



NUOVO POLO DELLA SALUTE DI PADOVA

STUDIO PRELIMINARE DI FATTIBILITA' AMBIENTALE E VIABILISTICA

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

DOCUMENTI E INFORMAZIONI

18 gennaio 2016

INDICE

1	PREMESSE	1
2	IL NUOVO OSPEDALE – NUOVA PROPOSTA DI LOCALIZZAZIONE.....	1
3	LE ESIGENZE DA SODDISFARE.....	2
3.1	LA PROPOSTA PROGETTUALE DI SAN LAZZARO	4
3.1.1	Polo dell'assistenza.....	5
3.1.2	Polo dell'insegnamento e della ricerca	5
4	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	6
5	ANALISI DEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI	7
6	VERIFICA CATASTALE E DELLA DISPONIBILITA' DELLE AREE	34
7	QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE E DI TUTELA – SINTESI	40
8	CARATTERIZZAZIONI DELLE MATRICI AMBIENTALI.....	43
9	VALUTAZIONI.....	74
9.1	ANALISI VIABILISTICA.....	74
9.2	VALUTAZIONI URBANISTICHE, INSEDIATIVE ED AMBIENTALI.....	81
9.2.1	Analisi Swot - Padova Aeroporto.....	82
9.2.2	Analisi Swot - Padova Est – San Lazzaro	86
9.3	VALUTAZIONI ECONOMICHE PRELIMINARI	90
9.4	CONCLUSIONI GENERALI	90

1 PREMESSE

Molti ragionamenti sono stati sviluppati in questi anni animando il dibattito per la localizzazione del sito per la realizzazione del Nuovo Ospedale per la Città di Padova, compresa l'ipotesi di mantenerlo nell'attuale posizione, rinnovandone le strutture.

In questa fase il dibattito si è concentrato sulla messa a confronto di due potenziali aree di *San Lazzaro e Aeroporto*. Questo confronto non può prescindere da tutte le considerazioni precedentemente sviluppate che sono state argomentate, di volta in volta, col supporto di valutazioni di carattere economico, ambientale, infrastrutturale e urbanistico.

Le considerazioni di seguito sviluppate cercano, perciò, di favorire queste valutazioni sottoponendo le due aree al vaglio delle componenti sopraelencate in riferimento agli assetti insediativi e morfologici.

Il presente **Studio ambientale**, pertanto, viene redatto per lo studio di fattibilità finalizzato alla ricerca del sito di localizzazione del **Nuovo Polo della Salute di Padova**.

Lo studio ambientale viene redatto secondo i dettami dell'art. 14, comma 1, lettere b), d), e) del DPR 5 ottobre 2010, n. 207 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE»" (G.U. n. 288 del 10 dicembre 2010), ove definisce:

Art. 14. Studio di fattibilità

1. Lo studio di fattibilità si compone di una relazione illustrativa contenente:

a) le caratteristiche funzionali, tecniche, gestionali, economico-finanziarie dei lavori da realizzare;

b) l'analisi delle possibili alternative rispetto alla soluzione realizzativa individuata;

c) la verifica della possibilità di realizzazione mediante i contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter, del codice;

d) l'analisi dello stato di fatto, nelle sue eventuali componenti architettoniche, geologiche, socio-economiche, amministrative;

e) la descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti dell'opera da progettare, delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale l'intervento si inserisce, con particolare riferimento alla verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici,

paesaggistici interferenti sulle aree o sugli immobili interessati dall'intervento, nonché l'individuazione delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale e i valori culturali e paesaggistici.

2 IL NUOVO OSPEDALE – NUOVA PROPOSTA DI LOCALIZZAZIONE

Il sito di ubicazione del futuro Nuovo Polo della Salute di Padova è da tempo oggetto di discussione fra i Soggetti deputati a un ruolo propositivo e decisionale in materia. Svariate circostanziate analisi sono state condotte negli ultimi mesi (forse anche anni) in merito a diverse opzioni, alternative in quanto a funzionalità, morfologia, impatti sul territorio e sostenibilità finanziaria. A seguito di approfondite valutazioni, l'ipotesi maggiormente accreditata e consolidata nei principali strumenti di pianificazione, ovvero "la localizzazione nel cosiddetto quadrante Ovest della città, nell'ambito territoriale già dal P.R.G. vigente come area a servizi e compresa tra la ferrovia per Milano, quella

per Treviso e il tratto di tangenziale denominato corso Australia" è stata abbandonata (cfr. Documento Preliminare Comune di Padova – Settore Pianificazione Urbanistica). Infatti, il Comune di Padova ha ritenuto che la "situazione economica generale di forte congiuntura" giustificasse nuove "scelte strategiche sulla base di una reale sostenibilità economica e finanziaria per l'attuazione delle stesse" che, al contempo, facessero del nuovo intervento un "volano per far ripartire le trasformazioni e le rigenerazioni di parti importanti della città, ora in situazioni di particolare sofferenza economica ed ambientale" (ibidem). Da ciò è scaturito l'orientamento di identificare il Nuovo Polo nella parte est della città, "su superficie prevalentemente pubblica in un quadrante urbano già urbanizzato e collegato in modo organico con il sistema della mobilità comunale e intercomunale, con il sistema ferroviario e facilmente raggiungibile con una attenta organizzazione del trasporto pubblico urbano ed extraurbano" (ibidem).

Anche se il Comune di Padova ha identificato l'area sopra descritta come ambito ottimale per la collocazione del futuro Nuovo Polo della Salute, i molteplici Soggetti coinvolti nel processo propositivo e decisionale hanno continuato, nel frattempo, ad esaminare soluzioni alternative per una scelta cruciale destinata a segnare il futuro della Sanità patavina e della Città intera. Così, nel corso della seduta del 16/12/2015 del Comitato di Coordinamento Enti sottoscrittori dell'Accordo ex art. 15 L. 241/90, l'Azienda Ospedaliera di Padova ha ritenuto di evidenziare una forte criticità nell'opzione sostenuta dal Comune di Padova (verbale prot. n. 75482 del 23/12/2015), così convenendo:

Le problematiche idrauliche dell'area di Padova Ovest, che pur non essendo tecnicamente insuperabili richiederebbero costi notevoli relativamente alle opere di mitigazione oltre ad importanti ed onerosi vincoli di natura costruttiva, hanno portato il Comitato a prendere atto che l'area non risponde in maniera ottimale al pubblico interesse, a causa delle confermate criticità, suggerendo quindi la ricerca di aree alternative prive di problematiche idrauliche di tale entità.

Si è stabilito quindi di effettuare ulteriori approfondimenti, rispetto alle aree di PD Est e di PD Aeroporto, in vista della riunione del Comitato di Coordinamento che si terrà il 26 gennaio 2016, nel corso del quale verrà individuata l'area su cui realizzare il nuovo ospedale e verrà condiviso il percorso futuro.

Di conseguenza, si tratta di porre a confronto – sotto i diversi profili - due alternative individuate nelle seguenti ubicazioni:

1. **1. Padova, sedime attuale Aeroporto G. Allegri e pertinenze (in proprietà della Provincia di Padova);**
2. **2. Padova Est – San Lazzaro (in proprietà o possibile disponibilità del Comune di Padova).**

La Provincia di Padova, con il presente documento, intende fornire un contributo alla scelta finale relativa all'ubicazione del Nuovo Polo della Salute di Padova, analizzandone la fattibilità ambientale e viabilistica al fine di valutare le peculiarità ambientali, vincolistiche, infrastrutturali e pianificatorie dei due siti.

Lo studio verrà elaborato per schede caratterizzate da:

- Inquadramento territoriale
- Analisi degli strumenti pianificatori
- Analisi catastale e della disponibilità delle aree
- Quadro vincolistico ambientale
- Studio viabilistico
- Analisi SWOT

Allegati:

- Tavole di inquadramento catastale
- Mappe catastali e visure
- Tavole del Sistema insediativo (area Aeroporto e San Lazzaro)

Bibliografia:

Fonte dei dati: tutti i dati sotto riportati sono stati reperiti da fonti bibliografiche, dagli strumenti di pianificazione e dal quadro conoscitivo disponibile nei portali internet della Regione Veneto, del Ministero, della Provincia di Padova e del Comune di Padova.

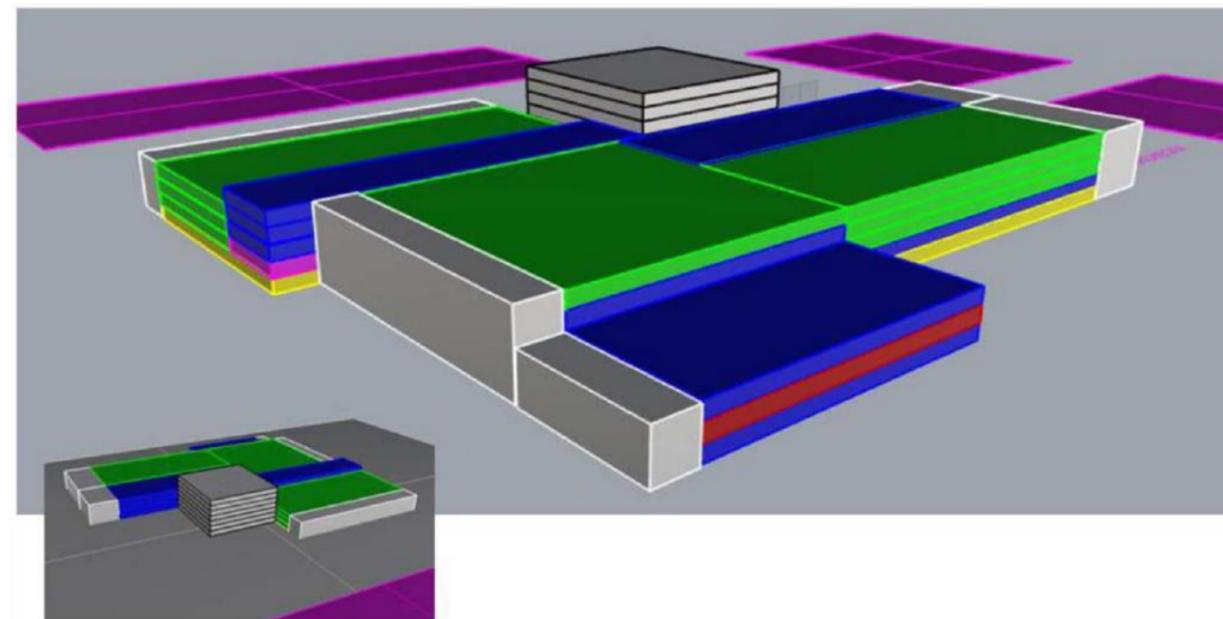
- Documento "Polo della salute, Policlinico Universitario", redatto dall'Università degli Studi di Padova e articolato nei documenti "Visione e Proposta", "Figure" e "Allegato I - Principi", risalente al 17/12/2015;
- Progetto Nuovo Ospedale Universitario di Padova – proposta di Finanza e Progetti coordinato da Lendlease (prot. Provincia di Padova n. 163723/15 del 18/12/2015).
- Strumenti urbanistici della Provincia di Padova e del Comune di Padova (PTCP, PATI, PAT, PI e varianti) Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta Bacchiglione (PAI-4 bacini) e corrispondenti misure di salvaguardia adottato con Comitato Istituzionale del 09.11.2012 (G.U. n.280 del 30.11.2012)
- Piano Generale Bonifica Tutela Del Territorio (agg. 2010) – Consorzio di Bonifica Brenta – Bacchiglione.
- Comune di Padova "sintesi sullo studio per la rigenerazione dell'ospedale esistente" prot. Comune di Padova n. 189714 del 25/07/2014
- Università degli Studi di Padova "Osservazioni in merito alla proposta di localizzazione del Nuovo Ospedale a San Lazzaro" – nota del novembre 2014;
- Relazione del Comune di Padova sul Nuovo Ospedale in area San Lazzaro – documento presentato in data 24/11/2014 in Commissione di studio su localizzazione nuovo Ospedale Padova
- Comune di Padova, Tavolo tecnico – "Sintesi sullo studio per la rigenerazione dell'ospedale esistente".
- Deliberazione della Giunta Comunale N. 2014/0613 del 10/11/2014
- Deliberazione della Giunta Comunale N. 2015/0539 del 03/08/2015

3 LE ESIGENZE DA SODDISFARE

Prima di valutare l'idoneità di qualsivoglia sito di ubicazione del futuro Nuovo Polo della Salute di Padova è necessario analizzare quali siano le esigenze da soddisfare, perché la collocazione del complesso ospedaliero non dovrà essere determinata dalla mera disponibilità di spazio, dalla presenza di reti infrastrutturali e di servizi, dalla semplice compatibilità urbanistica, ma dovrà rispettare requisiti di funzionalità ed efficienza senza i quali la Sanità padovana non potrà continuare a rivestire il ruolo di eccellenza che le è riconosciuto in tutto il mondo.

Al fine di comprendere quali siano, nello specifico, le esigenze da soddisfare, si fa riferimento al documento "Polo della salute, Policlinico Universitario", redatto dall'Università degli Studi di Padova e articolato nei documenti "Visione e Proposta", "Figure" e "Allegato I - Principi", risalente al 17/12/2015. Tali esigenze vengono di seguito esplicitate.

1. L'Area deve possedere *adeguatezza del "dimensionamento e dell'estensione"* (anche ai fini di un armonico sviluppo futuro), sia l'idoneità e la facilità di collegamento con le attuali aree e sedi, ove continueranno ad essere espletate in sinergia "multi-polare" le attività di "didattica, di ricerca e di assistenza" della Scuola di Medicina.
2. Peculiarità e caratteristiche del Polo saranno:
 - a. *Integrazione funzionale delle strutture, mediante prossimità fisica e relazionale delle "aree cliniche", del "polo didattico" e dei "centri di ricerca";*
 - b. Disponibilità di "aree clinico - assistenziali", fondata su: a. *la riduzione delle aree e dei tempi di degenza;* b. *l'aumento di stanze singole e di posti letto per cure intensive e degenze brevi;* c. *l'armonizzazione estetica, il comfort ambientale, l'ergonomia, l'atmosfera informale e familiare degli spazi di cura.*
 - c. Disponibilità di aree per la didattica e la ricerca approssimativamente pari a 85.000 m², dei quali poco meno di 66.000 m² per le attività, 8.000 m² per la documentazione e 11.000 m² ad uso personale, direzionale e gestionale (dal conteggio sono esclusi "incubatori", "centri di simulazione", "dipartimenti amministrativi integrati", "aree ricreative, sociali e residenziali");
 - d. Adeguatezza del numero di *Posti-Letto*, stimato in almeno 1.200 (milleduecento), utili a soddisfare i Principi enunciati ed, in particolare, il fabbisogno della integrazione "assistenza-didattica-ricerca".
3. Negli auspici dell'Università e della Scuola di Medicina e Chirurgia di Padova, l'insediamento e lo sviluppo del nuovo Polo della Salute-Policlinico Universitario dovrebbero avvenire nel novero di una Azienda Sanitaria Universitaria, integrativa delle strutture sanitarie ospedaliere e territoriali di Padova e dei Comuni contermini. Nelle aspettative dell'Università l'insediamento e lo sviluppo del "Polo della Salute-Policlinico" dovrebbero avvenire in un'Area di estensione minima pari a circa 45-50 ettari, idonea a garantire le "Peculiarità e Caratteristiche" di cui al punto 2., nonché l'espletamento "multi-polare" delle attività di "didattica-ricerca-assistenza" fra l'attuale "Area Gabelli- Giustiniani-Orus-Colombo-Pescarotto" e l'Area che sarà prescelta per il nuovo "Polo della Salute-Policlinico" mediante collegamenti idonei a consentire rapidi spostamenti di mezzi e servizi, riuscendo a integrare il campus nel territorio (trasporti, infrastrutture).
4. Il Polo dovrà essere dotato di *impiantistiche speciali legate alle innovazioni* (automatizzazione per il trasporto dei vari materiali e movimentazione campioni fisiologici) oltre che di sistemi di collegamento tecnologicamente avanzati quali: monorotaie elettriche; sistemi di collegamento su piste magnetiche; reti di tubazioni all'interno delle quali trasmettere contenitori; fra le tecnologie attese anche l'evoluzione dei sistemi per il trasporto leggero.

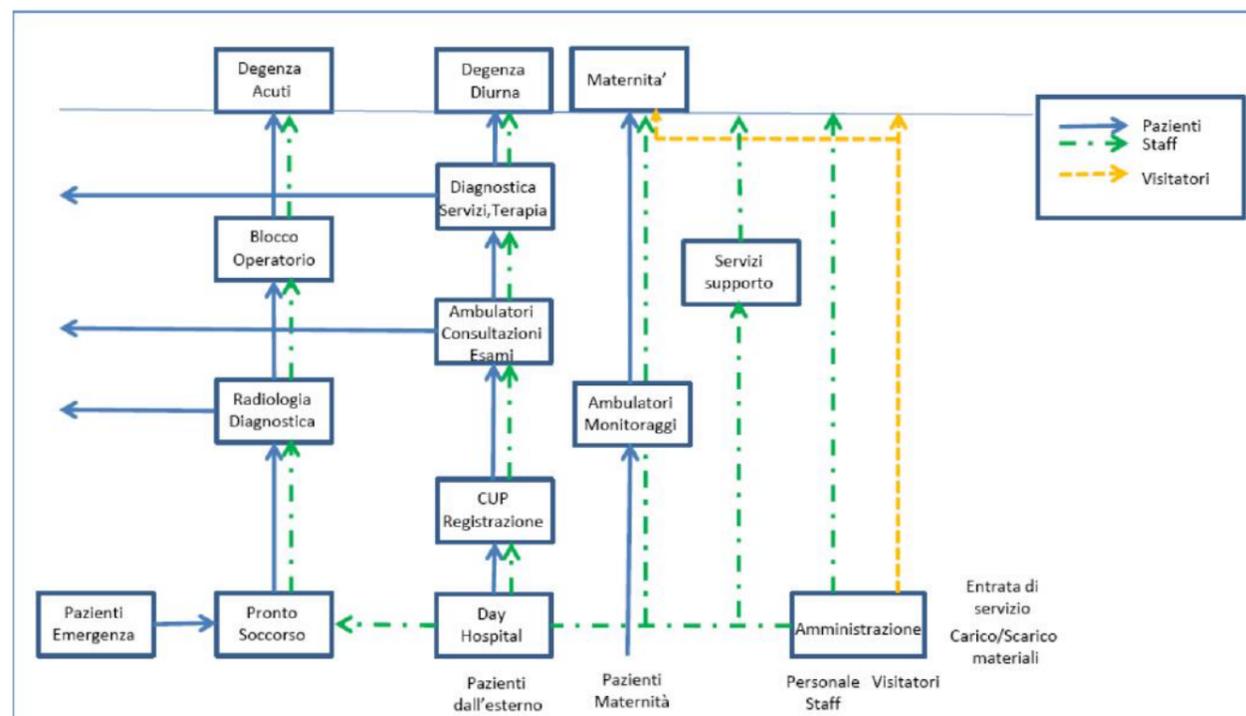


5. Il Polo dovrà possedere percorsi dedicati e specializzati per tipologia di utente (pazienti, visitatori, staff):
 - a. urgenza;
 - b. utenza giornaliera;
 - c. visitatori;
 - d. logistica (fornitori, materiali, alimenti);
 - e. personale;e per i seguenti mezzi:
 - a. ambulanze;
 - b. mezzi di soccorso;
 - c. autovetture;
 - d. mezzi pubblici;

- e. biciclette;
- f. pedoni;
- g. autoarticolati, motrici, furgoni;

nonché parcheggi localizzati in varie zone, in relazione ad accessi ed esigenze (3 posti auto per posto letto, una superficie media per posto auto di 25-30 m², corrispondente ad una disponibilità da destinare a **parcheggio** di 75 m² ogni posto letto, ciò che significa almeno 90.000 m²) ed **elastazione**.

Dovrà altresì essere dotato, dal punto di vista logistico, di una separazione netta tra flussi merci, flussi visitatori e flussi medici e pazienti, creazione di corridoi logistici con pavimentazione adeguata, visual logistics, ascensori separati dedicati a merci, persone e personale staff, ricorso a soluzioni di logistica automatizzata (biancheria, pasti, forniture, ...); dovrà infine dedicare grande attenzione alla reverse logistics (rifiuti, ...) , prevedere servizi «drive in» e aree di accesso veloce e una fast tracking area.



3.1 LA PROPOSTA PROGETTUALE DI SAN LAZZARO

Viene di seguito sintetizzata la proposta progettuale presentata dal Finanza Progetti SpA presente agli atti della Provincia di Padova prot. 163723/15 del 18/12/2015.

L'impianto generale del progetto si articola a partire dalla nuova stazione ferroviaria e dalla sua piazza che individuano due Poli con funzioni integrate:

- Ad est è localizzato il cosiddetto Polo dell'Assistenza, in cui sarà realizzato il nuovo Ospedale Universitario
- Ad Ovest il Polo dell'Insegnamento e della Ricerca, che integrerà, ai nuovi istituti universitari, un campus con alloggi per gli studenti, campi sportivi, biblioteche, aree convegno e di ritrovo.



L'idea progettuale nasce sulla scorta delle indicazioni contenute nelle direttive regionali e di adesione all'idea dell'amministrazione comunale di collocare il polo Ospedaliero nell'area San Lazzaro, ad est del centro storico della Città.

I dati dimensionali del progetto sono:

- Posti letto totali : 1000
- Sale operatorie e interventistiche : 50
- Superficie totale : 180.000 mq, così ripartita:
 - o Ospedale 148.000 mq
 - o Insegnamento e ricerca 10.000 mq
 - o Altri servizi 22.000 mq

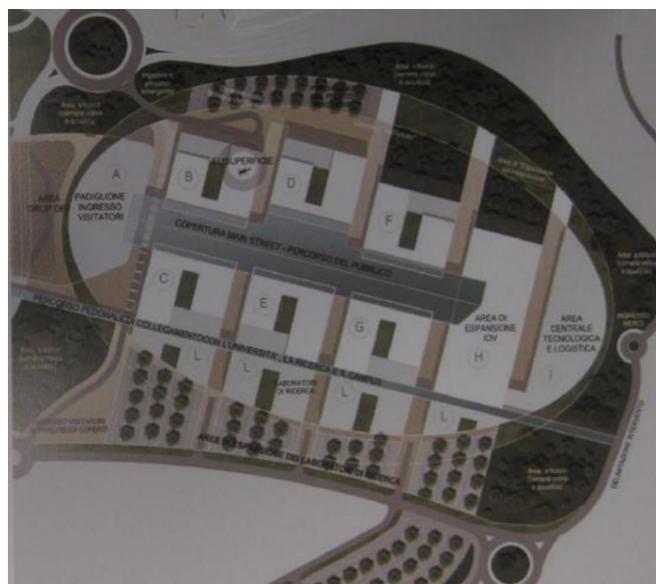
3.1.1 POLO DELL'ASSISTENZA

L'edificio ingresso, ad est della piazza centrale e della stazione, accoglierà i visitatori nell'asse "main street" che li distribuirà ai blocchi ospedalieri e alle funzioni di diagnosi : *ospedale dell'adulto e area della donna e del bambino.*

L'edificio si sviluppa su 6 livelli. Il pronto soccorso è ospitato nei blocchi a nord / ovest e sarà provvisto di ingressi e parcheggi indipendenti. L'elisuperficie potrà essere realizzata in copertura dell'edificio.

Nell'estremo est troverà posto la logistica e l'area tecnologica. Tra i due blocchi ospedale e l'area logistica sarà mantenuta un'ampia area libera per futuri sviluppo delle degenze e delle aree cura.

A sud dei blocchi ospedale saranno realizzate le aree laboratori di ricerca ed analisi, rendendo queste aree indipendenti e facilitando la sinergia con il mondo esterno e potenziali evoluzioni, modifiche ed espansioni.

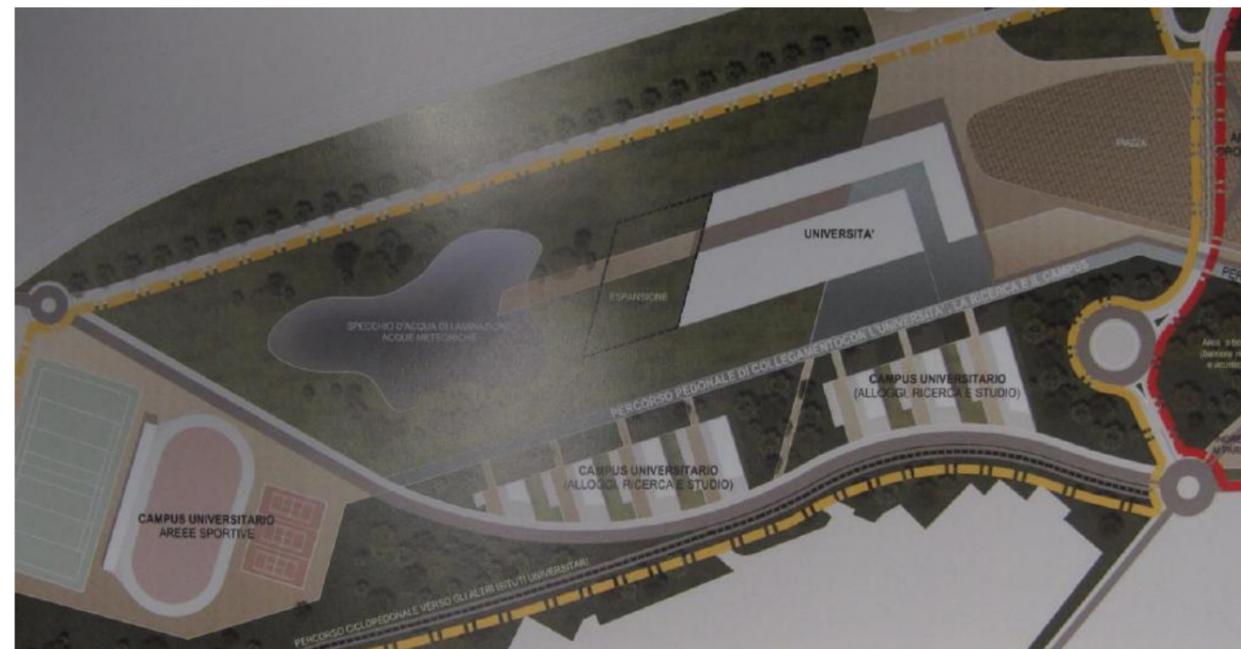


I parcheggi del pubblico saranno collocati in multipiano in prossimità dell'edificio di ingresso, collegati con la via Einaudi.

Un'ampia cintura verde circonda il Polo creando un filtro visivo e una barriera acustica tra l'ospedale e le aree esterne.

3.1.2 POLO DELL'INSEGNAMENTO E DELLA RICERCA

L'idea progettuale prevede lo sviluppo del Polo dell'Università nell'area ovest della piazza centrale e comprenderà edifici dedicati agli studenti e alla ricerca.



Sarà dimensionata per accogliere almeno 3000 studenti e 1500 specializzandi in una vasta area immersa nel verde, dotata di aree per la ricerca, alloggi, aree per lo svago e lo sport e percorsi pedonali e ciclabili.

Come si evidenzierà nei capitoli successivi dello studio **tale soluzione progettuale risulta incompatibile con la attuazione del Preaccordo del Nuovo Pau area Residenziale IR2 San Lazzaro approvato con DGC 539 del 03/08/2015.**

4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Padova Aeroporto

L'Aeroporto Gino Allegri di Padova si colloca nella porzione sud-ovest del centro abitato di Padova (indicativamente, a 1.900 m dal Municipio e a 2.500 m dal Policlinico, in linea d'aria), in un'area di circa 720.000 mq, di cui l'80% destinata ad avio-superficie e fasce verdi di tutela e il 20% edificata con alloggi militari, hangar e palazzine.

L'area confina a sud con il fiume Bacchiglione, ad ovest con la ferrovia e la tangenziale "Corso Australia", a nord con la strada Via Sorio e Cavalcavia Brusegana e ad est con l'area residenziale zona Sacra Famiglia e il margine agricolo residuo.



Padova Est – San Lazzaro

L'area denominata Padova Est – San Lazzaro si colloca nella porzione nord-est del centro abitato di Padova (indicativamente, a 2.900 m dal Municipio, e a 2.500 m dall'attuale Policlinico, in linea d'aria), in un ambito di 431.000 mq di cui 200.000 di proprietà del Comune di Padova e la rimanente parte privata, prevista in cessione al Comune per il 50%.

L'area confina a nord con la ferrovia, ad est con la strada Statale del Santo ed a sud con l'area urbanizzata compresa tra Via San Marco e Via Friburgo. All'interno dell'area è stata recentemente ultimata la viabilità di collegamento dell'"Arco di Giano" con Via San Marco.



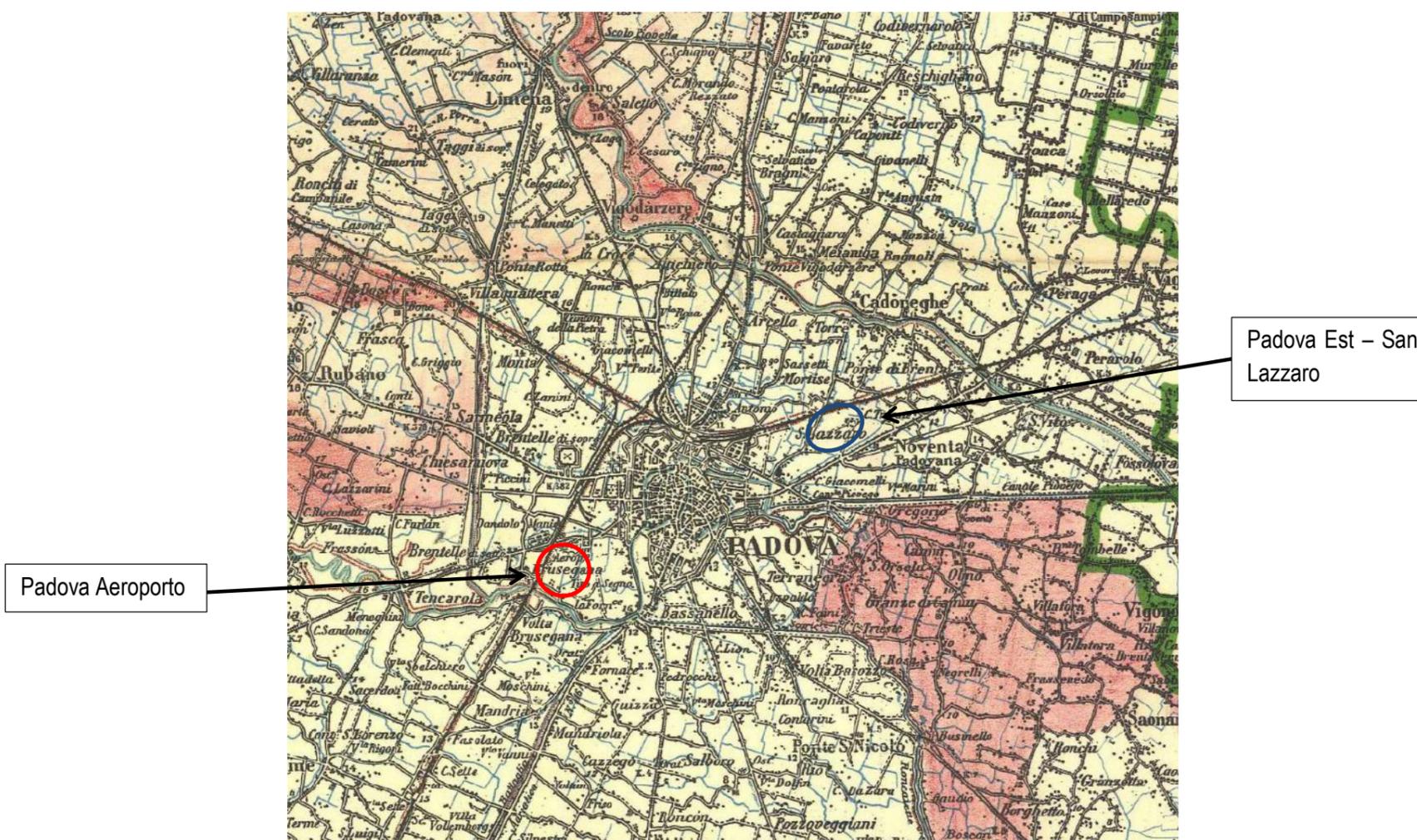
5 ANALISI DEGLI STRUMENTI PIANIFICATORI

Padova Aeroporto

Padova Est – San Lazzaro

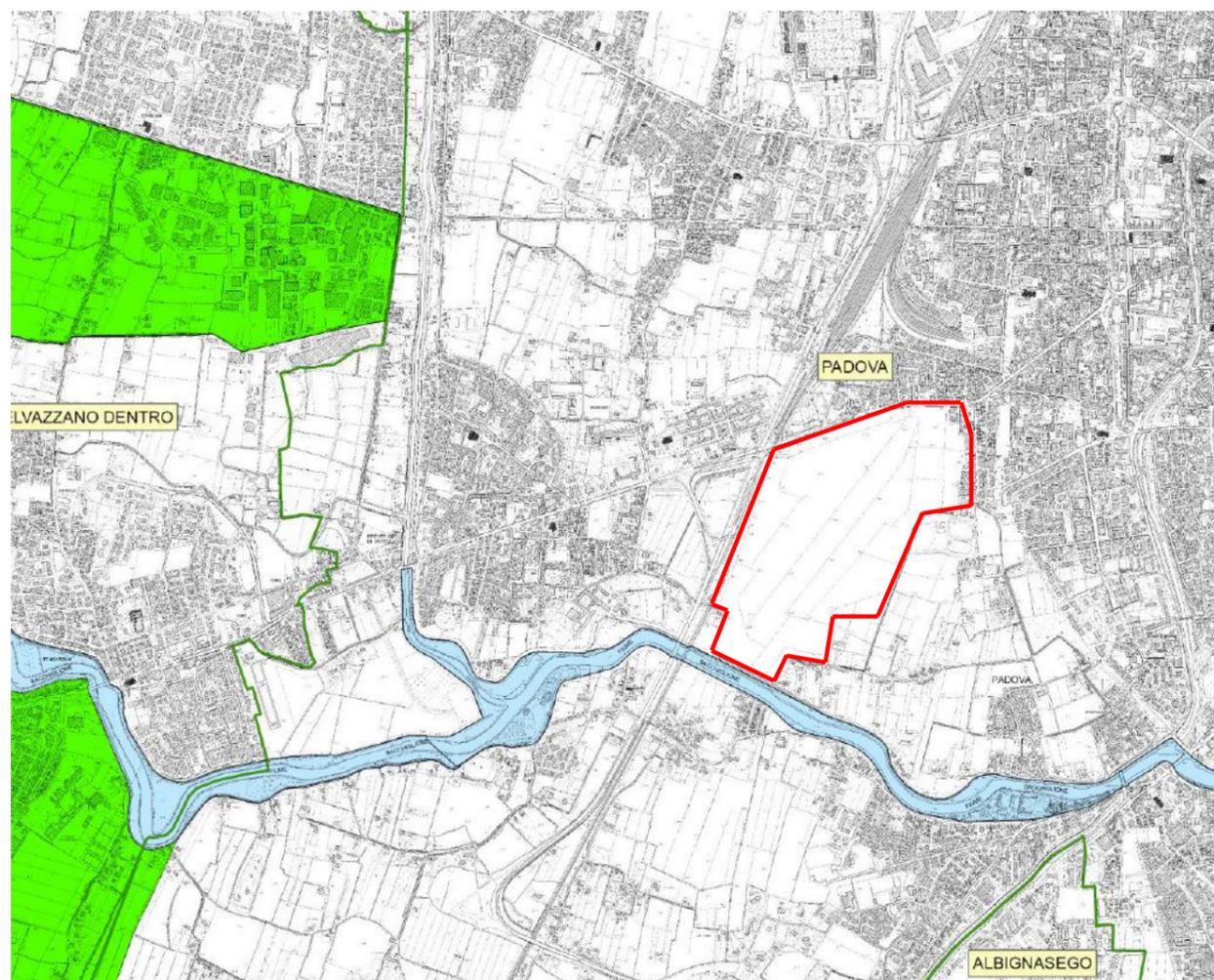
PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il piano analizzato è il "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta Bacchiglione (PAI-4 bacini) e corrispondenti misure di salvaguardia adottato con Comitato Istituzionale del 09.11.2012 (G.U. n.280 del 30.11.2012).

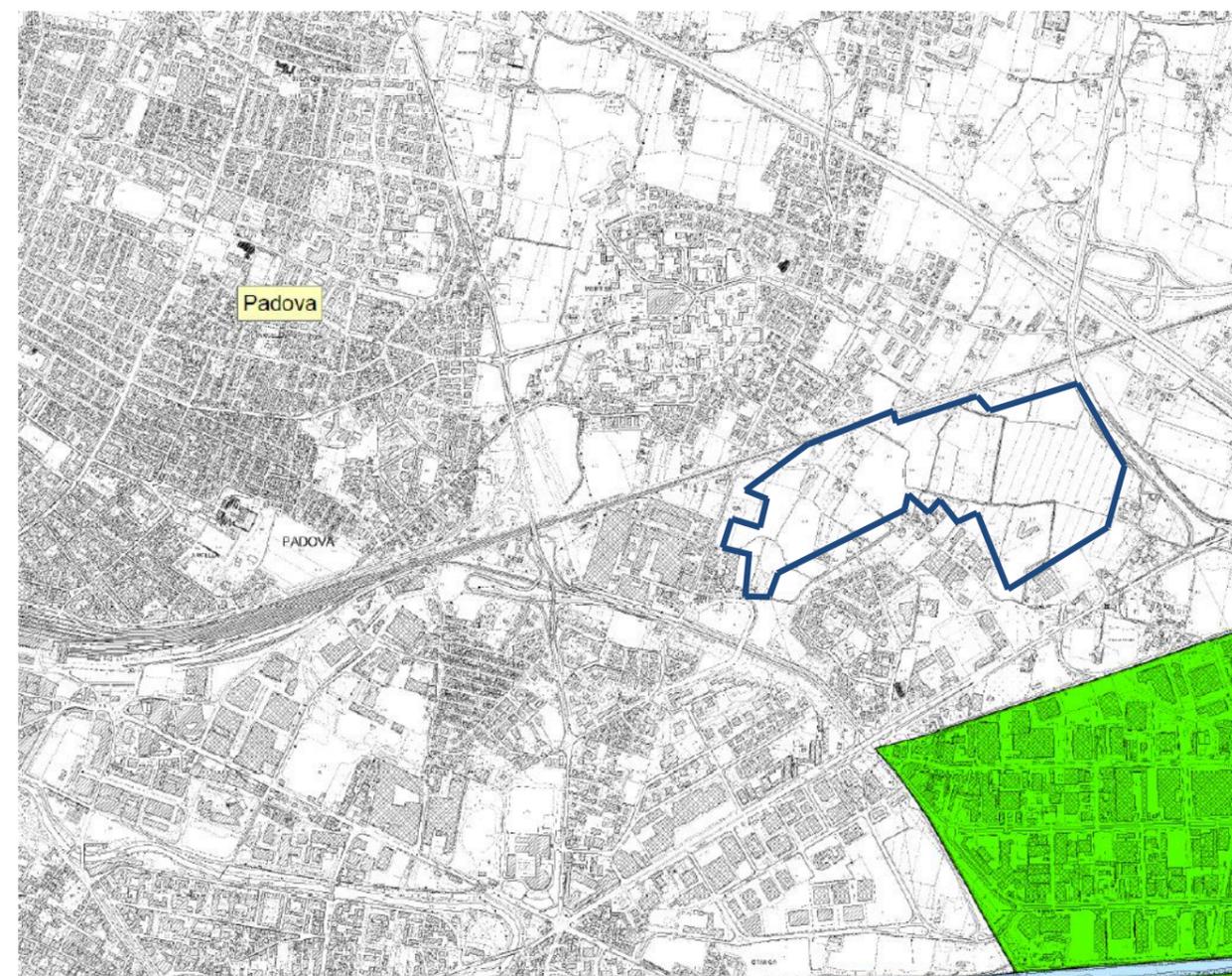


L'analisi storica delle **grandi esondazioni** che hanno causato vasti allagamenti sul territorio per effetto delle tracimazioni e delle rotte arginali verificatesi lungo le aste principali dei corsi d'acqua (1966) **non ha evidenziato criticità** sulle due aree oggetto di valutazione.

È stata analizzata la carta delle pericolosità idraulica revisionata con Decreto Segretariale n. 131 del 09/06/2014, da cui emerge che le aree non interferisca con aree soggette a pericolosità idraulica.



Pericolosità Idraulica – tavola 73 PAI



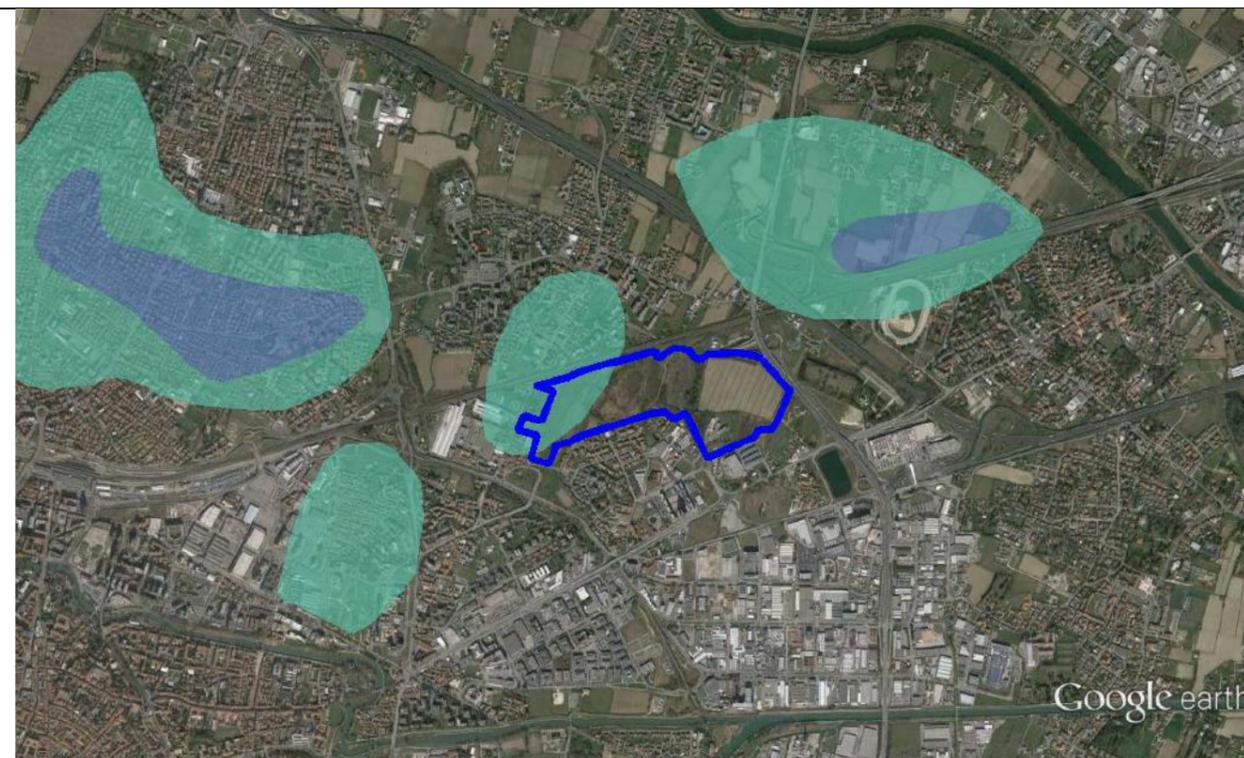
Pericolosità Idraulica – tavola 74 PAI

PIANO GENERALE BONIFICA TUTELA DEL TERRITORIO (AGG. 2010) – CONSORZIO DI BONIFICA BRENTA – BACCHIGLIONE

Analisi del database delle aree di pericolosità idraulica censite dal consorzio di Bonifica Brenta Bacchiglione. Suddivisione delle aree pericolosità media ed elevata.



L'area interessata da una **pericolosità media** (eventi alluvionali con tempo di ritorno inferiore a 5 anni, tiranti idrici variabili da 10 a 50 cm, velocità caratteristica del fenomeno alluvionale inferiore a 50 cm/sec) si localizza marginalmente nella parte nord-est dell'ambito aeroportuale.



L'area interessata da una **pericolosità media** (eventi alluvionali con tempo di ritorno inferiore a 5 anni, tiranti idrici variabili da 10 a 50 cm, velocità caratteristica del fenomeno alluvionale inferiore a 50 cm/sec) si localizza nella parte ovest dell'ambito ed interessa una area pari a circa il 30%.

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – PTCP PADOVA

Approvato con DGRV n. 4234 del 29.12.2009, pubblicata sul Bur n. 14 del 16.02.2010.

Il PTCP persegue in particolare i seguenti obiettivi:

- conservare i connotati riconoscibili della vicenda storica del territorio nei suoi rapporti complessi con le popolazioni insediate e con le attività umane;
- garantire la qualità dell'ambiente, naturale ed antropizzato e la sua fruizione collettiva;
- assicurare la salvaguardia del territorio e delle sue primarie caratteristiche culturali, fisiche e morfologiche;
- promuovere concretamente, interagendo costruttivamente con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale dei vari Enti che hanno competenze sul territorio, una positiva e razionale coniugazione tra le ragioni dello sviluppo e quelle proprie delle risorse ambientali, anche mediante la messa in atto di specifici piani e progetti;
- individuare politiche di sviluppo sociale ed economico condivise che, assumendo l'obiettivo della riduzione dell'uso delle risorse non riproducibili o scarsamente rinnovabili, devono garantire prestazioni di adeguata efficienza del sistema;
- ripristinare e conservare gli equilibri ecologici e garantire la sostenibilità ambientale delle trasformazioni economiche ed insediative, ed in particolare:
 - garantire il ripristino ed il mantenimento di livelli accettabili di qualità delle acque superficiali e sotterranee;
 - garantire accettabili livelli di sicurezza degli insediamenti rispetto ai rischi idraulici;
 - ridurre la quantità di rifiuti da smaltire;
- riordinare e qualificare il sistema insediativo riducendo i costi ambientali, sociali ed economici, ed in particolare:
 - o frenare la tendenza alla dispersione indifferenziata, quantomeno nelle forme che generano maggiore impatto ambientale e maggiori diseconomie, e favorire il rafforzamento delle strutture urbane dotate di un più ricco sistema di servizi, consolidando la struttura policentrica e la gerarchia del sistema insediativo e dei nodi urbani complessi secondo l'ordinamento dei sistemi locali del lavoro;

- favorire un'evoluzione del sistema insediativo e della mobilità verso assetti che privilegino l'uso del trasporto pubblico in specie su ferro e la mobilità di breve raggio, localizzando adeguatamente le funzioni strategiche di rango sovracomunale, concentrando lo sviluppo insediativo ed in particolare le funzioni ed i servizi ad alta attrattività su poli e nodi di più elevata e diversificata accessibilità;
- privilegiare la trasformazione e riqualificazione all'interno delle aree urbanizzate, frenandone l'ulteriore dilatazione e utilizzando il recupero delle aree dismesse o in dismissione come risorsa per contenere l'espansione urbana; migliorare la qualità ecologica degli ambienti insediativi urbani e produttivi, riducendo gli impatti delle attività umane, agendo sulle modalità della mobilità, incrementando la dotazione di aree e spazi verdi (sia pubblici e privati) e la quantità di superfici permeabili, valorizzando le risorse ambientali periurbane; elevare, in particolare, la qualità ambientale ed insediativa delle aree industriali e promuovere il riordino urbanistico degli insediamenti produttivi.

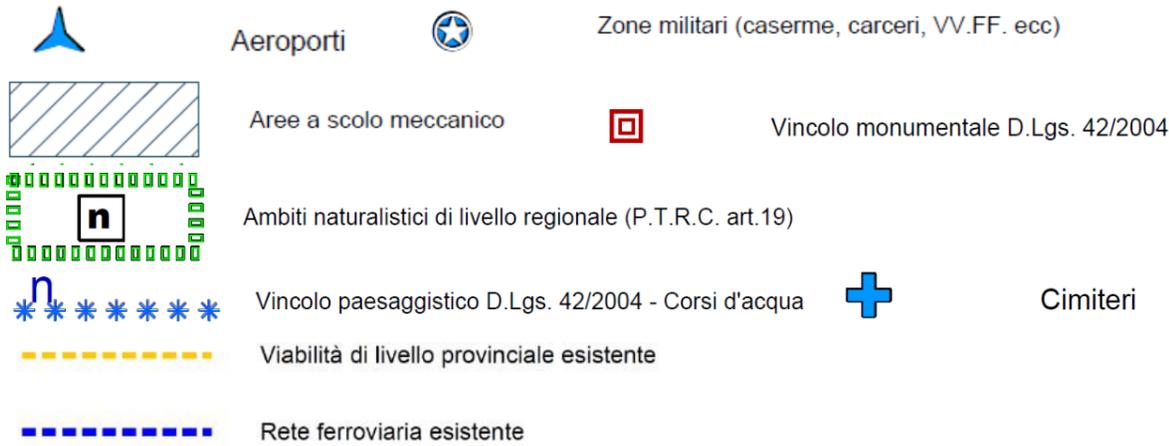
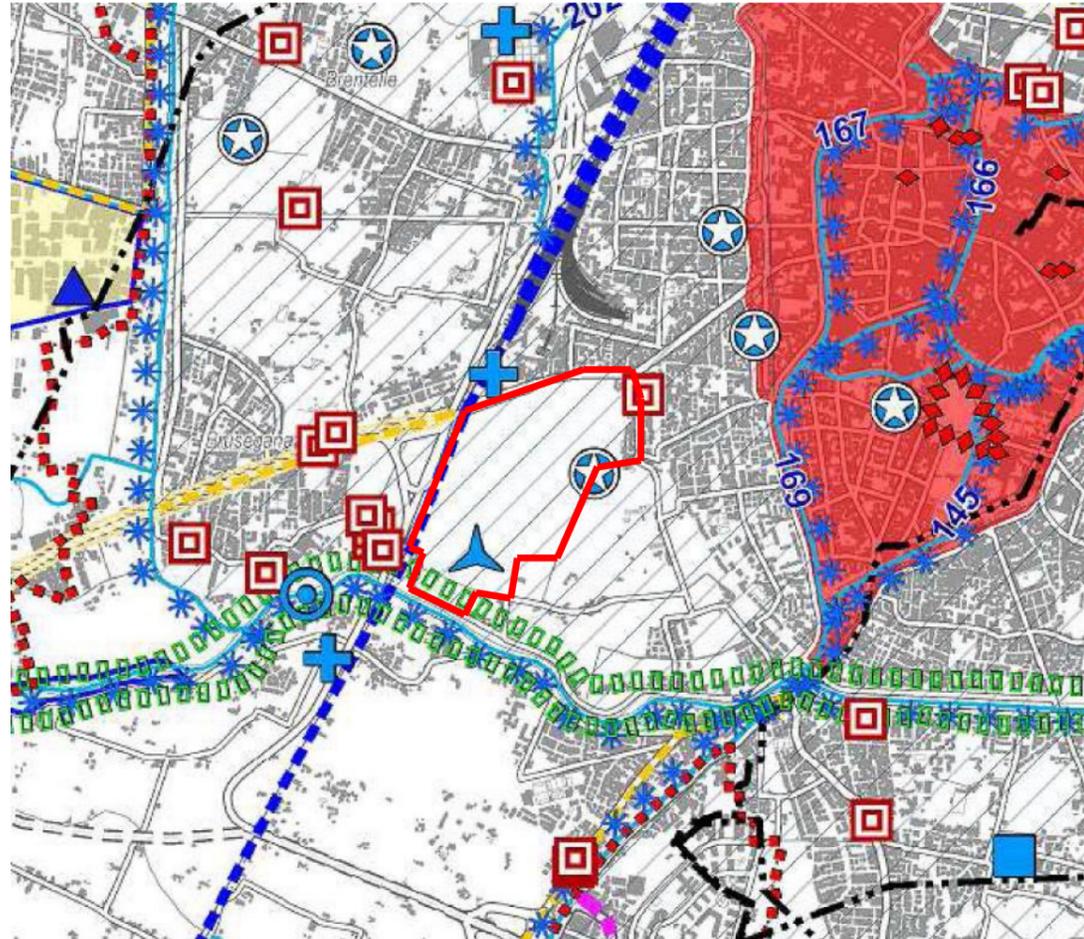
Il Piano è ispirato ai principi di cooperazione e sussidiarietà, nonché di partecipazione, flessibilità, adeguatezza, compensazione ed efficacia / effettività.

Il PTCP per i Poli ospedalieri detta i seguenti obiettivi:

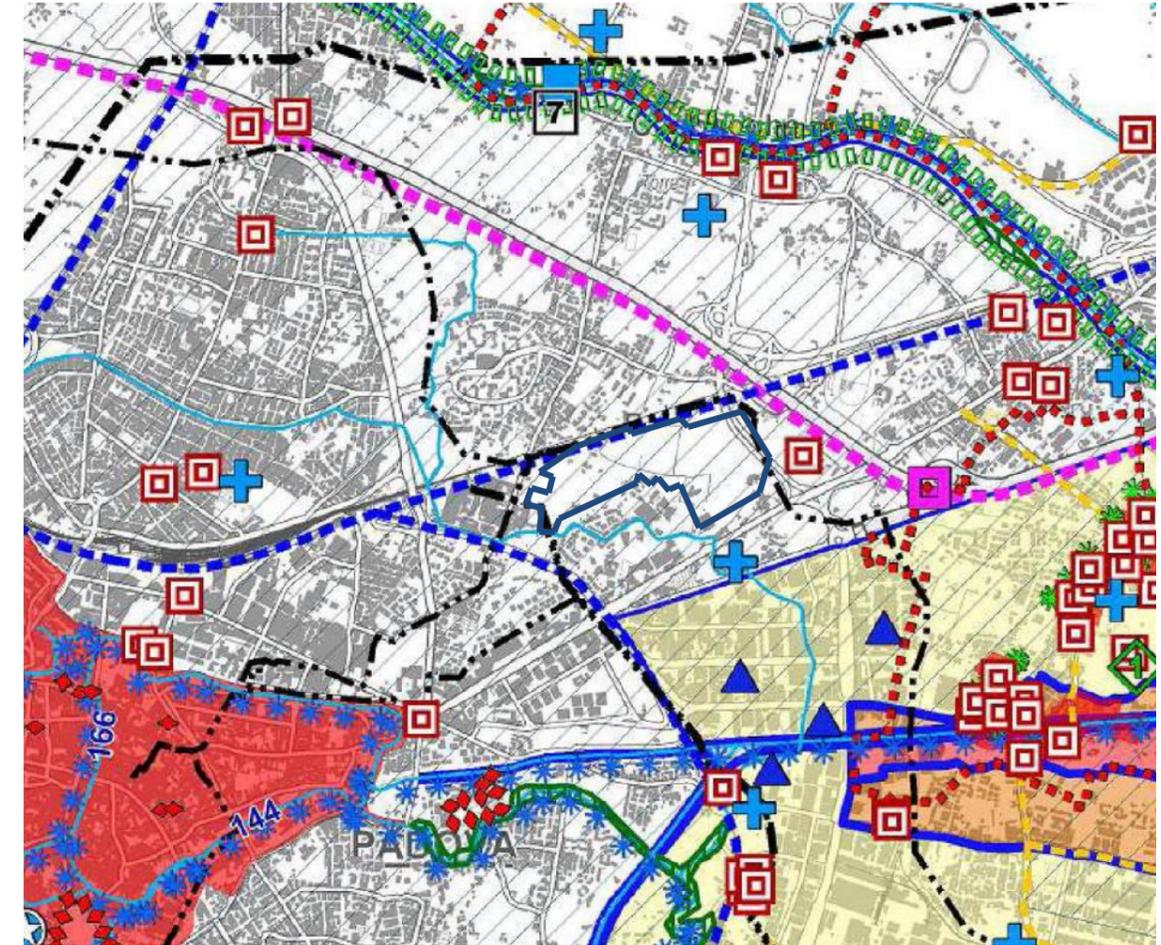
Programmare, sin d'ora, il graduale trasferimento dei servizi clinico - ospedalieri, individuando aree adatte e maggiormente funzionali nell'ambito della pianificazione sovracomunale da affrontare con tutte le Autorità competenti, ed in particolare con quelle preposte alla programmazione sanitaria. Dette aree dovranno essere scelte nel contesto di una rete di servizi sanitari posti in relazione tra loro e con gli altri servizi urbani, territoriali, di trasporto, tenendo presente le attività e le sinergie che si possono sviluppare nell'intorno con risultati di grande interesse per la decongestione delle aree centrali, la riqualificazione di periferie e centri minori ed, in definitiva, per il riequilibrio delle funzioni urbane nel territorio.

Vengono di seguito analizzate le tavole tematiche del Piano con indicati in legenda gli elementi caratterizzanti l'ambito in esame.

Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale



Carta dei vincoli e della Pianificazione Territoriale

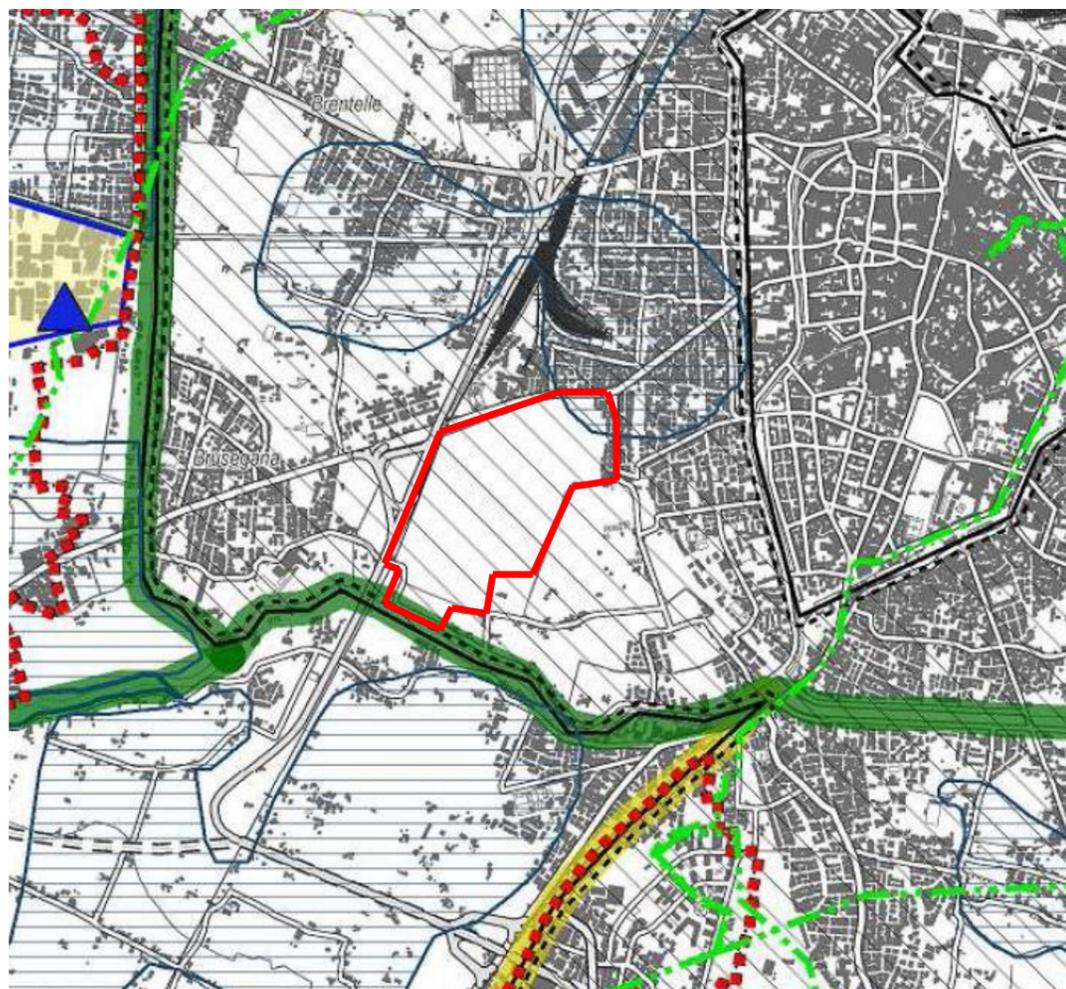


Nell'ambito Padova Est - San Lazzaro si individua la presenza di un cimitero a sud (oltre Via San Marco), un vincolo monumentale ex D.L.vo 42/2004 a est (oltre la Tangenziale-Corso Irlanda), un elemento della rete ferroviaria a nord (al confine dell'ambito) ed un secondo elemento lungo Via Friburgo a ovest, un corso d'acqua non soggetto a vincolo a sud.

Si individua, nell'ambito Padova Aeroporto, la presenza diretta dell'infrastruttura di volo e di "zone militari", cimiteri a nord e sudovest, alcuni vincoli monumentali ex D.L.vo 42/2004 a nord est e ovest, un elemento della rete ferroviaria a ovest (al confine del sedime aeroportuale), un ambito naturalistico di livello regionale (fiume Bacchiglione) cui è associato vincolo paesaggistico di corso d'acqua a sud, l'inizio di viabilità di livello provinciale a partire dal cavalcavia sulla tangenziale ovest di Padova, nell'angolo nordovest dell'ambito aeroportuale. L'intera area è classificata "a scolo meccanico".

L'intera area è classificata "a scolo meccanico"; si individuano inoltre elettrodotti limitrofi all'area. L'ambito a sud di Via San Marco è indicato "a rischio idraulico e idrogeologico" in classe P1. A est è evidenziata la viabilità autostradale esistente.

Carta della Fragilità

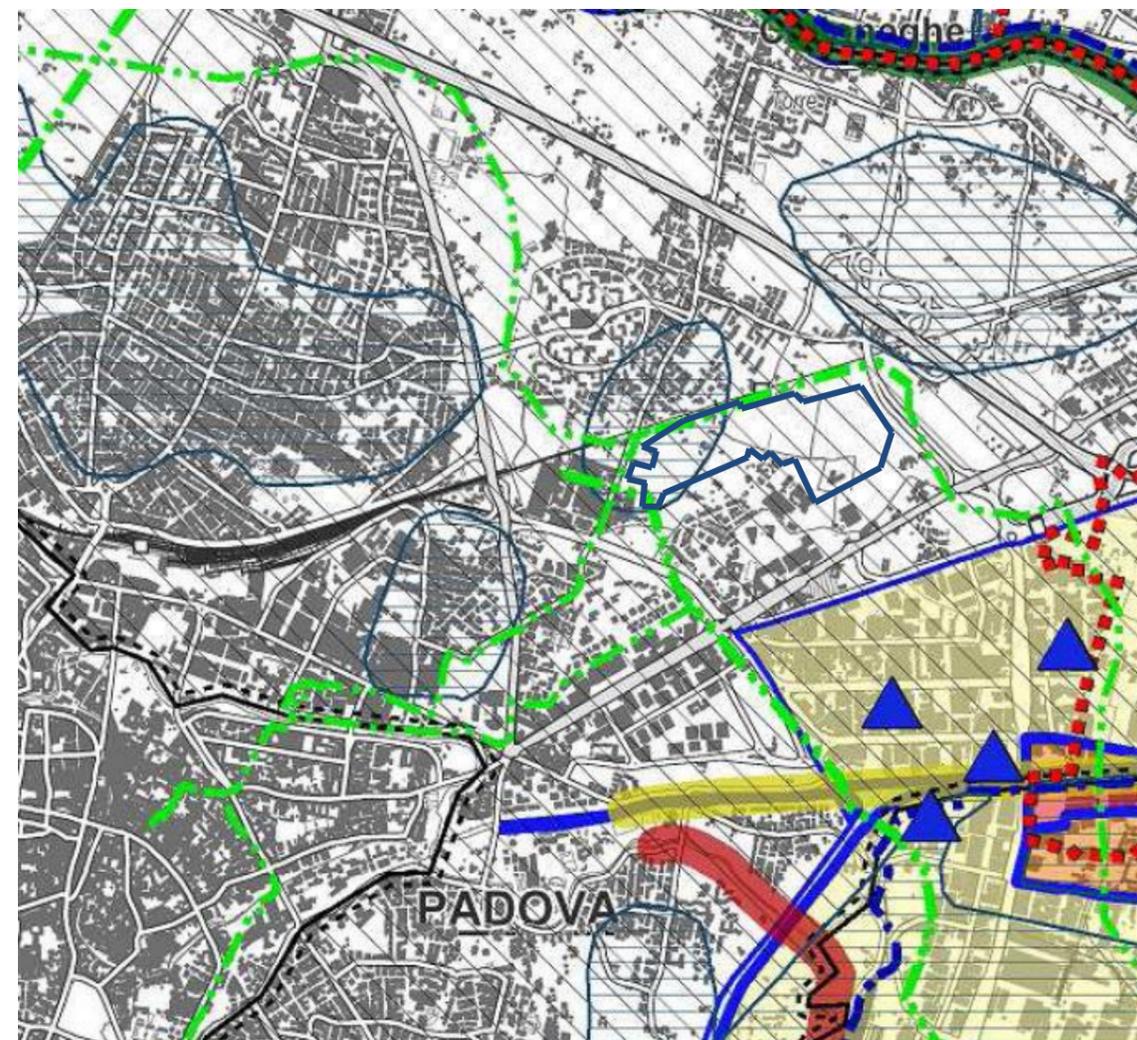


Aree esondabili o periodico ristagno idrico



Aree a scolo meccanico

Carta della Fragilità



Elettrodotto con potenza di 132 KW



Aree esondabili o periodico ristagno idrico



Aree a scolo meccanico

Come precedentemente evidenziato entrambe le aree sono parzialmente a rischi di ristagno idrico. Le norme tecniche del PTCP

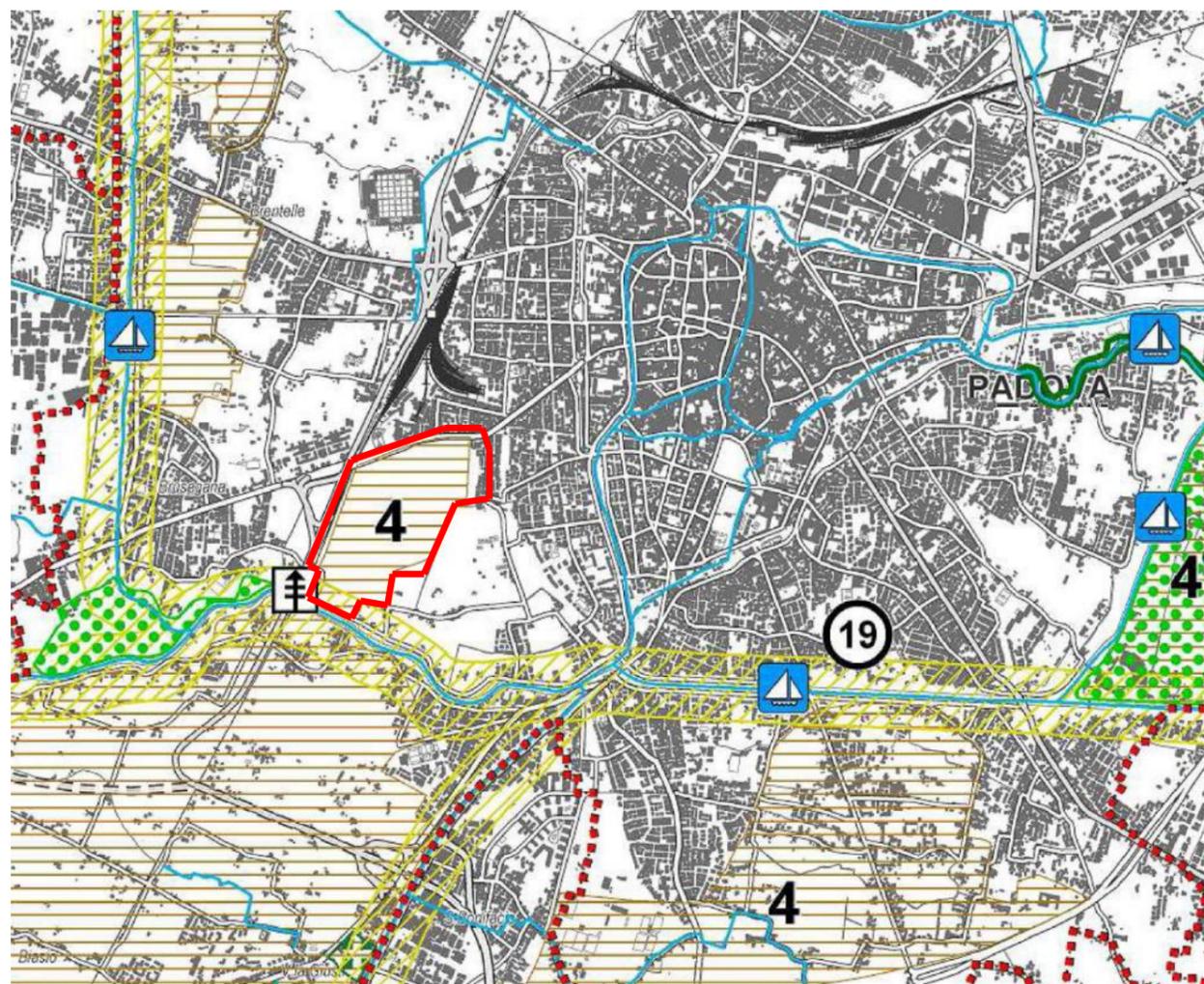
Art. 13.7 Rischio idrogeologico ed idraulico

b) Aree a rischio idraulico della rete di Bonifica

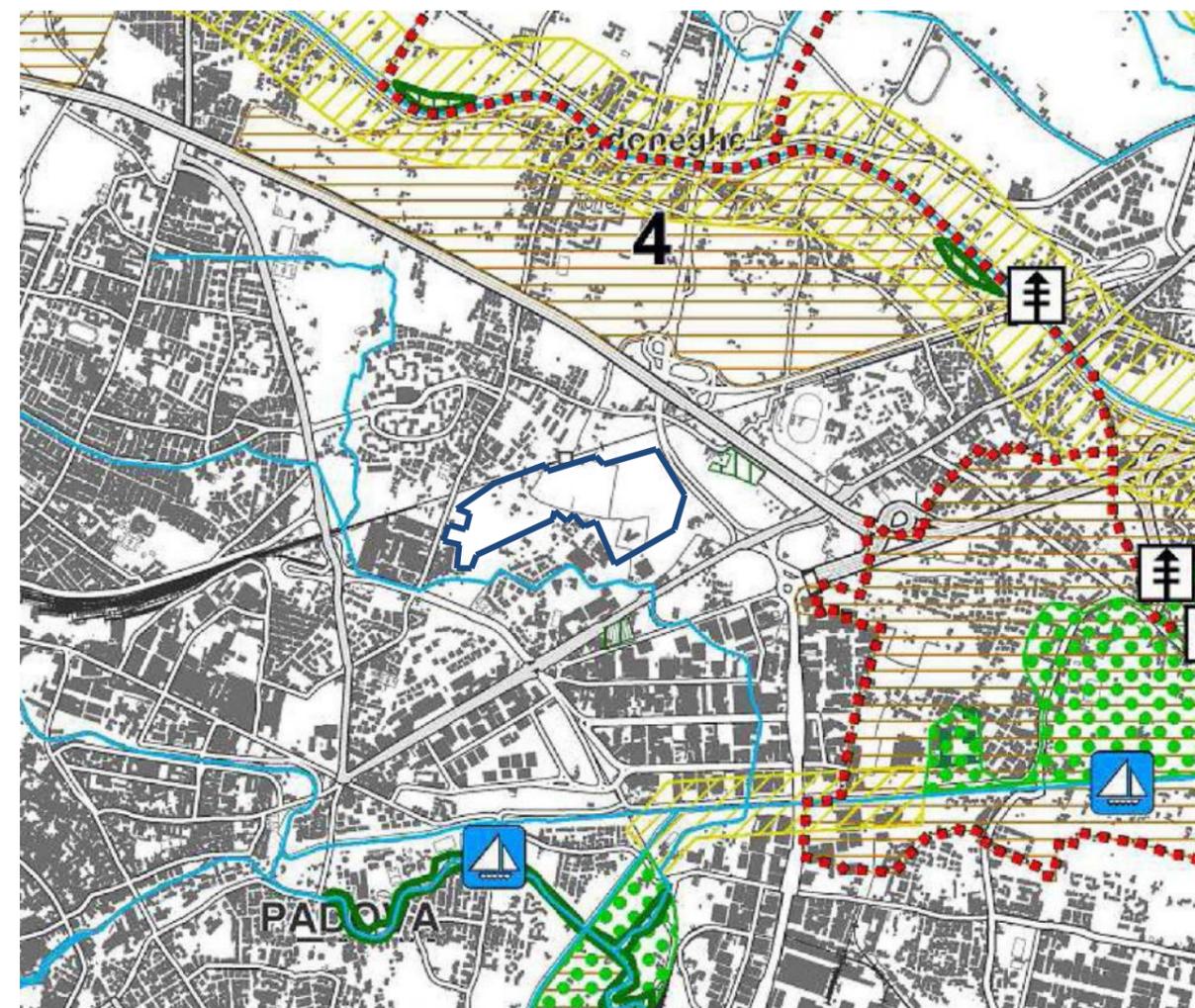
Allo scopo di prevenire situazioni di rischio idraulico, i Comuni di concerto con i Consorzi di Bonifica e gli uffici periferici del Genio Civile territorialmente competenti, in sede di pianificazione, meglio se intercomunale, devono dotarsi di una omogenea regolamentazione dell'assetto idraulico del territorio agricolo (Piano delle acque), da osservarsi anche nelle fasi di programmazione e attuazione delle attività antropiche; a tal fine dovrà prevedersi l'inserimento nella normativa di attuazione nel singolo strumento urbanistico comunale, di un specifico capitolo inerente le disposizioni di polizia idraulica e rurale.

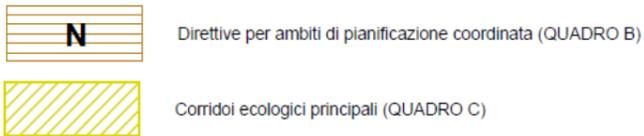
Nelle more dell'elaborazione del suddetto regolamento dell'assetto idraulico, di concerto con i Consorzi, i Comuni nell'elaborazione dei propri strumenti di pianificazione urbanistica strutturale dovranno recepire i contenuti degli eventuali "Piani consorziali di Indirizzi Idraulici" ed effettuare la "**valutazione di compatibilità idraulica**" secondo le procedure e i contenuti della **D.G.R.V. n. 1322/2006 (DGRV 2948/2009)** e successive modifiche ed integrazioni, tenuto anche conto delle normative e prescrizioni tecniche generali dettate dai singoli Consorzi di Bonifica.

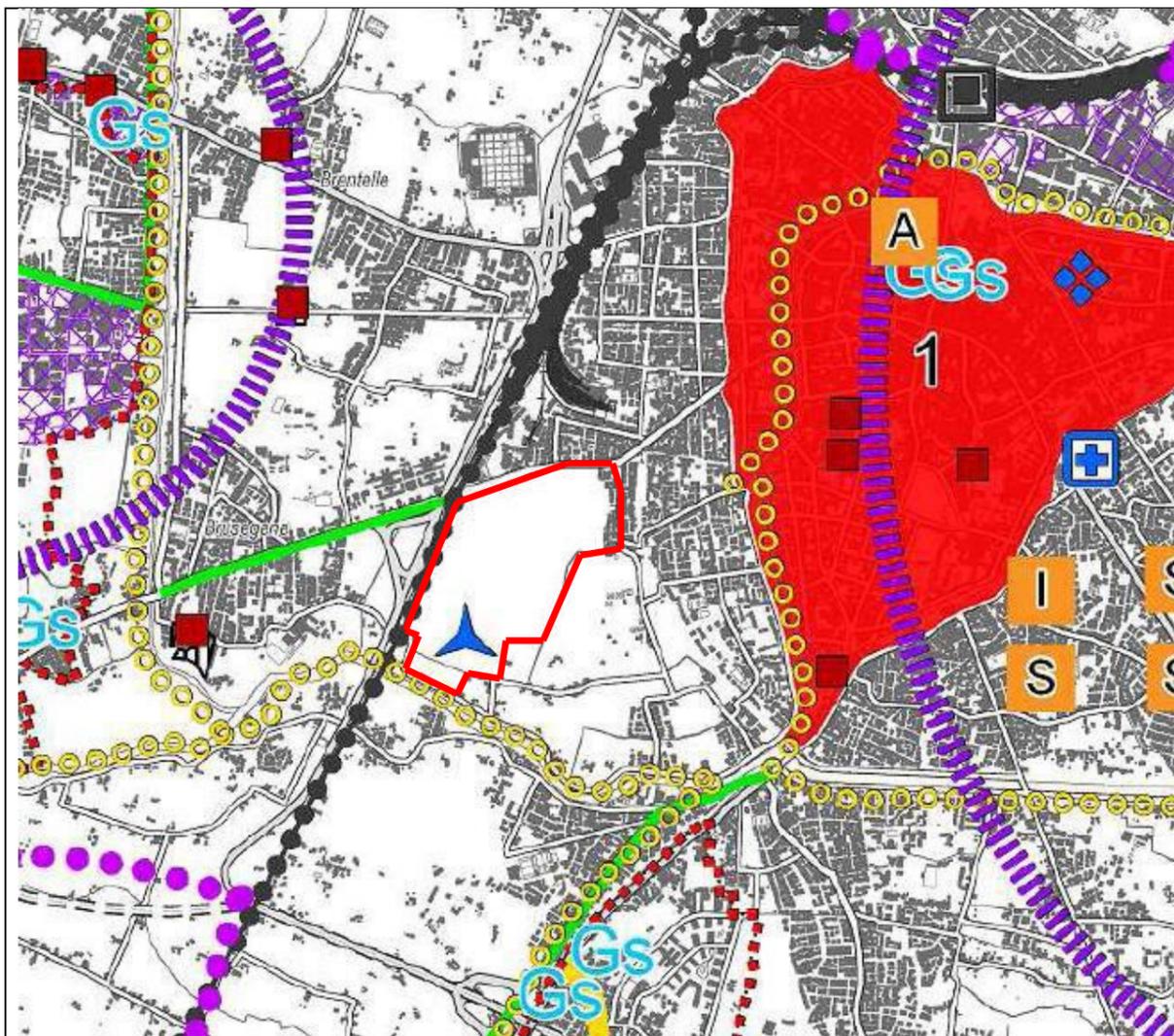
Carta del Sistema Ambientale



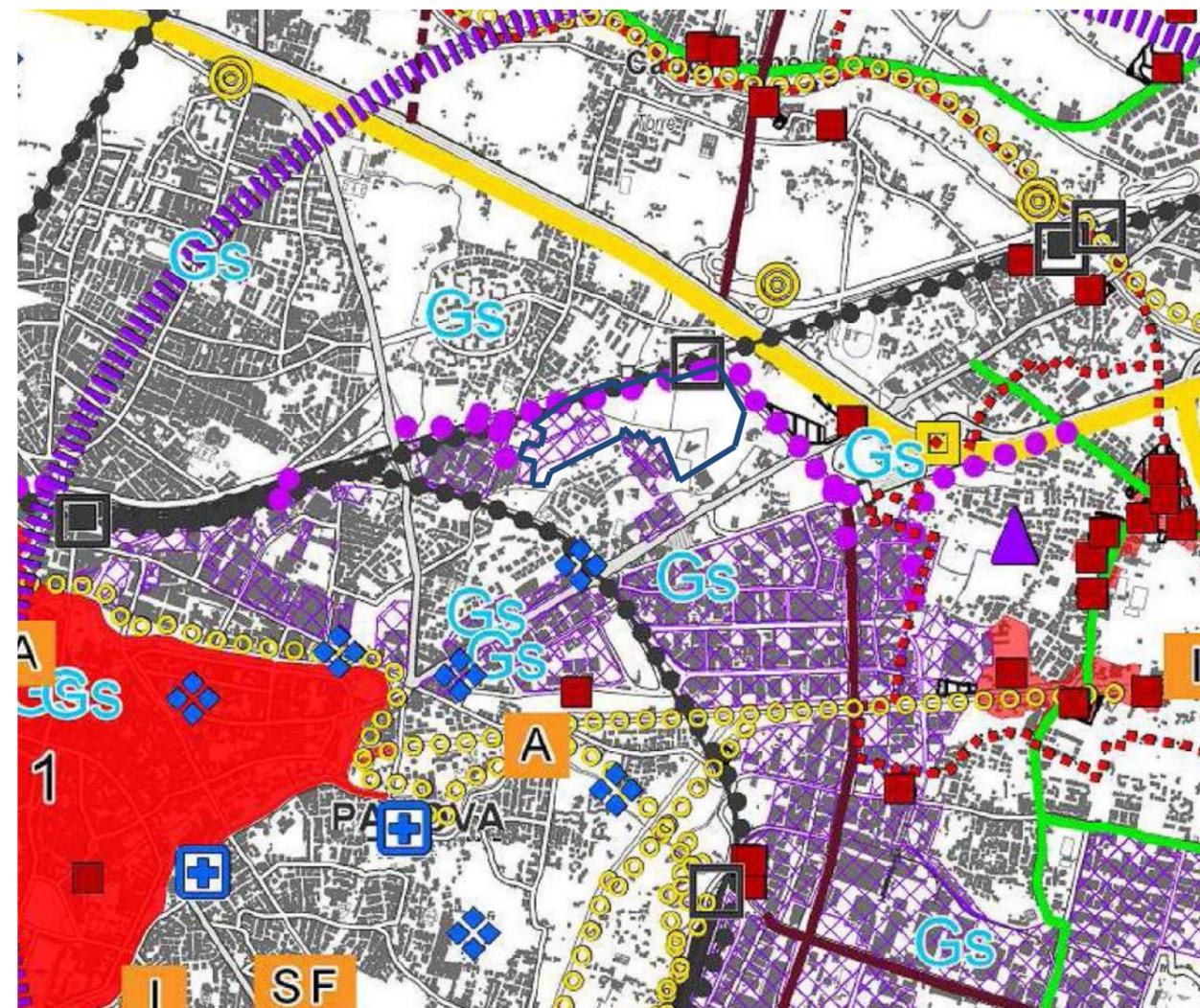
Carta del Sistema Ambientale



 <p>L'area dell'aeroporto civile di Padova risulta classificata come area di pianificazione naturalistica-paesaggistica coordinata da sottoporre alle direttive del PTCP (area 4 – area periurbana di Padova) ed inoltre il sito risulta sul confine sud limitrofo al corridoio ecologico principale del Fiume Bacchiglione costituente la rete ecologica provinciale.</p> <p><i>Art. 20 - Direttive per ambiti di pianificazione coordinata</i></p> <p>D) Area periurbana di Padova I Comuni, nell'ambito della pianificazione intercomunale già avviata, con eventuali approfondimenti di livello locale, predispongono una adeguata progettualità accompagnata da una specifica normativa che preveda: - la tutela e valorizzazione dell'insieme complesso di diversi elementi, come relitti di campi chiusi "alla padovana", ville e annessi parchi e broli, corsi d'acqua e manufatti di regimazione idraulica, argini e percorsi da recuperare e valorizzare per il tempo libero; - favorire la <u>connessione fra il centro urbano e la periferia attraverso in particolare la rete di fiumi e canali</u> (per esempio il Canale Battaglia), creando così una connessione territoriale più vasta.</p>	<p>L'area non presenta elementi peculiari del sistema ambientale provinciale</p>
<p style="text-align: center;">Carta del Sistema Insediativo ed Infrastrutturale</p> <p>Nell'ambito Padova Aeroporto si individua la presenza dell'infrastruttura di volo, un elemento della rete ferroviaria comprendente il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR a ovest (al confine del sedime aeroportuale), un itinerario ciclabile esistente/di progetto lungo il fiume Bacchiglione a sud, l'inizio di viabilità di livello provinciale a partire dal cavalcavia sulla tangenziale ovest di Padova, nell'angolo nordovest dell'ambito aeroportuale, e lungo Via Armistizio (a sud).</p> <p>L'art. 38 delle Norme Tecniche, disciplinante la Rete della Mobilità precisa che: <i>Le infrastrutture di trasporto di tipo lineare previste nel Sistema della grande viabilità saranno attuate dalla Provincia d'intesa con gli Enti locali attraverso programmi di priorità e procedure volte a ricercare soluzioni progettuali atte a mitigare gli impatti dell'intervento. Il P.T.C.P. indica le previsioni dei nuovi tracciati, degli ampliamenti, dei potenziamenti e degli interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture viarie provinciali, sulla base del Piano Provinciale della Viabilità, versione aggiornata al 2006. Tale Piano recepisce gli obiettivi e le previsioni della pianificazione comunitaria (reti transeuropee), nazionale (P.G.T.L.) nonché del Piano Regionale dei trasporti e del Piano Triennale Regionale di interventi per l'adeguamento della rete viaria; tiene inoltre conto dei programmi di R.F.I. del piano relativo al sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (S.F.M.R.).</i></p>	<p style="text-align: center;">Carta del Sistema Insediativo ed Infrastrutturale</p> <p>L'area San Lazzaro di Padova Est presenta spiccate caratteristiche produttive/industriali collocandosi all'interno del <u>Polo Produttivo di interesse provinciale da confermare e/o riqualificare con ampie aree produttive esistenti.</u> In tali aree le norme del PTCP (art. 31) prevedono: <i>Negli ambiti produttivi da confermare e riqualificare ciascun Comune già dotato di <u>zona industriale adeguatamente servita da idonee opere infrastrutturali, può prevedere ampliamenti delle proprie zone "D" nel limite del 5% di quelle previste nel P.R.G. vigente alla data di adozione del presente P.T.C.P. [...] Le previsioni di espansione andranno comunque subordinate, tramite accordo con i soggetti privati, alla realizzazione di opere di urbanizzazione anche aggiuntive, ivi comprese l'asservimento dei terreni ai fini del riequilibrio idrogeologico, di mitigazione degli impatti delle zone industriali esistenti, sotto il profilo visivo, di inquinamento acustico, dell'aria e dell'acqua, nonché di potenziamento dei servizi alle imprese e delle dotazioni infrastrutturali esistenti.</u></i></p> <p>Si individua nell'intorno la presenza di poli produttivi di interesse provinciale a sud ed ovest, la presenza di Polo universitario a sudovest, Centri commerciali – grandi strutture di vendita (Gs) a nord e sud, un elemento della rete ferroviaria comprendente il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale SFMR e relativa Stazione a nord ed un secondo elemento, sempre comprensivo di SFMR lungo Via Friburgo a ovest. A nord ed est sono evidenziate previsioni di progetto consolidate di livello sovraprovinciale. Oltre l'autostrada a nord (S.R. n. 308) e a sud di Via delle Grazie (Corso Argentina) è evidenziata viabilità di livello provinciale di progetto – potenziamento o nuova.</p> <p>L'art. 38 delle Norme Tecniche, oltre a quanto innanzi precisato, dispone che: <i>I Comuni, in sede di formazione o revisione dei rispettivi P.R.C., avranno come priorità il miglioramento e la razionalizzazione della rete esistente, in particolare per adeguarla a ottimali livelli di efficienza e sicurezza, e dovranno recepire la classificazione funzionale della viabilità e le relative fasce di rispetto. Nuovi tracciati, che si collegano con la viabilità provinciale sovracomunale, si</i></p>



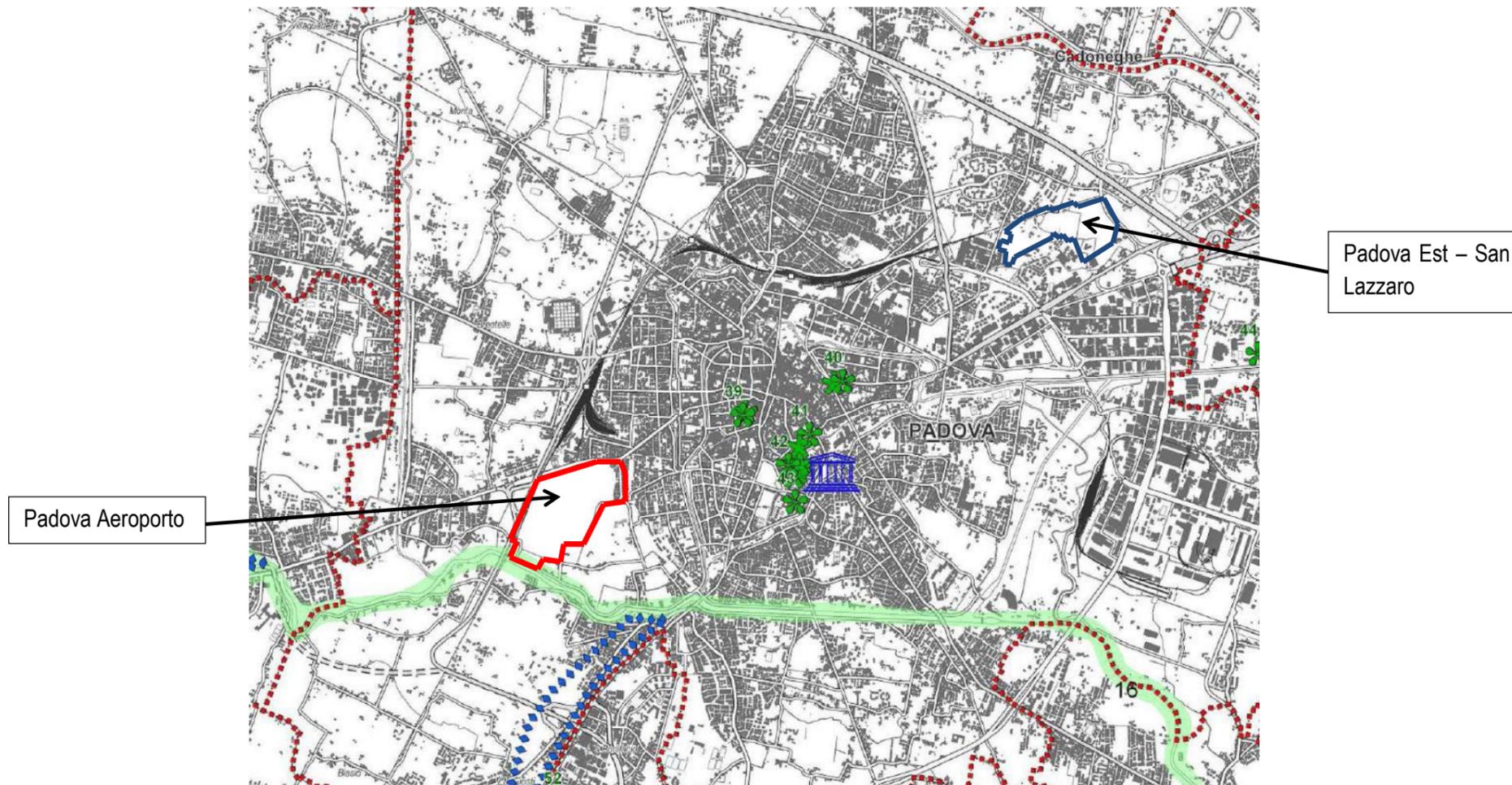
potranno prevedere solo in presenza di documentate necessità e dovranno essere coordinati con la rete provinciale, regionale o statale; inoltre andrà verificata la congruenza delle soluzioni adottate con gli altri sistemi: ambientale, residenziale, produttivo.



-  Aeroporti
-  Linea ferroviaria esistente e linea SFMR
-  Itinerari ciclabili esistenti/di progetto

-  Poli produttivi esistenti di interesse provinciale
-  Poli produttivi da confermare
-  Previsioni di progetto consolidate di livello sovraprovinciale
-  Linea ferroviaria esistente e linea SFMR
-  Stazioni SFMR

Carta del Sistema del Paesaggio



Per entrambe le aree non sono presenti elementi caratterizzanti il Sistema del Paesaggio.
 Si può evidenziare per l'area Padova Aeroporto il confine del sito con il l'ambito fluviale del Tesina, Roncagette e del Bacchiglione (n. 16).

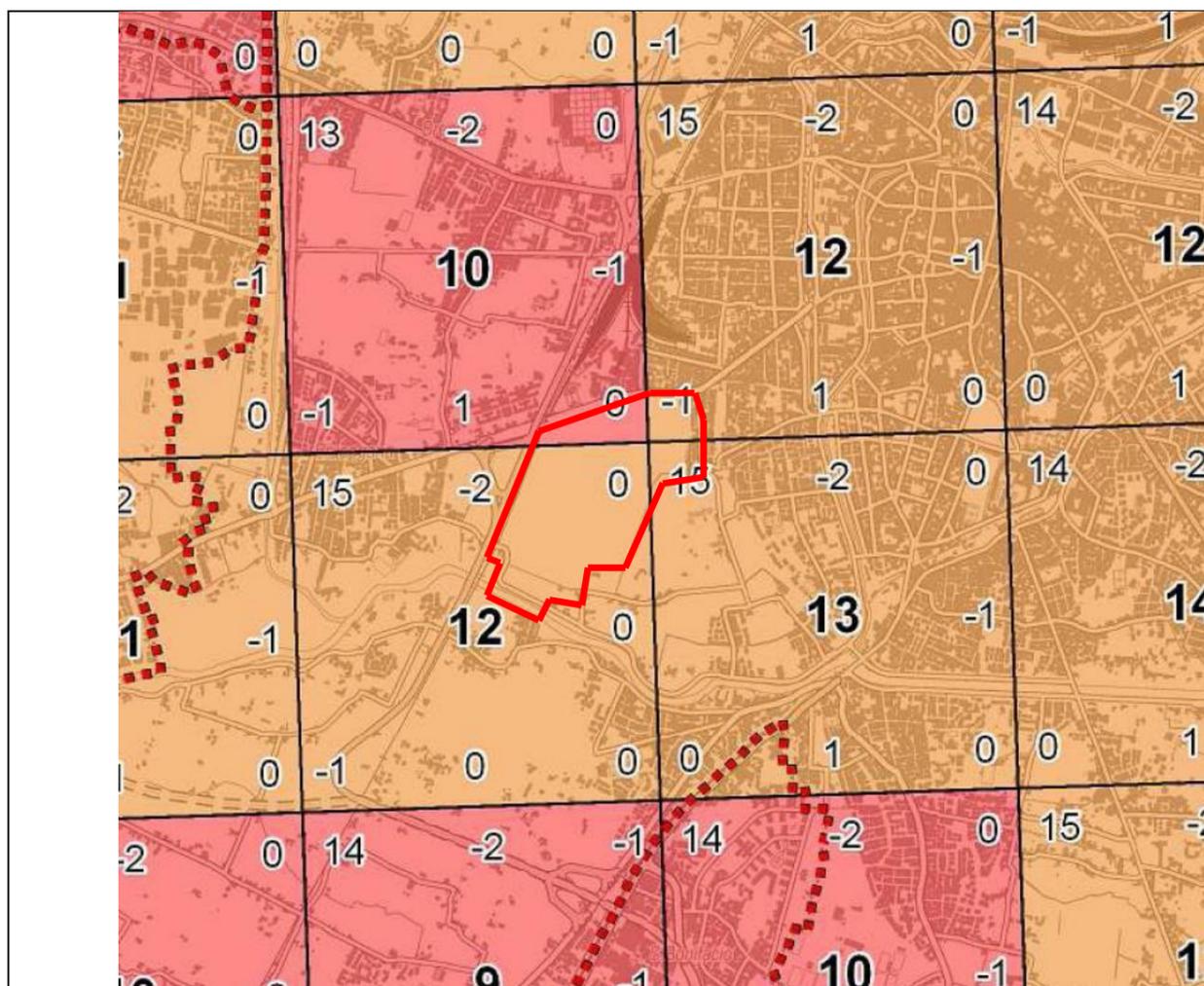
Carta della Sensibilità del Suolo

La matrice della sensibilità rappresenta una sintesi ambientale qualitativa del suolo; è definita come media pesata di 8 parametri e classifica in territorio in 5 classi omogenee.
 La carta di sintesi consente una consultazione propedeutica di tipo qualitativo dei rischi e delle criticità del territorio.

Area di pianura

n1	n2	n3
	n8	n4
n7	n6	n5

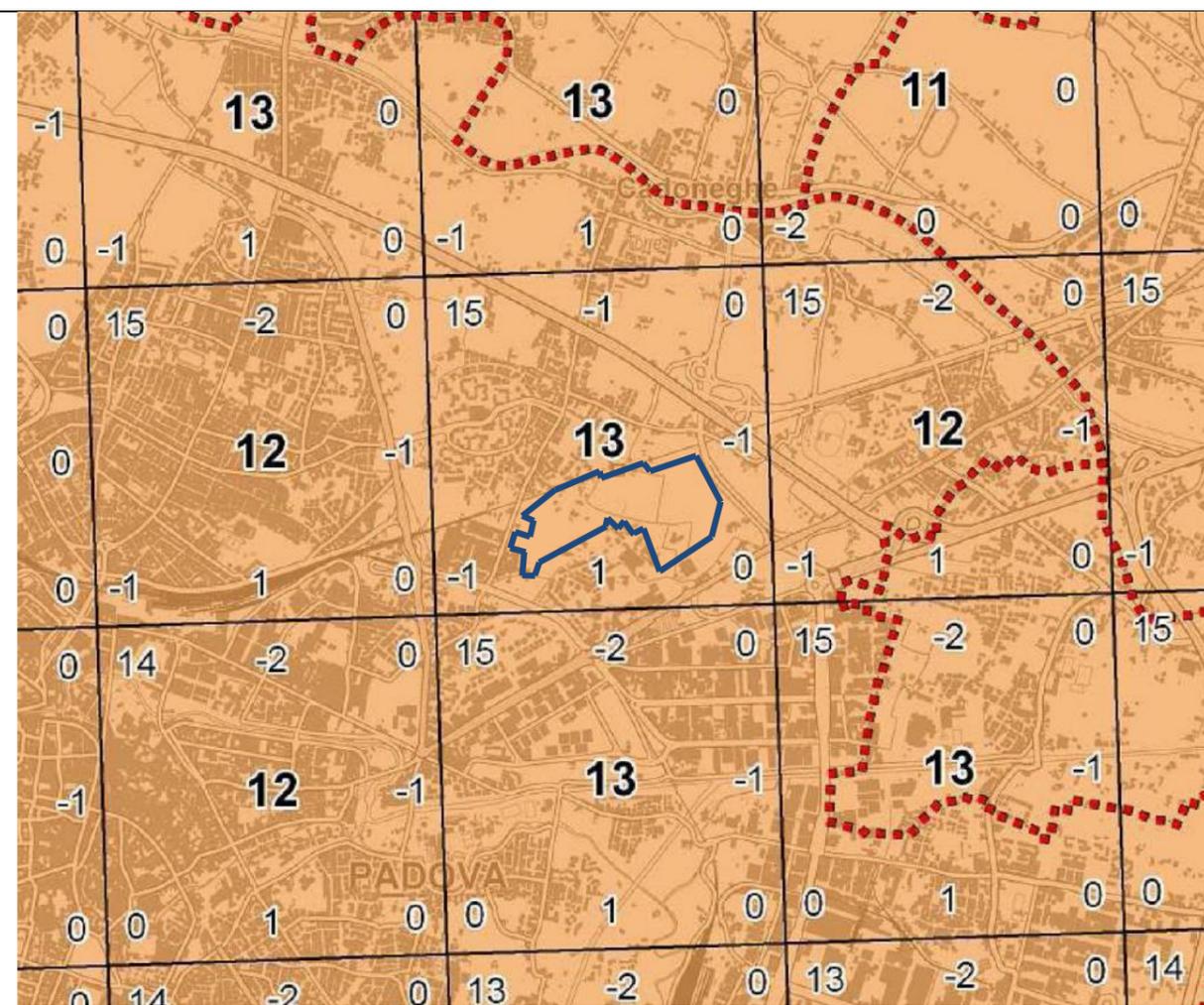
- n1 Litologia
- n2 Soggiacenza della falda
- n3 Uso acquedottistico
- n4 Centri di pericolo
- n5 Rischio sismico
- n6 Uso del suolo
- n7 Rischio idraulico
- n8 Punteggio totale



Poco sensibile

L'area risulta principalmente "poco sensibile" ; presenta:

- litologia: sabbie limose e ghiaie
- falda: da 0 a 2 metri dal pc
- non utilizzo della falda ad uso acquedottistico
- assenza di centri di pericolo
- assenza del rischio sismico
- uso del suolo parzialmente antropizzato e parzialmente ad uso agricolo
- aree a basso rischio idraulico.



Poco sensibile

L'area risulta "poco sensibile" ; presenta:

- litologia: sabbie limose e ghiaie
- falda: da 2 a 4 metri dal pc
- non utilizzo della falda ad uso acquedottistico
- presenza di potenziali centri di pericolo per la presenza di aree industriali
- assenza del rischio sismico
- uso del suolo urbano
- aree a basso rischio idraulico.

PIANO DI ASSETTO TERRITORIALE INTERCOMUNALE – PATI CITTA' METROPOLITANA

Il comune di Padova rientra nel Piano di Assetto Territoriale Intercomunale della Città Metropolitana di Padova.

Il PATI della Città Metropolitana di Padova (CO.ME.PA) è stato adottato dal Comune di Padova con D.C.C. n. 129 del 22.12.2008 e approvato dalla Giunta Provinciale con DGP n. 50 del 22/02/2012 (BUR n. 21 del 16/03/2012).

IL PATI evidenzia per il Polo ospedaliero le seguenti peculiarità e criticità:

*La presenza del polo ospedaliero è altra grande caratteristica dell'identità padovana, dal punto di vista dei servizi offerti ed ancor più per quello della ricerca. L'azienda ospedaliera e l'ospedale Busonera sono situati nel centro storico di Padova, a ridosso delle mura in un'area ristretta, ormai inadeguata agli insediamenti edilizi clinico-ospedalieri, cresciuti nel tempo, oltre alle iniziali previsioni creando, in termini di accessibilità, inquinamento e congestione urbana, gravi difficoltà: **l'attuale localizzazione diviene, in tal modo, antieconomica e disfunzionale per un corretto sviluppo urbano.***

Vicino a questo polo si trova l'ospedale S. Antonio, in via Facciolati. Vicino all'aeroporto, altra grande struttura, si trova l'ospedale dei Colli, mentre in centro storico, in via S. Giovanni da Verdara, è sito l'ospedale militare. La casa di cura di Abano Terme si trova nell'omonimo Comune, unico centro ospedaliero dei Comuni dell'area metropolitana al di fuori di Padova. [...]

*Il centro storico manifesta chiaramente la sua vocazione di luogo delle relazioni e del vivere il tempo libero: in tal senso, **delocalizzare fuori dal centro importanti poli, quali ad esempio quello ospedaliero, da una parte allontanerebbe i grandi flussi di traffico che intasano le vie centrali e dall'altra valorizzerebbe il centro per la sua peculiare caratteristica di essere spazio per il "buon vivere".***

Altra questione di grande importanza è la realizzazione del nuovo Polo Ospedaliero.

Le criticità dell'attuale polo sanitario 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 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 nuovo polo ospedaliero inoltre, non può essere cosa disgiunta da una visione complessiva che metta a sistema sanità, infrastrutture, servizi urbani. Attorno all'area del nuovo ospedale si prevede infatti lo sviluppo di attività e sinergie con risultati di grande interesse per la decongestione delle aree centrali, la riqualificazione delle periferie e per il riequilibrio delle funzioni urbane nel territorio.

La tav. n° 4 "Carta della trasformabilità" individua i servizi e le attrezzature di interesse comune di maggiore rilevanza per l'area metropolitana di Padova.

L'articolo 20 delle NTA del PATI stabilisce che sono attrezzature e servizi destinati a funzioni diverse quali:

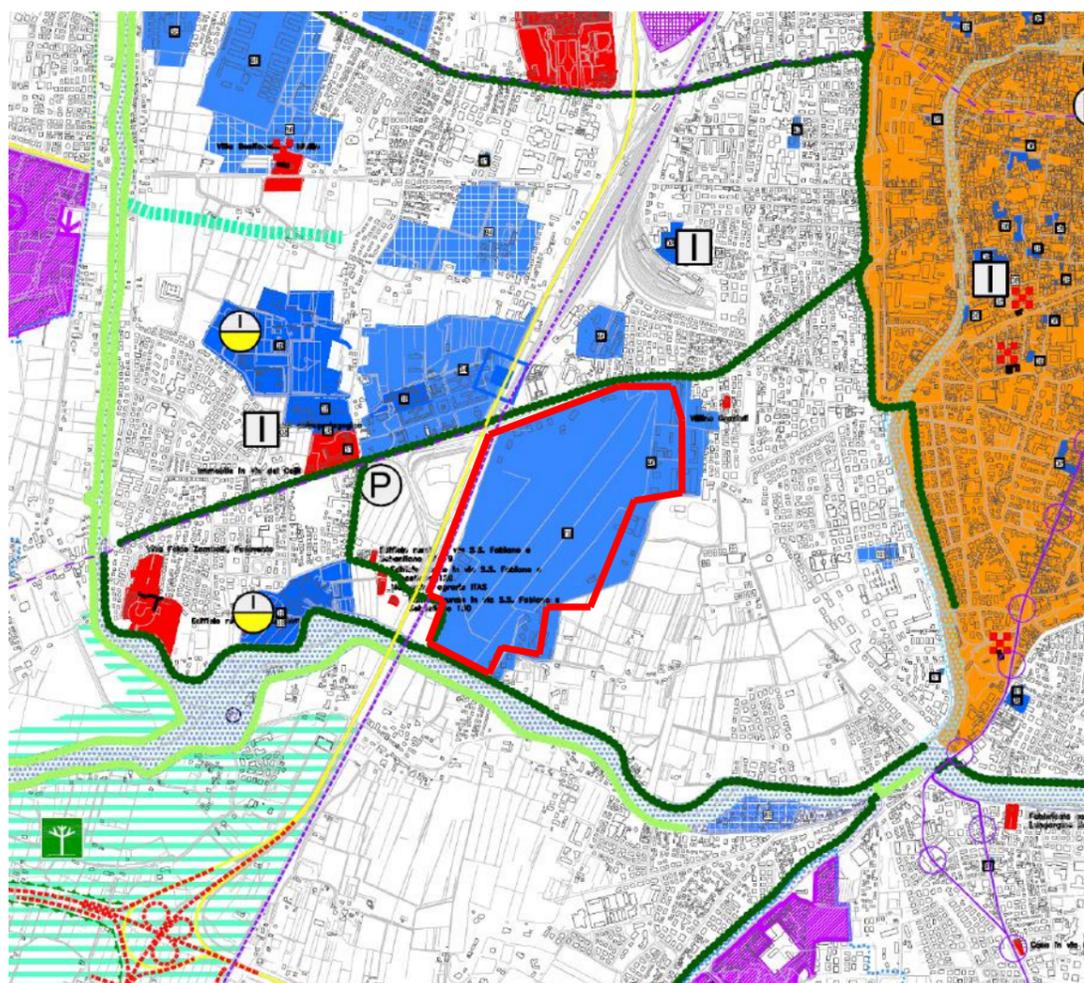
- istituti universitari e per l'istruzione superiore;
- **strutture ospedaliere e servizi socio-sanitari;**
- servizi di pubblica sicurezza;
- servizi commerciali (esposizioni e fiere);
- attrezzature di interscambio;
- aree attrezzate per il gioco e lo sport.

Con tale disposizione normativa le strutture ospedaliere sono di esclusiva competenza del PATI tant'è che la norma prevista dispone che sia il P.I., in coerenza ed in attuazione del P.A.T.I.(e non del PAT), a provvedere a:

- **definire e localizzare le opere e i servizi pubblici di interesse sovracomunale;**
- **disciplinare gli interventi ammissibili, le modalità di trasformazione urbanistica e le destinazioni d'uso;**

pertanto qualsiasi modifica di collocazione dovrà essere attuata mediante la Variante al PATI.

Carta della Trasformabilità



- Attrezzature di interscambio



- stazione S.F.M.R.



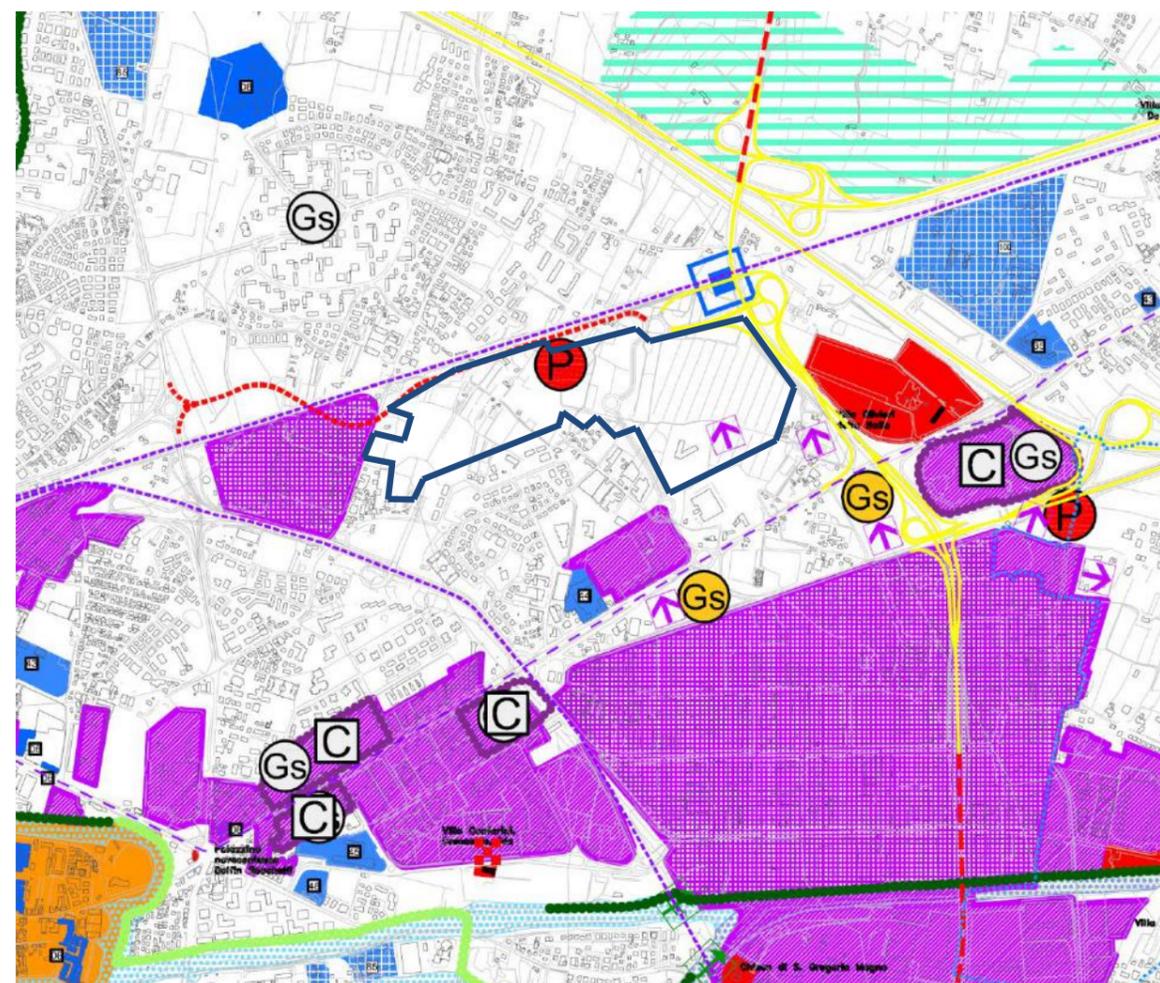
Percorsi storico-ambientali di interesse sovracomunale esistenti



Servizi di pubblica sicurezza (caserme) e attrezzature di interscambio (aeroporto)

L'area è classificata come ambito di Servizi di pubblica sicurezza e con attrezzature di interscambio qual è l'aeroporto. In vicinanza all'ambito è prevista la realizzazione della stazione di interscambio della SFMR.

Carta della Trasformabilità



Parcheggio di interesse metropolitano di progetto



Previsioni potenziamento viabilità



Programmate dai P.R.G. e nei limiti del 5% delle zone "D"



- stazione S.F.M.R.

L'area è programmata per la realizzazione di un parcheggio di interesse metropolitano, per il potenziamento della viabilità e per l'espansione del sistema produttivo, commerciale e direzionale delle zone D.

PIANO DI ASSETTO TERRITORIALE – PAT COMUNE DI PADOVA
 Aggiornato alle prescrizioni approvate con la Conferenza Decisoria del 21 marzo 2014

Si conferma innanzitutto che sia il PATI che il PAT sono tra di loro coerenti e praticamente coincidenti nei temi affrontati nelle carte della Fragilità, dei Vincoli e delle Trasformabilità.

Le scelte strategiche



La città che si muove

Nella tavola *La città che si muove* (elaborato 1.s) individua, nell'ambito Padova Aeroporto, un'area per aviazione generale e sanitaria, cinta ad ovest dalla rete ferroviaria e S.F.M.R. di cui si prevede una stazione con vicina area Park & Ride. Via Sorio – Strada dei Colli è individuata come strada di penetrazione urbana percorsa da tram per il quale si prevede fermata anche di fronte all'aeroporto.

Le scelte strategiche

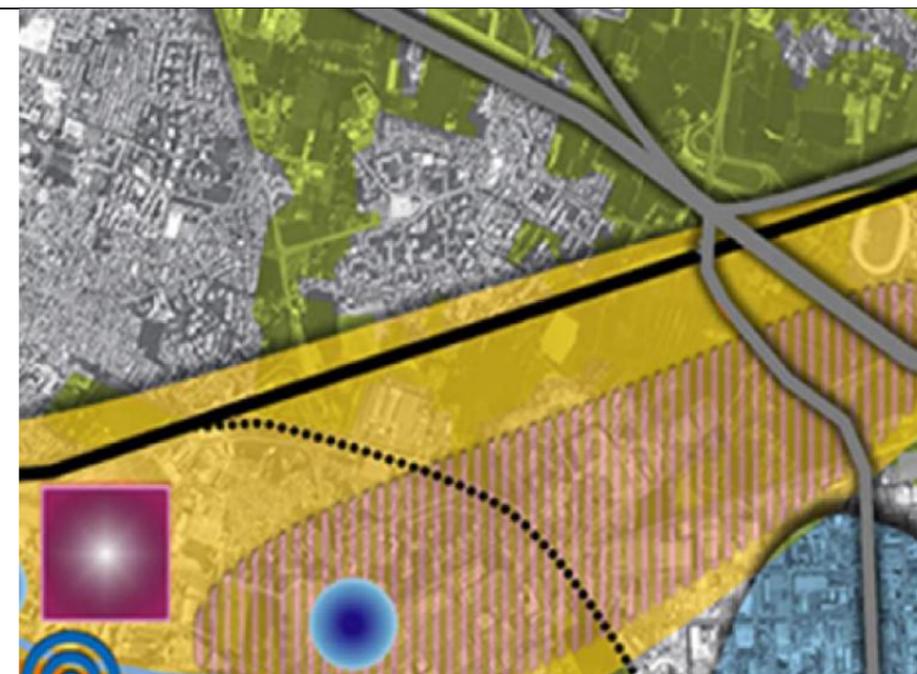


La città che si muove

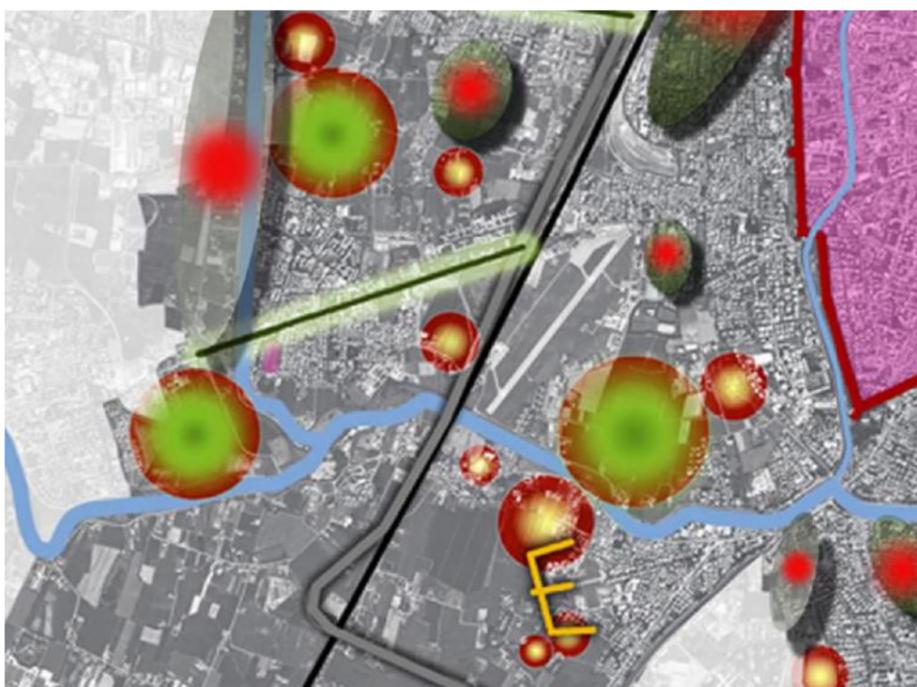
Nella tavola *La città che si muove* (elaborato 1.s) individua, nell'ambito Padova Est – San Lazzaro, la presenza della rete ferroviaria esistente a nord integrata da S.F.M.R. con relativa stazione e vicina area Park & Ride. Ad ovest, in Via Friburgo, è individuata la gronda ferroviaria con funzione merci/messaggeri. Vengono identificati nuovi assi stradali di penetrazione e distribuzione in connessione col sistema di accessi autostradali (A). Via San Marco è individuata come strada di penetrazione urbana percorsa da tram per il quale si prevedono fermate.



