



NUOVO POLO DELLA SALUTE DI PADOVA

RELAZIONE DI OSSERVAZIONI E APPROFONDIMENTI

ALL'ANALISI COMPARATIVA DELLE AREE

AREA AEROPORTO GINO ALLEGRI DI PADOVA / AREA SAN LAZZARO PADOVA EST

PRESENTATA DALL'AZIENDA OSPEDALIERA DI PADOVA IN DATA 02/02/2016

17 febbraio 2016

INDICE

1	PREMESSE	2
2	OSSERVAZIONI AL’ANALISI COMPARATIVA DELLE AREE.....	3

1 PREMESSE

A seguito della Riunione del Comitato di Coordinamento del 2 febbraio 2016, durante la quale l’Azienda Ospedaliera di Padova ha presentato la relazione di Analisi Comparative delle Aree per la localizzazione del Nuovo Polo della Salute di Padova, la Provincia di Padova con la presente relazione intende fornire ulteriori chiarimenti, osservazioni e approfondimenti alle analisi presentate.

I presenti approfondimenti tecnici alle osservazioni presentate sono riferite alle aree di San Lazzaro - Padova Est e Padova Aeroporto e sono state sviluppate a partire dalle analisi SWOT fornite nella Relazione dell’Azienda Ospedaliera.

Per ogni tematismo presentato vengono evidenziati:

- ✓ Eventuali punti di forza e opportunità
- ✗ Eventuali punti critici e minacce

non specificatamente descritti nella relazione dell’Azienda Ospedaliera.

Lo schema seguito risulta di seguito sintetizzato

TEMA	SITO DI LOCALIZZAZIONE	
	Relazione dell’Azienda Ospedaliera	Osservazioni della Provincia di Padova
Criterio 1	Valutazioni	✓ Punti forza / opportunità
		✓ Criticità / minacce

Documenti :

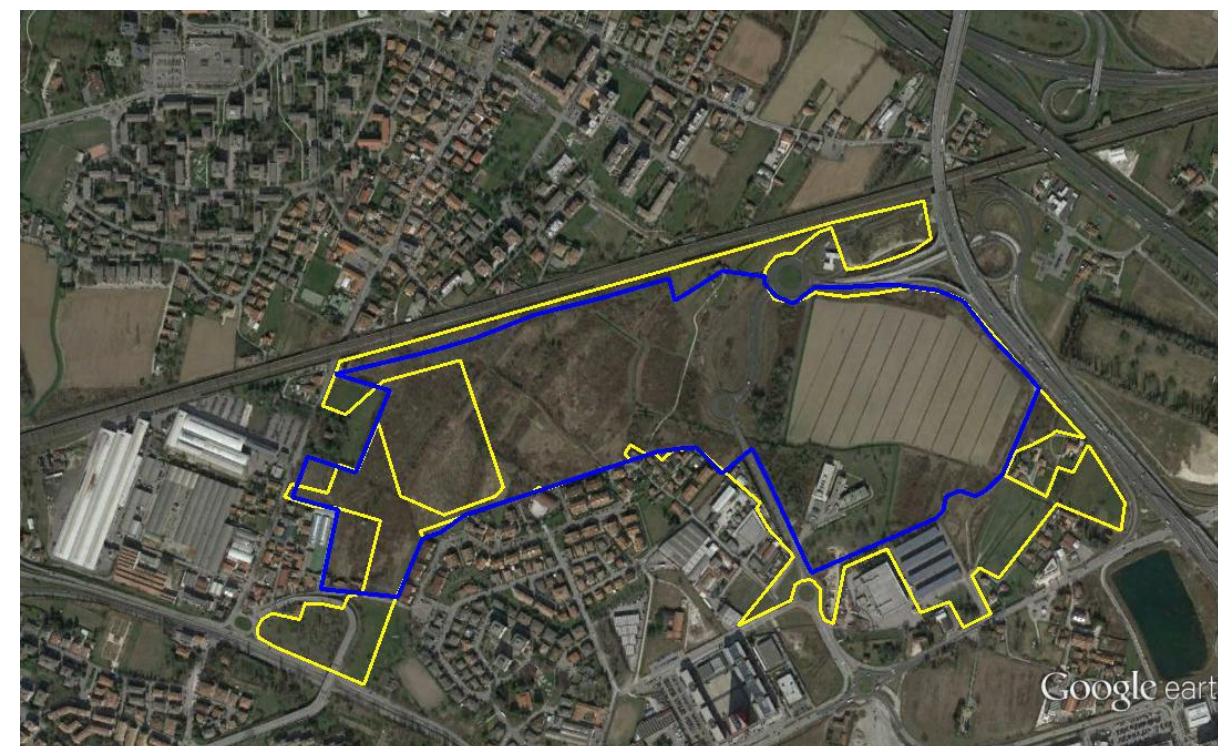
1. Verbale della riunione del Comitato di Coordinamento per la Realizzazione del Nuovo Ospedale di Padova del 02/02/2016
2. Relazione dell’Azienda Ospedaliera di Padova
3. Studio preliminare di fattibilità ambientale e viabilistica - AREA AEROPORTO GINO ALLEGRI DI PADOVA / AREA SAN LAZZARO PADOVA EST – redatto dalla Provincia di Padova (18 gennaio 2016)

Per inquadramento generale delle due aree oggetto di valutazione di riportano i seguenti perimetri d’ambito:

- **Area Aeroporto** : la perimetrazione risulta la medesima di quella presentata nello studio [3].





- **Area San Lazzaro**: la perimetrazione presentata dall’Azienda Ospedaliera e dal Comune di Padova durante la riunione del 02/02/16 (perimetro giallo) risulta difforme per estensione a quella presentata dagli stessi enti nella precedente riunione del 16/12/2015 (perimetro blu).

