

COMUNE DI VICENZA

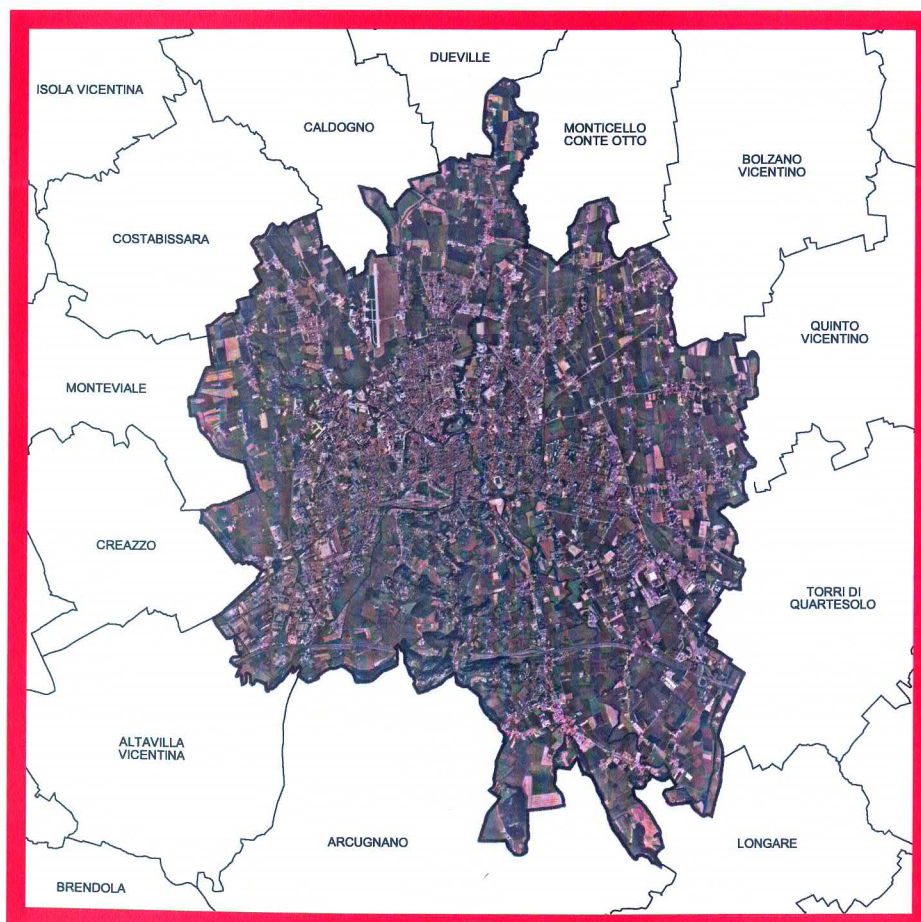
Provincia di Vicenza



PAT

Elaborato

Relazione tecnica



Il Sindaco
Achille Variati

Il Segretario Generale
Simone Maurizio Vetrano

**L'Assessore alla Progettazione
e Innovazione del Territorio**
Francesca Lazzari

Progettista
Il Direttore del
Dipartimento Territorio
Arch. Antonio Bortoli

Regione Veneto
Copianificazione
Arch. Vincenzo Fabiani
Arch. Franco Alberti

Approvato secondo le determinazioni
assunte dalla Conferenza di Servizi
del 26 AGO. 2010

Il Segretario

IL DIRETTORE

SERVIZIO AMM.VO DIPARTIMENTO TERRITORIO

Dott. Mariano Tibaldo

Rapporto ambientale e V.A.S.
Normativa
Dimensionamento
Indagine idraulica
Indagine agronomica e V.INC.A.
Indagine geologica
Indagine mobilità

Regione Veneto
Comune di Vicenza

Direzione Urbanistica
Dipartimento Territorio
Settore Urbanistica
Settore Mobilità e trasporti
Settore Ambiente e tutela del territorio
S.I.T. e Statistica
Settore Infrastrutture e verde pubblico
Dipartimento di Scienze Statistiche
Sezione Veneto

Contributi e collaborazioni
Arch. Ugo Baldini - C.A.I.R.E.
Arch. Stefano Bernardi
Arch. Claudia de Carvalho
Ing. Giovanni Crosara
Dott. Roberto De Marchi - LANDLAB
Dott. Geol. Cristiano Mastella
TPS Transport Planning Service srl

Università di Padova
Istituto Nazionale Urbanistica

agosto 2010

adottato con delibera di C.C. n. 84 dell'11/12/2009
approvato dalla Conferenza di Servizi in data 26/08/2010

INDICE

Premessa.....	2
TITOLO I - Scenario di riferimento, finalità generali, linee strategiche e obiettivi	4
Capo I - Inquadramento normativo.....	5
Capo II - La pianificazione sovraordinata.....	8
Capo III - Il Piano Strategico comunale	13
Capo III - Linee programmatiche	24
Capo IV - Vicenza Capoluogo.....	34
TITOLO II - Esiti di analisi e concertazione e inserimento di strategie e obiettivi	36
Capo I - Il processo di formazione.....	37
Capo II - Criticità e opportunità, le “armature”	38
Capo III - La progettualità	49
Capo IV - I documenti.....	70
Capo V - Dal PAT a PI, un piano attuabile.....	75

Appendice

1. Comune di Vicenza, Provincia di Vicenza, Camera di Commercio “Osservazioni al PTRC adottato” (12/2008)
2. Rapporto “Sintesi degli orientamenti emersi dal processo di concertazione sul Piano Strategico comunale” (09/2009)
3. Rapporto “Comunicazione e Partecipazione per il PAT” (09/2009)
4. Rapporto INU “Verso il PAT di Vicenza: la parola degli esperti” (09/2009)
5. L’individuazione della città storica nella pianificazione urbanistica
6. Le intese preliminari per il PAT
7. L’offerta abitativa
8. I Piani di Vicenza, cronologia e contenuti
9. Il sistema del verde nel nuovo PAT di Vicenza

Premessa

La scelta dell'Amministrazione Comunale di far redigere il PAT dalle strutture comunali è stata determinata, oltre che dalla consapevolezza dell'innovatività della prima applicazione della L.R. 11/2004 e dalla conseguente necessità di una immediata e piena capacità attuativa da parte degli Uffici, da molteplici motivazioni:

- contenere le risorse necessarie a completare il processo di pianificazione;
- massimizzare l'utilizzazione della documentazione già predisposta;
- creare le condizioni per una celere redazione del piano;
- favorire la partecipazione delle strutture comunali interessate;
- agevolare il coordinamento tra le attività di formazione del PAT e le altre iniziative di pianificazione e programmazione.

I contenuti settoriali della proposta di PAT sono stati elaborati, con il coordinamento del Settore Urbanistica, dai competenti Uffici comunali di tutti i Settori interessati. Gli elaborati cartografici sono stati redatti dall'Ufficio di Piano con il supporto dell'Ufficio Sistema Informativo Territoriale comunale.

Il processo di pianificazione si è rivelato particolarmente complesso perché si è sviluppato contestualmente ad altre importanti iniziative che, oltre ad impegnare le strutture comunali, hanno determinato la necessità di attivare la concertazione, la comunicazione e la partecipazione in un processo integrato con quello della elaborazione tecnica e della produzione degli elaborati.

Nel corso dei circa 10 mesi in cui si è conclusa la redazione del PAT, l'Amministrazione comunale ha "accompagnato" questo importante processo con le seguenti principali attività:

- espressione di controdeduzione sulle varianti al PRG per la Zona Industriale Ovest e per le RSA4;
- partecipazione alla fase conclusiva delle attività valutative relative al progetto della base militare USA al Dal Molin;
- elaborazione, adozione e controdeduzione della variante al PRG per la nuova SP 46;
- elaborazione, adozione e controdeduzione della variante al PRG per la bretella di Debba;
- elaborazione, adozione e controdeduzione della variante al PRG per la nuova viabilità tra via Aldo Moro e via della Paglia;
- formazione e adozione della variante al PIRUEA Cotorossi;
- elaborazione, adozione e controdeduzione della "variante tecnica" al PRG;
- espressione di pareri e osservazioni relative al nuovo PTRC adottato dalla Giunta Regionale;
- partecipazione al "tavolo tecnico" con la Provincia e gli altri Comuni interessati alla tangenziale nord;
- elaborazione di osservazioni al progetto per le "tangenziali venete" (SI.TA.VE.).

Ma la complessità del processo ha anche consentito, come peraltro auspicato dalla L.R. 11/2004, di non separare le attività prettamente tecniche di formazione del piano da quelle partecipative e di confronto concertativo.

In un tempo relativamente breve si quindi potuto informare la Città sulle molteplici questioni aperte, acquisire pareri e orientamenti e trasferire nei diversi provvedimenti, con un approccio coerente e coordinato, le scelte dell'Amministrazione Comunale.

La scelta di non riavviare il processo di pianificazione con un nuovo Documento Preliminare (DP), ripartendo dalle componenti di PAT già consolidate, è stata possibile perché il DP, partendo dalla enunciazione di obiettivi generali in gran parte desunti da indirizzi e finalità di legge, mantiene una sufficiente “capacità” di restare riferimento per le proposte di PAT che, necessariamente, declinano quegli obiettivi e ne danno una configurazione innovativa offrendo, come per altro richiesto dalla metodologia VAS, la possibilità di alternative attuative.

Peraltro, il principio della “continuità amministrativa” implica di minimizzare le discontinuità nei processi più complessi che, anche per la loro durata temporale, possono richiedere per il loro perfezionamento, come è stato per il PAT, più mandati amministrativi.

La particolare condizione di disporre di una precedente proposta tecnica di PAT, pur non “vistata” dal copianificatore regionale, ha consentito di sviluppare in modo particolarmente efficace la valutazione ambientale strategica confrontando tra loro le due proposte come ipotesi alternative.

TITOLO I - Scenario di riferimento, finalità generali, linee strategiche e obiettivi

Capo I - Inquadramento normativo

Con l'entrata in vigore della Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio" e i relativi atti di indirizzo, si è avviato un processo di significativo cambiamento e di innovazione riguardante le modalità, le procedure della pianificazione del territorio, le caratteristiche e i contenuti delle strumentazioni urbanistiche territoriali.

In particolare, l'art.12 della Legge, nel confermare che la pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante piano regolatore comunale, ha innovato la previgente disciplina disponendo che lo strumento urbanistico generale si articoli in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del territorio (PAT), ed in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale, mentre il Piano degli Interventi (PI) è lo strumento urbanistico che, in coerenza ed in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando la realizzazione di tali interventi, coordinandosi con il bilancio pluriennale comunale e con il programma triennale delle opere pubbliche .

In linea con le emergenti tematiche di tutela ambientale e di promozione dello sviluppo sostenibile la legge urbanistica veneta fa inoltre proprie le procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) introdotte a livello comunitario dalla Direttiva 2001/42/CE.

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT), come definito dall'articolo 13 della Legge Regionale, fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed è redatto, dai Comuni, in conformità a previsioni decennali.

Il Piano di assetto del territorio (PAT) è il nuovo strumento urbanistico che, insieme al Piano degli Interventi (PI), sostituirà il vecchio Piano Regolatore Generale (PRG). Il PAT detta le linee strategiche della pianificazione urbanistica comunale. Le scelte di dettaglio, contenute nel Piano degli Interventi, potranno essere decise e modificate dal consiglio comunale senz'altro la necessità di un'approvazione di ordine superiore.