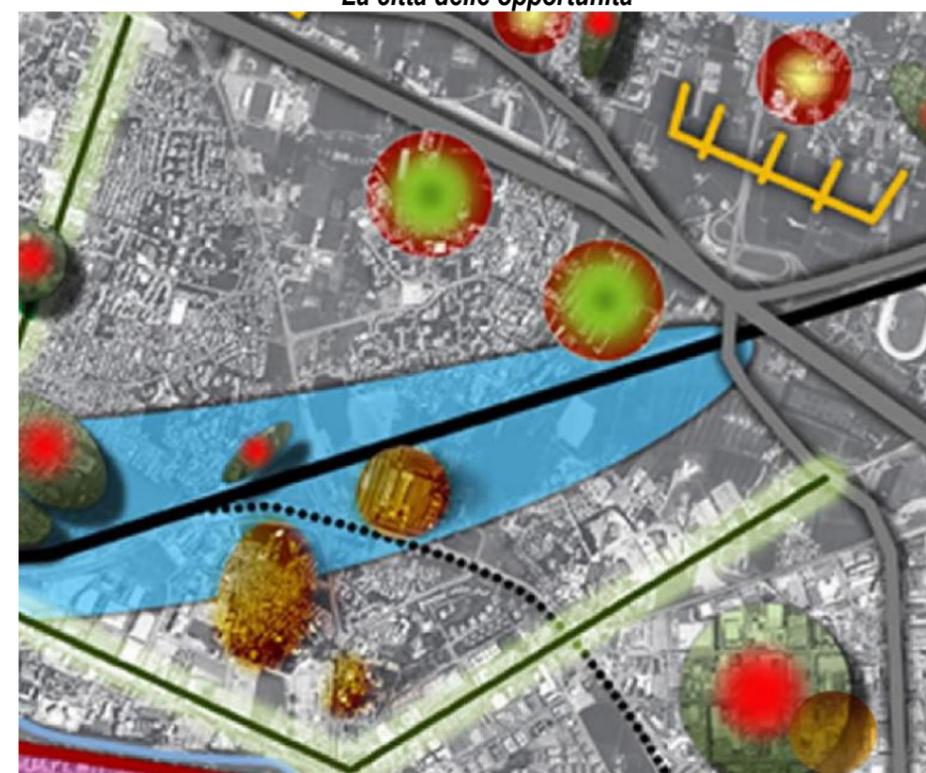
La città delle opportunità



La città delle opportunità



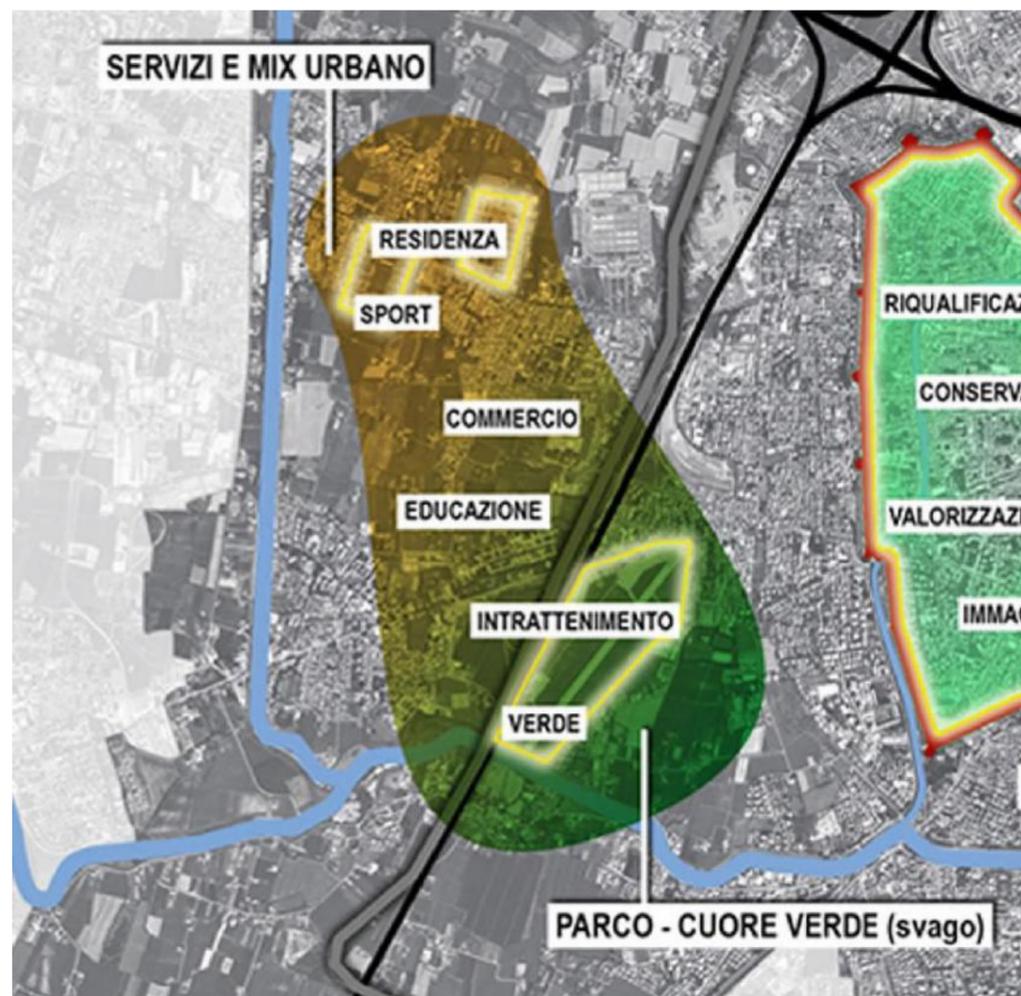
La città che cambia breve-medio periodo



La città che cambia breve-medio periodo

Nella tavola *La città delle opportunità* (elaborato 3.s) non vengono individuati elementi aggiuntivi.

Nella tavola *La città che cambia breve-medio periodo* (elaborato 5.s) viene individuato un ambito di trasformazione e rigenerazione ecologica confermato a sudest, alcuni ambiti di trasformazione urbana a sud ed ovest, un ambito di miglioramento della qualità urbana a nordest, un asse urbano da riqualificare in Strada dei Colli.



La città che cambia medio-lungo periodo

Nella tavola *La città che cambia medio-lungo periodo* (elaborato 6.s) l'area aeroportuale rientra in ambito Parco-cuore verde destinato a svago, mediante potenziamento delle funzioni di intrattenimento e verde.

La tavola *La città delle opportunità* (elaborato 3.s) colloca l'ambito di Padova Est – San Lazzaro nell'Arco dei grandi servizi" e, nello specifico, in area destinata a Polo commerciale.

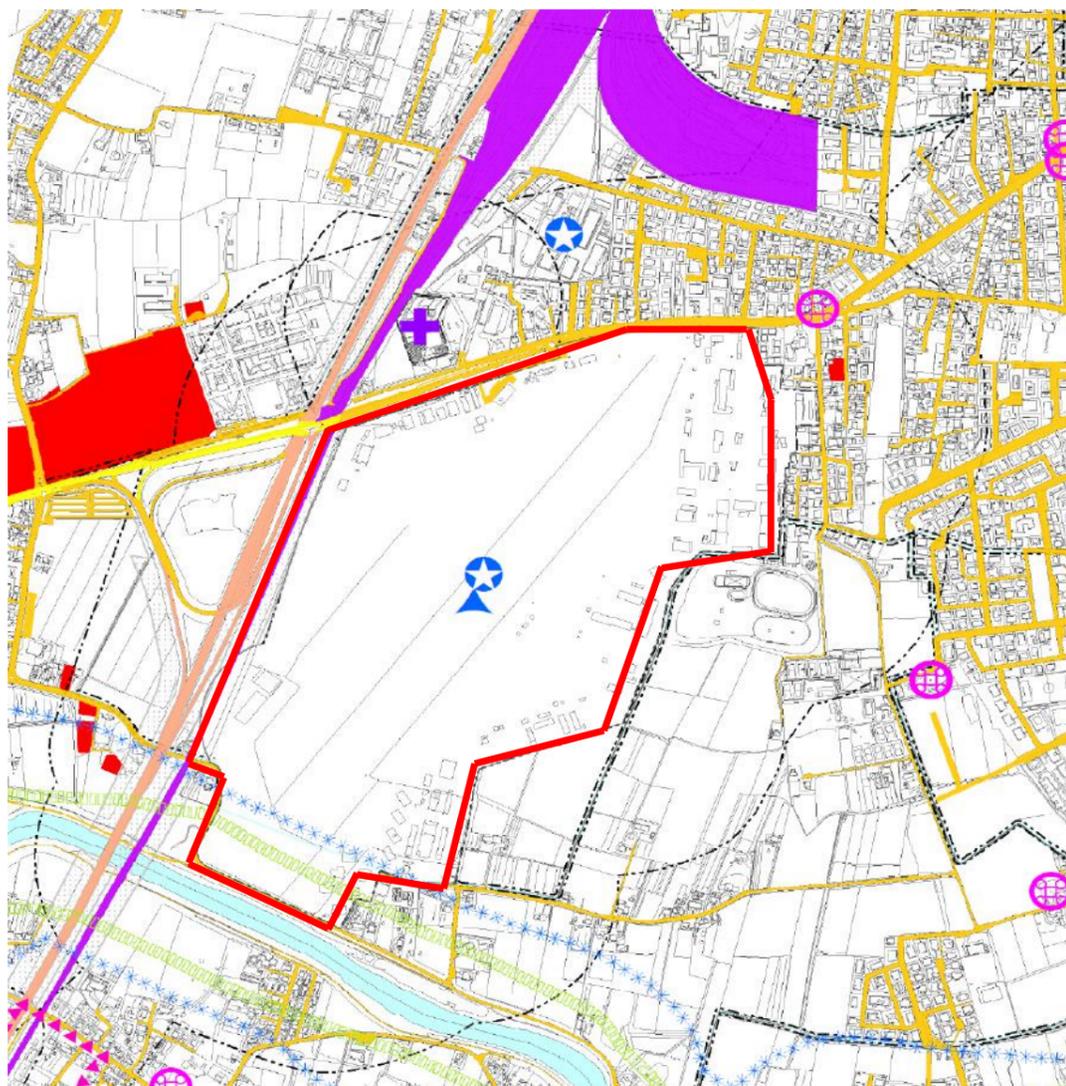
Nella tavola *La città che cambia breve-medio periodo* (elaborato 5.s) viene individuato lungo la ferrovia un nuovo ambito di trasformazione per servizi e attrezzature da realizzare con programmi complessi. Ad ovest un nuovo ambito di riconversione e riqualificazione urbana. Un asse urbano da riqualificare in Via San Marco.



La città che cambia medio-lungo periodo

Nella tavola *La città che cambia medio-lungo periodo* (elaborato 6.s) l'area Padova est – San Lazzaro rientra parzialmente in un ambito destinato a ricerca e grandi servizi.

Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

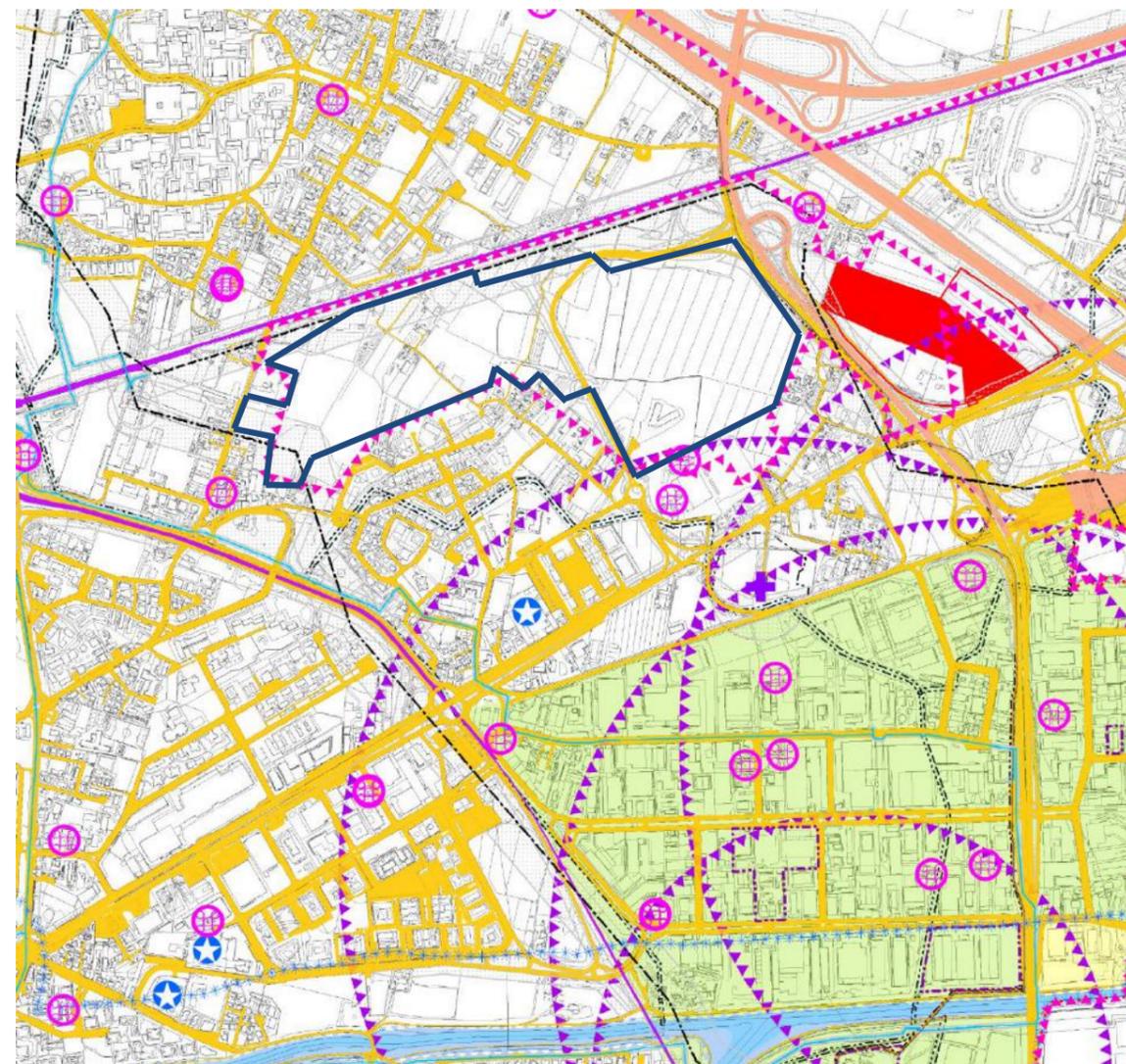


Corsi d'acqua (art.142 lett.c - D.lgs 42/2004)
e territori contermini ai laghi (art.142 lett.b - D.lgs 42/2004)

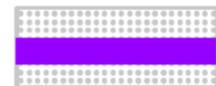


Ambiti naturalistici di livello regionale (P.T.R.C. art.19)
Medio e basso corso del Brenta
Ambiti fluviali del Tesina, del Roncagette e del Bacchiglione

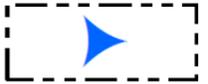
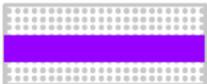
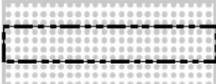
Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



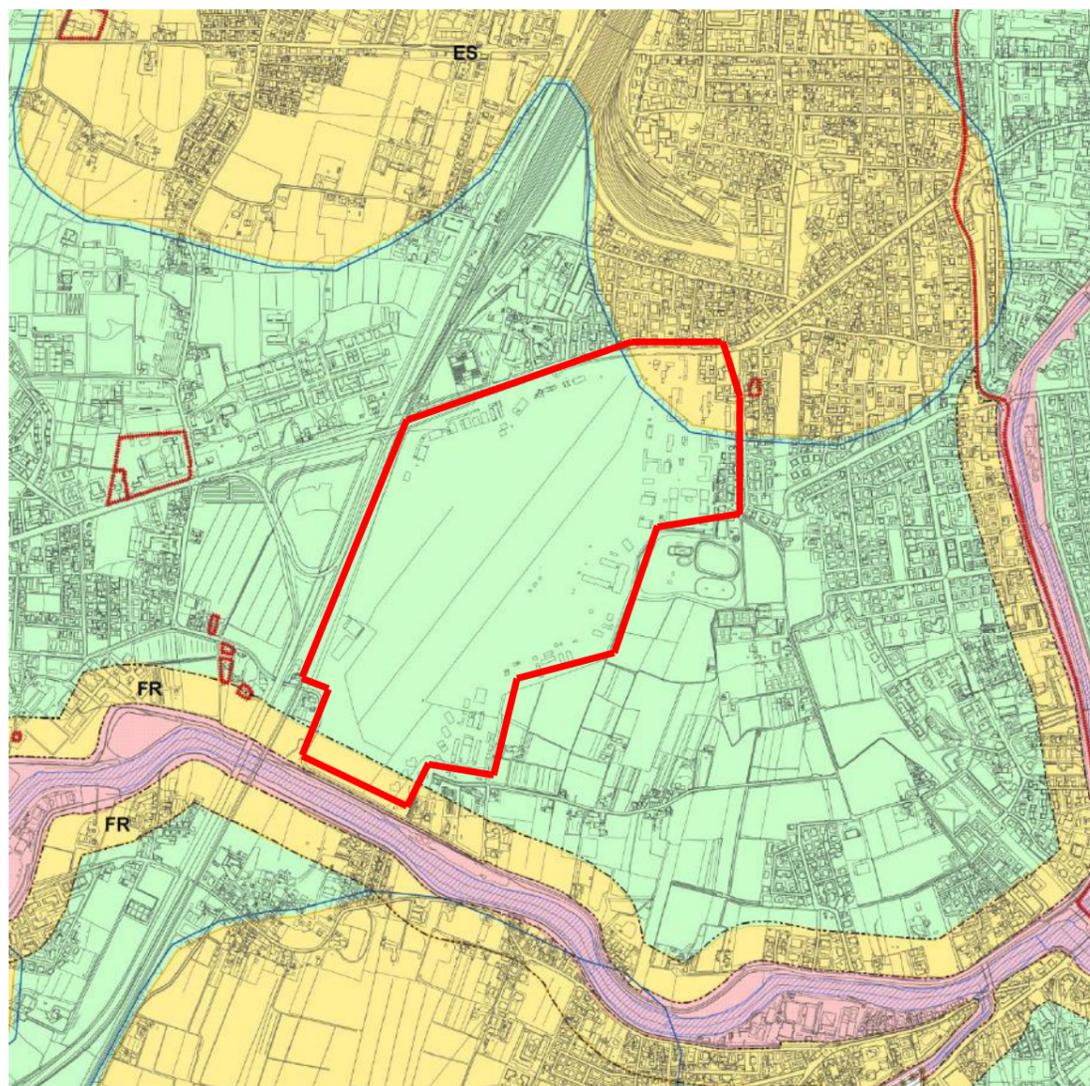
Stabilimenti a rischio di incidente rilevante (D.Lgs 334/1999 - D.Lgs 328/2005)



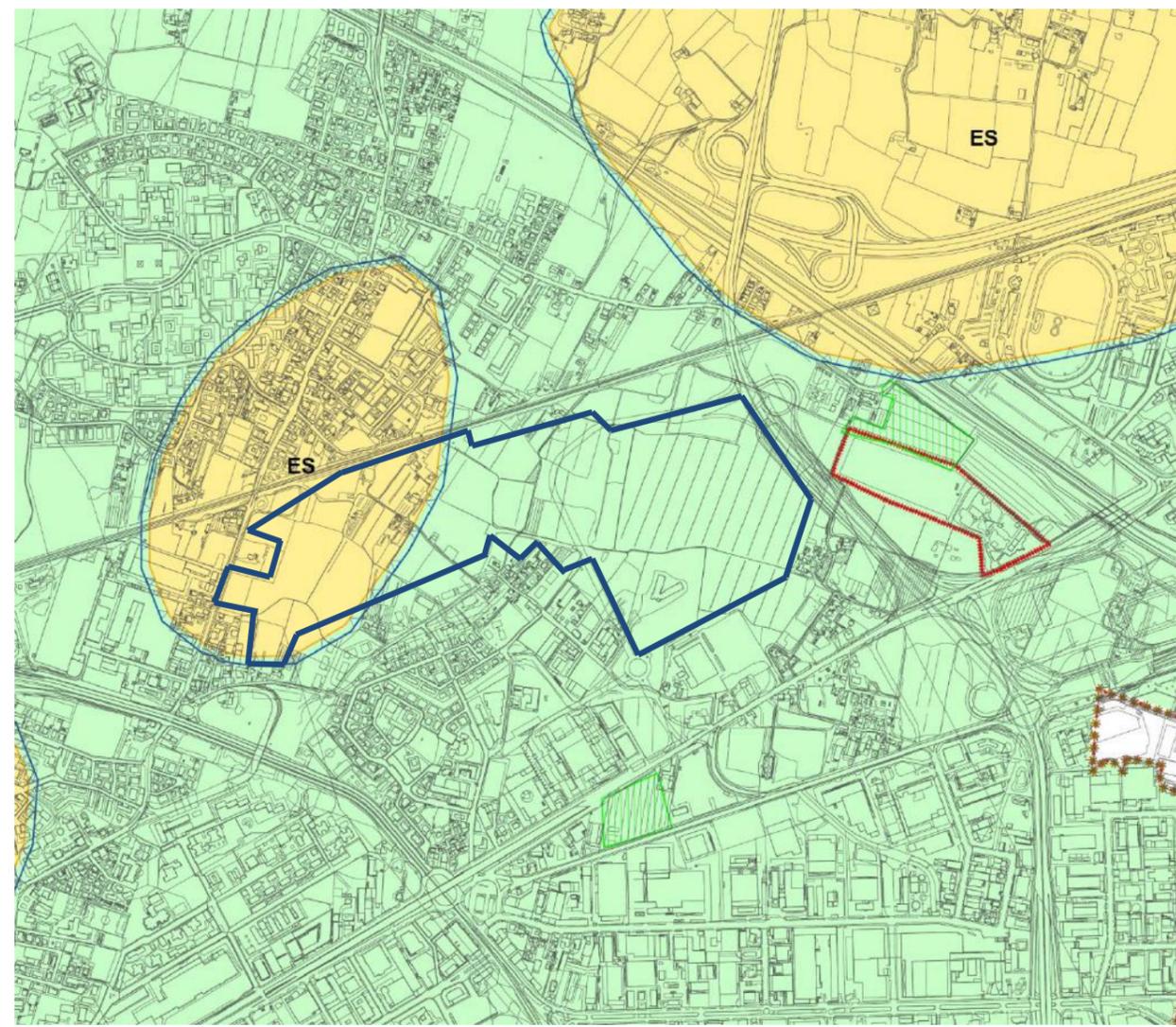
Rete Ferroviaria esistente (DPR N.753/1980) / Fasce di rispetto stradale/ferroviario

 <p>Corsi d'acqua consorziali (R.D. 8 maggio 1904 n.368)</p> <hr/>  <p>Aeroporto/ Servitù o Fasce di rispetto</p>  <p>Zone Militari/ Servitù o Fasce di rispetto (D.lgs 09.05.2005 n.96 - D.lgs 15.03.2006 n.151)</p>  <p>Rete Ferroviaria esistente (DPR N.753/1980) / Fasce di rispetto stradale/ferroviario</p>  <p>Impianti di telecomunicazione</p> <p>L'area risulta oggetto di servitù e fasce di rispetto aeroportuali e militari. Al confine sud con il fiume Bacchilgione è presente il vincolo paesaggistico ex art. 142 D.Lgs 42/2004 e l'ambito fluviale naturalistico di livello regionale del F. Bacchilgione . Al confine ovest è presente la fascia di rispetto ferroviaria e stradale. In adiacenza inoltre sono presenti impianti di telecomunicazione. La viabilità a nord, ovest, est e sud è ripartita fra le competenze provinciali e comunali. A confine est è presente la fascia di rispetto dei corsi d'acqua consortili. L'area non risulta direttamente interferente con il vincolo cimiteriale (che, in base alla cartografia disponibile avere limite Via Sorio). Sono confermati i vincoli del P.A.T.I. di tipo aeronautico e fluviale.</p>	 <p>Impianti di telecomunicazione</p>  <p>Elettrodotti/ fasce di rispetto</p> <p>Si evidenzia che l'area risulta adiacente e lambita da fasce di rispetto ferroviarie e stradali e da un ambito di rispetto cautelativo per la presenza di aziende a Rischio di Incidenza Rilevante (Deposito Gas e prodotti affini / Ditta Farmaceutica / Ditta lavorazione prodotti ad alta combustione) .</p> <p>Si dovrà, pertanto, tenere in considerazione i requisiti minimi di sicurezza per le zone limitrofe interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, per i territori nei quali sono localizzate industrie e stabilimenti classificati a norma degli articoli 6, 7 e 8 del D.Lgs. 334 del 17 agosto 1999 e s.m.i. in attuazione della direttiva 96/82/CE e 2003/105/CE relativa al controllo dei pericoli di incidente rilevante, attuando un controllo dell'urbanizzazione e della sicurezza territoriale Per quanto riguarda questo aspetto, l'ufficio pianificazione della Provincia, richiama l'attenzione, anche se pur remota ipotesi, della possibilità di incidente da fuoco e vapori (fumi e simili) di difficile controllo che ipoteticamente potrebbero coinvolgere l'area.</p> <p>In adiacenza inoltre sono presenti impianti di telecomunicazione e linee elettrodotti. Gli assi stradali vengono classificati gli assi stradali ripartendo le competenze fra comunali, provinciali e regionali.</p>
---	--

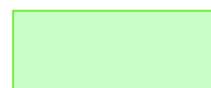
Carta Fragilità



Carta Fragilità



Compatibilità Geologica



Aree idonee



Aree idonee a condizione

ES

Aree esondabili o a rischio di esondazione

FR

Aree su cui sussiste una Fascia di Rispetto idrogeologica 100 metri da piede argine

Aree a dissesto idrogeologico

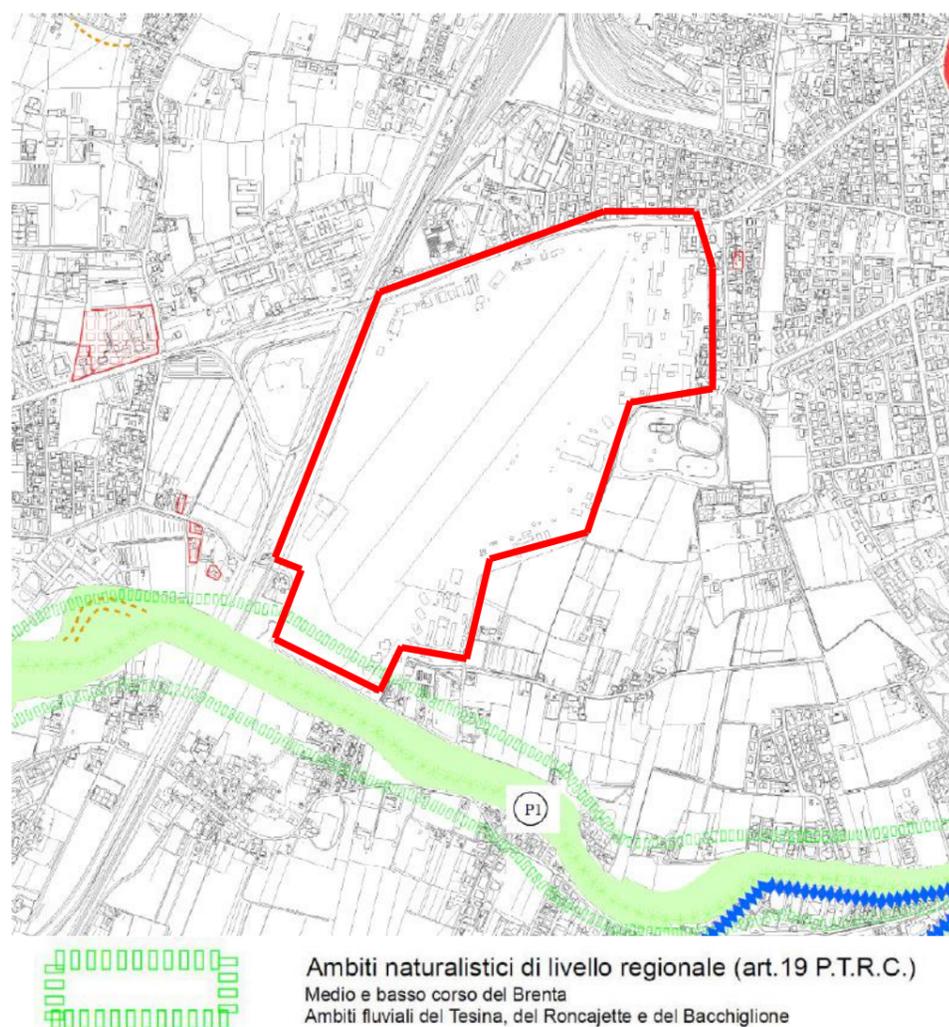


Aree esondabili o a ristagno idrico

Dal punto di vista delle fragilità del territorio le aree sono equivalenti in quanto principalmente classificate con compatibilità geologica *idonea* (art. 7.1) ove non presentano sostanziali problematiche idrogeologiche o vincoli. In tali aree non sono previsti particolari accorgimenti costruttivi o di salvaguardia, salvo quanto prescritto dal D.M. 25 settembre 2005 e D.M. 11 marzo 1988, D.G.R.V. n° 1322/06 e D.G.R.V. n° 80/04 e successive modifiche e D.M. 14 gennaio 2008 e salvo quanto indicato nella Valutazione di compatibilità idraulica finalizzata a ridurre il rischio idraulico nelle aree poste a valle delle zone di intervento urbanistico o edilizio.

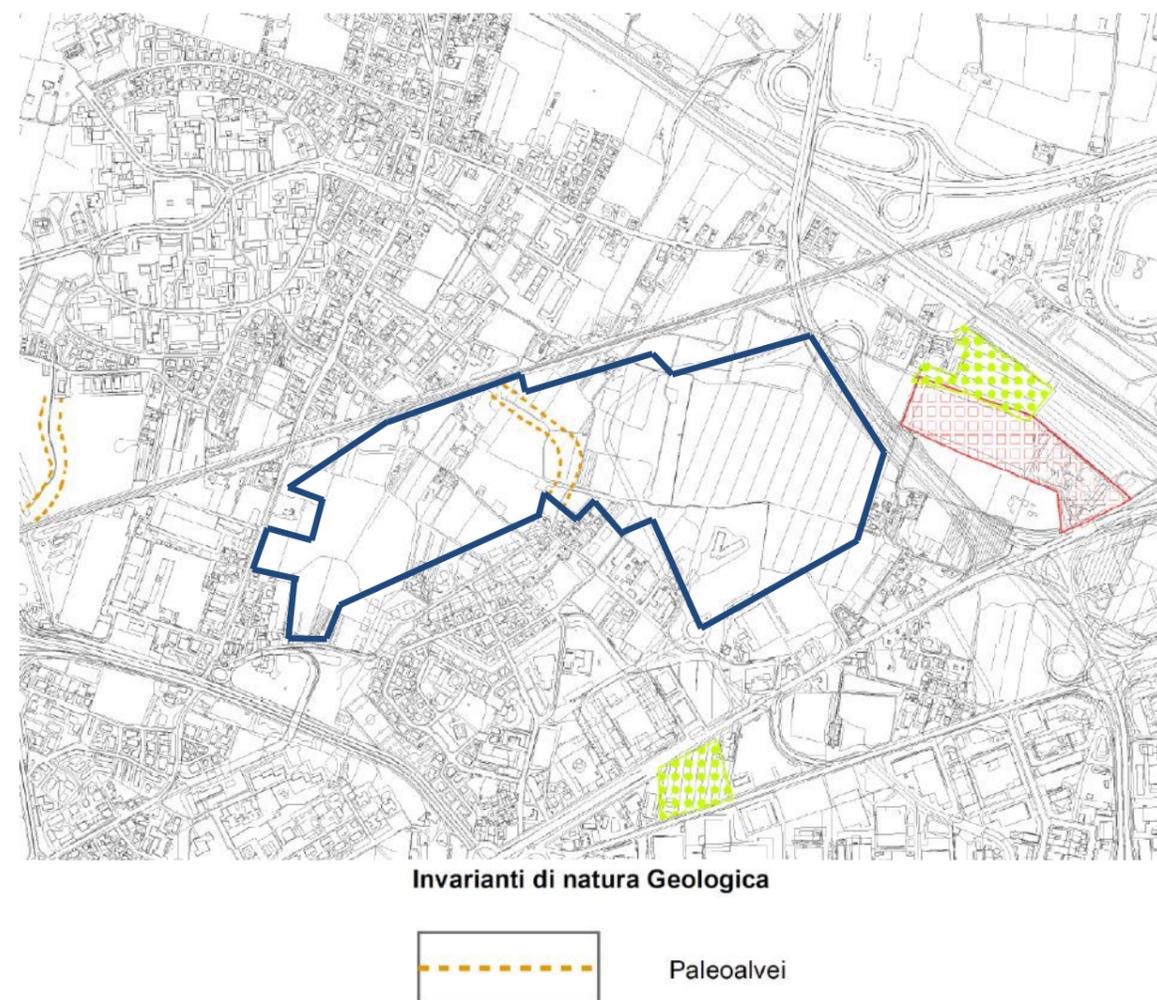
Marginalmente, come evidenziato dal PGBTT del Consorzio, le aree sono interessate da fenomeni di ristagno idrico (art. 8.1); tali aree risultano *idonee a condizioni* (art. 7.1), ovvero per l'edificazione è richiesta l'esecuzione di specifiche indagini geognostiche finalizzate ad accertare i parametri geotecnici del terreno per la definizione delle tipologie di fondazioni e delle modalità esecutive più idonee in relazione alle opere previste. Vi è l'obbligo di rimodellazione morfologica idonea e compatibile (secondo ex D.G.R.V. n° 1322/06, DGRV 2948/2009) del sito, per garantire l'intervento (edilizio/urbanistico) dal ristagno idrico in situazioni di piena. Sono vietati gli interrati con accesso esterno non muniti di adeguati sistemi di protezione idraulica (inclusa autonomia dei sistemi elettrici/elettronici). Per gli stessi interrati dovranno essere previste adeguate opere di impermeabilizzazione.

Carta delle Invarianti



Al confine sud dell'ambito aeroportuale è presente l'Ambito naturalistico di livello regionale – ambito fluviale del Fiume Bacchiglione, normato dall'art. 6.2 delle NTA del PAT.

Carta delle Invarianti



Presenza all'interno dell'area di un paleoalveo, invariante di natura geologica, normato dall'art. 6.1 delle NTA. Il P.A.T. tutela e valorizza, attraverso la loro conservazione, i paleoalvei: - con rilevanza paesaggistica, in quanto morfologicamente apprezzabili;

Le azioni previste nei P.I. sono finalizzate in particolare:

- alla tutela della risorsa idrica, promuovendo la creazione di boschetti, siepi e fasce tampone da inserire nei bacini imbriferi e nelle aree di ricarica delle falde;
- alla tutela e valorizzazione delle formazioni vegetali esistenti, per un aumento della biodiversità e una contemporanea valorizzazione della fauna;

- alla realizzazione di percorsi ed itinerari naturalistici e storico-culturali per il tempo libero, valorizzando le emergenze naturalistiche ed architettoniche collegate (secondo gli itinerari storico-ambientali individuati nella tav. n° 2 "Carta delle invariati" del P.A.T. e/o altri itinerari che potranno essere proposti ad integrazione).

All'interno di queste zone sono vietati attività ed interventi che possano comportare il deterioramento delle caratteristiche di naturalità e biodiversità.

- con rilevanza naturalistica, come aree umide, in quanto relitti dei vecchi corsi d'acqua.

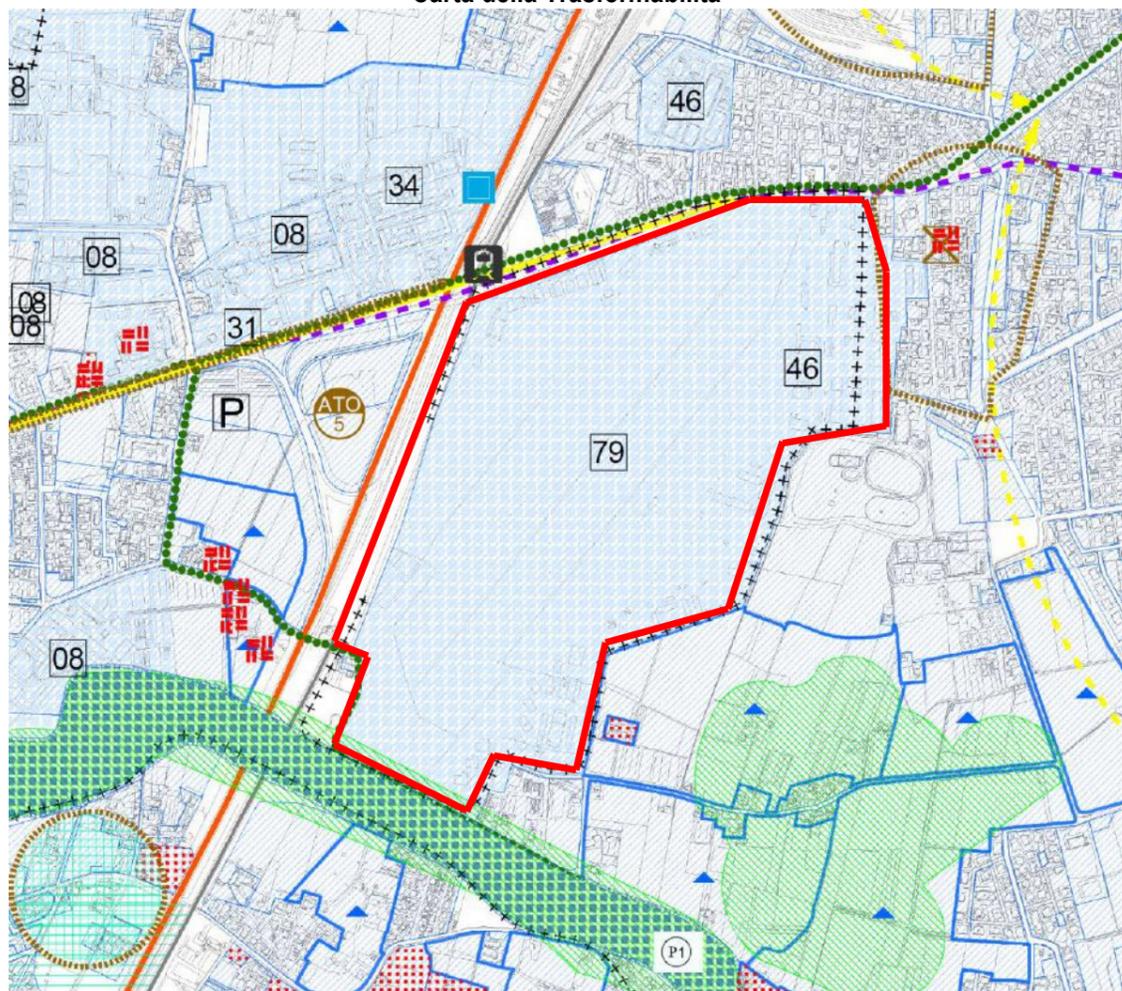
Per la salvaguardia dei paleoalvei il PAT detta le seguenti direttive al PI:

- sono da vietare interventi di nuovi tracciati stradali e nuova edificazione che contrastino o cancellino i segni dell'assetto fondiario e delle curve dei paleoalvei;
- gli eventuali interventi edificatori ammessi non potranno avere dimensioni o caratteristiche tali da cancellare o diminuire la leggibilità della memoria storica e del disegno dei suoli agrari.

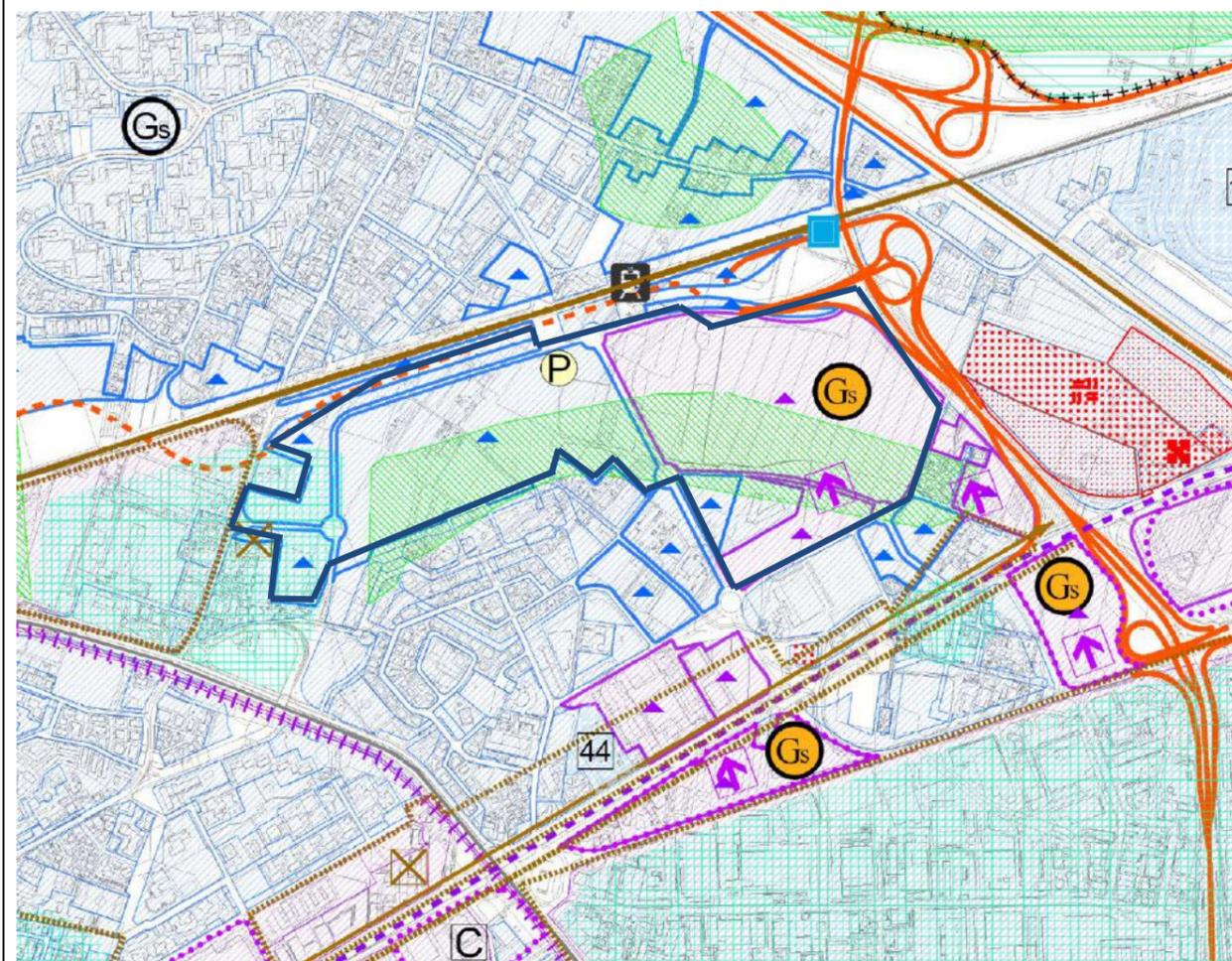
Il P.I. potrà individuare, mediante una specifica ricognizione ed indagine, ulteriori paleoalvei e quelli già individuati nel P.A.T. di cui è vietata la rimozione, il colmamento ed il mascheramento con manufatti di natura antropica.

Per gli elementi invariati di natura geologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica di interesse comunale e sovracomunale, per le quali non opera il principio della emporaneità o della indennizzabilità.

Carta della Trasformabilità



Carta della Trasformabilità

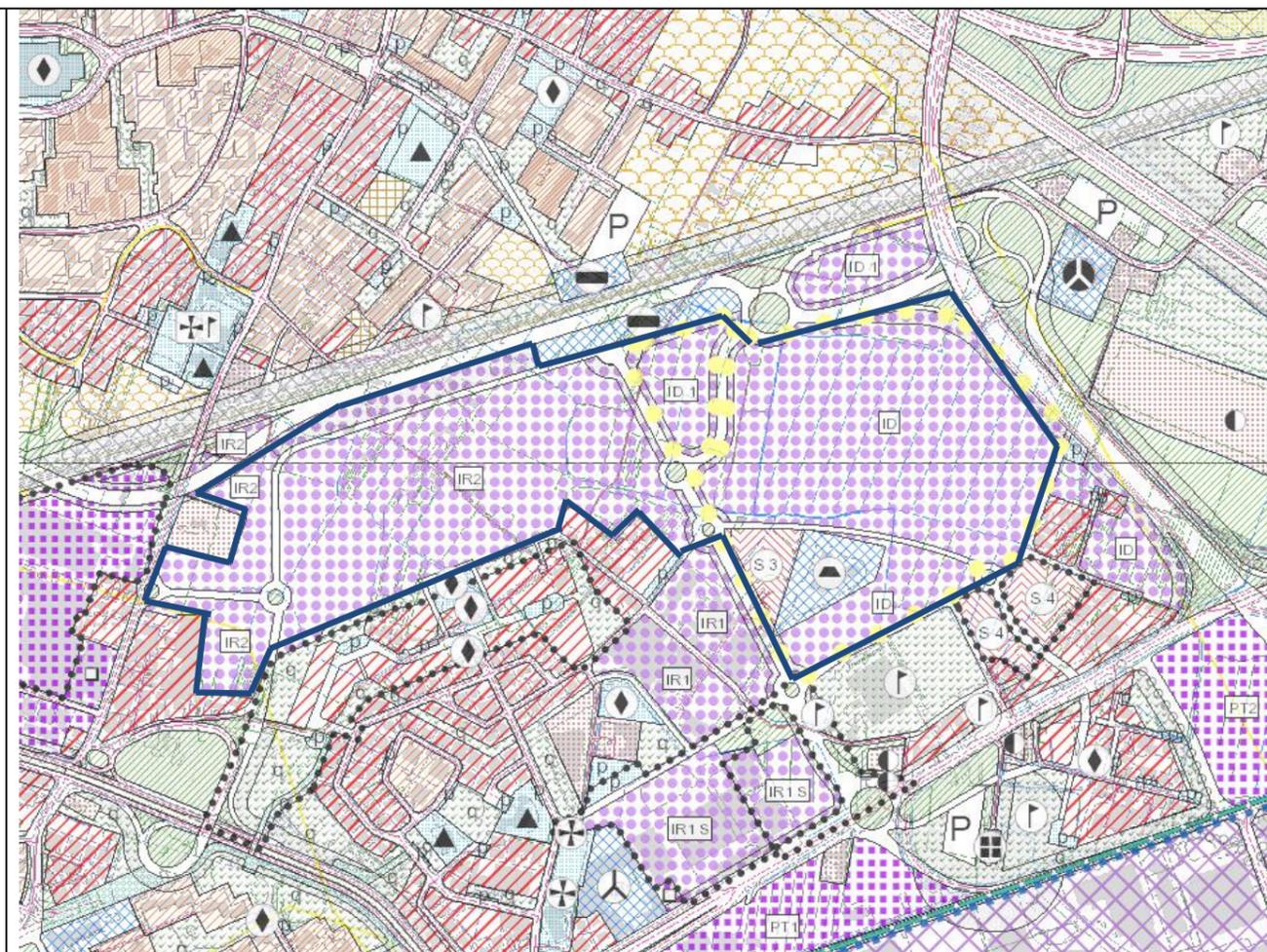
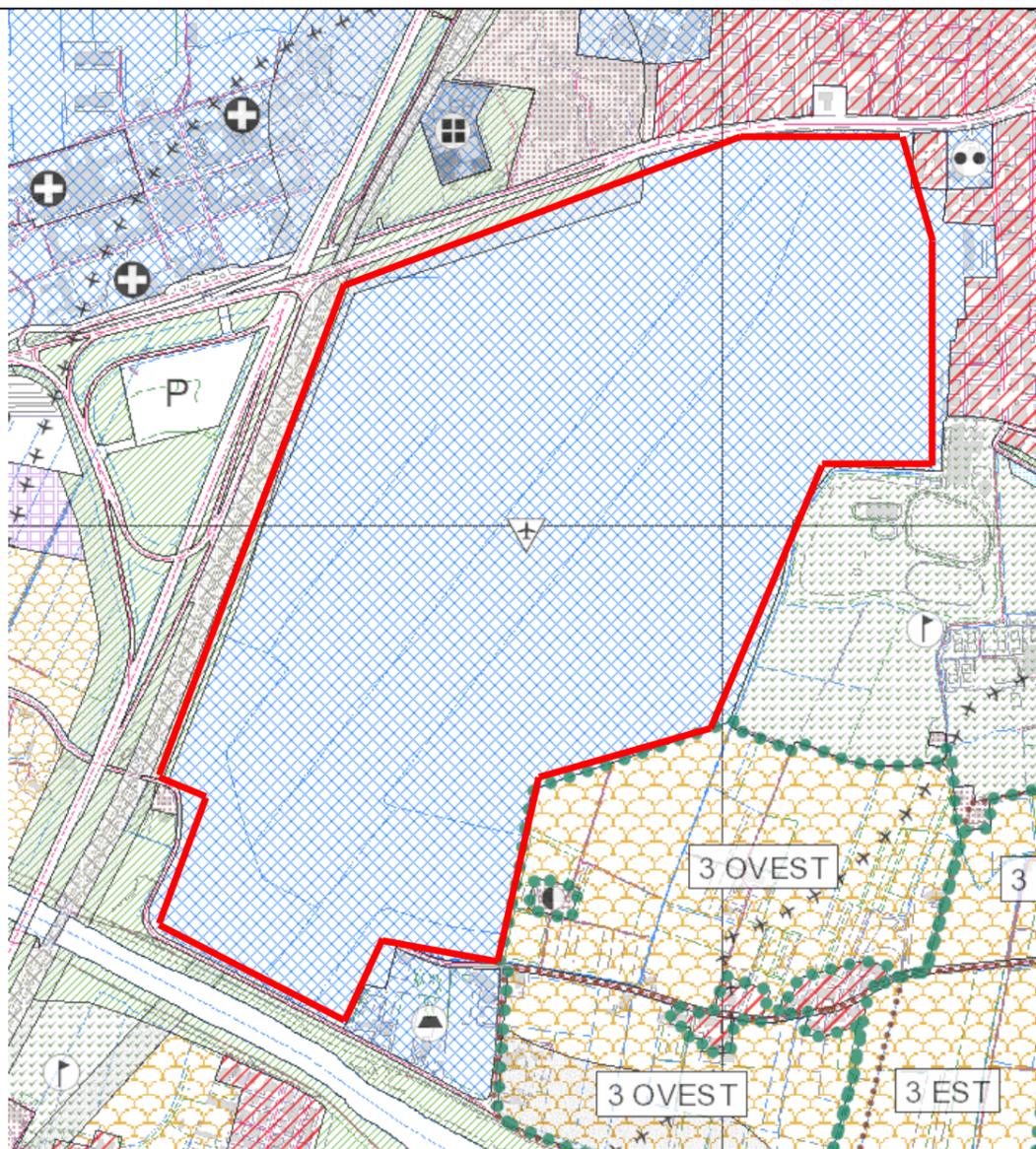


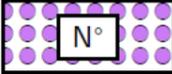
 <p>Servizi di pubblica sicurezza (caserme) e attrezzature di interscambio (aeroporto)</p>  <p>Linee ferroviarie di progetto/stazioni SFMR</p> <p>Valori e tutele naturali - Rete ecologica</p> <p>+++++ + + + + + + + + + + + + + + +</p> <p>Ambiti di pianificazione coordinata -Aree periurbane -Area urbana termale</p>  <p>Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse comunale</p>  <p>Percorsi storico-ambientali esistenti</p>	 <p>Linee ferroviarie di progetto/stazioni SFMR</p>  <p>Nuove Grandi strutture di vendita programmate dal PRG</p>  <p>Ambiti di Piano Attuativo del P.R.G. vigente confermati dal P.A.T.- Città Programmata</p>  <p>Ambiti di urbanizzazione consolidata con destinazioni prevalentemente produttive-commerciali-direzionali - Città consolidata</p>  <p>Ambiti dei parchi o per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse comunale</p>
<p>L'area è classificata come ambito di <u>Servizi di pubblica sicurezza e con attrezzature di interscambio</u> (servizi di interesse sovracomunale). Lungo Via Sorio-Strada dei Colli, individuate come elementi di viabilità secondaria, è prevista una linea S.I.R. (tram), mentre lungo la linea ferroviaria ad ovest è dislocata una fermata S.F.M.R.</p> <p>L'intera area è programmata per la Rete Ecologica comunale come di <i>pianificazione coordinata</i> (ambito periurbano – art. 18.1) dove il Comune, provvede alla definizione di un piano specifico che preveda: <i>la tutela e la valorizzazione dell'insieme complesso di diversi elementi, come relitti di campi chiusi "alla padovana", ville e annessi parchi e broli, corsi d'acqua e manufatti di regimazione idraulica, argini e percorsi da recuperare e valorizzare per il tempo libero;</i> <i>la connessione fra il centro urbano e la periferia attraverso in particolare la rete di fiumi e canali, creando una connessione territoriale più vasta;</i> <i>la salvaguardia e l'incremento degli spazi verdi ricreativi urbani e di cinture verdi intorno alle conurbazioni al fine di un maggiore assorbimento delle polveri sottili e della riduzione dell'effetto "isola di calore estiva" prevedendo anche parcheggi alberati;</i> <i>la conservazione e il ripristino del paesaggio rurale e forestale non urbanizzato;</i> <i>interventi di mitigazione idraulica delle aree urbane circostanti e la valorizzazione delle risorse idriche superficiali e sotterranee;</i> <i>la fruizione a scopo ricreativo, didattico, culturale e sociale delle aree periurbane.</i></p>	<p>L'area è programmata per la parte sud/est dell'ambito di S. Lazzaro da "Nuove Grandi strutture di vendita" di cui all'art. 12.2.5, e per la "Rete ecologica metropolitana e comunale" con l'istituzione di parchi naturali di interesse comunale (art. 11.2.2).</p> <p>Le grandi strutture di vendita di nuova formazione, coerentemente con l'art. 34 del P.T.C.P. adottato, sono individuate, in sede di P.I., esclusivamente tra quelle indicate, a livello strategico, nella tav. 4 "Carta delle trasformabilità" del P.A.T. e del P.A.T.I. all'interno di nuove ulteriori localizzazioni, anche attraverso dismissioni e accorpamenti di altre grandi o medie strutture di vendita, possono essere previste in coerenza con le norme del P.T.C.P. e del P.A.T.I., senza costituire variante al Piano, purché venga sottoscritto un accordo territoriale tra i Comuni facenti parte del Piano e la Provincia.</p> <p>A seguito dell'approvazione del P.A.T. le previsioni dei PRG vigenti compatibili e confermate dal medesimo P.A.T., inerenti la "città programmata", mantengono piena efficacia fino all'approvazione della variante al P.I. avente i contenuti di cui all'art. 17 della L.R. n. 11/04. Le aree che vengono cedute nell'ambito dell'attuazione delle zone di perequazione integrata ed ambientale, già previste dal P.R.G. vigente, salvo per le parti diversamente utilizzate, costituiranno gli "ambiti dei parchi e/o per l'istituzione di parchi e riserve naturali d'interesse comunale".</p> <p>All'interno dell'ambito è inoltre previsto una nuova area a parcheggio a servizio della stazione SFMR di progetto. Lungo Via San Marco è previsto il prolungamento della Linea S.I.R. mentre nel fronte strada sono previsti interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale nella città consolidata.</p>

PIANO DEGLI INTERVENTI – COMUNE DI PADOVA

Norme tecniche di attuazione aggiornate al 05/10/2015, elaborati grafici aggiornati al 28/10/2015.

Si riporta l'estratto della cartografia disponibile nel portale webGis del Comune di Padova.



	Zona di trasformazione integrata - Art. 17 bis		Varianti al P.I.		Azienda trasporto pubblico
---	---	---	------------------	---	----------------------------

Nota: si evidenzia che nell'area Padova Est- San Lazzaro la cartografia disponibile nel portale webGsi del Comune evidenzia un perimetro giallo nelle zone ID1 e ID definito come **variante Ospedale al PI**. Tale simbologia non è presente nella medesima cartografia scaricabile in formato pdf dal sito del Comune di Padova

SERVIZI DI INTERESSE GENERALE - Art. 25



Aeroporto

L'area è classificata come ambito per servizi di interesse generale, ora destinata all'aeroporto.
L'articolo 25 delle norme prevede:

Art. 25 AREE PER SERVIZI DI INTERESSE GENERALE NEL TERRITORIO ESTERNO ALLA ZONA DEL CENTRO STORICO

Le aree per servizi di interesse generale sono destinate alle attrezzature di servizio secondo la specificazione risultante nel Piano degli Interventi nel rispetto del successivo art. 31:

1. uffici amministrativi (es.: municipio, prefettura, questura, archivio di stato, provincia, genio civile, ecc.);
2. attrezzature per l'istruzione diverse dalle attrezzature di quartiere;
3. università;
4. centri di interesse scientifico e culturale (es.: biblioteche, musei, casa della cultura, ecc.);
5. attrezzature per l'igiene e la sanità e attrezzature clinico-ospedaliere;
6. attrezzature assistenziali (es.: istituti per l'infanzia, case di riposo per anziani, istituti per portatori di handicap, ecc.);
7. attrezzature sociali (es.: centri di accoglienza, case dello studente, istituti vari, ecc.);

[...]

Art. 31 DISPOSIZIONI SPECIALI PER LE AREE DI CUI AGLI ARTICOLI 25, 26, 30, 34

Le destinazioni specifiche delle varie aree, indicate nelle planimetrie di Piano degli Interventi, possono essere modificate con delibera del Consiglio Comunale senza comportare variante al piano, purché le aree siano utilizzate per i servizi di cui agli articoli 25, 26, 30, 34 e nel rispetto dei principi informativi del Piano degli Interventi; fermo restando l'ammissibilità della modifica della destinazione in verde pubblico delle aree di cui ai medesimi articoli.

L'intervento di soggetti diversi dal Comune viene definito dal Consiglio Comunale mediante deliberazione unitamente ad una apposita convenzione. Il Sindaco può consentire la provvisoria sistemazione a verde e la recinzione delle aree non ancora utilizzate per le sistemazioni previste dal P.I.