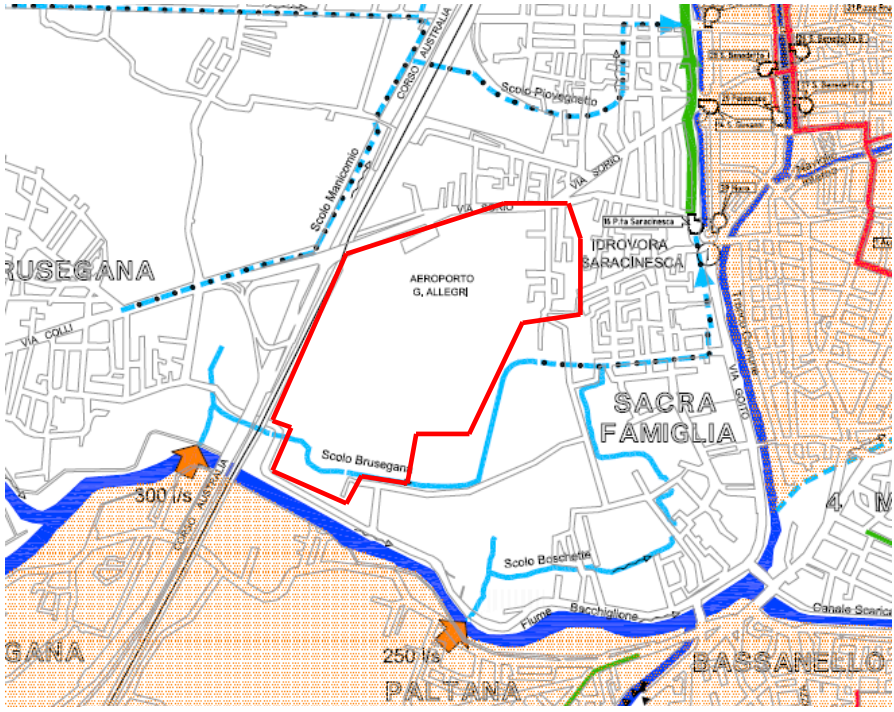
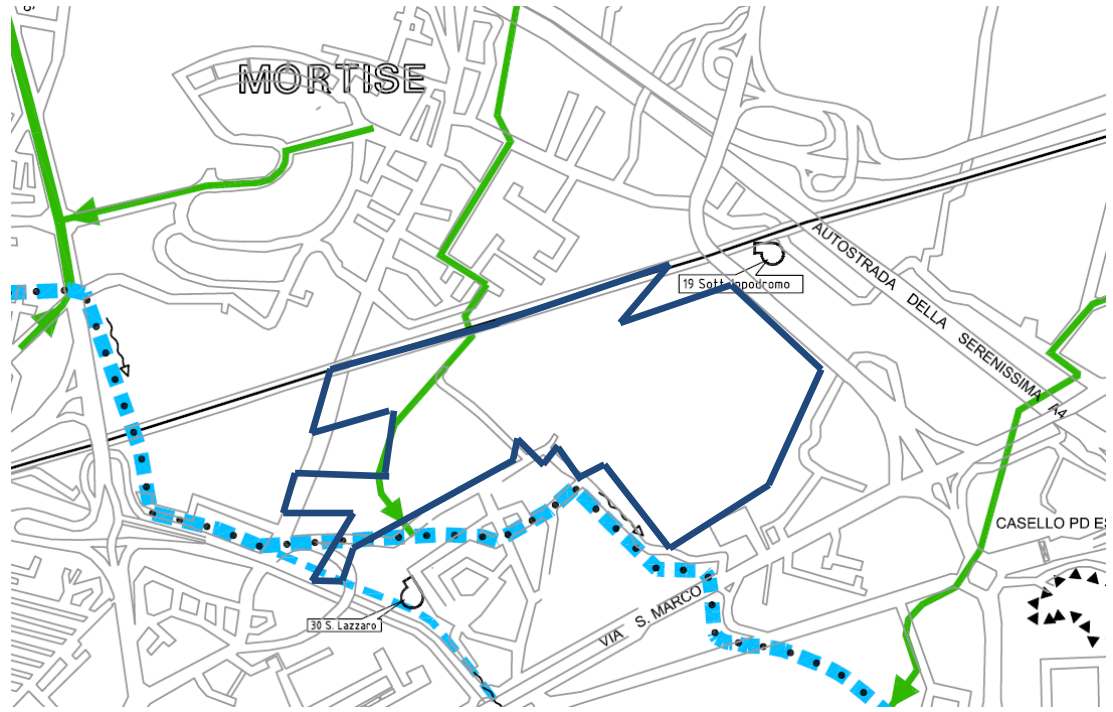


2 OSSERVAZIONI AL’ANALISI COMPARATIVA DELLE AREE

TEMA	PADOVA AEROPORTO		PADOVA EST – SAN LAZZARO	
	Relazione dell’Azienda Ospedaliera	Osservazioni della Provincia di Padova	Relazione dell’Azienda Ospedaliera	Osservazioni della Provincia di Padova
Superficie	72 ha circa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La superficie disponibile risulta di forma “regolare”, continua e senza elementi di frammentazione 	52,2 ha circa	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La superficie netta disponibile per l’area del Nuovo Polo della Salute, depurata di stazione SFMR, viabilità ed ESU risulta pari a circa 48 ettari. ✗ La superficie risulta inoltre direttamente interferente con le opere viabilistiche dell’Arco di Giano.
Proprietà	<p>30 ha Demanio - gestione ENAC.</p> <p>42 ha Demanio Militare - Esercito - Aeronautica Militare</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Le visure catastali evidenziano i seguenti proprietari delle aree: circa 71.1 ha Demanio dello Stato (Ministero delle Guerra e/o Ramo Aeronautica), circa 520 mq Consorzio di Bonifica e 6.000 mq non definiti dalle visure terreni. ✓ Si sottolinea che ENAC non è proprietario delle aree ma risulta gestore, tanto che, come da verbale [1], lo stesso Enac ha chiesto al Ministero l’utilizzo dell’area. ✓ Con Nota (registro ufficiale U.0003465 del 28/01/2016) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <i>comunica piena disponibilità ad affrontare con le Amministrazioni competenti</i> l’utilizzo delle aree del sito dell’Aeroporto Gino Allegri per la localizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero. 	<p>Ad oggi: 39,0 ha Comune di</p> <p>PD, 13,2 ha privati in cessione al Comune a seguito di perequazione urbanistica.</p> <p>Da 05/2016 proprietà pubblica unitaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La proprietà attuale del Comune di Padova risulta pari a 39 ettari ✗ La proprietà <u>non</u> risulta completamente, come evidenziato in precedenza, <u>unitaria in quanto frammentata</u> da infrastrutture esistenti (tra cui alcune di recente realizzazione) ✗ La cessione delle aree al Comune è, ad oggi, sottoscritta da un Preaccordo approvato con DGC 539/2015.
Disponibilità	<p>Disponibilità alla cessione da parte del Demanio Militare.</p> <p>Indisponibilità alla cessione da</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La disponibilità dovrà essere acquisita in relazione ai termini contenuti nella Convenzione di ENAC con il Demanio Militare; ✓ Attraverso l’avvio del procedimento di sdemanializzazione 	Disponibile (a seguito corretta e tempestiva realizzazione iter previsto e condiviso con il Comune)	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La cessione delle aree, oggetto di accordo preventivo (allegato alla delibera di G.C. n. 0539 del 3 agosto 2015) può avvenire con il compimento e buon esito della procedura legata all’approvazione del nuovo PUA e alla sottoscrizione (a discrezione del Consorzio) della relativa Convenzione. ✗ La Variante al PUA è legata al buon esito della Variante al P.I. relativa all’IR2 (adottata con D.C.C. n. 83/20015 in data 30/11/15).

