni di Padova e Ponte San Nicolò), non hanno raggiunto l'obiettivo di qualità fissato dal D.L. 152/99 (Acque superficiali interne) per il 2008: "Stato di qualità sufficiente".
- Per il territorio dei comuni dell'Area Metropolitana non è disponibile la classificazione dello Stato Ambientale delle Acque Sotterranee e il valutatore afferma che non sono disponibili dati sufficienti per una classificazione dello Stato Quantitativo delle Acque sotterranee.
- Per quanto riguarda lo Stato Chimico delle Acque sotterranee, per la bassa pianura è sostanzialmente confermata la scadente qualità delle acque a causa della presenza di nitrati, cloruri e inquinanti inorganici. Per i punti appartenenti alla classe 4 sono in corso studi specifici sulla contaminazione.

Suolo e sottosuolo

- Il territorio dell'area metropolitana è soggetto a rischio idraulico in gran parte riconducibile al recente sviluppo del territorio e all'impermeabilizzazione di ampie superfici, accompagnate dalla sistematica eliminazione degli invasi disponibili nei fossi e nei fossati della rete idraulica minore e dalla realizzazione di reti di fognatura di tipo misto, spesso sovradimensionate, senza la preventiva verifica delle capacità di carico dei corpi idrici ricettori.
- Il territorio del PATI è interessato da aree classificate di tipo P2 e P3 nel Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino. Inoltre il territorio è stato fortemente interessato da aree con periodico ristagno idrico, soprattutto dopo eventi meteorici di una certa significatività.
- Consumo di suolo agricolo.
- Presenza di 5 stabilimenti a rischio industriale secondo l'art. 6 del D.L. 334/99 e 2 secondo l'art. 8 del D.L. 334/99.
- Presenza di siti contaminati. I contaminanti maggiormente rilevati, dal 2000 al 2003, sono gli idrocarburi e i metalli, mentre le matrici ambientali maggiormente interessate sono il terreno, le acque sotterranee e le acque superficiali.
- I comuni la cui diminuzione di superficie agraria utile (SAU) tra il censimento dell'agricoltura del 1970 e del 2000, è stata superiore al 20% sono: Cadoneghe, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Ponte San Nicolò, Rubano e Vigonza.

Agenti fisici

- Edifici nelle vicinanze degli elettrodotti.
- Forte addensamento di linee elettriche nel comune di Padova (Zona Industriale) e nei comuni sudorientali della fascia suburbana.
- Nel territorio dell'Area Metropolitana, i siti sensibili che ricadono all'interno delle fasce di rispetto stabilite dalla DGRV n. 1526/00 sono 6 edifici scolastici e 17 aree verdi.
- Presenza di numerose stazioni radio base.
- Nella parte occidentale del territorio del PATI il numero di abitazioni atteso superare il limite di 200 Bq/mc è compreso tra 1% e 10%.
- Le principali fonti di impatto acustico sono l'autostrada A4 e l'A13, le strade statali e provinciali.



- Il livello di criticità acustica è alto (soprattutto durante il giorno) per il comune di Padova e Vigonza e, in generale per i comuni nord orientali del territorio del PATI, e diminuisce per i comuni posti a ovest e a sud di Padova.
- L'inquinamento luminoso risulta elevato per il comune di Padova (aumento della luminanza oltre il 900%) e compreso tra il 100% e il 300% per i comuni contermini.

Rifiuti

- Elevata produzione di rifiuti

Flora, fauna e biodiversità

- L'area metropolitana di Padova, fino agli inizi del 1900, era caratterizzata da un cintura verde formata da aree boscate anche di notevoli dimensioni, poste spesso nei pressi di corsi d'acqua. Con la meccanizzazione dell'agricoltura e l'urbanizzazione diffusa questa cintura verde si è notevolmente ridotta.
- Sotto il profilo ambientale, il territorio del PATI è caratterizzato principalmente da aree semplificate sia per l'attività agricola in essere, sia per la ridotta presenza di siepi e boschetti che un tempo caratterizzavano questa parte del territorio veneto. Tali semplificazioni ambientali, originate prevalentemente dal cambiamento dell'agricoltura per l'avvento della meccanizzazione, hanno determinato una riduzione del numero di specie presenti.
- Lo stato dei boschi dell'area del Parco dei Colli Euganei appare complessivamente buono sebbene vi siano alcune aree in profondo stato di deperimento. Si tratta in particolare dei boschi siti nelle zone più ripide e di più difficile accesso dove, negli ultimi anni, il numero dei tagli degli alberi si è notevolmente ridotto.
- Il 90% dei boschi a castagno è costituito da piante vecchie, ammalate di cancro corticale e quindi in condizioni di profondo deperimento.
- Presenza di alcune specie non autoctone, ma naturalizzate e spesso invasive e nocive. Tra i pesci sono segnalati il siluro, il rodeo amaro, la pseudorasbora e il carassio. Tra gli uccelli, la diffusione del cigno reale inizia a creare problemi alla fauna locale e , tra i mammiferi, la nutria è responsabile di numerosi danni alle colture agricole e agli habitat.

Paesaggio

Gli elementi della cultura locale non sono sempre tutelati in funzione del contesto in cui sono venuti a identificarsi e molti di essi rischiano di trovarsi de-contestualizzati.

Sistema produttivo

- Presenza di un'elevata dispersione insediativa, di una scarsa accessibilità alla rete di comunicazione principale e di una bassa integrazione con il contesto territoriale, spesso compromesso dalla scarsa qualità architettonica degli edifici e dall'incompatibilità in termini di impatto ambientale.
- I costi di trasporto legati all'attuale modello insediativo delle attività produttive sono molto elevati, sia in termini economici che ambientali (tempi di percorrenza, inquinamento dell'aria, incidentalità).
- L'accessibilità immateriale (internet a banda larga, cablaggio delle reti ottiche, sistemi Wireless) è molto bassa, a causa dell'elevata frammentazione del sistema produttivo e della conseguente scarsa convenienza economica per sostenere la dotazione di questi servizi.
- Le aree produttive così frammentate sono scarsamente competitive. Risultano carenti sotto il profilo della dotazione di servizi alle imprese, della gestione consortile sia degli impianti che delle problematiche legate all'ambiente.

Energia

- Elevati consumi energetici
- I costi per l'energia sono molto elevati, soprattutto perché le attività produttive sono poco *eco-efficienti*: gli edifici sono costruiti spesso con l'obiettivo di costare poco e conseguentemente hanno standard energetici bassissimi, non sono previsti impianti di cogenerazione centralizzati, non si ottimizzano i cicli produttivi per il recupero delle energie residuali.

Mobilità

- Il trasporto privato copre l'80% circa di tutti gli spostamenti motorizzati effettuati in ora di punta nell'area di Padova e Cintura. La saturazione media della rete è pari al 50% circa.



- I servizi alla persona di carattere territoriale, ospedale e scuole superiori in primis, sono localizzati in aree oggi non più funzionali all'accessibilità sia con mezzi privati che pubblici, all'interno del centro storico della città di Padova. Considerati tra i maggiori attrattori di traffico, la loro delocalizzazione in zone a maggiore accessibilità contribuirebbe ad aumentare la qualità dell'area centrale di Padova.

– OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO

Nel Rapporto Ambientale vengono riportati i seguenti obiettivi del PATI tematico:

La protezione dell'ambiente

Per il conseguimento di questo obiettivo, il Piano promuove la tutela e la valorizzazione del patrimonio agroforestale e dell'agricoltura specializzata, nonché la creazione di itinerari del turismo rurale, attraverso:

- la tutela e valorizzazione del paesaggio agrario (considerato nei diversi aspetti della morfologia, sistemazioni agrarie, assetto fondiario, produzione ecc.) e con particolare attenzione alle interazioni con i valori ambientali e con gli impatti antropici;
- la tutela e valorizzazione delle attività agricole esistenti, in particolare delle produzioni ecocompatibili e specializzate; la promozione di attività connesse al tempo libero (agriturismo e turismo rurale), di informazione e divulgazione per una corretta gestione del patrimonio ambiente da parte degli operatori agricoli.

Il riequilibrio ecologico

All'obiettivo principale delle connessioni tra aree in grado di strutturare una rete ecologica locale, si accompagna anche quello di recuperare aree relitte e valorizzare luoghi dispersi all'interno di percorsi naturalistici/ricreativi.

Il progetto di rete individua le fasce fluviali, perfluviali, e di connessione fra corsi d'acqua principali e secondari tenendo conto della diversità di ambiente e paesaggio agrario, delle specifiche caratteristiche geopedologiche del luogo e delle problematiche in atto.

In particolare si individuano, nelle immediate adiacenze dei corridoi ecologici principali, le zone di ammortizzazione/transizione, differenziate secondo gradi di importanza, correlati al grado di naturalità attuale o di potenzialità ecologica.

Su tali aree corrono le linee preferenziali di connessione terrestre: allo scopo si individuano fattori ed elementi (vuoti e varchi urbani, territori agricoli di pregio e/o tutelati, invariati naturalistiche, idrogeologiche, fragilità ambientali, ecc.) che concorrono alla loro definizione.

Si definiscono matrici naturali primarie ampie aree naturali in grado di costituire sorgente di diffusione per elementi di interesse ai fini della diversità biologica: in esse l'ambiente naturale ha caratteristiche di sufficiente estensione, di differenziazione degli habitat presenti.

Tali aree, come da pianificazione del PTCP, coincidono con quelle individuate come SIC e ZPS, alcune delle quali già sottoposte a tutela come Parco Regionale.

Nell'area metropolitana, come nel resto del territorio della provincia di Padova, i corridoi ecologici principali si localizzano prevalentemente lungo il sistema idrografico, sia di origine naturale (vincolati ai sensi L. 431/85 e succ. D.Lgs. 42/04) che artificiale.

I corridoi ecologici secondari sono i corsi d'acqua della rete idrografica minore, anche consortile, caratterizzati da capacità di connessione intercomunale esistente o potenziale, ove cioè siano presenti pochi ostacoli alla transitabilità della fauna e dove possano essere aumentati i valori di biodiversità attraverso specifiche progettazioni a scala locale (nel P.I anche in concerto con gli Enti interessati), quali rizezionamento degli alvei, accentuazione dell'andamento meandriforme del corso.

I nodi (*stepping stones*) sono aree in grado di costituire dei nodi locali, per la cui dimensione non possono assumere il ruolo dei "gangli", ma che rivestono ugualmente una funzione ecosistemica, come appoggio per trasferimenti faunistici, soprattutto se in prossimità di altri nodi o di altri elementi della rete.

La tutela dei beni culturali

Il piano si propone la tutela degli edifici e complessi monumentali, Ville Venete ed altri immobili di interesse storico-architettonico e culturale di rilievo sovracomunale



In linea generale e di principio le modalità di intervento previste sono finalizzate, nel rispetto dell'articolazione storico-funzionale, a garantire la conservazione dei caratteri dell'impianto originario degli edifici e delle relative aree di pertinenza con particolare riferimento alla tutela e valorizzazione degli apparati decorativi sia interni che esterni, degli intonaci, degli infissi e dei portoni.

La tutela avviene anche con l'individuazione dei contesti figurativi dei complessi monumentali, delle Ville venete ed altri immobili di interesse storico-architettonico e culturale di rilievo sovracomunale esterni ai centri storici.

La finalità è la tutela delle aree comprese all'interno dei contesti con la valorizzazione dei percorsi, il mantenimento degli elementi costitutivi del paesaggio, degli accessi, degli assi prospettici e della percezione da diversi punti visuali.

All'interno dei contesti figurativi non possono essere realizzate opere di modifica dei tracciati stradali storici esistenti, del sistema ambientale storico, con particolare riferimento agli elementi vegetazionali, né interventi di nuova edificazione.

L'uso razionale della risorsa acqua

Il piano, facendo propria l'esigenza di tutela dell'acqua potabile come risorsa ormai destinata a non rinnovarsi, indica l'uso, dove possibile, di valide alternative, quali:

- l'adozione di misure per facilitare l'infiltrazione naturale dell'acqua piovana;
- l'uso parsimonioso dell'acqua potabile;
- uno sfruttamento razionale delle acque meteoriche nelle aree produttive.

La difesa del suolo e la sicurezza idraulica

La salvaguardia idraulica viene attuata con alcune azioni strategiche, con una valutazione preventiva della capacità di carico del sistema idraulico di assorbire i nuovi progetti del PATI (aree produttive, servizi e viabilità) e con una normativa per assicurare l'approfondimento della salvaguardia nei successivi livelli di pianificazione territoriale (P.I. e S.U.A.).

Le azioni strategiche sono:

- utilizzo del tratto di Idrovia realizzato in destra del fiume Brenta allo scopo di:
 - moderare le piene originate da un territorio di 1500 ettari fortemente urbanizzato, comprendente la zona industriale di Padova;
 - aumentare i tempi di residenza delle acque;
 - gestire il recapito finale dei deflussi del suddetto bacino con la possibilità di estromettere le acque dalla Laguna di Venezia mediante il sollevamento delle stesse nel fiume Brenta;
 - utilizzare l'acqua immagazzinata nell'invaso dell'idrovia per mantenere il deflusso vitale minimo dei corsi d'acqua nei periodi di siccità.
- affiancare al GRA, nel tratto tra Curva Boston e l'autostrada A4, un canale scolmatore di adeguata portata, con le seguenti finalità:
 - liberare dal ristagno idrico ampie zone che oggi non hanno recapito idraulico e per le quali non è possibile l'ampliamento dei canali esistenti nei tratti urbani;
 - "alleggerire" dal punto di vista idraulico gli scoli Mestrina e Storta, il bacino del Molina, del Piroche e del Lazzaretto.

L'assetto insediativo della produzione

L'obiettivo è quello di ridurre al minimo l'impiego delle risorse non rinnovabili e perseguire nell'uso e nella gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi e inquinanti.

I luoghi scelti per l'ampliamento delle aree produttive sono in aderenza alle aree già esistenti, in coerenza con gli obiettivi/indicatori del PTCP e pertanto funzionali ad assecondare politiche alternativamente di:

- decentramento produttivo dalle aree più congestionate e, dove occorre, dare avvio a processi di ristrutturazione/riqualificazione produttiva ed urbanistica;
- razionalizzazione/stabilizzazione di processi in atto che hanno bisogno di radicamento e di prevenire fenomeni di congestione e di incompatibilità.

Le scelte infrastrutturali e della mobilità

Le scelte di Piano si basano sulla domanda di mobilità, stimata con le previsioni demografiche e con lo sviluppo urbanistico delle aree produttive del PATI (spostamenti degli addetti), ossia sul



modello di crescita dell'utilizzo della rete stradale in assenza di nuovi interventi. Nello Scenario di Piano al 2017, la realizzazione delle infrastrutture in programma consente un miglioramento sostanziale delle condizioni di deflusso veicolare.

Vengono considerate "invarianti" le seguenti opere infrastrutturali:

- GRA completo: da Salvezzano, Rubano, Mestrino, Limena, fino a Cadoneghe
- Sistema delle Tangenziali Venete (connesso al GRA, due corsie per senso di marcia) tratta ovest
- Nodo della Castagnara (passaggio sul lato nord del Brenta)
- Potenziamento SR308 (Nuova SP del Santo, due corsie per senso di marcia)
- Sistemazione e allargamento tratto SP13 'Pelosa'
- Nuova strada di collegamento tra la ZI di Padova e Conselvano in variante alla viabilità esistente tra Padova e Bagnoli di Sopra - Potenziamento SP35 ('Nuova Bovolentana') innestata su Via dell'Olmo
- Realizzazione terza corsia Tangenziale Sud-Est di Padova nel tratto compreso tra l'interconnessione con la SS516 e Viale dell'Industria
- Potenziamento infrastrutturale di Corso Stati Uniti: realizzazione di sovrappasso sulla rotatoria al casello di Padova ZI e di due rotatorie nei pressi dell'interconnessione con la tangenziale Sud-Est di Padova
- Strada lungo l'Idrovia connessa direttamente all' A13
- SIR 2 con parcheggio scambiatore nel capolinea ovest a Rubano

Agli interventi "invarianti" ne sono stati aggiunti altri, che fanno parte delle proposte di Piano per il trasporto privato, nello scenario di lungo termine 2017.