L'ambito ricade in zona di trasformazione integrata (art. 17.2 bis) e in particolare nella zona ID, ID1 e IR2. Le norme prescrivono:

Art. 17 bis ZONA DI TRASFORMAZIONE INTEGRATA

La zona di trasformazione integrata comprende più zone distinte sulla scorta dello stato di fatto, delle destinazioni d'uso ammesse e per gli indici. La zona si suddivide in:

zona a destinazione mista edificata IR1;

zona a destinazione prevalentemente residenziale ineditata IR2;

zona a destinazione commerciale e/o direzionale a interfaccia regionale ID.

zona a destinazione commerciale e/o direzionale, a servizio della mobilità, di interfaccia regionale ID 1, articolata in due distinti ambiti di intervento SE e SP secondo la ripartizione funzionale prevista dalla specifica disciplina urbanistica di zona.

Gli interventi in detta zona sono subordinati all'approvazione di uno strumento urbanistico attuativo definito ai sensi dell'art. 3.

ZONA IR2 – Ineditata

* ripartizione funzionale:

superficie edificabile (se) non superiore al 26 % (ventisei per cento);

superficie pubblica e/o di uso pubblico (sp) non inferiore al 74 % (settantaquattro per cento) di sz;

indice territoriale di zona mc/mq 1 (uno);

altezza m 10,50 (dieci virgola cinquanta), distaccati come da precedente art. 7;

parcheggi privati mq 1 (uno) ogni 10 (dieci) mc;

servizi (per la parte non residenziale) mq 100/100 di s.l.p. di cui almeno la metà a parcheggi e comunque nel rispetto della L.R. 50/2012.

I rapporti e le indicazioni sopra riportate riassumono i contenuti del preaccordo approvato con deliberazione della Giunta Comunale n.539 del 3 agosto 2015, che prevale nel caso di interpretazione, ed allegato nell'appendice delle presenti N.T.A.

ZONA ID – Interfaccia regionale

[...]

destinazioni d'uso ammesse (riferimento R.E.):

servizi pubblici e/o di uso pubblico, direzionali, commerciali (comprese le grandi strutture di vendita e i pubblici esercizi), turistico-ricettive;

artigianali artistiche e/o di servizio, turistico-ricettive, residenziali.

Le destinazioni d'uso sopra riportate vanno articolate secondo le seguenti percentuali:

destinazioni direzionali, commerciali, servizi pubblici e/o di interesse pubblico non superiore al 75% (settantacinque per cento) della s.l.p.;

turistico-ricettive, artigianali, direzionali, servizi pubblici e/o di interesse pubblico, pubblici esercizi, residenziali, non inferiore al 25% (venticinque per cento) di s.l.p. con un massimo del 10% (dieci per cento) per la residenza.

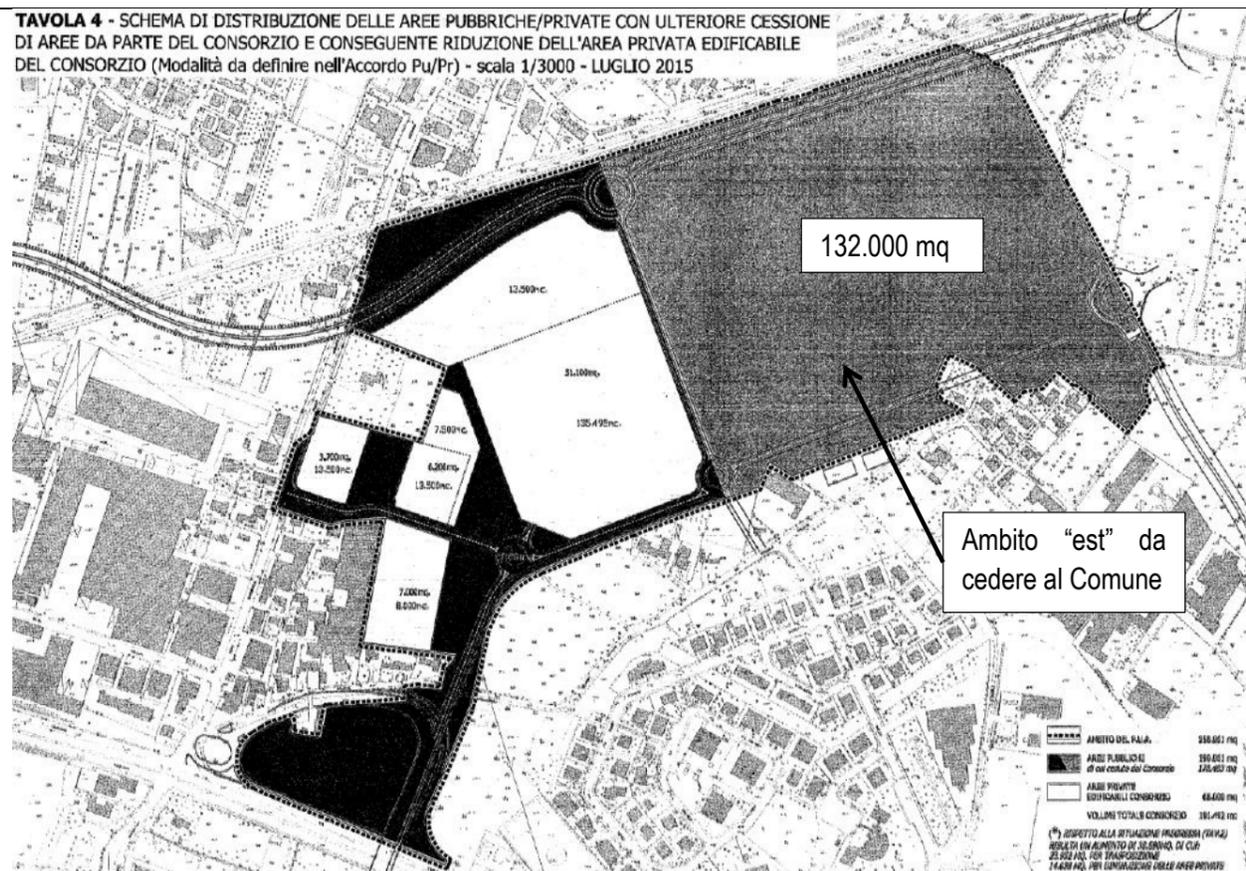
Sono vietate le attività di rottamazione e simili, i depositi all'aperto, il commercio all'ingrosso, i depositi e magazzini.

ZONA ID 1 – Servizi alla mobilità di interfaccia regionale.

[...]

La Zona ID 1 è articolata in due distinti ambiti di intervento denominati ID1 - SE, al cui interno trova prevalentemente

	<p>collocazione la Superficie edificabile, e ID1 - SP, dove trova collocazione la Superficie pubblica. All'interno della Zona ID1 -SE sono ammesse le seguenti destinazione d'uso (riferimento R.E.): servizi pubblici e/o di uso pubblico, direzionali, commerciali (comprese le grandi strutture di vendita e i pubblici esercizi), turistico-ricettive; artigianali artistiche e/o di servizio, turistico-ricettive, residenziali. [...] All'interno della Zona ID1 - SP sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso: Attrezzature per la mobilità - Parcheggi Principali</p> <p>L'area della fermata SFMR di Padova S. Lazzaro è destinata ad ospitare le funzioni di Parcheggio principale, di parcheggio per autobus extraurbani e di servizi a supporto alla mobilità.</p>
	<p style="text-align: center;">VARIANTE AL PI DI ADEGUAMENTO ALLE NTA DEL PAT – NOVEMBRE 2015 ADOTTATA con Deliberazione del Consiglio comunale n.83 del 23 novembre 2015</p> <p>La variante al PI del novembre 2015 , oltre all'adeguamento della dizione da "Piano Regolatore Generale" a "Piano degli Interventi" su tutto il testo normativo, prevede per l'area IR2 a "San Lazzaro" una semplificazione della normativa rivedendo le ripartizioni funzionali a parità di indici di edificazione, rimandando al Pre-accordo approvato con DGC n. <u>539 del 3 agosto 2015</u> .</p> <p>Inoltre per il <u>Vincolo da Paleoalveo</u> presente nell'area San Lazzaro, la variante considera tali <i>invarianti residuali ed interessate da importanti infrastrutture di interesse comunale e sovracomunale</i> e pertanto vengono stralciati da quelli indicati dal PAT e PATI, adeguando coerentemente gli elaborati del PAT e del PATI Città Metropolitana.</p>
	<p style="text-align: center;">PREACCORDO NUOVO PUA AREA RESIDENZIALE IR2 SAN LAZZARO approvato con DGC 539 del 03/08/2015</p> <p>Il Preaccordo tra Comune e il Consorzio per lo sviluppo del PUA "area IR2 San Lazzaro" definisce l'incremento di superficie da cedere al Comune di Padova, per un complessivo totale di 190.961 mq, e in particolare la presentazione del nuovo PUA deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementare l'area ad est, ossia in continuità con l'area comunale, per una superficie complessiva di 132.000, secondo lo schema di seguito riportato. <p>Riepilogo previsioni dell'ipotesi di variante con accordo Pu/Pr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aree pubbliche complessive 190.961 mq (ci cui 132.000 circa in area est in adiacenza ambito di proprietà comunale) - Aree private 68.000 - Totale ambito PUA 258.961 mq



Estatto tav. 4 Preaccordo DGC 539 del 03/08/2015

DOCUMENTO PRELIMINARE PER LA VARIANTE OSPEDALE

La Giunta comunale ha approvato il documento preliminare relativo all'adozione di una variante al Piano di assetto del territorio (Pat), finalizzata alla rilocalizzazione dell'area per il nuovo ospedale propedeutica alla variante al Piano degli interventi (Pi).

Il documento preliminare effettua una scelta strategica per la città, stabilendo di non realizzare il nuovo ospedale nella parte Ovest della Città, ma di indicare la nuova area di San Lazzaro nella parte Est su superficie prevalentemente pubblica in un "quadrante urbano" già urbanizzato e collegato in modo organico con la mobilità comunale e intercomunale, con il sistema ferroviario e facilmente raggiungibile con una attenta organizzazione del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.



Tavole di variante del PAT



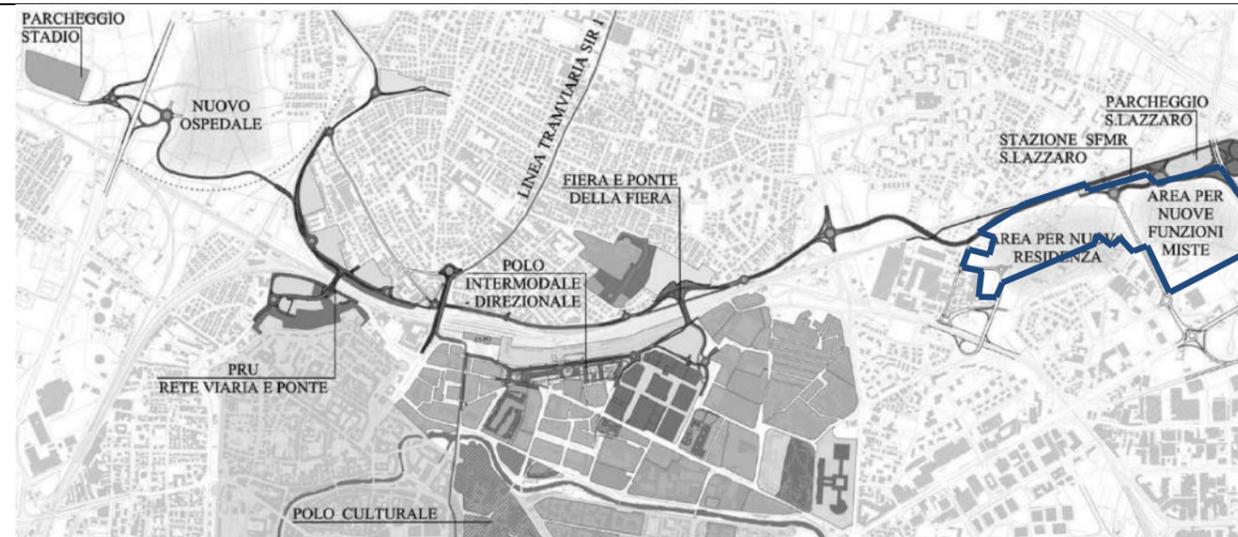
Tavole di variante del PI

Il documento evidenzia inoltre la possibilità dei singoli Comuni in sede di approvazione e gestione dei propri PAT di operare delle modifiche alle previsioni del PATI senza che queste costituissero varianti al PATI stesso. Tale facoltà è descritta nell'art. 3 delle NTA del PATI dove si stabilisce nella sostanza che le modifiche che non comportano uno stravolgimento nelle scelte strategiche e dei contenuti di interesse comune, nonché modifiche funzionali alle previsioni, queste non costituiscono variante al PATI.

Le varianti proposte dal PI, che prevedono lo stralcio del *Paleoalveo* e dell'*Ambito per l'istituzione di parchi di interesse comunale*, **non risultano ammissibili in quanto in contrasto con i livelli di pianificazione sovraordinata (PATI e PAT), ove tra l'altro è previsto il divieto dell'eliminazione di tali invarianti.** Si evidenzia che dopo l'ultimo incontro in sede regionale il Comune di Padova ha dichiarato che la variante sarà attuata attraverso un Accordo di Programma e non con semplice variante al P.I.

PRUSST – ARCO DI GIANO

Il PRUSST non interessa direttamente l'area dell'aeroporto



L'ambito è direttamente interessato dal PRUSST Arco di Giano. Sono previsti interventi di intermodalità con la realizzazione del parcheggio San Lazzaro e della nuova stazione della SFMR.

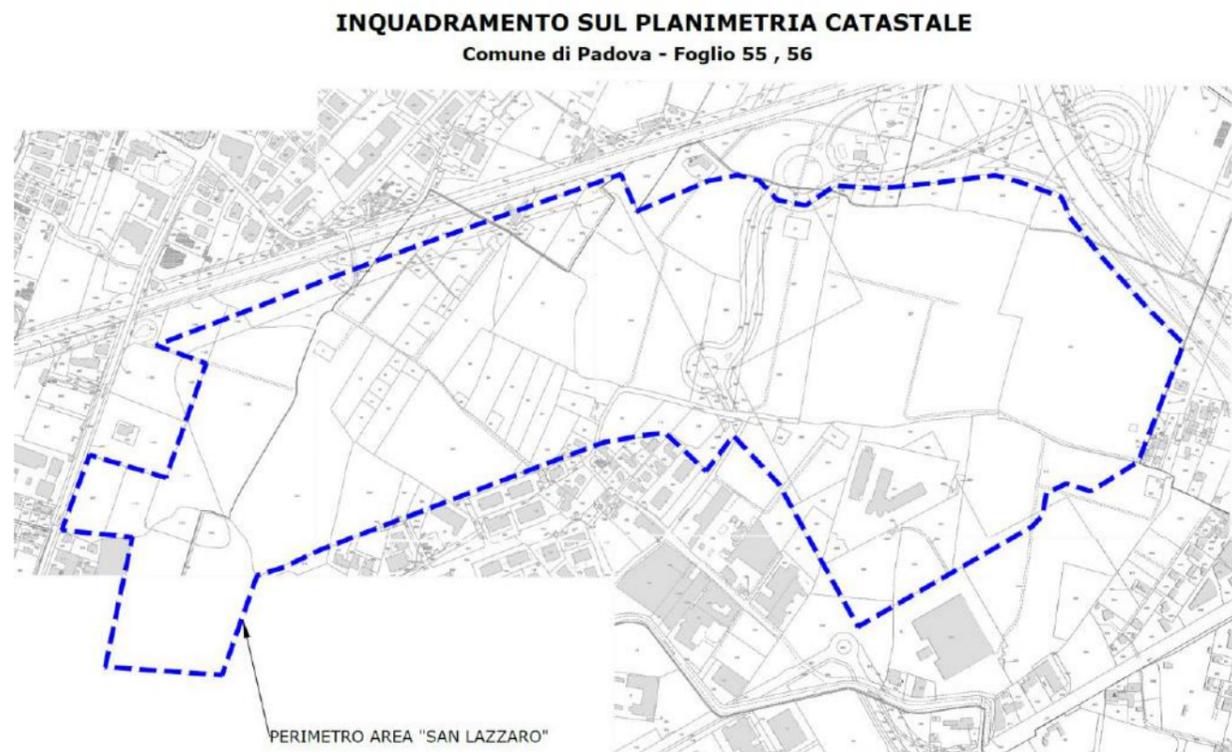
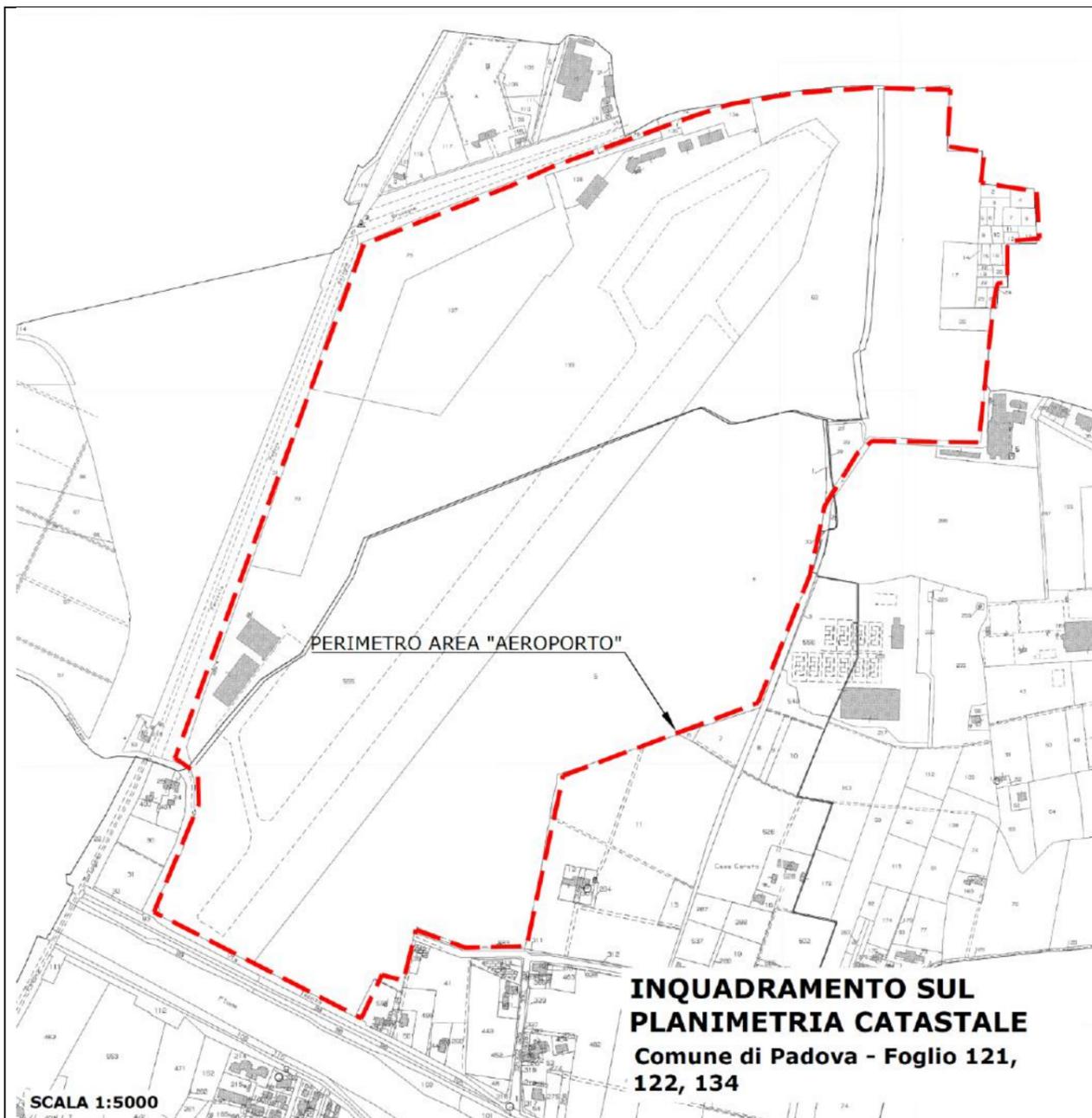
Nota: la cartografia evidenzia la localizzazione del nuovo ospedale nell'area di Padova Ovest, ipotesi tutt'oggi tramontata per le problematiche di natura idraulica dell'area.

6 VERIFICA CATASTALE E DELLA DISPONIBILITA' DELLE AREE

Padova Aeroporto

Padova Est – San Lazzaro

INQUADRAMENTO CATASTALE
In allegato le planimetrie catastali con le visure.



SCALA 1:4000

Area Aeroporto			
Foglio	Mappali	Superficie (mq)	Proprietà
121	69	53100	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AERONAUTICA
	70	15580	DEMANIO DELLO STATO MINISTERO DELLA

Area San Lazzaro			
Foglio	Mappali	Superficie (mq)	Proprietà
56	308	2700	COMUNE DI PADOVA
	913	664	COMUNE DI PADOVA
	927	10827	COMUNE DI PADOVA
	25	728	COMUNE DI PADOVA
	51	6077	PRIVATO
	52	3105	PRIVATO
	53	8870	PRIVATO
	406	42940	COMUNE DI PADOVA
	878	20762	PRIVATO
	907	13634	COMUNE DI PADOVA
	27	57972	COMUNE DI PADOVA
	304	6390	COMUNE DI PADOVA
	306	90	COMUNE DI PADOVA
	936	345	COMUNE DI PADOVA
937	292	COMUNE DI PADOVA	
912	2	COMUNE DI PADOVA	

			GUERRA			911	22	COMUNE DI PADOVA
	74	457	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			910	473	COMUNE DI PADOVA
	75	27462	DEMANIO DELLO STATO MINISTERO DELLA GUERRA			307	280	COMUNE DI PADOVA
	76	828	DEMANIO DELLO STATO MINISTERO DELLA GUERRA			169	284	COMUNE DI PADOVA
	133	166157	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			168	5240	COMUNE DI PADOVA
	134	2783	Nd [area parcheggio fronte edifici aeronautica Via Sorio]			309	2910	COMUNE DI PADOVA
	135	443	Nd [area parcheggio fronte edifici aeronautica Via Sorio]			170	504	COMUNE DI PADOVA
	136	2674	nd [area parcheggio fronte edifici aeronautica Via Sorio]			310	3950	COMUNE DI PADOVA
	137	32800	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			435	2560	COMUNE DI PADOVA
	1	517	CONSORZIO DI BONIFICA MONTA` PORTELLO			436	1550	COMUNE DI PADOVA
	2	219	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			438	1490	COMUNE DI PADOVA
134	5	204125	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			860	677	Nd [ambito edificio residenziale universitario Via Einaudi]
	555	141530	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			866	6223	COMUNE DI PADOVA
	1	54753	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA			961	12566	Nd [ambito edificio residenziale universitario Via Einaudi]
	2	820	DEMANIO DELLO STATO			867	52	COMUNE DI PADOVA
	3	530	DEMANIO DELLO STATO			869	3582	COMUNE DI PADOVA
	5	205	PRIVATO			870	229	COMUNE DI PADOVA
	6	214	PRIVATO			871	3025	COMUNE DI PADOVA
	7	531	DEMANIO DELLO STATO			863	176	Nd [ambito edificio residenziale universitario Via Einaudi]
	8	415	DEMANIO DELLO STATO			865	105	COMUNE DI PADOVA
	9	351	DEMANIO DELLO STATO			443	40	COMUNE DI PADOVA
	10	339	DEMANIO DELLO STATO			858	4116	COMUNE DI PADOVA
	11	160	DEMANIO DELLO STATO			407	1937	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO - RAMO STRADE
	12	469	DEMANIO DELLO STATO			862	869	Nd [ambito edificio residenziale universitario Via Einaudi]
	13	520	DEMANIO DELLO STATO			313	25261	COMUNE DI PADOVA
	14	85	PRIVATO			781	632	COMUNE DI PADOVA
	15	297	DEMANIO DELLO STATO			931	429	COMUNE DI PADOVA
	16	406	PRIVATO			914	298	COMUNE DI PADOVA
	17	3630	DEMANIO DELLO STATO			917	2060	COMUNE DI PADOVA
	18	109	DEMANIO DELLO STATO			96	3178	COMUNE DI PADOVA
	19	155	DEMANIO DELLO STATO			940	4677	COMUNE DI PADOVA
	20	296	DEMANIO DELLO STATO			782	2060	COMUNE DI PADOVA
	21	253	DEMANIO DELLO STATO			111	1770	PRIVATO
	22	247	DEMANIO DELLO STATO			842	1650	PRIVATO
						844	2720	PRIVATO
						845	70	PRIVATO
						843	140	COMUNE DI PADOVA
						167	110	COMUNE DI PADOVA
						287	20	COMUNE DI PADOVA
						876	325	PRIVATO
						873	242	COMUNE DI PADOVA
						924	6262	COMUNE DI PADOVA
						934	2899	COMUNE DI PADOVA

23	341	DEMANIO DELLO STATO	21	854	COMUNE DI PADOVA
25	352	DEMANIO DELLO STATO	838	2175	COMUNE DI PADOVA
26	1764	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA	834	2512	COMUNE DI PADOVA
27	265	DEMANIO DELLO STATO	836	10	COMUNE DI PADOVA
28	134	DEMANIO DELLO STATO	832	150	COMUNE DI PADOVA
29	2230	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO AREONAUTICA	830	175	COMUNE DI PADOVA
30	24	DEMANIO DELLO STATO	824	635	COMUNE DI PADOVA
	718.570,00	MQ	828	1724	COMUNE DI PADOVA
			825	125	PRIVATO
			826	505	COMUNE DI PADOVA
			833	268	PRIVATO
			831	205	PRIVATO
			829	18	PRIVATO
			37	162	n.d.
			827	2818	PRIVATO
			835	2244	PRIVATO
			837	4250	PRIVATO
			817	465	n.d.
			41	650	PRIVATO
			42	247	PRIVATO
			43	228	PRIVATO
			818	1128	n.d.
			50	1124	PRIVATO
			54	2528	PRIVATO
			56	3258	PRIVATO
			55	214	n.d.
			58	2455	PRIVATO
			57	360	PRIVATO
			60	2344	PRIVATO
			59	2344	PRIVATO
			62	1520	PRIVATO
			382	2231	PRIVATO
			63	1101	PRIVATO
			70	360	PRIVATO
			72	3047	PRIVATO
			78	972	PRIVATO
			77	300	PRIVATO
			76	405	PRIVATO
			75	400	PRIVATO
			819	390	n.d.
			79	420	PRIVATO
			80	2743	PRIVATO
			390	15389	PRIVATO

Dalle visure si evidenziano i seguenti proprietari:

- Demanio dello Stato : 711.237 mq
- Consorzio di Bonifica: 517 mq
- Privato: 910 mq circa
- N.d.(non definita) : 5.913 mq

Dalla verifica catastale si evidenzia che **l'intero ambito risulta di proprietà pubblica**, con minima parte di proprietà privata.

Tale circostanza permette di evitare procedure espropriative con consistenti relativi costi per la cessione di aree private.

	699	6550	PRIVATO
	654	1147	PRIVATO
	652	810	PRIVATO
	86	2526	n.d.
	388	26320	PRIVATO
	846	1420	COMUNE DI PADOVA
	730	575	DEMANIO DELLO STATO
	847	8886	PRIVATO
55	1169	370	COMUNE DI PADOVA
	1165	674	COMUNE DI PADOVA
	1163	646	COMUNE DI PADOVA
	982	475	DEMANIO DELLO STATO
	1120	1869	PRIVATO
	148	1649	PRIVATO
	1119	935	COMUNE DI PADOVA
	147	276	PRIVATO
	146	131	PRIVATO
	981	279	DEMANIO DELLO STATO
	1041	1163	COMUNE DI PADOVA
	1039	747	COMUNE DI PADOVA
	1101	190	COMUNE DI PADOVA
	1103	6247	COMUNE DI PADOVA
	1104	1605	PRIVATO
	1109	985	COMUNE DI PADOVA
	1105	4122	COMUNE DI PADOVA
1108	5496	PRIVATO	
1106	400	PRIVATO	
1107	1685	PRIVATO	
1111	5295	COMUNE DI PADOVA	
	431.987,00	MQ	

Dalle visure si evidenziano i seguenti proprietari:

- Comune di Padova: 253.000 mq circa
- Demanio dello Stato : 3.250 mq circa
- Privato: 156.500 mq circa
- N.d. (non definita): 19.170 mq circa, di cui circa 14.288 facenti parte del complesso universitario residenziale di Via Einaudi.

L'ambito risulta in parte di proprietà del Comune di Padova (per circa il 60%), mentre la rimanente superficie è di proprietà privata.

In base agli accrodi urbanistici descritti precedentemente, e in particolare al Preaccordo di agosto 2015 sul PUA IR2 San Lazzaro, risulta che la superficie complessiva delle aree di proprietà (o in cessione) al comune di

Padova, e di reale utilizzo per la proposta del Nuovo Ospedale risultano di $253.000 + 132.000 = 385.000$ mq di cui una parte da destinare alle opere dell' "Arco di Giano".

Per lo sviluppo dell'intera soluzione progettuale prevista agli atti risulta pertanto necessario procedere con procedure espropriative e relativi cospicui costi.

ALTRE AREE DI PROPRIETA' LIMITROFE ED UTILIZZABILI

La Provincia di Padova e Ussl risultano proprietà delle aree dell'ex Ospedale dei Colli a Brusegnana e dei terreni retrostanti per una superficie complessiva di circa 245.600 mq di cui circa 114.000 occupate dagli edifici ex Ospedale dei Colli e i restati 130.000 mq disponibili; inoltre ad ovest della tangenziale, nelle aree di svincolo, sono disponibili altri 130.000 mq circa.

Tali aree potranno essere utilizzate per realizzare specifiche opere viabilistiche di accesso all'area "Aeroporto", per realizzare parcheggi scambiatori e/o per trasferire la parte delle strutture militari presenti all'interno dell'area "Aeroporto".

Allo stato attuale non si è a conoscenza delle disponibilità del Comune di Padova di altre aree utilizzabili nell'intorno dell'area San Lazzaro.



7 QUADRO VINCOLISTICO AMBIENTALE E DI TUTELA – SINTESI

Padova Aeroporto

Padova Est – San Lazzaro

RETE NATURA 2000

Attualmente la classificazione dei siti Rete Natura 2000 nel Veneto è regolata dalle DGR 1180/06, DGR 441/07, DGR 4059/07 e dalla DGR 4003/08. Le perimetrazioni sono confermate dalla banca dati disponibile sul sito del Ministero dell'Ambiente

✓ In entrambe le aree non sono presenti siti rete natura 2000. Gli ambiti distano mediamente 5-7 km dai siti IT3260018 "sic/zps Grave e Zone Umide del Brenta" e dal sito IT 3260017 "sic/zps Colli Euganei – Monte Lozzo – Monte Ricco"

VINCOLO PAESAGGISTICO D.LGS 42/2004 E SMI

Al confine sud dell'area è **presente** il **vincolo paesaggistico** ex art. 142 D.Lgs 42/2004 (ex Galasso) del fiume Bacchilgione. Il vincolo interessa una limitata porzione dell'are che potrebbe non essere interessata da interventi diretti delle strutture ospedaliere.

✓ Non sono presenti vincoli

✓ Il vincolo **non risulta ostativo** alla realizzazione dell'intervento. Dovrà essere richiesta l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 con l'elaborazione della Relazione Paesaggistica redatta ai sensi del DM 12/12/2005.

VINCOLO DERIVANTE DA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE

Al confine sud con il fiume Bacchilgione è presente e l'**Ambito fluviale naturalistico di livello regionale** (ART. 18 b PTCP Padova)

✓ Non sono presenti vincoli

Art. 18 - B) Ambiti naturalistici di livello regionale

La Provincia, in concerto con i Comuni, promuove azioni e progetti di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti individuati dal P.T.R.C. (art. 19 NTA Direttive per la tutela delle risorse naturalistico-ambientali); in particolare si differenziano le modalità d'uso per la costituzione di oasi per la protezione della flora e della fauna, per le attività sportive o per gli usi ricreativi.

Nelle aree in cui siano stati istituiti Piani ambientali, Piani d'area, e dove ricadano i Siti della Rete Natura 2000, o lungo i corsi d'acqua vincolati ex L. 431/85, si osservano comunque le normative vigenti.

Le azioni sono volte alla:

- tutela della risorsa idrica, promovendo la creazione di boschetti, siepi e fasce tampone da inserire nei bacini imbriferi e nelle aree di ricarica delle falde;

<p>- tutela e valorizzazione delle formazioni vegetali esistenti, per un aumento della biodiversità; - creazione di percorsi ed itinerari naturalistici e storico culturali per il tempo libero, valorizzando le emergenze naturalistiche ed architettoniche legate; - promozione dello sviluppo e utilizzo dei volumi ipogei.</p> <p>✓ La presenza dell'Ambito Naturalistico del fiume Bacchiglione, posto a confine con l'area, non risulta ostativo alla realizzazione del progetto.</p> <p>✓ La presenza dell'area naturalistica diventa punto di forza generatrice di opportunità per una progettazione ambientale e paesaggistica sostenibile. In fase progettuale dovranno essere adottate azioni volte alla tutela e alla valorizzazione naturalistica ambientale del confine con il Fiume. Sono vietate attività ed interventi che possano comportare il deterioramento delle caratteristiche di naturalità e biodiversità</p>	
<p>INVARIANTI</p>	
<p>Presenza di un ambito naturalistico di livello regionale (Ambito fluviale del F. Bacchiglione (vietati attività ed interventi che possano comportare il deterioramento delle caratteristiche di naturalità e biodiversità) [vedi punto precedente]</p>	<p style="text-align: center;">Presenza di un paleolveo.</p> <p>Le norme del PATI e del PAT <i>ne vietano la rimozione, il colmamento e il mascheramento con manufatti antropici. In sede di PI potranno essere individuati ulteriori paleolvei a quelli individuati nel PAT di cui è vietato il colmamento, la rimozione e il mascheramento.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Per tali elementi non vige il principio della temporaneità e della indennizzabilità</i></p> <p>✓ Si evidenzia che la Variante al PI adottata con Deliberazione del Consiglio comunale n.83 del 23 novembre 2015 prevede lo stralcio di tale elemento di vincolo</p>
<p>PERICOLOSITA' IDRAULICA</p>	
<p>✓ Assenza di pericolosità idraulica definite dal PAI</p> <p>✗ Presenza nel confine nord/est di limitata porzione di ambito oggetto di ristagno idrico/rischio allagamento</p> <p>✓ Risulta necessario elaborare la Valutazione di Compatibilità Idraulica redatta ai sensi della DGRV 2948/2009</p>	<p>✓ Assenza di pericolosità idraulica definite dal PAI</p> <p>✗ Presenza nel confine ovest di porzione di ambito oggetto di ristagno idrico/rischio allagamento. Si evidenziano potenziali criticità idraulica per l'area oggetto del Preaccordo del Nuovo Pau area Residenziale IR2 San Lazzaro, approvato con DGC 539 del 03/08/2015, che risulta direttamente interferente con le aree a pericolosità idraulica.</p> <p>✓ Risulta necessario elaborare uno studio di Valutazione di Compatibilità Idraulica (DGRV 2948/2009) globale dell'intero ambito considerando entrambe le previsioni urbanistiche (attuazione IR2 + Polo Ospedaliero)</p>
<p>FASCE DI RISPETTO</p>	
<p>✓ Servitù e fascia di rispetto aeroportuale</p>	<p>✓ Fascia di rispetto stradale e ferroviaria</p>

La zona aeroportuale e la relativa fascia di rispetto sono regolamentate dal Codice della Navigazione aerea come modificato dal D. Lgs. 9 maggio 2005 n° 96 e con D. Lgs. 15 marzo 2006 n° 151.

✓ Servitù e fasce di rispetto militari

Il P.I. potrà modificare le destinazioni d'uso in atto per le aree individuate e non individuate dal P.A.T., secondo un disegno organico che attribuisce alle stesse funzioni compatibili ed appropriate al contesto urbano in cui sono inserite compatibilmente con i programmi del Ministero della Difesa e mediante "intese" con l'Agenzia del Demanio.

Qualora l'area "Aeroporto" fosse destinata alla realizzazione del Nuovo Ospedale **tali fasce di rispetto e tutela decadrebbero per diversa specificità dell'area.**

✓ Fascia di rispetto stradale e ferroviaria (confine ovest)

Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza minore di m 30 dal limite della più vicina rotaia, fatte salve le attrezzature ferroviarie e le deroghe ammesse dal D.P.R. 11 luglio 1980 n° 753 e s.m.i.. Nelle fasce di rispetto sono inoltre ammessi interventi sul patrimonio edilizio esistente nei limiti di cui all'art. 3, comma 1, lettere a), b), c), d) del D.P.R. 380/01, senza aumento del numero delle unità abitative.

Il divieto di costruzione entro 30 metri non costituisce elemento ostativo alla realizzazione dell'opera vista l'ampia disponibilità di aree.

✓ Fascia di rispetto canali consortili (confine est)

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 d'acqua, a partire dal piede dell'unghia arginale o dal ciglio del corso d'acqua.

La fascia di rispetto non costituisce elemento ostativo alla realizzazione dell'opera vista l'ampia disponibilità di aree.

Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza minore di m 30 dal limite della più vicina rotaia, fatte salve le attrezzature ferroviarie e le deroghe ammesse dal D.P.R. 11 luglio 1980 n° 753 e s.m.i.. Nelle fasce di rispetto sono inoltre ammessi interventi sul patrimonio edilizio esistente nei limiti di cui all'art. 3, comma 1, lettere a), b), c), d) del D.P.R. 380/01, senza aumento del numero delle unità abitative.

Il divieto di costruzione entro 30 metri non costituisce elemento ostativo alla realizzazione dell'opera.

✓ Fasce di rispetto da elettrodotto

La profondità delle fasce indicate potranno variare in rapporto all'ottimizzazione delle linee, a piani di risanamento, alla certificazione della esatta estensione del vincolo in rapporto alle caratteristiche dell'elettrodotto da parte dell'A.R.P.A.V., nonché per effetto di eventuali modifiche legislative in relazione a quanto espresso dalla Legge Quadro n° 36/2001, dal D.P.C.M. 8 luglio 2003 e dalla D.G.R.V. n° 1526/2000 e Decreto 29 maggio 2008 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. In caso di discordanza in merito all'esatto tracciato dell'elettrodotto farà fede il rilievo topografico.

Prescrizioni attuative: La localizzazione di nuovi elettrodotti o la modifica di quelli esistenti è subordinata alla verifica di conformità con le disposizioni delle leggi nazionali e regionali.

Dovranno essere verificati i vincoli derivanti dalla navigazione con la presenza in stretta vicinanza all'ambito delle linee di elettrodotto. In caso di interferenza dovranno essere previste l'interramento delle linee.

✗ Area di rischio industrie RIR (in adiacenza al limite sul confine sud)

In sede di P.I. l'elaborato tecnico "Rischio di incidenti rilevanti" (R.I.R.) relativo al controllo dell'urbanizzazione stabilisce requisiti minimi di sicurezza al fine di mantenere opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone residenziali, gli edifici, le vie principali, le aree vincolate, nonché di prevenire gli incidenti o di limitarne le conseguenze, ridefinendo eventualmente la perimetrazione cautelativa delle aree potenzialmente interessate dal massimo danno incidentale.

Dovranno essere approfondite le valutazioni sull'estensione delle aree di danno definite dalla normativa vigente, definire la probabilità di accadimento e valutare la categoria territoriale compatibile.

8 CARATTERIZZAZIONI DELLE MATRICI AMBIENTALI

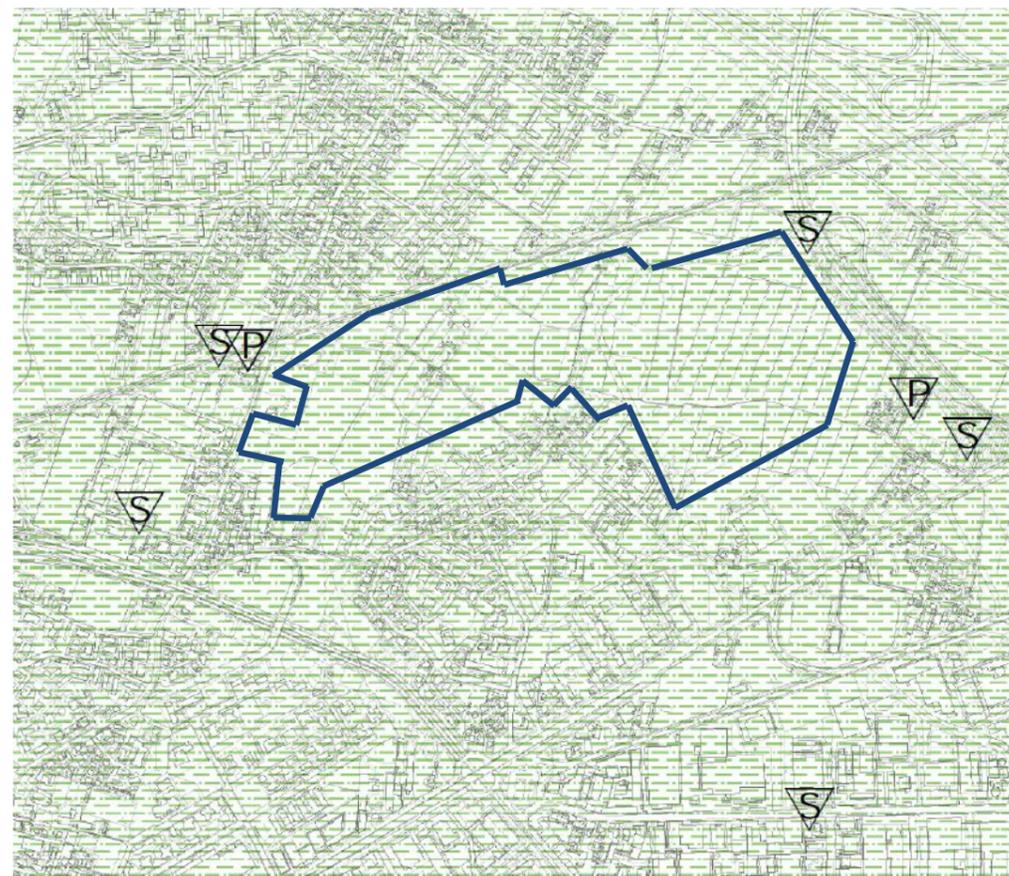
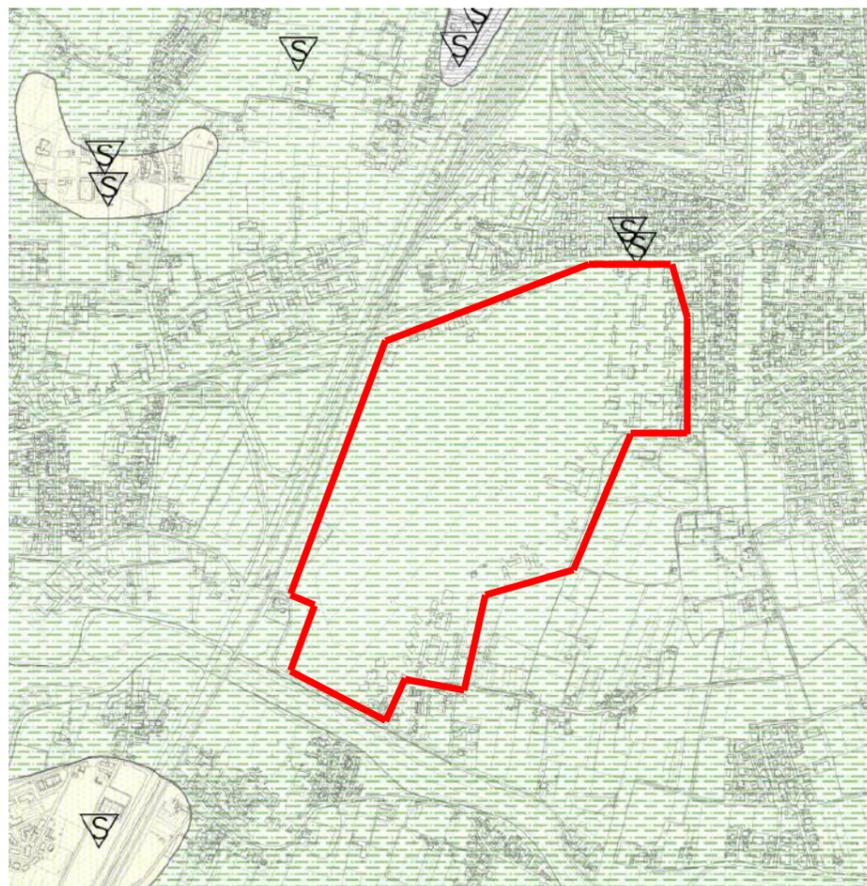
Padova Aeroporto

Padova Est – San Lazzaro

SUOLO E SOTTOSUOLO

Carta geolitologica

Carta geolitologica



materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici, o lacustri
a tessitura prevalentemente limo-argillosa

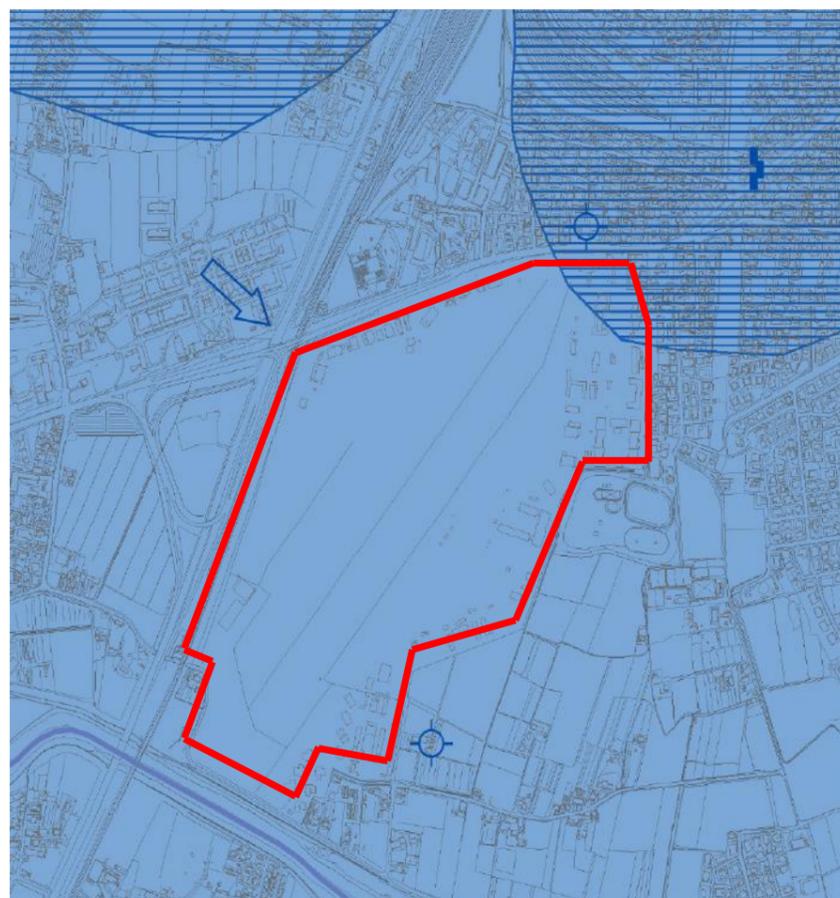
Entrambe le aree sono caratterizzate litologicamente da un materasso alluvionale a tessitura prevalentemente limo-argillosa a medio-bassa permeabilità localmente intervallati da depositi più permeabili, caratterizzati da sabbie e limi sabbiosi, con coperture limoso-argillose formatesi per decantazione successiva a fenomeni di esondazione e piena, localizzabili nella maggior parte dei casi in corrispondenza di vecchi paleoalvei, testimonianza delle divagazioni del fiume Brenta e

Bacchilgione.

I suoli presenti appartengono a due province dei suoli:

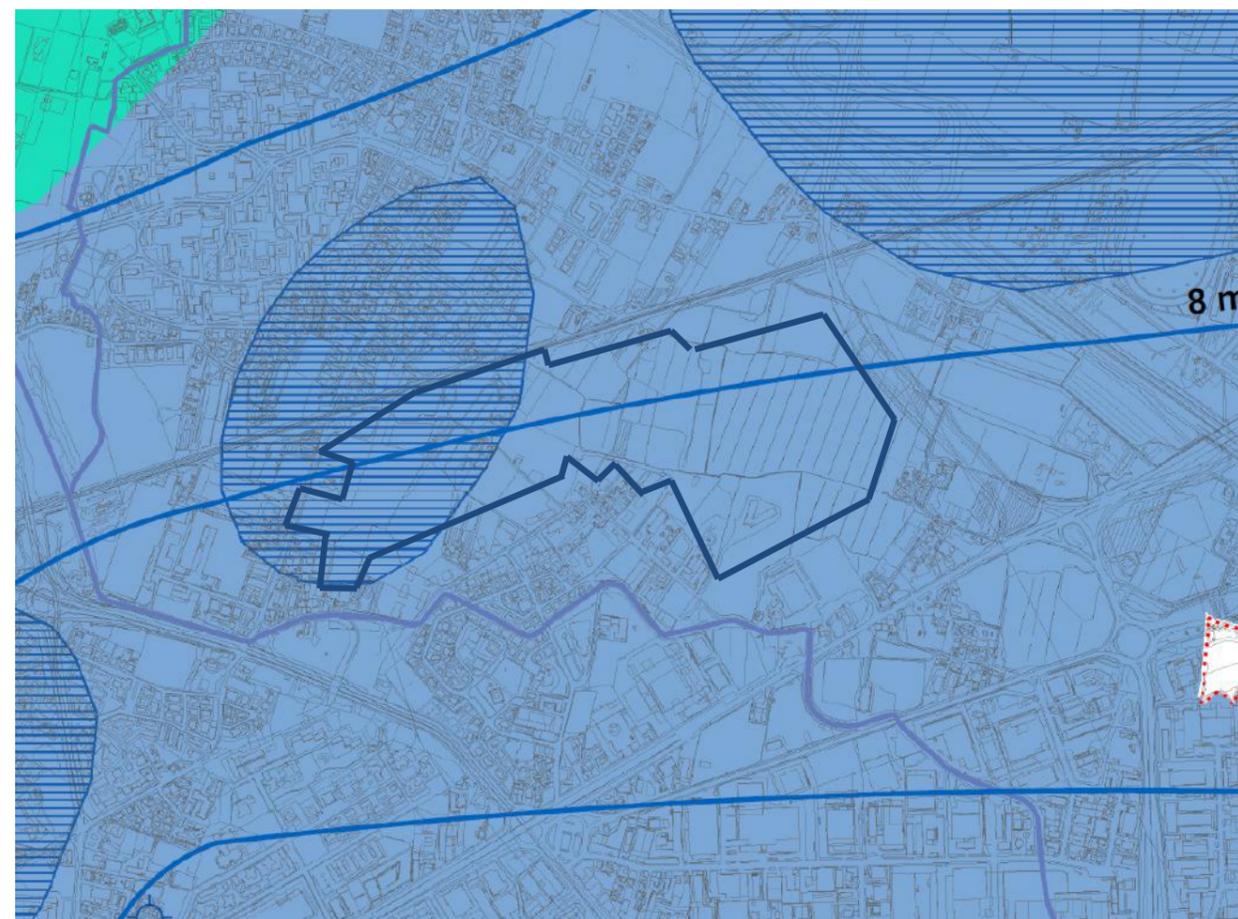
- BA Bassa pianura antica, calcarea, a valle della linea delle risorgive, con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane alluvionali a depositi fini (Pleistocene). Il materiale prevalente è costituito da sabbie e limi fortemente calcarei.
- BR Bassa pianura recente, calcarea, a valle della linea delle risorgive, con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane e depressioni a depositi fini (Olocene). Il materiale prevalente è costituito da limi fortemente calcarei.

Carta idrogeologica



quote piano campagna medie dell'area variabile tra 12-13 m slmm

Carta idrogeologica



quote piano campagna medie dell'area variabile tra 9.5-11 m slmm



Area con profondità falda freatica compresa tra 2 e 5 m dal p.c.



Area soggetta a inondazioni periodiche

L'assetto generale della pianura Veneta vede un progressivo differenziamento del materasso alluvionale, passando dall'alta pianura, a ridosso dei rilievi collinari, alla bassa pianura. La coltre di sedimenti che costituisce il materasso alluvionale è costituito in prevalenza da ghiaie nell'alta pianura, con un progressivo impoverimento di materiali grossolani a favore di materiali fini verso la bassa pianura. In corrispondenza del passaggio tra alta e bassa pianura, c'è la fascia delle risorgive. In questa striscia larga dai 2 agli 8 Km, con andamento Est-Ovest l'acqua infiltratasi a monte viene a giorno creandole tipiche sorgenti di pianura e alimentando diversi fiumi, tra i quali il più importante è il Sile. La causa della venuta a giorno delle acque, è da ricercarsi nel cambio di pendenza della superficie topografica e dalla progressiva rastremazione superficiale dei materiali più permeabili.

Il sistema multifalde è proprio della bassa pianura veneta, dove si hanno intercalazioni continue di livelli sabbiosi permeabili, sedi delle falde in pressione, e livelli argillosi impermeabili. Il sottosuolo dell'area in oggetto si inserisce nel sistema multifalda della bassa pianura veneta, con un alternanza, talvolta spiccata di livelli permeabili e impermeabili. Si vengono perciò a formare acquiferi liberi, e acquiferi in pressione. In via generale si avrà una falda superficiale, poco profonda e di modesta portata, e direttamente interessata da possibili fattori inquinanti. Tale falda è ricaricata prevalentemente da acque meteoriche e indirettamente dagli apporti dei corsi d'acqua presenti nel territorio. Le falde sottostanti sono per lo più in pressione in acquiferi prevalentemente sabbiosi, separate da strati argillosi impermeabili. La falda superficiale ha profondità media di 2,0m da p.c., con abbassamento della falda freatica da Sud verso Nord. Le oscillazioni medie della falda sono stimabili in ± 1 m nel corso delle variazioni annuali. Entrambe le aree sono caratterizzate idrogeologicamente da una falda superficiale con profondità media tra i 2 e i 5 metri da p.c.

Uso del suolo



Elaborazione GIS da Copertura Uso suolo (c0506121) fonte Geoportare Regione Veneto

L'area risulta classificata come:

- Aeroporti civili per volo sportivo e da diporto (1.2.4.2)
- Tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (Sup. Art. 30%-50%) (1.1.2.2)
- Aree destinate a servizi pubblici, militari e privati (non legati al sistema dei trasporti) (1.2.1.3)

L'area "Aeroporto" si configura come un "grande vuoto" (attualmente destinato a superficie aeroportuale con la pista e le ampie aree verdi circostanti) attorno al quale si è consolidato un tessuto omogeneo residenziale, a nord-est, una

Uso del suolo



Elaborazione GIS da Copertura Uso suolo (c0506121) fonte Geoportare Regione Veneto

L'area risulta classificata come:

- Terreni arabili in aree irrigue (2.1.2)
- Superfici a copertura erbacea: graminacee non soggette a rotazione (2.3.1)
- Arbusteto (3.2.2.1.1)
- Bosco di latifoglie (3.1.1)
- Rete stradale secondaria con territori associati (strade regionali, provinciali, comunali ed altro) (1.2.2.3)

Si evidenzia che il database disponibile sulla copertura dell'uso del suolo non risulta aggiornata alle recente nuova viabilità realizzata nell'ambito, opere facenti parte della viabilità dell'Arco di Giano.

L'area si configura come una porzione residuale di area "agricola" interclusa dell'edificazione e dalla infrastrutturazione. In tale area è predominante il sistema infrastrutturale che, di fatto, circonda l'intera area e la presenza di strutture di

zona di edificazione diffusa a est ed è delimitato dalle infrastrutture (tangenziale e ferrovia) a ovest e dal fiume Bacchiglione a sud.

dimensione rilevante e dalle funzioni fortemente connotate (commerciale, terziario, industriale e Pubblico spettacolo) e che definiscono un'ambito "intercluso" e caratterizzano il paesaggio antropizzato che circonda l'area.

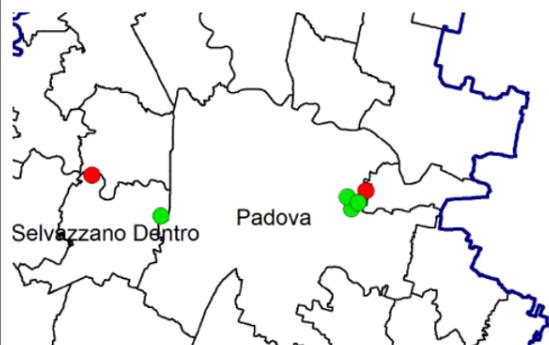
RISCHI ANTROPICI

INDUSTRIE A RISCHIO DI INDICENTE RILEVANTE

Inventario nazionale degli stabilimenti suscettibili di causare incidenti servizio rischio industriale rilevanti ai sensi dell'art. 15, comma 4 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 e s.m.i. (aggiornamento maggio 2015 – D.Lgs 334/99 cm 238/05 – articolo 6/7)

Aziende soggette al D.Lgs. 334/99

- art. 6
- art. 8



Padova

Campodarsego		NF221	COLETTO DANILO SRL	Galvanotecnica
Campodarsego		NF216	GALVANICA INDUSTRIALE SNC	Galvanotecnica
Campodarsego		NF214	BONETTO DANIELE SRL	Galvanotecnica
Campodarsego		DF031	NORDITALIA RESINE S.R.L	Stabilimento chimico o petrolchimico
Camposampiero		NF225	SIRIO GALV SRL	Galvanotecnica
Correzzola	Conca D'Albero	DF010	CLODIAGAS SRL	Deposito di gas liquefatti
Padova		DF004	AIR LIQUIDE ITALIA PRODUZIONE SRL	Produzione e/o deposito di gas tecnici
Padova	ZONA IND. NORD	NF151	STIFERITE SRL	Stabilimento chimico o petrolchimico
Padova		DF047	LUNDBECK PHARMACEUTICALS ITALY SPA	Stabilimento chimico o petrolchimico
Santa Margherita d'Adige		NF193	COSTANTIN SPA	Deposito di gas liquefatti
Selvazzano Dentro	TENCAROLA DI SELVAZZANO	DF036	RINO GREGGIO ARGENTERIE SPA	Galvanotecnica

L'area non presenta aree a rischio RIR.

Si evidenzia che nei territori limitrofi le seguenti industrie censite RIR art.6:

- 2 km dalla RIR presente nel Comune di Selvazzano
- 6 km dalle RIR presenti nel Comune di Padova

Come evidenziato in precedenza nella carta dei Vincoli del PAT l'area risulta adiacente ad un ambito di rispetto cautelativo per la presenza di aziende a Rischio di Incidenza Rilevante.