Il PAT contiene quattro livelli di informazioni:

1. i "vincoli" che derivano da pianificazione di ordine superiore,
2. le parti di territorio dotate di valore particolare, che vengono definite come "invarianti",
3. quelle caratterizzate da particolari "fragilità",
4. quelle trasformabili.

Il PAT definisce le strategie per la realizzazione della nuova città", indica gli obiettivi da raggiungere e, attraverso le valutazioni ambientali strategiche, ne misura gli impatti che questi avranno nell'ambiente e le eventuali compensazioni che dovranno essere attuate per migliorare la qualità della vita. Le disposizioni strutturali strategiche contenute nel PAT individuano gli

interventi necessari e funzionali alla costruzione del disegno della nuova città, ma essi, ed è questa la novità della legge, non costituiscono vincoli urbanistici né diritti edificatori definiti, quantificabili e territorialmente individuabili. Il PAT stabilisce le quantità, sia degli insediamenti che dei servizi, le linee preferenziali di sviluppo del sistema insediativo, gli ambiti da salvaguardare e da valorizzare (sia in funzione dei nuovi insediamenti che di quelli esistenti), le parti della città da riqualificare e individua le parti del territorio sottoposte a vincoli di natura specifica e sovraordinata rispetto alle competenze comunali. Mediante una approfondita analisi degli insediamenti esistenti e delle caratteristiche specifiche del territorio, con attenzione al miglioramento della qualità della vita nelle parti già edificate e al mantenimento delle caratteristiche naturalistiche-ambientali delle parti non edificate, il PAT costruisce il "progetto" della città futura, ma salvaguardando e valorizzando l'ambiente naturale.

Nel PAT ciò è testimoniato dall'elaborazione di un Elaborato 0, il cui inserimento tra gli elaborati di piano è stata condivisa con le strutture regionali, dalla predisposizione delle schede per le frazioni che, con uno zoom cartografico forniscono direttive di maggior dettaglio e dalla classificazione del territorio rurale con cui il piano intende riconoscere in modo più definito le caratteristiche locali.

Con la nuova legge si abbandona quindi il *modus operandi*, di considerare l'urbanistica e il territorio come mera gestione di "quantità", per ritornare alla progettazione della città in una visione complessiva del territorio e con l'obiettivo di migliorare la "qualità" della vita e gli insediamenti, sia esistenti sia futuri, rispettando l'ambiente e le sue caratteristiche.

Sotto questo profilo il PAT compie uno sforzo sperimentale, condiviso dalla struttura regionale di coopianificazione, per dare concretezza alla "intuizione" della normativa regionale relativa alla possibilità di soddisfare il fabbisogno di servizi in termini prestazionali e non solo areali.

Si tratta di un approccio senz'altro innovativo che a Vicenza, grazie alla sua già ricca dotazione di servizi con ampia dotazione areale, può trovare margini per una prudente applicazione.

Se il PAT è il disegno della nuova città, il Piano degli Interventi è lo strumento attuativo principale, che riporta le previsioni programmatiche sul territorio dando alle stesse valore giuridico, sia che si tratti di interventi pubblici che privati.

In particolare il PAT:

- verifica e acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale comunale;
- disciplina le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore;
- individua gli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale;
- recepisce i siti interessati da habitat naturali di interesse comunitario e definisce le misure idonee ad evitare o ridurre gli effetti negativi sugli habitat e sulle specie floristiche e faunistiche;

- individua gli ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale;
- determina il limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa da quella agricola, avendo riguardo al rapporto tra la superficie agricola utilizzata (SAU) e la superficie territoriale comunale (STC), secondo le modalità indicate nello specifico atto d'indirizzo;
- detta una specifica disciplina di regolamentazione, tutela e salvaguardia con riferimento ai contenuti del piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP);
- detta una specifica disciplina con riferimento ai centri storici, alle zone di tutela e alle fasce di rispetto e alle zone agricole;
- assicura il rispetto delle dotazioni minime complessive dei servizi;
- individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza e detta i criteri per l'individuazione di ambiti preferenziali di localizzazione delle grandi strutture di vendita e di altre strutture alle stesse assimilate;
- determina, per ambiti territoriali omogenei (ATO), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili;
- definisce le linee preferenziali di sviluppo insediativo e le aree di riqualificazione e riconversione;
- precisa le modalità di applicazione della perequazione e della compensazione;
- detta i criteri per gli interventi di miglioramento, di ampliamento o per la dismissione delle attività produttive in zona impropria, nonché i criteri per l'applicazione della procedura dello sportello unico per le attività produttive, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 20 ottobre 1998, n. 447, in relazione alle specificità territoriali del comune;
- individua le aree di urbanizzazione consolidata in cui sono sempre possibili interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle norme tecniche;
- individua i contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi;
- stabilisce i criteri per l'individuazione dei siti per la localizzazione di reti e servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico;
- elabora la normativa di carattere strutturale in applicazione di leggi regionali di altri settori.

Uno dei punti di maggiore criticità dovuto all'assetto normativo e allo stato della pianificazione resta quello dei contenuti paesaggistici del PAT. Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio affida la pianificazione paesaggistica alle regioni e attribuisce alla pianificazione delle province e dei comuni una funzione di conformazione e adeguamento. E' peraltro evidente che il discrimine tra l'assetto delle competenze imposte dal testo legislativo e la cura del paesaggio non può tradursi in una assoluta indifferenza alla materia. Il PAT assume quindi l'onere di cura del paesaggio, per lo più in forma indiretta, attraverso gli strumenti di tutela e regolazione che gli sono propri in materia di ambiente, urbanistica e edilizia.

Capo II - La pianificazione sovraordinata

1. II PTRC

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento è il documento fondamentale della pianificazione urbanistica della Regione Veneto.

Seppure datato al 1992 (del. C. Regionale 462 del 18/11/1992) il PTRC resta tuttora lo strumento di riferimento per tutti i processi di pianificazione degli enti territoriali della Regione.

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC adottato con DGR n. 372 del 17/02/09 pubblicato sul BUR n. 22 del 13/03/09), come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04).

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), in quanto strumento massimo di governo dell'ambiente e dell'insediamento costituisce un termine di riferimento per le proposte di pianificazione locale e settoriale che riguardano l'assetto del territorio.

Il piano ha la finalità di favorire lo sviluppo complessivo del sistema sociale ed economico, garantendo nel contempo la conservazione attiva dei caratteri specifici dell'insediamento, nei quali la misura dell'abitare e del fruire il territorio, il comune linguaggio delle memorie storiche e la presenza equilibrante del paesaggio, rappresentano componenti essenziali che qualificano fortemente l'esistenza, assieme all'efficienza ed alla razionalità dell'apparato produttivo ed all'uso ottimale dei sistemi di opere e manufatti già realizzati.

Il PTRC vigente si articola in quattro sistemi: il sistema ambientale, il sistema insediativo, il sistema produttivo e il sistema relazionale.

Nel sistema ambientale il PTRC definisce le politiche regionali orientate al conseguimento di un equilibrio ambientale generale da realizzare mediante:

- la conservazione del suolo e la sicurezza insediativa attraverso la prevenzione attiva del dissesto idrogeologico e la ricostruzione degli ambiti degradati;
- il controllo dell'inquinamento delle risorse primarie (aria, acqua, suolo);
- la tutela e la conservazione degli ambienti naturali (risorse florofaunistiche, geologiche, zone umide, ecc.);
- la tutela e la valorizzazione dei beni storico-culturali (centri storici, monumenti isolati, documenti della cultura, della storia e della tradizione veneta, paesaggi agrari, infrastrutture e "segni" storici);
- la valorizzazione delle aree agricole anche nel loro fondamentale ruolo di equilibrio e protezione dell'ambiente.

Nel Sistema insediativo il PTRC indica i criteri da seguire per individuare i livelli ottimali dei servizi in termini di soglia minima demografica necessaria per sostenerli, di soglia di accessibilità, di aggregazione ottimale tra tipi di servizi e gli interventi per una più equilibrata distribuzione ed organizzazione delle funzioni urbane e di servizio tra le sub-aree regionali.

Nel Sistema produttivo vengono definite le modalità per la regolazione degli insediamenti produttivi, per la riorganizzazione di quelli esistenti e per le

eventuali rilocalizzazioni; sono inoltre trattati i problemi dei settori terziario e turistico con indicazioni per il loro sviluppo e riorganizzazione.

Infine il Sistema relazionale riguarda la mobilità di persone e cose all'interno della regione e verso l'esterno; nella logica generale del recupero, ripristino, riuso e miglioramento della maglia infrastrutturale esistente dovranno essere attuate azioni di specializzazione ed integrazione dei modelli di mobilità e offerta di trasporto pubblico al fine di migliorare la situazione in atto, in particolare nelle aree marginali deboli e, in ogni caso, di fornire adeguato supporto ai sistemi insediativo e produttivo.

Questo processo di pianificazione si realizza mediante: i Piani di Area di livello regionale, i Piani di settore e i Piani Territoriali Provinciali.

2. IL NUOVO PTRC ADOTTATO

Rispetto a quanto sopra riportato relativamente al Piano approvato nel 1992, la Regione Veneto con propria deliberazione n. 815 del 30 marzo 2001, ha avviato il processo di aggiornamento del vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 (pubblicata sul BUR n. 22 del 13/03/09), è stato adottato un nuovo strumento di pianificazione regionale riformulando l'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. n. 42/04).

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento si pone come quadro di riferimento generale e non intende rappresentare un ulteriore livello di normazione gerarchica e vincolante, quanto invece costituire uno strumento articolato per direttive, su cui impostare in modo coordinato la pianificazione territoriale dei prossimi anni, in raccordo con la pluralità delle azioni locali.

Il nuovo PTRC, redatto a circa venti anni dal precedente, interpreta il cambiamento avvenuto per offrire una prospettiva per lo scenario futuro. Gli studi e le elaborazioni condotte partite proprio dall'assunzione della profonda modificazione degli scenari in cui si è inserita la realtà regionale, dalla presa d'atto delle rilevanti trasformazioni che hanno riguardato la società veneta e dell'evoluzione dello stesso bagaglio culturale della pianificazione territoriale.

Una politica del territorio che si traduce in una visione strategica capace di tener conto del carattere complesso dei processi in corso, al fine di dare risposte articolate e integrate alle nuove domande che riguardano l'intreccio, in continua modificazione, tra spazio, economia e società.

Grandi sono pertanto gli obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse, dalla dimensione non solo normativa, ma anche strategica, capace di territorializzare le prospettive di sviluppo economico e sociale.

Il PTRC che ne risulta, prodotto anche da un confronto interattivo con enti e operatori, sostenuto da una serie articolata di tavoli tecnici, incontri pubblici e seminari di approfondimento, sviluppa i seguenti temi strategici:

- pianificazione provinciale;
- uso del suolo – Terra;
- uso del suolo – Acqua;
- biodiversità;
- energia e ambiente;
- mobilità;

- sviluppo economico produttivo;
- crescita sociale e culturale;
- montagna;
- città, motore di futuro;
- sistema del territorio rurale della rete ecologica;
- Valutazione Ambientale Strategica.

Si sottolinea, infine, come il nuovo strumento urbanistico ribadisce la scelta, già operata dal primo PTRC, di configurarsi come un piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, del D.Lgs n. 42 del 2004.

3. IL PA.MO.B

Con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 31 del 9 luglio 2008 è stato approvato il Piano di Area dei Monti Berici (PA.MO.B.).