	parte ENAC			
Modalità di messa a disposizione dell'area	Dismissione demaniale previa ricollocazione e presso altra area delle funzioni militari in essere	✗ In particolari situazioni può anche essere presa in considerazione la possibilità, mediante accordo preventivo, di avviare la programmazione e progettazione prima che sia compiuto il processo di sdemanializzazione dell'area.	Cessione in Proprietà / diritto reale di superficie	Nessuna osservazione
Tempi di messa a disposizione dell'area	Tempistiche minime stimate per la ricollocazione e per la dismissione demaniale 3 anni.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Le tempistiche per la sdemanializzazione sono legate alla volontà dei soggetti coinvolti di addivenire alla conclusione dell'iter. ✓ E' possibile ipotizzare tempistiche più brevi anche a seguito della comunicazione del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti Del Rio (nota registro ufficiale U.0003465 del 28/01/2016) ✓ La trattativa è condotta tra enti pubblici e non è condizionata dagli interessi imprenditoriali privati. 	Disponibile da 06/2016	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Le tempistiche sono legate al buon esito dell'iter per l'acquisizione delle aree in cessione che può avvenire con il compimento della procedura legata alla Variante Urbanistica al P.I. (e le collegate Varianti al PAT) e all'approvazione del nuovo PUA e alla sottoscrizione della relativa Convenzione. ✗ La Variante attuata attraverso un' Accordo di Programma (art. 32 L.R. n. 35/01) deve essere preceduta dalla stesura del Progetto per il Nuovo Ospedale
Costi per la messa a disposizione dell'area	I costi per la ricollocazione e delle funzioni militari a carico stazione appaltante sono da stimare – eventuale costo per acquisizione aree della Provincia	<ul style="list-style-type: none"> ✓ I costi sono da individuare tenendo in considerazione che le funzioni militari dismesse non dovranno essere ricollocate. ✓ I costi di acquisizione delle aree della Provincia sarebbero oggetto di contrattazione "Pubblico su Pubblico" e potrebbero essere sviluppate anche con modalità di permuta. 	A titolo gratuito	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La maggior dimensione dell'area in cessione da parte dei privati (Consorzio) avviene, secondo il pre-accordo, a <u>fronte della copertura degli oneri di urbanizzazione legati al costo della viabilità (Arco di Giano) che sarà a totale carico del Comune.</u> ✗ Si ritiene non congrua l'affermazione che la <i>cessione delle aree dei privati al pubblico è a titolo gratuito.</i>

<p>Superficie utilizzabile / disponibile</p>	<p>Disponibili (Parte militare): 42 ha totali non contigui (32,7 ha. a Est pista, 9,3 ha a Ovest pista.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'intera area (totale 71 ettari circa di cui circa 42ha del Ministero della Guerra e circa 29ha del Ramo Aeronautico) risulta disponibile nella sua unicità ed interezza. ✓ L'intera proprietà risulta del Demanio dello Stato. Si ricorda, come riportato nel verbale [1] che il <i>Ministero della Difesa e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risultano disponibili a sedersi al tavolo per attuare questa grande opera</i> (ndr Nuovo Ospedale di Padova) <i>se voluta e richiesta dalle Istituzioni venete.</i> ✓ L'attuale area libera utilizzabile ai fini dell'edificazione delle strutture ospedaliere (al netto degli edifici da demolire/riconvertire) risulta pari a circa 46ha. 	<p>Utilizzabili 47,9 ha al netto superficie ESU – SFMR - parcheggi SFMR– Viabilità</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Nella superficie netta utilizzabile sono compresi reliquati stradali, aree marginali, aree di svincolo, Via Einaudi recentemente realizzata e il parcheggio Palafabris <u>che risultano in parte difficilmente utilizzabili per la realizzazione delle strutture del Nuovo Ospedale o per futuri ampliamenti del Polo ospedaliero.</u> ✗ Risulta verosimile che la superficie netta utilizzabile per l'edificazione delle strutture del Nuovo Ospedale si attesti a circa 33,5ha. 
<p>Problematiche idrauliche</p>	<p>Presenti – area esondabile solo marginalmente – rete fognaria – argini Bacchiglione pensili – fascia di</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La cartografia del Consorzio di Bonifica Bacchiglione evidenzia una marginale area una pericolosità media [circa 2% dell'intera superficie aeroportuale] localizzata nella parte nord-est dell'ambito aeroportuale. ✓ Gli argini pensili del Bacchiglione sono localizzati all'estremo sud del confine dell'area e non evidenziano (dai documenti bibliografici) elementi di criticità ✓ La presenza della fascia di rispetto fluviale <u>non comporta a priori "problematiche idrauliche"</u> e non costituiscono elementi ostativi alla realizzazione di progetti. Le norme tecniche indicano <i>"In conformità all'art. 133 del R.D. 8 maggio 1904 n° 368: - va mantenuta libera da qualsiasi impedimento ed ostacolo al transito dei mezzi manutentori una fascia di almeno m 4,00 a partire dal piede dell'unghia arginale o dal ciglio del corso d'acqua; sono previste fasce di rispetto idrauliche inedificabili di m 10,00 su entrambi i lati dei corsi</i> 	<p>Non significative – area esondabile solo marginalmente</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La cartografia del Consorzio di Bonifica Bacchiglione evidenzia un'area interessata da una pericolosità media [circa 16% dell'intera superficie] localizzata nella parte ovest dell'ambito. ✗ La pericolosità idraulica presente nell'area <u>non risulta definibile "non significativa"</u> in quanto risulta direttamente interferente con l'area oggetto del Preaccordo del Nuovo Pau area Residenziale IR2 San Lazzaro, approvato con DGC 539 del 03/08/2015. ✓ Risulta necessario pertanto elaborare uno studio di Valutazione di Compatibilità Idraulica (DGRV 2948/2009) globale dell'intero ambito considerando entrambe le previsioni urbanistiche (attuazione IR2 + Polo Ospedaliero) con l'individuazione di idonee aree di laminazione. ✗ Le opere di invarianza idraulica, qualora non fossero realizzate su bacini verdi a cielo aperto (ipotesi plausibile visto la limitata disponibilità di spazio) dovranno essere realizzati con <u>manufatti interrati a costi prevedibilmente maggiori.</u>

	rispetto	<p><i>d’acqua, a partire dal piede dell’unghia arginale o dal ciglio del corso d’acqua”.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Risulta necessario elaborare la Valutazione di Compatibilità Idraulica redatta ai sensi della DGRV 2948/2009 e definire l’invarianza idraulica dell’intero intervento. ✓ È presumibile che le <u>opere di mitigazione idraulica</u>, visto l’ampia disponibilità di aree, siano realizzabili in aree verdi con bacini a cielo aperto a favore di costose strutture interrato. ✓ Non sono presenti reti fognari interferenti con l’ambito aeroportuale così come evidenziato nei documento del Piano d’Ambito 2016-2026 AATO Bacchiglione. Si ritiene pertanto di evidenziare l’incongruenza riportata nell’affermazione del verbale [1] “Padova aeroporto sono presenti problematiche idrauliche nella misura in cui c’è l’argine del Bacchiglione e la rete fognaria che attraversa”.  <p style="text-align: center;">SCOLO CONSORTILE A CIELO APERTO</p> <p>Planimetria stato attuale della rete fognaria (estratto Piano Ambito AATO Bacchiglione)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Per quanto riguarda la rete fognaria si evidenzia che l’area risulta attraversata dalla linea del collettore principale della rete mista proveniente da Torre.  <p style="text-align: center;">COLLETTORE PRINCIPALE RETE MISTA</p> <p style="text-align: center;">SCOLO CONSORTILE UTILIZZATO PER IL CONVOGLIAMENTO DI ACQUE MISTE</p> <p>Planimetria stato attuale della rete fognaria (estratto Piano Ambito AATO Bacchiglione)</p>
<p>Costi per risoluzione problematiche idrauliche</p>	<p>18 mil. € per canale riassetto idraulico area Montà Brusegana più costi per</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Il Piano Generale di Bonifica (agg. 2010) evidenzia la necessità di una radicale riprogettazione della rete idraulica del bacino per ovviare alle criticità di del sottobacino di Montà - Brusegna (Bacino Montà Portello). Per ovviare a tali problemi, è stata prospettata una nuova configurazione della rete idraulica del bacino, integrata fra fognatura e bonifica, che prevede fra l’altro la <u>costruzione di un nuovo canale equilibratore che integri l’attuale consistenza della rete di bonifica (intervento in progetto M6)</u>. Tale canale sarà assoggettato ad un regime di sollevamento meccanico, tramite un nuovo impianto di sollevamento, con 	<p>Assenti – beneficia di opere già eseguite (Fossetta) o comunque già programmate</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Il PGBTT non evidenzia interventi idraulici nell’area San Lazzaro interferenti con l’ambito. ✗ Si evidenzia la necessità della salvaguardia delle vie d’acque esistenti, ed in particolare del Fosso Torre e Fosso Palasport che risultano direttamente interferenti con l’ambito.