L'ambito risulta localizzato a circa 1 km dalle 3 industrie RIR censite nel comune di Padova.

SITI CONTAMINATI

La valutazione della potenziale contaminazione delle aree dovrà essere condotta in sede di progettazione preliminare/definitiva mediante un piano di indagine ambientale finalizzato anche al potenziale riutilizzo in sito e ex sito dei terreni di scavo.

Le normative di riferimento sono le seguenti (opera non soggetta a VIA):

Per il riutilizzo fuori dal sito di produzione: Art. 184 bis D.Lgs. 152/06 e Legge 98/13, (art. 41 e 41bis) recepiti dalla Regione Veneto con la Circolare n. 397711 del 23/09/2013. Contenente indicazioni operative per adempiere all'art.41bis della L.98/2013;

Per il riutilizzo in sito: Art. 185 D.Lgs. 152/06, recepito in Veneto con le circolari n. 88720 del 28/02/2014 e n.127310 del 25/03/2014 contenenti chiarimenti ed indicazioni operative per il riutilizzo in sito

Poiché né gli artt. 184bis e 185 del D.Lgs. 152/06 né l'Art. 41 bis forniscono alcuna indicazione di dettaglio in merito, è opportuno pianificare l'indagine ambientale rifacendosi in parte ai criteri contenuti nelle ex DGRV 2424/08 e 179/13 per stabilire la non contaminazione dei terreni da riutilizzare sia internamente che esternamente al sito di produzione.

Qualora nel corso dell'indagine si evidenzi la presenza di materiale di riporto di origine antropica, si dovrà prevedere in aggiunta l'esecuzione di un Test di Cessione ex Art. 41 L 98/13 con eluato riferito a Tab. 2 All. V. Titolo V. Parte Quarta D.lgs. 152/06 per ipotizzare un eventuale riutilizzo.

Nel caso che l'opera sia soggetta a VIA si dovrà applicare il DM 161/2012 redigendo il Piano di Utilizzo.

Allo stato attuale non ci sono evidenze conoscitive di procedure di bonifiche in corso in entrambe le aree.

È presumibile che all'interno dell'area Aeroporto vi siano alcuni serbatoi interrati a servizio della caserma militari. La destinazione d'uso del suolo impone l'esecuzione di una accurata indagine ambientale dei terreni.

L'area è attualmente a destinazione agricola e pertanto non ci sono elementi conoscitivi di potenziale contaminazione del sito. La localizzazione del sito in prossimità ad aree industriali e ad importanti opere infrastrutturali implica l'esecuzione di una accurata indagine di caratterizzazione dei terreni.

AREE A RISCHIO BELLICO

La valutazione preliminare rischio bellico residuale di un determinato sito progettuale, obbligo legislativo diretto, comprende tutte quelle attività preliminari necessarie per definire necessità di prevedere una successiva messa in sicurezza convenzionale su sito o su di una porzione d'area rischio. Tale attività dovrà essere condotta nelle fasi di progettazione al fine di valutare il rischio bellico dell'area.

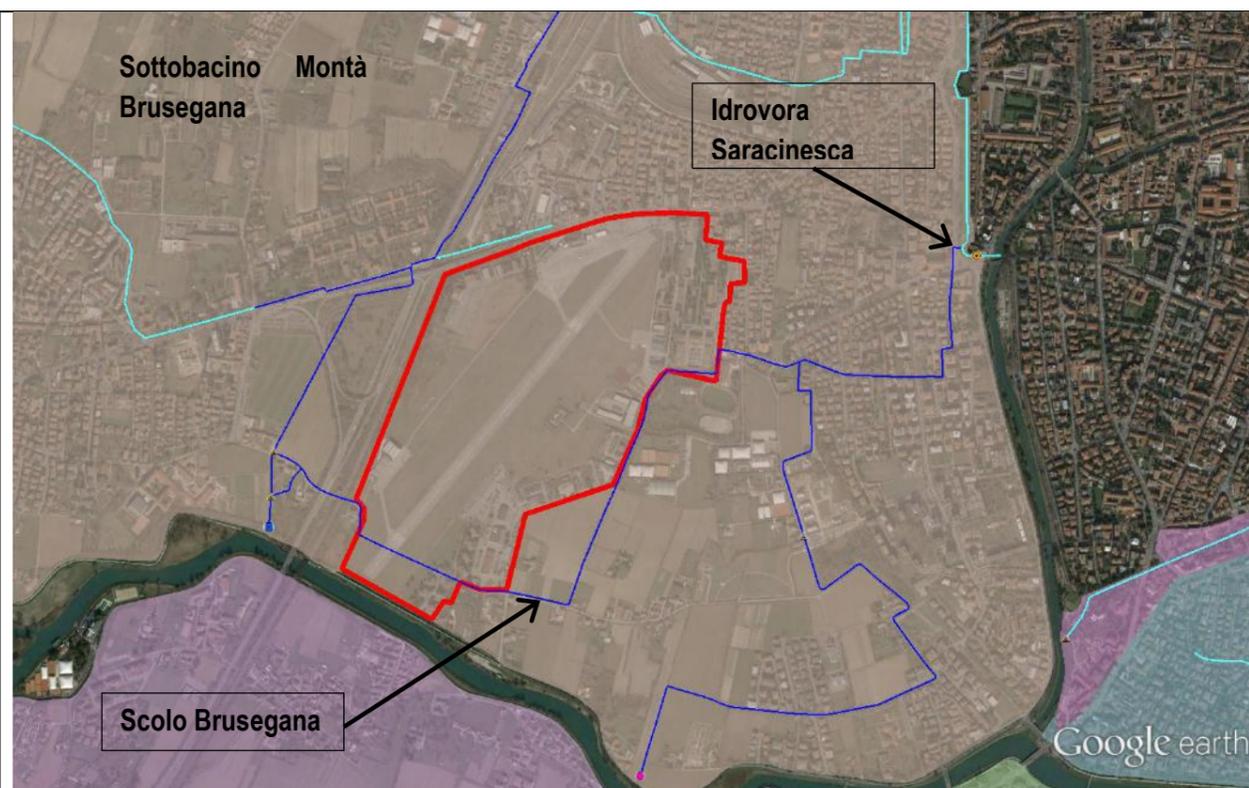
Vista la localizzazione delle aree (vicinanza a linee ferroviarie, stazione centrale e aree militari/aeroportuali) si prevede che tale attività dovrà essere condotta per entrambi i siti.

AMBIENTE IDRICO

Entrambe le aree ricadono nel territorio di competenza del Consorzio di Bonifica Brenta – Bacchiglione

Bacino idraulico

Bacino idraulico



L'ambito ricade nel bacino idraulico Montà Portello – sottobacino Montà Brusegana . L'area dell' "Aeroporto" drena prevalentemente nello scolo Brusegana

Il bacino Montà Brusegana scola le proprie acque in parte a cadente naturale ed in parte a seguito di sollevamento meccanico.

Tutte le acque del bacino pervengono al collettore Fossa Bastioni dal quale sono estromesse, con recapito nel Tronco Maestro Piovego, in parte dall'idrovora Saracinesca, in parte tramite la chiavica Vetri sottostante all'idrovora omonima per lungo periodo non più in funzione.

L'idrovora Saracinesca è attualmente in grado di sollevare una portata pari a 3.000 l/s circa.

Lo scarico tramite la chiavica Vetri è condizionato a livelli idrometrici delle acque interne di Padova.

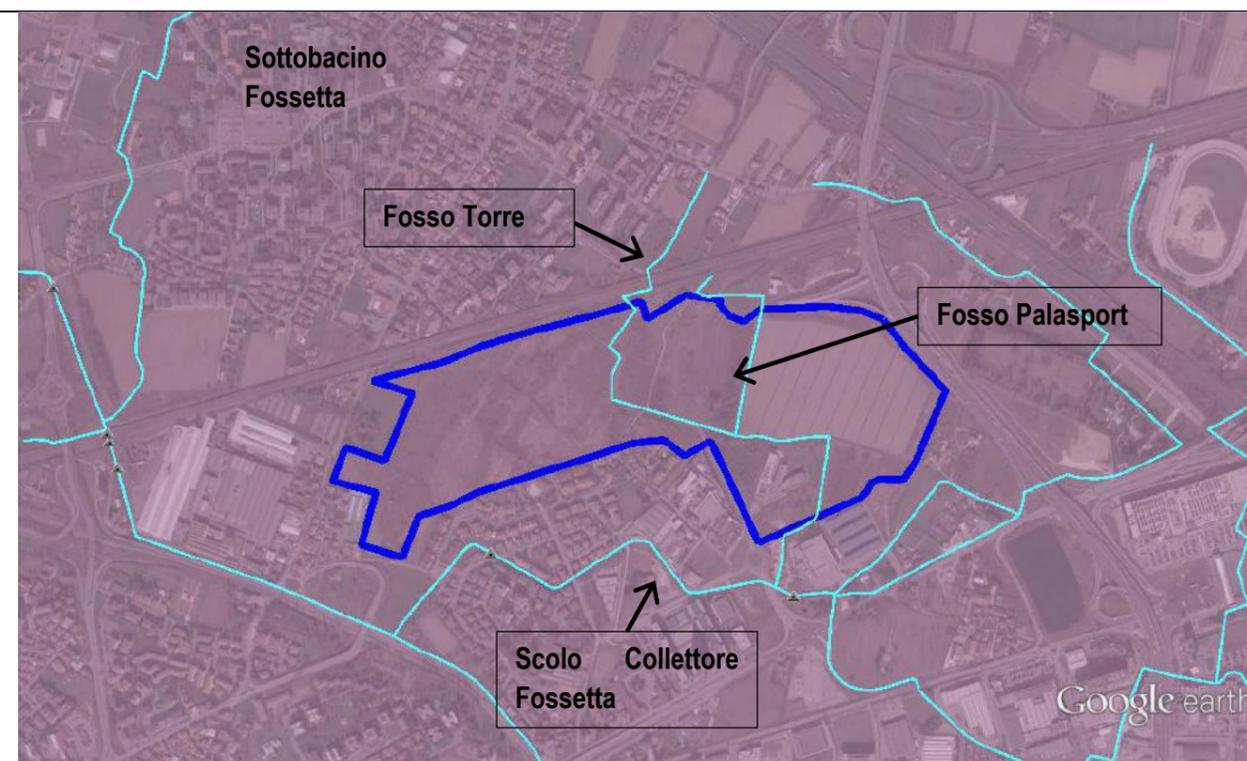
Nel 1996 sono stati ultimati i lavori di rifacimento delle apparecchiature elettromeccaniche dell'impianto. L'idrovora "Vetri" è in grado di sollevare una portata di circa 5.000 l/s.

Dagli studi e dalle verifiche idrauliche recentemente sviluppati congiuntamente da Consorzio di Bonifica Bacchiglione, Comune di Padova e Acegas APS è emerso che il maggior deflusso verso nord della Fossa Bastioni si ottiene non tanto con l'azionamento della pompa dell'impianto idrovoro Vetri, quanto piuttosto attraverso la chiavica omonima una volta

che il Genio Civile di Padova riesca a contenere, con opportune manovre, il livello del Tronco Maestro - Piovego.

Opere individuate dal PGBTT per il bacino (aggiornamento luglio 2010)

L'assetto idraulico del bacino è stato profondamente alterato dall'espansione delle aree urbane (in particolare a



L'ambito ricade nel bacino idraulico Montà Portello – sottobacino Fossetta . L'area San Lazzaro drena prevalentemente nello scolo Fosso Torre e Fosso Palasport con recapito finale nel Collettore Fossetta.

Il bacino Fossetta scola le proprie acque in parte a cadente naturale, in parte a seguito di sollevamento meccanico.

Lo scarico delle acque del collettore Fossetta avviene nel Roncagette Superiore alla chiavica S. Gregorio a valle della botte a sifone S. Lazzaro sottopassante il Piovego.

Prima della realizzazione dell'impianto idrovoro di Cà Nordio, il deflusso delle acque era condizionato dai livelli idrometrici del fiume Rocajette - Bacchiglione.

Lo scolo di parte delle acque del bacino può avvenire anche a seguito del sollevamento all'idrovora S. Lazzaro (portata complessiva 15 m³/s) alimentata dalle acque provenienti dallo scolmatore in Piovego del collettore Fossetta.

Opere individuate dal PGBTT per il bacino (aggiornamento luglio 2010)

Il piano prevede il completamento, già progettato ma non finanziato, dello scolmatore di piane Limenella – Fossetta.

<p>Montà); si rende necessaria una radicale riprogettazione della rete idraulica del bacino.</p> <p>Per porre rimedio alla suddetta situazione, nel 2007 è stato sottoscritto un accordo fra Consorzio di Bonifica, Comune di Padova e Acegas – APS per la progettazione preliminare del potenziamento degli impianti idrovori terminali (Vetri e Saracinesca) e l'aggiornamento dello studio di fattibilità, predisposto nel 2004 da Comune e Consorzio, per individuare la soluzione a lungo termine atta a consentire il miglioramento della sicurezza idraulica del bacino.</p> <p>I problemi idraulici che caratterizzano la rete di bonifica di questo bacino sono strettamente connessi con quelli attinenti la rete fognaria e riconducibili a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un'insufficiente capienza della rete di smaltimento delle acque meteoriche convergenti verso la Fossa Bastioni; 2. un'insufficiente capacità di sollevamento degli impianti idrovori Vetri e Saracinesca (attualmente tale aspetto non si manifesta nella sua evidenza dato che la rete idraulica fa giungere agli impianti solo una parte delle portate di piena); 3. la commistione fra acque di fognatura e di bonifica. <p>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 costruzione di un nuovo canale equilibratore che integri l'attuale consistenza della rete di bonifica.</p> <p>Tale canale sarà assoggettato ad un regime di sollevamento meccanico, tramite un nuovo impianto di sollevamento, con recapito nel fiume Bacchiglione.</p> <p>I criteri generali di funzionamento di tale nuova struttura possono essere riassunti nei seguenti punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in condizioni di tempo secco dovrà essere garantita la continuità di deflusso della rete fognaria, con l'invio alla depurazione dei reflui all'impianto di Cà Nordio; 2. gli sfiori in eccesso, che non sono in grado di essere veicolati nella Fossa Bastioni in condizioni di sicurezza idraulica, verranno immessi nel succitato nuovo canale equilibratore. <p>L'impianto di sollevamento terminale sarà ubicato in fregio all'argine destro del fiume Bacchiglione.</p> <p>Detto nuovo canale equilibratore avrà sviluppo complessivo di circa 4 km, fondo orizzontale, per garantire la necessaria funzione equilibratrice dei livelli, senza salti di fondo, al fine di facilitare le prevedibili operazioni di manutenzione.</p> <p>La capacità di sollevamento del nuovo impianto è stata prevista pari a 10 m³/s.</p>	<p>Oltre agli interventi per garantire al bacino un assetto idraulico generale soddisfacente, ci sono aree di estensione più limitata che necessitano di sistemazione: il quadrante nord-orientale di Padova e la parte occidentale del comune di Noventa Padovana a ridosso della zona industriale nord di Padova.</p>
--	---

NORME DI COMPATIBILITA' IDRAULICA

1. Invarianza Idraulica. Da garantire (fonte VCI-PATI).
2. Stabilizzazione Idraulica Induttiva. Da garantire con contributo specifico di piena non superiore a 5 l/s/ha (fonte VCI-PATI).
3. Stabilizzazione Idraulica deduttiva. Da garantire per entrambe le aree (previsione VCI-PAT).
4. Recupero invasi superficiali. Per la mitigazione idraulica dell'intervento si dovrà in ogni caso destinare una superficie pari ad almeno 500 m²/ha finalizzata alla realizzazione di invasi superficiali, salvo motivate necessità che impediscano il rispetto di questa ultima prescrizione in funzione della destinazione d'uso o delle caratteristiche della zona (VCI-PATI). 05) Dimensionamento corretto dell'idraulica convenzionale. Prediligere nella progettazione degli interventi basse o trascurabili pendenze di drenaggio superficiale ecc.. Prescrizione derivata dalla VCI-PATI. Questa norma costituisce una invariante sia per l'ipotesi EST che per l'ipotesi OVEST.
5. Stalli di sosta permeabili. Incentivare l'uso di schemi costruttivi che rendano permeabili le pavimentazioni destinate agli stalli di sosta veicolare pubblici/privati, ecc.. (previsione VCI-PATI). Questa norma costituisce una invariante.
6. Salvaguardare le vie d'acqua esistenti. E' obbligatorio salvaguardare sempre le vie di deflusso dell'acqua per garantire lo scolo e contenere il ristagno. In particolare:
 - a. salvaguardare e/o ricostituire i collegamenti con fossati o corsi d'acqua esistenti;

- b. rogge e fossati non devono subire interclusioni o perdere la funzionalità idraulica;
 - c. eventuali ponticelli o tombotti interrati devono garantire una luce di passaggio mai inferiore a quella maggiore fra la sezione immediatamente a monte o quella immediatamente a valle della parte di fossato a pelo libero;
 - d. l'eliminazione di fossati o volumi profondi a cielo libero non può essere attuata senza la previsione di adeguate misure di compensazione idraulica;
 - e. nella realizzazione di nuove arterie stradali, ciclabili o pedonali, contermini a corsi d'acqua o fossati, si deve evitare il tombamento dando la precedenza ad interventi di spostamento (in caso di assoluta e motivata necessità il tombamento dovrà rispettare la capacità di flusso preesistente e il rispetto del volume preesistente, volume conteggiato per tratti idraulicamente omogenei sino al ciglio superiore più basso del fossato/canale). Prescrizioni derivate da VCI-PAT e VCI-PATI.
7. Verde compartimentato. Nelle aree a verde la configurazione plano-altimetrica, quando possibile, deve agevolare l'assorbimento di parti non trascurabili di precipitazione defluenti dalle aree impermeabili limitrofe e contribuire, nel contempo, alla laminazione dei contributi di piena in transito nelle reti idrografiche (VCI-PATI). Questa norma costituisce una invariante
 8. Rimodellazione morfologica. In presenza di pericolosità idraulica "bassa" o "moderata" (tipo rispettivamente P0 e P1) il piano di imposta dei fabbricati deve essere convenientemente fissato su di una quota superiore al piano campagna medio circostante; tale quota dovrà essere superiore al piano campagna medio circostante di una quantità da precisare attraverso una analisi morfologica locale alla luce dei fenomeni esondativi o di ristagno idrico storicamente accaduti o prevedibilmente possibili fissato il tempo di ritorno minimo di 50 anni. Prescrizione derivata dalla VCI-PATI.
 9. Vani interrati. In presenza di pericolosità idraulica "moderata" o "bassa" (tipo P0 o P1) è sconsigliabile la costruzione di volumi interrati o, in alternativa, prevedere adeguati sistemi di impermeabilizzazione / drenaggio e quanto necessario per evitare la formazione di volumi edilizi interclusi in caso di eventuale allagamento eccezionale correlato ad eventi di precipitazione a frequenza bassissima e quindi di natura catastrofica (VCI-PATI). Questa norma costituisce una invariante.
 10. Parere Consorzio su opere di drenaggio. Se l'intervento edilizio/urbanistico comporta un aumento della superficie impermeabile uguale o superiore a 1.000 m² netti, è necessario acquisire il parere idraulico sulle opere compensative di mitigazione idraulica rilasciato dal Consorzio di Bonifica "Bacchiglione" (VCI-PATI). Questa norma costituisce una invariante .
 11. Schema idraulico. Il progetto dovrà indicare lo schema idraulico che collega l'area di intervento con la rete consortile vicina definendo tutte le eventuali affossature private o linee fognarie interessate dal percorso dell'acqua di pioggia (VCI-PATI). Questa norma costituisce una invariante .
 12. Acque nere. Le acque nere generate devono essere raccolte e trattate separatamente rispetto alla rete di drenaggio delle acque meteoriche. La qualità delle acque meteoriche defluenti all'esterno dell'ambito di nuova espansione insediativa verso gli scoli consorziali ricettori dovrà essere in ogni caso idonea all'uso irriguo (VCI-PATI). Dovranno essere valutati gli interventi di trattamento delle acque meteoriche (almeno di prima pioggia) ai sensi del Piano di Tutela della Acque (aggiornamento Norme DGRV 1534/2015). Questa norma costituisce una invariante .
 13. Norme idrauliche specifiche. Dimostrazione di aver previsto e correttamente progettato opere di mitigazione idraulica; i volumi di invaso devono essere collegati alla rete di drenaggio dell'area di intervento e devono essere dotati di uno o più sistemi di regolazione (strozzature idrauliche) in grado di garantire l'utilizzo degli invasi in situazione di forte evento pluviometrico (VCI-PATI). Questa norma costituisce una invariante.
 14. Separazione idraulica. L'ambito di intervento per il quale é previsto un sistema di laminazione per detenzione deve essere "idraulicamente circoscritto". Eventuali condotte esistenti in attraversamento non potranno interagire con il sistema di laminazione dell'ambito ma "bypassarlo" con opportune opere idrauliche come deviazioni e/o botti a sifone (VCI-PATI). È necessario prevedere la separazione idraulica fra volumi funzionali alla laminazione e all'invarianza alluvionale con i volumi idrici in transito sulla rete idrografica extra ambito.

Rimodellazione morfologica

Si ritiene trascurabile la rimodellazione morfologica eventualmente da mettersi in previsione in tale ara.
Si può in prima approssimazione ipotizzare nullo il volume per l'invarianza dei fenomeni alluvionali.

Ai fini di ridurre la pericolosità idraulica il sedime di intervento deve essere portato (almeno con riferimento ai corpi di fabbrica e al sedime degli elementi urbanistici inerenti alla viabilità) ad una quota di sicurezza. Ipotizzando 400.000 mq di intervento si stima un movimento terra di circa 60.000-80.000 mc. Il movimento terra entro il volume sopra suolo alluvionabile nella situazione attuale si stima di circa 35.000-50.000 mc, quindi per l'invarianza nei fenomeni alluvionali (come imposto dalla VCI del PAT per il sedime dove maggiore é la frequenza, ovvero la parte ovest), in sede di progettazione sarà necessario ricavare un volume di pari entità (in zona o esternamente alla superficie di interesse ma sempre in area afferente dal punto di vista della continuità idraulica).

Mitigazione idraulica	
<p>L'aumento della impermeabilizzazione dei suoli può essere mitigato con tecniche di detenzione dei flussi di pioggia o con tecniche di conferimento dei flussi di pioggia nel primo suolo. I calcoli idraulici devono garantire il rispetto del principio di stabilizzazione idraulica base (invarianza idraulica), stabilizzazione idraulica induttiva (limite di 5 l/sec/ha) e di stabilizzazione deduttiva (tarata sul tempo di corrivazione esterno di 140 min).</p> <p>Nell'area "aeroporto" è plausibile pensare che l'80% del volume di detenzione possa essere trovato attraverso invasi sul verde, il rimanente andrà trovato attraverso invasi sotterranei (tubi a diametro maggiorato o vasche).</p> <p>Non si considerano in questa sede soluzioni alternative (anche in questo caso possibili ma difficilmente caratterizzabili). Ipotizzando un intervento di mitigazione per detenzione su 400.000 mq dei quali 60% completamente impermeabilizzati il volume di detenzione necessario può essere stimato in $800 \text{ mc/ha} * (40*0.4*0.2 + 40*0.6*0.9) = 19.800 \text{ mc}$.</p>	<p>L'aumento della impermeabilizzazione dei suoli può essere mitigato con tecniche di detenzione dei flussi di pioggia o con tecniche di conferimento dei flussi di pioggia nel primo suolo. I calcoli idraulici devono garantire il rispetto del principio di stabilizzazione idraulica base (invarianza idraulica), stabilizzazione idraulica induttiva (limite di 5 l/sec/ha) e di stabilizzazione deduttiva (tarata sul tempo di corrivazione esterno di 140 min). E' verosimile per il POLO EST che rimanga una minor superficie residua destinata a verde rispetto all'ipotesi "Aeroporto"; tenendo conto di questa considerazione è plausibile pensare che il 20% del volume di detenzione possa essere trovato attraverso invasi sul verde, il rimanente andrà trovato attraverso invasi sotterranei (tubi a diametro maggiorato o vasche). Non si considerano in questa sede soluzioni alternative (anche in questo caso possibili ma difficilmente caratterizzabili).</p> <p>Ipotizzando un intervento di mitigazione per detenzione su 400.000 mq dei quali 60% completamente impermeabilizzati il volume di detenzione necessario può essere stimato in $800*(40*0.4*0.2 + 40*0.6*0.9) = 19.800 \text{ mc}$.</p>
Salvaguardia vie d'acqua esistenti	
<p>Da prevenire soprattutto la deviazione o sistemazione (in caso di mantenimento del sedime) dello scolo Brusegana.</p>	<p>Da prevenire soprattutto la deviazione o sistemazione (in caso di mantenimento del sedime) dello scolo Fosso Palasport; è da prevenire inoltre la creazione lungo lo scolo di uno "slargo" tecnico destinato a recuperare 35-50.000 mc citati in precedenza nella "Rimodellazione morfologica" (una possibile soluzione potrebbe essere uno slargo in linea tipo "area golenale" largo dai 20 ai 25 metri e lunga da 600 a 700 m).</p>
Sistemi di drenaggio urbano sostenibili	
<p>Viste l'ampia disponibilità di aree risulta fattibile la realizzazione di aree di parcheggio inserire nel contesto di riqualificazione ambientale paesaggistica dell'area. Per la realizzazione delle aree a parcheggio saranno adottati i dettami del Piano di Tutela delle Acque, con pavimentazioni drenanti e sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia; sarà fattibile adottare uno schema di progettazione idraulica tipo "<u>Drenaggio Urbano Sostenibile</u>" con sistemi di raccolta delle acque "naturali" (fossi drenanti, trincee verdi, ecc)</p>	<p>Anche per tale aree la realizzazione delle aree a parcheggio esterne dovranno rispettare i dettami del PTA. In tale caso è presumibile, vista la minore disponibilità di spazio, l'adozione di uno schema progettuale di gestione delle acque meteoriche "classico" con raccolta delle acque tramite tubazioni. Per il trattamento delle acque saranno preferibili impianti di trattamento prefabbricati "classici" con minore possibilità, per limitata disponibilità di spazio, di sistemi di fitodepurazione.</p>
	



Per i sistemi di trattamento delle acque di pioggia potranno essere adottati sistemi “classici” di trattamento (impianto con sedimentazione/disoleazione) con sistemi di affinamento dello scarico con tecniche di fitodepurazione.

L'ampia disponibilità di aree verdi consentirà di **privilegiare l'adozione di sistemi naturali di trattamento delle acque di prima pioggia, integrando la progettazione idraulica a progettazione paesaggistica-ambientale dell'area**. Tali ipotesi dovranno essere approfondite nel corso della progettazione con l'integrazione delle caratteristiche idrogeologiche dei terreni.

QUALITA' DELL'ARIA

Il Decreto Legislativo n. 155/2010 stabilisce che le Regioni redigano un progetto di riesame della zonizzazione del territorio regionale sulla base dei criteri individuati in Appendice I al decreto stesso. La precedente zonizzazione era stata approvata con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 3195/2006. Il progetto di riesame della zonizzazione della Regione Veneto, in ottemperanza alle disposizioni del Decreto Legislativo n.155/2010, è stato redatto da ARPAV - Servizio Osservatorio Aria, in accordo con l'Unità Complessa Tutela Atmosfera.

Il comune di Padova rientra nella zonizzazione IT0510 Agglomerato Padova.

I documenti ARPAV evidenziano quanto segue:

I livelli di biossido di zolfo, monossido di carbonio, piombo, arsenico, cadmio, nichel si situano sotto la soglia di valutazione inferiore in tutte le zone. Per gli Agglomerati di Padova e Verona i livelli di benzene si situano tra le due soglie.

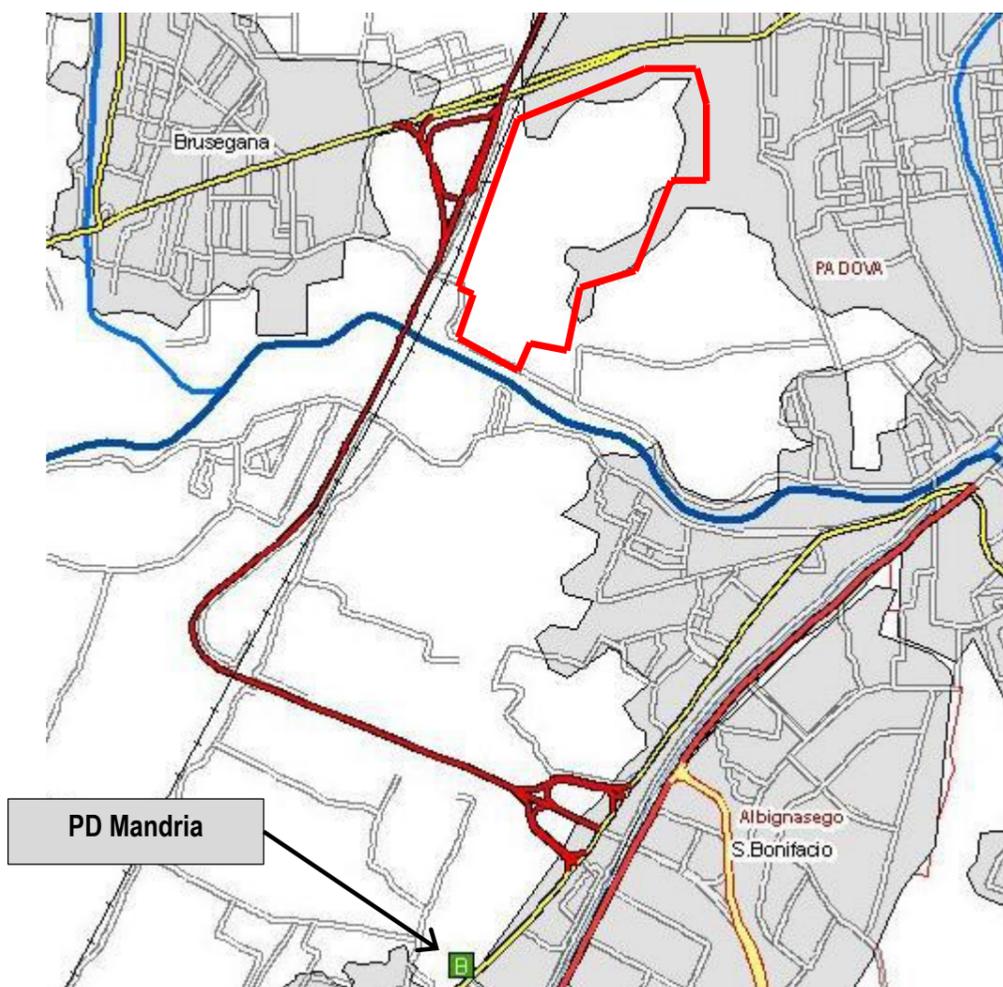
Le criticità principali si riscontrano per gli inquinanti quali il biossido di azoto, il particolato PM10 e PM2.5, l'ozono ed il benzo(a)pirene in relazione ai target di protezione della salute umana.

Relativamente all'indicatore orario per il biossido di azoto, le zone che eccedono la SVS (soglia valutazione superiore) sono gli Agglomerati di Padova, Vicenza e Verona; si situano tra le due soglie gli Agglomerati di Venezia e Treviso e le due zone di Pianura, Bassa Pianura e Colli; sono sotto la SVI le due zone Prealpi e Alpi e Val Belluna. Rispetto all'indicatore annuale per la salute umana, la SVS viene superata in tutti gli Agglomerati e nella zona di Pianura, mentre i livelli sono sotto la SVI nella Bassa Pianura e Colli, Prealpi e Alpi e Val Belluna.

Il particolato PM10 e PM2.5 eccede la SVS in tutte le zone, rispetto sia ai valori giornalieri che annuali. Analoga situazione si riscontra per l'ozono, poiché tutte le zone registrano il superamento dell'obiettivo a lungo termine. La SVS per il Benzo(a)pirene viene superata in tutti gli Agglomerati, nella zona di Pianura e nella Val Belluna

Qualità dell'aria – monitoraggio

La stazione più prossima all'area "Aeroporto" (localizzata a circa 2.5 km) risulta quella, appartenente al Programma di Valutazione, di tipo background PD Mandria .



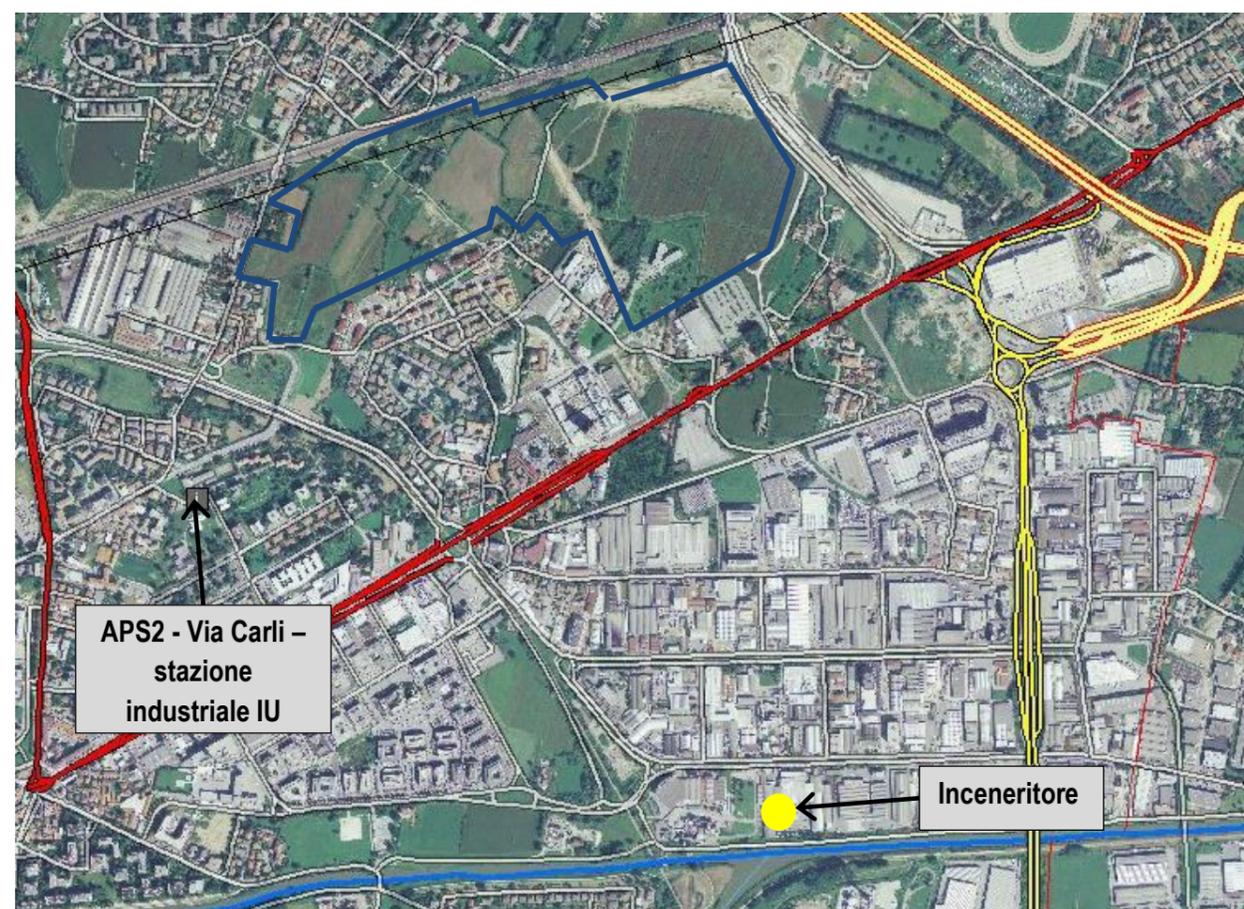
Il report annuale di monitoraggio 2014 evidenzia per la stazione PD Mandria quanto segue:

- Biossido di Azoto: Considerando i valori registrati nelle stazioni di fondo si può osservare che il valore limite annuale (40 µg/m³) non è stato superato. Il valore medio più elevato è stato registrato PD-Arcella
- Ozono: Si segnala che la soglia di allarme non è stata superata in alcuna delle stazioni della rete.
- PM10: la stazione ha evidenziato un numero di superamenti annuo del limite giornaliero di 50 µg/m³ pari a 57 (superiore ai 35 consentiti). Il valore limite annuale di 40 µg/m³ non è stato superato
- PM2.5: Si può osservare che il valore limite (25 µg/m³), non è stato superato in alcuna stazione della rete. Il valore medio annuale più elevato è stato registrato a PD-Mandria (24 µg/m³).

Per la stazione si segnalano superamenti del numero massimo di sforamenti consenti per legge per il PM10.

Qualità dell'aria – monitoraggio

L'area "San lazzaro" risulta prossima (circa 500 m) alla stazione di monitoraggio della qualità dell'aria, gestita in convenzione, di tipo industriale APS2 – Via Carli.



I dati del rapporto 2014 "sintesi dei risultati dell'impianto di termovalorizzazione di San lazzaro" (ARPAV aprile 2015) evidenziano i seguenti risultati sintetizzati nella scheda di valutazione seguente:

- Le maggiori criticità sono legate alle Polveri fini PM10 dove, se da un lato tutte le stazioni si attestano su valori inferiori al limite annuale di 40 µg/m³, dall'altro il numero di superamenti del limite giornaliero di 50 µg/m³ è ampiamente superiore ai 35 previsti dalla legge, anche se in progressivo calo negli anni. Per la prima volta il valore obiettivo annuale di 25 µg/m³ relativo alle polveri PM2.5 non è stato superato presso entrambe le stazioni, così come per la stazione di Mandria.
- Per quanto riguarda l'ozono (O₃), sebbene la soglia di allarme di 240 µg/m³ non sia mai stata raggiunta, si sono verificati dei superamenti del limite orario di 180 µg/m³, numero abbastanza simile per entrambe le stazioni APS, ma inferiore a quello registrato presso la stazione di Mandria, nonostante una media annuale quasi paragonabile.

La tabella seguente mostra l'andamento dell'indice di qualità dell'aria nelle due stazioni di monitoraggio ove di evidenziano

le criticità per le polveri sottili PM10 e per l'ozono.

Indicatore di qualità dell'aria	APS1		APS2	
	Stato al 2014	Trend	Stato al 2014	Trend
Biossido di azoto (NO ₂)	😊	😊	😊	😊
Ozono (O ₃)	😐	😊	😐	😊
Polveri fini (PM ₁₀)	😡	😊	😡	😊
Polveri fini (PM _{2,5})	😊	😊	😊	😊
Benzo(a)pirene (IPA)	😊	😊	😊	😊
Piombo (Pb)	😊	😊	😊	😊
Arsenico (As), Cadmio (Cd), Nichel (Ni)	😊	😊	😊	😊

BIODIVERSITA' – RETE ECOLOGICA

Il concetto di rete ecologica si riferisce ad un sistema coerente di aree naturali e/o seminaturali il cui scopo è il mantenimento della funzionalità ecosistemica, attraverso la conservazione della biodiversità e della vitalità degli ambienti. Tale sistema si propone di contrastare gli effetti della frammentazione, garantendo lo scambio di energia, materia e vita tra le specie animali e vegetali di aree diverse.

La presenza di aree verdi in città e la diversità biologica ad esse associata, sono sicuramente elementi che contribuiscono al miglioramento della percezione dell'ambiente urbano e della qualità della vita. I benefici delle aree verdi sono di carattere ecologico e sociale, ad esempio, offrono spazi ricreativi ed educativi, migliorano il clima urbano, assorbono gli inquinanti atmosferici, riducono gli livelli acustici, stabilizzano il suolo e forniscono l'habitat per molter specie di animali e vegetali.

Tra gli **obiettivi** del PAT vi sono:

- Realizzazione di un sistema "verde" interno alla città che si colleghi anche con la cintura verde periurbana e i corridoi ecologici. Il verde come elemento di riqualificazione delle periferie e elemento centrale della nuova edificazione
- Ampliamento e creazione di nuovi corridoi ecologici comprese anche le aree verdi di previsione e i residui "cunei verdi" agricoli. Previsione di studi per collegare la rete ecologica alle aste fluviali da implementare, anche per gli aspetti paesaggistici
- Verde di separazione dalle infrastrutture: dotare le infrastrutture principali di "contenuti ambientali, tramite fasce verdi (alberate) lungo la rete e nelle aree intercluse (svincoli) in funzione ecologica ma anche paesaggistica; dotare la viabilità interna di previsione di fasce alberate in funzione di compensazione ecologica, introdurre parametri di riequilibrio ecologico nei nuovi interventi edilizi, attraverso standard di verde in grado di assorbire l'inquinamento atmosferico indotto dai nuovi carichi di traffico.
- Rete ecologica periurbana : Creazione di una estesa cintura verde (8.900 ettari già previsti dal progetto preliminare di Piano Territoriale Provinciale del 1995), costituita da aree private e pubbliche destinate ad attività agricole, fattorie didattiche, colture specializzate, bosco, ambiti naturalistici, attività fruttive, volta non solo alla formazione di un sistema di parchi territoriali ed urbani, ma anche a definire un margine al territorio urbanizzato, alla costruzione di una nuova forma urbana ed a svolgere un fondamentale ruolo di riequilibrio degli assetti ecologici e di attenuazione degli effetti dell'inquinamento urbano e dei cambiamenti climatici nonché un luogo di effettivo incontro, scambio, gioco, socializzazione e fruizione anche attraverso la gestione partecipata delle realtà associative del territorio e delle rappresentanze istituzionali locali.
- Costituzione di un sistema che comprenda tutte le aste fluviali, collegate con i comuni vicini per la manutenzione, fruizione

L'area "aeroporto" si presenta in adiacenza al corridoio ecologico del Fiume Bacchiglione, connesso con il corridoio del Canale Brentella.

L'area "San Lazzaro" non presenta nessuno elemento di valore ecologico-ambientale in quanto risulta completamente interclusa dall'edificazione residenziale ed industriale esistente. Le aste fluviali presenti (fiume Brenta e Idrovia) non

Tali aste fluviali risultano *ambiti per l'istituzione di parchi e riserve naturali di interesse comunali / sovracomunali* connesse con percorsi ciclopedonali di valore storico ambientale.

La tangenziale e la ferrovia non costituiscono elementi di frammentazione per le connessioni in quanto risultano già attualmente bypassate (oltrepassate) con piste ciclopedonali.

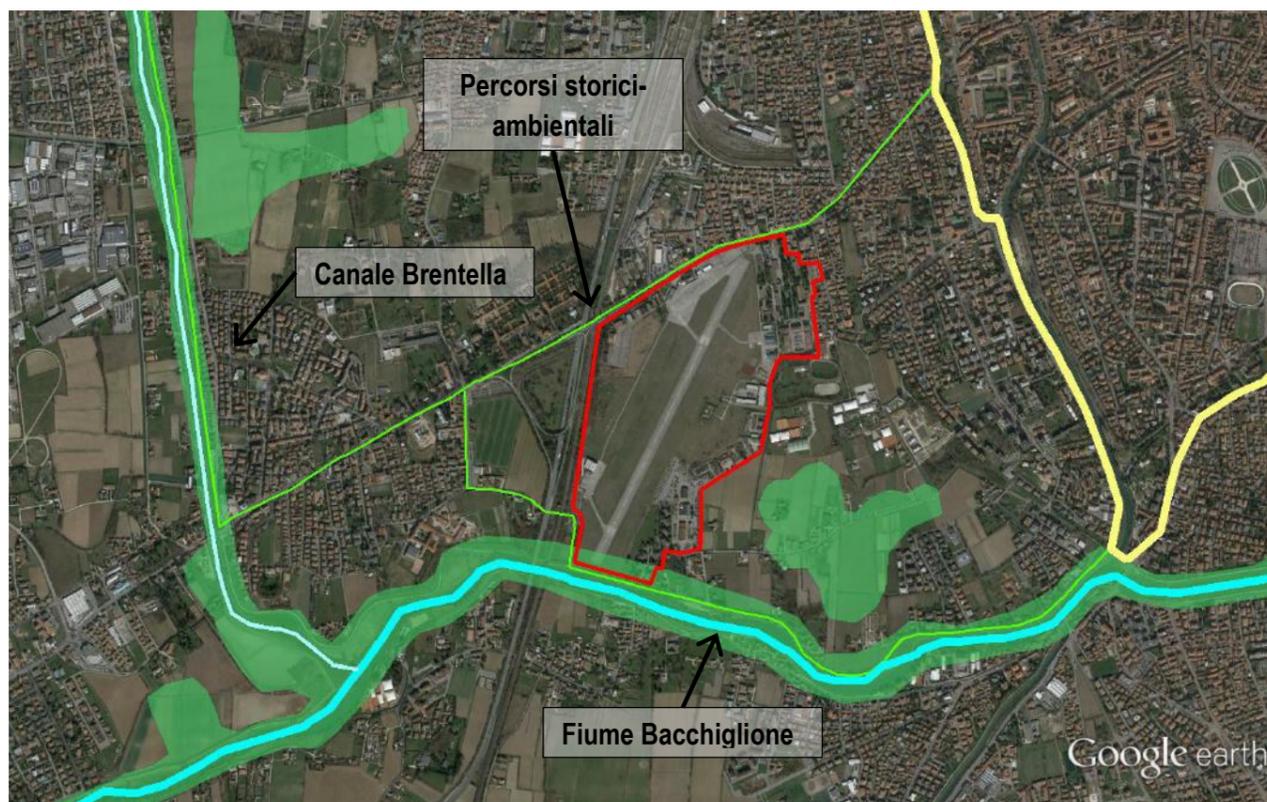
In base a tali considerazioni gli **elementi della rete ecologica** in prossimità dell'area "aeroporto" rappresentano un **forte elemento di valore per la riqualificazione ambientale**, con l'opportunità di realizzare un parco verde in adiacenza al Bacchiglione, servito da percorsi verdi e piste ciclabili da potenziale ed estendere.

Le connessioni ciclopedonali garantiscono inoltre un elemento di connessione con il sistema urbano del centro di Padova e con le limitrofe aree residenziali.

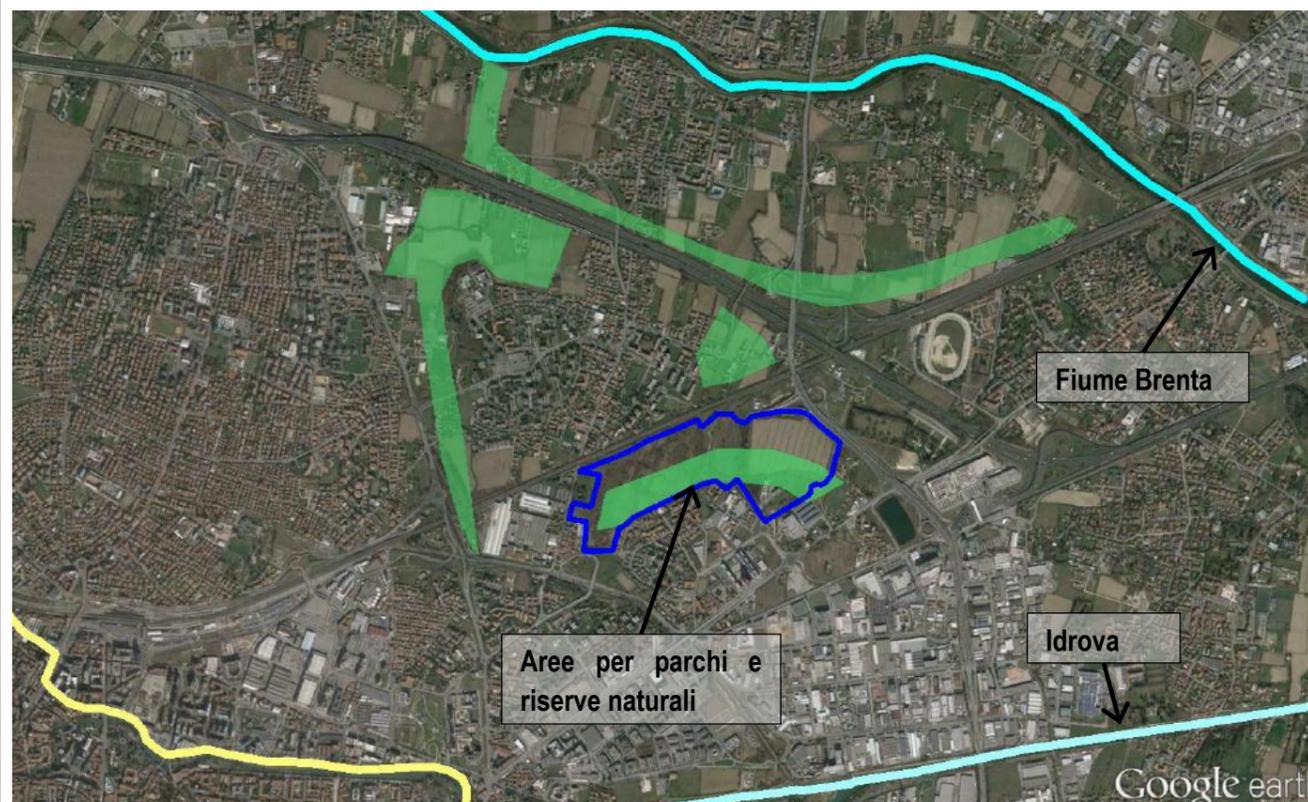
risultano connesse con l'ambito e, inoltre, di difficile connessione per la presenza di importanti infrastrutture viarie e ferroviarie.

La previsione del PAT di realizzare all'interno dell'area "San Lazzaro" un *ambito per parchi di interesse comunale* risulta oggettivamente non completamente compatibile con l'edificazione del nuovo Ospedale.

Lo stesso elemento della rete ecologica che per l'area "aeroporto" risulta un punto di forza per la potenziale riqualificazione ambientale dell'area, diventa per "San Lazzaro" elemento in contrasto con l'esigenza di spazio per l'edificazione del polo Ospedaliero.

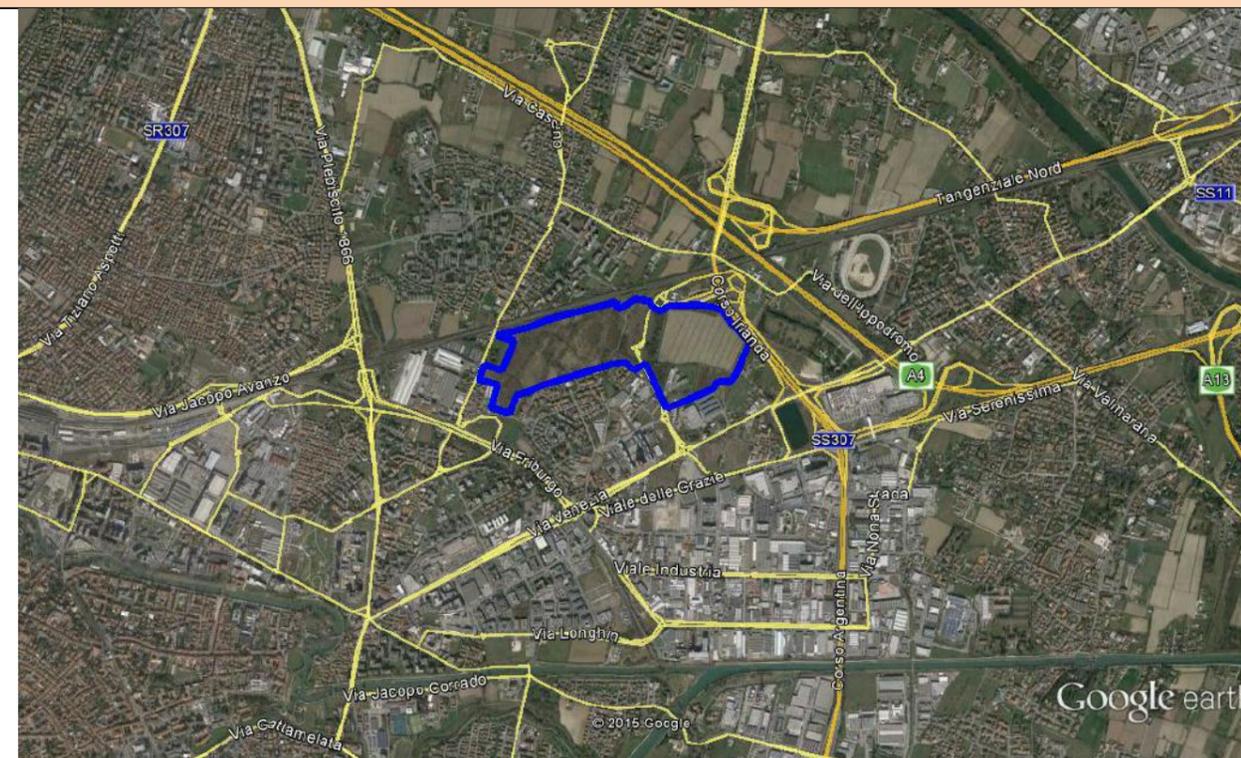


Elementi principali della rete ecologica - PAT



Elementi principali della rete ecologica - PAT

SISTEMA INFRASTRUTTURALE



Il sedime aeroportuale è delimitato: a sud dal fiume Bacchiglione con relativa arginatura; ad ovest dalla ferrovia Padova-Bologna e l'attigua tangenziale ovest di Padova (toponomasticamente denominata "Corso Australia"); a nord da Via Sorio e Cavalcavia Brusegana, oltre che da una porzione del quartiere sud-ovest (San Giuseppe); ad est da un'area residenziale anch'essa rientrante nel quartiere sud-ovest (Sacra Famiglia) e la retrostante area agricola.

La rete infrastrutturale si compone di: una strada extraurbana principale/urbana di scorrimento costituita dalla tangenziale ovest di Padova, che lambisce l'ambito ad ovest (rete principale); una strada urbana di quartiere (Via Sorio) che delimita l'area verso nord (rete secondaria); viabilità locale lungo l'intero perimetro (rete locale). La tangenziale di Padova costituisce asse di scorrimento e distribuzione che permette di raggiungere l'intera città e di accedere alla rete primaria sovracomunale costituita dagli assi autostradali, mediante le stazioni di Padova sud (A13), Padova ovest ed est (A4) e Padova interporto (A4-A13). Via Sorio si innesta sulla circonvallazione interna di Padova e di qui permette la penetrazione nel centro cittadino.

Ad ovest, la linea ferroviaria Padova-Bologna costituisce sbarramento fisico per il sedime aeroportuale attuale, comunque all'interno di un corridoio plurimodale, ampio circa 75 m, che ricomprende anche Corso Australia.

Ulteriore sbarramento è costituito dal fiume Bacchiglione a sud, che occupa una fascia, tra i piedi esterni dei rilevati arginali, di circa 95 m.

Principali elementi infrastrutturali

Viabilità principale:

- SR 47 – Corso Australia

L'ambito è delimitato: a sud da aree private chiuse da Via San Marco; a nord dalla linea ferroviaria Padova-Venezia e da parte degli svincoli della vicina Tangenziale; ad est dalla Tangenziale di Padova (denominata toponomasticamente Corso Irlanda), tratto iniziale della nuova S.R. n. 308; ad ovest, parzialmente da aree private e in parte dalla viabilità cittadina. La rete infrastrutturale si compone di: una strada extraurbana principale/urbana di scorrimento costituita dalla tangenziale est di Padova, che lambisce l'ambito ad est (rete principale); strade urbane di quartiere (Via Einaudi, Via San Marco, Via Friburgo) che attraversano o delimitano l'area verso sud ed ovest (rete secondaria); viabilità locale a sud ed ovest (rete locale). La tangenziale di Padova costituisce asse di scorrimento e distribuzione che permette di raggiungere l'intera città e di accedere alla rete primaria sovracomunale costituita dagli assi autostradali, mediante la vicina stazione di Padova est (A4) e Padova interporto (A4-A13). Via San Marco, tramite la sua prosecuzione Via Venezia, si innesta, a partire dal nodo stradale della Stanga, sulla circonvallazione interna di Padova e di qui permette la penetrazione nel centro cittadino. A nord, la linea ferroviaria Padova-Venezia, con un'occupazione trasversale di circa 30 m, costituisce sbarramento fisico per l'area. Ulteriore sbarramento non valicabile è quello della tangenziale che, presso l'ambito in esame, è in rilevato che, fra asse e svincoli, occupa una superficie ampia non meno di 50 m.