L'art. 34 delle NTA del PTRC, nello stabilire che l'ambito dei Monti Berici è area di tutela paesaggistica di interesse regionale e competenza provinciale, detta le direttive e le prescrizioni di carattere generale e i vincoli vigenti sin da questa prima individuazione: tale regime, specificato al comma 7° dell'articolo 34, rinvia alle norme specifiche di tutela del Titolo VII ed è riferito all'ambito individuato come area del lago di Fimon, i suoi immediati dintorni e il versante collinare Est.

Il Piano di Area dei Monti Berici è nato per dare attuazione alle direttive e prescrizioni del PTRC. Infatti, l'area collinare berica nella sua totale estensione è segnalata tra le porzioni di territorio regionale caratterizzate da rilevanti valori naturalistici e ambientali.

Proponendosi come un piano direttore di medio e lungo periodo con funzioni di organizzazione e intervento sul territorio il Piano di Area definisce inoltre le zone da sottoporre a particolare disciplina per l'appropriato utilizzo delle risorse ambientali e per la tutela e valorizzazione delle risorse paesaggistiche, per la promozione delle attività di ricerca scientifica e per l'organizzazione delle attività antropiche.

Si articola nei seguenti sistemi:

- il sistema Floro-faunistico, con l'individuazione delle aree di particolare valore vegetazionale;
- il sistema delle Fragilità, con l'individuazione delle zone sottoposte a vincoli di carattere sovraordinato: i siti paesaggistici, monumentali, le aree archeologiche, le zone particolarmente significative e delicate sotto il profilo ambientale;
- il sistema delle Valenze storico/ambientali, che individua le aree di interesse paesaggistico, archeologico;
- il sistema dei Beni storico-culturali, con l'individuazione dei borghi storici;
- il sistema della Cultura, che vede risaltato il circuito delle Ville del Palladio e di scuola palladiana;
- il sistema dell'Ospitalità, che individua il parco dei sapori, la strada del vino, i centri ricettivi e di agriturismo;
- il sistema del Produrre, che prevede un riordino e un contenimento;
- il sistema della Salute e dello Sport, con l'individuazione delle case di cura e riposo, delle aree per l'esercizio di varie discipline sportive.

- Il Piano prevede inoltre degli Schemi Direttori e dei Progetti Norma. Nel caso del Comune di Vicenza sono da citare lo schema norma del Borgo di S. Agostino e il Progetto Norma Valletta del Silenzio.

4. PIANI DI SETTORE: IL PAI ADOTTATO

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini del Brenta-Bacchiglione, Piave, Tagliamento e Isonzo (noto come PAI), è stato adottato con delibera del Comitato Istituzionale n.4 del 19 giugno 2007.

Il piano individua le zone a pericolosità idraulica, geologica e valanghiva. All'adozione del piano sono connesse le misure di salvaguardia.

Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) si configura come uno strumento di pianificazione che, attraverso criteri, indirizzi, norme ed interventi, consenta di far fronte alle problematiche idrogeologiche compendiando le necessità di una riduzione del dissesto idrogeologico e del rischio connesso e di uno sviluppo antropico.

Il PAI intende fornire il quadro conoscitivo del sistema fisico del bacino; definire e quantificare le situazioni di degrado, in atto o potenziali, ricercando in particolare le cause che le determinano; individuare le opere necessarie a risolvere le diverse problematiche in relazione alla gravità ed estensione dei dissesti nonché formulare norme di salvaguardia che consentano un'efficace e positiva azione di governo del territorio e di difesa del suolo, impedendo l'aumento dell'esposizione al rischio, in termini quantitativi e qualitativi, delle persone, delle cose e del patrimonio ambientale.

5. IL PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato con deliberazioni consiliari n. 72088/77 e n. 72088/78 nel dicembre 2006;

Con Deliberazione di Consiglio Provinciale nn. 19784/33 del 10 aprile 2007 sono state approvate le controdeduzioni e alcune modifiche alle norme tecniche del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale adottato nel dicembre 2006.

Il PTCP di Vicenza costituisce un contributo alla peculiare cultura della pianificazione della Regione Veneto che interpreta l'obiettivo della sostenibilità dello sviluppo attraverso la valorizzazione delle molteplici identità del proprio territorio.

Il "Veneto dei Veneti": un concetto che esprime una filosofia dello sviluppo che punta sulla valorizzazione delle molte identità dei territori Veneti, interpretati come fertili giacimenti per la produzione di ricchezza durevole. Una ricchezza misurata non solo in termini monetari e di PIL, ma soprattutto attraverso indicatori di benessere; indicatori che riguardano non solo il lavoro e il reddito, ma anche la qualità dell'ambiente di vita, dei consumi, dei servizi, della vita collettiva, dell'identificazione, della partecipazione sociale.

Il PTCP di Vicenza, sviluppando questi indirizzi, si è posto innanzitutto questo problema: il riconoscimento della ricchezza e della varietà dei giacimenti identitari del proprio territorio, come strumenti per progettare un futuro che tragga nuove fonti di ricchezza durevole e di benessere proprio dalla valorizzazione integrata di questi giacimenti.

Un piano che vuole delineare un progetto di società che si basi sullo sviluppo locale, nell'ottica della autosostenibilità, del rafforzamento della solidarietà sociale, del riconoscimento delle differenze e delle peculiarità multiculturali.

I giacimenti patrimoniali che il PTCP ha posto alla base del proprio progetto di futuro sono tra l'altro:

- il patrimonio ambientale, già in parte valorizzato con le aree protette istituite, che configura una vera e propria "bioprovincia" che racchiude al suo interno bacini idrografici complessi, sistemi montani e collinari di notevole diversità biologica, vaste aree boscate, praterie sommitali, suoli collinari di pregio che sostengono colture agrarie di qualità, una piana agricola storicamente irrigua e fertile.
- il patrimonio territoriale che ha sedimentato nella lunga storia delle civiltà, una molteplicità tipologica di ambienti insediativi e "figure territoriali": il sistema urbano policentrico di Vicenza, il sistema delle frazioni e della piana agricola; il ventaglio dei centri urbani e dei grandi ambienti naturalistici, il sistema insediativo rurale e residenziale della vallate, il sistema insediativo del paesaggio fluviale del fondo valle, il sistema monumentale delle ville venete e palladiane e il paesaggio agrari storici del basso Vicentino incorniciati dalla dorsale boscata dei monti Berici.
- il patrimonio antropico denso di potenzialità: la cultura cooperativa, imprenditiva e ospitale del distretto tessile e della Concia; la propensione all'innovazione; l'eccellenza delle produzioni agroalimentari collinari; le forti componenti identitarie, socioeconomiche e culturali, dei centri di pianura, della comunità di valle; il ricco tessuto associativo e di progettualità sociale.

Il piano propone che questi elementi patrimoniali della società locale vengano integrati fra loro in un "patto per lo sviluppo" per costituire energie propulsive endogene per il progetto di futuro fondato sulla valorizzazione delle risorse ambientali e territoriali.

Il secondo passaggio del PTCP è la costruzione di uno scenario strategico che si propone, oltre alla mitigazione delle criticità ambientali e territoriali individuate prima dal Progetto Vicenza nel Terzo Millennio e poi dal Documento Preliminare al PTCP, soprattutto la valorizzazione integrata delle diverse identità ambientali, territoriali e antropiche evidenziate, riconnettendole in un "progetto di territorio" unitario, fondato sulle seguenti linee:

- la valorizzazione e la diversificazione dei distretti produttivi, elevandone la qualità ambientale e l'efficienza delle relazioni territoriali, in primo luogo la mobilità di persone e merci e la riqualificazione urbana per le nuove funzioni produttive, terziarie e di servizio;
- la valorizzazione del sistema economico, mettendo in valore le risorse territoriali non ancora valorizzate: in particolare le risorse del territorio aperto della provincia e delle sue economie potenziali, incentrate in particolare sulla filiera agricoltura-ambiente-turismo-cultura;
- la valorizzazione del patrimonio ambientale, del paesaggio del territorio rurale, dei sistemi insediativi storici, dei beni materiali della cultura.

Capo III - Il Piano Strategico comunale

Di seguito si richiamano sinteticamente gli esiti del processo di confronto e concertazione per l'attuazione del Piano Strategico comunale (PS) che il PAT ha considerato per la definizione delle previsioni progettuali.

Il PAT di Vicenza, infatti, si inserisce all'interno di un progetto più ampio chiamato "S.I.S.T.E.M.A." (Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi Azione), sviluppato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel 2004, che si propone l'obiettivo dello sviluppo compatibile di alcune "città bersaglio", tra cui Vicenza, nel sistema dei corridoi transnazionali.

Nel quadro del progetto "S.I.S.T.E.M.A.", l'Amministrazione comunale ha promosso un'approfondita attività di concertazione tra il gennaio e maggio 2009 da cui sono emerse linee di indirizzo e obiettivi strategici, come di seguito riportate.

1. VICENZA NODO METROPOLITANO

Individuazione dei progetti strategici per conferire a Vicenza un rango metropolitano nel sistema veneto, attraverso la soluzione di alcune criticità e carenze infrastrutturali e una più limpida definizione di quelle che sono le specializzazioni di eccellenza da offrire; questa attività si è immediatamente misurata con la redazione del PTRC attraverso la presentazione di un documento condiviso tra Comune, Provincia e CCIAA (19 dicembre 2008).

I principali obiettivi strategici dal punto di vista dello sviluppo metropolitano, che vanno assecondati con un'adeguata politica urbanistica sono:

- attività esistenti che richiedono una gestione coordinata se non integrata, come nell'ambito della meccatronica, attraverso la programmazione di ambiti urbani e territoriali in cui siano effettivamente realizzabili queste connessioni;
- attrazione di alta formazione di carattere universitario e para universitario soprattutto nei settori della produzione e dei servizi dell'high tech e del design nei principali settori manifatturieri di specializzazione del territorio;
- attrazione di strutture ed eventi in grado di alimentare un contesto ricco di opportunità presso le manifestazioni fieristiche soprattutto internazionali;
- progettazione di nodi di intermodalità logistica sia per le persone che per le merci, attorni ai quali procedere alla riorganizzazione delle modalità insediative, evitando un'urbanizzazione che soffochi le funzioni di collegamento e accesso rapido;
- qualificazione continua del livello di eccellenza delle strutture socio – sanitarie;

Un secondo aspetto fondamentale è la necessità di fondare strumenti di governance che siano efficaci su area vasta anche per rilegittimare la città nel suo ruolo di capoluogo.

Sono stati distinte due categorie di strumenti per dare un assetto stabile alla pianificazione di area vasta:

- a) piani intercomunali e Intese Programmatiche di Area sulla direttrice nord – sud per realizzare una connessione attraverso la città tra l'ecosistema di eccellenza delle Risorgive che fa perno sul Bosco di Dueville e quello Berico;

- b) piani intercomunali sulla direttrice est e ovest per realizzare politiche condivise di regolazione delle trasformazioni lungo l'asse infrastrutturale per realizzare dei parchi commerciali di qualità, conferire qualità paesaggistica e razionalizzare/ridurre gli insediamenti industriali spontanei e casuali.

2. VICENZA CITTÀ SOSTENIBILE

Alcuni obiettivi strategici sono strettamente correlati al principio di sostenibilità, da adottare come agente di ricomposizione urbana capace di conferire al sistema maggiore efficienza; le criticità affrontate sono il contrasto alle emissioni attraverso la bioedilizia e le energie rinnovabili, trasporti sempre più ecocompatibili, la tutela e valorizzazione delle risorse idriche e del manto vegetale, lo smaltimento dei rifiuti con tecnologie pulite e una differenziazione spinta.