adeguament
o rete
fognaria da
stimare

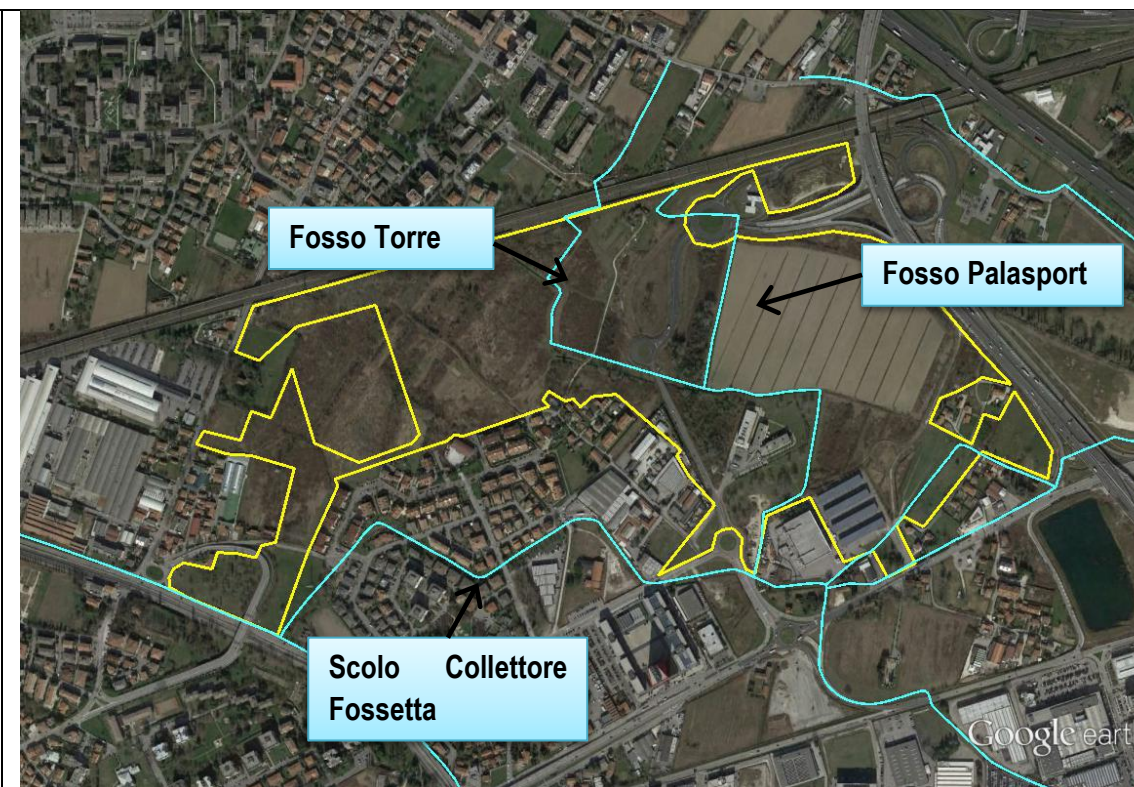
recapito nel fiume Bacchiglione.



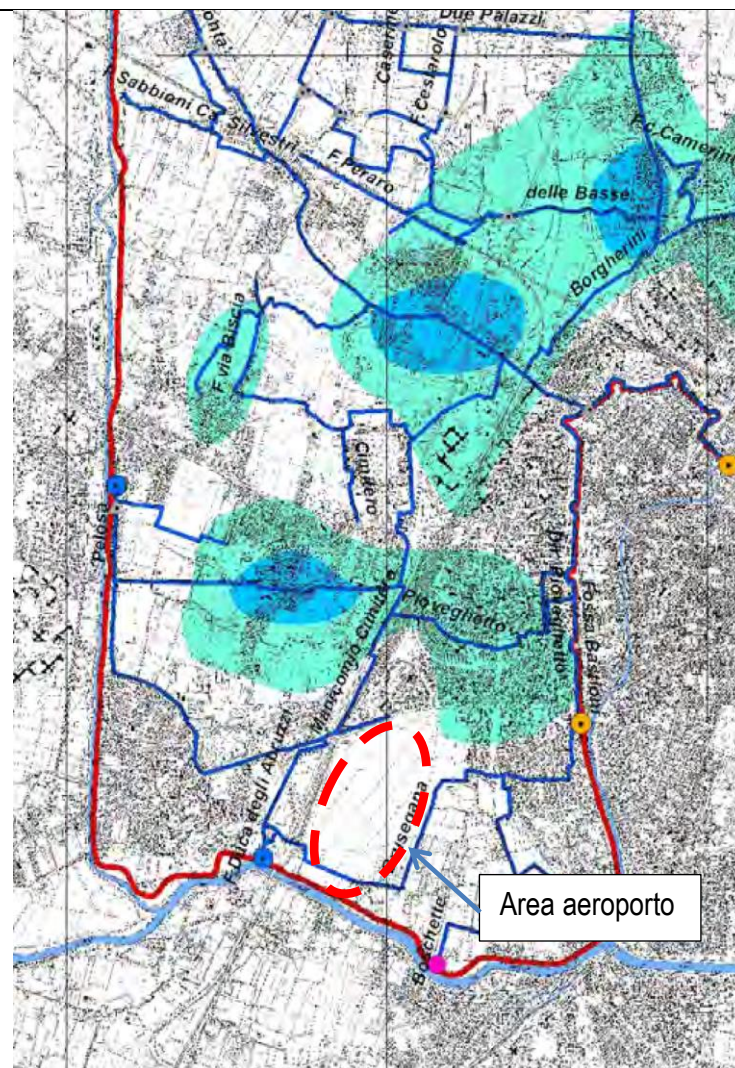
Opere in progetto Bacino Montà Portello – estratto PGBTT

✓ Si sottolinea che l'intervento M6 risulta finalizzato alla mitigazione delle criticità idrauliche ad ovest della tangenziale (Montà – Brusegana) e non risulta direttamente interferente con l'area Aeroporto, in quanto si sviluppa ad ovest dell'attuale tangenziale Corso Australia. L'intervento non risulta finalizzato a risolvere criticità idrauliche dell'area Aeroporto, visto anche come descritto in precedenza ed evidenziato nell'immagine seguente, l'area dell'Aeroporto non presenta rischi idraulici.