Principali elementi infrastrutturali

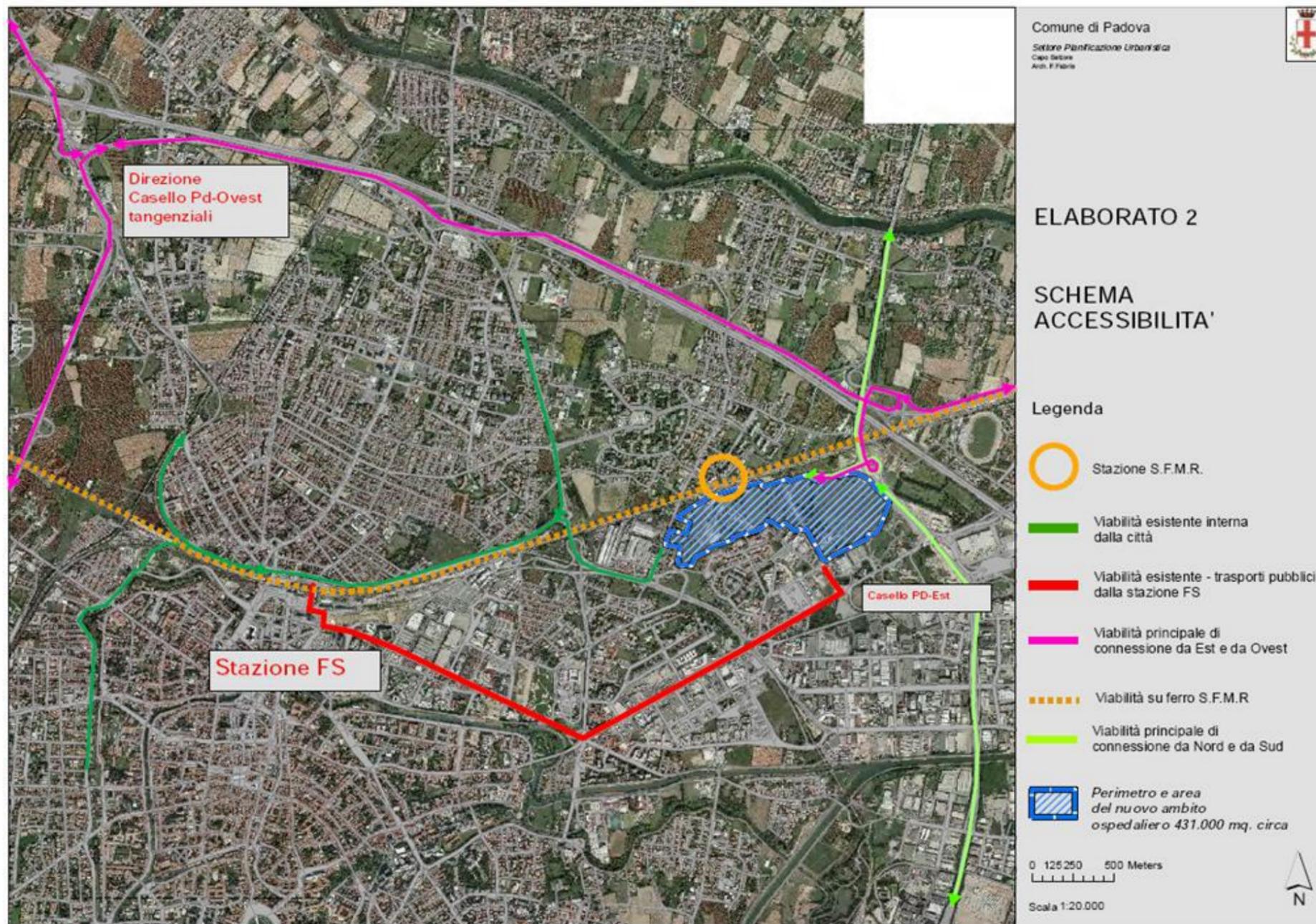
Viabilità principale:

- SS307 "Statale del Santo" – corso Irlanda
- Autostrada A4
- Via San Marco – Via Venezia SS11

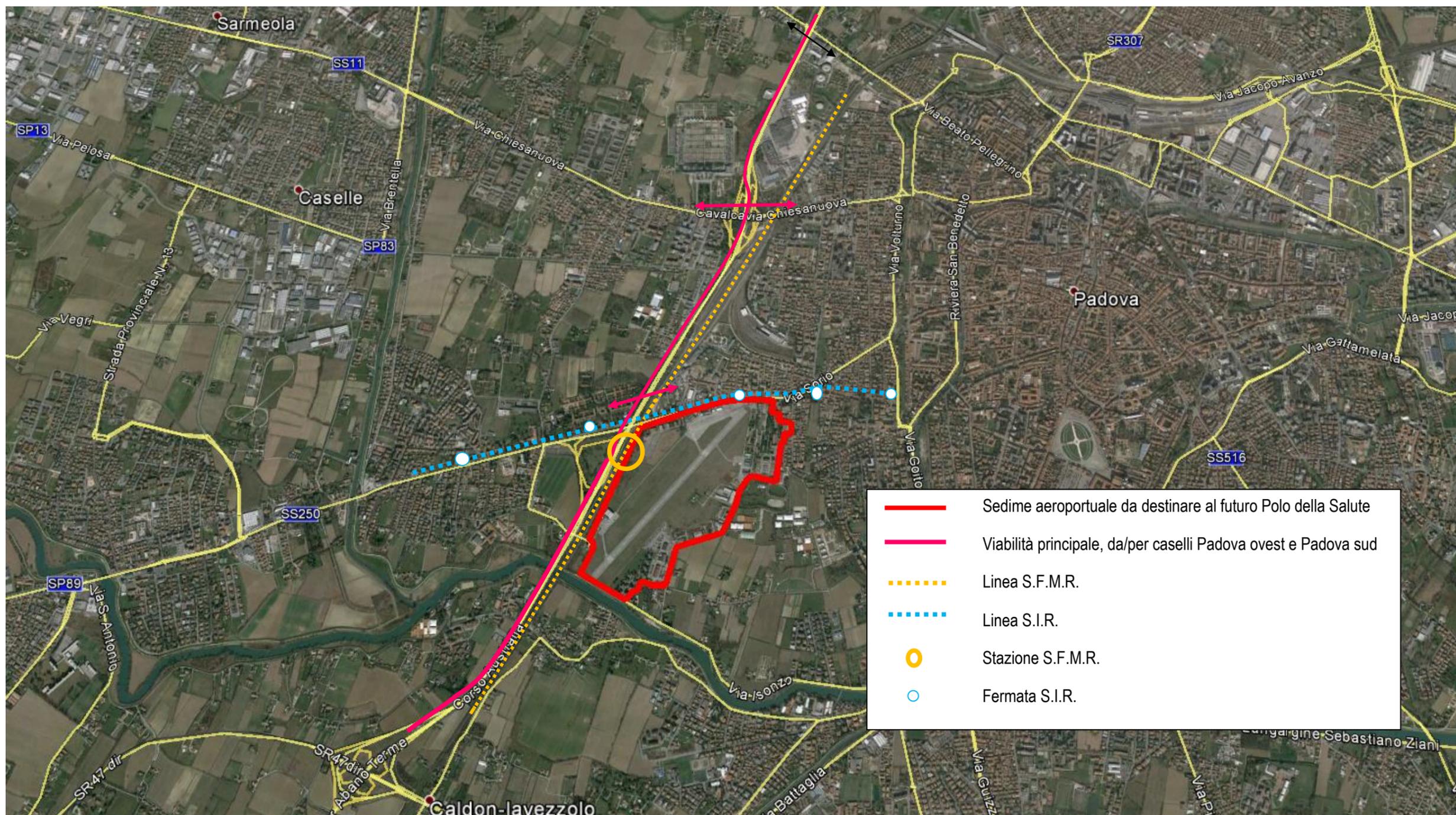
- SS50 Via Sorio.
Ferrovia: tratta Padova - Bologna

- Via Friburgo.
Ferrovia: tratta Padova - Venezia

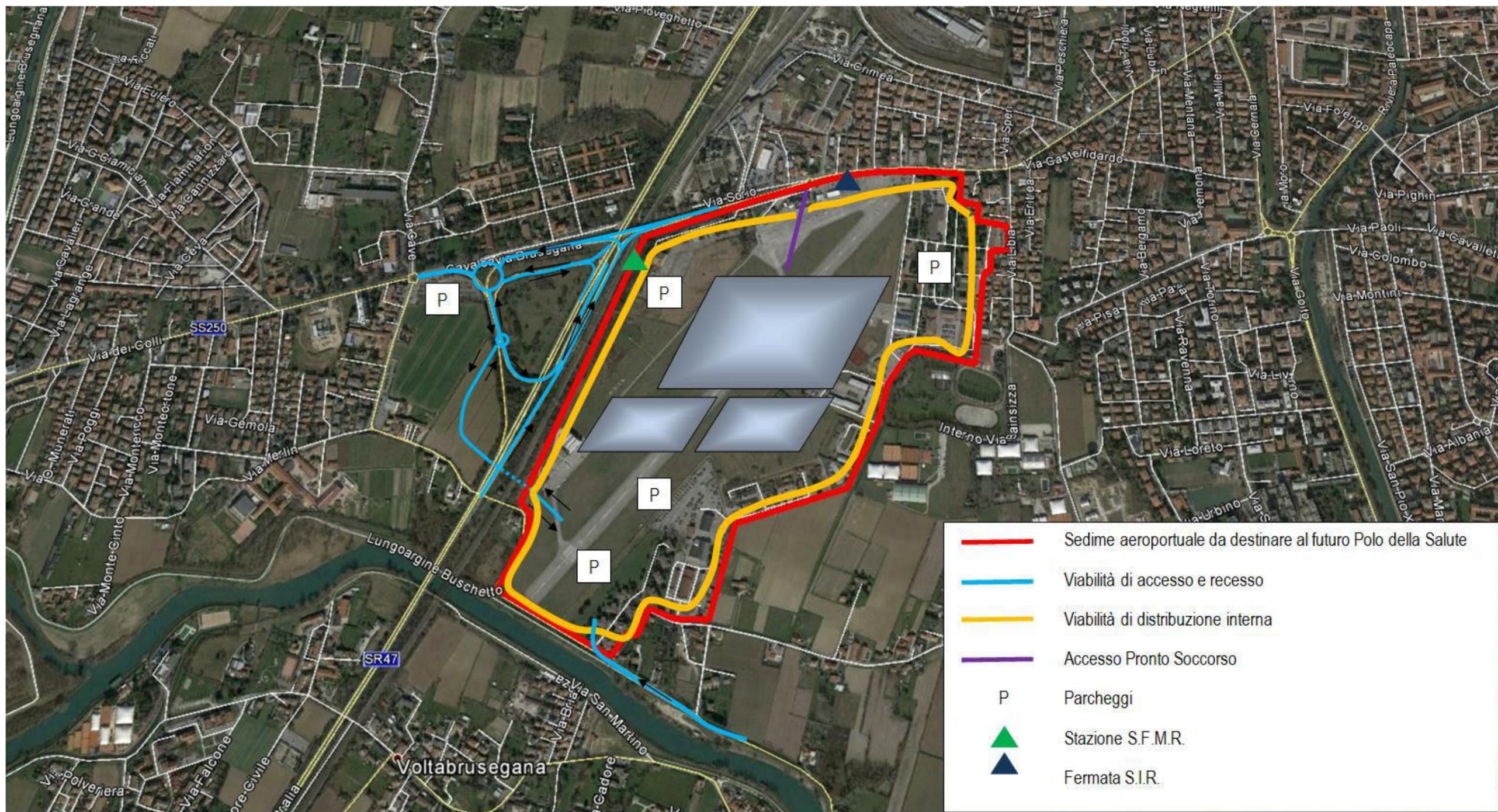
Connessioni con la rete primaria, principale e secondaria e integrazione modale – AREA SAN LAZZARO



Connessioni con la rete primaria, principale e secondaria e integrazione modale – AREA PADOVA AEROPORTO



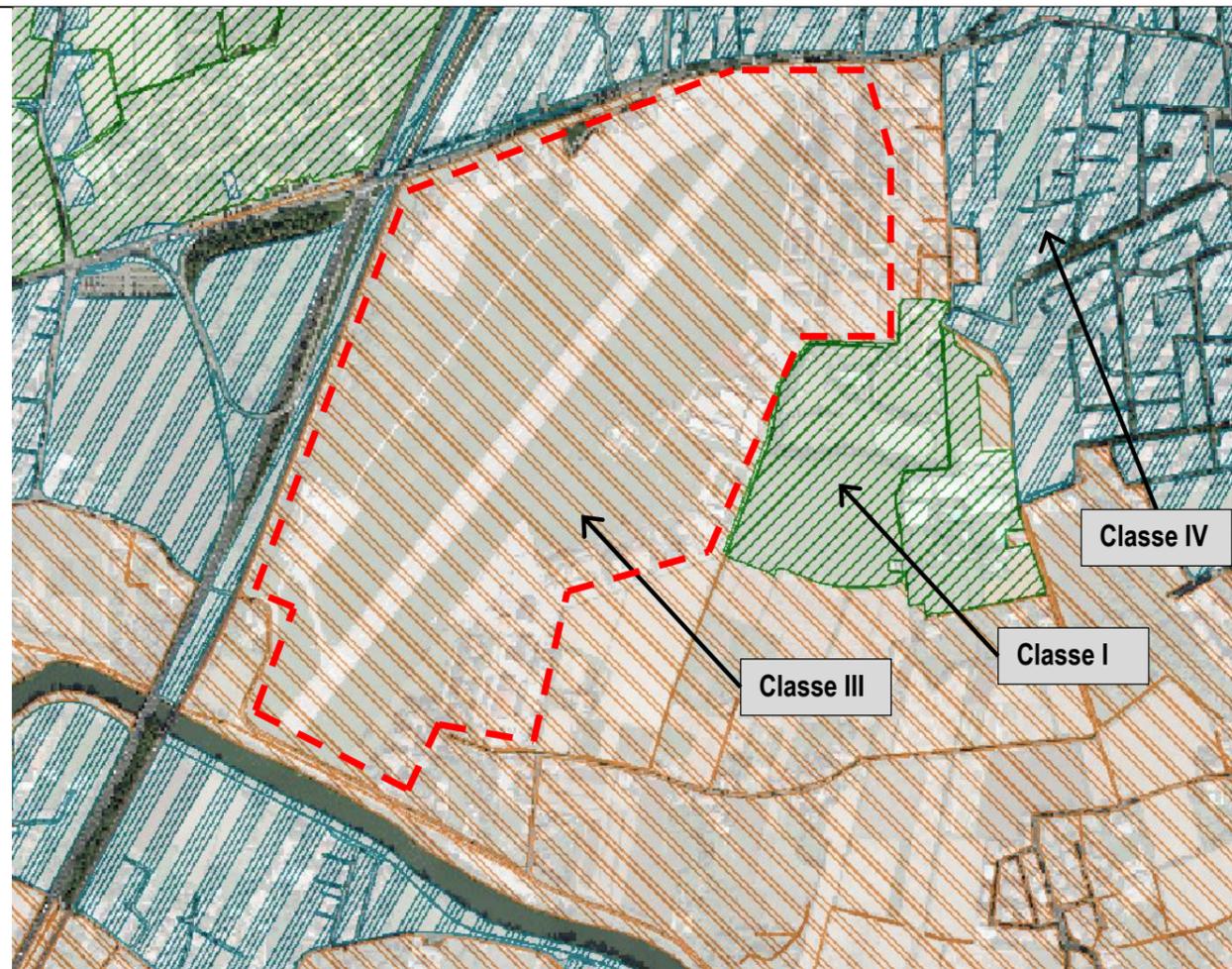
IPTESI DI INTERVENTO AREA PADOVA AEROPORTO
 Connessioni con la rete primaria, principale e secondaria, aspetti di dettaglio



AGENTI FISICI

CLIMA ACUSTICO

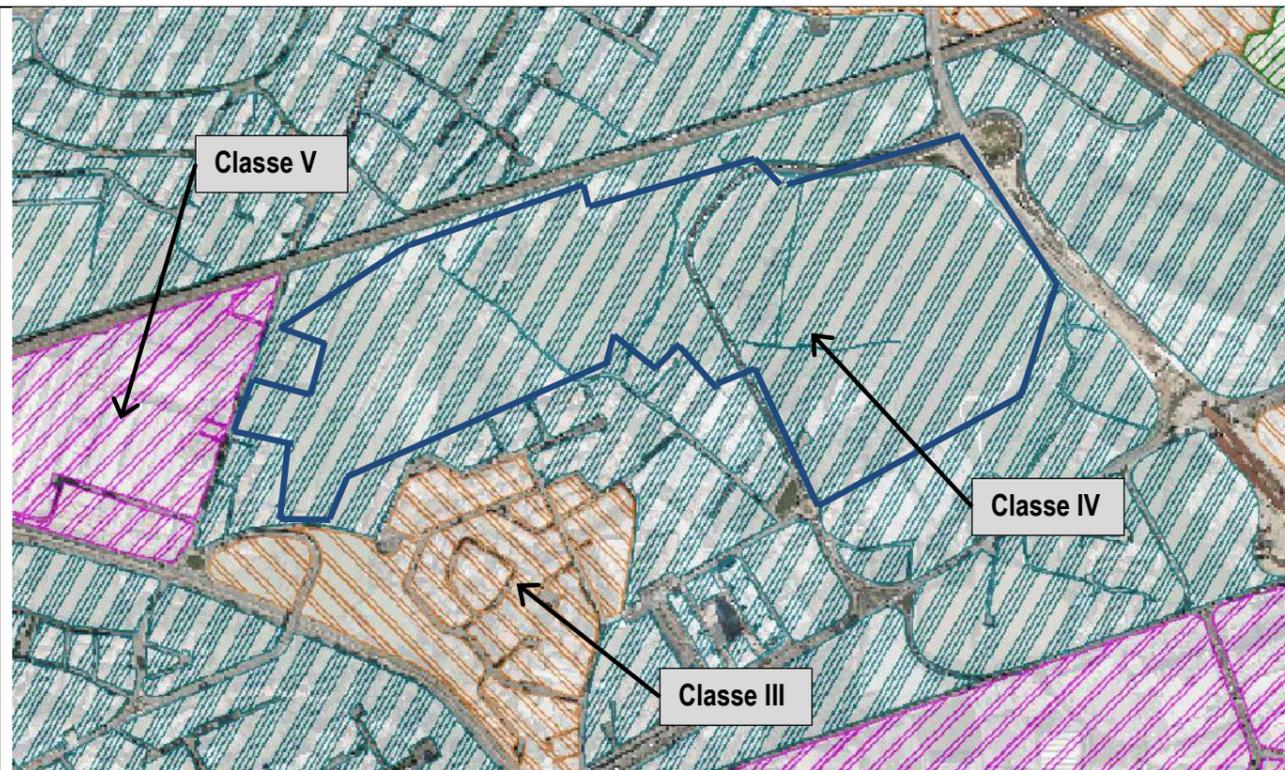
Zonizzazione acustica - Revisione 2012



L'ambito risulta classificato in zona acustica **Classe III – zone di tipo misto** con :

- Limite immissione : diurno 60 dB(A)– notturno 50 dB(A)
- Limite emissione: diurno 55 dB(A) – notturno 45 dB(A)

A confine con l'area sono presenti zone acustiche in *classe I – particolarmente protette* e zone in *classe IV – di intensa attività umana*.



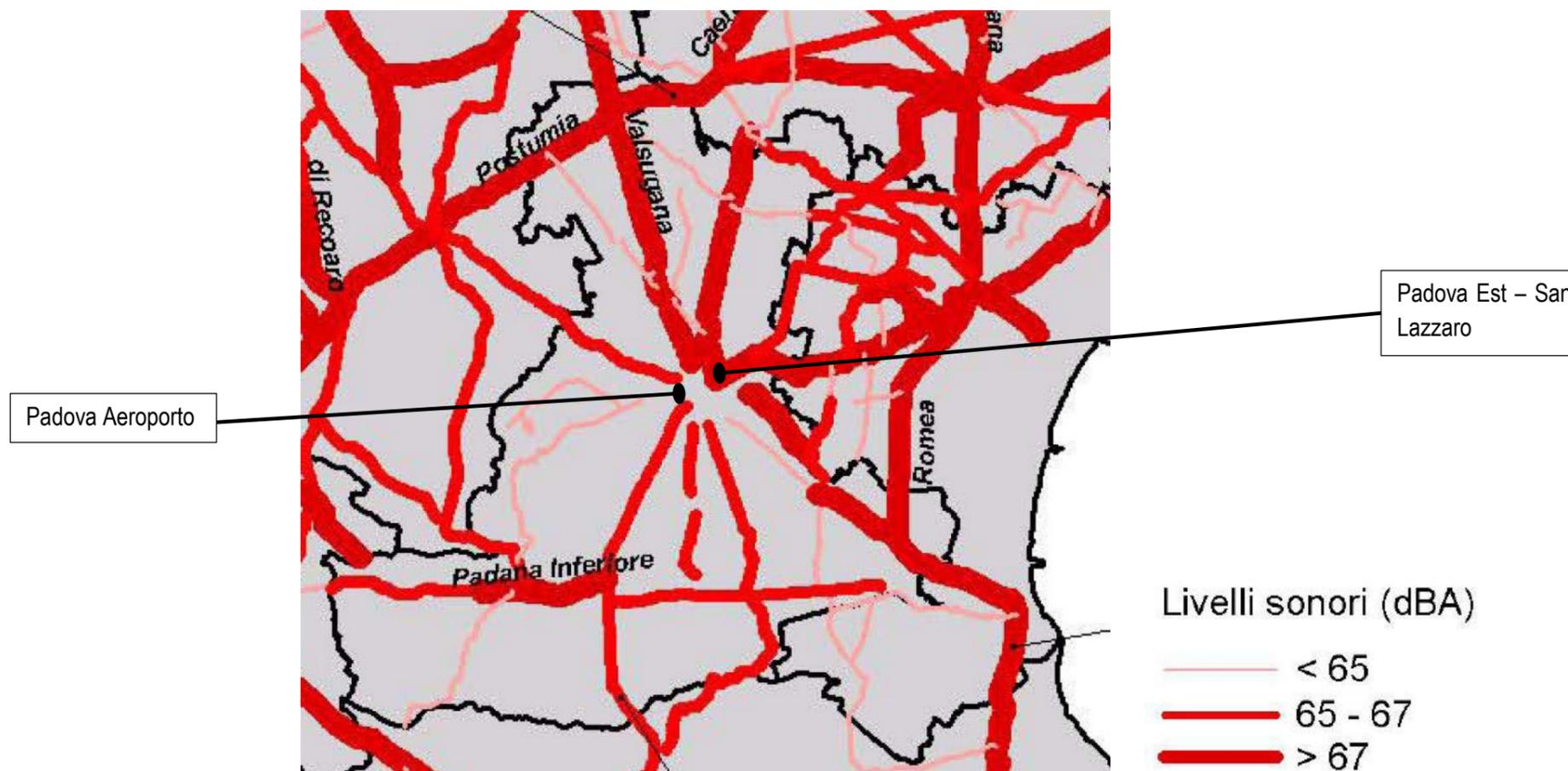
L'ambito risulta classificato in zona acustica **Classe IV – di intensa attività umana** con :

- Limite immissione : diurno 65 dB(A)– notturno 55 dB(A)
- Limite emissione: diurno 60 dB(A) – notturno 50 dB(A)

A confine con l'area sono presenti zone acustiche in *classe V –prevalentemente industriali (area industriale di Acciaierie Venete)* e zone in *classe III – tipo misto*.

Livelli sonori diurni strada statali e provinciali

Fonte: "Catasto delle fonti di pressione acustiche da infrastrutture extraurbane di trasporto nella Regione del Veneto" Arpav 2002



L'area "Aeroporto" risulta limitrofa alle seguenti infrastrutture generatrici di inquinamento acustico:

Viabilità principale:

- SR 47 - Corso Australia
- SS50 Via Sorio.

Ferrovia: tratta Padova - Bologna.

I dati del rapporto ARPAV evidenziano per le viabilità limitrofe all'area livelli sonori diurni tra 65-67 dB(A).

L'area "San Lazzaro" risulta limitrofa alle seguenti infrastrutture generatrici di inquinamento acustico:

Viabilità principale:

- SS307 "Statale del Santo" - corso Irlanda
- Autostrada A4
- Via San Marco - Via Venezia
- Via Friburgo.

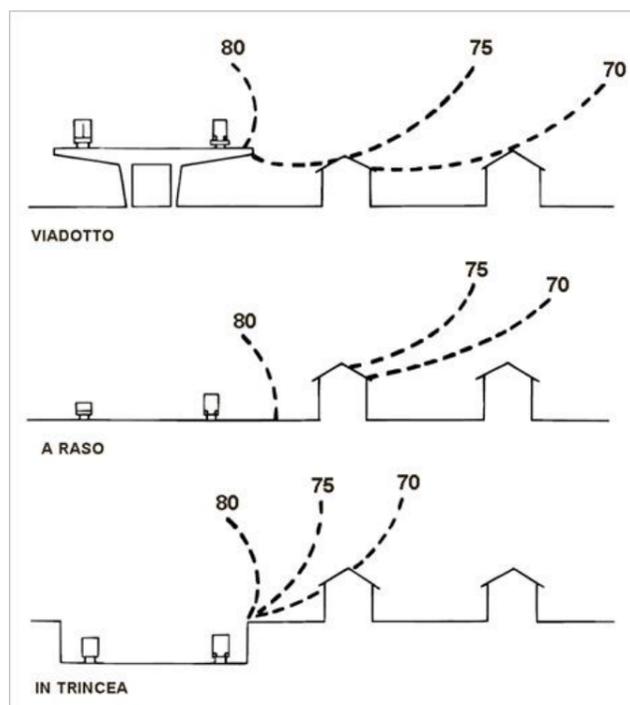
Ferrovia: tratta Padova - Venezia.

I dati del rapporto ARPAV evidenziano per le viabilità limitrofe all'area livelli sonori diurni maggiori di 67 dB(A).

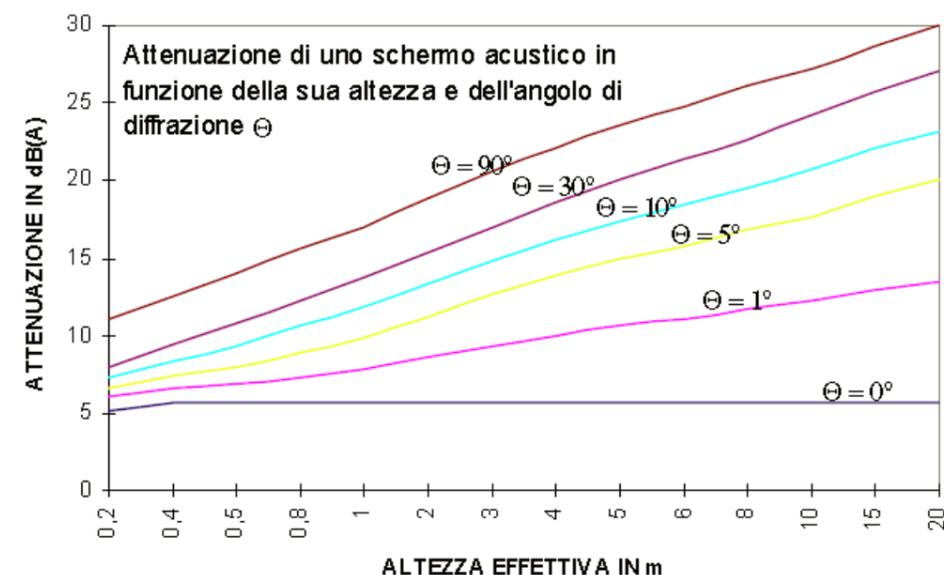
Mitigazioni acustiche

Numerose indagini sperimentali hanno mostrato in modo evidente che i livelli di rumore, a parità di altri parametri quali la distanza strada-ricevitore, variano considerevolmente in relazione alle caratteristiche della infrastruttura stradale, in particolare dipendono dalla tipologia di sezione stradale (in rilevato, in viadotto, a raso, o in trincea). Il tipo di sezione influisce sul livello di rumore fino a 8 - 10 dB(A).

Verifiche di **barriere acustiche** alte 3 m poste a bordo autostrada evidenziano, per un ricevitore distante 42 m dalla barriera ed alto 4 m, il seguente potere fonoassorbente:



Frequenze Hz	Senza barriera dB	Con barriera dB	potere fonoisolante minimo dB
63	46.6	41.8	14.0
125	51.3	46.3	14.3
250	58.4	52.9	14.7
500	65.2	58.9	15.5
1000	66.3	59.0	16.6
2000	62.7	54.1	18.2
4000	53.1	42.7	20.4
8000	38.7	25.3	23.2
"A"	70.2	63.2	



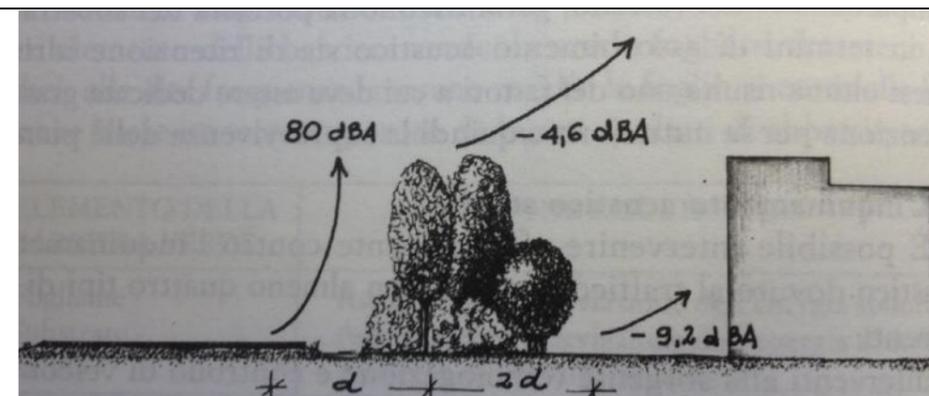
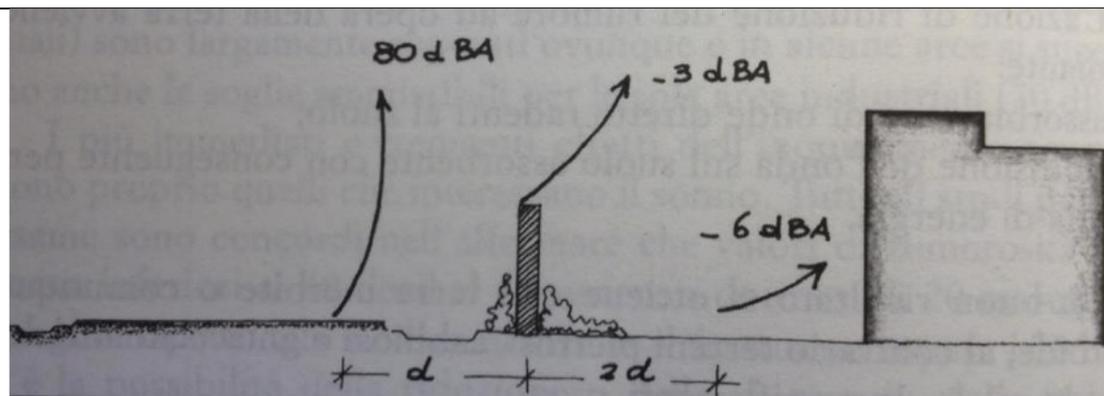
Attenuazione di una barriera acustica in funzione dell'altezza e dell'angolo di diffrazione

Altra misura per l'attenuazione del rumore è la **presenza di barriere/fasce verdi boscate o dune verdi**. La presenza di una fascia di terreno alberata tra sorgenti e ricevitori introduce una attenuazione dovuta alla dissipazione di parte dell'energia sonora sotto forma di calore al passaggio intorno ai rami.

Oltre che dall'altezza e dalla profondità, l'efficacia di una barriera vegetale dipende dalla densità dei tronchi e dalla densità del fogliame. Per le caratteristiche delle barriere puramente vegetali da realizzare con filari di alberi (posizioni, essenze, modalità di posa) occorre predisporre un opportuno progetto.

Le superfici dure (cementeo, lastricato, ecc) registrano il livello minimo di attenuazione, pari a circa 3 dB per ogni raddoppio della distanza, mentre le fasce arboreo-arbustive garantiscono una buona attenuazione (circa 4,5 dB per ogni raddoppio della distanza).

Indicativamente nel caso in cui ci sono delle barriere vegetali si dovrà prevedere un impianto su tre filari disposti su una fascia larga almeno 10 m, di lunghezza adeguata.



Immagini tratte da "Linee guida per la progettazione ambientale delle aree produttive – Quaderno n. 5 PTCP Provincia di Padova"



Documentazione esemplificativa di barriere fonoassorbenti

Gli interventi previsti per entrambe le aree in merito alla mitigazione dell'impatto acustico sono riferiti a due ricettori:

- uno è l'ospedale e il polo universitario che devono essere mitigati dal disturbo rappresentato dalla viabilità e della ferrovia
- l'altro dato dagli eventuali edifici esistenti posti nei pressi della nuova viabilità di progetto

Ipotesi preliminare di mitigazione	Ipotesi preliminare di mitigazione
<p>Vista l'ampia disponibilità di spazio si ritiene verosimile che la struttura ospedaliera venga localizzata ad una distanza tale da garantire una attenuazione naturale del rumore generato dalle infrastrutture viarie e ferroviarie.</p> <p>Nel corso si rileveranno delle criticità acustiche in fase di progettazione, si ritiene verosimile ipotizzare che le opere di mitigazione siano limitate ad alcune aree tramite interventi di tipo ambientale, ovvero barriere verdi / dune alberate, limitando i costi rispetto all'installazione di barriere acustiche.</p> <p>Si valuta preliminarmente un costo per la realizzazione di un terrapieno verde antirumore di altezza di 1 metro pari a circa 60 – 80 €/ml .</p> <p>Anche per le opere viabilistiche di accesso all'area "aeroporto" si ritiene verosimile prevedere alcuni limitati interventi di mitigazione acustica degli edifici (circa 200 m di barriere h=2m) in prossimità delle tre abitazioni poste in Via Santi Fabiano e Sabastiano in vicinanza del sottopasso esistente.</p> <p>In fase del tutto preliminare si ipotizzano 200 metri di barriere acustiche e 1300 metri fasce/dune verdi .</p>	<p>Nell'area "San Lazzaro" la limitata disponibilità di spazio rende verosimile ipotizzare la necessità di prevedere alcune opere di mitigazione acustica, integrando oltre alle barriere verdi nell'intorno del polo ospedaliero anche alcune barriere acustiche fonoassorbenti in prossimità della tangenziale.</p> <p>Mediante, prezziari ufficiali ANAS, stimano un costo di 300-350 €/mq per la fornitura e opera completa di barriere fonoassorbenti</p> <p>In fase del tutto preliminare si ipotizzano 500 metri di barriere antirumore (h=2m) a protezione tangenziale e 1100 metri di fasce/dune verdi nell'intorno ospedale.</p>

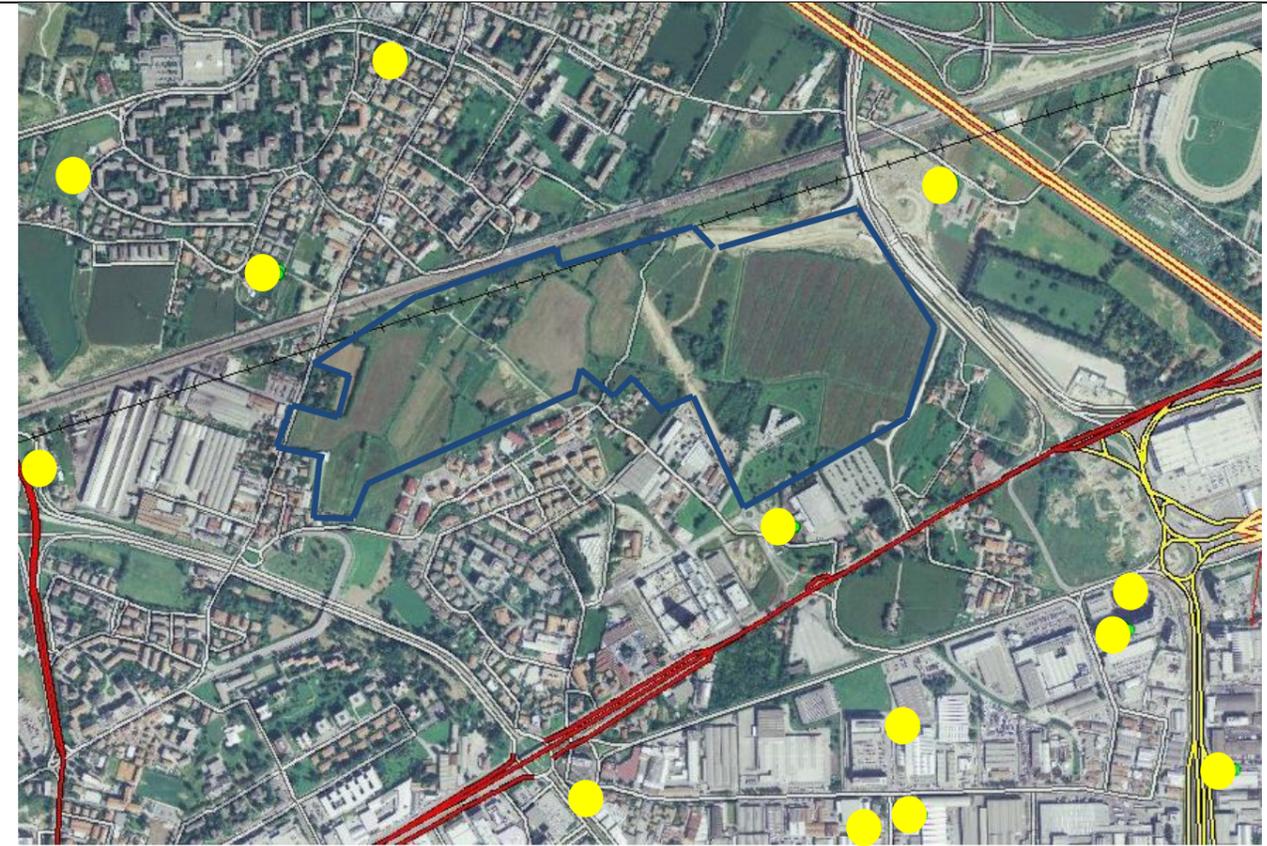
CAMPI ELETTROMAGNETICI

Come risulta dal rapporto ARPAV "Controllo dell'inquinamento elettromagnetico sul territorio della Regione Veneto – anno 2014" (rapporto pubblicato in giugno 2015) non ha rilevato nuovi superamenti relativamente alle stazioni radio base e agli impianti radiotelevisivi.

Stazioni Radio Base	Stazioni Radio Base																								
<p>All'interno dell'area dell'Aeroporto non sono presenti stazioni radio base censite nel portale ARPAV.</p> <p>Nell'intorno dei 500 metri dall'area sono presenti 3 siti Radio Base. I dati disponibile nel sito ARPAV non evidenziano criticità sul valore del campo elettrico, che risulta minore del valore di 6 V/m imposto dalla normativa DPCM 8/07/03.</p>	<p>All'interno dell'area non sono presenti stazioni radio base censite nel portale ARPAV; a confine è censita la seguente stazione Radio Base</p> <p style="text-align: center;">Stazioni Radiobase</p> <table border="1" data-bbox="1507 1430 2763 1535"> <thead> <tr> <th>Record</th> <th>Id sito</th> <th>Nome</th> <th>Codice sito</th> <th>Indirizzo</th> <th>Gestore</th> <th>Provincia</th> <th>Comune</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>24740</td> <td>SSI - Padova Est</td> <td>PD3032A</td> <td>via San Marco c/o impianto TIM c/o Palasport</td> <td>VODAFONE</td> <td>PD</td> <td>PADOVA</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>18511</td> <td>Padova San Lazzaro</td> <td>PD43</td> <td>San Marco c/o palazzetto dello sport</td> <td>TELECOM</td> <td>PD</td> <td>PADOVA</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nell'intorno dei 500 metri dall'area sono presenti 13 siti Radio Base.</p>	Record	Id sito	Nome	Codice sito	Indirizzo	Gestore	Provincia	Comune	1	24740	SSI - Padova Est	PD3032A	via San Marco c/o impianto TIM c/o Palasport	VODAFONE	PD	PADOVA	2	18511	Padova San Lazzaro	PD43	San Marco c/o palazzetto dello sport	TELECOM	PD	PADOVA
Record	Id sito	Nome	Codice sito	Indirizzo	Gestore	Provincia	Comune																		
1	24740	SSI - Padova Est	PD3032A	via San Marco c/o impianto TIM c/o Palasport	VODAFONE	PD	PADOVA																		
2	18511	Padova San Lazzaro	PD43	San Marco c/o palazzetto dello sport	TELECOM	PD	PADOVA																		



Stazioni Radio Base



Livelli di Campo Elettrico valutati nell'area evidenziata a 5 m sul livello del suolo

Stazione Radio Base (SRB)

Campo Elettrico V/m

< 1
1 - 2
2 - 3
3 - 6
6 - 20
> 20



A cura del DAP di Padova aggiornato al 20-05-2005
Scala: 1:3000



Livelli di Campo Elettrico prodotto dalla Stazione Radio Base PD2099A a 5 m sul livello del suolo

Stazione Radio Base (SRB)

Campo Elettrico V/m

< 1
1 - 2
2 - 3
3 - 6
6 - 20
> 20



A cura del DAP di Padova aggiornato al 7-10-2003
Scala: 1:3000



Livelli di Campo Elettrico prodotto dalla Stazione Radio Base PD-6140B a 5 m sul livello del suolo

Stazione Radio Base (SRB)

Campo Elettrico V/m

< 1
1 - 2
2 - 3
3 - 6
6 - 20
> 20



A cura del DAP di Padova aggiornato al 01-10-2003
Scala: 1:3000

Stazione area industriale nord

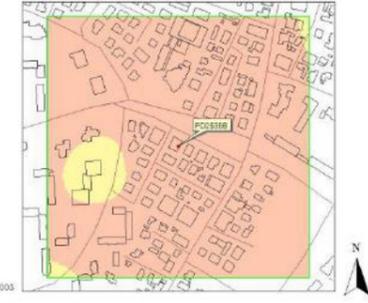


Livelli di Campo Elettrico prodotto dalla Stazione Radio Base 2PD2536B a 5 m sul livello del suolo

Stazione Radio Base (SRB)

Campo Elettrico V/m

< 1
1 - 2
2 - 3
3 - 6
6 - 20
> 20



A cura del DAP di Padova aggiornato al 8-10-2005
Scala: 1:3000

Mortise

Non sono disponibili immagini del campo elettrico delle stazioni prossime all'area San Lazzaro

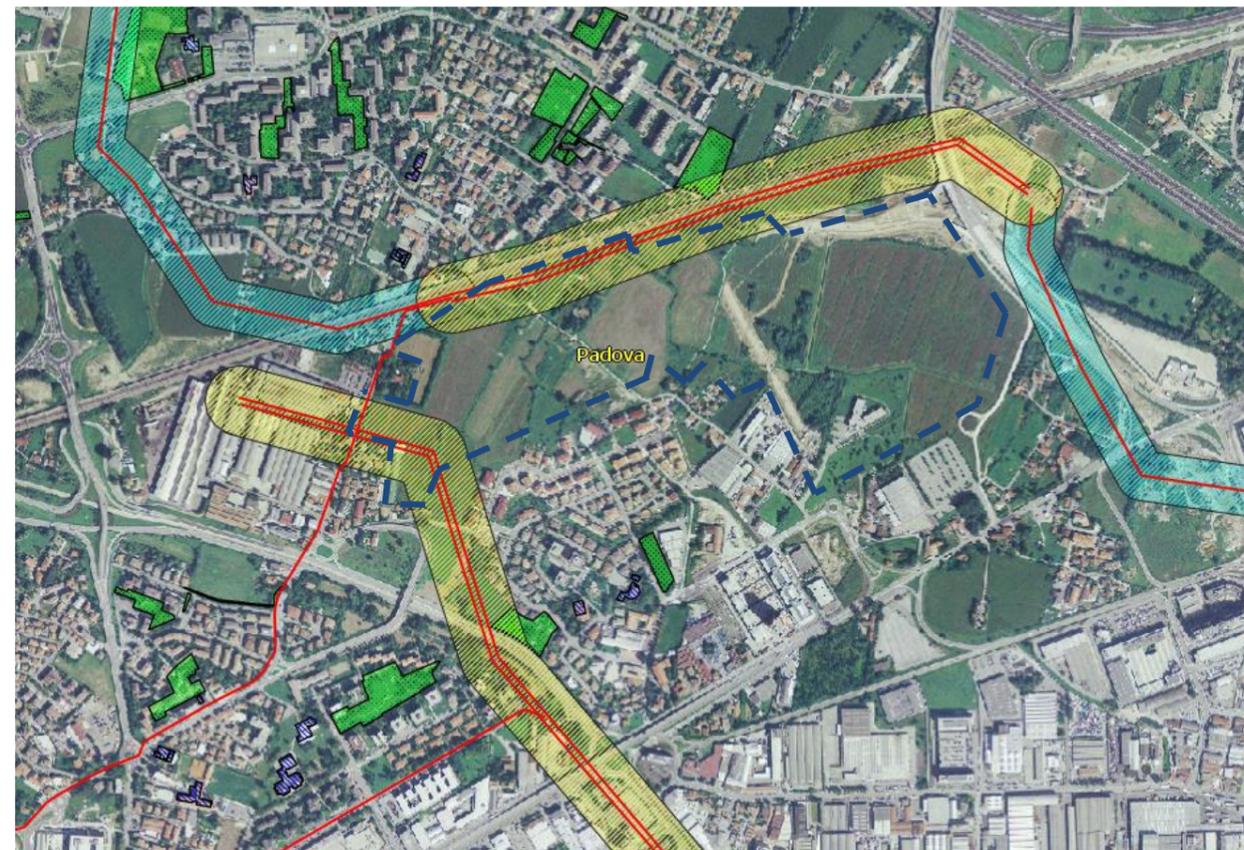
Elettrodotti



- Elettrodotti
 - Tensione= 132 kV
 - Tensione= 220 kV
 - Tensione= 380 kV
- Fasce di rispetto
 - 132 kV - Doppia terna (ENEL)
 - 132 kV - Doppia terna (F.S.)
 - 132 kV - Terna singola (ENEL)
 - 132 kV - Terna singola (F.S.)
 - 220 kV - Doppia terna (ENEL)
 - 220 kV - Terna singola (ENEL)
 - 220 kV - Terna singola (EDISON)
 - 380 kV - Doppia terna (ENEL)
 - 380 kV - Doppia terna ott. (ENEL)
 - 380 kV - Terna singola (ENEL)
- Siti Sensibili
 - Aree verdi
 - Istituti specializzati
 - Scuole

L'area non è interessata da linee di elettrodotti e dalle rispettive fasce di rispetto.

Elettrodotti



- Elettrodotti
 - Tensione= 132 kV
 - Tensione= 220 kV
 - Tensione= 380 kV
- Fasce di rispetto
 - 132 kV - Doppia terna (ENEL)
 - 132 kV - Doppia terna (F.S.)
 - 132 kV - Terna singola (ENEL)
 - 132 kV - Terna singola (F.S.)
 - 220 kV - Doppia terna (ENEL)
 - 220 kV - Terna singola (ENEL)
 - 220 kV - Terna singola (EDISON)
 - 380 kV - Doppia terna (ENEL)
 - 380 kV - Doppia terna ott. (ENEL)
 - 380 kV - Terna singola (ENEL)
- Siti Sensibili
 - Aree verdi
 - Istituti specializzati
 - Scuole

L'ambito risulta interessato dalle seguenti fasce di rispetto degli elettrodotti:

- Confine nord: ENEL DISTRIBUZIONE S.P.A. T. 28.775 DOPPIA TERNA 132KV
- Confine ovest: ENEL DISTRIBUZIONE S.P.A. T. 28.794 DOPPIA TERNA 132.

Come evidenziato nel quadro vincolistico in fase di progettazione deve essere verificata la coerenza della presenza della fasce di rispetto degli elettrodotti con i vincoli di navigazione imposti dalla normativa vigente per l'elisuperficie.

Nel caso di incompatibilità si dovranno prevedere opere per l'interramento delle linee.

SISTEMA INSEDIATIVO

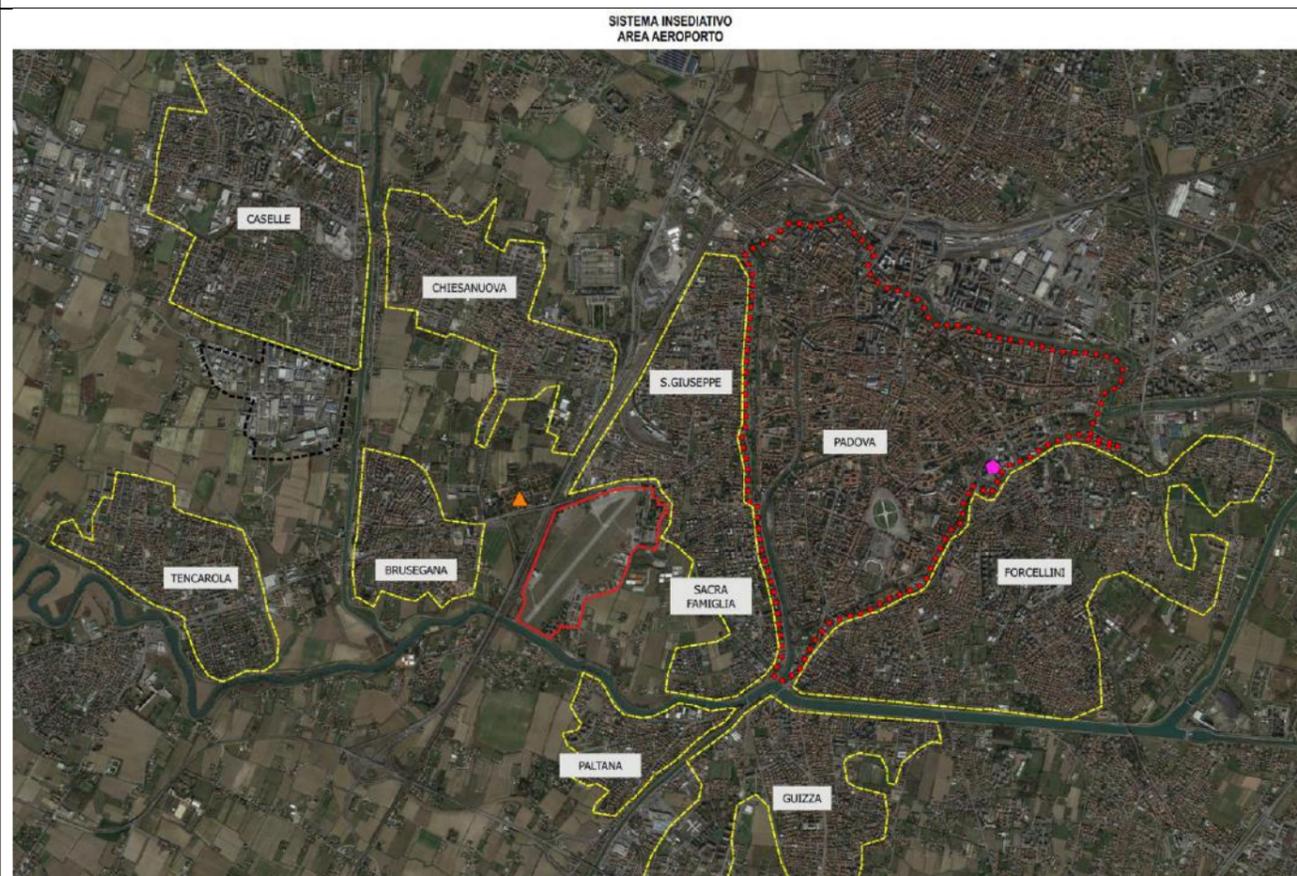
La nuova collocazione dell'Ospedale di Padova di fatto costituisce, per le caratteristiche e per le dimensioni, una componente fondamentale che sposta uno dei "baricentri" funzionali della città e, di conseguenza, ne ridisegna l'assetto urbanistico riferibile ad uno schema di tipo policentrico. La scelta quindi non può prescindere dalle considerazioni sulle relazioni che si generano tra Città e Ospedale e tra questi e l'Università.

Le due aree a confronto, sotto questo punto di vista, offrono delle differenti caratteristiche e specificità.

All'esame del sistema urbanizzato che circonda i due siti, si può dedurre come, sotto il profilo urbanistico, la scelta è connotata da differenti ragioni logistiche, riferibili a differenti valori strategici.

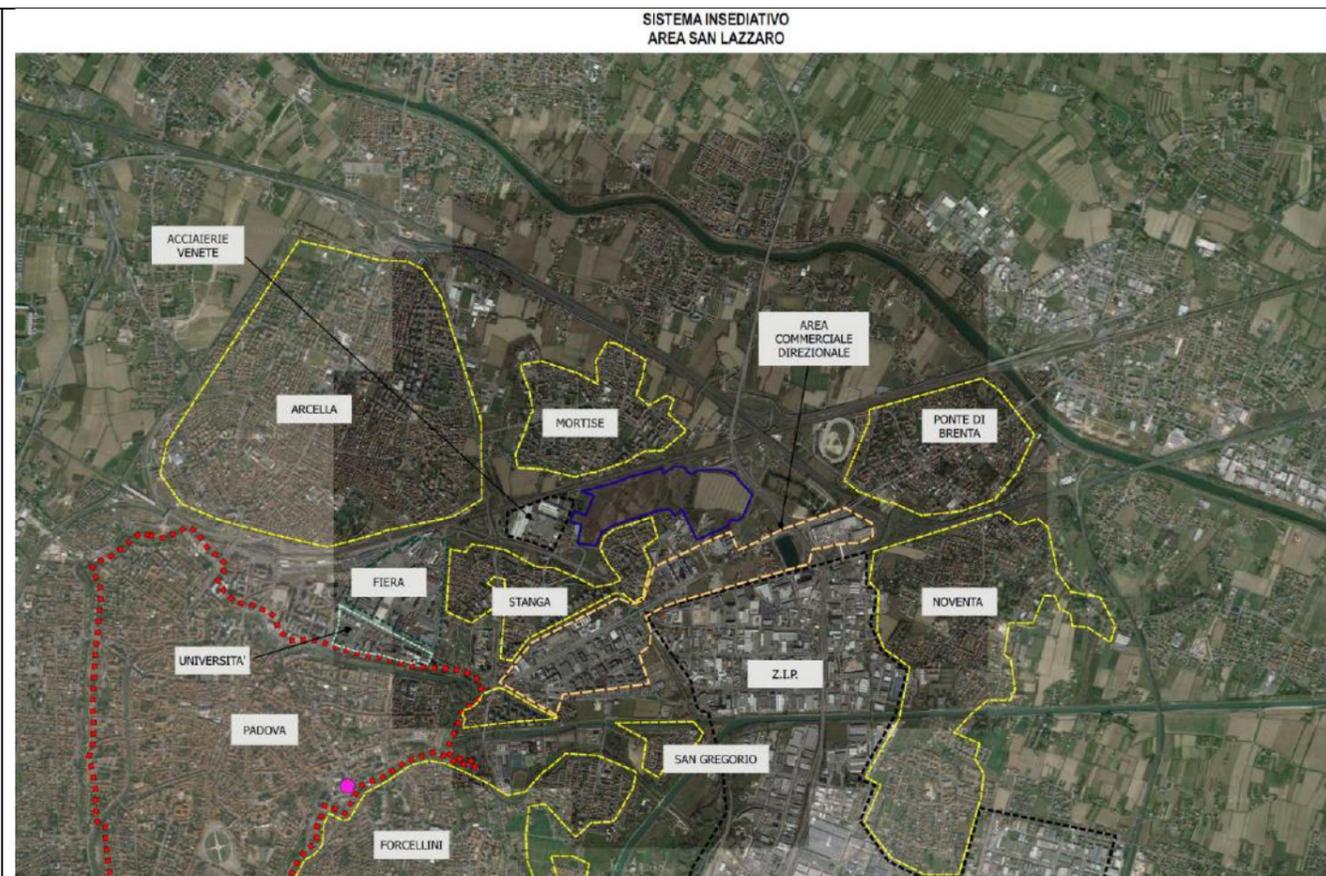
L'attuale ospedale risulta localizzato all'interno del centro storico di Padova prossimo ad aree con sistema insediativo residenziali (quartiere Forcellini).

Si vedano per maggiore dettaglio le tavole grafiche del sistema insediativo in allegato



L'area *Aeroporto* si configura come un "grande vuoto" attorno al quale si è consolidato un tessuto omogeneo residenziale, a nord-est, una zona di edificazione diffusa a est ed è delimitato dalle infrastrutture (tangenziale e ferrovia) a ovest e dal fiume Bacchiglione a sud.

L'area *Aeroporto* è completamente circondata da tessuti urbani residenziali, da elementi naturali (quali il fiume Bacchiglione) e da aree agricole di margine che risultano elementi di forza per creare connettività urbana - ambientale.



Nel caso dell'area San Lazzaro, è predominante il sistema infrastrutturale che, di fatto, circonda l'intera area e la presenza di strutture di dimensione rilevante e dalle funzioni fortemente connotate (commerciale, terziario, industriale e Pubblico spettacolo) e che definiscono un'ambito "intercluso" e caratterizzano il paesaggio antropizzato che circonda l'area.