- Sistema delle Tangenziali Venete: realizzazione lotto est verso Dolo con cavalcavia sulla rotatoria della Busa (alternativa prevista tratta lungo l'argine del Brenta); asse Via San Marco: interventi di moderazione del traffico in località Ponte di Brenta ed introduzione del divieto di transito ai mezzi pesanti dall'intersezione con Via Valmarana (verso Noventa) al nodo di Padova Est.
- Bretella di collegamento Arco di Giano (Via Dalmazia) – Viale Australia: costruzione della nuova strada e miglioramento della viabilità sull'asse Via Nereo Rocco – Via Croce Verde.
- Potenziamento viabilità con allargamento della carreggiata della SP13 Pelosa nel tratto tra la SP72 e località Caselle (la tratta centrale e quella est erano già previste nelle invarianti).
- Potenziamento della viabilità con allargamento della carreggiata sulla SP 72 nel tratto tra la SP13 e la SR11.
- Bretella di Mestrino (Tangenziale Nord Mestrino e viabilità della relativa zona industriale con collegamento allo svincolo tra GRA e Sistema Tangenziali) e divieto ai veicoli pesanti di transitare tra gli abitati di Mestrino e Rubano (i pesanti per arrivare al GRA sono portati a percorrere la Pelosa) su SR11.
- Miglioramento di Via Marconi a Rubano per collegare il capoluogo alla Pelosa.
- Svincolo sul GRA "della Salata" in località Tencarola.
- Potenziamento a 3 corsie di Corso Boston e messa in sicurezza svincolo Tangenziale sud – corso Boston .
- Strada del Santo – Tangenziale Est: realizzazione della terza corsia nella tratta tra l'intersezione con l'Arco di Giano e quella con la Tangenziale Nord.
- Variante di Vigonza.
- Collegamento tra Sistema Tangenziali e Tangenziale di Limena attraverso la bretella di Ponterotto. (uscita per provenienze da Vicenza e accessi per direzione Vicenza).
- "complanare corta" da Tangenziale di Albignasego a Via Bembo con innesto della Bovolentana. Prolungamento di via dell'Olmo fino a C.so Stati Uniti. In alternativa: Prolungamento terza corsia Tangenziale da SP516 a tutto corso Boston
- Prolungamento SIR3 verso nord.
- Linee SUV.

L'offerta di trasporto pubblico prevede gli interventi "invarianti" ad oggi programmati:

- Messa in esercizio del SIR2 (dall'intersezione col GRA fino a Ponte di Brenta);



- Introduzione a regime del SFMR, con la messa in esercizio anche delle due direttrici su ferro Padova – Chioggia e Padova Centrale - Padova Z.I..

Per la linea SIR2 é previsto il nuovo prolungamento sino al GRA, ove verrà realizzato un nuovo parcheggio di interscambio..

Si propone inoltre la creazione di due linee “SUV” (Servizio Urbano Veloce) lungo le direttrici più cariche, con i seguenti percorsi:

- Linea SUV 1: Selvazzano – Prato della Valle – Stazione FS – Mortise/Torre
- Linea SUV 2: Limena – Stazione FS – Prato della Valle – Casalserugo

Un altro obiettivo del piano è quello di ridurre l’uso dell’auto in città e favorire la sosta di lunga durata dei residenti affinché i loro spostamenti avvengano prioritariamente con il trasporto pubblico. Sono previste le seguenti strategie:

- I parcheggi oltre a essere collocati in punti periferici lungo le tangenziali dovranno essere posti in aree in cui sia possibile intercettare una forte domanda, collegate alle principali centralità con mezzi di trasporto collettivo.
- Ampliamento del sistema di distribuzione delle tariffe orarie di sosta a pagamento oltre l’area centrale di Padova.;
- Accogliere temporaneamente i turisti e i fruitori dei quartieri centrali; indurre la sosta di media durata sui parcheggi pubblici;
- Indurre i pendolari, nel tragitto casa-lavoro, a cambiare modo di trasporto o indurli a utilizzare i parcheggi di interscambio.
- Realizzazione di piste ciclabili di collegamento tra le reti di piste ciclabili esistenti dei comuni contermini, in special modo verso quella del Comune di Padova.

La dotazione dei servizi e la qualità della vita

Il Piano individua i servizi e le attrezzature di interesse comune di maggiore rilevanza per l’area metropolitana di Padova, quali:

- istituti universitari e per l’istruzione superiore;
- strutture ospedaliere e servizi socio-sanitari;
- servizi di pubblica sicurezza;
- servizi commerciali;
- attrezzature di interscambio;
- aree attrezzate per il gioco e lo sport.

Tra le attrezzature e servizi esistenti vengono individuati i poli di maggiore rilevanza, quelli da potenziare/riqualificare e i nuovi poli di interesse sovracomunale, la cui localizzazione è posta nelle vicinanze di infrastrutture di livello sovracomunale (viabilità e trasporto pubblico).

Le energie rinnovabili e l’efficienza energetica degli edifici

Il Piano per incentivare l’uso delle energie rinnovabili e promuovere l’efficienza energetica degli edifici prevede la possibilità di un sistema di incentivi “bonus volume” fino ad un incremento massimo del 10% dell’indice di edificabilità, richiamandosi alle linee guida della L.R. n° 4 del 9 marzo 2007 per quanto concerne la disciplina tecnica e procedimentale di dettaglio per accedere ai diversi livelli degli incentivi volumetrici.

In relazione alla richiesta da parte della U.P. Coordinamento Commissioni, di chiarimenti su come siano stati valutati gli ambiti denominati “Poli da potenziare”, “Poli da trasformare”, “Poli da riqualificare” e “Nuovi Poli” individuati sulla “Carta della Trasformabilità”, il valutatore afferma che “...lo studio effettuato ha portato all’individuazione dei principali servizi a scala sovracomunale e di quelle parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate uno o più funzioni strategiche: tali ambiti sono stati definiti Poli Funzionali, relativamente a:

- istruzione;
- servizi socio-sanitari;
- il polo fieristico;
- servizi ed infrastrutture per l’aggregazione ed il tempo libero;
- il polo logistico.



Si riportano di seguito alcune considerazioni contenute nel Rapporto Ambientale inerenti alcuni dei suddetti ambiti.”.

Polo fieristico

la Fiera è situata in un'area in cui sono insediate tra le principali funzioni urbane e territoriali: nell'asse Stazione-Stanga infatti sono localizzati il Tribunale, un Polo Terziario e l'Università. Sono previsti in questa stessa zona il Centro Intermodale, le residenze del PP1, l'Auditorium, nuovi parcheggi e strade per migliorare la rete di comunicazione tra servizi e grandi infrastrutture. Attualmente, tale localizzazione, da un lato appare ideale per la presenza di importanti elementi di attrazione e servizio, tuttavia la mancanza di viabilità idonea e di aree sufficientemente ampie per il parcheggio e per la stessa espansione della struttura, fa sì che venga messa in discussione la presenza in tale sito della fiera stessa.

In particolare la viabilità esistente non è in grado di sopportare il grosso traffico che paralizza la zona est della città nei periodi fieristici. L'assenza poi di aree idonee per l'espansione della Fiera non consente quel salto di scala che potrebbe far sviluppare a livello internazionale questa struttura.

Poli funzionali

Dopo aver individuato i poli funzionali esistenti, il piano ha valutato quali abbiano la necessità di essere consolidati, ampliati e riqualificati. Inoltre nel rapporto ambientale si afferma che è stata posta particolare attenzione all'individuazione degli eventuali ambiti preferenziali idonei per la localizzazione dei nuovi poli funzionali di interesse sovracomunale e relativi bacini d'utenza, valutando le caratteristiche dell'organizzazione funzionale del sistema delle infrastrutture.

Il valutatore rileva come il sistema dei servizi e quello infrastrutturale siano strettamente connessi: l'obiettivo di istituire poli funzionali di accesso al sistema metropolitano si sviluppa contestualmente alla necessità di realizzare nodi infrastrutturali che siano funzionali ad una rapida accessibilità e che, proprio per tale caratteristica, divenga conveniente localizzare in tali “nodi” una pluralità di funzioni, facendoli diventare allo stesso tempo nodi di intermodalità e nodi di servizi.

La necessità di decentrare i poli funzionali deriva dalla volontà di decongestionare il traffico, facilitarne l'accessibilità, migliorare i trasporti, in quanto tali aree si configurano quali grossi attrattori di traffico.

La tematica del decentramento dei poli funzionali è stata valutata nello scenario di progetto per quanto riguarda la mobilità del PATI.

Poli per l'istruzione

La volontà di decentrare i poli scolastici non deriva solo dalla necessità di decongestionare il traffico del centro, dove si concentrano gli istituti superiori, ma vuole essere soprattutto una risposta ai bisogni di una comunità che sta velocemente crescendo. Le aree individuate per la sede dei nuovi centri per l'istruzione saranno raggiunte dal metrobus, in modo che l'accessibilità sia semplice e gli spostamenti rapidi.

Il valutatore non ritiene di inserire ulteriori misure di mitigazione/compensazione, oltre a quelle già inserite nelle norme del PATI.

Nuovo polo Ospedaliero

Le criticità dell'attuale polo ospedaliero padovano sono note da tempo. La mancanza di spazi adeguati per la didattica, ambulatori e studi medici, carenza di spazi per l'attività di ricerca, insufficienza di parcheggi per dipendenti e visitatori, inidoneità delle aree verdi, mancanza di magazzini e depositi, inadeguata viabilità interna, mancanza di eliporto.

Tuttavia il maggior problema è dato dal fatto che il polo ospedaliero si sviluppa a ridosso delle mura, nel centro cittadino, rappresentando il più grande attrattore di traffico verso il centro storico.

Dopo anni di discussioni sul “tipo” di struttura e sul sito in cui dovrà nascere il polo, il P.A.T.I. individua l'area per la nuova ubicazione a Padova Ovest, lungo corso Australia, nella zona antistante lo stadio di calcio in area già prevista a servizi e quindi senza consumo di S.A.U.. La volontà è quella di creare una vera e propria cittadella in grado di accogliere tutti gli elementi che costituiscono l'eccellenza della sanità padovana, sviluppando infrastrutture con strade, parcheggi e trasporto pubblico necessari per una struttura così complessa.



Il documento sul sistema delle emergenze sanitarie approvato dal gruppo di lavoro stato-regioni il 2 dicembre 1991 e allegato al DPR 27 marzo 1992 “Atto di indirizzo e coordinamento alle regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza”, indica che “per quanto attiene il soccorso sanitario primario esso dovrà estrinsecarsi in un periodo di tempo non superiore agli 8 minuti per gli interventi in area urbana e di 20 minuti per le zone extra-urbane”. Nel caso di blocco parziale o totale della viabilità di accesso all’area, non sarebbe più garantita l’emergenza sanitaria.

Tutta la viabilità che confluisce nell’area del nuovo ospedale è priva della corsia di emergenza. Pertanto vi è la ragionevole probabilità di arresto del flusso veicolare nel caso di incidente. Probabilità che aumenta significativamente nel caso di un evento sportivo o di uno spettacolo nell’adiacente area sportiva

– **METODOLOGIA DI VALUTAZIONE, OPZIONE ZERO E SOSTENIBILITA’ SOCIALE ED ECONOMICA DEL PIANO**

Il valutatore afferma che tra tutte le metodologie presenti in letteratura, è stata scelta la metodologia delle valutazioni esperte, predisponendo un tavolo tecnico con i professionisti incaricati e con la messa a sistema delle loro valutazioni.

Il valutatore afferma inoltre che i professionisti hanno collaborato alla redazione del Quadro Conoscitivo del territorio, soprattutto per la predisposizione dello scenario sullo stato attuale, con l’individuazione e il popolamento degli indicatori delle componenti che rientravano nelle loro competenze.

Durante l’elaborazione del piano si è provveduto, affiancando il loro lavoro con la metodologia VAS, a valutare gli impatti causati dalle trasformazioni del territorio indotte dalle azioni del PATI, a confrontare gli scenari alternativi (opzione zero e scenario di piano) e proporre eventuali misure di mitigazione/compensazione, se ritenute necessarie. Tutto questo realizzato per singola componente di cui il tecnico, con l’ausilio del valutatore, era competente.

Successivamente il valutatore ha raccolto la fase finale del loro processo (Quadro Conoscitivo, norme tecniche e cartografia del PATI) ed ha valutato gli impatti cumulativi sulle singole componenti dell’ambiente (aria, acqua, suolo, etc.).

La valutazione viene svolta analizzando, componente per componente, i valori assunti dagli indicatori di stato e di pressione. Agli indicatori di stato viene associato un giudizio secondo una scala che varia da condizioni positive, a stazionarie/intermedie, a negative. Questo consente di individuare le criticità esistenti per ogni componente ambientale.

Allo stesso modo, è associato ad ogni indicatore un valore di impatto che tiene conto di diversi fattori (entità, durata, reversibilità probabilità) e che viene messo in relazione alle azioni del PATI, i cui impatti possono essere misurati dall’indicatore.

In risposta alle criticità rilevate e agli impatti stimati, il valutatore individua delle azioni di mitigazione.

In particolare, per quanto riguarda le aree produttive, il valutatore afferma che la stima della quantità di CO₂ prodotta dalle aree produttive non ancora utilizzate e da quelle nuove indicate dal PATI (impatto sulla componente Aria) è stata calcolata usando i dati statistici messi a disposizione da Arpav, dai quali si evince come la produzione di CO₂ non sia direttamente proporzionale alla superficie delle aree produttive, bensì al tipo di attività. Il valutatore afferma che è attraverso alcune soluzioni tecnologiche quali impianti di cogenerazione, certificazione energetica degli edifici, meno impianti di riscaldamento a gasolio, maggior ricorso alle energie alternative, integrate alla formazione di nuovi boschi, che devono essere individuate le misure compensative per raggiungere l’obiettivo del contenimento della nuova produzione di CO₂. Indica pertanto, con il termine Indice di Riequilibrio Ecologico (teorico), la quantità di bosco che dovrebbe essere messa a dimora per compensare parzialmente la quantità di anidride carbonica prodotta dalle aree produttive del PATI (nuove e confermate).

Tale indice potrà essere raggiunto sottraendo alla quantità iniziale di bosco necessario alla compensazione, la quantità di CO₂ compensata con sistemi tecnologici, come i pannelli fotovoltaici, l’uso di energie rinnovabili e le modifiche ai cicli produttivi delle aziende volti a ridurre le emissioni.



Per quanto riguarda le emissioni dovute al traffico, dal confronto tra lo scenario tendenziale e lo scenario di progetto, emerge una riduzione delle emissioni di CO dell'11%; una riduzione delle emissioni di PM₁₀, VOC e CO₂ del 4%, e dell'1% per gli NO_x.

Allo stesso modo, per le emissioni acustiche, la somma pesata delle variazioni negative risulta nettamente superiore a quella degli incrementi, mostrando quindi un miglioramento generale del clima acustico nell'area metropolitana dovuto alla costruzione delle opere di Piano proposte.

Per quanto riguarda la valutazione dei "Poli da potenziare", "Poli da Trasformare", "Poli da riqualificare" e "Nuovi poli" il valutatore afferma che il piano attua solo una verifica di tipo urbanistico, ossia una individuazione ottimale, rispetto alla situazione esistente, per una eventuale ristrutturazione dei settori interessati (scuola secondaria, attività sportive e socio-sanitarie), con una delocalizzazione di alcuni poli esistenti o un loro potenziamento su altri poli, che vengono localizzati nelle vicinanze delle grandi arterie di traffico, in primis quelle servite dal sistema SFMR e SIR.

In tal senso la verifica dei costi/benefici in termini territoriali e ambientali è stata effettuata tramite la valutazione degli scenari del traffico (la localizzazione di progetto dei poli ha influenzato la quantità di traffico nelle ore di punta sull'intera rete stradale dell'area metropolitana), con i relativi impatti ambientali e socio-economici (tempo di percorrenza delle rete). Il valutatore inoltre afferma che sono stati valutati gli effetti di tipo idraulico per ottenere l'invarianza idraulica nulla, demandando alla progettazione attuativa la scelta della misura di mitigazione idraulica più idonea sulla rosa di quelle possibili individuate in questa sede. Viene inoltre rimandata alla progettazione attuativa la verifica del consumo di suolo.

Per quanto riguarda la valutazione del "Polo ospedaliero" il valutatore individua alcune misure di mitigazione che vengono riportate nel paragrafo "*mitigazioni e compensazioni*" della presente istruttoria.

Si fa, comunque presente che in occasione dell'esame del Rapporto Ambientale del PAT di Padova codesta Commissione, con parere n. 90 del 16.12.2010 aveva prescritto, "relativamente alle due azioni strategiche "*Nuovo Polo Ospedaliero*" e "*Polo Sportivo*" entrambi "*Nuovi Poli*", prima della progettazione attuativa dell'area dovrà essere effettuato un approfondimento in specie con riferimento alla viabilità nelle situazioni di emergenza sanitaria."

Sulla base dei chiarimenti avuti in occasione dei diversi incontri svolti con i progettisti e con i tecnici della provincia di Padova nonché dalla lettura degli elaborati grafici del Piano, si evince che la maggior parte delle azioni di Piano recepiscono le scelte derivanti dalla pianificazione sovraordinata.

I tematismi affrontati dal PATI hanno una rilevante valenza intercomunale poiché riguardano scelte inerenti l'assetto infrastrutturale, produttivo ed energetico del territorio. Di conseguenza anche le azioni di mitigazione possono esprimere la loro completa valenza solo all'interno di un contesto territoriale di vasta scala, quale quello del PATI.