2.1. Ecoquartieri e rigenerazione del patrimonio abitativo

Nell'ultimo decennio la nuova domanda abitativa ha espresso quasi totalmente un fabbisogno correlato alla crescita di popolazione migrante. La città va resa attrattiva anche alla residenza di pregio, soprattutto il centro storico non va abbandonato al mero spontaneismo che assegna la parte più vetusta del patrimonio all'insediamento di fasce di popolazione nuova e mobile, ma che non garantisce contro il degrado complessivo delle zone di radicamento.

La prima periferia urbana, quella costruita tra il 1946 e il 1971, è una componente rilevante dell'intero patrimonio abitativo: sulle 49.903 abitazioni censite nel 2001 in città, sono circa metà. Sappiamo che scontano sia una quasi generalizzata mancanza di qualità sia un'obsolescenza dei materiali utilizzati e una notevole inefficienza dal punto di vista termico ed energetico: potrà essere sottoposta a processi di demolizione e nuova costruzione, adottando come opportunità anche alcuni strumenti normativi nazionale e regionale che offrono incentivi al rinnovamento nel segno della bioedilizia e dell'efficienza energetica del patrimonio abitativo, in particolare attraverso la demolizione e nuova costruzione con premio di cubatura. L'obiettivo strategico potrebbe essere fissato nel rinnovare il 2/3% del patrimonio abitativo all'anno, onde raggiungere, nel 2015 circa il 10 – 15% dell'intero complesso.

La terza riflessione che va fatta sul fabbisogno abitativo è che la dinamica dell'ultimo decennio si connota per caratteristiche specifiche, afferenti anche alla tipologia di nuove famiglie che si formano: famiglie costituite da single, coppie di fatto, gruppi mobili, migranti in attesa di ricongiungimento o ricongiunti. E' una domanda che spinge verso il social housing molto più del passato, caratterizzato quasi univocamente dalla pressione per la casa in proprio, in campagna, con la tipologia della villetta.

La città deve puntare a un ringiovanimento del suo insediamento residenziale, sia del costruito che di chi lo abita, selezionando anche aree importanti come S. Biagio per collocare interventi che sappiano coniugare il pregio della qualità con l'economicità sociale dei prezzi di accesso: abitazioni costruite con le innovazioni edilizie e tecnologiche più avanzate ma con costi estremamente contenuti per la clientela, fatta salva la tutela di quella particolare edilizia anni '50 del secolo scorso, costituita da

fabbricati ad uso residenziale, di particolare interesse architettonico, dotate di parco con la caratteristica presenza di piantumazioni ad alto fusto.

2.2. Bioedilizia ed energie rinnovabili

Una strategia efficace di riduzione delle emissioni tramite procedimenti di produzione energetica rinnovabile non inquinante riguarda sia iniziative di produzione della materia prima, che l'impiantistica specifica e le tecnologie di efficientizzazione nel risparmio e nella rinnovabilità.

Nel caso delle applicazioni di edilizia pubblica e nelle abitazioni private i sistemi di risparmio energetico sono compatibili con tutto il repertorio del recupero energetico e termico da fonti rinnovabili, dal solare al fotovoltaico, dagli impianti a biomassa alla fornitura di acqua calda e fredda tramite sistemi di cogenerazione.

L'introduzione di elementi di bioedilizia nel patrimonio nuovo o esistente comporta un aggiornamento del Regolamento Edilizio concepito nel lontano 1959. Le nuove norme dovranno avere più carattere propositivo che prescrittivo e vincolistico al fine di incentivare realmente l'impiego di materiali di qualità, le tecnologie più avanzate per l'ottenimento di alti standard di risparmio energetico, l'adozione di energie rinnovabili, di una riduzione del consumo idrico e l'applicazione di sistemi di depurazione naturali (fitodepurazione).

La premialità dovrà contemperare in modo duttile sia l'uso dello strumento di incentivazione, attraverso incrementi volumetrici oppure di scomputo degli oneri quando prestazioni tipiche dell'urbanizzazione vengono sostituite con procedimenti più qualificati dal punto di vista della sostenibilità (la depurazione).

2.3. La mobilità ecocompatibile

Con la realizzazione del tratto di circonvallazione tra il Villaggio del Sole e Isola vicentina, del prolungamento di via Aldo Moro e della soluzione in studio per la circonvallazione nord una rilevante porzione a nord della città può trovare una soluzione definitiva al traffico di mero attraversamento.

Le conseguenti soluzioni pianificatorie da adottare sono le seguenti:

- progettazione delle piste ciclabili che riconnettano le periferie più dense dal punto di vista demografico con il centro;
- trasformazione dei grandi assi viabilistici di penetrazione alla città in strade urbane a tutto tondo, con il ridisegno delle aree di sosta, la messa in sicurezza di tutti i punti di attraversamento pedonale;
- promozione del trasporto pubblico ecocompatibile con mezzi di dimensione media che siano attivi con percorsi diversi dal vecchio modello a impostazione radiocentrica.

Un intervento di particolare importanza anche per gli aspetti di carattere ambientale è la realizzazione di una pista ciclabile di collegamento da nord, Novoledo, Bosco di Dueville, sfruttandogli argini del Bacchiglione fino al Retrone per proseguire poi sul sedime esistente della Riviera Berica. La ciclabile, in questo modo, è l'arteria della mobilità di un vero e proprio corridoio ecologico, associato a una sistemazione anche paesaggistica degli argini.

2.4. Le risorse idriche

Le questioni strutturali più urgenti riguardano:

- il problema della ricarica della falda;
- il problema dei numerosi pozzi privati usati anche in modo scriteriato e non controllabili;
- il problema di inserire la pianificazione della gestione e protezione delle risorse idriche nel più ampio tema della programmazione urbanistica e territoriale.

Queste tematiche diventano ancora più attuali in previsione della realizzazione di possibili opere quali la nuova circonvallazione nord al di sotto del livello del piano di campagna o del tunnel per l'alta velocità ferroviaria o il nuovo insediamento militare statunitense al Dal Molin. Proprio per questo, alla luce delle questioni strutturali sopra esposte, deve essere prevista particolare vigilanza rispetto alle opere sopra richiamate.

Dell'acqua si occupa una pluralità di amministrazioni: la Regione, il nucleo operativo del Magistrato alle Acque, il Genio Civile, i Consorzi di Bonifica, la Provincia, il Comune di Vicenza, i Comuni contermini e l'Autorità di ambito territoriale ottimale. Questa molteplicità di enti è spesso un freno alla soluzione di problemi o al poterli affrontare con sistematicità.

Spesso c'è anche incertezza normativa sulle competenze, che porta ad interventi ridondanti ma non risolutivi. Oltre alle difficoltà create da questa frammentazione ci sono i normali fattori di pressione sulla risorsa idrica: l'antropizzazione del territorio, lo sviluppo del sistema produttivo, una manutenzione insufficiente della rete idrografica e le carenze della rete fognaria e dei sistemi di depurazione delle acque reflue urbane.

Le modalità di gestione delle risorse idriche consistono in:

- a) cultura dell'uso di una risorsa pregiata e scarsa;
- b) messa in regola dei pozzi privati;
- c) aumento della capacità di infiltrazione dell'acqua nelle falde;
- d) stabilizzazione della quota della falda;
- e) riduzione del costo energetico per l'innalzamento artificiale dell'acqua;
- f) il ruolo dei fiumi come corridoi ecologici;
- g) il rapporto tra acqua e paesaggio.

I piani di investimenti di ATO e "Acque Vicentine" come ente gestore riguardano acquedotti, fognature e depuratori. L'opera strategica, da questo punto di vista, è l'unificazione a Casale della depurazione urbana chiudendo l'impianto di Sant'Agostino.

2.5. I rifiuti

Il Comune di Vicenza ritiene strategico:

- 1) il perseguimento dell'obiettivo di una quota di differenziata nel civile, come da normativa vigente, del 65% entro il 2012;
- 2) la definizione di una localizzazione per impianti congrua, da inserire nelle proposte ATO come da protocollo d'intesa del CIAT;
- 3) la condivisione con gli enti sovraordinati della programmazione localizzativa di un impianto di smaltimento che per economie di scala non potrà che avere una dimensione di servizio provinciale;
- 4) rafforzamento di AIM come ente gestore e previsione di una nuova ricicleria posizionata a Vicenza Est.

Per quanto riguarda l'inceneritore Vicenza ha ribadito la disponibilità a ragionare in ottica comunitaria. Se gli studi dimostreranno che l'impianto di termovalorizzazione deve essere costruito nel territorio del Comune dovrà essere individuato il sito per la sua realizzazione.

Per quanto riguarda l'eventualità di realizzare un impianto per il trattamento dei rifiuti nel territorio comunale, Vicenza conferma la propria disponibilità a ragionare in termini di Ambito Territoriale Ottimale, all'interno dell'ineludibile quadro di programmazione regionale e provinciale. Tuttavia, qualunque possibile collocazione di impiantistica dovrà necessariamente passare attraverso la selezione e l'individuazione di un sito adeguato, attraverso studi scientifici che dimostrino l'idoneità dei luoghi, in rapporto all'ambiente naturale ed antropizzato della città. La politica di gestione del rifiuto, peraltro, dovrà seguire preventivamente la strada della riduzione delle quantità prodotte, dell'innalzamento della quota di raccolta differenziata, e della minimizzazione di consumo del territorio, attraverso sinergie con i gestori ed i Comuni già sede di impianto.

3. VICENZA CITTÀ DEI SAPERI INNOVATIVI

Le città si selezionano sempre più in relazione alle funzioni di economia dei servizi e della conoscenza; pertanto si deve procedere alla definizione delle aree urbane dove consentire un coerente sviluppo della città dei saperi innovativi. E' infatti uno degli obiettivi più qualificanti di questo programma strategico proprio formulare delle ipotesi di lavoro per coniugare la città dei servizi avanzati al territorio produttivo.

Sono stati focalizzati la meccatronica per la varietà di produzioni, il potenziale di metadistretto evoluto e la presenza della ricerca universitaria, i distretti del made in Italy e le filiere emergenti della green economy, dell'agroalimentare, la creatività e il design, la valorizzazione dei beni culturali, nicchie del chimico-plastico e della domotica.

3.1. Il polo integrato della meccatronica

Quattro sono i pilastri fondamentali su cui si sta costruendo il successo del meta distretto della meccatronica a Vicenza:

1. Ricerca;
2. Innovazione;
3. Internazionalizzazione;
4. Formazione.

C'è bisogno, quindi, di meccatronica applicata all'automazione. In Provincia di Vicenza si fanno il 50% delle macchine automatiche d'Europa. Sono macchine per i più disparati settori industriali. Servono nuovi prodotti, basati su nuove tecnologie e nuovi materiali

La scelta è di candidare Vicenza e la provincia come polo nazionale della meccatronica, in virtù della concentrazione di filiere imprenditoriali e professionali, e dell'intera scala della formazione da quella professionale a quella tecnica superiore, dall'Università a sedi qualificate di formazione continua come CUOA e CPV. Questo passo è stato concretamente compiuto con una presa di posizione condivisa del Comune, della Provincia e della Camera di Commercio che la Regione Veneto ha recepito nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

La crescita del polo ha bisogno di una governance, di una strategia di carattere urbanistico e edilizio coerente e di strumenti di connessione dal punto di vista della mobilità per le seguenti azioni:

- a) centro di gestione e di coordinamento della connessione tra le strutture locali e le reti internazionali di questi settori;

- b) localizzazione in area industriale Ovest di Vicenza di un “rigeneratore tecnologico” situato tra aree dismesse con un incubatore per nuove imprese, laboratori di tecnologia applicata e sedi per spin off universitari;
- c) programmazione delle sedi universitarie nell’area di connessione tra il centro storico, la Riviera Berica e aree dismesse o dismettibili a est, soprattutto per le strutture di ricerca e di laboratorio a diretto contatto con le imprese;
- d) spostamento dell’istituto Rossi nella prossimità del “rigeneratore tecnologico”, pertanto in un’area a ridosso di quella industriale, tra ex Lanerossi, Arsenale (ipotesi 1) oppure nel campus tecnologico dell’attuale area dello Stadio, a ridosso degli istituti universitari (ipotesi 2);
- e) affiancamento all’offerta pubblica di formazione dell’attività di Fondazioni private che a vari livelli si occupano delle competenze indispensabili ad alimentare l’innovazione in questi settori;
- f) sistema di collegamento integrato SFMR o TPL con fermate sia all’altezza della nuova sede universitaria (area ex Cosma Mezzalira) sia nelle vicinanze della zona industriale – polo tecnologico.