L'area è connessa a sud all'ambito urbano costituito dalla grande area commerciale/direzionale che collega la Stanga con

<p>La presenza delle due infrastrutture esistenti (tangenziale e ferrovia) <u>non costituiscono elementi di frammentazione alla connessione urbana ed ambientale</u> in quanto si trovano già attualmente bypassate dalla rete viaria/ciclopedonale esistente. L'area Aeroporto risulta pertanto connessa sia al sistema urbano del centro storico di Padova che alle aree urbane di Padova ovest (Brusegana, Tencarola, Caselle, Chiesanuova) e di Padova Sud (Paltana e Guizza).</p>	<p>il casello di Padova est e l'Ikea e risulta frammentata a nord dalla ferrovia ed a ovest dalla tangenziale e dall'autostrada. La <u>connessione al centro storico di Padova non risulta diretta e facilmente perseguibile</u> per la presenza di importanti e trafficate arterie stradale, percorse da un intenso traffico, e da aree di <u>contesto urbano "difficile"</u>. In vicinanza inoltre è presente l'ampia area industriale di Padova. In quest'ambito la <u>presenza di infrastrutture e di contesti commerciali/industriali sembrano creare maggiori problematiche di connessione urbana con il centro Città.</u></p>
<p style="text-align: center;">Principi urbanistici / insediativi per la valutazione delle aree</p> <p>Il principio insediativo che sottende alle due aree, per le differenti caratteristiche elencate, può generare due risultati molto differenti tra loro sulle quali si possono sviluppare considerazioni in merito alla tipologia di Ospedale che si vuole ottenere.</p>	
<p>➤ Nella zona "aeroporto" i rapporti di prossimità con la Città appaiono più diretti e favoriti da un contorno funzionale più omogeneo e di dimensione edilizie minori.</p>	<p>➤ A <i>San Lazzaro</i> i rapporti di prossimità con la Città sono mediati da una sequenza di ambiti funzionali differenti e grandi strutture (esempio le acciaierie, centro commerciale)</p>
<p>La connotazione dell'area ospedaliera, nei due siti, risulterebbe molto differente sotto il profilo dell'immagine che ne può derivare e che deve rapportarsi al "modello "di Ospedale a cui si vuole tendere</p>	
<p>➤ L'<i>Aeroporto</i> si rende disponibile più ad un progetto di modello interattivo con le aree circostanti e collegato alla Città con infrastrutture più a misura pedonale o ciclabile. ➤ Dal punto di vista edilizio, l'area Aeroporto si presta a contenere volumi edilizi più sviluppati sul piano orizzontale con indici di edificabilità inferiori (maggiore superficie edificabile, fronti aperti verso sud e sud est, rapporto con edilizia più frammentata).</p>	<p>➤ A <i>San Lazzaro</i> è pensabile che la struttura debba configurarsi, per le caratteristiche del suo intorno, come un'area "introverta", con relazioni ed affacci interni e raggiungibile con mezzi vari su infrastrutture importanti. ➤ Dal punto di vista edilizio, <i>San Lazzaro</i> è destinato ad ospitare una struttura più sviluppata in verticale con indice di edificabilità più elevato (in considerazione della minore disponibilità di superficie e per le caratteristiche dell'intorno edilizio e infrastrutturale che impone le distanze dei fabbricati)</p>
<p>Un'altra tematica che deve essere affrontata per la scelta localizzativa dell'area ospedaliera, riguarda il sistema di strutture che costituiscono l'intorno, che riguardano gli aspetti commerciali, ricettivi e di servizi che costituiscono l'"indotto" di una struttura ospedaliera di queste dimensioni. (riferimento all'intorno dell'area Giustiniani) e che ha orientato le scelte residenziali del personale della Azienda Ospedaliera e dell'Università in un intorno prossimo all'area</p>	
<p>➤ Nell'intorno dell'<i>Aeroporto</i>, esiste già un tessuto commerciale e di servizi diffuso e, in misura minore, ricettivo e con potenzialità di trasformazione legata alle strutture esistenti e in particolare alla presenza dell'Ospedale dei Colli che già costituisce la funzione sanitaria nell'area in prossimità.</p>	<p>➤ Sotto il profilo del tessuto socio-economico esistente è immaginabile che per l'area <i>San Lazzaro</i> queste componenti sono tutte da divenire (ad eccezione di qualche struttura ricettiva) e sono legate alle future iniziative immobiliari che orienteranno le loro scelte in funzione del nuovo insediamento ospedaliero (l'accordo di programma sottoscritto per IR2, consente una maggiore flessibilità funzionale).</p>
<p>Dal punto di vista strategico/insediativo sulle due aree offrono una diversa dimensione della superficie disponibile. ➤ La maggiore dimensione dell'area Aeroporto, rispetto a <i>San Lazzaro</i>, consente di pensare diversamente la tipologia di impianto. Una maggiore superficie da destinare a parcheggi, riduce la necessità di utilizzare parcheggi interrati a vantaggio di costi e problematiche di tipo idraulico. Inoltre le necessarie opere di mitigazione acustica e paesaggistica, possono essere progettate in modalità differente consentendo, a fronte di una maggiore disponibilità di superficie, un' appropriata integrazione al contesto. Altra opportunità, data dalla situazione dell'intorno delle due aree, è quella di considerare le necessità di futuri ampliamenti dell'area ospedaliera, che si rendessero necessari per configurare meglio il modello di ospedale che unisce l'attività sanitaria con quella formativa e di ricerca e che trovano un "impedimento" fisico, per <i>San Lazzaro</i> mentre sarebbe possibile nel caso di <i>Aeroporto</i>.</p>	
<p>Un altro aspetto da considerare è quello relativo alla generazione della quantità di traffico in funzione della posizione e alla raggiungibilità dell'area con mezzi alternativi all'auto e in particolare pedonale e ciclabile che si devono confrontare con il bacino di utenza cittadino rispetto alla posizione dell'attuale struttura ospedaliera e rispetto al "centro" della città.</p>	
<p>➤ L'area risulta maggiormente connessa la centro città una rete di mobilità ciclopedonale e maggiormente servita da servizio pubblico</p>	<p>➤ Come precedentemente evidenziato le connessioni con il centro città appaiono più critiche</p>
<p>Rapporto sinergico con la "Città Universitaria" diffusa</p>	

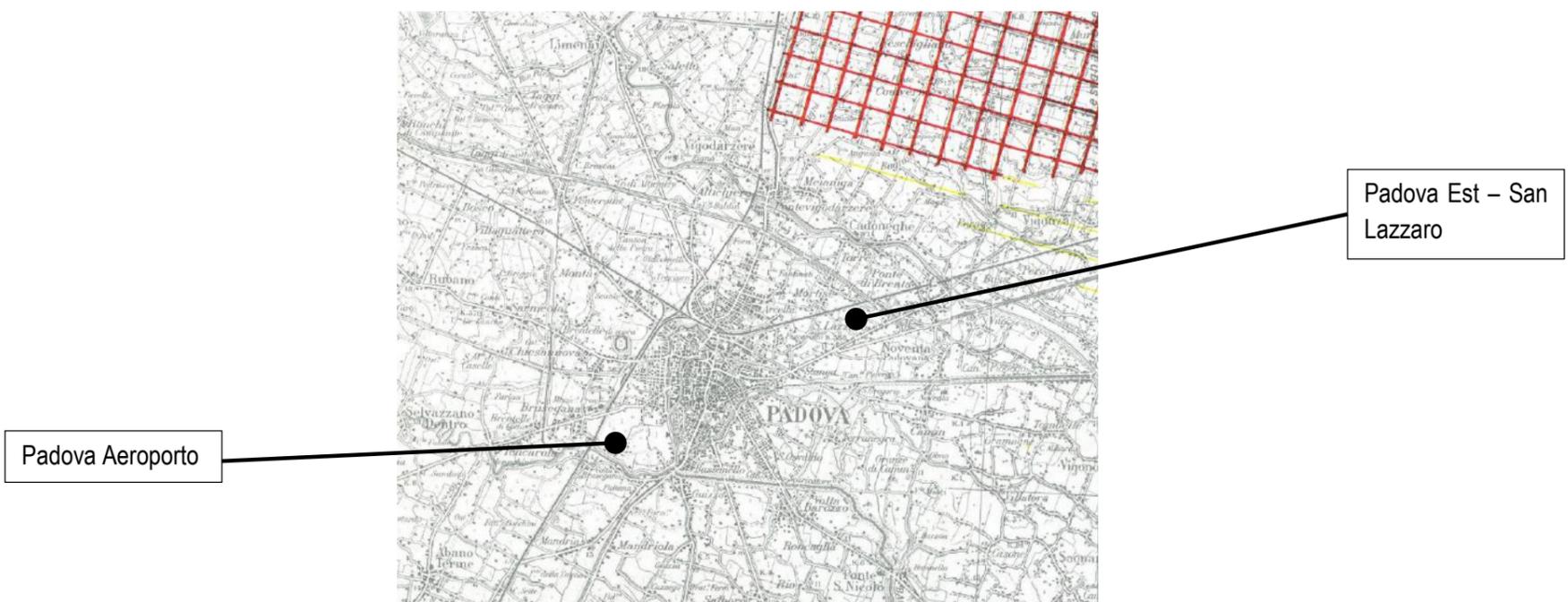
<p>➤ .L'area <i>Aeroporto</i> si trova più prossima alle sedi storiche universitarie didattiche e direzionali.</p>	<p>➤ L'area di <i>San Lazzaro</i> si trova invece più in prossimità con le più recenti sedi didattiche degli istituti dell'Ateneo patavino e nella direzione che questi hanno assunto nel suo più recente sviluppo</p>
<p>Un'altra considerazione che è possibile sviluppare, nell'ottica di considerare anche gli aspetti economici indiretti derivanti dalle scelte urbanistiche, riguarda la ricaduta sul mercato immobiliare a seguito dell'insediamento dell'area ospedaliera.</p>	
<p>➤ Per l' <i>Aeroporto</i>, si configura più una ricaduta "diffusa" a una maggiore quantità di soggetti privati, in virtù della possibile valorizzazione dell'intero comparto urbano circostante (che generano valore diffuso).</p>	<p>➤ Per l'area <i>San Lazzaro</i>, è ipotizzabile che tale ricaduta sia a vantaggio delle iniziative immobiliari connesse agli accordi pubblico/privati per l'area in questione e quindi ricadenti sulle Società immobiliari collegate (che generano un valore concentrato).</p>
<p style="text-align: center;"><u>Conclusioni dei principi urbanistici / insediativi per la valutazione delle aree</u></p>	
<p>➤ Nel caso di <i>Aeroporto</i>, si apre l'opportunità di decidere sul futuro di un'area che ha una funzionalità "impropria" e forse non più sostenibile negli anni a venire e quindi destinata a generare un grande "vuoto urbano" sul quale si rende necessario pensare ad una trasformazione compatibile, di cui l'ospedale costituisce un'occasione importante.</p>	<p>➤ La scelta di <i>San Lazzaro</i> va vista come opportunità per insediare un punto forte sul territorio, capace di innescare un processo di "saldatura" con la città risolvendo le problematiche contingenti legate all'intera area.</p>
<p style="text-align: center;">Edificazione delle aree</p>	
<p>All'interno dell'ambito "aeroportuale" si evidenzia la presenza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elisuperficie - hangar militari - caserme e vari edifici - area residenziale per ufficiali (confine Bacchiglione) - pista e ampie superfici pavimentate. <p>Complessivamente sono state stimate circa 10 ettari di aree pavimentate (pista e piazzali) e circa 3,5 ettari di edificazione (hangar, caserme, ecc).</p> <p>Si evidenzia che l'area residenziale a confine con il Bacchiglione, a servizio degli Ufficiali Militari, è costituita da 11 complessi; tale area risulta compatibile con la futura realizzazione delle strutture Ospedaliere.</p>	<p>L'area si presenta libera da edifici esistenti, ad eccezione del complesso residenziale universitario di Via Einaudi. Sono presenti, e pianificate, opere infrastrutturali importanti appartenenti al complesso sistema viabilistico Arco di Giano. In vicinanza sono presenti edifici direzionali / commerciali (area Net Center), industriali (Acciaierie Venete) e di sport/intrattenimento (Palafabris).</p>
<p style="text-align: center;">SISTEMA STORICO</p>	
<p>La leggenda attribuisce la fondazione di Padova all'eroe troiano Antenore, che guidò i Veneti nella migrazione dall'Asia Minore all'Italia. La leggenda stabilisce che la data di tale evento è il 1184 a.C., epoca della caduta di Troia, mentre reperti archeologici non consentono di far risalire la data della sua fondazione oltre gli inizi del VI sec</p>	



Il territorio Padovano – Veneto (*Atlante Theatrum Orbis Terrarum sive Atlas Novus - pars tertia di Guilelmus et Ioannis Blaeu – 1650*)

Padova, come è noto, era uno dei maggiori centri padani in età romana.

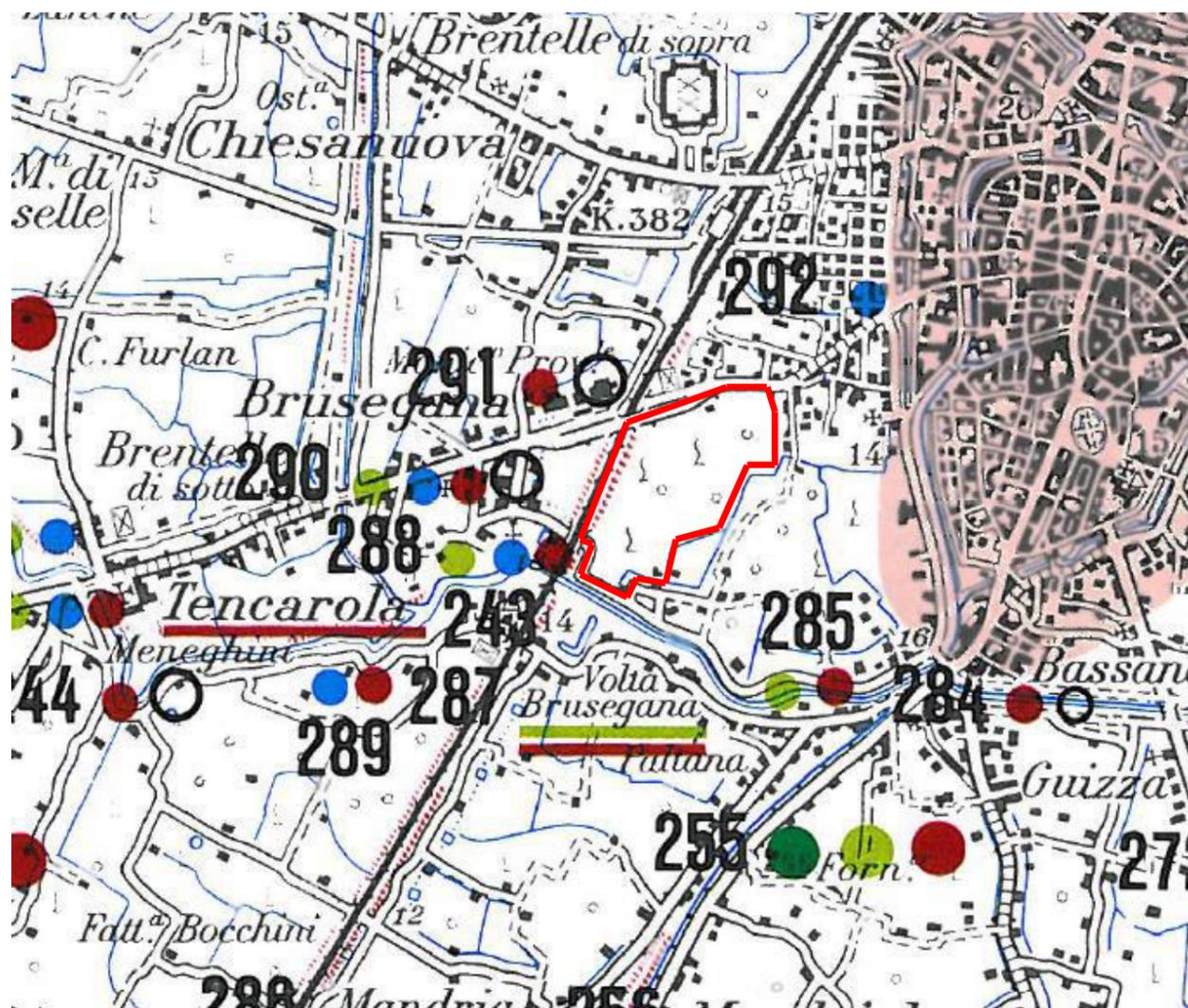
Essendo quello attorno a Patavium un territorio ricco di risorse, ben presto buona parte del territorio venne coperto da un fitto reticolo stradale e per così dire "ristrutturato" tramite la divisione in centuriazioni di Cittadella-Bassano e di Camposampiero a nord di Padova, di Piove di Sacco a sud. Cardi e decumani, rendono il suolo agricolo produttivo al massimo e, creando un molteplice numero di raccordi e percorsi, ebbero la funzione di durevoli fattori di insediamento e di diffusione della cultura latina. Entrambe le aree non interferiscono con gli elementi del graticolato romano.



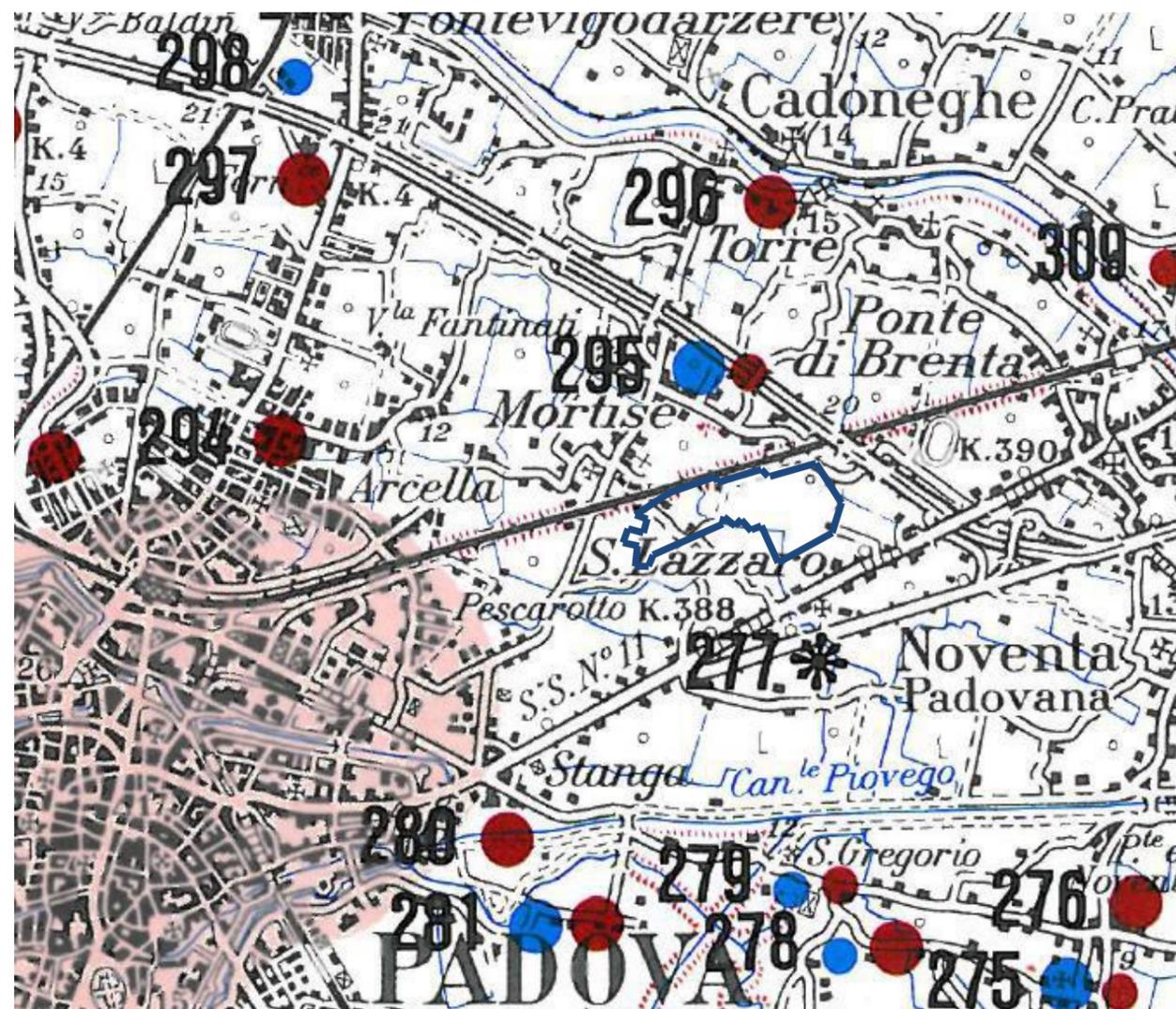
Agrocenturiato di Padova Nord-est Camposampiero (fonte: *Misurare la Terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Il caso veneto, 1984*).

Censimento dei ritrovamenti archeologici

Nel corso degli anni si sono verificati diversi ritrovamenti archeologici, censiti e catalogati nella Carta Archeologica del Veneto.
 Si osserva che all'interno di entrambi i siti non sono stati, fin ora, censiti ritrovamenti di materiale archeologico.



Carta archeologica del Veneto – volume 3 – F.50 Padova (estratto)

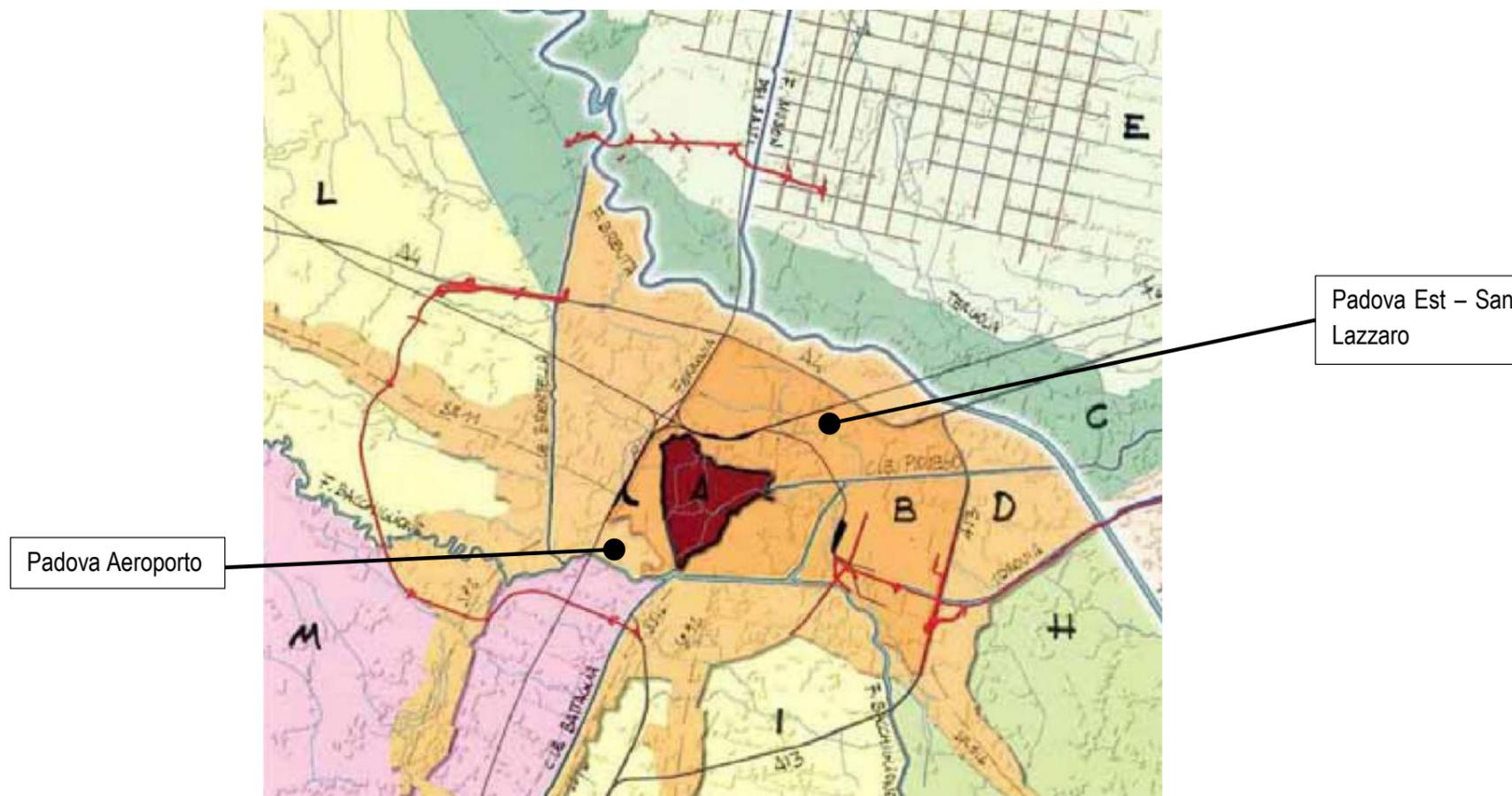


Carta archeologica del Veneto – volume 3 – F.50 Padova (estratto)

PAESAGGIO

Il sistema delle Unità di paesaggio ruota intorno al nodo del nucleo storico della città di Padova. Attorno al **centro storico** (Unità di paesaggio **A**) la prima cintura urbana, l'espansione recente della città avente come limite e margine il **sistema delle infrastrutture** (Unità di paesaggio **B**). Segue poi concentrico l'anello delle **aree periurbane** avente come margine i corsi d'acqua e la linea dell'autostrada, un anello con delle propaggini radiali, le conurbazioni lungo gli assi storici della viabilità (Unità di paesaggio **D**).

Sempre radialmente verso sud, tre spicchi separati dalla linea dei fiumi: l'area tra Bacchiglione e canale Battaglia (Unità di paesaggio **I**), l'area dei colli Euganei tra il canale Battaglia ed il fiume Bacchiglione (Unità di paesaggio **M**), parte del corridoio tra Bacchiglione e Brenta (Unità di paesaggio **L**).



Le unità sono articolati quindi in relazione all'immagine di paesaggio prevalente in:

Unità del paesaggio urbano

- A. Della città storica di Padova
- B. Della prima cintura urbana
- C. Del Corridoio del Brenta

Unità del paesaggio agricolo

- D. Periurbano di Padova
- E. Dell'agro centuriato

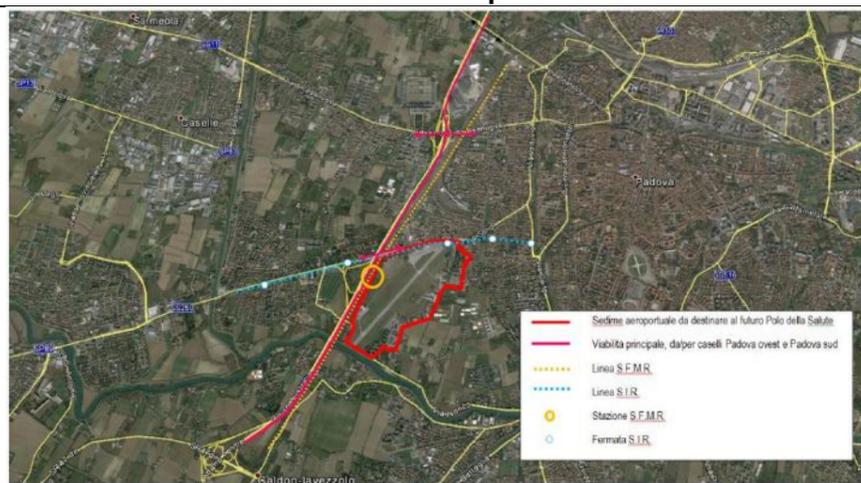
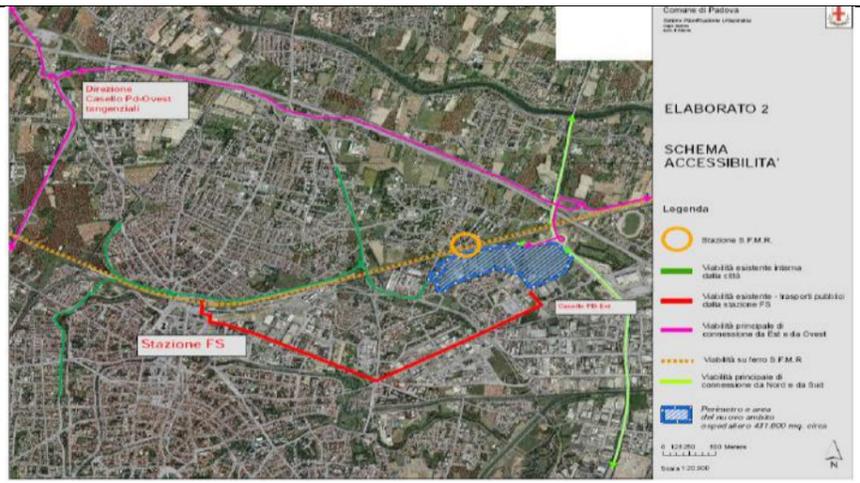
<p>F. Di gronda Lagunare G. Del bacino sinistra Brenta H. Del bacino destra Brenta I. Del bacino Patriarcati L. Della campagna tra Brenta e Bacchiglione Unità del Paesaggio naturale M. Euganeo N. Lagunare</p>	
<p>L'ambito "Aeroporto" ricade in una porzione di territorio individuato come Unità del Paesaggio agricolo Periurbano di Padova (D) che corrisponde alla cintura periurbana sud/ovest della città di Padova dove alla <u>tessitura del paesaggio agricolo</u> si sovrappone la maglia dell'espansioni urbane.</p>	<p>L'ambito "San Lazzaro" ricade in una porzione di territorio individuato come Unità della Prima cintura urbana (B) che corrisponde alla parte della prima cintura urbana della città di Padova ed è caratterizzata dalle espansioni residenziali della città di Padova, i quartieri esterni alla cinta muraria e dall'ara industriale/commerciale di Padova est.</p>
<p>Analisi del contesto paesaggistico</p>	
<p>Si tratta dell'interpretazione strutturale del territorio, che muove dal riconoscimento dei caratteri fisico morfologici dominanti. Il percorso di analisi del contesto paesaggistico prevede una scomposizione dell'immagine territoriale in 5 "matrici":</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la Matrice Fisica 2) la Matrice Naturalistica; 3) la Matrice Antropica Storica; 4) la Matrice Antropica Contemporanea 5) la Matrice Percettiva. <p>La lettura globale di tale elementi definisce un valore paesaggistico dell'ambito.</p>	
<p>Matrice Fisica</p>	<p>Matrice Fisica</p>
<p>Ampia area pianeggiante priva di elementi naturali verticali e orizzontali</p>	<p>Area pianeggiante a destinazione residuale agricola con presenta di alcuni fossati di scolo.</p>
<p>Matrice Naturalistica</p>	<p>Matrice Naturalistica</p>
<p>Assenza di elementi naturali rilevanti all'interno dell'area. Il contesto naturalistico nell'intorno presenta connessioni a sud con l'area fluviale del Fiume Bacchiglione con la caratteristica vegetazione ripariale</p>	<p>L'area presenta all'interno residui elementi di filari arboreo – arbustivi dell'area agricola residuale. Nel contesto la matrice naturalistica è completamente assente viste le caratteristiche antropiche dell'ambito.</p>
<p>Matrice Storica</p>	<p>Matrice Storica</p>
<p>Assenza di elementi storico – culturali, archeologici all'interno dell'area. Le Mura del centro storico di Padova risulta localizzato a circa 1000 metri</p>	<p>Assenza di elementi storici all'interno e nel contesto territoriale limitrofo. Le Mura del centro storico di Padova risulta localizzato a circa 1000 metri</p>
<p>Matrice antropica contemporanea</p>	<p>Matrice antropica contemporanea</p>
<p>L'area è caratterizzata da un tessuto urbano residenziale con presenta di elementi infrastrutturali.</p>	<p>Il contesto territoriale è prettamente commerciale, direzionale e industriale, con presenta di grandi infrastrutture di trasporto.</p>
<p>Matrice Percettiva</p>	<p>Matrice Percettiva</p>
<p>Il bacino visivo dell'area comprende verso est di un tessuto residenziale, verso nord e ovest di linee infrastrutturali e verso sud di un ambito naturalistico fluviale.</p>	<p>L'intero bacino visivo dell'area comprende un tessuto prettamente urbanizzato con caratteri industriali, commerciali, infrastrutturali e residenziali.</p>
<p>Valore Paesaggistico</p>	<p>Valore Paesaggistico</p>
<p>L'area presenta un <u>valore paesaggistico</u> (valutabile su una scala 1-3) medio vista la presenza di potenziali connessioni paesaggistiche a sud, vicinanza e diretta connessione con il centro storico, contesto territoriale urbano.</p>	<p>Per l'area San Lazzaro il <u>valore paesaggistico</u> è oggettivamente valutabile basso, in relazione alla mancanza di elementi naturalistici rilevanti e al contesto territoriale.</p>

9 VALUTAZIONI

Nel presente capitolo vengono valutate e comparate le due aree per la localizzazione del Nuovo Ospedale secondo criteri urbanistici, pianificatori, ambientali, insediativi e viabilistici.

9.1 ANALISI VIABILISTICA

Si approfondiscono di seguito gli aspetti legati al **SISTEMA VIABILISTICO ED INFRASTRUTTURALE**

COMPARAZIONE FRA LE OPZIONI DI PROGETTO		
Funzionalità delle scelte progettuali	Padova Aeroporto	Padova Est – San Lazzaro
Relazioni fra Nuovo Polo e città	 <p>— Sede aeroportuale da destinare al futuro Polo della Salute — Viabilità principale, dai per caselli Padova ovest e Padova sud — Linea S.F.M.R. — Linea S.I.R. — Stazione S.F.M.R. — Fermata S.I.R.</p>	 <p>ELABORATO 2 SCHEMA ACCESSIBILITA'</p> <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> Stazione S.F.M.R. Viabilità esistente interna dalla città Viabilità esistente - Viaspazio pubblico dalla stazione FS Viabilità principale di connessione da Est e da Ovest Viabilità su ferro S.F.M.R. Viabilità principale di connessione da Nord e da Sud <p>Perimetri e aree del nuovo ospedale: 437.000 mq. circa 1: 100.000 100 Metri 1: 100.000 Scala 1:20.000</p>
Distanze teoriche	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area aeroportuale, in linea d'aria, dista approssimativamente 1.900 m dal centro cittadino (Municipio) e 2.500 m dall'attuale polo ospedaliero (Policlinico, Monoblocco). Il centro storico di Padova è maggiormente accessibile nella presente opzione, mentre l'attuale area sanitaria è equidistante rispetto alla soluzione di Padova Est. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'area San Lazzaro, in linea d'aria, dista approssimativamente 2.900 m dal centro cittadino e 2.500 m dall'attuale polo ospedaliero (Policlinico, Monoblocco). Il centro storico di Padova è meno accessibile nella presente opzione, mentre l'attuale area sanitaria è equidistante rispetto alla soluzione di Padova Aeroporto.
Perditempo teorico	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Per una velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblico di 14 km/h (fonte: Legambiente, Dossier TPL, 3/12/2015) la migliore accessibilità del centro dal Nuovo Polo ospedaliero (o viceversa) implica un risparmio teorico di 4,3 minuti per ogni spostamento e la corrispondente minor presenza di veicoli sulla rete stradale. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Per una velocità commerciale dei mezzi di trasporto pubblico di 14 km/h (fonte: Legambiente, Dossier TPL, 3/12/2015) la peggiore accessibilità del centro dal Polo ospedaliero (o viceversa) implica una perdita teorica di 4,3 minuti per ogni spostamento e la corrispondente maggior presenza di veicoli sulla rete stradale.
Distanza e perditempo reale	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ipotizzando che il veicolo medio si sposti dall'area Aeroporto al Centro città (intersezione Riviera Tito Livio – Via San Francesco), secondo il percorso che il PAT (Tav. 1s, La città che si muove) attribuisce al S.I.R., la distanza per la piena accessibilità dei servizi cittadini è di 2.780 m, a fronte di 4.940 m di Padova Est, ciò che significa un risparmio di 2.160 m, per un minor perditempo di 9,2 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Ipotizzando che il veicolo medio si sposti dall'area San Lazzaro (Via San Marco) al Centro città (intersezione Riviera Tito Livio – Via San Francesco), secondo il percorso che il PAT (Tav. 1s, La città che si muove) attribuisce al S.I.R., la distanza per la piena accessibilità dei servizi cittadini è di 4.940 m, a fronte di 2.780 m, ciò che significa maggiori 2.160 m, per un maggior

<p>Impatto ambientale legato alla distanza ed ai tempi di percorrenza</p>	<p>minuti.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Il minor percorso di 2.160 metri significa che ad ogni spostamento fra Nuovo Polo e centro città corrisponde una minor emissione (fonte: INEMAR, ARPA Lombardia, dato riferito a strade urbane) di: 2,8 mg di SO₂, 1.605 mg di NO_x, 730 mg di COV-Composti Organici Volatili, 54 mg di CH₄, 2.683 mg di CO, 480 g di CO₂, 22 mg di NH₃, 106 mg di PM_{2,5}, 138 mg di PM₁₀. 	<p>perditempo di 9,2 minuti.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✗ Il maggior percorso di 2.160 metri significa che ad ogni spostamento fra Nuovo Polo e centro città corrisponde (fonte: INEMAR, ARPA Lombardia, dato riferito a strade urbane), oltre che una maggior emissione degli inquinanti a lato indicati, anche: un maggior consumo specifico di 158 g, maggior emissione di 488 g di CO₂ equivalente (gas serra), un eccesso di 2.985 mg di precursori dell'Ozono e maggiori 37 g di sostanze acidificanti.
<p>Destinazione d'uso dell'area</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'ambito Padova Aeroporto si colloca in zona residenziale ove sono presenti sparse strutture commerciali e servizi, del tutto compatibili con la vocazione del futuro Polo sanitario. La soppressione dell'aeroporto elimina fattori di rischio rilevante. La continuità di funzioni dell'ambito e delle aree vicine rende naturali e ammissibili le relazioni fra territorio e Nuovo Polo. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'ambito Padova Est San Lazzaro si colloca in zona dove sono presenti strutture commerciali e stabilimenti produttivi, alcuni dei quali a rischio rilevante, del tutto incompatibili con la funzione sanitaria attesa nel Polo. Mancano residenze (esclusi hotel) e servizi per utilizzatori (medici, paramedici, tecnici ecc.) e futuri fruitori che pertanto dovrebbero continuare a gravitare sulla città.
<p>Infrastrutture ferroviarie (SFMR)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lungo l'attuale linea ferroviaria Padova-Bologna è previsto l'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale e la realizzazione di una nuova stazione. La scelta è compatibile con l'insediamento del Nuovo Polo Ospedaliero e funzionale ad un suo miglior raggiungimento. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lungo l'attuale linea ferroviaria Padova-Venezia è previsto l'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale e la realizzazione di una nuova stazione. La scelta è compatibile con l'insediamento del Nuovo Polo Ospedaliero e funzionale ad un suo miglior raggiungimento.
<p>Infrastrutture ferroviarie (AV/AC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'esercizio della linea AV/AC Padova-Bologna non interferisce con la realizzazione del nuovo Polo della salute. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'esercizio della linea AV/AC Padova-Venezia non interferisce con la realizzazione del nuovo Polo della salute. La prevista possibile stazione in area San Lazzaro non sarà realizzata, venendo quindi meno un possibile motivo di interferenza.
<p>Altre infrastrutture su ferro (SIR)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'attivazione di una linea S.I.R. (metrobus) lungo l'asse Strada dei Colli-Via Sorio-Via Castelfidardo-Via Cavalletto-Prato della Valle, se finanziata e realizzata, è funzionale all'accessibilità del Nuovo Polo della Salute in Area Aeroporto. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'attivazione di una linea S.I.R. (metrobus) lungo l'asse Via San Marco-Via Venezia-Via Tommaseo-Corso del Popolo, se finanziata e realizzata, è funzionale all'accessibilità del Nuovo Polo della Salute in Area San Lazzaro. Si osserva che, tuttavia, la linea non transita di fronte al Polo e si richiede la realizzazione di apprestamenti per raggiungere agevolmente l'ambito sanitario da Via San Marco.
<p>Nuove opere di urbanizzazione e infrastrutture</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Nella zona di Padova Aeroporto non sono previsti interventi urbanistici significativi – escludendo il Nuovo Polo della Salute - tali da determinare modifiche alla circolazione e richiedere interventi sulla viabilità 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Nella zona di Padova Est San Lazzaro la pianificazione, oltre al Nuovo Polo della Salute, prevede il completamento del comparto IR2 e dei sottostanti PT1 e PT2 (zone polifunzionali di trasformazione) che saranno generatori/attrattori di traffico di particolare rilevanza e per la cui allocazione si richiederanno interventi sulla viabilità.
<p>L'elastazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presso l'attuale aeroporto di Padova si svolge servizio di elistazione, base operativa per il SUEM 118. Tale servizio è richiesto dall'Università e dall'Azienda ospedaliera per il futuro Polo della sanità. Dagli elaborati di P.A.T. e P.A.T.I. si evince l'esistenza dei vincoli aeronautici ex D.L.vo n. 96/2005 e 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Il nuovo Polo deve essere dotato di infrastruttura per atterraggio e decollo elicotteri, oggi non esistente. L'art. 2. Co. D.M. 15/06/2015 prevede che, per Elisuperfici in elevazione a servizio di strutture ospedaliere ubicate su edifici con presenza di personale o degenti, Elisuperfici che costituiscono la base

	<p>151/2006 richiesti per il decollo e l'atterraggio, compatibili con gli ostacoli al volo.</p>	<p>per le operazioni HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), Elisuperfici a servizio di strutture ospedaliere ove si svolgono con continuità operazioni di trasporto (più di due movimenti/giorno per semestre di riferimento), vi sia un servizio certificato di salvataggio e antincendio, composto da dotazioni conformi a Tab. B-C-D-E D.M. n. 238/2007 e personale addetto antincendio in possesso dei requisiti di cui al D.M. 06/08/2014, art.4, in non meno di due unità operative per le elisuperfici di classe H1 e H2 e quattro unità per classe H3. Inoltre, il Regolamento ENAC "Norme Operative per il Servizio Medico di Emergenza con Elicotteri" (2004) prevede che la base operativa sia approvata dall'ENAC secondo JAR-OPS 3.005(d) comma (d)(3); l'elastanza deve essere conforme al D.M. 1/02/2006, servita da una elisuperficie "gestita", la cui gestione e le cui caratteristiche tecniche siano conformi al Decreto e munita di segnaletica notturna e relativi impianti. In zona urbana, deve essere installato un sistema di guida visiva di planata. Il rispetto dei vincoli derivanti dalla limitazione ostacoli. Devono essere rispettate le disposizioni dell'Annesso 14 ICAO parte II.</p>
--	---	---

CRITICITA' CORRELATE CON LA SOLUZIONE PADOVA EST – S. LAZZARO

Funzionalità della rete

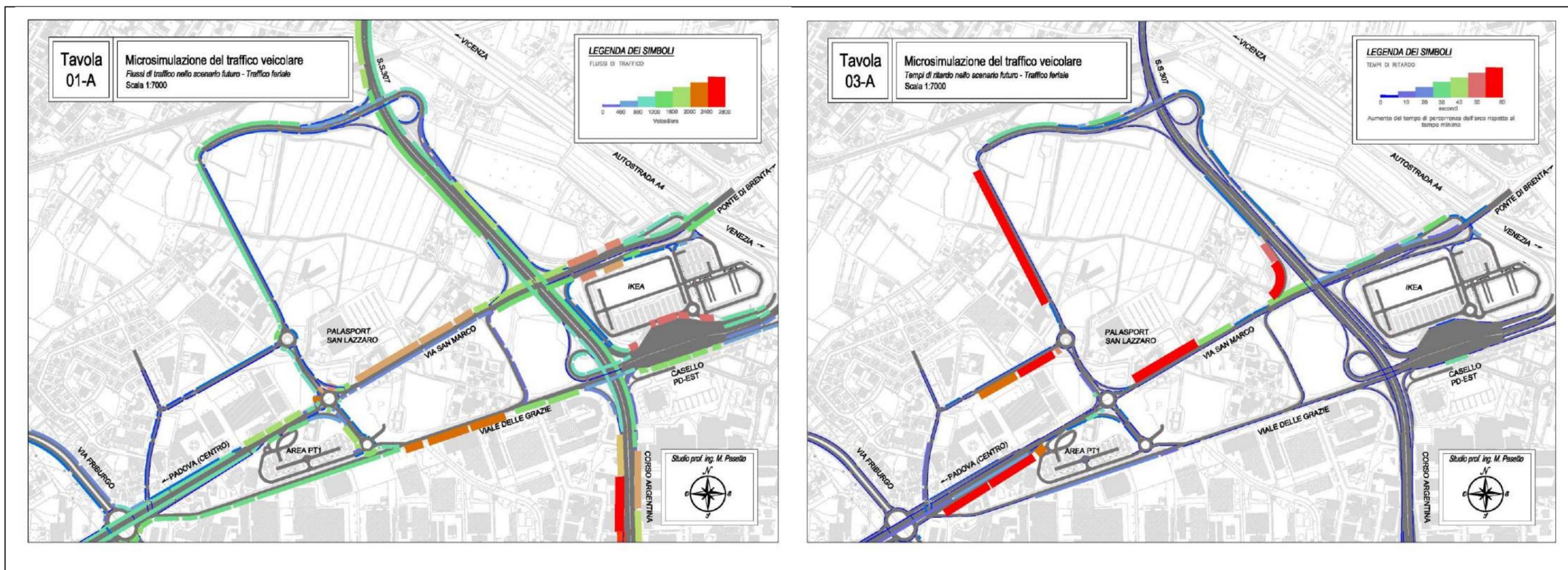
Negli ultimi anni diversi studi di viabilità sono stati predisposti al fine di esaminare l'impatto sulla mobilità determinato dalla realizzazione di nuovi insediamenti negli ambiti ora ineditati della zona Padova Est. Tali studi evidenziano le **pesanti criticità correlate con la generazione/attrazione di nuovi flussi**, in conseguenza di singoli interventi, in quanto l'area è pesantemente trafficata. Ciò, peraltro, a prescindere dalla realizzazione del nuovo Polo della Salute nell'ambito IR2 e attiguo.

A titolo di esempio, si riportano di seguito alcuni schemi che evidenziano la rilevanza dei flussi, il tempo di ritardo e la lunghezza degli accodamenti correlati con l'attuazione del P.U.A. Padova Est in area PT1, mediante realizzazione di due "grandi" strutture di vendita e di un'unità commerciale non di vendita, come ottenuti dall'applicazione di modello di microsimulazione dinamica (Paramics Quadstone) (da *Impatto sulla viabilità, aggiornamento*, Prof. Ing. M. Pasetto, 2008).

Le rappresentazioni grafiche considerano un indotto di circa 1.500 veicoli/ora, ben inferiore a quello di una struttura ospedaliera di **1.200 posti letto**, che richiede – ai sensi del documento "Polo della salute, Policlinico Universitario", redatto dall'Università degli Studi di Padova il 17/12/2015 – almeno **3.600 posti auto** (ibidem, elaborato Figure, slide 34) su una **superficie a parcheggio di 90.000 mq** (ibidem, slide 34) ed una **superficie scoperta di 480.000 mq** (ibidem, slide 46, calcolo effettuato con 400 mq/p.l. che non è il massimo possibile), la quale copre e supera l'area disponibile a San Lazzaro.

Con 3.600 posti auto, per avere una mobilità di 1.500 veicoli/ora della simulazione citata, si richiede una frequenza di rotazione degli stalli pari a circa 1 ogni 5 ore ($3.600/5 \times 2 = 1.440$), dato molto lontano dall'effettivo utilizzo atteso per il parcheggio, che sarà occupato in piccola parte da dipendenti (che hanno tempi di permanenza di circa 8 ore) e in parte preponderante da visitatori, pazienti, fornitori (i cui tempi di permanenza medi/massimi si aggirano attorno a 2-3 ore).

Dunque, per affinità si può dire che gli scenari simulati appaiono sottostimare, pur nella loro criticità, l'impatto determinato dalla realizzazione del nuovo Polo sanitario. Per di più, se anziché sostituire i flussi del PT1, questi si sommano alla mobilità indotta dal Polo della Salute (ed a quelli di IR2, PT2 ecc.) si comprende come **la funzionalità della rete sia destinata ad essere pesantemente compromessa dalla scelta localizzativa del Nuovo Ospedale in Padova Est- San Lazzaro**.

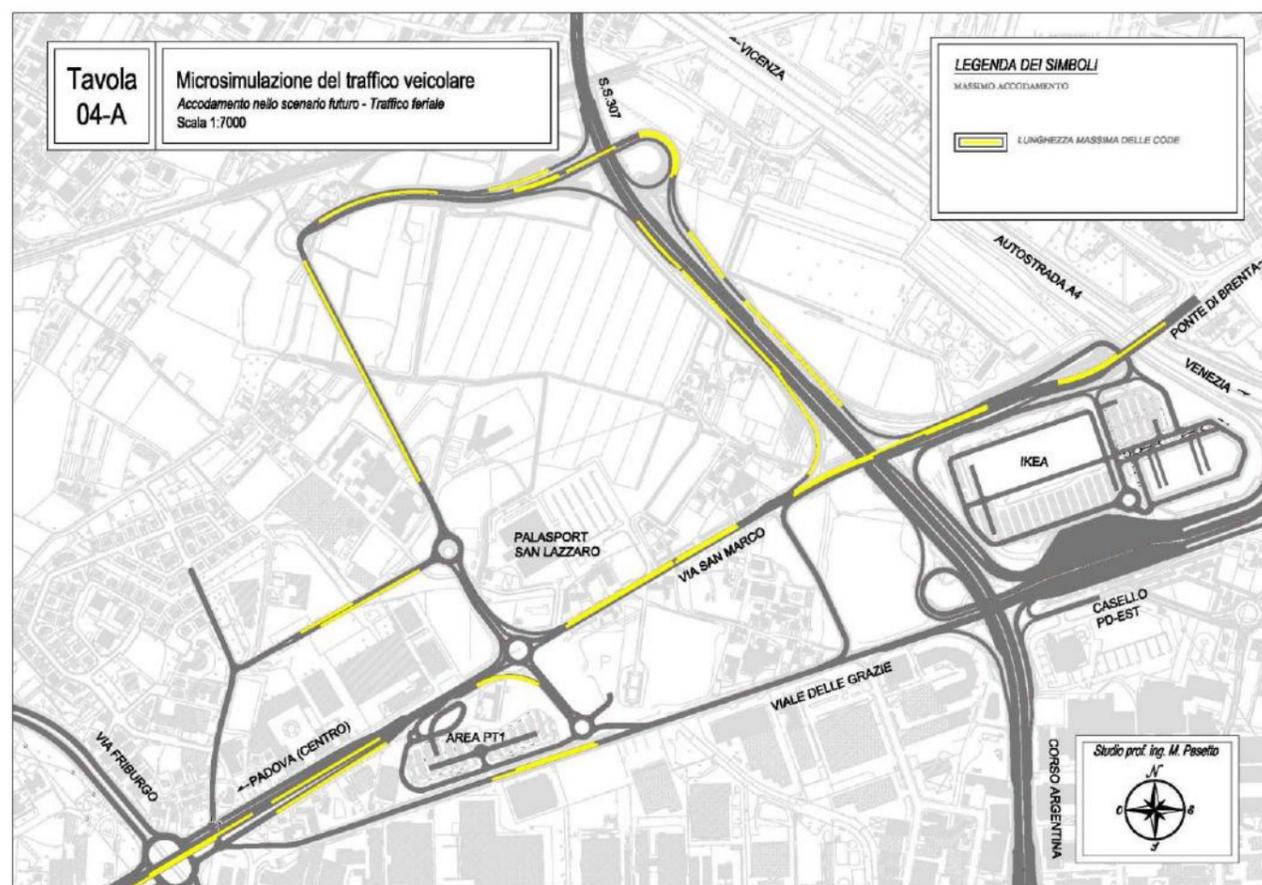


CRITICITA' CORRELATE CON LA SOLUZIONE PADOVA EST - S. LAZZARO

Funzionalità della rete

Infatti, esaminando la qualità della circolazione con la sola presenza di un intervento in area PT1, peraltro in posizione eccentrica rispetto all'asse viario principale dell'area (Via Venezia-Via San Marco) si osserva che il Livello di servizio in quest'ultimo è critico, **denotando congestione e forti rallentamenti**. Anche lungo l'asse nord di Via Einaudi, a partire dallo svincolo della Tangenziale, **si rilevano palesi criticità**.

Tale **quadro di mobilità non può che aggravarsi** allocando nella porzione nord dell'area, oltre che il Nuovo Polo della Salute, la nuova Stazione S.F.M.R. che costituisce ulteriore attrattore/generatore di traffico, tanto più se nell'ambito di una completa ridefinizione del cosiddetto Arco di Giano.



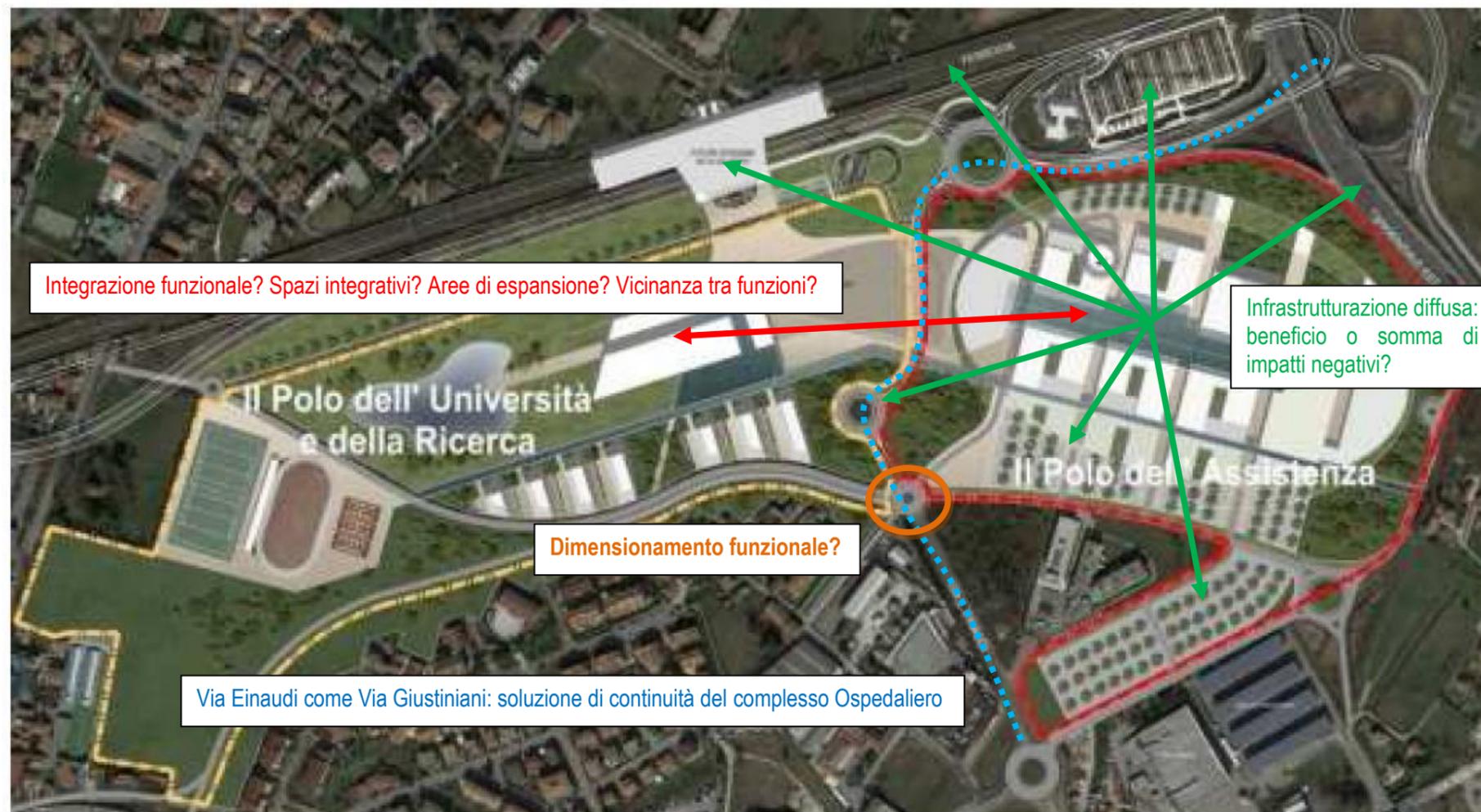
Ramo	Accodamento max [veic]	Velocità media [km/h]	Ritardo [s]	Livello di Servizio LdS
Via Venezia vs. Via San Marco	115	29,28	95,08	F
Via San Marco vs. Via Venezia	112	10,46	115,6	F
Via Einaudi vs. Via San Marco	41	17,35	43,6	E
Via Einaudi da Via San Marco	12	31,86	5,33	A
Da Via San Marco a Viale delle Grazie	21	24,31	11,02	B
Da Via Venezia verso Viale delle Grazie	15	20,34	18,86	C

Il progetto del Nuovo Ospedale Universitario di Padova redatto a cura di Finanza e Progetto coordinata da Lendlease e di recente presentato appare non conforme alle esigenze manifestate dall'Università di Padova, perché prevede il numero minimo di posti letto richiesti (1.000) anziché quelli auspicati (1.200) e non è evidentemente in grado di garantire la superficie scoperta correlata (40 ha), praticamente equivalendo quest'ultima alla totale disponibilità dell'ambito. Inoltre, gli spazi destinati all'insegnamento e ricerca, anche calibrati sul numero minimo di posti letto, sono 1/5 del necessario (10.000 mq anziché $50 \times 1.000 = 50.000$ mq).

Il progetto manifesta, inoltre, un'incoerenza fra principi ispiratori e criteri realizzativi. Infatti, esso evidenzia che "l'area (attuale) è attraversata da Via Giustiniani e da un canale d'acqua interrato che dividono l'ospedale in due zone separate senza possibilità di collegamento. L'organizzazione per padiglioni e la complessità delle aggiunte effettuate nel tempo, inoltre, rendono impossibile la differenziazione dei percorsi ... Ne consegue la necessità di un continuo spostamento di pazienti, personale e materiali ... Da tempo si propone dunque l'**accorpamento delle funzioni assistenziali in un nuovo unico ospedale**". La proposta, per limiti intrinseci dell'area è palesemente in disaccordo con quanto ipotizzato, nascendo il nuovo Polo diviso in due dalla viabilità preesistente.

CRITICITA' CORRELATE CON LA SOLUZIONE PADOVA EST - S. LAZZARO

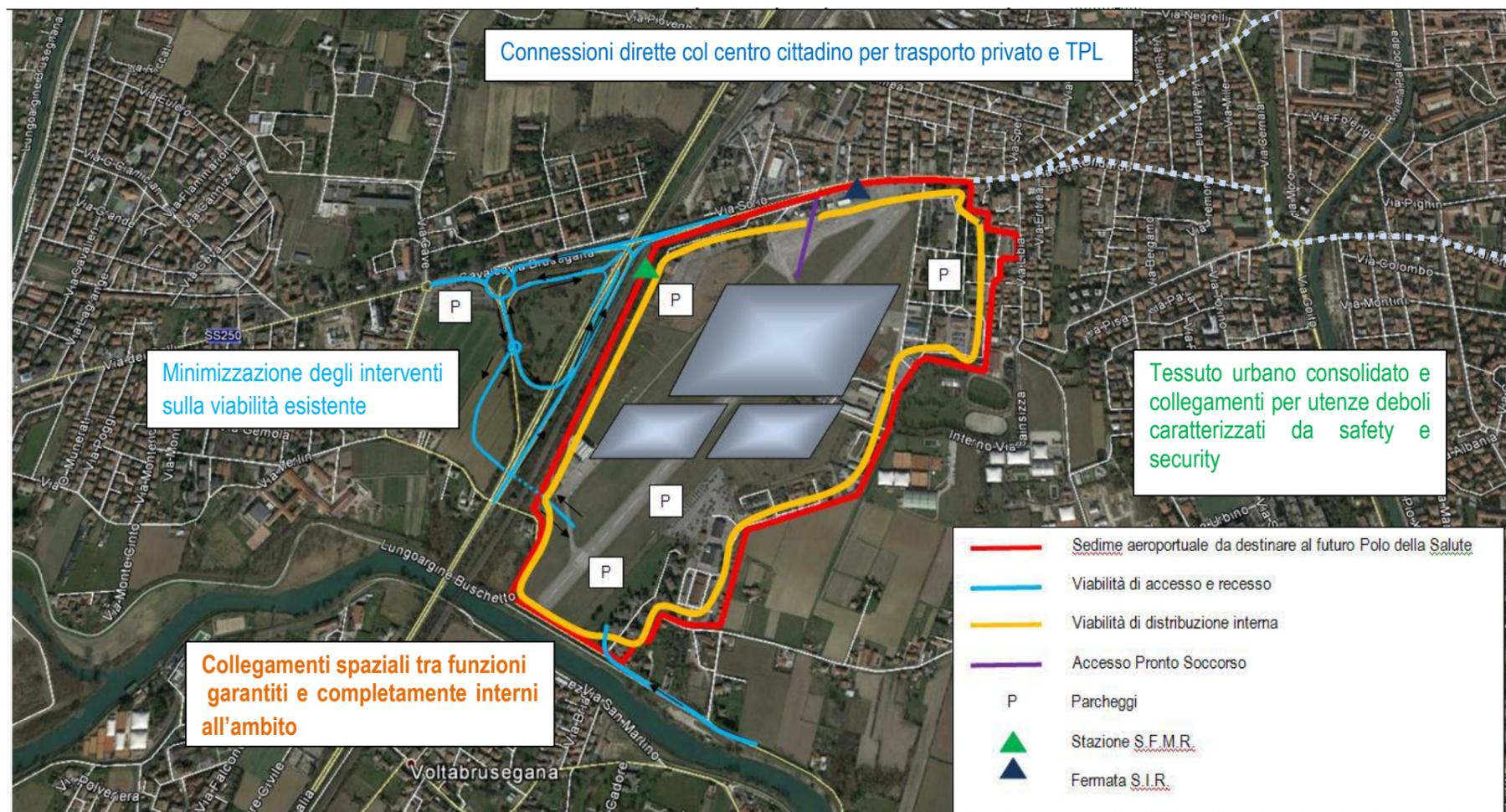
Funzionalità della rete



Si osserva che:

1. il Polo dell'Assistenza e il Polo dell'Università della Ricerca, qualora fossero anche fisicamente congiunti mediante un percorso pedonale o una piazza virtuale, verrebbero a **distare 600-700 m e costituirebbero entità separate**;
2. il Polo dell'Assistenza, ovvero la porzione del nuovo Ospedale richiedente maggiori livelli di tutela ambientale, ricadrebbe fra il proprio parcheggio, il parcheggio della S.F.M.R., la stazione S.F.M.R., la linea ferroviaria Padova-Venezia, la Tangenziale est di Padova e relativi svincoli, richiedendo complesse ed onerose **opere di mitigazione** acustica e **improbabili interventi di mitigazione dell'impatto atmosferico** del traffico;
3. il Progetto non individua **la capacità di parcheggio** dell'intera area, comunque **insufficiente** perché calibrata su 1.000 posti-letto;
4. il Progetto individua in una rotatoria di piccolo diametro (la metà di quello delle rotonde esistenti, aventi diametro esterno di 46-48 m) l'accesso all'area ospedaliera ed all'ambito ad ovest; considerando che la rotatoria è inadeguata per dimensione e si situa nel ramo già congestionato di Via Einaudi, la **sua funzionalità può essere considerata nulla** per un utilizzo nelle ore di maggior traffico; non appare definita una viabilità interna dedicata e mancano i collegamenti spaziali richiesti dall'Azienda ospedaliera;
5. la **destinazione d'uso di Via Einaudi**, asse di penetrazione e distribuzione fra ambiti extraurbano ed urbano, è incompatibile con l'utilizzo per accesso specifico e diretto all'area ospedaliera.