Il ruolo del PATI è quello di coordinare le azioni dei comuni coinvolti nel recepimento delle scelte sovraordinate e nell'individuazione delle mitigazioni per gli impatti generati dalle azioni del Piano.

Tenuto conto che i comuni devono, in ogni caso, recepire con i propri PAT le scelte della pianificazione sovraordinata, l'opzione zero si può considerare come l'evoluzione del territorio in assenza del coordinamento intercomunale e delle opere di mitigazione, che assumono pertanto un valore significativo all'interno del piano stesso e ne costituiscono la propria ragion d'essere.

Il giudizio di sostenibilità finale del valutatore viene svolto attribuendo un giudizio sintetico di tipo qualitativo, componente per componente, allo scenario di piano e all'opzione zero. Dal giudizio del valutatore si evince che lo scenario del PATI presenta una migliore prestazione ambientale proprio in ragione delle opere di mitigazione previste.

Gli effetti complessivi del piano sono performanti anche sotto l'aspetto economico e sociale. In particolare gli impatti positivi sono connessi alle seguenti scelte di piano:

- scelta di operare un rafforzamento delle aree produttive esistenti, concentrando in esse la gran parte dello sviluppo produttivo al fine di ridurre i fenomeni di dispersione.



- valorizzazione delle risorse naturali, considerando il ruolo di “core areas” assunto dalle aree seminaturali censite e la rete di corridoi ecologici principali e secondari che mettono in relazione queste aree fra loro.

Secondo quanto riportato nelle integrazioni al Rapporto Ambientale, il PATI non rinuncia a stabilire obiettivi di crescita quantitativa. Tuttavia, nello scegliere le modalità di gestione di tale crescita, crea le premesse per uno sviluppo non dissipativo sul piano energetico/ambientale.

Durante la fase di redazione della presente istruttoria l' U.P. Coordinamento Commissioni, ha richiesto di far emergere nel Rapporto Ambientale la valutazione delle singole azioni assunte dal Piano, degli effetti da queste singolarmente generati sulle diverse componenti ambientali, degli eventuali effetti cumulativi e delle relative azioni di mitigazione. In particolare, considerata l'estensione del territorio oggetto di pianificazione, la complessità delle tematiche considerate e l'entità delle criticità evidenziate nel Rapporto Ambientale, appariva poco opportuno che la valutazione si riferisse soltanto ad azioni quali “viabilità sovracomunale”, “carico insediativo aree produttive” ed “energie alternative”. E' stato inoltre richiesto di descrivere e valutare le azioni di piano, considerandone la specificità degli effetti e chiarendo il criterio di attribuzione dei valori attribuiti agli effetti sulle diverse componenti ambientali e alle relative mitigazioni, facendo emergere, come esito di un'analisi di tipo quali-quantitativo, il criterio utilizzato per il giudizio di sostenibilità finale delle azioni di piano.

Allo stesso modo è stato richiesto di far emergere la valutazione delle alternative considerate, compiuta con la stessa metodologia e giustificando le ragioni per le quali le scelte di piano risultano maggiormente sostenibili.

Il valutatore ha risposto che: *“il metodo usato per la valutazione degli effetti del piano è il “metodo per sistema”, dove tutte le azioni riconducibili ad un'unica tematica sono valutate come azione sinergica dell'intero sistema in rapporto al territorio. Difficilmente l'azione sinergica può essere calcolata per singola azione del sistema, in quanto si perderebbe la contabilità delle azioni di impatto indiretto...Per le valutazioni ci si è avvalsi delle professionalità esperte.”.*

– DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

Per quanto riguarda l'assetto insediativo della produzione il valutatore afferma che l'obiettivo è quello di ridurre al minimo l'impiego delle risorse non rinnovabili e perseguire nell'uso e nella gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi e inquinanti. I luoghi scelti per l'ampliamento delle aree produttive sono in aderenza alle aree già esistenti, in coerenza con gli obiettivi/indicatori del PTCP e pertanto funzionali ad assecondare politiche alternativemente di:

- decentramento produttivo dalle aree più congestionate e dove occorre dare avvio a processi di ristrutturazione/riqualificazione produttiva ed urbanistica;
- razionalizzazione/stabilizzazione di processi in atto che hanno bisogno di radicamento e di prevenire fenomeni di congestione e di incompatibilità.

Dal Rapporto Ambientale si evince un carico insediativo delle aree produttive di complessivi di 1.346.510 mq, dei quali 546.510 mq di pertinenza dei singoli comuni e 800.000 mq del polo ZIP.

– ALTERNATIVE

Il valutatore afferma che nel corso della costruzione dello scenario programmato, sono state valutate singole alternative progettuali mettendo a confronto parametri ambientali specifici, derivati da dati di tipo trasportistico e da localizzazione rispetto a bersagli sensibili (residenze, beni culturali, siti di importanza comunitaria, etc.). In tal modo si è fornita una “griglia” ai decisori (le amministrazioni coinvolte nel PATI) per indirizzare la scelta sull'ipotesi complessivamente più performante e con meno impatto. Si propone di seguito una sintesi delle alternative progettuali inerenti la viabilità.

Il nodo della viabilità tra Limena e Vigodarzere

Questo intervento è parte integrante alla realizzazione del GRA in quanto ha la funzione di risolvere le criticità sul quadrante nord di Padova.



La soluzione base (Terraglione I) è quella inserita nel Piano Provinciale della Viabilità il cui tracciato segue la riqualificazione della SP87 e prosegue lungo località del Tavello con nuovo ponte (aggiornamento 2005, intervento n°15).

Tale soluzione presenta la criticità di passare in località del Tavello, area censita come SIC, per cui trova la ferma opposizione del Comune di Limena. E' intenzione dell'Amministrazione salvaguardare tale sito.

Sono state presentate diverse altre proposte, con varianti più a nord (esterna all'area PATI) e a sud rispetto a quella di base. Solo una di queste proposte è stata accettata come possibile alternativa da valutare in sede di VAS.

Il percorso proposto (Terraglione II), alternativo a quello di base, passa dalla zona industriale di Limena, dall'asse Via Breda – Via Volta, attraversa il Brenta e sopra-passa Via Marconi, senza intersecarla, in prossimità di Saletto nel territorio di Vigodarzere. Da qui piega verso nord andando a connettersi con la tratta del GRA (in prossimità della località Terraglione) già prevista nelle opere invariati.

La scelta è stata per la soluzione denominata Terraglione I, vista la difficoltà tecnica per la realizzazione della soluzione II (non vi è lo spazio per la strada e le relative "controstrade").

Il nodo della viabilità tra Padova e Cadoneghe

La soluzione base è inserita nel Piano Provinciale della Viabilità, come intervento sulla viabilità urbana (aggiornamento 2005, intervento n. 13).

Già nello scenario attuale riferito al 2007 si riscontrano criticità lungo la direttrice dal nodo della Castagnara sino al cavalcavia dell'A4 per il flusso elevato a causa della convergenza di diverse direttrici.

Nello scenario di medio termine, la messa in esercizio di alcune infrastrutture, come i due nuovi ponti Sarpi e Verde, ed il completamento dell'Arco di Giano, fanno sì che la situazione migliori leggermente, ma non in maniera risolutiva.

La soluzione progettuale proposta attenua in maniera sensibile la criticità presente lungo Via Pontevigodarzere in ingresso a Padova.

Il divieto di accesso ai veicoli pesanti, già ad oggi presente, elimina una quota parte di veicoli transitanti per l'asse considerato. Il nuovo ponte realizzato ad est del nodo alleggerisce ulteriormente la fluidità del traffico.

Rimane tuttavia un certo grado di criticità: il valutatore afferma che saranno perciò da valutare ipotesi di favorire itinerari alternativi, quale, ad esempio, quello lungo l'asse Via Verrocchio – Via del Giglio e che andrà quindi studiata la fattibilità di prevedere un percorso parallelo lungo queste strade fino al quartiere dell'Arcella, attraverso il miglioramento e l'allargamento di tale asse. Il valutatore afferma inoltre che contemporaneamente sono da prevedere interventi di moderazione del traffico lungo Via Pontevigodarzere, così da scoraggiare l'utilizzo di tale via per l'attraversamento e favorirne l'uso come asse a carattere esclusivamente locale.

Le due soluzioni dal punto di vista trasportistico d'area vasta non comportano sostanziali differenze; invece potrebbero risultare significative alcune differenze dal punto di vista della viabilità locale e dell'esposizione della popolazione alla nuova infrastruttura.

Il tracciato alternativo alla strada "Bovolentana"

Il Piano di Assetto del Territorio Intercomunale dell'Area Metropolitana, recependo quanto previsto nel Piano Provinciale della Viabilità della Provincia di Padova (aggiornamento 2005, intervento n°38), prevede la costruzione di un nuovo asse stradale di collegamento nord – sud dalla Zona Industriale di Padova in località Granze di Camin, passando per Ponte San Nicolò, ad ovest di Polverara, fino a Bovolenta.

La "Nuova Bovolentana" serve a migliorare notevolmente tutte le tratte critiche che da Padova si dirigono verso la parte sud – est della Provincia.

Si aggrava però la situazione lungo la direzione nord-sud della ZIP (via Messico SP36).

Lo studio per la Nuova Bovolentana ha analizzato anche l'ipotesi della realizzazione della Complanare 'Gronda Sud' nel caso in cui venisse prevista lungo il corridoio individuato dalla autostrada A13 nella tratta tra lo svincolo per Padova Sud e il sovrappasso sulla Nuova Bovolentana. Questo ultimo intervento permetterebbe di sottrarre numerosi veicoli a Corso Primo



Maggio e Corso Kennedy ed inoltre permetterebbe di drenare il traffico che si muove in maniera tangenziale rispetto alla città di Padova.

Questa infrastruttura, insieme alla Nuova Bovolentana ed alla Strada lungo l'Idrovia, completa il ridisegno delle infrastrutture nel quadrante sud orientale del territorio oggetto di studio.

Per limitare gli impatti sul territorio relativi alla realizzazione di tutta la Gronda sud si è ritenuto di individuare una alternativa compatibile con il territorio in cui il tracciato della Nuova Bovolentana si immette con nuovo casello sulla A13 nei pressi di via Pozzoveggiani e realizzazione di una connessione tra la SP 3 e la Nuova Bovolentana parallela all'A13.

Prima di raggiungere questa alternativa sono stata considerate altre soluzioni, quali:

- Permeabilità A13 con nuovi caselli con telepass metropolitano in alternativa alla Gronda sud;
- Completamento terza corsia su tutta la tangenziale sud-est in alternativa alla Gronda sud;
- Nuova Bovolentana innestata su via dell'Olmo e nuova complanare nel tratto tra la SP3 e la SP 92 con nuovo innesto in A13 di Albignasego;
- Nuova Bovolentana verso la Z.I. e "Complanare Corta".

L'intervento di Piano studiato dal PUM analizza lo scenario conseguente alla realizzazione di tutta la Gronda sud, con un nuovo casello autostradale in prossimità di Lion di Albignasego, e l'innesto della Bovolentana su Via dell'Olmo. La Gronda Sud termina sulla Bovolentana in prossimità di Ponte San Nicolò.

La seconda ipotesi di intervento, invece, presuppone la sola realizzazione della connessione con la viabilità locale di un tratto limitato della Gronda sud, tra le direttrici per Casalserugo e Albignasego, oltre al nuovo svincolo sulla A13.

Il nodo della "Gronda Sud"

Nel territorio a sud del Capoluogo, nello scenario di piano il PUM individua due opere a servizio del trasporto pubblico su ferro: la "Gronda Sud ferroviaria" e la Padova – Chioggia.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto infatti indica la Stazione ferroviaria di Padova come uno degli snodi fondamentali del traffico ferroviario del "Corridoio 5" e individua come progetti di "maggiore portata" sia la Gronda Sud sia la Padova-Chioggia, quest'ultima inserita anche nel lotto "SFMR fase tre nuova realizzazione". Inoltre, anche la Provincia di Padova, nel PTCP, prevede nella sua programmazione fondamentale la realizzazione di questi due interventi. E' da segnalare come i due piani individuano il corridoio infrastrutturale della Gronda sud in affiancamento alla tangenziale di Padova, mentre il PATI individua il relativo corridoio (denominato "Corridoio plurimodale") in affiancamento all'autostrada A13.

Queste infrastrutture, seppur di difficile realizzazione, hanno già trovato una collocazione all'interno del PUM, nello scenario invariante al 2017.

Le analisi effettuate confermano che le nuove tratte ferroviarie previste nell'insieme del progetto dell'SFMR possono svolgere un ruolo importante anche a livello di area metropolitana.

Tra le due, la linea della Gronda Sud ha un'utenza potenziale inferiore, anche per la tipologia di tracciato, che non collega nuove realtà urbane di grandi dimensioni per le quali non vi sia l'alternativa del trasporto pubblico su gomma verso il centro di Padova.

Per quanto riguarda la linea Padova – Chioggia, essa trova la propria logica in ragioni che vanno al di là del servizio all'area metropolitana di Padova; infatti i dati del modello dimostrano che l'attrattività della linea é forte soprattutto per le origini poste al di fuori dell'area di intervento (Chioggia e Pontelongo), per cui la linea risulta competitiva con il trasporto su gomma, sia pubblico che privato.

Il valutatore afferma che, in generale, per entrambe le linee, il ruolo che il servizio ferroviario potrà svolgere per le relazioni interne all'area metropolitana dipenderanno in misura significativa dalle scelte progettuali definitive in merito ai tracciati ed alla collocazione delle stazioni. Importante sarà la previsione di parcheggi di interscambio nei pressi delle stazioni e di collegamenti con navette con i centri urbani, dato che le stazioni, per ragioni urbanistiche, saranno presumibilmente non baricentriche agli abitati.

– IMPRONTA ECOLOGICA

Il valutatore afferma che l'applicazione del metodo di calcolo dell'impronta ecologica comporta significative difficoltà.



In particolare, considerato che per le valutazioni di livello sub-nazionale i dati sul commercio locale e i suoi consumi statistici spesso non esistono, l'impronta di un territorio intercomunale, con i soli dati locali, conduce a risultati imprecisi perché solo con le statistiche nazionali si coprono una larga parte delle attività umane, includendo molti effetti indiretti del consumo, come la spesa pubblica, i rifiuti dei processi di produzione e distribuzione.

Pertanto il valutatore conclude che solo per alcuni tipi di consumo è possibile disporre di dati da trasformare in ettari procapite di terreno produttivo e per queste ragioni ha ritenuto non significativo stimare l'impronta ecologica a scala locale.

Ciononostante il Piano ha applicato delle proprie strategie attuate attraverso le NTA per il controllo e la riduzione del consumo di risorse naturali: in primis l'occupazione di suolo per le aree produttive, l'uso di energie alternative con norme a sostegno della filiera corta per la chiusura del ciclo energetico a livello locale.

Nell'elaborato del PATI denominato CLIPAD, i Comuni hanno la possibilità di fissare una percentuale di riduzione della quota di CO₂ equivalente e, attraverso interventi strutturali e di nuova pianificazione (introduzione di edifici a basso consumo certificati, implementazione di sistemi centralizzati di riscaldamento, interventi di messa in efficienza dal punto di vista energetico e uso di fonti rinnovabili su grande scala) di ottenere una concreta possibilità di ridurre le emissioni valorizzando le energie rinnovabili.

– LA COERENZA INTERNA DEL PIANO

Nel Rapporto Ambientale vengono riportati gli obiettivi previsti nella redazione del Piano, sulla base delle indicazioni espresse dalla normativa regionale (L.R. n. 11/2004).