(Hera per
fognature)



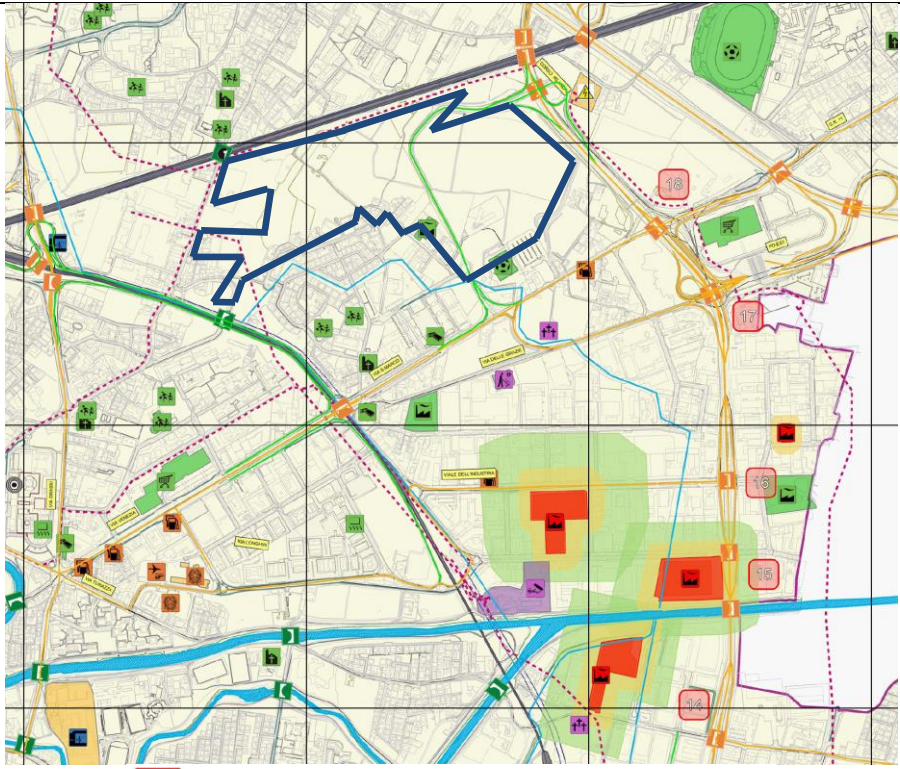
✓ Per quanto riguarda la rete fognaria, come evidenziato in precedenza, l'area risulta attraversata dal collettore principale rete mista proveniente da Torre. In fase di progettazione dovrà essere verificata l'interferenza e la fattibilità con le strutture in progetto.

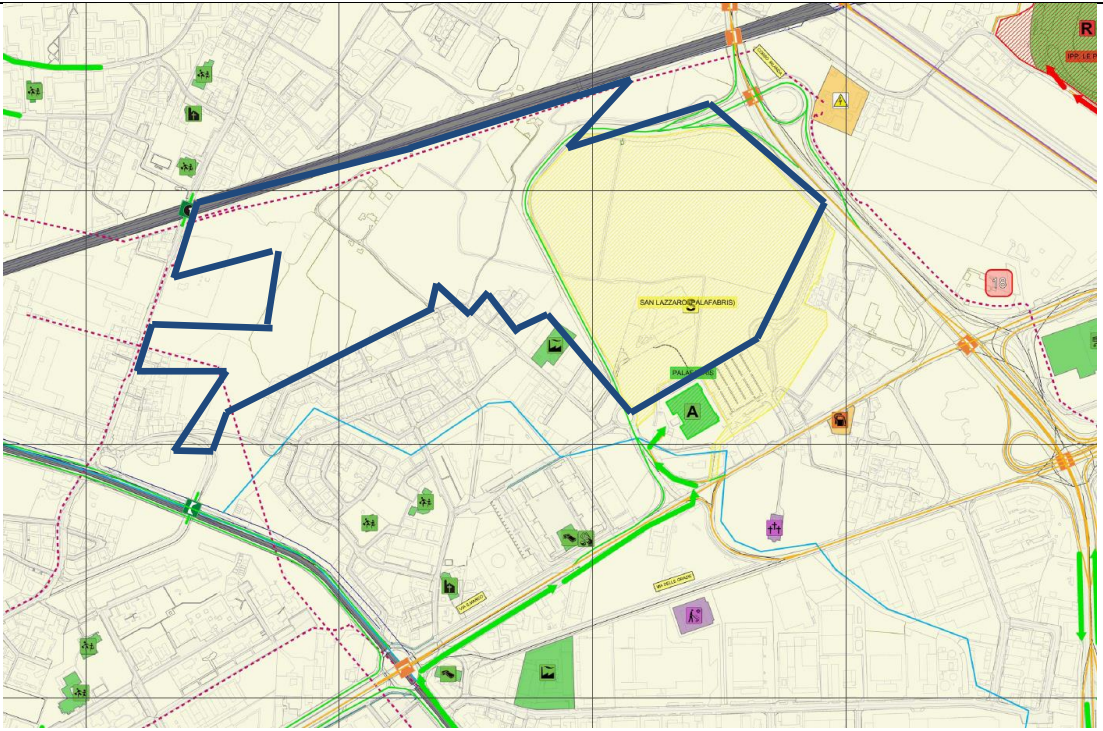


Criticità idrauliche Bacino Montà Portello – estratto PGBTT

- ✓ Allo stato attuale, sentito il Consorzio di Bonifica Bacchiglione, risulta presente uno studio di fattibilità dell'intervento M6 (canale equilibratore) che risulta non ancora finanziato. Il PGBTT stima un costo complessivo per l'intervento M6 pari a circa 22 M€.
- ✓ Si ritiene pertanto non congruo riportare un costo di 18 M€ per risolvere le criticità idrauliche dell'area Aeroporto in quanto:
 1. l'area Aeroporto (ad est dell'attuale tangenziale) non presenta diffuse criticità idrauliche come evidenziato nei documenti del PGBTT
 2. l'intervento M6 consente di risolvere le criticità del bacino Montà Brusegna (area ad ovest della tangenziale) e non interferisce con l'area Aeroporto.
A favore dell'area "Aeroporto" potrebbe beneficiare dell'attuazione dell'intervento M6 e in particolare lo scolo Brusegana posto al confine sud dell'area.