3.2. La nuova Fiera

La Fiera di Vicenza per oltre sessant’anni è stata un caso di studio di un esperimento riuscito di imprenditore collettivo, che ha fornito al distretto orafo vicentino un punto di coagulo, il mercato in casa e un brand riconosciuto a livello internazionale. Il distretto orafo vicentino non si è evoluto così e sta pagando duramente questo ritardo.

Nel frattempo solo alcuni brand di prima e seconda fascia, da soli, con le proprie forze, stanno facendo il salto di qualità. Nel piano strategico del 2007, predisposto dall’Ente e tuttora vigente, la preoccupazione preminente della Fiera appare quella di rafforzarsi nella competizione dell’economia fieristica internazionale; il rapporto con il territorio è consapevolmente portato in secondo piano.

Le proposte sono tre:

- 1) la costituzione di quello che convenzionalmente potremmo chiamare il Centro Internazionale di Studi sull’Arte Orafa. Dovrebbe coagulare a servizio dell’intero sistema multidistrettuale del made in Italy le conoscenze e le informazioni in relazione a design, tecnologie, leghe, tendenze e cognizioni storico – culturali sull’arte orafa;
- 2) negoziare con il Ministero la collocazione del nucleo di coordinamento dell’ICE per l’oreficeria made in Italy a Vicenza;
- 3) potenziare la struttura dell’Agency della Fiera, prevista dal suo piano strategico, per erogare i servizi alle aziende in particolare del territorio. Questo rilancio non può ignorare il grande ruolo espositivo - culturale che il Comune di Vicenza intende assegnare alla Basilica Palladiana.

Le azioni strategiche che riguardano la Fiera sono:

- 1) rivedere il piano di espansione alla luce della crisi in atto e verificare la possibilità di un affidamento ai privati consorziati della gestione del progetto e dell’appalto: sono stati rilevati forti interessamenti di orafi non solo vicentini per una gestione diretta che possa trovare sinergie con gli altri distretti, in vista di un accordo di programma che avvii in modo rigoroso e attentamente focalizzato l’ampliamento della Fiera;

- 2) concentrare le risorse pubbliche disponibili per completare la dotazione di servizi e infrastrutture del quartiere fieristico;
- 3) lavorare fortemente sul know how e sulla governance del rapporto tra la Fiera e il territorio;
- 4) selezionare iniziative innovative al servizio del territorio come ad esempio un salone della ricerca industriale che sia dedicato alla meccatronica e alle sue applicazione nella green economy.

3.3. Le cittadelle scolastiche

In previsione del Piano di Assetto del Territorio è necessario compiere delle scelte precise in merito a:

- 1) localizzazione cittadelle scolastiche, per le quali l'unica idea inedita avanzata in sede di concertazione dai dirigenti scolastici, è quella di utilizzare l'area retrostante del San Felice; (va verificata l'eventuale alternativa di un accorpamento in prossimità di via Cricoli/Laghetto)
- 2) qualificare, attraverso servizi e strutture comuni, le cittadelle esistenti (San Lorenzo, Cricoli);
- 3) migliorare l'offerta di trasporto in connessione con i principali nodi di trasporto intermodali.

Nel caso dell' Istituto "Lampertico" e soprattutto del "Rossi" possono essere valutate rilocalizzazioni che abbiano come finalità la costruzione dei distretti formativi in rapporto a economie di scala come i laboratori o le aule di informatica.

4. MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ DI UN NODO METROPOLITANO

Dal punto di vista della mobilità i nuovi sistemi di collegamento devono risolvere il rapporto tra città diffusa e popolazione metropolitana; l'avvio della progettazione esecutiva dell'AC/AV ferroviaria con la soluzione in galleria del nodo di Vicenza e la quadruplicazione dell'attuale linea, la contestuale realizzazione con un avanzamento nella scala delle priorità del SFMR utilizzando tutti i tronconi disponibili (Vi – Pd, Vi – Cittadella – Bassano, Vi – Schio, la tratta VI – Montecchio M.), il completamento del grande quadrante infrastrutturale con la conseguente rimodulazione delle localizzazioni insediative.

4.1. Il nodo dell'AC/AV ferroviaria

Il 29 marzo 2006 il CIPE emette il primo programma delle opere strategiche (legge n.443/2001) collegamento ferroviario AC/AV Verona Padova. In estrema sintesi la delibera stabilisce il tracciato in sostanziale affiancamento all'attuale linea ferroviaria con la progettazione di due tunnel a est e a ovest del passaggio nella stazione di Vicenza.

La delibera in oggetto rappresenta la base di sostegno, ancora efficace dal punto di vista normativo, per poter intraprendere la progettazione esecutiva e non perdere il cospicuo cofinanziamento europeo al Corridoio V, ancora tra le priorità della politica comunitaria dei trasporti. Questa idea progettuale ha anche il pregio di non devastare dal punto di vista dell'impatto ambientale i Berici come invece accadrebbe nel caso del tracciato di affiancamento all'Autostrada.

In relazione alla recente "scoperta" che il Governo ha revisionato il nulla-osta previsto per questa tratta così strategica per l'economia e la società

nazionale va costituita una alleanza molto stretta tra Enti Locali, Camere di Commercio e categorie economiche per costringere la Regione Veneto ad assumere iniziative forti rispetto alla volontà di pervenire alla progettazione esecutiva.

L'idea di creare una stazione sotterranea dove passerebbe il tunnel è stata abortita per lasciare spazio alle esigenze economiche di RFI trasformando quindi il tunnel in posto di puro passaggio e trasferendo le eventuali fermate del treno in superficie. A seconda delle richieste e delle esigenze di RFI da una parte e dei viaggiatori vicentini dall'altra si potrà decidere di far fermare il treno nell'attuale stazione o di farlo proseguire senza fermate nel tunnel senza perdita di tempo.

In cambio ci si deve impegnare a ottenere delle perequazioni: parcheggi nei pressi della stazione; l'utilizzo delle tracce liberate dallo sviluppo dell'AC/AV per la costruzione del SMFR.

Rimane ferma, in merito, la posizione assunta dal Sindaco di Vicenza in sede di focus group programmato nel percorso del Piano Strategico e fortemente condivisa sia dalle forze politiche, dai Sindaci dei capoluoghi veneti che dalle categorie economiche:

- a) di distinguere la questione del passaggio del tracciato per Vicenza dalla gestione in termini di fermate dei vettori;
- b) di correlare strettamente la AC/AV ferroviaria con la costruzione di una linea SFMR che colleghi Vicenza al nodo più vicino della stessa.

4.2. Vicenza priorità del sistema ferroviario metropolitano regionale

Se ha un senso preciso la scelta di non collocare Vicenza come nodo primario dell'AC/AV ferroviaria ne discende naturalmente la contestuale necessità di metterla in testa alle priorità dell'SFMR. La necessità di nuove infrastrutture.

Se non si vuole vivere solo di un trasporto su gomma bisogna realizzare nuove infrastrutture. Oggi la città sconta una arretratezza non più giustificabile nel campo del trasporto su ferro. Poi ci vuole coordinazione tra i vari sistemi di trasporto; parcheggi, autobus, biciclette tutto deve concorrere al trasporto urbano e non solo.

Può essere questa l'occasione giusta per mettere in rete Vicenza con i comuni contermini.

Quindi, da un punto di vista più completo, l'Alta Velocità è fatta anche di SFMR. Se si risparmiano i soldi del tunnel allora si devono spendere i soldi per la realizzazione della metropolitana di superficie.

Gli obiettivi sono diversi:

- a) collegamento veloce e ad alta frequenza della città con le fermate nodi primari (certamente Verona e Padova);
- b) utilizzazione della pluralità di tratte esistenti: Vi – Pd, Vi – Cittadella – Bassano, Vi – Schio, la tratta Vi – Montecchio M. per infrastrutturare la mobilità metropolitana città – conurbazione;
- c) integrazione del servizio FS/SFMR con il sistema TPL, con i parcheggi di scambio intermodale, e servizio alle principali funzioni (Fiera, Tribunale, Arena Eventi, Ospedale, etc.).

5. VICENZA CITTÀ INTERCULTURALE, ACCOGLIENTE E INCLUSIVA

Il salto di qualità urbana sia per le strutture dedicate alla cultura, al turismo e al commercio, sia per i servizi all'inclusione nel lavoro e nel sociale con l'attivazione del centro culturale della Basilica Palladiana, gli spazi per l'arte contemporanea, la ricettività, una stretta interdipendenza tra la formazione e il mercato del lavoro, il piano regolatore del sociale.

5.1. Vicenza del turismo d'arte e della cultura contemporanea

Le linee programmatiche di fondo dell'Assessorato alla Cultura sono così impostate:

- rilancio di Vicenza quale città di cultura e contemporaneamente di Vicenza città dell'architettura mondiale;
- non puntare tutta l'offerta culturale su Palladio. Guardare oltre al Palladio;
- rendere esplicita la vocazione architettonica della città;
- costruire un serio confronto di cosa fare della struttura del teatro, si potrebbe pensare ad un teatro di progetto ispirandosi ai modelli europei dove il teatro rappresenta la sua comunità;
- miglioramento delle istituzioni culturali vicentine (Musei, Biblioteca, CISA) per farli entrare in un circolo maggiormente coordinato;
- valorizzazione del centro storico;
- riportare i quartieri e le frazioni ad un significativo ruolo di comunità.

Il volano insostituibile di questo programma è la Basilica Palladiana, il cui restauro verrà completato nel 2010. Si tratta di un contenitore straordinario le cui funzioni vanno strettamente correlate a una trasformazione dell'intera insula che comprende le piazze e gli edifici che le appartengono.

Il piano di azione dovrà avvalersi di contatti europei, con la programmazione di funzioni ricche e con partnership differenziate. La governance verrà affidata a un soggetto di gestione definito (Fondazione). L'identità fondamentale di questo inestimabile bene storico – architettonico sarà dato dall'apertura ai linguaggi estetici e artistici del contemporaneo.

E' molto urgente un lavoro di definizione delle funzioni interne per le quali emerge: a) un ruolo insostituibile della sala dei Cinquecento per eventi ed esposizioni; b) la candidatura per mostre sull'arte orafa di rilievo durante le fiere internazionali; c) la destinazione per servizi a queste manifestazioni negli ammezzati; d) la selezione di destinazioni commerciali di qualità per l'area commerciale ad altezza suolo.