Inoltre vengono elencati gli obiettivi di sostenibilità assunti nel PATI e le relative azioni che concorrono alla definizione delle azioni strategiche del Piano, secondo il seguente elenco:

1. minimizzare l'utilizzo delle risorse non rinnovabili

- proteggere la qualità dei suoli quale risorsa limitata e non rinnovabile per la produzione di cibo e di altri prodotti e come ecosistema per gli altri organismi viventi;
- difendere il suolo dai processi di erosione;
- tutelare la salute umana e il patrimonio agricolo e forestale;
- incentivare l'efficienza di produzione energetica e nuove fonti alternative;
- promuovere il risparmio energetico come efficienza di utilizzo e riduzione della necessità di consumo di energia;

2. utilizzare le risorse rinnovabili entro i limiti delle possibilità di rigenerazione

- aumentare il territorio sottoposto a protezione;
- tutelare la diversità biologica e le specie minacciate;
- promuovere gli interventi di conservazione e di recupero degli ecosistemi;
- adeguare le infrastrutture fognarie e depurative ai criteri della direttiva 91/271 e del nuovo decreto legislativo sulle acque;
- difendere dall'eutrofizzazione e garantire un uso peculiare dei corpi idrici;

3. utilizzare e gestire in maniera valida sotto il profilo ambientale sostanze e rifiuti anche pericolosi o inquinanti

- assicurare idonei processi di riutilizzo, riciclaggio, recupero e smaltimento dei rifiuti prodotti;

4. preservare e migliorare la situazione della flora e della fauna selvatica, degli habitat e dei paesaggi

- identificare e catalogare i siti potenzialmente contaminati, anche nelle aree di sviluppo industriale in attività;
- raggiungere un livello di qualità dei corpi idrici secondo quanto disposto dal nuovo decreto legislativo;
- individuare e catalogare le invarianti del patrimonio paesaggistico e storico-culturale;
- riqualificare e recuperare il paesaggio delle aree degradate;

5. mantenere e migliorare il suolo e le risorse idriche

- identificare le aree a rischio idrogeologico;



- ripristinare la funzionalità idrogeologica dei sistemi naturali;
- 6. mantenere e migliorare il patrimonio storico e culturale**
- consolidare, estendere e qualificare il patrimonio archeologico, architettonico, storico-artistico e paesaggistico;
- 7. mantenere e aumentare la qualità dell'ambiente locale**
- ridurre la necessità di spostamenti urbani;
- aumentare l'accessibilità ai servizi alla persona
- 8. tutelare l'atmosfera**
- limitare le emissioni di gas a effetto serra che contribuiscono al riscaldamento globale e ai cambiamenti climatici;
- concorrere al rispetto degli obiettivi fissati per il contributo nazionale alle emissioni globali;
- ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana e la qualità della vita derivanti dalle emissioni nell'atmosfera, nelle acque e nel suolo, di sostanze chimiche nocive o pericolose;
- 9. promuovere la partecipazione del pubblico alle decisioni in materia di sviluppo**
- promozione e sostegno delle campagne di diffusione dell'informazione ambientale e della consapevolezza delle relative problematiche;
- promozione di misure di sostegno alla partecipazione del pubblico ai processi decisionali riguardanti l'ambiente;
- promozione di programmi di raccolta e messa a disposizione del pubblico delle informazioni ambientali.

Atteso che nel Documento Integrativo al rapporto Ambientale per ciascun obiettivo del piano viene descritto il modo in cui questo viene raggiunto, l'U.P. Coordinamento Commissioni, ha richiesto chiarimenti in merito alla verifica di coerenza di tali azioni, precisando che le azioni di piano, pur consentendo il raggiungimento di uno o più obiettivi di sostenibilità, possono confliggere con altri obiettivi. E' stato richiesto, pertanto, di far emergere gli eventuali conflitti o incoerenze e le relative misure di mitigazione individuate per rendere le azioni di piano sostenibili nei confronti degli obiettivi socio-economici individuati.

Il valutatore ha proposto di integrare il Rapporto ambientale con il seguente schema del sistema degli obiettivi e delle azioni di Piano, dal quale emerge la coerenza delle azioni di Piano rispetto alle criticità individuate e viene evidenziato il relativo articolo delle norme tecniche:

Criticità /pressioni	Obiettivi	n.	Azione	NTA
Inquinamento atmosferico generato dal traffico di attraversamento e dagli impianti di riscaldamento	Tutela dall'inquinamento dell'aria	1	Nuova viabilità di livello sovracomunale	21
		2	Efficienza energetica e sostenibilità ambientale degli edifici	25
Insufficiente qualità della risorsa acqua	Tutela e salvaguardia delle risorse idriche	3	Incentivi per la bioedilizia, ai fini della diminuzione dei consumi idrici ed il recupero delle acque utilizzate e piovane	25.2.1c 25.2.1h
		4	Monitoraggio della qualità delle acque superficiali	R.Amb.
		5	Monitoraggio dei consumi d'acqua	R.Amb.
Ambiti a rischio idrogeologico	Difesa dal rischio idrogeologico	6	Individuazione delle aree che presentano criticità idrogeologiche e a rischio di ristagno idrico	14
		7	Definizione di norme per limitare l'impermeabilizzazione dei suoli e misure compensative a garantire l'invarianza della risposta idraulica dopo qualsiasi intervento edificatorio	15



Capacità di carico del suolo	Classificazione della idoneità dei suoli ad essere trasformati	8	Individuazione dei suoli con caratteristiche geotecniche diverse	14.2
		9	Definizione di norme per valutare preventivamente il carico portante dei suoli	14.3
Pressione sul paesaggio da attività residenziale, produttive e infrastrutturali	Tutela, salvaguardia e valorizzazione delle aree di interesse paesaggistico	10	Limitazione del consumo di suolo ad elevata vocazione agricola	19.1.3
		11	Individuazione delle aree di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo	19.2.2
		12	Individuazione delle aree di invariante o aree a bassa trasformabilità	13
Pressione sul paesaggio da attività residenziale, produttive e infrastrutturali	Tutela, salvaguardia e valorizzazione del patrimonio edilizio di antica origine	13	Riqualificazione paesaggistica ed ambientale con eliminazione degli elementi di degrado e possibilità di ricorrere al credito edilizio per la loro eliminazione	6
		14	Interventi di mitigazione ed integrazione ambientale degli insediamenti produttivi	19.2.1 19.2.8
		15	Predisposizione di indirizzi per la disciplina delle aree investite da nuova viabilità, ridefinendone usi e sistemazioni, precedendo gli interventi necessari alla mitigazione dell'impatto paesaggistico e ambientale	21
		16	Potenziamento dei percorsi ciclabili e pedonali in funzione turistico-ricreativa per aumentare la valorizzazione e la fruizione delle presenze storico-artistiche e di interesse paesaggistico del territorio	22
		17	Individuazione di manufatti ed aree di interesse storico, architettonico, paesaggistico, monumentale ed identitario	23.1
Pressione sulla componente naturale e seminaturale da attività residenziali, produttive e infrastrutturali	Tutela e salvaguardia della flora e della fauna	18	Identificazione dei corsi d'acqua quali elementi di connessione naturalistica tra le aree integre del territorio rurale e periurbano	23.2.1a
		19	Individuazione delle core area secondarie, buffer zone, corridoi ecologici principali e secondari, barriere infrastrutturali	23.2.2
		20	Incremento delle aree a verde con la realizzazione del Sistema dei Parchi Metropolitan	23.2.1b
Invecchiamento della popolazione, dispersione dei nuclei familiari, ricambio generazionale	Crescita sostenibile del territorio	21	Aree di urbanizzazione programmata del PRG vigente che vengono confermate	19.2.3
		22	Limiti fisici alla nuova edificazione	19.2.4
		23	Aumento del 5% delle aree produttive esistenti	19.1.1
Scarsa qualità urbanistica ed edilizia di parte degli insediamenti	Recupero del patrimonio edilizio con riduzione del consumo di suolo agricolo	24	Riqualificazione, riconversione e rilocalizzazione degli insediamenti produttivi in zona impropria e non compatibili con il contesto ambientale.	19.2.9

Emerge che la valutazione di coerenza delle azioni di Piano è stata effettuata rispetto a obiettivi in parte diversi da quelli assunti dal PATI e, comunque, coerenti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale.



Il valutatore afferma che gli obiettivi generali di Piano sono derivati dagli indirizzi fissati all'art. 2 dalla nuova Legge Urbanistica Regionale 11/2004. Si tratta di indirizzi che orientano le strategie di sostenibilità ambientale, sintetizzabili come segue:

- il consumo di risorse rinnovabili deve essere adeguato alla capacità di rigenerazione del sistema naturale;
- deve essere limitato al minimo il consumo di risorse non rinnovabili;
- limitare l'emissione di inquinanti in modo da non eccedere la capacità di assorbimento e trasformazione dell'ambiente;
- mantenere e migliorare la qualità ambientale per il sostentamento e il benessere della vita animale e vegetale;
- mantenimento e incremento della biomassa e della biodiversità.

Tali linee guida e di indirizzo costituiscono la base per la definizione degli obiettivi di sostenibilità che il PATI deve garantire in un processo organico di sviluppo e di recupero delle potenzialità che il territorio esprime e che possono essere sinteticamente tradotti in:

- ordinato sviluppo del territorio, dei tessuti urbani e del sistema produttivo;
- compatibilità dei processi di trasformazione con la tutela dell'integrità fisica, ambientale e paesaggistica nel rispetto dell'identità storico-culturale del territorio;
- riduzione della pressione degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali attraverso interventi mirati di mitigazione degli impatti;
- miglioramento e riqualificazione delle qualità ambientali, culturali, architettoniche e sociali delle aree urbane;
- miglioramento del bilancio energetico del territorio e del patrimonio edilizio;
- tutela e recupero delle aree agricole e della capacità produttiva anche mediante l'utilizzo di tecniche ecocompatibili.

Le azioni di PATI sono state conformate, si adisce, a detti obiettivi di sostenibilità.

Il valutatore precisa che per quanto concerne l'inquinamento atmosferico ed acustico derivato soprattutto dal traffico veicolare, oltre a individuare infrastrutture varie per la riduzione del traffico urbano, si definiscono interventi di potenziamento del verde pubblico e di mitigazione lungo le principali strade.

Per quanto attiene alle scelte progettuali di tipo produttivo, in coerenza con quanto espresso nel corso della definizione del Documento Preliminare e del Quadro Conoscitivo, è stata operata la scelta di individuare gli interventi di completamento della potenzialità residua dei PRG vigenti, le aree produttive degradate da riqualificare e limitare al 5% l'ampliamento delle aree produttive con nuove espansioni localizzate in aderenza alle aree già urbanizzate e poste lungo le direttrici viarie.

Per quanto riguarda le scelte infrastrutturali sono stati definiti interventi per eliminare le criticità della rete stradale esistente e il traffico di attraversamento dai centri urbani.

E' previsto un potenziamento della rete ciclopedonale in funzione sia della sicurezza stradale, sia dell'uso turistico e sociale del territorio.

LA COERENZA ESTERNA DEL PIANO

Il valutatore afferma che il progetto del PATI, come è visibile a partire dal Documento Preliminare, è stato sviluppato in totale coerenza con il PTCP, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 4234 del 29 dicembre 2009 e con il PTRC adottato dalla Giunta Regionale con propria deliberazione n. 372 del 17 febbraio 2009.

Rispetto agli obiettivi dei piani sovraordinati vengono evidenziate le seguenti coerenze:

- uso del suolo: il PATI condivide l'obiettivo di una estesa opera di riordino territoriale, volta a limitare l'artificializzazione e l'impermeabilizzazione dei suoli, favorendo per i temi di competenza, la riqualificazione e riconversione delle aree dismesse e il superamento dell'approccio contingente di gestione dell'emergenza che spesso contraddistingue la difesa e la salvaguardia idraulica, ponendo innanzi tutto a base delle decisioni, la lettura integrata delle diverse componenti del ciclo idrologico e della dinamica delle piene dei corsi d'acqua, sia in ambito urbano (rete di fognatura bianca, caditoie, impermeabilità del territorio) che in ambito rurale (scoli, fossati, canali, tipi di colture);



- biodiversità: coerentemente con le linee guida del PTRC e del PTCP, il PATI provvede a tutelare e accrescere la diversità biologica attraverso l'individuazione e la definizione di sistemi ecorelazionali (corridoi ecologici) estesi all'intero territorio dell'area metropolitana;
- energia, risorse e ambiente: il PATI incentiva l'uso di risorse rinnovabili per la produzione di energia ed il contenimento dei consumi energetici.
- Insediamenti produttivi: viene contenuto al 5% dell'esistente il massimo sviluppo delle aree produttive previste nel PATI.
- Sono promossi il risparmio e l'efficienza energetica negli insediamenti, il risparmio e la conservazione della risorsa acqua e per la riduzione degli inquinamenti (nitrati, CO₂, ecc.).

– MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Il valutatore individua le seguenti misure di mitigazione/compensazione:

Clima

- Compensazione di almeno il 10% della CO₂ prodotta nelle aree per i nuovi insediamenti produttivi o nelle aree di trasformazione (artt.19.2.1 e 25.2.1h delle NTA). Le modalità di compensazione della CO₂ saranno stabilite in sede di P.U.A. scegliendo tra i seguenti interventi:
 1. aree da adibire a bosco di pianura (min. 10% della compensazione);
 2. energie alternative (fotovoltaico, solare termico, biomasse);
 3. efficienza energetica (edifici, impianti produttivi);
 4. acquisto crediti di emissione.

Aria

- Barriere infrastrutturali (e opere di mitigazione collegate), art.23.2.3 delle NTA.
- Linee guida per la progettazione ambientale delle aree destinate ad insediamenti produttivi” fissate dal P.T.C.P. (quaderno n. 5).

Nel Rapporto Ambientale vengono inoltre indicate le misure, da adottare in sede di monitoraggio del PATI, per la riduzione delle emissioni:

- I comuni, in sede di rilascio dei permessi a costruire, potranno sostituire i dati statistici usati per la valutazione della CO₂, con quelli effettivi dichiarati dalle Aziende che si installano sul territorio, quantificando così in maniera più precisa le nuove emissioni e le misure compensative richieste.
- In sede di presentazione del progetto, le aziende indicano se si dotano di tecnologie per la riduzione della CO₂ nei cicli produttivi o per l'uso di energie alternative.
- In sede di PUA, tutti i verdi pubblici sono da intendersi dotati di alberature con una densità di almeno 1200 piante/ha. Nei nuovi strumenti attuativi delle aree produttive, dove possibile, si potrà prevedere l'accorpamento di tutte le aree a verdi esistenti per la realizzazione di un'unica area a verde boscato (verde funzionale).
- Ogni anno i comuni formano un bilancio ecologico-ambientale (bilancio-verde) dal quale si possa leggere:
 - Metri quadri di nuove zone produttive realizzate
 - Anidride Carbonica prodotta (stima statistica)
 - Anidride Carbonica prodotta (stima effettiva)
 - Indice di Riequilibrio teorico corretto
 - Misure tecnologiche impiegate nelle zone produttive per la riduzione di anidride carbonica
 - Ettari di bosco messi a dimora dalle aziende agricole
 - Consuntivo ecologico-ambientale (differenza a pareggio, positiva o negativa, da portare nel bilancio dell'anno successivo).

Acqua

In merito alla richiesta della U.P. Coordinamento Commissioni, di chiarimenti in relazione alle misure di mitigazioni previste per mitigare gli effetti sulla componente acqua, tenendo conto anche delle criticità rilevate in merito allo spargimento dei liquami zootecnici.

il valutatore afferma che *“Per le azioni del PATI sono previste misure mitigative per la componente acqua, sia come adeguamento alla normativa vigente in materia sia come indirizzo da seguire dettato dal Quaderno n. 5 del PTCP “Linee guida per la progettazione ambientale UNITA' DI PROGETTO COORDINAMENTO COMMISSIONI (VAS-VINCA-NUVV) 23*



delle aree destinate a insediamenti produttivi”, riportato nell’articolo 19 delle NT del piano...Il piano non tratta la tematica del territorio agricolo e la conseguente problematica dello spargimento delle deiezioni zootecniche.”.

Suolo e sottosuolo

- Misure di mitigazione previste nella Relazione di Compatibilità idraulica per ottenere l’invarianza idraulica (impatto nullo), art.15 delle NTA.

Biodiversità

- Formazione della Rete Ecologica art.23.2 delle NTA.
- Barriere infrastrutturali (e opere di mitigazione collegate)
- Linee guida per la progettazione ambientale delle aree destinate ad insediamenti produttivi” fissate dal P.T.C.P. (quaderno n. 5).

Agenti fisici (inquinamento luminoso)

- I Comuni adottano misure di mitigazione per l’inquinamento luminoso (art. 25.1 delle NTA).

Paesaggio

- Invarianti di natura paesaggistico-ambientale (artt.22 e 23.1 delle NTA.)
- Linee guida per la valutazione ecologica del paesaggio fissate dal PTCP (quaderno n. 2).

Nel Rapporto Ambientale vengono individuate delle “misure di accompagnamento progettuale” volte a ridurre gli effetti negativi delle azioni proposte riguardanti soprattutto le aree produttive e la viabilità:

- Tutela dell’acqua di prima pioggia;
- Salvaguardia idraulica e tutela degli habitat;
 - Area di bioritenzione;
 - Drenaggio duale;
 - Biofiltro puntuale alberato;
- Ecodotti;
- Accorgimenti progettuali per le attività di cantiere.

Mitigazioni relative alla realizzazione del Nuovo Polo OspedalieroMitigazione dell’impatto idraulico

In caso di realizzazione del nuovo polo ospedaliero ad est di Corso Australia, qualora l’intervento edilizio/urbanistico comporti un aumento del coefficiente di deflusso, il Permesso a Costruire potrà essere rilasciato previa predisposizione di un progetto di mitigazione per detenzione tale da garantire il pieno rispetto della stabilizzazione idraulica deduttiva nel senso precisato in allegato M della Valutazione di Compatibilità Idraulica del PATI, in rapporto ad un tempo di pioggia non inferiore a 160 minuti e tempo di ritorno della precipitazione non minore di 50 anni.