		<p>✓ Per quanto riguarda la <u>rete fognaria non si evidenziano allo stato attuale situazioni di criticità da sanare</u> e pertanto i relativi costi della rete fognaria sono legati all’attuazione del progetto.</p>		
Unicità – continuità area	NO con riferimento all’area militare attualmente disponibile	<p>✓ L’unicità dell’area è garantita dall’essere compresa in un perimetro definito ed omogeneo come proprietà e come destinazione urbanistica</p>	SI – Via Einaudi verrà eliminata	<p>✗ L’eliminazione di Via Einaudi può essere problematica per la viabilità che dovrà essere adeguata al progetto della nuova struttura.</p> <p>✗ Modifica all’attuale assetto viabilistico, che già presenta elementi di criticità, anche con aree di minor superficie urbanizzata.</p>
Rischi di incidente rilevante	Non presenti	<p>✓ Si conferma l’assenza di industrie RIR direttamente o indirettamente interferenti con l’ambito</p>	Non presenti – situazione rivalutata rispetto al PAT	<p>✗ Il Piano comunale delle Emergenze del Comune di Padova è stato approvato con deliberazione di Consiglio comunale n. 41 dell’8/10/2012. Il Piano indica per l’area San Lazzaro la presenza di <i>un deposito primario di farmaci, il termovalorizzatore di Padova, gestito da APS ACEGAS SpA, un’azienda di fabbricazione farmaci a rischio rilevante e un deposito di carburante, che se pur non rientrando nella “Direttiva Seveso” è comunque stato ritenuto importante ai fini della redazione del piano.</i></p> <p>✗ L’individuazione delle aree di pericolo delle industrie a Rischi di Incidente Rilevante, i sensi del D.Lgs. 334/1999 ss.mm.ii., presenti nel Piano delle Emergenze risultano <u>non allineate con le aree individuate nel PAT del Comune di Padova</u> (elaborato “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”). La norma del PAT (art. 5.6.11) evidenzia che <i>nelle more dell’approvazione del P.I. o della variante urbanistica di recepimento della specifica normativa, vale quanto disciplinato nell’allegato “Valutazione del rischio tecnologico” del P.T.C.P..</i></p> <p>Si ricorda che il documento “rischio tecnologico” del PTCP di Padova <u>di fatto condiziona, vincolando uso e destinazioni dei suoli, le scelte urbanistiche e amministrative attraverso le relative modifiche all’assetto del territorio, alle norme di attuazione dello strumento urbanistico e ai regolamenti connessi.</u></p>

				 <p>Industria rischio attività rischio rilevante</p> <ul style="list-style-type: none"> Area stabilimento potenzialmente soggetto ad incidente rilevante I^a Zona - di sicuro impatto II^a Zona - di danno III^a Zona - di attenzione <p>✗ Viene confermato che l'area San Lazzaro risulta parzialmente interferente con le aree RIR indicate nel PAT (che risulta lo strumento urbanistico/pianificatorio vincolate per la tematica)</p> <p>✗ Lo stesso Piano delle Emergenze indica un'area di Ammassamento che risulta direttamente interferente con l'ambito di San Lazzaro.</p>
--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				 <p>S Area di Ammassamento</p> <p>Percorsi d'esodo (Piano Emergenze Comune di Padova)</p>
<p>Necessità di demolizioni e bonifica</p>	<p>SI – sia demolizioni che possibili bonifiche per problemi di inquinamento o del suolo</p>	<p>✗ Ai sensi della normativa vigente (D.Lgs 152/06 e smi) risulta necessario eseguire una indagine preliminare, comunque necessaria per la gestione di terre e rocce da scavo ai sensi dell’art. 184-185 D.Lgs 152/06 e del DM 161/12 e smi.</p> <p>✓ Allo stato attuale delle conoscenze la presenza di eventuali serbatoi interrati risulta gestibile con procedura di MISE ai sensi degli art. 242-245 del D.Lgs 152/06 e smi, tramite interventi localizzati</p> <p>✓ Si conferma la necessità di demolizione di una parte degli edifici eventualmente non riconvertibili a funzioni ospedaliere.</p>	<p>No</p>	<p>✗ Si evidenzia che al fine di rendere unitaria e continua l’area dovrà essere “demolita” Via Einaudi e parte della relativa viabilità di collegamento con la tangenziale (circa 550 metri) (recentemente ultimata). Inoltre l’area risulta interferente con il parcheggio del Palafabris (eventualmente da demolire) e con il cavalcavia Maroncelli (di cui per ora non ci sono conoscenze sul riassetto viario dell’intera zona).</p> <p>✗ Ai sensi della normativa vigente (D.Lgs 152/06 e smi) <u>non si può escludere a priori l’assenza di potenziali contaminazione dell’area</u>. Risulta necessario eseguire una indagine preliminare, comunque necessaria per la gestione di terre e rocce da scavo ai sensi dell’art. 184-185 D.Lgs 152/06 e del DM 161/12 e smi.</p> <p>✗ Risulta pertanto <u>non congrua l’affermazione che per l’area San Lazzaro non sono necessarie demolizioni e bonifiche a priori</u>. Ciò andrà verificato con una indagine preliminare.</p> <p>✗ Non si può escludere che, in considerazione del lungo periodo di abbandono, l’area non sia stata oggetto di <u>abbandono dei rifiuti</u> (ex Dlgs 152/2006 e smi art. 192)</p>
<p>Intervento di rigenerazione urbana aree</p>	<p>NO nel contesto urbano di</p>	<p>✓ L’inserimento del Polo Ospedaliero, nell’area Aeroporto, <u>potrebbe innescare un processo di rigenerazione di un’area vasta di zone residenziali</u>, a media e bassa densità edilizia, <u>oltre a risolvere le problematiche relative alla rifunzionalizzazione di un’area</u></p>	<p>SI nel contesto urbano di</p>	<p>✓ Nella zona definita dalla perimetrazione indicata per l’area ospedaliera, sono presenti infrastrutture e aree di derivazione agricola. Le aree urbane contermini sono di recente costruzione o definite in limitati ambiti di carattere prevalentemente residenziale sulle quali,</p>

contermini	riferimento	<p>“impropria”, per il contesto urbano in cui si colloca, e destinata a divenire grande “vuoto urbano”.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Si configura inoltre la possibilità del <u>recupero delle aree militari</u> dismesse o in dismissione. ✓ Si ritiene non congrua l'affermazione che nell'ambito “Aeroporto” l'intervento del Nuovo Polo Ospedaliero non generi una rigenerazione urbana nel contesto di riferimento 	riferimento	<p>l'inserimento del Polo Ospedaliero potrebbe attivare un processo di riqualificazione.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ Per il restante intorno sono presenti aree industriali di cui non si configura la dismissione nel breve periodo e pertanto il Polo Ospedaliero non potrà generare una riqualificazione urbana in codeste aree
Distanza con strutture esistenti di assistenza – didattica – ricerca: CAMPUS DIFFUSO	Maggiore rispetto area PD Est	<ul style="list-style-type: none"> ✓ E' ragionevole che le distanze fra Nuovo Polo della Salute e strutture esistenti siano calcolate rispetto all'attuale baricentro dell'ambito ospedaliero (Policlinico+Monoblocco, edifici ad est ed ovest di Via Giustiniani) sul quale gravitano assistenza, didattica e ricerca, e non rispetto a strutture periferiche e marginali dell'Azienda, rispetto alle quali il conteggio è privo di significato. ✓ Con una corretta valutazione, l'Area Padova Aeroporto è equidistante dalle strutture esistenti rispetto all'Area Padova Est. 	Minore	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'Area Padova est è equidistante, rispetto all'Area Padova Aeroporto, dal baricentro dell'ambito ospedaliero attuale. ✗ Conteggi rispetto a strutture periferiche sono assolutamente privi di significato (ad esempio, non sarebbe considerato attendibile prendere come riferimento la distanza fra Area Aeroporto e Ospedale dei Colli nel definire la vicinanza del Nuovo Polo alle preesistenti strutture di pertinenza dell'Azienda).
Eliminazione di infrastruttura Strategica Aeroporto Civile	Si	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'aeroporto di Padova, secondo quanto riportato in ENAV S.p.A. – AIP Italia, risulta non fare parte della lista dei 47 aeroporti certificati italiani, ed essere: aeroporto aperto solo al traffico della Comunità Europea, destinato solo a traffico VFR (volo a vista), con ATS (Servizio Traffico Aereo) limitato temporalmente, nessun servizio handling, sicurezza, de-icing, hangar ricovero o riparazione aeromobili in transito, attrezzature carico/scarico merci. Le taxiways e la pista di volo hanno resistenza massima di 15.000 kg SIWL (carico ruota singola isolata); la pista è di 1.122 m senza stopway o RESA, TORA (spazio disponibile per decollo) è di 1.122 m, LDA (spazio disponibile per atterraggio) è ridotto a 1.060 m; luci di avvicinamento assenti, AVL ridotti solo per testata 04. A titolo indicativo, i minori aerei commerciali hanno caratteristiche non compatibili: ATR 42-500 (41.000 kg al decollo) ha bisogno di 1.165 m per il decollo e 1.126 m per atterraggio, mentre ATR 72-600 (50.265 kg al decollo) atterra in 914 m, ma decolla in 1.333. ✓ Le criticità di esercizio dimostrano che <u>l'aeroporto di Padova non può costituire infrastruttura strategica</u>, se non per servizi SUEM che verrebbero comunque mantenuti nel caso di insediamento del nuovo Polo ospedaliero. Si ritiene pertanto <u>non congruo considerare come criterio di valutazione delle due aree il tema: l'eliminazione dell'infrastruttura strategia Aeroporto Civile</u> 	No	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La realizzazione del Nuovo Polo in Padova Est non cambia la destinazione d'uso dell'area aeroportuale, che NON è quella di infrastruttura strategica, essendo inadatta a voli commerciali (per peso degli aerei e spazi di decollo e atterraggio richiesti) e funzionale ai soli voli dell'Aviazione generale (aeroclub, emergenze, voli di stato).
Necessità modifiche urbanistiche	Si	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La zona è già classificata (Art. 25 del P.I.) come “Area per Servizi di interesse generale nel Territorio” e quindi compatibile (punto 5) con attrezzature clinico-ospedaliere. ✓ La modifica rispetto alla destinazione Aeroportuale (Art. 31 del P.I.) è possibile con la sola Delibera di Consiglio Comunale, senza Variante Urbanistica. 	Si	<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'area deve essere sottoposta a Variante urbanistica P.I. e P.A.T. e P.A.T.I. ✗ La variante deve seguire tutto l'iter previsto con la corretta sequenza per gli strumenti sovraordinati.