Questa macchina si può mettere in moto se collegata a un radicale ripensamento del Palazzo degli Uffici, che liberato dall'attuale funzione amministrativa potrebbe diventare il contenitore delle funzioni ricettive e di socializzazione mercantile per le eccellenze vicentine.

In un futuro prossimo grandi brand dell'industria vicentina potrebbero promuovere manifestazioni di richiamo internazionale utilizzando questa pluralità inestimabile di spazi e di servizi.

In secondo luogo la Basilica Palladiana con Piazza dei Signori possono rappresentare lo spazio nel quale si mette a sistema il patrimonio di architetture tutelate dall'Unesco che oggi non possiede né un'immagine unitaria né un vettore di mobilità a servizio dei turisti.

L'azione strategica prioritaria è quella di marketing urbano necessaria per attrarre investitori che inneschino il circuito immobiliare. La costituzione

della Fondazione potrebbe avviare da subito il progetto di fattibilità per la programmazione culturale, espositiva e di destinazione dei servizi e delle attività commerciali.

Il centro storico sarà il luogo di intersezione tra il grande progetto di Corridoio ambientale e i parchi commerciali che guardano a est e a ovest della città. Oggi il centro storico di Vicenza soffre di una crisi di identità che potremmo ricondurre a un repertorio molteplice di cause:

- ha perso in quantità di abitanti "autoctoni" anche se con gli interventi di qualità delle ristrutturazioni è sede di residenzialità di rango; interi quartieri "minori" sono stati invasi da etnie straniere con locazioni mediamente inferiori in virtù dell'obsolescenza del patrimonio abitativo;
- con una terziarizzazione strisciante sono state trasformate diverse vie e piazze, ma l'effetto complessivo non è quello né di un'offerta unitaria di servizi né di commercio; lo spostamento del tribunale, della Camera di Commercio, la collocazione fisica del teatro non hanno rafforzato l'offerta superiore di servizi che è la principale base di attrattiva di un centro storico;
- una parte di utenza di city users metropolitani è legata al divertimento e al tempo libero, un'altra, invece, soprattutto al lavoro e al fabbisogno di servizi.

La conflittualità innescata dal provvedimento di allargamento della ZTL rivela proprio la differenziazione tra le diverse "popolazioni" che utilizzano la città storica, alcune espressamente svincolate dall'uso dell'automobile, altre che, invece, vi fanno riferimento (anche per ragioni sociali, pensiamo ai parenti degli anziani ricoverati al "Salvi" o al "Trento").

Pertanto una strategia a medio termine deve saper affrontare questa crisi di identità. Essa si deve affidare a quegli attori sociali che sono portatori di interessi convergenti per una funzione coagulante del Centro Storico: l'attrazione culturale, turistica, del tempo libero e dello shopping direttamente correlati ai servizi. La programmazione di alcuni interventi in termini di parcheggi nell'immediata prossimità della cinta murata può consentire non solo una pedonalizzazione più ampia ma la dilatazione dei plateatici e, quindi, la trasformazione dell'offerta in termini di città turistica e dello svago.

Questa grande trasformazione non può eludere la nascita di un grande albergo centrale, sul modello di quelli postali dei paesi nordici, con annessi centri culturali e padiglioni espositivi, piattaforme tecnologiche, ristoranti, birrerie e sale di ritrovo.

La futura destinazione dell'attuale tribunale può certamente essere di carattere residenziale, come pure nel complesso di San Biagio si potrebbe sperimentare un insediamento di *social housing* di alta qualità con apparati energetici a emissioni zero e strumenti di fitodepurazione.

Per le funzioni culturali nel complesso storico di San Biagio (ex carceri) potrebbero trovare collocazione gli archivi storici della città, l'Archivio dello Stato e le dotazioni del Museo del Risorgimento e della Resistenza. La liberazione degli spazi di Villa Guiccioli a Monte Berico potrebbe mettere a disposizione questo immobile, per il suo fascino e la sua localizzazione, per un centro museale e di ricerca sui Berici dalla preistoria ad oggi.

A Palazzo Cordellina e attuali scuole "A. Giuriolo" saranno allestiti gli spazi di espansione della Biblioteca Bertoliana.

5.2. Piano regolatore del sociale

Vicenza è una città con una grande tradizione nel campo del sociale e una notevole spinta alla solidarietà. Oggi bisogna "riconfigurare" questo mondo in rapporto ai cambiamenti circostanti che non sono di poco conto. Il mondo del sociale è ricco di reti per affrontare i suoi temi principali come volontariato e microcredito. Molte di queste reti però si presentano spezzate in certi punti oppure non sono ancora in grado di esporre tutto il loro potenziale.

Oggi a Vicenza sono presenti 115.012 abitanti (al 31.12.2008) di cui 16.765 (14,6% del totale) sono stranieri. Questo dato ci dice che Vicenza già oggi è una città multi etnica.

Uno degli aspetti fondamentali del ruolo del Comune nel sociale riguarda l'aspetto abitativo. Altra problematica fondamentale è quella del sostegno alla famiglia, tenendo conto anche delle situazioni di perdita o riduzione del reddito, genitorialità debole, tutela dei minori, cura e assistenza degli anziani.

Parlando di coesione sociale si raggruppano una serie di settori che spaziano in ambiti diversi tra loro: persone diversamente abili, persone senza dimora, immigrati, nomadi, pace e cultura della tutela dei diritti umani, prostituzione, prevenzione tossicodipendenza,

Le linee programmatiche dell'amministrazione comunale saranno:

- continuità al Piano Quadro programmatico per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.);
- dare sicurezza ai soggetti più deboli, specialmente gli anziani: migliorando l'assistenza domiciliare, lo sviluppo di poliambulatori di zona, la rete di sostegno per gli anziani soli e la realizzazione di strutture residenziali per anziani non autosufficienti tramite la riformulazione dell'organizzazione dell'offerta residenziale;
- potenziamento delle quote di Edilizia Residenziale Pubblica, semplificazione delle modalità attuative sotto il profilo patrimoniale e chiarezza dei criteri di destinazione degli alloggi alle categorie sociali più disagiate. In accordo con ATER, sviluppo di progetti di "housing sociale".

Capo III - Linee programmatiche

Di seguito si riportano linee programmatiche comunali in materia di sociale, cultura, istruzione, sport, che sono state considerate nella definizione delle previsioni progettuali del PAT integrando e declinando talune delle indicazioni del PS comunale.

Adeguamento della programmazione di posti letto in strutture residenziali e semiresidenziali extra ospedaliere per anziani non autosufficienti dell'IPAB Vicenza

Gli interventi previsti sono mirati a fronteggiare con politiche integrate l'invecchiamento demografico e l'evoluzione dei bisogni della popolazione anziana attuale e futura del comune di Vicenza:

- sistemazione del corpo centrale dell'ala nord est della residenza Salvi, i cui lavori sono già in corso e la cui ultimazione è prevista per l'autunno del 2009, destinato ad ospitare due nuclei per ospiti non autosufficienti;
- spostamento degli attuali nuclei, destinati ad ospiti non autosufficienti, collocati nell'area dei chiostri della residenza Salvi, da destinare ad alloggi protetti per anziani autosufficienti (casa albergo);
- hospice extraospedaliero: attivazione di un nuovo modulo hospice extraospedaliero nella residenza "O. Trento", i cui lavori sono già stati ultimati;
- realizzazione di un nuovo nucleo per ospiti in stato vegetativo permanente presso la residenza "O. Trento", ove verranno ospitati i pazienti attualmente presso il nucleo Santa Bertilla della residenza "G. Salvi", con possibilità di aumento del numero di posti letto;
- trasferimento dei nuclei per auto e non autosufficienti, attualmente ospitati presso la residenza "Parco Città", gestita da IPARK srl, in considerazione del fatto che lo stabile è proprietà dell'INAIL, degli alti costi legati al canone di locazione, alle spese condominiali e ai preventivi per i lavori di ristrutturazione residui necessari;
- trasformazione della residenza "S. Pietro", da struttura per autosufficienti a centro di servizi dell'IPAB di Vicenza, integrato nella rete dei servizi cittadini;
- realizzazione del nuovo polo Alzheimer a Monte Crocetta, cui lavori sono già in corso e la cui ultimazione è prevista per la fine dell'anno 2010, dove verranno trasferiti i nuclei Alzheimer attualmente ospitati presso la residenza "Salvi";
- ricollocazione e/o progettazione di interventi di adeguamento strutturale del servizio dell'ULSS denominato Albergo d'Argento.
- realizzazione di un nuovo centro servizi per anziani non autosufficienti di 120 posti letto presso l'area della ex colonia Bedin Aldighieri, da destinare a centro di riabilitazione sia per gli anziani in dimissione ospedaliera, attualmente ospitati presso la residenza "Santa Bertilla", sia per utenti esterni, in convenzione con l'azienda ULSS n. 6;
- realizzazione di tre nuovi centri servizi per anziani non autosufficienti di 120 posti letto ciascuna rispettivamente in zona Bertesinella, nella frazione di Maddalene e nella zona di Laghetto.

Dislocazione nel territorio comunali delle sedi operative dei servizi sociali del Comune e dei servizi sanitari e socio-sanitari del Distretto Vicenza dell'Azienda ULSS 6

La dislocazione in sedi separate dei servizi sociali, sanitari e socio-sanitari è di ostacolo all'integrazione operativa dei diversi servizi, alla tempestività degli interventi necessari e che coinvolgono più professionisti e al conseguimento di una buona qualità delle prestazioni erogate ai cittadini.

Una migliore e più efficiente distribuzione spaziale dei servizi sociali e socio-sanitari nel territorio cittadino deve essere sviluppata sulla base di una valutazione approfondita dei benefici e dei costi derivanti da opzioni di accorpamento delle attuali sedi operative del comune e dell'Azienda ULSS, tenuto conto dei seguenti parametri:

- vicinanza all'utenza (accessibilità),
- parcheggi disponibili,
- raggiungibilità con i trasporti pubblici,
- livello di accoglienza (adeguatezza ambientale delle sedi),
- continuità della presenza degli operatori in servizio,
- organizzazione del personale,
- costi di gestione e manutenzione.

Per il miglioramento del sistema di offerta coordinata degli interventi sociali del Comune di Vicenza con gli interventi socio-sanitari di assistenza primaria di competenza dell'Azienda ULSS e con gli interventi socio-sanitari residenziali, semiresidenziali e territoriali forniti dall'IPAB, nell'ambito del Distretto 1 di Vicenza si prevede quanto segue l'accorpamento delle 7 zone sociali del comune e delle sedi decentrate del distretto "Vicenza" dell'Azienda ULSS, individuando tre siti di possibile sistemazione dei rispettivi servizi territoriali:

- a) il primo è il seminario, in parte già acquisito dall'A. ULSS, che servirebbe la zona centrale della città
- b) il secondo viene individuato a S. Felice, già sede di servizi distrettuali e del dipartimento di salute mentale dell'azienda, a servizio della parte ovest della città
- c) il terzo viene ipotizzato nella zona di S. Pio X, a servizio della parte est della città.