In sede attuativa si dovrà valutarsi la necessità o meno di eseguire preliminarmente una rimodellazione dell’altimetria della zona in funzione dei livelli locali di rischio idraulico.

Mitigazione dell’impatto acustico

Le misure di mitigazione dovranno privilegiare, in alternativa alle soluzioni tecnologiche riguardanti l’architettura e le caratteristiche costruttive degli edifici, la conformazione ambientale dell’area, valutando la possibilità di inserire elementi naturali o artificiali tra la sorgente del rumore ed i ricettori, al fine di ridurre il livello sonoro.

Dovranno inoltre essere previste idonee zone di transizione acustica che dovrebbero presentare larghezza preferibilmente maggiore di 100 metri.

Prima della fase attuativa del progetto dovranno essere realizzate idonee campagne di rilevazione acustica, distribuite nei periodi significativi (periodo scolastico, evento sportivo, etc.) atte a verificare nel concreto i valori del livello sonoro nell’area.

Mitigazioni inerenti le criticità relative all’emergenza sanitaria

Prima della progettazione attuativa dell’area dovrà essere verificata l’accessibilità per le situazioni di emergenza sanitaria, valutando la possibilità di includere nel progetto la realizzazione di corsie di emergenza della viabilità posta nelle immediate vicinanze dell’area (p.e. fino al casello autostradale per l’accesso a nord e fino a Via Vicenza per l’accesso a Sud).

Anche nel caso in cui il nuovo ospedale completi il sistema di emergenza con il servizio di elisoccorso per missioni HEMS (helicopter emergency medical service), la localizzazione della elisuperficie dovrà essere preventivamente valutata in funzione delle caratteristiche del territorio



circostante (cavi aerei, torri-faro, altezze edifici del complesso ospedaliero, etc), come richiesto nelle norme stabilite dalle JAR OPS 3 (JAR-OPS 3 Joint Aviation Regulations Amdt.2 dd 01.01.02) adottate da ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) nell'edizione del 1/03/04.

– **PROCESSO DI CONCERTAZIONE/CONSULTAZIONE**

Il valutatore afferma che, oltre alla indispensabile concertazione tra i diciassette Comuni della Comunità Metropolitana, sono state espletate due fasi di concertazione:

1. la prima sugli obiettivi, le finalità e le azioni strategiche indicate nello schema del Documento Preliminare, attraverso due audizioni avvenute rispettivamente in data 12 settembre 2005 e 19 settembre 2005;
2. la seconda attraverso un incontro avvenuto in data 10 luglio 2007 sulle indagini conoscitive del territorio interessato, al fine di facilitare la comprensione delle tematiche e delle strategie di progetto già contenute nel Documento Preliminare del Piano.

Con successive deliberazioni di Giunta Comunale, le Amministrazioni hanno dichiarato conclusa la procedura di concertazione di cui all'art. 5 della LR 11/04. A tali incontri sono stati invitati diversi enti/associazioni.

Ulteriori, specialistici incontri, sono stati effettuati in più riprese con i tre Consorzi di Bonifica, competenti per l'area della Comunità Metropolitana, con vari dipartimenti regionali (agronomico, geologico, Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità Direzione Valutazione Progetti e Investimenti), oltre al Dipartimento di Urbanistica, sempre invitato alle riunioni del PATI, con le FFS, con il CZI, con l'Interporto Merci di Padova, con la Soprintendenza ai Monumenti, con il Genio Civile, con la Protezione Civile, con gli assessorati provinciali della viabilità, mobilità, edilizia scolastica, commercio, ecc..

Obiettivo della fase partecipativa, oltre alla ricerca di un consapevole consenso sui contenuti di un importante strumento strutturale innovativo, quale il PATI della Comunità Metropolitana, è stato quello di far emergere eventuali criticità e problemi, nonché di favorire lo scambio di materiali e informazioni.

Il percorso di partecipazione si è svolto sostanzialmente in sei fasi:

1. individuazione dei soggetti da coinvolgere e comunicazione di avvio della concertazione e consultazione;
2. illustrazione del Documento preliminare in data 12 e 19 Settembre 2005 e illustrazione del Quadro Conoscitivo in data 10 luglio 2007;
3. accessibilità a tutti gli Enti e Associazioni, mediante il sito della Provincia di Padova denominato "Pianonline", alle informazioni del quadro conoscitivo;
4. fase di ascolto e di raccolta dei contributi (complessivamente n. 3);
5. fase di sintesi tecnico-politica delle proposte-richieste formulate;
6. delibera di chiusura della fase consultivo-concertativa.

E' stato attivato, altresì, presso la Provincia, a supporto della suddetta procedura, un sito di "e-democracy" denominato "Pianonline", che si colloca all'interno di un più ampio progetto, che prevede l'utilizzo di tecnologie di rete per l'incentivazione della partecipazione dei cittadini ai processi decisionali, in modo interattivo.

Il progetto ha previsto:

- a) l'attivazione di uno strumento informatico (portale web) per la realizzazione di processi di informazione e di comunicazione interattiva (forum, newsletter, sondaggi, format per le osservazioni, ecc.) tra i soggetti sociali e le istituzioni che partecipano alla concertazione;
- b) la realizzazione di azioni di comunicazione per promuovere lo strumento di e-democracy e il suo utilizzo presso i cittadini e i soggetti sociali;
- c) l'applicazione di procedure e di analisi per la verifica della funzionalità e dell'efficacia dello strumento utilizzato.

Il valutatore afferma che l'esito delle su richiamate fasi di concertazione, nei vari incontri, è stato sostanzialmente positivo: gli Enti e le Associazioni hanno partecipato numerosi agli incontri, intervenendo con interesse alle tematiche oggetto di valutazione; in particolare, i primi, data la rilevanza intercomunale dell'attività di pianificazione, hanno colto l'opportunità di partecipare attivamente alle fasi successive di elaborazione dei Piani, manifestando tale loro disponibilità: ad



es. i rappresentanti del Genio Civile e dei Consorzi di Bonifica, del servizio forestale regionale, della Soprintendenza ai Beni Architettonici ed al Paesaggio, ecc.; i secondi, soprattutto le Associazioni ambientaliste (Italia Nostra, WWF, Legambiente ecc.) sono intervenuti a difesa e tutela dell'ecosistema naturale e storico artistico presente nei luoghi con l'obiettivo comune di favorire eventuali nuovi sviluppi antropici, purchè sostenibili dal punto di vista ambientale; molta attenzione viene data quindi alla procedura di V.A.S. che ogni piano deve espletare in linea con la normativa vigente in materia.

Anche le Associazioni economiche e sociali, presenti a tutte le riunioni, hanno sostanzialmente condiviso il percorso intrapreso dai Comuni con il coordinamento della Provincia, e i contenuti dati alla pianificazione soprattutto intercomunale, con particolare riferimento al sistema produttivo in generale.

Le proposte-richieste pervenute, giudicate pertinenti con i temi del PATI e ritenute condivisibili, non hanno comunque inciso sui criteri informativi del PATI.

– VALUTAZIONE D'INCIDENZA AMBIENTALE

Il territorio del PATI dell'Area Metropolitana di Padova interessa due siti della rete Natura 2000: il sito SIC/ZPS IT3260017 "Colli Euganei-Monte Lozzo-Monte Rico" e il SIC/ZPS IT3260018 "Grave e zone umide della Brenta". Altri siti distano più di 10 chilometri e pertanto non sono stati analizzati nella procedura di screening.

Le azioni del PATI sono esterne all'area del sito e sono comunque subordinate a livelli di pianificazione/progettazione di dettaglio (Piano degli Interventi e progettazione esecutiva) nei quali verrà individuata esattamente l'area di intervento e le modalità di trasformazione del territorio.

Il valutatore ritiene comunque, anche a seguito dell'analisi degli ambienti agrari presenti e seguendo il principio di precauzione, che alcune specie tutelate dal SIC, in particolar modo quelle con maggiori areali di espansione e con maggiore facilità di spostamento e diffusione (non solo specie faunistiche), possano trovare ambienti idonei ed insediarsi nel territorio stesso. Tale presenza, però, non può ritenersi significativa in funzione della preservazione delle specie, trovando, queste, migliori ambienti in zone, anche limitrofe, con minore peso antropico.

Il valutatore afferma che non si sono riscontrati Habitat paragonabili a quelli tutelati dal SIC e che, comunque, l'area è esterna all'area SIC/ZPS.

Viene inoltre precisato che le norme del PATI prevedono un'attenzione particolare all'ambiente, imponendo fasce tampone e misure di riconnessione ecologica per ogni tipologia d'opera prevista.

Inoltre per l'area del sito Natura 2000 è in fase di redazione il Piano di Gestione, a cura dell'Ente Parco con il coordinamento della Provincia di Padova. Il valutatore ritiene che tale strumento sia il più idoneo a gestire il monitoraggio relativo all'evoluzione del territorio in rapporto alle specie tutelate.

Riferimento al SIC/ZPS IT3260018 "Grave e Zone Umide della Brenta"

Viabilità sovraordinata (Grande Raccordo Anulare)

Dall'analisi dell'area di indagine è emerso che l'opera in previsione presumibilmente occuperà ambienti semi-naturali (aree coltivate) ed antropici, e solo limitatamente formazioni vegetali tutelate.

In particolare il tracciato di previsione, da questa prima analisi, appare essere il frutto di una scelta ben ponderata, si è infatti rilevato che:

- il tracciato interessa lembi di habitat tutelati molto ristretti nello spazio (formazioni arboree ripariali – Brenta) e non particolarmente pregiati;
- gli habitat interessati dall'opera sono molto diffusi all'interno del S.I.C.: l'habitat "*Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior*" interessa il 45% della superficie del SIC e l'habitat "*Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculus fluitantis e Callitriche-Batrachion*" il 20%;
- il tracciato si insinua nel SIC nella sua propaggine meridionale, quindi in zona marginale, limitando fortemente influenze sugli habitat di maggiore pregio, in gran parte situati a Nord dell'area di indagine.



Considerando quanto sopra, il valutatore ritiene di poter affermare che l'opera può essere inserita nell'area indagata anche se inclusa nel S.I.C. solo adottando una serie di accorgimenti in sede di progettazione esecutiva, che garantiscano la continuità del corridoio ecologico del Brenta e che limitino gli impatti causati dall'opera (es.: rumore, intorbidimento delle acque, variazioni nel flusso delle stesse).

La progettazione così impostata dovrà poi essere oggetto di valutazione di incidenza specifica che evidenzi in particolare la eventuale presenza/assenza di habitat o specie tutelate e le eventuali opere di mitigazione/compensazione necessarie.

Linee preferenziali di sviluppo delle aree produttive di Limena e Vigodarzere e viabilità dell'area produttiva di Limena.

Il valutatore afferma che l'area, nel suo complesso, è una zona fortemente antropizzata e percorsa da numerose infrastrutture, anche a grande percorrenza, in cui il disturbo alla fauna autoctona è consolidato. Il valutatore ritiene, anche a seguito dell'analisi degli ambienti agrari presenti e seguendo il principio di precauzione, che alcune specie tutelate dal SIC, in particolar modo quelle con maggiori areali di espansione e con maggiore facilità di spostamento e diffusione (non solo specie faunistiche), possano trovare ambienti idonei ed insediarsi nel territorio stesso. Tale presenza, però, non può ritenersi significativa in funzione della preservazione delle specie, trovando, queste, migliori ambienti in zone, anche limitrofe, con minore peso antropico.

Tale ambito non comprende habitat paragonabili a quelli tutelati dal SIC ed è esterno all'area SIC/ZPS.

Il valutatore precisa inoltre che le norme del PATI prevedono un'attenzione particolare all'ambiente, imponendo fasce tampone e misure di riconnessione ecologica per ogni tipologia d'opera prevista.

Inoltre per l'area del sito Natura 2000 è in fase di redazione il Piano di Gestione, a cura della Provincia di Padova. Si ritiene che tale strumento sia il più idoneo a gestire il monitoraggio relativo all'evoluzione del territorio in rapporto alle specie tutelate.

Il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità, ha espresso il proprio parere n. URB/2008/227 del 27 ottobre 2008 con la prescrizione che la pianificazione o la progettazione definitiva di ogni singolo intervento, quando prevista dalla normativa in vigore, contenga la relazione di incidenza ambientale.

Si fa presente che detto parere è stato espresso in una fase precedente all'adozione del piano e, successivamente all'adozione le osservazioni presentate e le relative controdeduzioni, hanno condotto l'Autorità Proponente a ritenere opportuna l'integrazione del Piano con approfondimenti di analisi.

Sulla base dei chiarimenti avuti dall'autorità procedente e dal valutatore, si evince che il Piano non è stato modificato, rispetto a quello esaminato dal Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità, e che le osservazioni accolte non hanno modificato gli elaborati del Piano. In particolare, per quanto attiene il Nuovo Polo Ospedaliero la Valutazione di Incidenza era già prescritta per la fase di progettazione definitiva, e tale azione è già stato oggetto di valutazione nel PAT del Comune di Padova, sul quale codesta Commissione ha espresso parere favorevole n. 90 del 16.12.2010, tenendo conto anche del parere espresso dal Servizio Reti Ecologiche n. URB/2009/26 nella seduta del 16.03.2009

– **PARERI DELLE AUTORITÀ AVENTI COMPETENZA AMMINISTRATIVA IN MATERIA AMBIENTALE**

Con nota del 13.01.2010 acquisita al prot. n. 24707 del 18.01.2010 la Provincia di Padova ha inviato richiesta di parere alle seguenti autorità aventi competenza amministrativa in materia ambientale.

- ARPAV della provincia Padova;
- ATO Brenta;
- ATO Bacchiglione;
- Autorità di Bacino;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici;



- Istituto Regionale Ville Venete;
- Azienda ULSS n. 14;
- Azienda ULSS n. 15;
- Azienda ULSS n. 16;
- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- Servizio Forestale Regionale;
- Protezione Civile;

Con nota prot. n. 11194 del 20.01.2011 della Provincia di Padova il progettista capofila incaricato della redazione del Piano e responsabile del procedimento, attestano che nel corso della elaborazione del Piano si è tenuto conto delle prescrizioni/raccomandazioni espresse dalle Autorità Ambientali coinvolte nella consultazione a seguito dell'adozione del Piano.

Con nota prot. n. 57263 del 14.04.2011 la Provincia di Padova ha trasmesso copia della dichiarazione con cui il responsabile del procedimento attesta che in relazione alla richiesta di pareri sul Piano adottato ai soggetti aventi competenza amministrativa in materia ambientale alla data del 14.04.2011 non sono pervenuti pareri.

– **AGGIORNAMENTO DEGLI ELABORATI CARTOGRAFICI CON IL REALE UTILIZZO DEL TERRITORIO**

Con nota prot. n. 11194 del 20.01.2011 della Provincia di Padova il progettista capofila incaricato della redazione del Piano, congiuntamente al responsabile del procedimento, attesta che gli elaborati cartografici del PATI riportano le reali utilizzazioni del territorio.

– **COERENZA DELLE LINEE PREFERENZIALI DI SVILUPPO INSEDIATIVO CON EVENTUALI PROGETTI DI OPERE/INFRASTRUTTURE LA CUI APPROVAZIONE E' DI COMPETENZA DELLA REGIONE/PROVINCIA**

Con nota prot. n. 11194 del 20.01.2011 della Provincia di Padova il progettista incaricato della redazione del Piano, congiuntamente al responsabile del procedimento, attesta che prima dell'adozione del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale è stata verificata l'assenza di eventuali conflittualità delle strategie di espansione previste dal PATI con eventuali richieste di autorizzazione regionale e/o provinciale.

– **IL MONITORAGGIO**

In sede istruttoria è stato richiesto all'Autorità Procedente l'individuazione degli indicatori necessari per misurare gli effetti ambientali derivanti dall'attuazione del PATI.

Il valutatore ha riportato nel Rapporto Ambientale un elenco di indicatori significativi per il monitoraggio. Tutti gli indicatori avranno una frequenza di revisione dell'indice annuale, salvo diversa prescrizione dovuta a normative specifiche (esempi: Polveri sottili: n. di superamenti soglia di attenzione annua).

Aria

Biossido di Zolfo, Ossidi di Azoto, Ossidi di Carbonio, Ozono, Polveri sottili, Idrocarburi policiclici aromatici, Benzene, Idrocarburi non metanici e Piombo.

Risorsa Acqua

Qualità

Livello di Inquinamento da macrodescrittori

Indice Biotico Esteso

Concentrazione di nitrati nelle acque superficiali

Stato ecologico dei corsi d'acqua

Stato ambientale dei corsi d'acqua

Gestione

Fonti di approvvigionamento potabili (n.)