NOTA GENERALE: La VAS/VINCA del PAT del Comune di Padova ha analizzato 4 alternative di localizzazione del Nuovo Ospedale (curva Boston, Zona Guizza, Zona Stadio PD Ovest e Aeroporto). L’esito della VAS aveva indicato la zona stadio (*ex sito Padova Ovest*) come quello che maggiormente si presta alla localizzazione del nuovo Polo in quanto preferibile per gli aspetti funzionali nel loro complesso e parzialmente per quello ambientali.

Il parere motivato n. 90 del 16/12/2010 in merito al Nuovo Polo Ospedaliero di Padova ha rilevato che:

- L’azione strategica del Nuovo Ospedale è stata individuata anche dal PATI area Metropolitana di Padova, ma gli effetti non sono stati valutati nel relativo Rapporto Ambientale
- Per definire con ragionevole certezza gli effetti derivanti dall’attuazione di dette strategie, gli effetti derivanti dai due Nuovi Poli vanno considerati come cumulativi e dei quali occorrerà tenerne conto nella predisposizione dei relativi strumenti attuativi. → Tale indicazione evidenzia la necessità di valutare in maniera sinergica e cumulata gli effetti derivanti dall’attuazione di vari Poli strategici all’interno di singoli ambiti territoriali
- A fronte della possibile mancata attuazione di alcune azioni o di modifiche significative delle stesse, dovranno essere adottate opportune misure correttive al fine di mantenere il raggiungimento di quanto previsto in termini di sostenibilità e rappresentato dai risultati del Rapporto Ambientale. Tenendo conto delle criticità presenti sul territorio esaminato nonché degli obiettivi di sostenibilità assunti con il PAT, si ritiene che l’Amministrazione comunale, coinvolgendo le competenti Autorità Ambientali e di intesa con la Provincia di Padova, debba applicare, nel corso di attuazione del Piano, il monitoraggio prima evidenziato. → Le modifiche sostanziali di una azione strategica, com’è la rilocalizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero, comporta la necessità di ri-valutare la sostenibilità ambientale del PAT.

VAS e VINCA

Da verificare

✓ Il sito Aeroporto risultava uno dei quattro siti di localizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero valutata nella VAS del PAT del Comune di Padova.

	COMPONENTI AMBIENTALI	PAESAGGIO URBANO	ACCESSIBILITÀ RETE ATTUALE	ACCESSIBILITÀ RETE POTENZIALE	PI FUNZ
A. CURVA BOSTON	Aria: Nel complesso il giudizio è negativo con tendenza a rimanere stabile. Ambiente idrico: acque superficiali e sotterranee giudizio negativo Suolo e sottosuolo: terreno prevalentemente argilloso	Paesaggio in parte ancora AGRICOLO con CASE SPARSE e FILARI FRAMMENTATI	• S.R. 47. Corso Australia • Casello di Padova Sud Autostrada PD-BO • Mancanza della rete di trasporto pubblico	• GRA • Tangenziale di Abano • SFMR	• Cent
b. GUIZZA	Aria: Nel complesso il giudizio è negativo con tendenza a rimanere stabile. Ambiente idrico: acque superficiali e sotterranee giudizio negativo Suolo e sottosuolo: terreno prevalentemente argilloso	Paesaggio AGRICOLO con CASE SPARSE e pochi FILARI FRAMMENTATI	• S. P. 92 - Via Guizza; • Corso primo maggio; • Autobus n. 8	• SIR 1 • Possibile collegamento SIR 1 con SFMR	• Attiv
C. STADIO	Aria: Nel complesso il giudizio è negativo con tendenza a rimanere stabile. Ambiente idrico: acque superficiali e sotterranee giudizio negativo Suolo e sottosuolo: terreno nella zona nord argilloso e a sud sabbioso	Zona AGRICOLA A RIDOSSO DI AREA URBANA CONSOLIDATA	• S.R. 47 Corso Australia; • Ferrovia • Autobus n. 13	• Fermata SFMR • SIR 2 • Arco di Giano	• Ferr • Attiv • Cent • Univ • Fier • Stad
D. AEROPORTO	Aria: Nel complesso il giudizio è negativo con tendenza a rimanere stabile. Ambiente idrico: acque superficiali e sotterranee giudizio negativo Suolo e sottosuolo: terreno prevalentemente argilloso	Zona URBANA CONSOLIDATA	• S.P. 60 - Via dei Colli; • S.R. 47 Corso Australia; • Autobus n. 16, 6	• Possibile collegamento SIR 1 con SFMR	• Attiv • Cent

Area idonea

✗ Venendo meno l’ipotesi localizzativa di Zona Stadio Padova Ovest, si conferma che risulta necessario per l’area Aeroporto riprendere le valutazioni ambientali fatte e ottemperare alle prescrizioni del parere della VAS del PAT

✗ Non risulta stata oggetto di valutazione VAS nell’ambito del PAT l’area di San Lazzaro per il Nuovo Polo Ospedaliero.