Edilizia Privata – Regolamento Edilizio

Non possiamo pensare ad una corretta governance del nostro territorio e del suo sviluppo se non ci rapportiamo con una vision legata soprattutto all'aspetto qualitativo sia del nuovo edificato ma anche e soprattutto del recupero promosso con le ristrutturazioni. Deve esserci un filo che unisce il complesso rapporto tra ambiente, collettività, forma, energia ed economia. Oggi la casa, considerata da sempre un bene primario irrinunciabile per ogni persona, è tornata ad essere oggetto di attenzione. I cambiamenti sociali e politici e, soprattutto, la recente crisi economica hanno evidenziato che il problema di una abitazione a costi accessibili non riguarda più solo le fasce sociali più deboli ma si sta estendendo anche al ceto medio con la conseguente necessità di trovare nuove politiche di pianificazione e di sostegno sociale e promuovendo interventi misti pubblico-privato. Quindi oltre alla necessità di poter dare una casa dignitosa anche a chi non se lo può permettere, va ricercato un nuovo rapporto tra la tipologia edilizia e la

dimensione urbana ma soprattutto la sostenibilità ambientale ed economica degli interventi edilizi intesi sia sotto l'aspetto urbanistico ed architettonico sia, nel nostro tempo, l'imprescindibile processo e sistema costruttivo. Le recenti catastrofi hanno evidenziato quanta importanza rivesta quest'ultimo aspetto e quanto esso è stato eluso anche nel recente passato.

Le trasformazioni avvenute nei nostri modi di vivere esigono nuove tipologie abitative e la gente vuole essere più partecipe della qualità e delle condizioni del proprio ambiente di vita, dal quartiere all'intera città definendo nuovi modi di intendere il rapporto tra edificio residenziale e spazio urbano. E' sentita l'esigenza della vicinanza o dell'utilizzo dell'elemento naturale che serve a migliorare le prestazioni bioclimatiche dell'edificato ma soprattutto a percepire e vivere concretamente una vita qualitativamente migliore. Quindi abitare alloggi sani e decorosi nel quartiere in cui si vive oggi nel nostro paese è una necessità non ancora pienamente soddisfatta. La legislazione attuale dal livello europeo a quello nazionale, regionale e comunale impongono, sollecitano che gli interventi edilizi abbiano i requisiti della sostenibilità relativamente ai consumi energetici, idrici, all'impiego delle fonti rinnovabili di energia non fossile. Il ricorso a tutto ciò è indifferibile ai fini di preservare e di non compromettere le risorse disponibili per le future generazioni. Ma le norme hanno bisogno di essere semplici e chiare per tutti non solo per gli addetti ai lavori. Anche da qui nasce l'indifferibile esigenza di avere uno strumento agile e comprensibile quale deve essere il nuovo Regolamento Edilizio che l'Amministrazione sta preparando alla luce delle recenti normative e dei modelli più avanzati di minori consumi energetici e di qualità del costruire.

Il Regolamento si propone infatti di disciplinare le attività di trasformazione urbanistica ed edilizia del territorio comunale sul suolo e sottosuolo, le caratteristiche degli edifici e le loro pertinenze, i criteri e le modalità per migliorare le prestazioni energetiche degli edifici al fine di favorire lo sviluppo delle fonti rinnovabili e la diversificazione energetica, le procedure e le responsabilità amministrative e di controllo.

Anche attraverso questo strumento sapremo garantire un elevato grado di qualità del nostro patrimonio edilizio che esprimerà così in maniera inequivocabile il livello di civiltà della nostra comunità.

Il fabbisogno di alloggi per le famiglie e le persone in difficili condizioni economiche

L'esigenza di disporre di un progetto organico dell'intervento pubblico in campo abitativo emerge, in primo luogo, dall'analisi della domanda nella nostra città e dalla divaricazione tra la domanda stessa e le tendenze del mercato immobiliare. A Vicenza si assiste alla crescita della domanda di alloggi sociali in locazione, proveniente dalle fasce più deboli della popolazione, che solo in parte viene misurata e soddisfatta dalle graduatorie comunali per l'accesso all'Edilizia Residenziale Pubblica. Non secondario si presenta poi l'aspetto della criticità della situazione abitativa e che riguarda il consistente numero degli sfratti, in particolare quelli sentenziati per morosità degli inquilini conduttori.

A questa realtà, che riguarda una parte significativa della popolazione residente, si aggiungono gli effetti di una mobilità sociale che coinvolge sempre più il nostro territorio, per le caratteristiche di diffusione del suo tessuto economico e produttivo che attira lavoratori provenienti da altre regioni e da altri paesi.

La situazione abitativa e le esigenze ad oggi manifestate, richiedono di essere gestite attraverso politiche abitative che perseguano, accanto all'obiettivo fondamentale di garantire il diritto alla casa per i ceti più deboli, quello di un allargamento e raffreddamento dei prezzi del mercato della locazione.

Nell'ambito della materia, la recente pubblicazione del "Piano Nazionale di edilizia abitativa" - DPCM 16.07.2009, detta le linee di intervento e le dotazioni finanziarie per garantire su tutto il territorio nazionale i livelli minimi del fabbisogno abitativo, così come nelle competenze della Regione Veneto e' stato approvato il programma regionale per gli interventi anno 2007-2009 (deliberazione consiliare n 72 del 28.10.2008).

Il fabbisogno stimato per il Comune di Vicenza di alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica per il prossimo quinquennio e' il seguente:

- A. alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica:
n. 95 alloggi per anno per complessivi n. 475 alloggi nei 5 anni;
- B. social housing – stima della domanda di alloggi a canone agevolato:
n. 30 alloggi per anno per complessivi n. 150 alloggi nei 5 anni

Le modalità attuative attraverso le quali si possono realizzare gli alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica sono:

- interventi diretti da parte del Comune di Vicenza;
- interventi diretti da parte di ATER della Provincia di Vicenza;
- accordi di programma con ATER della Provincia di Vicenza;
- programmi intergrati pubblico/privato;
- interventi attuati da operatori privati (imprese, cooperative) con bandi di assegnazione aree.

Le diverse modalità indicate trovano realizzazione all'interno degli strumenti urbanistici previsti dal PAT, e da quanto previsto dalla succitata normativa nazionale e regionale

Il piano "ABITARE", approvato dal Consiglio Comunale con provvedimento n. 45 del 29.11.2007, ha previsto i seguenti programmi, avviati e ancora in corso di realizzazione:

1) Edilizia Residenziale Pubblica:

- PIRUEA Cotorossi: n. 10 alloggi
- PdL 216 Anconetta: n. 38 alloggi
- localizzazione di n. 9 alloggi destinati alla cessione prima casa a prezzo convenzionato nel PEEP Maddalene
- localizzazione di n. 56 alloggi circa (mc 14.980) alla locazione a canone convenzionato nel PP 10 Laghetto
- localizzazione di n. 145 alloggi circa (mc 28.500) nella zona Mercato – via Farini (area comunale), così suddivisi:
 - n. 60 alloggi a locazione a canone convenzionato
 - n. 20 alloggi a locazione a canone convenzionato
 - n. 65 alloggi cessione prima casa a prezzo convenzionato

- localizzazione di n. 30 alloggi circa (mc 10.000) nel Piano Particolareggiato n.2 - ex Fornaci Lampertico destinati alla cessione prima casa a prezzo convenzionato
 - diritti edificatori nel PP9 – Zambon Nord:
 - realizzazione di circa 28 alloggi di E.R.P., nel PP9 – Zambon Nord; in base ad appositi accordi, il Comune potrà realizzare parte del predetto intervento o, in alternativa, cedere i diritti edificatori di propria spettanza verso un introito da quantificarsi e da destinare ad altri interventi nel settore abitativo.
- 2) Housing Sociale:
- recupero edilizio V.le S. Lazzaro – n. 16 alloggi destinati alla locazione con priorità alle giovani coppie, con finanziamento Fondazione CARIVERONA.
 - programma di recupero urbano “Villaggio Giuliano” per n. 108 alloggi destinati alla locazione.

La presenza delle minoranze Sinte e Rom

Da anni le minoranze Sinte e Rom presenti in città vivono una situazione di forte degrado sociale. I problemi legati alla scarsa scolarità e alla mancanza di lavoro vengono accresciuti da una situazione abitativa di forte degrado, in contesti malsani e sovraffollati. Per rispondere ad un'esigenza di maggior integrazione con la popolazione e di diminuzione della forte marginalità, si cercherà di dare una risposta sistemica alle esigenze manifestate dalle minoranze, ciò perché non si può rispondere alle carenze lavorative e scolastiche senza riservare soluzioni abitative dignitose.

L'offerta di impianti e servizi per la pratica sportiva

Il futuro di Vicenza è fortemente legato al mondo dello sport e alla realtà delle oltre 100 Società sportive che animano la vita dei quartieri e che riescono a attivare e gestire la partecipazione dei cittadini e a sviluppare un importante indotto economico.

Fondamentali le scelte verso il “Vicenza Calcio” e la nuova prospettiva di uno stadio, sostitutivo del “Menti”, attrezzato per i grandi eventi, e sicuramente il recupero e la ristrutturazione del “Campo Federale” non è meno significativo per concretizzare la strategia di potenziamento e innovazione degli impianti per la pratica sportiva.

Per adeguare l'offerta di impianti non è sufficiente il potenziamento del sistema di livello urbano, ciascun quartiere, in coerenza con l'obiettivo di un rafforzamento del loro ruolo e della loro identità, devono avere e dare delle opportunità sportive a tutti i cittadini.

E' essenziale quindi la previsione di grandi spazi verdi, attrezzati con strutture polivalenti aperte alla vita sportiva di ogni quartiere. S. Pio X, S. Bortolo, S. Francesco possono avere nuove e adeguate strutture per l'esercizio delle pratiche sportive solo sostituendo i pochi e ormai obsoleti impianti: gli interventi previsti dal PAT offriranno l'opportunità di collegare la realizzazione degli impianti alla iniziativa degli operatori privati che si attiveranno per attuare le previsioni insediative del PAT.

Tra le strutture di cui si prevede la realizzazione si prevedono spazi per tensostrutture, per campi da calcio in sintetico e spazi verdi per un utilizzo

maggiormente legato alla quotidianità ed al vivere sano più che al “campionato” da giocare.

L'esempio della nuova grande area verde di S. Pio X, attrezzata anche con strutture sportive, è strumento per concretizzare una forma di “compensazione” verso un quartiere che da anni attende risposte nell'ambito dello sport e che risente di una sorta di isolamento dovuta alla “cinturazione” costituita dal traffico di Viale della Pace, la Caserma Ederle, il carcere circondariale, le linee ferroviarie.

Non meno significativa la potenzialità prevista per la frazione di Tormeno o quella per Bertesinella, Bertesina, Anconetta, Saviabona, Polegge o Maddalene, tutte frazioni dove l'attuazione delle potenzialità del PAT consentirà di adeguare gli impianti per la ricreazione e lo sport.

L'attività motoria non è solo quella rivolta all'agonismo nei suoi vari livelli, ma è soprattutto formazione e crescita psico-fisica nei giovani e stimato alla partecipazione e al vivere sano in tutte le età. Il PAT quindi propone di integrare tutto il territorio in una strategia per far crescere le opportunità, per tutti i cittadini, di svolgere l'attività fisica in forma ricreativa o sportiva. Lo sviluppo dei percorsi ciclabili e pedonali, come concepiti nel PAT, hanno anche la funzione di favorire lo sviluppo di iniziative diffuse anche nelle aree rurali e, in particolare, lungo i corsi d'acqua e nelle aree rurali prossime agli insediamenti residenziali e alle strutture scolastiche.