Fonti di approvvigionamento industriale (n.)

Suolo

Consumo di Superficie Agricola Utile (ha)

Infrastrutture/Mobilità



Trasporto privato

Offerta trasporto privato (rete stradale)	(km/tipologia stradale)
Incidentalità stradale	(n/100)
Traffico Medio Diurno (TDM)	(n. veic./tratta stradale)
Traffico Giornaliero Medio (TGM)	(n. veic./tratta stradale)

Trasporto pubblico

Offerta trasporto pubblico (rete ferroviaria)	(km)
Bacino utenza trasporto pubblico (autocorse)	(n. ab.)
Numero passeggeri autocorse	(pass.)
Riempimento medio chilometrico	(pass./veh)

Altre infrastrutture

Reti per la telefonia e la telematica	(km)
Reti energetico-ambientali	(km)
Rete ciclabile	(km)

Il Bilancio Verde

I comuni del PATI si impegnano a formare, annualmente, un bilancio ecologico-ambientale (bilancio-verde) dal quale si possa leggere:

- Metri quadri di nuove zone produttive realizzate
- Anidride Carbonica prodotta (stima statistica)
- Anidride Carbonica prodotta (stima effettiva)
- Indice di Riequilibrio teorico corretto
- Misure tecnologiche impiegate nelle zone produttive per la riduzione di anidride carbonica
- Ettari di bosco messi a dimora dalle aziende agricole
- Consuntivo ecologico-ambientale (differenza a pareggio, positiva o negativa, da portare nel bilancio dell'anno successivo)

Questi ulteriori indicatori verranno monitorati con cadenza massima triennale e nel caso di varianti al PATI, il relativo Rapporto Ambientale dovrà riportare i valori di popolamento disponibili alla data della variante.

Il Comune, in sede di adozione del PI o di sue varianti, dovrà riportare lo stato degli indicatori previsti nel piano di monitoraggio del territorio e i risultati, se disponibili, dei piani di monitoraggio di livello regionale e provinciale.

Le analisi saranno effettuate dalle autorità preposte.

Macrosettore	Indicatori del PATI	Unità di misura
Suolo	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consumo di Superficie Agricola Utile ➤ Cave, estinzione, riqualificazione delle stesse 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ha ➤ Numero
Acqua	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Localizzazione aree a rischio idrogeologico/ristagno idrico ➤ Aumento della superficie impermeabilizzata* ➤ Portata di deflusso 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Individuazione cartografica ➤ Ha ➤ metri cubi/secondo
Economia	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aziende e addetti ➤ Reti per la telefonia e la telematica ➤ Reti energetico-ambientali 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Numero ➤ km ➤ km
Agenti fisici	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Impianti per la comunicazione ➤ Campi elettromagnetici ed elettrodotti (specialmente rispetto delle fasce di rispetto per scuole, asili e simili) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ numero ➤ km ➤ mq aree sensibili in fascia di rispetto
Sociale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Andamento demografico ➤ Rete ciclabile ➤ Andamento delle presenze in strutture turistico-ricettive (musei, parchi, ville, esposizioni) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ residenti ➤ km ➤ turisti/anno



Aria	➤ Concentrazione di particolato fine PM*	➤ $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Trasporti	➤ Andamento del traffico*	➤ autoveicoli/ora
Paesaggio, biodiversità	➤ Andamento della frammentazione del paesaggio	➤ Indice di connettività
	➤ corridoi ecologici e aree di notevole interesse ambientale	➤ km
	➤ Stato di conservazione dei beni monumentali	➤ giudizio

* : compatibilmente alla reperibilità del dato.

** : dato del consorzio di bonifica

**OSSERVAZIONI**

Il valutatore precisa che, al fine di coordinare il procedimento di formazione del PATI con il procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS), la fase delle controdeduzioni dei rispettivi procedimenti sono state tra loro coordinate, seguendo il senso dell'allegato B1 della DGRV n. 791 del 31 marzo 2009.

Pertanto, nelle controdeduzioni alle 151 osservazioni pervenute, il parere dell'Autorità Proponente e del valutatore sono stati concordati in sede di stesura della valutazione tecnica.

In merito alla valutazione tecnica, le osservazioni non accolte sono sostanzialmente imputabili alla non coerenza con i principi informativi e con le scelte strategiche del P.A.T.I..

Per le osservazioni giudicate pertinenti con i temi del P.A.T.I. e ritenute condivisibili, è stata comunque verificata la non incisività sui criteri informativi del PATI.

Come emerge dalla dichiarazione pervenuta con nota della Provincia di Padova prot. n. 11194 del 20.01.2011, a esiguito del deposito del Piano, sono pervenute complessivamente n. 151 osservazioni, delle quali n. 16 aventi attinenza con questioni ambientali.

Per queste ultime viene riportato nella seguente tabella il numero dell'osservazione ed il nominativo del proponente, sintesi dei contenuti, le controdeduzioni espresse dall'amministrazione comunale in accordo con il Valutatore e quello della Commissione VAS.

comune n.e Nome	Sintesi dei contenuti	Valutazione tecnica (Autorità Proponente e Valutatore)	Determinazione	Parere della COMMISSIONE VAS
ABANO TERME 5 Fidia Farmaceutici Spa	Il PTCP della Provincia di Padova datato luglio 2006 riporta tra gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante anche quelli di cui all'art. 5 comma 3 del D. Lgs. 334/99: si tratta di una inesattezza, in quanto tale comma è stato soppresso dal D. Lgs. 238/05. Il P.A.T.I. della COMEPA, riporta graficamente le aree di attenzione definite dal P.T.C.P. rinviando agli strumenti urbanistici locali la definizione di eventuali vincoli urbanistici. Lo stabilimento FIDIA SpA per le tipologie di attività svolte e per i quantitativi di sostanze utilizzate rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 5, comma 2 del D.Lgs. 334/99. Per tali stabilimenti, che utilizzano sostanze in quantità inferiori alla soglia di attenzione definite dalla normativa, non è previsto alcun tipo di perimetrazione/vincolo urbanistico. Si richiede pertanto di apportare le necessarie correzioni agli specifici elaborati affinché non ricomprendano Fidia tra gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante.	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto non più presente nell' <i>Inventario Nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti rilevanti ai sensi dell'art. 15, comma 4 del D.L. 17 agosto 1999, n. 334 e smi.</i> , redatto in collaborazione con APAT - Servizio Rischio Industriale' Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Aggiornamento ottobre 2009	Accolta	Si condivide il parere del valutatore.
ALBIGNASE GO 6	Richiesta di collegare i laghetti e l'ex Polveriera, in Comune di Albignasego, con un corridoio ecologico che può proseguire correlandosi a Villa Bugazzi, verso gli scoli Pellico e Villa Osti e verso la zona a paleoalveo a nord, est e sud-est, ricercando ulteriori connessioni (per es.	Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I., strumento di natura strategica, indica solo le connessioni ecologiche di area vasta. Per l'approfondimento dei corridoi ecologici a scala locale, demandati al PAT/PI, si applicano le indicazioni contenute nel Quaderno n. 1 del Piano Territoriale (PTCP).	Non accolta	Si condivide il parere del valutatore



Busata Renato	verso gli scoli Albignasego, Castellani, Mandriola).	“valutazione ecologica del paesaggio”.		
MASERA’ DI PADOVA 26 Busata Renata	Richiesta di inserire come aree nucleo o come isole ad elevata naturalità anche le zone di ripopolamento e cattura presenti in Comune di Maserà, collegandole con un corridoio ecologico permettendo lo spostamento delle specie e lo scambio di patrimoni genetici, incentivando così la presenza di animali.	Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I., strumento di natura strategica, indica solo le connessioni ecologiche di area vasta. Per l’approfondimento dei corridoi ecologici a scala locale, demandati al PAT/PI, si applicano le indicazioni contenute nel Quaderno n. 1 del Piano Territoriale (PTCP), “valutazione ecologica del paesaggio”.	Non accolta	Si condivide il parere del valutatore.
MESTRINO 30 Lista civica “Mestrino Insieme”	Richiesta di: 3. inserire nelle Norme alcune prescrizioni, o per lo meno alcune direttive, affinché gli elettrodotti di alta tensione di progetto e quelli oggetto di manutenzione straordinaria, siano realizzati attraverso condotte interrate, alcune in corrispondenza dei recettori ove si può superare la soglia normativa dei campi elettromagnetici generati.	3. Si propone di non accogliere l’osservazione in quanto non pertinente. Come esposto nel paragrafo 3.7.1.3 del Rapporto Ambientale, la Legge Quadro 36/01 assegna la competenza allo stato per la determinazione dei limiti di esposizione e dei valori di attenzione, e alle regioni per il rilascio delle autorizzazioni all’installazione degli impianti.	Non accolta	Si ritiene che il Piano di Monitoraggio proposto debba essere integrato con l’indicatore relativo all’esposizione ai campi elettromagnetici ed elettrodotti anche della popolazione.
MESTRINO 32 Comitato cittadino di Lissaro	Richiesta di prevedere l’interamento ed eventuale spostamento lungo il tragitto del costruendo G.R.A. dell’elettrodotto da 132 kV proveniente a sud dalla zona produttiva di Veggiano. Richiesta inoltre di valutare se l’opera sia assoggettabile alla V.A.S. e alla V.I.A..	Si propone di non accogliere l’osservazione in quanto non pertinente. Come esposto nel paragrafo 3.7.1.3 del Rapporto Ambientale, la Legge Quadro 36/01 assegna la competenza allo stato per la determinazione dei limiti di esposizione e dei valori di attenzione, e alle regioni per il rilascio delle autorizzazioni all’installazione degli impianti.	Non accolta	Si ritiene che il Piano di Monitoraggio proposto debba essere integrato con l’indicatore relativo all’esposizione ai campi elettromagnetici ed elettrodotti anche della popolazione.
PONTESAN NICOLO’ 36 Alfa Tau srl	Richiesta che, in occasione del P.A.T.I., nonché della V.A.S. e successivamente con il P.L., venga valutata la presente istanza di cambio di destinazione di zona da D2 a verde privato vincolato a residenziale, in modo da prevedere la demolizione dei corpi di fabbrica esistenti e, mediante uno studio approfondito, la possibilità di edificare con destinazione residenziale secondo i parametri delle zone C.	Si propone di non accogliere l’osservazione in quanto non pertinente considerata la natura non conformativa del P.A.T.I.	Non accolta	Si condivide il parere del valutatore.
RUBANO 43 Busata Renato	Richiesta di individuare una zona di tutela e valorizzazione della Storta e adiacenti paleoalvei, normativamente più significativa rispetto al previsto “Ambito di connessione naturalistica di secondo grado”, istituendo un ambito di parco fluviale (art. 23.2.1a) e per la Storta, l’individuazione di un corridoio ecologico principale o secondario (blue ways). Tali connessioni potrebbero coinvolgere anche il laghetto della cava di Bosco di Rubano individuato come parco metropolitano sovracomunale. Nella zona più integra si propone il ripristino di una situazione di area umida.	Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I., strumento di natura strategica, indica solo le connessioni ecologiche di area vasta. Per l’approfondimento dei corridoi ecologici a scala locale, demandati al PAT/PI, si applicano le indicazioni contenute nel Quaderno n. 1 del Piano Territoriale (PTCP), “valutazione ecologica del paesaggio”.	Non Accolta	Si prende atto del parere del valutatore.
SELVAZZA NODENTRO 62 Busata Renato	Richiesta di: 1. individuare una zona di tutela e valorizzazione della Storta e paleoalvei adiacenti, normativamente più significativa rispetto al previsto “Ambito di connessione naturalistica di secondo grado”, istituendo un ambito di parco fluviale agricolo e, per la Storta, la individuazione di un corridoio ecologico principale o secondario	Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I., strumento di natura strategica, indica solo le connessioni ecologiche di area vasta. Per l’approfondimento dei corridoi ecologici a scala locale, demandati al PAT/PI, si applicano le indicazioni contenute nel Quaderno n. 1 del Piano Territoriale (PTCP), “valutazione ecologica del paesaggio”.	Non Accolta	Si prende atto del parere del valutatore.



	<p>(blue ways). Tali connessioni potrebbero coinvolgere anche il laghetto della cava di Bosco di Rubano;</p> <p>2. individuare i collegamenti tra i corridoi ecologici a confine tra i Comuni di Mestrino, Rubano, Selvazzano e Saccolongo con le "isole ad elevata naturalità";</p> <p>3. individuare come "Isola ad elevata naturalità" nella tav. A4 la vecchia discarica a nord di via Veggi;</p> <p>8. stralciare dagli "ambiti e linee di sviluppo insediativo" l'area tra via Galilei e via Tre Ponti e di trasformarla in ambito di tutela e connessione naturalistica.</p>			
<p>VIGONZA</p> <p>84</p> <p>Busata Renato</p>	<p>Richiesta di:</p> <p>1. collegare i due laghetti nei pressi di Pionca con un corridoio ecologico (green ways) che può proseguire, collegandosi con gli spazi scoperti delle ville a sud-est e gli scoli attigui;</p> <p>2. richiesta di stralciare dalle linee preferenziali di sviluppo le aree a sud di via Regia e di trasformarle in isole ad elevata naturalità (stepping stone) della rete ecologica metropolitana.</p>	<p>Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I., strumento di natura strategica, indica solo le connessioni ecologiche di area vasta.</p> <p>Per l'approfondimento dei corridoi ecologici a scala locale, demandati al PAT/PI, si applicano le indicazioni contenute nel Quadro n. 1 del Piano Territoriale (PTCP), "valutazione ecologica del paesaggio".</p>	Non Accolta	Si prende atto del parere del valutatore.
<p>PADOVA</p> <p>126</p> <p>Quartiere 5</p>	<p>Richiesta di:</p> <p>1) completamento delle linee ferroviarie attorno al territorio cittadino (Gronda Sud);</p> <p>2) definizione delle stazioni del S.F.M.R. sul territorio del quartiere;</p> <p>3) interramento delle linee elettriche della zona di via Cagni; installazione di barriere antirumore;</p>	<p>Il P.A.T.I. ha recepito le progettualità di RFI e la strategia del nuovo collegamento ferroviario PD-BO, nonché la viabilità di livello intercomunale; le progettualità di carattere locale sono di competenza del PAT comunale.</p> <p>Si propone di non accogliere l'osservazione considerata la natura strategica a scala intercomunale e non conformativa del P.A.T.I.</p>	Non Accolta	Si prende atto del parere del valutatore.
<p>PADOVA</p> <p>132</p> <p>Zeno Luigi</p>	<p>Richiesta di completare, vista l'importanza della scelta strategica del nuovo polo ospedaliero, la procedura VAS del PATI dell'Area metropolitana così come richiesto dalla normativa vigente, quale atto amministrativo il cui esito è da ritenersi senza dubbio pregiudiziale nei confronti dei piani e/o strumenti urbanistici di livello inferiore.</p>	<p>Si ritiene di accogliere l'osservazione, integrando la valutazione del nuovo Polo ospedaliero con le opportune prescrizioni ambientali inerenti la localizzazione in Corso Australia.</p>	Accolta	Sulla scorta delle precisazioni fornite in sede istruttoria, si condivide il parere del valutatore.
<p>PADOVA</p> <p>133</p> <p>Mazzetto Mariella</p>	<p>Richiesta di completare, vista l'importanza della scelta strategica del nuovo polo ospedaliero, la procedura V.A.S. del P.A.T.I. dell'Area metropolitana così come richiesto dalla normativa vigente, quale atto amministrativo il cui esito è da ritenersi senza dubbio pregiudiziale nei confronti dei piani e/o strumenti urbanistici di livello inferiore.</p>	<p>Si ritiene di accogliere l'osservazione, integrando la valutazione del nuovo Polo ospedaliero con le opportune prescrizioni ambientali inerenti la localizzazione in Corso Australia.</p>	Accolta	Sulla scorta delle precisazioni fornite in sede istruttoria, si condivide il parere del valutatore.