✗ Pertanto ad oggi l’area non può essere ritenuta idonea in quanto non risulta essere stata oggetto di procedura di VAS e VINCA.


✗ Si sottolineano alcuni aspetti evidenziati da Italia Nostra (sezione di Padova) e Legambiente Padova con nota del 19/01/2016 sul Documento Preliminare relativo alla Variante al PAT per la rilocalizzazione del nuovo ospedale:

- necessità di uno studio sui riflessi urbanistici che la scelta del nuovo sito produrrà a scala urbana e in particolare sullo sviluppo dell’arco dei grandi servizi.
- necessità di individuare l’area da assoggettare ad un processo di rigenerazione urbana individuando linee di indirizzo per il recupero ambientale, economico e sociale.
- necessità di una strategia per il recupero di aree pubbliche per la gestione dei crediti edilizi e della compensazione edilizia.
- necessità di uno studio del traffico derivante dalla presenza del nuovo ospedale, della stazione ferrovia SFMR e dell’intero comparto commerciale dell’area
- necessità di uno studio di compatibilità idraulica dell’area.

Le tematiche sopra evidenziate dovranno essere necessariamente approfondite per effettuare una Valutazione Ambientale Strategica.

✗ Si evidenzia inoltre che la Variante al PI (adottata con DCC 83/2015) ha eliminato nell’area San Lazzaro il paleolveo presente nel PAT e nel PATI e l’area per l’istituzione di parchi (aree di compensazione ambientale). Tale atto risulta in contrasto con l’art. 6.1 del PAT che vieta l’eliminazione dei paleolvei censiti.

✗ Gli aspetti di invarianza geologica (paleolvei), di compensazione ambientale, di riassetto urbano e viabilistico risultano di primaria importanza nella studio per la Valutazione Ambientale Strategica

				e pertanto la definizione dell’idoneità dell’area non può prescindere da tali valutazioni.
Accessibilità	Da rivedere – migliorare per quanto riguarda i collegamenti alla viabilità principale – autostradale – PRUSST – Arco di Giano	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La criticità rilevata nella nota dell’Azienda Ospedaliera [2] deriva da un evidente rifiuto, attribuendosi connotazione negativa all’intervento in Area Aeroporto in rapporto all’opera denominata Arco di Giano, in realtà collocata in posizione diametralmente opposta rispetto alla città. ✓ Va piuttosto considerato che la collocazione del Polo della Sanità in area Aeroporto lascia inalterata l’opera predetta, la quale potrà svolgere, una volta ultimata, la funzione per cui è stata pianificata, ovvero quella di asse di penetrazione e distribuzione urbana, oltre che di accesso alle previste aree commerciali in ambito IR2, PT1 e PT2. 	Sufficiente	<ul style="list-style-type: none"> ✗ L’insediamento del Polo della Sanità in Padova Est determina <u>importanti interferenze sulla viabilità dell’area</u>, la quale è stata costruita (in parte di recente) sulla base di previsioni di utilizzo dell’ambito molto diverse da quelle ora attese. ✗ In modo specifico, si segnala che la bretella (Via Einaudi) fra Via San Marco e lo svincolo della Tangenziale sono stati congegnati con funzioni di penetrazione/accesso alla viabilità di Padova, ciò che risulta incompatibile con la ubicazione attraverso una struttura ospedaliera e in posizione intermedia fra Polo dell’Assistenza e Polo dell’Università e della Ricerca che devono essere intimamente connessi. Di fatti, le più recenti previsioni ne hanno richiesto l’eliminazione, vanificando l’utilità dell’Arco di Giano ai fini della mobilità nell’area est di Padova. ✗ A questo punto deve essere ridisegnata l’accessibilità alla stazione S.F.M.R. (ed al relativo parcheggio scambiatore), che doveva essere immediata e diretta da Via San Marco.
Infrastrutture per l’accessibilità stradale	Da programmare e finanziare	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La realizzazione del Nuovo Polo nell’ambito Padova Aeroporto non determina interferenze particolari sulla viabilità esistente e richiede soltanto la realizzazione di una bretella di accesso al Polo sanitario, sottopassando tangenziale e linea ferroviaria [3]. ✓ La bretella sarà realizzata in area di proprietà provinciale. ✓ La rete esistente sarà modificata mediante costruzione di una rotonda di grande raggio per la regolazione delle manovre e alcuni aggiustamenti sull’attuale sistema di svincoli della tangenziale, ciò che consentirà di risolvere alcune attuali criticità (l’immissione in tangenziale verso sud è pericolosa per carenza di visibilità). ✓ Non viene modificata la classifica funzionale e la struttura della rete esistente. Il sottopassaggio può eventualmente sfruttare il manufatto già esistente. 	Già programmate e finanziate dal Comune – inizio lavori fine 2016	 <ul style="list-style-type: none"> ✗ Le infrastrutture richieste dal Nuovo Polo ospedaliero sono completamente diverse da quelle contemplate nella pianificazione e imperniate sull’attuazione del cosiddetto Arco di Giano, per cui sono da demolire quelle già costruite e da realizzare quelle mancanti. ✗ Non si comprende quali siano le opere programmate e finanziate, di cui si contempla l’inizio lavori entro il 2016.

Tram (S.I.R.)	NO non previsto a livello di progetto solo a livello urbanistico	✓ A livello di pianificazione non vi è alcuna differenza fra le linee S.I.R. previste in Padova Est e Padova Aeroporto (cfr. PAT di Padova, carta della trasformabilità, ed elaborato La città che si muove; PATI carta della trasformabilità). Peraltro la prima linea si colloca 200 m a sud dell'ambito ospedaliero, la seconda è tangente al perimetro.	SI previsto a livello di progetto	✓ A livello di pianificazione non vi è alcuna differenza fra le linee S.I.R. previste in Padova Est e Padova Aeroporto. ✗ La linea di Padova est attualmente rientra nella ipotetica S.I.R. 2 il cui finanziamento dovrebbe risultare, da alcune informazioni pervenute tramite stampa, cancellato/sospeso nel gennaio 2015.
Stazione SFMR	SI prevista	✓ Lungo l'attuale linea ferroviaria Padova-Bologna è previsto l'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale e la realizzazione di una nuova stazione in Area Aeroporto. La scelta è compatibile con l'insediamento del Nuovo Polo Ospedaliero e funzionale ad un suo miglior raggiungimento. Nell'area vi è lo spazio per realizzare il parcheggio scambiatore e la viabilità di accesso, senza penalizzare la superficie disponibile per il Nuovo Polo.	SI prevista	✓ Lungo l'attuale linea ferroviaria Padova-Venezia è previsto l'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale e la realizzazione di una nuova stazione in Area Padova Est. La scelta è compatibile con l'insediamento del Nuovo Polo Ospedaliero e funzionale ad un suo miglior raggiungimento. ✗ Tuttavia, per la realizzazione della stazione e del parcheggio pertinenziale si richiedono superfici che devono essere sottratte alla disponibilità di spazio, già ridotta, dell'Ospedale.

La presente relazione è stata redatta dal seguente gruppo di lavoro:

- Ing. Matteo Greggio
- Arch. Giorgio Grazian
- Prof. Ing. Marco Pasetto

c/o G&T srl – direttore tecnico dott. geol. Claudio Galli

con la coordinazione della Provincia di Padova.