POTENZIALITA' DELLA SOLUZIONE PADOVA – AEROPORTO



Si osserva che:

1. gli spostamenti fra centro storico di Padova e Polo ospedaliero possono essere realizzati mediante il Trasporto Pubblico Locale, completato con il servizio metro bus (S.I.R.) già previsto nella pianificazione;
2. tutti i rimanenti spostamenti possono essere gestiti dalla tangenziale di Padova che serve l'intero Comune ed è in relazione con la viabilità extraurbana principale, regionale e le autostrade;
3. i flussi generati/attratti dal Nuovo Polo sono sfasati temporalmente rispetto ai picchi di mobilità e distribuiti nel corso della giornata;
4. i flussi di visitatori, pazienti, fornitori utilizzano una **rete i cui Livelli di servizio sono superiori a quelli del comparto Est di Padova e che non sono destinati a peggiorare**, in mancanza di ulteriori interventi urbanistici di rilievo.

Il Piano Provinciale della viabilità aggiornato al 2012, nelle previsioni al 2020, indica in 4.700 (3000 dir. nord + 1.600 dir. sud a nord di Via Sorio, ovvero 2.850+1850 a sud) i transiti bidirezionali in Tangenziale ovest di Padova nell'ora di picco del mattino, ciò che significa un Livello di servizio poco peggiore di D (3.000 veicoli equivalenti/ora per direzione, di cui il 60% nella corsia esterna, ad una velocità media di 60 km/h danno una densità massima di 30 veicoli equivalenti/km/corsia) che diventerebbe poco peggiore di E sommando 1.000 veicoli in entrata ed altrettanti in uscita nella stessa fascia oraria (con velocità di transito ridotta a 50 km/h).

9.2 VALUTAZIONI URBANISTICHE, INSEDIATIVE ED AMBIENTALI

I criteri scelti per la valutazione comparata delle due aree sono state desunte dai documenti ufficiali redatti dai vari stakeholder, quali l'Azienda Ospedaliera, l'Università e il Comune di Padova.

Le motivazioni elencate dall'amministrazione del Comune di Padova per la costruzione del nuovo Ospedale sull'attuale sito, ovvero l'ipotesi cosiddetta "nuovo su vecchio", diventano ora uno dei criteri scelti per la valutazione oggettiva delle due aree. Di seguito si sintetizzano i punti principali:

- Sito inserito in **contesto cittadino** per dare migliore vivibilità al servizio della popolazione
- Privilegiare il recupero funzionale dell'esistente, con **riuso delle aree urbanizzate, riqualificazione e rigenerazione urbana di parti della città non ritenute più funzionali** alle attività in atto
- **Evitare il consumo di suolo**, al fine di preservarlo per una funzione di riequilibrio ambientale e migliorare la qualità della vita delle popolazioni insediate
- **Evitare la creazione di un "buco urbano"** con creazione di degrado e conseguenze nel tessuto urbano
- **Evitare** di procedere ad **espropri** con benefici economici della collettività
- **Garantire il tessuto commerciale** e produttivo sviluppato nel territorio
- **Rendere "semplice" l'accesso alla sanità** da parte della popolazione
- Mantenere e garantire la **sinergia con l'Università** che ottimizza ed unifica le attività di assistenza, cura e ricerca

Inoltre le indicazioni riportate nel capitolo 3 definite dall'Azienda Ospedaliera sono:

- **Estensione minima** dell'area di 45-50 ettari, idonea a garantire l'espletamento "multi-polare" delle attività di "didattica-ricerca-assistenza".
- L'area deve presentare adeguatezza del "dimensionamento e dell'estensione" (anche ai fini di un armonico **sviluppo futuro**).
- Fra l'attuale "Area Gabelli-Giustiniani-Orus-Colombo-Pescarotto" e l'Area che sarà prescelta per il nuovo "Polo della Salute-Policlinico" devono essere presenti collegamenti idonei a consentire **rapidi spostamenti di mezzi e servizi**, riuscendo a integrare il campus nel territorio (trasporti, infrastrutture).
- E' richiesta **integrazione funzionale** delle strutture, mediante **prossimità fisica e relazionale** delle "aree cliniche", del "polo didattico" e dei "centri di ricerca".
- Si richiede **disponibilità di aree** per la didattica e la ricerca approssimativamente pari a 85.000 m² (dal conteggio sono esclusi "incubatori", "centri di simulazione", "dipartimenti amministrativi integrati", "aree ricreative, sociali e residenziali"). Il numero di *Posti-Letto* è stimato in almeno 1.200 (milleduecento), utili a soddisfare il fabbisogno della integrazione "assistenza-didattica-ricerca".
- Il Polo dovrà essere dotato di **impiantistiche speciali** legate alle innovazioni (automatizzazione per il trasporto dei vari materiali e movimentazione campioni fisiologici) oltre che di **sistemi di collegamento tecnologicamente avanzati** quali: monorotaie elettriche; sistemi di collegamento su piste magnetiche; reti di

tubazioni all'interno delle quali trasmettere contenitori; fra le tecnologie attese anche l'evoluzione dei sistemi per il trasporto leggero.

- Il Polo dovrà possedere **percorsi dedicati e specializzati per tipologia di utente** (pazienti, visitatori, staff): urgenza; utenza giornaliera; visitatori; logistica (fornitori, materiali, alimenti); personale; **e per i seguenti mezzi**: ambulanze; mezzi di soccorso; autovetture; mezzi pubblici; biciclette; pedoni; autoarticolati, motrici, furgoni; **eliporto**; nonché **parcheggi** localizzati in varie zone, una **separazione netta tra flussi** merci, flussi visitatori e flussi medici e pazienti, creazione di **corridoi logistici** con pavimentazione adeguata, servizi «drive in» e aree di accesso veloce, una fast tracking area.

Si definiscono inoltre i seguenti criteri di coerenza agli strumenti di pianificazione e di caratterizzazione ambientale ed infrastrutturale

- Tipologia edilizia sviluppabile
- Caratteristiche dell'intorno funzionale e indotto
- Ricadute economiche immobiliari sul territorio
- Presenza di sbarramenti fisici.
- P.T.C.P. Sistema Insediativo Infrastrutturale
- P.A.T.I. Trasformabilità.
- P.A.T. Trasformabilità.
- P.A.T. La città che si muove
- P.A.T. La città delle opportunità
- P.A.T. La città che cambia
- P.I. Carta della Trasformabilità
- Nuove opere stradali
- Percorsi per utenze deboli
- Tram (S.I.R.)
- S.F.M.R
- Idrogeologia – falda
- Presenza di sorgenti di potenziale contaminazione
- Industrie a RIR – distanze
- Compatibilità idraulica
- Qualità dell'aria
- Rete ecologica
- Clima acustico
- Elettrodotti
- Presenza di edificazioni nelle aree
- Valore paesaggistico delle aree

9.2.1 ANALISI SWOT - PADOVA AEROPORTO

TEMA	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> Contesto cittadino 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tessuto residenziale omogeneo concentrato e diffuso, infrastrutture (tangenziale e ferrovia), fiume Bachiglione a sud "Aperto". 	
<ul style="list-style-type: none"> Riuso delle aree urbanizzate, riqualificazione e rigenerazione urbana di parti della città non ritenute più funzionali 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'utilizzazione dell'area consente una rigenerazione urbana di un parte non ritenuta più funzionale 	
<ul style="list-style-type: none"> Evitare il consumo di suolo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La rigenerazione urbana dell'ambito non genera nuovo consumo di suolo agricolo 	
<ul style="list-style-type: none"> Evitare la creazione di un "buco urbano" 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La rigenerazione urbana dell'area Aeroporto consente di decidere sul futuro di un'area che ha una funzionalità "impropria" e forse non più sostenibile negli anni a venire e quindi destinata a generare un grande "vuoto urbano" sul quale si rende necessario pensare ad una trasformazione compatibile. Si evita la creazione di area militari urbane dismesse come, successo negli ultimi anni in altri siti presenti in città l'opportunità 	
<ul style="list-style-type: none"> Evitare espropri 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area risulta completamente pubblica. Inoltre sono disponibili nell'intorno aree di proprietà della Provincia di Padova con possibilità di trasferire gli edifici militari presenti in altre aree di proprietà pubblica. 	
<ul style="list-style-type: none"> Garantire il tessuto commerciale 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Esistenza di un tessuto commerciale e di servizi diffuso e, in misura minore, ricettivo e con potenzialità di trasformazione legata alle strutture esistenti. Presenza dell'Ospedale dei Colli. 	
<ul style="list-style-type: none"> Rendere "semplice" l'accesso alla sanità 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area è lambita dalla rete viaria principale, secondaria e locale; la rete primaria è accessibile dalla Tangenziale di Padova. Prossimo il casello di Padova ovest e di rapido raggiungimento i caselli di Padova sud, Padova Interporto e Padova est. 	
<ul style="list-style-type: none"> Sinergia con l'Università 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Più prossima alle sedi storiche universitarie didattiche e direzionali 	
<ul style="list-style-type: none"> Estensione minima 45-50 ha 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area del sedime aeroportuale è di circa 75 ettari. 	

• Sviluppo futuro	✓ Il margine di capacità per uno sviluppo futuro è, rispetto a 50 ettari, di 25 ha.	
• Rapidi spostamenti di mezzi e servizi	✓ La rete stradale ed il completamento di idonea linea S.I.R. metteranno in relazione nuova e preesistente area ospedaliera. L'area aeroportuale è più prossima al centro cittadino.	
• Integrazione funzionale, prossimità fisica e relazionale tra "ospedale" e polo didattico	✓ La morfologia e geometria compatta dell'area consentono la localizzazione dei tre ambiti in posizione attigua e funzionale, nel rispetto della piena integrazione richiesta.	
• Disponibilità di aree appropriate per assistenza-didattica-ricerca	✓ L'area dell'ambito consente di realizzare le superfici edificande richieste senza vincoli particolari	
• Impiantistiche speciali e sistemi di collegamento tecnologicamente avanzati	✓ L'area dell'ambito consente di realizzare le infrastrutture e gli impianti richiesti senza vincoli particolari.	
• Necessità di percorsi dedicati (eliporto, parcheggi, ecc)	✓ Le caratteristiche dell'area sono compatibili con la tipologia di veicolo e utente attesi. <u>L'area è idonea all'atterraggio di elicotteri.</u> Sono previsti accessi separati per ambulanze, mezzi di soccorso e di servizio e veicoli altrimenti destinati. Il sito è collegato con la rete viaria esterna e relativi percorsi pedonali e ciclabili	
• Tipologia edilizia sviluppabile	✓ Modello "interattivo" con le aree circostanti e collegato alla Città e con volumi edilizi più sviluppati sul piano orizzontale con indici di edificabilità inferiori. Parcheggi a raso	
• Ricadute economiche immobiliari sul territorio	✓ Ricaduta "diffusa" a una maggiore quantità di soggetti privati, in virtù della possibile valorizzazione dell'intero comparto urbano circostante ("valore diffuso")	
• Presenza di sbarramenti fisici	✓ La presenza delle due infrastrutture esistenti (tangenziale e ferrovia) <u>non costituiscono elementi di frammentazione alla connessione urbana ed ambientale</u> in quanto si trovano già attualmente bypassate dalla rete viaria/ciclopedonale esistente. L'area Aeroporto risulta pertanto connessa sia al sistema urbano del centro storico di Padova che alle aree urbane di Padova ovest (Brusegana, Tencarola, Caselle, Chiesanuova) e di Padova Sud (Paltana e Guizza).	
• P.T.C.P. Sistema Insediativo Infrastrutturale	✓ La realizzazione dell'intervento non altera le previsioni sul Sistema insediativo infrastrutturale, che viene salvaguardato nelle sue diverse componenti.	
• P.A.T.I. Trasformabilità.	✓ La Carta della trasformabilità individua nell'ambito aeroportuale "servizi ed attrezzature di interesse sovra comunale" compatibili con la destinazione attesa.	
• P.A.T. Trasformabilità.	✓ L'area è destinata a servizi ed attrezzature di interesse sovra comunale, ricadente in ambito di pianificazione coordinata. L'intervento è compatibile coi percorsi storico-ambientali identificati. E' parimenti compatibile con la linea S.I.R. (tram) e la fermata S.F.M.R. prevista.	

<ul style="list-style-type: none"> • P.A.T. La città che si muove 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Le previsioni di intervento infrastrutturale (rete ferroviaria e S.F.M.R. con relativa stazione e area Park & Ride, Via Sorio – Strada dei Colli strada di penetrazione urbana percorsa da tram per il quale si prevede fermata anche di fronte all'aeroporto) sono compatibili e funzionali all'opera da realizzare 	
<ul style="list-style-type: none"> • P.A.T. La città delle opportunità • P.A.T. La città che cambia 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Non vi sono incompatibilità. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Rispetto alle previsioni del P.A.T. cambia la destinazione d'uso (nel breve-medio periodo, ambito di trasformazione e rigenerazione ecologica confermato a sudest, alcuni ambiti di trasformazione urbana a sud ed ovest, un ambito di miglioramento della qualità urbana a nordest, un asse urbano da riqualificare in Strada dei Colli; nel medio-lungo periodo realizzazione di Parco-cuore verde destinato a svago, mediante potenziamento delle funzioni di intrattenimento e verde).
<ul style="list-style-type: none"> • PI. Carta della Trasformabilità 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area è classificata come ambito per <u>servizi di interesse generale</u>, ora destinata all'aeroporto. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Non è specificatamente prevista la destinazione Ospedaliera
<ul style="list-style-type: none"> • Nuove opere stradali 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La realizzazione del Polo nell'ambito dell'attuale Aeroporto richiede alcuni aggiustamenti alla struttura della rete stradale per agevolare accessi e recessi a un'area, naturalmente e fisicamente chiusa su 3 lati di 4. E' possibile minimizzare le opere intervenendo sul lato ovest, sotto passando tangenziale e linea ferroviaria; questa appare essere l'opzione più conveniente in considerazione del delivellamento delle infrastrutture esistente. L'intervento è effettuato in area di proprietà provinciale. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Percorsi per utenze deboli 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Percorsi pedonali e ciclabili sono presenti nell'area, direttamente connessa col centro cittadino. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Tram (S.I.R.) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'intervento prevede una nuova linea tramviaria per un'accessibilità diretta dell'ambito. La linea è compatibile con le previsioni della pianificazione 	
<ul style="list-style-type: none"> • S.F.M.R 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'intervento prevede la realizzazione del S.F.M.R. e di una stazione, ambedue compatibili con le previsioni della pianificazione. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Idrogeologia – falda superficiale 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Visto l'ampia disponibilità di spazio è presumibile che le strutture non prevedano la realizzazione di interrati che interferirebbero con la falda, con conseguenti benefici economici di costruzione 	
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di sorgenti di potenziale contaminazione 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Potenziale presenza di serbatoi interrati a servizio dell'area militare
<ul style="list-style-type: none"> • Industrie a RIR – distanze 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Non vi è la presenza di industrie RIR direttamente o indirettamente interferenti con l'ambito 	
<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilità idraulica 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Si ritiene trascurabile la rimodellazione morfologica ✓ È plausibile pensare che l'80% del volume di detenzione possa essere trovato attraverso <u>invasi sul verde</u>, il rimanente andrà trovato attraverso invasi sotterranei ✓ Possibilità di integrare sistemi di affinamento dello scarico con tecniche di fitodepurazione 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Preventivare soprattutto la deviazione o sistemazione (in caso di mantenimento del sedime) dello scolo Brusegana
<ul style="list-style-type: none"> • Qualità dell'aria 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Possibile sviluppo di progettazione ambientale – paesaggistica, creazione di ampie fasce boscate e zone filtro, con benefici sulla qualità dell'aria locale 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Criticità legate alle PM10 ✗ Vicinanza alla tangenziale

<ul style="list-style-type: none"> • Rete ecologica 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presenza nel confine sud del Fiume Bacchiglione, connesso con il corridoio del Canale Brentelle. ✓ Possibile sviluppo di progettazione ambientale – paesaggistica, con potenziamento della rete ciclabile e connessione con la rete ecologica fluviale del Bacchiglione 	
<ul style="list-style-type: none"> • Clima acustico 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Possibilità di prevedere ampie aree boscate con benefici sul clima acustico. ✓ A confine con l'area sono presenti zone acustiche in <i>classe I – particolarmente protette</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Prevedere alcuni limitati interventi di mitigazione acustica degli edifici in prossimità delle tre abitazioni poste in Via Santi Fabiano e Sabastiano in vicinanza del sottopasso esistente ✗ A confine con l'area sono presenti zone acustiche in <i>classe IV – di intensa attività umana</i>.
<ul style="list-style-type: none"> • Elettrodotti 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Assenza di fasce di rispetto 	
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di edificazioni nelle aree 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Necessità di demolizione edifici militari e ampie superfici a piazzale esistenti
<ul style="list-style-type: none"> • Valore paesaggistico delle aree 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area presenta un valore paesaggistico medio vista la presenza di potenziali connessioni paesaggistiche a sud, vicinanza e diretta connessione con il centro storico, contesto territoriale urbano. 	

9.2.2 ANALISI SWOT - PADOVA EST – SAN LAZZARO

TEMA	PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> Contesto cittadino 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Sistema infrastrutturale intorno, presenza di strutture di dimensione rilevante (commerciale, terziario, industriale e Pubblico spettacolo). "Intercluso"
<ul style="list-style-type: none"> Riuso delle aree urbanizzate, riqualificazione e rigenerazione urbana di parti della città non ritenute più funzionali 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Con l'utilizzo di tale aree non interviene con un riuso / rigenerazione di aree urbanizzate esistenti.
<ul style="list-style-type: none"> Evitare il consumo di suolo 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Una parte cospicua di area è attualmente ad uso agricolo, anche se pianificata dagli strumenti urbanistici per espansioni urbane.
<ul style="list-style-type: none"> Evitare la creazione di un "buco urbano" 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La scelta di San Lazzaro va vista come opportunità per insediare un punto forte sul territorio, capace di innescare un processo di "saldatura" con la città risolvendo le problematiche contingenti legate all'intera area ✓ 	
<ul style="list-style-type: none"> Evitare espropri 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Area non totalmente di proprietà pubblica , con maggiori costi per l'acquisizione aree privata
<ul style="list-style-type: none"> Garantire il tessuto commerciale 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Commerciale e ricettivo esistente. Sviluppo legato alle future iniziative immobiliari (l'accordo di programma sottoscritto per IR2, consente una maggiore flessibilità funzionale) 	
<ul style="list-style-type: none"> Rendere "semplice" l'accesso alla sanità 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area è lambita dalla rete viaria principale, secondaria e locale; la rete primaria è accessibile dalla Tangenziale di Padova. Prossimo il casello di Padova est e di rapido raggiungimento i caselli di Padova ovest, Padova Interporto e Padova sud. 	
<ul style="list-style-type: none"> Sinergia con l'Università 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prossimità con le più recenti sedi didattiche degli istituti dell'Ateneo patavino e nella direzione che questi hanno assunto negli ultimi anni 	
<ul style="list-style-type: none"> Estensione minima 45-50 ha 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'area dell'ambito Padova Est – San Lazzaro è di 43 ettari.
<ul style="list-style-type: none"> Sviluppo futuro 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ La superficie prevista è inferiore a quella attesa, quindi insufficiente per futuri

		ampliamenti.
<ul style="list-style-type: none"> • Rapidi spostamenti di mezzi e servizi 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La rete stradale ed il completamento di idonea linea S.I.R. metteranno in relazione nuova e preesistente area ospedaliera. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Integrazione funzionale, prossimità fisica e relazionale tra "ospedale" e polo didattico 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ La morfologia e geometria allungata dell'area non consentono contiguità di funzioni e l'attuale infrastrutturazione del territorio (Via Einaudi), concepita con specifici obiettivi, interrompe la continuità dell'edificato.
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di aree appropriate per assistenza-didattica-ricerca 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area dell'ambito consente di realizzare le superfici edificande richieste senza vincoli particolari. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Impiantistiche speciali e sistemi di collegamento tecnologicamente avanzati 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ La morfologia e geometria dell'ambito pongono alcuni vincoli all'infrastrutturazione dell'area ed alla realizzazione degli impianti richiesti. L'attuale viabilità costituisce soluzione di continuità alla fruibilità delle aree da essa separate.
<ul style="list-style-type: none"> • Necessità di percorsi dedicati (eliporto, parcheggi, ecc) 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Non è noto il layout degli accessi e recessi, che tuttavia possono presentare limitazioni in relazione ai vincoli geometrico-morfologici dell'ambito. Non è presente un'area adibita a manovre di elicotteri (Elisuperficie da realizzare in copertura alla struttura ospedaliera) né impianti dedicati e ci sono vincoli determinati dall'altezza degli edifici esistenti, da tralicci e impianti per telecomunicazioni. Non vi sono percorsi pedonali e ciclabili di collegamento col centro cittadino, né questi appaiono appetibili a causa della destinazione d'uso dell'area attigua.
<ul style="list-style-type: none"> • Tipologia edilizia sviluppabile 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ La struttura deve configurarsi come un'area "introversa", più sviluppata in verticale con indice di edificabilità più elevato. Parcheggi interrati.
<ul style="list-style-type: none"> • Ricadute economiche immobiliari sul territorio 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ A favore delle iniziative immobiliari connesse agli accordi pubblico/privati per l'area in questione e quindi ricadenti sulle Società immobiliari collegate ("valore concentrato");
<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di sbarramenti fisici 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'area è delimitata dalla ferrovia Padova-Venezia a nord e da Corso Irlanda (tangenziale est – inizio S.R. n. 308) ad est. Ai confini sud ed ovest vi sono infrastrutture ed edificato. La connessione al centro storico di Padova non risulta diretta e facilmente perseguibile per la presenza di importanti e trafficate arterie stradale, percorse da un intenso traffico, e da aree di contesto urbano "difficile". In vicinanza inoltre è presente l'ampia area industriale di Padova. In quest'ambito la presenza di infrastrutture e di contesti commerciali/industriali sembrano creare maggiori problematiche di connessione urbana con il centro Città.
<ul style="list-style-type: none"> • P.T.C.P. Sistema Insediativo Infrastrutturale 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ E' prevista la presenza di poli produttivi di interesse provinciale, Centri

		commerciali – grandi strutture di vendita (Gs) in contrasto con la realizzazione del Polo della Salute. La realizzazione del S.F.M.R. contempla una Stazione, la cui localizzazione e accessibilità devono essere temperate con le nuove previsioni.
• P.A.T.I. Trasformabilità.		✗ La Carta della trasformabilità individua nell'ambito: assi di potenziamento della viabilità, grandi strutture di vendita programmate dal P.R.G., ambiti di urbanizzazione consolidata con destinazione prevalente commerciale, produttiva e direzionale, ambiti di riqualificazione e riconversione ad ovest, nuovi parcheggi di interesse metropolitano; nuova stazione S.F.M.R. da rivalutare e ridefinire in caso di cambio di destinazione d'uso dell'area.
• P.A.T. Trasformabilità.	✓ Ammissibile il prolungamento della Linea S.I.R.	✗ Da valutare la compatibilità dell'area con la nuova stazione S.F.M.R. ed aree di parcheggio, la nuova viabilità funzionale all'utilizzo dell'area per Grandi strutture di vendita, gli ambiti di sviluppo produttivo, l'attuazione di isole a elevata naturalità.
• P.A.T. La città che si muove	✓ Le previsioni di intervento infrastrutturale (rete ferroviaria e S.F.M.R. con relativa stazione e area Park & Ride, nuovi assi stradali di penetrazione e distribuzione in connessione col sistema di accessi autostradali, Via San Marco come strada di penetrazione urbana percorsa da tram per il quale si prevedono fermate) sono compatibili e funzionali all'opera da realizzare.	
• P.A.T. La città delle opportunità		✗ La destinazione d'uso attesa contrasta parzialmente con la previsione di inserimento dell'area nell'Arco dei grandi servizi e, nello specifico, in area destinata a Polo commerciale.
• P.A.T. La città che cambia	✓ Rispetto alle previsioni del P.A.T. cambia in parte la destinazione d'uso (nel breve-medio periodo nuovo ambito di trasformazione per servizi e attrezzature da realizzare con programmi complessi a nord; ad ovest un nuovo ambito di riconversione e riqualificazione urbana; asse urbano da riqualificare in Via San Marco; nel medio-lungo periodo ambito destinato a ricerca e grandi servizi).	
• Pl. Carta della Trasformabilità	✓ E' stato approvato in Preaccordo per il nuovo PUA IR2 San Lazzaro che ha esteso al 132.000 mq le aree che saranno cedute al Comune in adiacenza alle aree attualmente di proprietà.	✗ L'ambito ricade in <i>zona di trasformazione integrata</i> (prevalentemente residenziale e commerciale – direzionale)
• Nuove opere stradali		✗ La collocazione del Polo della Salute nell'ambito di Padova Est richiede un totale ridisegno della rete viaria nell'area, dovendosi altresì smantellare parte delle infrastrutture costruite e modificare le previsioni di completamento del cosiddetto Arco di Giano. Per il resto, si presume che la nuova struttura faccia riferimento alla rete stradale esistente.
• Percorsi per utenze deboli		✗ Percorsi pedonali e ciclabili sono parzialmente esistenti, ma poco funzionali al raggiungimento del centro Città.
• Tram (S.I.R.)	✓ L'intervento prevede una nuova linea tramviaria per un'accessibilità diretta dell'ambito. La linea è compatibile con le previsioni della pianificazione	
• S.F.M.R.	✓ L'intervento prevede la realizzazione del S.F.M.R. e di una stazione, ambedue compatibili con le previsioni della pianificazione.	
• Idrogeologia – falda		✗ La soluzione ipotizzata per l'area prevede la realizzazione di parcheggi interrati con maggiori costi di realizzazione e di gestione

<ul style="list-style-type: none"> • Presenza di sorgenti di potenziale contaminazione 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'area è attualmente a destinazione agricola e pertanto non ci sono elementi conoscitivi di potenziale contaminazione del sito 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ La localizzazione del sito in prossimità ad aree industriali e ad importanti opere infrastrutturali implica l'esecuzione di una accurata indagine di caratterizzazione dei terreni.
<ul style="list-style-type: none"> • Industrie a RIR – distanze 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Presenza di industrie RIR. L'ambito risulta localizzato a confine con le aree di massimo rischio. Dovranno essere approfondite le valutazioni sull'estensione delle aree di danno definite dalla normativa vigente, definire la probabilità di accadimento e valutare la categoria territoriale compatibile.
<ul style="list-style-type: none"> • Compatibilità idraulica 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Necessità di rimodellazione morfologica per ridurre la pericolosità idraulica ✗ È plausibile pensare che il 20% del volume di detenzione possa essere trovato attraverso invasi sul verde, il rimanente andrà trovato attraverso invasi sotterranei ✗ Prevedere sistemazione e deviazione del Fosso Palasport ✗ Minore possibilità, per limitata disponibilità di spazio, di sistemi di fitodepurazione.
<ul style="list-style-type: none"> • Qualità dell'aria 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Criticità per le polveri sottili PM10 e per l'ozono ✗ Vicinanza all'inceneritore di Padova, a importanti infrastrutture viarie (A4, tangenziali) e alla zona industriale
<ul style="list-style-type: none"> • Rete ecologica 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ Nessuno elemento di valore ecologico-ambientale in quanto risulta completamente interclusa dall'edificazione residenziale ed industriale esistente ✗ La previsione del PAT di realizzare all'interno dell'area "San Lazzaro" un ambito per parchi di interesse comunale risulta oggettivamente non completamente compatibile con l'edificazione del nuovo Ospedale
<ul style="list-style-type: none"> • Clima acustico 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A confine con l'area sono presenti zone in classe III – tipo misto. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'ambito risulta classificato in zona acustica Classe IV – di intensa attività umana ✗ A confine con l'area sono presenti zone acustiche in classe V – prevalentemente industriali (area industriale di Acciaierie Venete) ✗ Necessità di prevedere alcune opere di mitigazione acustica, integrando oltre alle barriere verdi nell'intorno del polo ospedaliero anche alcune barriere acustiche fonoassorbenti in prossimità della tangenziale
<ul style="list-style-type: none"> • Elettrodotti 		<ul style="list-style-type: none"> ✗ L'ambito risulta interessato dalla presenza di due fasce di elettrodotti da 132kV ✗ Potenziale interferenza delle linee con i vincoli imposti dalla codice della navigazione per le elisuperfici

• Presenza di edificazioni nelle aree	✓ Assenza di edifici esistenti	✗ Sono presenti, e pianificate, opere infrastrutturali importanti appartenenti al complesso sistema viabilistico Arco di Giano
• Valore paesaggistico delle aree		✗ Il valore paesaggistico è oggettivamente valutabile basso, in relazione alla mancanza di elementi naturalistici rilevanti e al contesto territoriale.

9.3 VALUTAZIONI ECONOMICHE PRELIMINARI

A seguito delle valutazioni ambientali e territoriali fin qui eseguite nei due ambiti sono di seguito elaborate delle stime economiche preliminari dei costi da sostenere, a parità di soluzione progettuale, legati alle opere da attuare per la mitigazione delle caratteristiche "critiche" dei due ambiti.
La presente valutazione è puramente indicativa e preliminare; nelle fasi successive dovranno essere verificate e aggiornate tutte le seguenti stime che, in base ai dati attualmente disponibili, sono del tutto approssimative.

<p>Padova Aeroporto (717.660 mq – intero perimetro area aeroportuale di proprietà pubblica)</p>	<p>Padova Est – San Lazzaro (385.000 mq - dimensioni di proprietà del Comune di Padova o in futura disponibilità sui 431.000 mq del "perimetro e aree di nuovo ambito ospedaliero")</p>
<p>Costi stimabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitigazione idraulica: Ipotizzando una suddivisione del volume di laminazione in 80% sul verde con invasi a cielo aperto e un 20% interrato il costo per forniture e lavori per acquisire la mitigazione idraulica vale 19.800*0.8*30 + 19.800*0.2*200 ovvero circa 1,27M€. - Salvaguardia vie acqua esistenti: 40.000 - 60.000 - Barriere acustiche (200mx 2m): 150.000 € - Fasce/dune verdi antirumore (1300 mertri di dune)= circa 120.000 € - Demolizioni edifici e piazzali : circa 6M€ (con parziale riutilizzo delle strutture) <p><i>Nota: I costi unitari sono stati desunti dal Prezziario Regione Veneto, Prezziario ANAS e altre fonte bibliografiche specifiche.</i></p>	<p>Costi stimabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rimodellazione morfologica: 60.000 – 75.000 € - Mitigazione idraulica: Ipotizzando una suddivisione del volume di laminazione in 20% sul verde con invasi a cielo aperto e un 80% interrato il costo per forniture e lavori per acquisire la mitigazione idraulica vale 19.800*0.2*30 + 19.800*0.8*200 ovvero circa 3,29 M€. - Salvaguardia vie acqua esistenti: 260.000 - 310.000 € - Barriere acustiche (500 m x 2m) a protezione tangenziale = 350.000 € - Fasce/dune verdi antirumore (1100 metri di dune verdi nell'intorno ospedale) = circa 100.000€ - Costruzione elisuperficie: 600.000 €

9.4 CONCLUSIONI GENERALI

Ponendo a confronto le due soluzioni previste per la realizzazione del Nuovo Polo della Salute – Policlinico Universitario in Padova, si osserva quanto segue:

1. l'Area **Padova Est ha dimensioni reali di proprietà del Comune di Padova o in futura disponibilità pari a 385.000 mq (rispetto ai 431.000 mq riferito al perimetro e aree di nuovo ambito ospedaliero indicato nei documenti agli atti) inferiori** alla superficie richiesta dall'Università affinché il nuovo intervento sia funzionale e posseda caratteristiche di efficienza (48 ha di superficie scoperta e 5,5 ha di superficie netta); tale **superficie è garantita dal sedime dell'Aeroporto;**
2. l'attuale progetto del Polo (presentato da Finanza e Progetti) in **Padova Est prevede 1.000 posti letto anziché i 1.200 richiesti e non soddisfa il fabbisogno di superfici accessorie e integrative** (sottostima le esigenze di spazio per l'assistenza e sottostima fortemente la necessità di spazi destinati all'insegnamento e ricerca);

3. la realizzazione del Polo in **Padova Est non rispetta l'esigenza di integrità funzionale, di collegamento di funzioni collaboranti, di fusione e stretta connessione degli spazi** avanzata dall'Azienda ospedaliero, prevedendo distinte aree per l'Assistenza e l'Università e Ricerca, a causa della morfologia dell'ambito e dell'infrastrutturazione esistente; i predetti **requisiti sono soddisfatti dalla soluzione Aeroporto**;
4. l'Area **Padova Est ha destinazione prevalente commerciale e produttiva** che stride con la destinazione sanitaria, la quale richiede anche funzioni residenziali e servizi, completamente mancanti; l'area Padova Aeroporto è compatibile nelle funzioni attuali con quanto atteso;
5. l'Area **Padova Est è più lontana** del centro cittadino rispetto all'area Padova Aeroporto, ciò che si traduce, **per ogni spostamento in maggiori spazi da percorrere, maggiori tempi di percorrenza, e per i veicoli privati una maggiore emissione di inquinanti**;
6. per una localizzazione in **Padova Est mancano i requisiti di modularità e possibilità di espansione**, richiesti dall'Azienda ospedaliera;
7. entrambi i siti sono accessibili dalla rete stradale primaria, principale, secondaria e locale;
8. entrambi i siti sono raggiungibili mediante S.F.M.R. e prevedono realizzazione di una stazione che, nel caso di Padova Est, toglierà spazio al Polo;
9. entrambi i siti sono raggiungibili mediante S.I.R. (metro bus) e prevedono realizzazione di fermate in prossimità, ma, nel caso di **Padova Est, la linea non lambisce il Polo** e richiede spostamenti aggiuntivi;
10. la classifica funzionale della rete viaria prossima all'Area Aeroporto è compatibile con la connessione del Polo con la rete viaria esterna; nell'area Padova Est Via Einaudi, che taglia l'ambito ospedaliero, è in connessione con la tangenziale di Padova; se mantenuta, contrasta con la destinazione d'uso dell'ambito attraversato; altrimenti va depotenziata;
11. nell'Area Padova Est sono previsti dalla pianificazione attuale importanti **interventi di completamento (IR2, PT1, PT2 ecc.) con conseguente pesante aggravio della mobilità**, essendo per lo più di tipologia commerciale; non vi sono previsioni di nuove opere impattanti sulla rete viaria in zona aeroporto;
12. la **rete stradale di Padova Est è congestionata** e si attendono **Livelli di servizio** sui principali assi (Via San Marco-Via Venezia) **pari a F (congestione)**; in Padova Aeroporto, in Tangenziale, il Livello di Servizio a seguito della realizzazione dell'Ospedale non sarà peggiore di E;
13. la **rete viaria locale congegnata per Padova est è insufficiente negli elementi compositivi e nelle relative funzioni** (rotatoria di piccolo diametro, scarsa comunicazione fra gli ambiti interni, affidata per lo più a percorsi pedonali, comunità di accessi fra le diverse componenti); in Padova Aeroporto sono previste alcune opere limitate che realizzeranno un accesso ottimale alla struttura ospedaliera, separando accessi privilegiati (urgenze, pronto soccorso) da diverse utenze (visitatori, fornitori, pazienti);
14. lo spazio destinato a parcheggio è idoneo e incrementabile in Padova Aeroporto, limitato in Padova Est;
15. il nuovo Polo può essere raggiunto mediante **servizio elicotteristico** di emergenza già attivo in Padova Aeroporto; il servizio è da realizzare integralmente in Padova Est, ove peraltro vi sono vincoli altimetrici ed ostacoli che possono rendere pericoloso il volo;
16. la collocazione del Polo in Padova aeroporto è ottimale per la **safety e security** dei percorsi pedonali e ciclabili; in Padova est vi sono solo possibili requisiti di safety;
17. la realizzazione del Polo in Padova Aeroporto determinerà la necessità di realizzare nuove opere infrastrutturali, funzionali all'accessibilità; non vi sono costi di esproprio, essendo l'area interessata dalle opere di proprietà della Provincia;
18. la realizzazione del Polo in ambito **Padova Est non rispecchia alcuno dei modelli di azienda ospedaliera** di rilevanza internazionale presi dall'Università di Padova come riferimento (Melbourne, Birmingham, Leighton, Chesterfield, Sandwell, Torbay, Papworth); in nessun caso vi sono elementi della viabilità esterna che attraversano l'ambito;
19. il Polo, se realizzato in Padova Aeroporto, può essere dotato di un **sistema di infrastrutture interne funzionale e conforme alle soluzioni tecnologiche più avanzate**, essendovi nell'area tutto lo spazio per costruire percorsi dedicati

alle diverse esigenze e funzioni (separazione netta tra flussi merci, flussi visitatori e flussi medici e pazienti, creazione di corridoi logistici con pavimentazione adeguata, visual logistics, soluzioni di logistica automatizzata, reverse logistics, servizi «drive in», aree di accesso veloce, fast tracking areas ecc.);

20. il nuovo Polo, se realizzato presso Padova Est, si colloca ai margini di zona produttiva ove sono presenti **stabilimenti industriali "a rischio rilevante"**, mentre in Padova Aeroporto non vi sono elementi che generano rischi antropici.

Il presente studio è stato redatto dal seguente gruppo di lavoro:

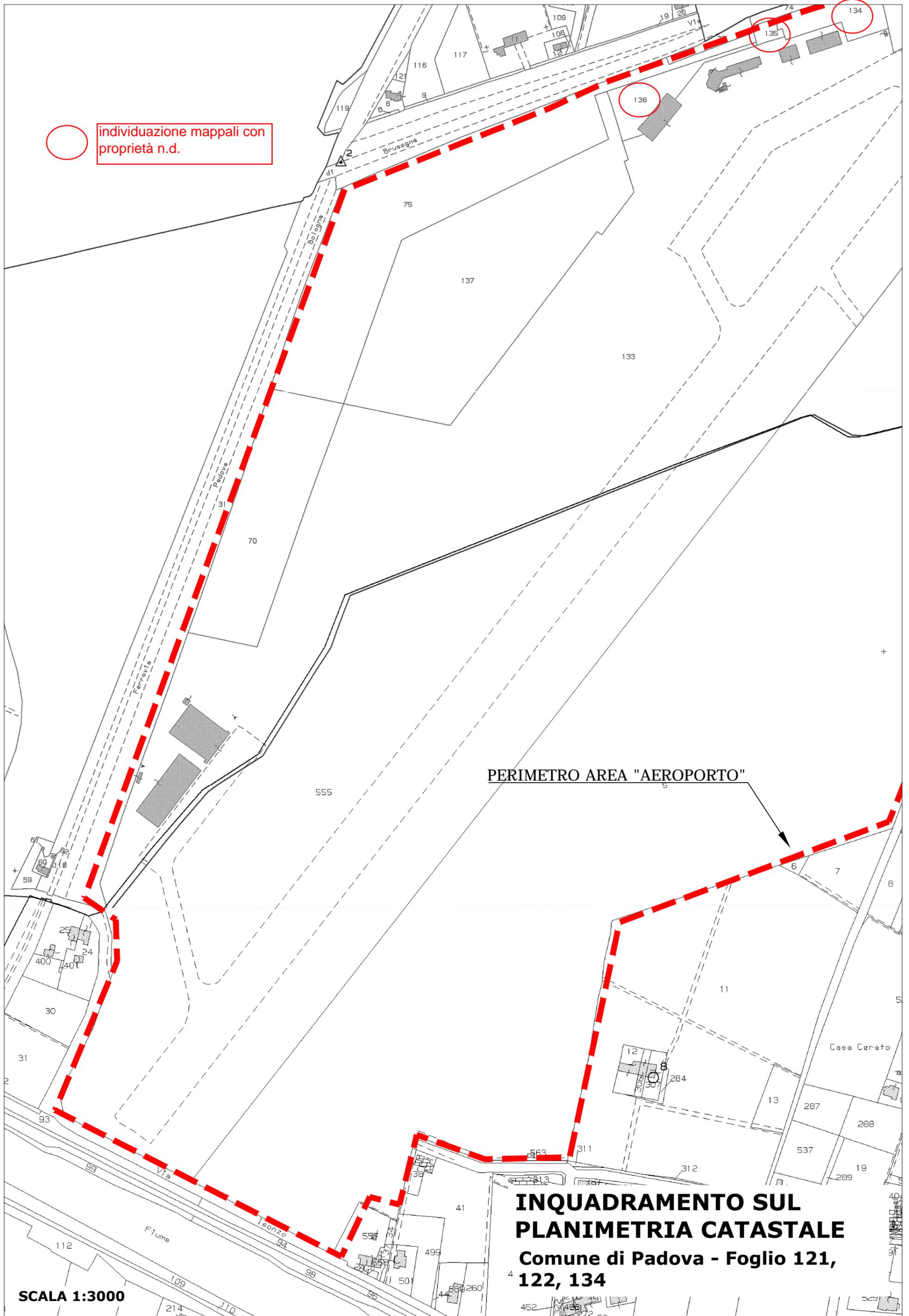
- Ing. Matteo Greggio
- Arch. Giorgio Grazian
- Prof. Ing. Marco Pasetto

con la coordinazione della Provincia di Padova.

ALLEGATI GRAFICI



individuazione mappali con proprietà n.d.



PERIMETRO AREA "AEROPORTO"

**INQUADRAMENTO SUL
PLANIMETRIA CATASTALE**
**Comune di Padova - Foglio 121,
122, 134**

SCALA 1:3000

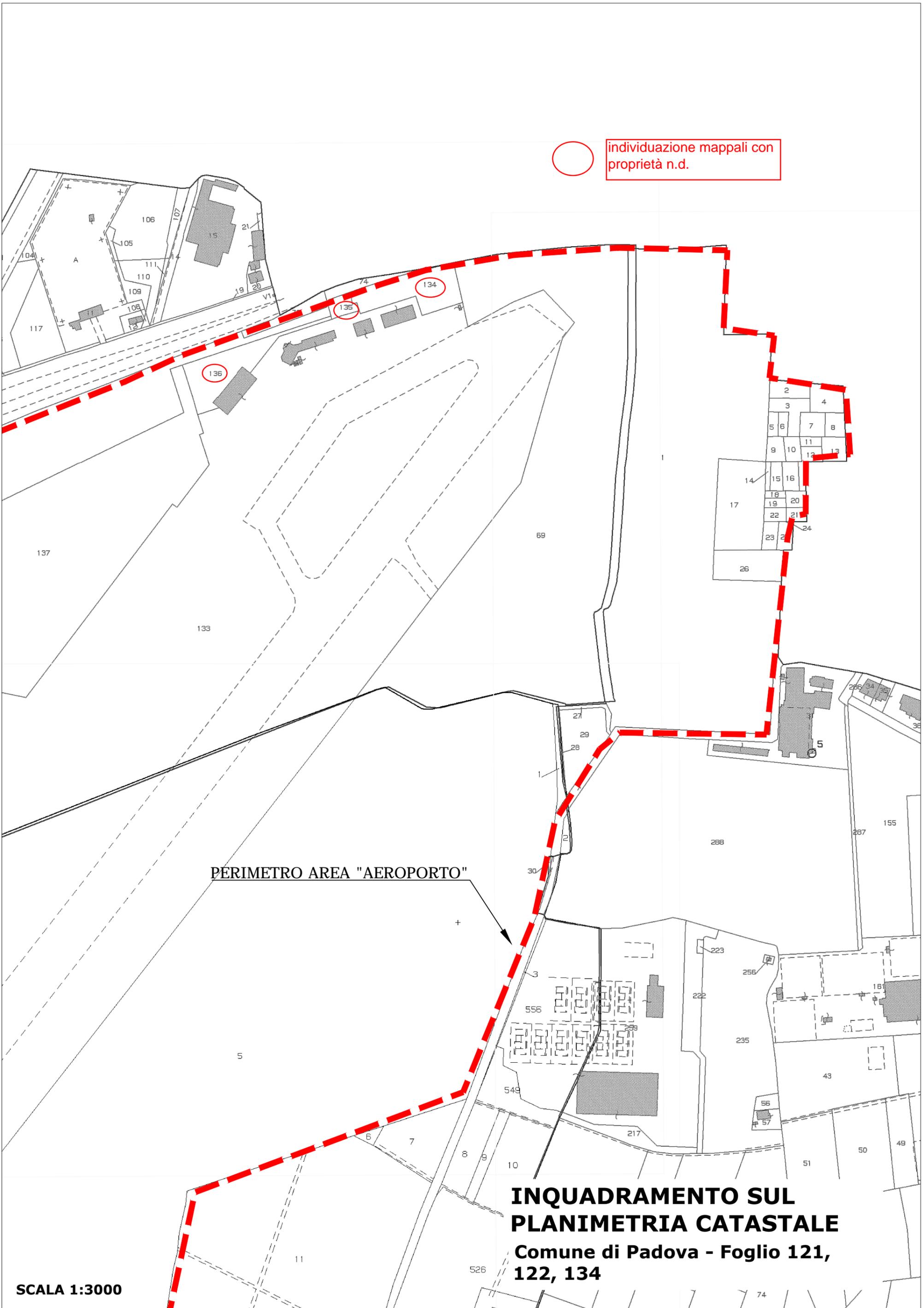


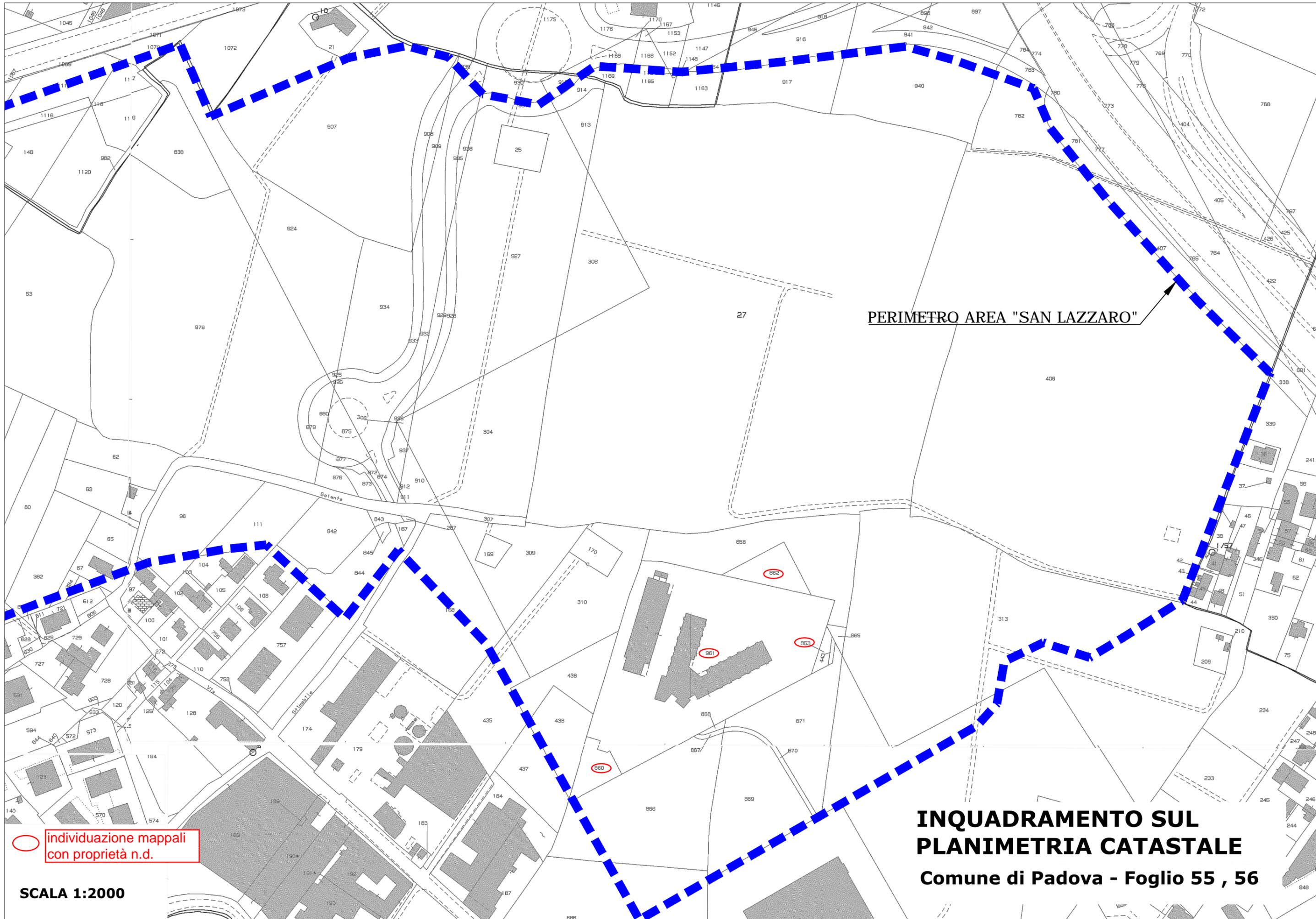
individuazione mappali con
proprietà n.d.

PERIMETRO AREA "AEROPORTO"

**INQUADRAMENTO SUL
PLANIMETRIA CATASTALE**
Comune di Padova - Foglio 121,
122, 134

SCALA 1:3000



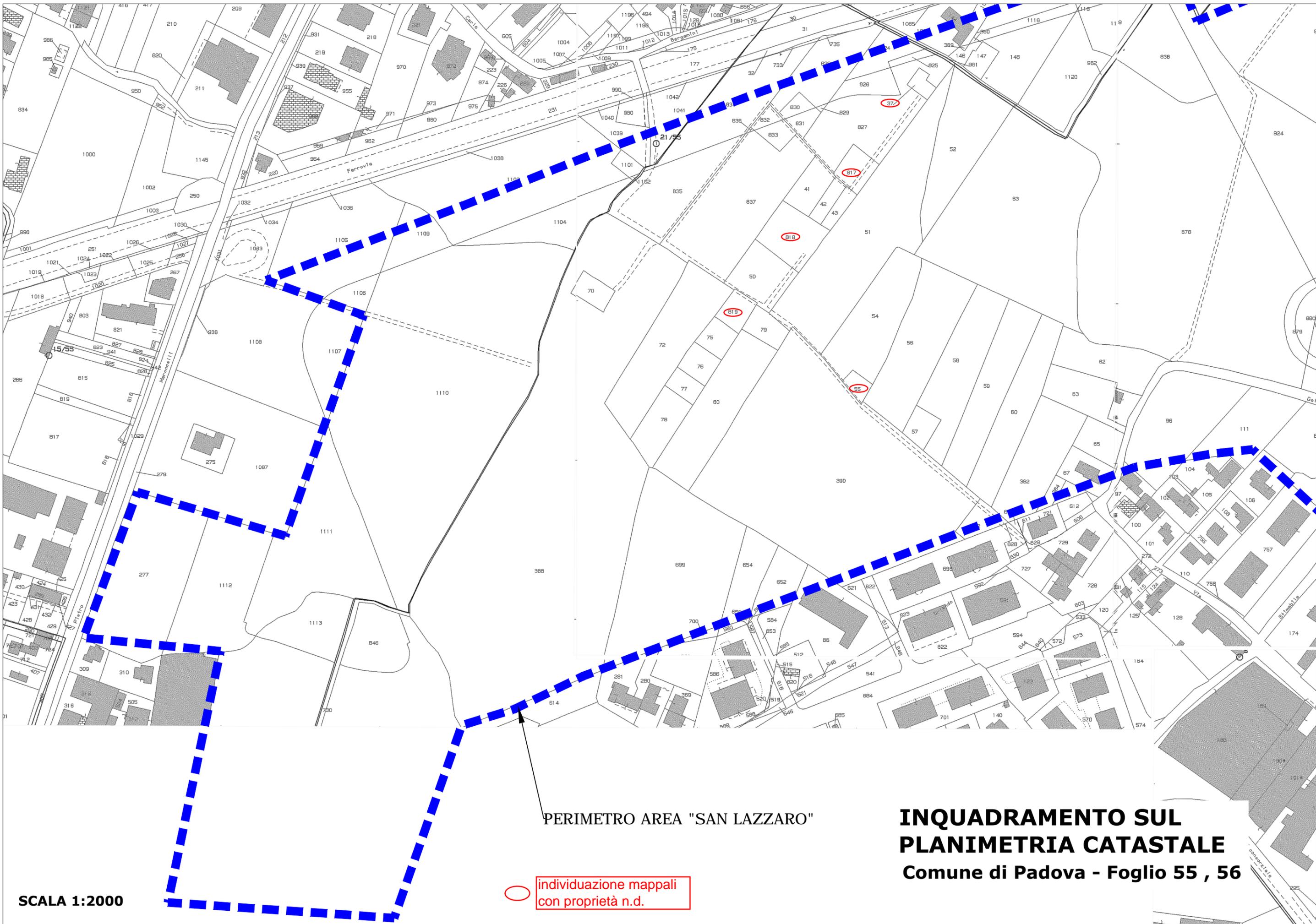


PERIMETRO AREA "SAN LAZZARO"

**INQUADRAMENTO SUL
PLANIMETRIA CATASTALE**
Comune di Padova - Foglio 55 , 56

○ individuazione mappali
con proprietà n.d.

SCALA 1:2000



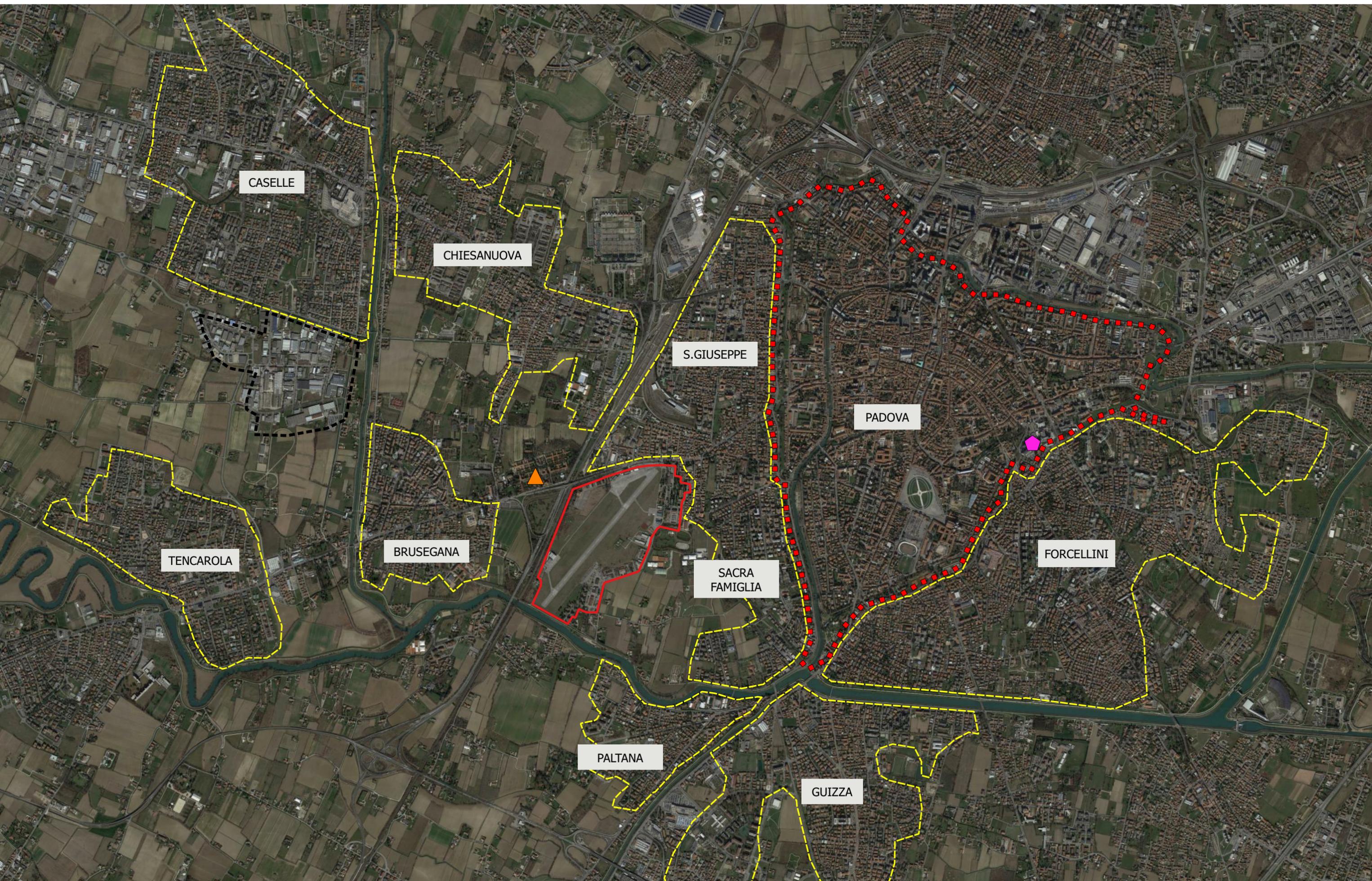
PERIMETRO AREA "SAN LAZZARO"

○ individuazione mappali con proprietà n.d.

**INQUADRAMENTO SUL
PLANIMETRIA CATASTALE**
Comune di Padova - Foglio 55 , 56

SCALA 1:2000

SISTEMA INSEDIATIVO
AREA AEROPORTO



CASELLE

CHIESANUOVA

S.GIUSEPPE

PADOVA

FORCELLINI

SACRA
FAMIGLIA

BRUSEGANA

TENCAROLA

PALTANA

GUIZZA

SISTEMA INSEDIATIVO AREA SAN LAZZARO