<p>PADOVA</p> <p>140</p> <p>Ragona Andrea e altri</p>	<p>Osservazione n° 1 - Premesse generali Si chiede di conoscere quali siano i reali elementi di sostenibilità del P.A.T.I. e quale relazione esista tra le altisonanti dichiarazioni di principio della legge regionale e dei documenti programmatici e le concrete scelte pianificatorie definite dal P.A.T.I.</p> <p>Osservazione n° 2 - La Partecipazione Si chiede di definire, in aggiunta al periodo assegnato per le osservazioni al P.A.T.I., un adeguato percorso partecipativo sulla V.A.S., sottoponendo a consultazione il documento di sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale allegato alla V.A.S. Gli esiti del confronto con il pubblico di cui all'art. 2 lett. c) della L.R. 11/04, dovranno essere riassunti in un documento che riporti le osservazioni, i suggerimenti, i rilievi e le proposte delle associazioni sociali e di categoria che hanno partecipato e la valutazione che tali indicazioni hanno ricevuto. Tale documento dovrà far parte degli atti da sottoporre alla conferenza dei servizi che approverà il P.A.T.I.</p> <p>Si chiede inoltre al Comune di Padova di farsi parte diligente nei confronti della Regione affinché venga rivista la D.G.R.V. n° 3262 del 24.10.2006, di applicazione della direttiva 2001/42/CE, laddove, in difformità con le prescrizioni della stessa direttiva, non prevede che la consultazione sul Piano Ambientale da parte del pubblico avvenga prima dell'acquisizione del parere dell'Autorità Ambientale per la V.A.S.</p>	<p>Osservazione n° 1 - Premesse generali Si rimanda ad una più attenta lettura del progetto del P.A.T.I. senza scordare che trattasi di pianificazione strategica e in quanto tale non conformativa.</p> <p>Osservazione n° 2 - La Partecipazione Si propone di non accogliere l'osservazione essendo fondata su presupposti manifestamente errati in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il Documento preliminare del P.A.T.I. è stato approvato con deliberazioni delle Giunte Comunali della COMEPA, e della Giunta Provinciale, tra la fine del 2005 e l'inizio del 2006, con la sola eccezione del Comune di Abano Terme subentrato successivamente; - l'Accordo di pianificazione tra Regione, Provincia e COMEPA è stato sottoscritto in data 16 gennaio 2006; - la Giunta Regionale con D.G.R.V. n° 2988 del 1° ottobre 2004 ha dettato i primi indirizzi operativi esclusivamente per la V.A.S. di <u>Piani e Programmi Regionali</u>; - il Decreto Legislativo n° 152 di recepimento della Direttiva 2001/42/CE è stato approvato il 3 aprile 2006 ed è entrato in vigore per la seconda parte il 31 luglio 2007; - in data 24 ottobre 2006 (BUR 101 del 2006) la GR.V. ha approvato la deliberazione n° 3262/06 "Guida metodologica per la V.A.S. con procedure e modalità operative" e con D.G.R.V. n° 3752 del 5 dicembre 2006 ha approvato la deliberazione "Ulteriori indirizzi operativi"; - in data 16 gennaio 2008 è stato approvato il D. Lgs. n° 4 modificativo del D. Lgs. 152/06, entrato in vigore il 13 febbraio 2008, la cui disciplina si applica alla procedura di V.A.S. avviata dopo il 13 febbraio 2008, mentre le procedure di V.A.S. avviate tra il 31 luglio 2007 e il 13 febbraio 2008 si concludono secondo la normativa prevista dal D. Lgs. 152/06; nessun riferimento è riportato in merito alle procedure, come quella oggetto della presente osservazione, avviate anteriormente a tale data; - in attesa che venga emanata una specifica normativa regionale in materia di V.A.S., l'art. 14 della L.R. n° 4 del 26 giugno 2008 chiarisce che: <ol style="list-style-type: none"> a) per i piani e programmi la cui approvazione compete alla Regione e agli enti locali l'autorità competente è l'apposita commissione V.A.S. nominata dalla Giunta con D.G.R.V. n° 3262 del 24 ottobre 2006; b) I PROCEDIMENTI GIÀ AVVIATI ALLA DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLA PRESENTE LEGGE SONO CONCLUSI CON LE PROCEDURE DI CUI ALLE D.G.R. N° 3262 E N° 3752/06 E SONO FATTE SALVE LE FASI PROCEDIMENTALI E GLI ADEMPIMENTI GIÀ SVOLTI; in altre parole, significa che per quanto riguarda la V.A.S. è fatta salva tutta la procedura concertativa conclusasi nel 2007 e, per le procedure di approvazione, si deve fare riferimento a quanto previsto dall'allegato C alla D.G.R. n° 3262/06 e cioè: 	<p>Non Accolta</p> <p>Non Accolta</p>	<p>Il Rapporto Ambientale, integrato in sede istruttoria, dà conto della sostenibilità ambientale, con le misure di mitigazione/compensazione individuate, delle azioni del PATI.</p> <p>In sede istruttoria l'Autorità Procedente ed il valutatore hanno fornito integrazioni e chiarimenti sulla fase di partecipazione svolta nel corso di redazione del Piano, che di seguito si riporta: <i>"Il percorso di partecipazione si è svolto sostanzialmente in sei fasi:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>individuazione dei soggetti da coinvolgere e comunicazione di avvio della concertazione e consultazione;</i> 2. <i>illustrazione del Documento preliminare in data 12 e 19 Settembre 2005 e illustrazione del Quadro Conoscitivo in data 10 luglio 2007;</i> 3. <i>accessibilità a tutti gli Enti e Associazioni, mediante il sito della Provincia di Padova denominato "Pianonline", alle informazioni del quadro conoscitivo;</i> 4. <i>fase di ascolto e di raccolta dei contributi (complessivamente n.3);</i> 5. <i>fase di sintesi tecnico-politica delle proposte-richieste formulate;</i> 6. <i>delibera di chiusura della fase consultivo-concertativa.</i> <p><i>E' stato attivato, altresì, presso la Provincia, a supporto della suddetta procedura, un sito di "e-democracy" denominato "Pianonline", che si colloca all'interno di un più ampio progetto, che prevede l'utilizzo di tecnologie di rete per l'incentivazione della partecipazione dei cittadini ai processi decisionali, in modo interattivo.</i></p> <p><i>Il progetto ha previsto:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> d) <i>l'attivazione di uno strumento informatico (portale web) per la realizzazione di processi di informazione e di comunicazione interattiva (forum, newsletter, sondaggi, format per le osservazioni, ecc.) tra i soggetti sociali e le</i>
---	--	---	---------------------------------------	---



COMMISSIONE REGIONALE VAS
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

		<p>✓ a seguito dell'adozione, il P.A.T.I. e il Rapporto Ambientale sono inviati alle altre autorità che hanno competenze amministrative in materia ambientale e paesaggistica: il Piano e il Rapporto Ambientale sono depositati per le necessarie consultazioni presso le Amministrazioni Comunali interessate presso l'Amministrazione Provinciale e presso l'Amministrazione Regionale;</p> <p>✓ il deposito deve durare almeno 30 giorni dalla pubblicazione per la consultazione da parte di chiunque ne abbia interesse e dalla scadenza del termine per la pubblicazione è riconosciuto un termine di 30 giorni perché possano essere presentate osservazioni da parte di chiunque ne abbia interesse;</p> <p>✓ il P.A.T.I., il Rapporto Ambientale, le osservazioni e le proposte di controdeduzione di interesse ambientale vengono sottoposte al parere regionale della Commissione Regionale per la V.A.S.</p> <p>Una corretta e non omissiva lettura delle tempistiche sopra evidenziate evidenzia l'assoluta correttezza della procedura seguita, iniziata con la sottoscrizione del documento preliminare (16 gennaio 2006), in assenza di specifici indirizzi e quindi nella oggettiva difficoltà che caratterizza tutte le novità sperimentali.</p> <p>In merito alla congruità dei tempi per esprimere le valutazioni e i pareri, si rammenta che, oltre a non essere di 30 giorni, bensì di 30+30, da oltre un anno esisteva la possibilità di accedere agli atti e cioè, quantomeno dalla prima pubblicazione del P.A.T.I. effettuata dal Comune di Padova in data 24.12.2008.</p> <p>A seguito dell'adozione, infine, sono state coinvolte le Autorità ambientali e seguite le procedure di deposito e pubblicazione di cui alla DGR 729/2009.</p> <p>Osservazione n° 3 - Rete ecologica, Paesaggio e Agricoltura Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I. è uno strumento strategico la cui attuazione, la previsione dei contenuti e forme di finanziamento, sono oggetto del</p>		<p>istituzioni che partecipano alla concertazione;</p> <p>e) la realizzazione di azioni di comunicazione per promuovere lo strumento di democrazia e il suo utilizzo presso i cittadini e i soggetti sociali;</p> <p>f) l'applicazione di procedure e di analisi per la verifica della funzionalità e dell'efficacia dello strumento utilizzato.</p> <p><i>Il valutatore afferma che l'esito delle su richiamate fasi di concertazione, nei vari incontri, è stato sostanzialmente positivo: gli Enti e le Associazioni hanno partecipato numerosi agli incontri, intervenendo con interesse alle tematiche oggetto di valutazione; in particolare, i primi, data la rilevanza intercomunale dell'attività di pianificazione, hanno colto l'opportunità di partecipare attivamente alle fasi successive di elaborazione dei Piani, manifestando tale loro disponibilità: ad es. i rappresentanti del Genio Civile e dei Consorzi di Bonifica, del servizio forestale regionale, della Soprintendenza ai Beni Architettonici ed al Paesaggio, ecc.; i secondi, soprattutto le Associazioni ambientaliste (Italia Nostra, WWF, Legambiente ecc.) sono intervenuti a difesa e tutela dell'ecosistema naturale e storico artistico presente nei luoghi con l'obiettivo comune di favorire eventuali nuovi sviluppi antropici, purché sostenibili dal punto di vista ambientale; molta attenzione viene data quindi alla procedura di V.A.S. che ogni piano deve espletare in linea con la normativa vigente in materia.</i></p> <p><i>Anche le Associazioni economiche e sociali, presenti a tutte le riunioni, hanno sostanzialmente condiviso il percorso intrapreso dai Comuni con il coordinamento della Provincia, e i contenuti dati alla pianificazione soprattutto intercomunale, con particolare riferimento al sistema produttivo in generale.</i></p> <p><i>Le proposte-ricieste pervenute, giudicate pertinenti con i temi del PATI e ritenute</i></p>
--	--	--	--	--



	<p>Osservazione n° 3 - La rete ecologica, Paesaggio e Agricoltura Si chiede che il P.A.T.I. fornisca precise indicazioni per l'elaborazione di un progetto unitario di salvaguardia e riqualificazione ambientale di tutto il territorio aperto metropolitano, individuando i possibili soggetti attuatori, le forme di incentivazione e le modalità di riferimento delle risorse necessarie. La costruzione di una estesa ed articolata cintura verde di corona deve divenire uno degli impegni prioritari per la Provincia e per il 18 Comuni interessati. Si ritiene che non siano consentibili nuovi interventi edificatori ed infrastrutturali che non garantiscano – per effetto delle soluzioni costruttive e tecnologiche adottate e/o per le misure compensative imposte – quantomeno un bilancio zero nei confronti del ciclo della CO₂. Ove l'obiettivo delle emissioni zero non venga raggiunto con la qualità architettonica ed impiantistica dell'intervento, si chiede che venga corrisposto al Comune (o alla Comunità Metropolitana) un contributo monetario vincolato alla acquisizione ed al rimboscimento di parti significative della rete ecologica in grado di assorbire una quantità di anidride carbonica equivalente a quella prodotta dalle attività di nuovo insediamento. E ciò deve valere non solo per le attività commerciali e produttive, bensì anche per gli interventi residenziali e per quelli infrastrutturali (in particolare per le nuove superstrade e arterie stradali).</p>	<p>“Regolamento di attuazione del P.I.”, ma anche di progetti specifici pubblico-privati, attraverso il Programma di sviluppo rurale 2003-2013, Asse 2 “Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale”, attraverso sinergie tra Amministrazione Provinciale, COMEPA, Consorzio di Bonifica, Associazioni agricole, ecc., come si evince, ad esempio, dall'art. 23.2.2 delle N.T.</p>	<p>Non Accolta</p>	<p><i>condivisibili, non hanno comunque inciso sui criteri informativi del PATI.”</i></p> <p>Il Piano adottato prevede misure di mitigazione/compensazione per ridurre gli effetti negativi derivanti dall'attuazione del Piano. L'applicazione del Piano di Monitoraggio proposto, che dovrà essere assunto dal PATI, garantisce la misurazione degli indicatori nello stesso riportati. Qualora dalle misurazioni effettuate dovessero emergere valori superiori a quelli attesi, l'Autorità Procedente dovrà individuare le necessarie azioni correttive.</p>
<p>PADOVA 142 Busata Renato</p>	<p>Osservazione n° 1 Vista l'unicità del sito della Storta e dei paleovalvi adiacenti si chiede di individuare una zona di tutela e valorizzazione normativamente più significativa rispetto al previsto “ambito di connessione naturalistica di secondo grado”, istituendo un ambito di parco fluviale agricolo (art. 23.2.1a) e, per la storta, l'individuazione di un corridoio ecologico principale o secondario (art. 23.2.2c o 23.2.2d).</p>	<p>Si propone di non accogliere in quanto il P.A.T.I., strumento di natura strategica, indica solo le connessioni ecologiche di area vasta. Per l'approfondimento dei corridoi ecologici a scala locale, demandati al PAT/PI, si applicano le indicazioni contenute nel Quaderno n. 1 del Piano Territoriale (PTCP), “valutazione ecologica del paesaggio”.</p>	<p>Non Accolta</p>	
<p>PADOVA 148</p>	<p>L'Ordine Nazionale dei Biologi ritiene che il P.A.T.I. Metropolitano presenti un approccio non coerentemente impostato sviluppo sostenibile, peccando di una previsione troppo espansiva di infrastrutture viarie che comportano una eccessiva frammentazione ecologica del settore; in</p>			



COMMISSIONE REGIONALE VAS
AUTORITÀ AMBIENTALE PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

7. la tangenziale Est di Albignasego è ritenuta incompatibile in quanto *“andrebbe a tagliare il Parco Agricolo Sud (Salboro-Ferri)... frammentando un'area a vocazione agricola con presenza di aziende a produzione biologica, una rete idrografica minore con siepi ben conservate tipiche del paesaggio veneto e di un canale consortile in sede di paleo alveo del fiume Bacchiglione (considerata invariante da tutelare). Tale strada attraverserebbe l'abitato di Via Bosco Papadopoli, passando in mezzo alle abitazioni esistenti che non presentano distanze tali da consentire un inserimento della strada senza ripercussioni negative sulla vivibilità dei residenti.”.*
8. richiesta di elaborazione di scenari alternativi.

In relazione alla suddetta osservazione il responsabile del procedimento ha inviato con e-mail del 29.03.2011 la seguente controdeduzione:

L'U.P. Coordinamento Commissioni, propone i seguenti pareri:

- **punto 1:** sono state rilevate in sede istruttoria alcune carenze nello svolgimento della valutazione del Piano ed in particolare, nella metodologia con la quale sono state valutate le azioni. Il valutatore ha fornito chiarimenti ed integrazioni da cui emerge come le azioni siano state valutate e come si sia reso necessario individuare le necessarie misure di mitigazione/compensazione per rendere sostenibili le azioni stesse.
- **punto 2:** in sede istruttoria la Provincia di Padova ha fornito la documentazione necessarie per dare evidenza della partecipazione della fase di costruzione del Piano. Dalla stessa emerge quanto segue: *“Il percorso di partecipazione si è svolto sostanzialmente in sei fasi:*
 1. *individuazione dei soggetti da coinvolgere e comunicazione di avvio della concertazione e consultazione;*
 2. *illustrazione del Documento preliminare in data 12 e 19 Settembre 2005 e illustrazione del Quadro Conoscitivo in data 10 luglio 2007;*
 3. *accessibilità a tutti gli Enti e Associazioni, mediante il sito della Provincia di Padova denominato “Pianionline” , alle informazioni del quadro conoscitivo;*
 4. *fase di ascolto e di raccolta dei contributi (complessivamente n. 3);*

141	L'osservante ritiene incompatibile la realizzazione della tangenziale est di Albignasego nel territorio del Comune di Padova, la quale andrebbe a tagliare il Parco Agricolo Sud (Salboro-Ferri) innestandosi direttamente sulla nuova rotatoria in fase di esecuzione.	Si propone di non accogliere in quanto:
Comitato civico Ferri	Pertanto chiede la salvaguardia, la valorizzazione del proprio territorio e l'elaborazione di nuovi scenari alternativi programmati, confrontabili fra loro.	<ul style="list-style-type: none"> - la problematica di insediamenti realizzati in aderenza al confine di Padova non è una specificità della zona sud, ma interessa tutti i Comuni di cintura (vedasi ad esempio Tencarola – strada dei Colli e Sarneola di Rubano – S.R. n° 11); - la viabilità in esame non è una tangenziale, ma bensì una viabilità funzionale allo spostamento in via Milano del Municipio di Albignasego e la conseguente previsione di un polo urbano integrato di servizi (impianti sportivi – chiesa – complesso scolastico – caserma carabinieri - piazza - ecc.) e residenza; tale richiesta è stata prevista nel P.R.G. di Albignasego per intercettare tale traffico interno, per non appesantire ulteriormente via Roma e il nodo in corrispondenza della tangenziale sud di Padova; - la rappresentazione cartografica del tracciato (art. 21 3° comma N.T.) riportata nella tav. 4 “Carta della trasformabilità” costituisce indicazione sommaria rispetto alla ubicazione degli effettivi tracciati che andranno definiti in sede di specifica progettazione preliminare e definitiva.

5. *fase di sintesi tecnico-politica delle proposte-richieste formulate;*

6. *delibera di chiusura della fase consultivo-concertativa.*

E' stato attivato, altresì, presso la Provincia, a supporto della suddetta procedura, un sito di “e-democracy” denominato “Pianionline”, che si colloca all'interno di un più ampio progetto, che prevede l'utilizzo di tecnologie di rete per l'incentivazione della partecipazione dei cittadini ai processi decisionali, in modo interattivo.

Il progetto ha previsto:



- a. l'attivazione di uno strumento informatico (portale web) per la realizzazione di processi di informazione e di comunicazione interattiva (forum, newsletter, sondaggi, format per le osservazioni, ecc.) tra i soggetti sociali e le istituzioni che partecipano alla concertazione;
- b. la realizzazione di azioni di comunicazione per promuovere lo strumento di e-democracy e il suo utilizzo presso i cittadini e i soggetti sociali;
- c. l'applicazione di procedure e di analisi per la verifica della funzionalità e dell'efficacia dello strumento utilizzato.

Il valutatore afferma che l'esito delle su richiamate fasi di concertazione, nei vari incontri, è stato sostanzialmente positivo: gli Enti e le Associazioni hanno partecipato numerosi agli incontri, intervenendo con interesse alle tematiche oggetto di valutazione; in particolare, i primi, data la rilevanza intercomunale dell'attività di pianificazione, hanno colto l'opportunità di partecipare attivamente alle fasi successive di elaborazione dei Piani, manifestando tale loro disponibilità: ad es. i rappresentanti del Genio Civile e dei Consorzi di Bonifica, del servizio forestale regionale, della Soprintendenza ai Beni Architettonici ed al Paesaggio, ecc.; i secondi, soprattutto le Associazioni ambientaliste (Italia Nostra, WWF, Legambiente ecc.) sono intervenuti a difesa e tutela dell'ecosistema naturale e storico artistico presente nei luoghi con l'obiettivo comune di favorire eventuali nuovi sviluppi antropici, purchè sostenibili dal punto di vista ambientale; molta attenzione viene data quindi alla procedura di V.A.S. che ogni piano deve espletare in linea con la normativa vigente in materia.

Anche le Associazioni economiche e sociali, presenti a tutte le riunioni, hanno sostanzialmente condiviso il percorso intrapreso dai Comuni con il coordinamento della Provincia, e i contenuti dati alla pianificazione soprattutto intercomunale, con particolare riferimento al sistema produttivo in generale.

Le proposte-richieste pervenute, giudicate pertinenti con i temi del PATI e ritenute condivisibili, non hanno comunque inciso sui criteri informativi del PATI.”.

- **punto 3:** dal Rapporto Ambientale emerge che nel corso della costruzione della scenario programmato sono state valutate singole alternative progettuali mettendo a confronto parametri ambientali specifici, derivati da dati di tipo trasportistico e da localizzazione rispetto a bersagli sensibili (residenze, beni culturali, siti di importanza comunitaria, etc.). In tal modo si è fornita una “griglia” ai decisori (le amministrazioni coinvolte nel PATI) per indirizzare la scelta sull'ipotesi complessivamente più performante e con meno impatto, evidenziando la valutazione delle alternative progettuali inerenti la viabilità.

Va ricordato che l'art. 13, comma 4 del Codice dell'Ambiente sancisce che “nel Rapporto Ambientale devono essere individuati, descritti e valutati ... nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso.”. L'Autorità Procedente ed il valutatore hanno ritenuto, in relazione all'importanza strategica che riveste il sistema infrastrutturale, individuare per tale azione possibili scenari alternativi

- **punto 4:** in sede istruttoria sono state richieste integrazioni e chiarimenti sulla metodologia di valutazione delle azioni di Piano e dei relativi effetti. Ha fornito i chiarimenti richiesti affermando, in particolare che: “il metodo usato per la valutazione degli effetti del piano è il “metodo per sistema”, dove tutte le azioni riconducibili ad un'unica tematica sono valutate come azione sinergica dell'intero sistema in rapporto al territorio. Difficilmente l'azione sinergica può essere calcolata per singola azione del sistema, in quanto si perderebbe la contabilità delle azioni di impatto indiretto...Per le valutazioni ci si è avvalsi delle professionalità esperte.”.
- **punto 5:** in sede istruttoria il Rapporto Ambientale è stato integrato degli argomenti evidenziati nell'osservazione.
- **punto 6:** Il tracciato della “Nuova Tangenziale di Albignasego” è una delle azioni strategiche Grande viabilità all'interno del territorio intercomunale assunte dal PATI e valutate nel Rapporto Ambientale.



La grande viabilità che ricade all'interno del comune di Padova comporta una sottrazione di suolo agricolo a seminativo con la conseguente interferenza con aree con vegetazione scarsa o nulla ed una diminuzione della permeabilità dei suoli. Le strade proposte possono interferire con i corridoio di connessione esistenti e/o di progetto e rappresentano un elemento di frammentazione delle unità di paesaggio.

La nuova strada di progetto rappresenta un miglioramento per la rete di trasporto, in quanto, permette di migliorare i flussi di traffico e dare nuove opportunità di accesso alle aree. Infatti, come dimostrato dal PUM l'introduzione della terza corsia della tangenziale est consente di migliorare la congestione della strada non risolvendo completamente i problemi di traffico. Conseguentemente al miglioramento dell'accessibilità delle aree si creano le prerogative per uno sviluppo delle abitazioni, dell'industria soprattutto per la viabilità a servizio della zona est e di collegamento est-ovest.

Dal punto di vista ambientale la realizzazione della nuova strada comporta un peggioramento della qualità dell'aria, un innalzamento dei livelli sonori ed un incremento dell'inquinamento luminoso con conseguente diminuzione delle condizioni di salubrità dei luoghi.

È da sottolineare che, come già riportato nelle analisi preliminari della VAS, alcuni interventi a scala metropolitana realizzati all'interno del comune di Padova risolveranno alcuni nodi critici del territorio. Rispetto allo scenario attuale si risolvono i punti critici di Padova Est e della Stanga vista la presenza degli interventi di Padova Est e dell'Arco di Giano, si risolvono le criticità di molte strade di penetrazione alla città perché tutte le opere infrastrutturali permetteranno di evitare l'attraversamento della città ed inoltre un efficiente mezzo di trasporto pubblico permette di evitare di utilizzare l'auto privata per raggiungere il centro della città.

Il tracciato riportato sull'elaborato A4 "Carta della Trasformabilità" ha valore indicativo, per cui sarà con il PI ed il successivo progetto definitivo dell'opera che ne verrà individuata l'esatta posizione nonché le necessarie misure di mitigazione individuate nel Rapporto Ambientale ed assunte nelle NTA del PATI agli artt. 23.2.3.-

- punto 7: vedi parere punto 3.



- L' Unità di Progetto Coordinamento Commissioni, esaminati i documenti trasmessi ha elaborato la propria istruttoria dalla quale emerge che:
Il Rapporto Ambientale esaminato, integrato secondo le indicazioni fornite in sede istruttoria, contiene la descrizione degli aspetti pertinenti lo stato attuale dell'ambiente e le informazioni di cui all'allegato VI del D.Lgs. 152/2006.
Pur tuttavia, dagli esiti di analisi riportati nel Rapporto Ambientale appare necessario che prima dell'approvazione la *matrice paesaggio* venga integrata con l'evoluzione avvenuta negli anni del sistema paesaggistico riferito anche a quello del territorio aperto nonché alle valenze storico-culturali.
Il Rapporto Ambientale del PATI ha opportunamente considerato le criticità presenti sul territorio nonché quelle derivanti dalle scelte di Piano.
La metodologia risulta correttamente impostata e rispetta tutti i passaggi necessari alla Valutazione.
Sulla scorta degli obiettivi contenuti nel Documento Preliminare il Piano ha individuato le relative azioni strategiche che riguardano, tra gli altri:
- il sistema infrastrutturale e della mobilità;
 - il sistema produttivo correlato a misure idonee ad assicurare uno sviluppo sostenibile;
 - il sistema della rete ecologica e degli ambiti paesaggistici.
- Premesso che uno degli aspetti fondamentali del processo integrato di pianificazione e valutazione consiste nella definizione delle criticità del territorio oggetto di pianificazione, le stesse hanno rappresentato gli elementi che hanno meritato una particolare attenzione in fase di pianificazione.
Per quanto riguarda le azioni individuate dal valutatore per mitigare gli effetti significativi derivanti dall'attuazione del Piano, si rendono necessarie alcune integrazioni alle NTA.
La verifica della coerenza esterna è stata fatta in relazione alla pianificazione sovraordinata (Piano Territoriale regionale di Coordinamento e Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Padova).
Per quanto riguarda il monitoraggio viene proposto un piano che contiene indicatori di stato e di processo da misurare in sede di attuazione.
Si ritiene, comunque, necessario integrare il piano proposto, tenendo conto di quanto è emerso dal contenuto di alcune osservazioni nonché del Piano di Monitoraggio del PAT di Padova.

VISTE

- la Direttiva 2001/42/CE ;
- la LR 11/2004;
- il D.Lgs. n.152/2006;
- la LR 4/2008;
- la DGR 791/2009

RITENUTO

che dalle analisi e valutazioni effettuate, nel suo complesso, la proposta di Rapporto Ambientale sia correttamente impostata e contenga le informazioni di cui all'allegato I della Direttiva 2001/42/CE, nonché la descrizione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del PAT potrebbe avere sull'ambiente come prescritto dall'art. 5 della medesima Direttiva.

**TUTTO CIÒ CONSIDERATO LA COMMISSIONE REGIONALE VAS
ESPRIME PARERE POSITIVO**

sulla proposta di Rapporto Ambientale del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale tematico "dell'Area Metropolitana" tra i Comuni di Abano Terme, Albignasego, Cadoneghe, Casalserugo, Legnaro, Maserà di Padova, Mestrino, Noventa Padovana, Padova, Ponte San Nicolò, Rubano, Saccolongo, Saonara, Selvazzano Dentro, Vigodarzere, Vigonza, Villafranca Padovana (PD) a condizione che siano ottemperate le seguenti

PRESCRIZIONI:**1.1. prima dell'approvazione del Piano:**

- 1.1. le Norme Tecniche di Attuazione dovranno essere integrate con tutte le prescrizioni poste dalle Autorità Ambientali consultate, con quanto emerge dalle pertinenti osservazioni che verranno accolte nonché con le seguenti ulteriori disposizioni:



- 1.1.1. dovrà essere aggiunto un articolo riportante le seguenti disposizioni: *“Criteri di verifica e modalità di monitoraggio delle previsioni di sostenibilità del Piano in rapporto alla Valutazione Ambientale Strategica:*
Al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull’ambiente derivanti dall’attuazione del Piano nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisi e, quindi, adottare le opportune misure correttive, è redatto il Piano di Monitoraggio. Il monitoraggio degli effetti delle azioni di piano e delle misure di compensazione e/o mitigazione verranno effettuati con lo strumento CLIPAD allegato al piano ed alle norme. Il popolamento degli indicatori di monitoraggio dovrà essere effettuato, d’intesa con la Provincia di Padova, a cura di ciascun Comune proponente, che potrà avvalersi delle risorse informative messe a disposizione dal Sistema Informativo Territoriale della Regione Veneto.
Nella fase di attuazione del PATI tuttavia si potranno ridefinire il numero e la tipologia degli indicatori ora individuati per il monitoraggio.”.
Ed è inoltre necessario integrare il piano proposto, tenendo conto di quanto è emerso dal contenuto di alcune osservazioni nonché del Piano di Monitoraggio del PAT di Padova.
- 1.1.2. per quanto riguarda la valutazione dell’incidenza che l’attuazione del Piano potrebbe avere sul SIC/ZPS IT3260017 denominato “Colli Euganei-Monte Lozzo-Monte Ricco” ed il SIC/ZPS “IT3260018 “Grave e zone umide della Brenta”, dovrà essere inserito un articolo riportante la seguente prescrizione: “La pianificazione o la progettazione definitiva di ogni singolo intervento, quanto previsto dalla normativa in vigore, contenga la relazione di incidenza ambientale”.
- 1.1.3. Non emergendo dalle azioni di Piano l’avvenuta valutazione degli effetti derivanti dall’attuazione dei *“Poli di potenziare”, “Poli da riqualificare” e “Nuovi Poli”* individuati nell’elaborato A4 *“Carta della Trasformabilità”* esterni al territorio di Padova (già valutati nel Rapporto Ambientale del relativo PAT), va individuato un articolo con il quale si dettano direttive/prescrizioni per l’assoggettamento alla procedura di Verifica di Assoggettabilità ai sensi dell’art. 12 del D.Lgs. 152/2006 per i Poli suddetti.
- 1.1.4. per quanto riguarda i *“Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi”*, esterni al territorio di Padova (già valutati nel Rapporto Ambientale del relativo PAT), alla fine dell’art. 19.2.7 va aggiunto il seguente comma: *“Ai fini dell’assoggettamento alla procedura VAS detti Programmi Complessi dovranno essere sottoposti, ai sensi dell’art. 12 del D.Lgs. 152/2006, alla verifica di assoggettabilità.”.*
- 1.1.5. dovrà essere integrato con altro articolo con cui vengono recepite le misure di accompagnamento progettuale contenute nel capitolo 8 del Rapporto Ambientale.
- 1.1.6. Dovranno essere richiamate nelle NTA i seguenti quaderni allegati al PTCP di Padova, quali direttive/prescrizioni per l’individuazione delle misure di mitigazione:
- *“Linee guida per la progettazione ambientale delle aree destinate ad insediamenti produttivi”* (quaderno n. 5 del PTCP);
 - *“Linee guida per la valutazione ecologica del paesaggio”* (quaderno n. 2 del PTCP).
- 1.2. la *matrice paesaggio* del Rapporto Ambientale dovrà essere integrata con l’evoluzione avvenuta negli anni del sistema paesaggistico riferita anche a quello del territorio aperto nonché con le valenze storico-culturali;
- 1.3. La Dichiarazione di Sintesi va redatta ai sensi dell’art. 17 del D.Lgs 152/2006 come modificato con D.Lgs. 4/2008, tenendo conto di tutte le integrazioni/chiarimenti forniti in sede istruttoria.
- 1.4. La Sintesi non Tecnica dovrà essere integrata con quanto riportato nei documenti trasmessi con note prot. n. 13485 del 25.01.2011 e prot. n. 54539 del 11.04.2011, con le prescrizioni di cui al presente parere nonché con il Piano di Monitoraggio di cui al precedente punto 1.1.1.-
- 1.5. Il provvedimento di approvazione dovrà essere pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione con l’indicazione della sede ove si possa prendere visione del Piano approvato e di tutta la documentazione oggetto di istruttoria.



1.6. Ciascun Comune deve provvedere alla pubblicazione nel proprio sito web dell'atto di approvazione del Piano, del Piano, del Rapporto Ambientale così come integrato, nonché con le su riportate prescrizioni), del presente parere, della Sintesi Non Tecnica così come integrata, della Dichiarazione di Sintesi, delle misure adottate per il monitoraggio.

2. in sede di attuazione del Piano:

- 2.1. il Piano degli Interventi dovrà garantire la contestualità degli interventi previsti dal PAT in ambito urbano con carattere di perequazione ambientale in ambito rurale.
- 2.2. il Piano comunale di zonizzazione acustica di ciascun Comune dovrà essere adeguato in relazione alle previsioni attuative di ciascun Piano degli Interventi.
- 2.3. relativamente alle due azioni strategiche “Nuovo Polo Ospedaliero”, “Polo Sportivo”, prima della progettazione attuativa dell’area dovrà essere effettuato un approfondimento in specie con riferimento alla viabilità nelle situazioni di emergenza sanitaria.
- 2.4. in sede di monitoraggio, dando applicazione alle modalità e criteri contenuti nel precedente punto 1.1.1., dovranno essere misurati gli effetti cumulativi nonché quelli derivanti dalle scelte di Piano per verificare gli effetti previsti in relazione agli *obiettivi* descritti nel Rapporto Ambientale.

3. adeguamento dei PAT

- 3.1. Ciascun Comune dovrà adeguare il proprio PAT con le pertinenti prescrizioni sopra riportate.

FIRMATO

Il Presidente

della Commissione Regionale VAS

(Segretario Regionale per le Infrastrutture)

Ing. Silvano Vernizzi

FIRMATO

Il Segretario

della Commissione Regionale VAS

(Dirigente della U. P. Coordinamento Commissioni (VAS – VINCA – NUVV)

Avv. Paola Noemi Furlanis

Il presente parere si compone di 44 pagine