Previsioni di adeguamento del servizio scolastico

Si prevedono i seguenti adeguamenti per il servizio scolastico:

- completamento del polo scolastico di *S. Maria Nova*, con relativa nuova palestra; l'operazione consentirà di trasferire la scuola secondaria di 1° *Giuriolo* e liberare il complesso attualmente occupato in Contrà Riale per le esigenze della Biblioteca Bertoliana;
- trasferimento della scuola dell'infanzia *Burci* nel plesso della scuola primaria Da Feltre, ubicata in Contrà Burci;
- realizzazione di una nuova scuola dell'infanzia per 5 sezioni e di una nuova palestra in Via Turra (la scuola dell'infanzia è ospitata nello stabile della scuola primaria);
- realizzazione di una nuova scuola dell'infanzia in zona di Via Medici (attualmente è ospitata nello stesso stabile del nido);
- realizzazione di una nuova dell'infanzia in zona Ferrovieri per 5 sezioni;
- realizzazione delle palestre per le scuole primarie *Gonzati* di Bertesinella, *Giovanni XXIII* di Via Faccio e *Prati* di Via Prati.

Servizi, attività e produzioni culturali

Per favorire uno sviluppo dell'attività culturale e di spettacolo, in grado di generarne e sostenerne la domanda, si dovrà definire un “contenuto” credibile e gestibile economicamente. Far crescere e alimentare la domanda culturale richiede progetti credibili, che interessino segmenti diversi della popolazione e che riguardino segmenti diversi della cultura. La cultura che non lascia sedimenti, se non tra gli addetti ai lavori, non crea identità culturale e soprattutto prescinde da una attenzione vera ad una crescita culturale continua, garantita dal ricambio generazionale e scevra da diffidenze su nuovi progetti e generi culturali contemporanei

La strategia dell'Amministrazione vuole consolidare la centralità del ruolo del Comune nel sistema di riferimento culturale della città, configurandolo come motore di relazioni. Si deve quindi recuperare funzionalità interna e intensificare la costruzione, in collaborazione con le realtà istituzionali e private del territorio, di una programmazione che preveda iniziative di portata nazionale e internazionale.

La questione non è quale politica culturale per Vicenza, ma quale città è la nostra oggi, dove sta andando e di conseguenza di quale politica culturale ha bisogno. Per favorire lo sviluppo di attività culturali sintoniche con i processi evolutivi della Città è necessario fare investimenti innovativi per accrescere l'attrattività del territorio.

Sono necessarie strutture, spazi, architetture e una politica sociale, di animazione culturale e di offerta di spazi multi-mediali e multifunzionali, anche scolastici (e universitari) implicanti un cammino di progettazione territoriale, che nel medio periodo sia in grado di attivare circoli virtuosi nei modi di fruire, nei modi di gestire, promuovere e produrre cultura.

Nella cultura postmoderna l'architettura e gli spazi assumono un ruolo particolarmente significativo nella geografia del proprio territorio, soprattutto per la posizione nella vita culturale della città: le nuove costruzioni, se hanno un segno forte, si inseriscono nel tessuto della città come strutture che possono ridefinire il modo di vivere, al punto da divenire testimonianza insostituibile di bisogni sociali. Si valorizzano così le potenzialità offerte da una dislocazione spaziale dei luoghi architettonici.

In modo particolare, le architetture assumono nella società post-industriale il ruolo di simbolo territoriale a suo tempo svolto dalla fabbrica, ponendosi come motore di riqualificazione urbana nonché di produzione, sviluppo e consumo culturale, di educazione e di intrattenimento.

La vocazione architettonica di Vicenza impone la realizzazione di un itinerario ideale che colleghi lungo una unica traccia le multiformi espressioni della memoria storica e della ricerca in atto, questa e quella elementi inscindibili e fondanti del sistema territorio-città-architetture.

Ecco allora che diviene sempre più imprescindibile uno scenario di città in cui paesaggio urbano e territorio siano indissolubilmente uniti. Se la cultura riesce a collegare a sé città e territorio, essa diventa non solo custode di memorie, scrigno di testimonianze del passato. Capovolgendo il suo ruolo classico, essa può davvero diventare centro propulsivo e comunicatore, banco di prova di una strategia di città che si innova ridefinendo la memoria di sé.

I beni culturali sono beni inclusivi, beni di tutti che non escludono nessuno, la cui intenzionalità è promuovere l'essere e l'agire di una comunità, in un rinnovato rapporto nel tempo e nello spazio. Una memoria non ridotta a gusto retrò che si esaurisce in un collezionismo o in un mero consumismo culturale. Beni culturali come segni e strumenti di un "bisogno di città", luogo del vivere e del convivere in cui si intrecciano percorsi di vita, di lavoro, in cui si costruisce quel progetto di comunità tra radicamento sul territorio e coscienza di universalità.

Per sviluppare politiche attive, a partire dalla città occorre esplorare prima e presidiare poi, almeno tre diverse dimensioni:

- il radicamento, riguarda direttamente la città nella sua dimensione territoriale; fa riferimento alle risorse che si sono costituite durante un percorso che ha attraversato il tempo; queste risorse hanno sia forti

consistenze materiali (i beni archeologici, i monumenti, le caratteristiche del tessuto urbano, il patrimonio museale e librario...) sia aspetti più immateriali ma altrettanto ricchi e condizionanti (le tradizioni, l'associazionismo, le reti di relazioni). Specificità, vocazioni, identità culturali di una città si determinano e si sviluppano a partire da questa dimensione;

- lo spessore, considera i servizi culturali in base:
 - alla continuità, in quanto gli eventi occasionali bruciano risorse e si pongono nella logica del consumo;
 - alla progettualità, in quanto i servizi non orientati al progetto creano abitudine;
 - alla sedimentazione per lasciar traccia e costruire significato.
- la democraticità, fa riferimento al pluralismo, alla partecipazione, alla capacità di coinvolgimento, ai diritti d'accesso, all'informazione/comunicazione, alle reti di relazioni istituzionali e informali.

Le priorità:

- il rilancio di Vicenza, quale città di cultura, riaffermandone il ruolo di capoluogo e area propulsiva;
- rendere esplicita la vocazione architettonica della Città. La cultura deve diventare motore di una motivazione al Territorio attraverso le relazioni tra le opere e l'ambiente che le ha prodotte, per confrontarsi con diverse geografie e storie culturali;
- sul versante dell'arte moderna e contemporanea è necessario un doppio investimento: da un lato dare spazio e leggibilità pubblica a realtà artistiche e ricerche legate al territorio dal carattere trasparentemente didattico, scientifico ed esaustivo, in varie sedi (Musei, Basilica, altri spazi espositivi istituzionali). Da un altro, invece, si opta per un'attività orientata alla fruibilità delle esposizioni da parte del pubblico più svariato attivando nuovi luoghi d'incontro con l'arte visiva, coinvolgendo luoghi della città e delle attività commerciali, culturali e private, concependo le manifestazioni interamente dalla città e per la città, intraprendendo così un cammino necessario che eviti il semplice acquisto di operazioni culturali fatte altrove per motivi meramente commerciali con l'obiettivo di far crescere una coscienza attiva sia nel pubblico che negli operatori specializzati;
- il Teatro deve essere luogo (lo dimostrano i teatri stabili tedeschi, francesi, le nuove strutture spagnole) in cui riannodare i fili del vivere sociale. La comunità si rappresenta nel suo teatro, ed il teatro rappresenta la sua comunità. La dis-locazione del Teatro va rimediata circondandolo di presenze vive: abitanti, ristoranti, bar, etc. Va sventata la previsione di un teatro circondato da uffici pubblici e privati che isolano anziché dare continuità urbana;
- il riconoscimento di centralità e il coordinamento delle istituzioni culturali cittadine (Musei, Biblioteca, C.I.S.A., etc.). Oggi ognuna di queste istituzioni pubbliche programma attività e ricerca risorse autonomamente senza adeguata reciproca concertazione o informazione;
- il sistema museale (Musei e palazzi del Centro storico) come centro propulsivo di iniziative a valenza di attrattività turistica e culturale nella consapevolezza che i luoghi dell'arte sono il biglietto da visita delle città e il laboratorio estetico dove si incontrano la concezione dello spazio, il senso delle opere e le persone che ci vivono e che ci passano.

Va poi sottolineata la specificità della situazione vicentina, partendo dalla considerazione che il sistema museale è costituito da due insiemi fondamentali:

- il sistema museale vero e proprio, articolato in nucleo istituzionale stabile (pinacoteca, Museo Archeologico, Museo storico e - c'è da augurarselo - Museo di arte contemporanea), attorno al quale orbitano strutture per iniziative espositive temporanee la Chiesa di S. Giacomo, Lamec, AB23, Casa Cogollo...);
- il centro storico cittadino che, per le sue dimensioni a misura d'uomo e la caratterizzazione palladiana, va considerato come un vero e proprio "museo a cielo aperto", con gli edifici equiparabili alle opere conservate in un museo tradizionale. Non esistono infatti altri casi di un centro storico configurato completamente da un unico architetto e, nonostante non manchino in città altri episodi architettonici di grande interesse, è indubbio che il vero centro di attrazione per turisti, studiosi e appassionati di tutto il mondo sia costituito essenzialmente dall'insieme degli edifici palladiani.

Sul modello della creazione del "polo museale" intorno a Piazza S. Marco, lo sforzo dell'Amministrazione si orienta verso la valorizzazione delle potenzialità offerte da una dislocazione spaziale dei luoghi museali/espositivi/culturali vicentini estremamente felice, che li vede disposti di fatto lungo un asse - "la via della cultura" - e aggregati intorno a tre poli spaziali forti:

- il polo di Piazza Matteotti, sul quale insistono la Pinacoteca, il Teatro Olimpico e il museo naturalistico/archeologico;
- il polo intermedio, costituito dalla Basilica Palladiana, da Palazzo Barbaran Da Porto;
- il polo dei Giardini Salvi, (potrebbe essere destinato ad ospitare il museo d'arte contemporanea e nei giardini uno spazio espositivo per installazioni e scultura, come da progetti già ipotizzati...);
- una ottimizzazione dell'attività dei due altri attuali musei cittadini dipende dalla soluzione di questioni strutturali di non facile, né rapida soluzione. Il Museo archeologico potrà esprimere meglio le proprie potenzialità quando verrà data risposta con alcuni spazi dell'ex tribunale e dopo il restauro del complesso di Santa Corona. Il Museo naturalistico potrebbe trovare dialogo con il parco dei Berici, il comprensorio di Fimon nella sede di Villa Guiccioli rivalorizzando il parco in collegamento con valletta del Silenzio e restaurando le splendide serre. Il Museo del Risorgimento e della Resistenza soffre invece di una posizione periferica che si deve tentare di bilanciare con una più efficace azione di promozione finché non sarà riposizionato nel polo culturale di San Biagio;
- un nuovo museo di arte contemporanea è auspicabile e atteso in città. In considerazione dei tempi di realizzazione, l'indirizzo dell'Amministrazione comunale è quello di favorire l'istituzionalizzazione di un appuntamento annuale fisso a settembre di grandi iniziative espositive;
- la Nuova Basilica Palladiana dovrà trovare un buon equilibrio fra le prioritarie esigenze della conservazione e la possibilità di ospitare eventi di grande risonanza. La Basilica Palladiana è il simbolo della città, asse portante attorno a cui ruota in sistema delle tre piazze centrali (dei Signori, Biade, delle Erbe). Vertice tra i più eccellenti della creatività di Andrea

Palladio, la Basilica è fra i monumenti inseriti nella lista dei beni patrimonio dell'umanità dall'Unesco.

La Basilica restaurata e rinnovata può e deve diventare luogo privilegiato dove inventare una nuova straordinaria identità della città, come luogo di scambio e di relazione, come magnete delle attività culturali e sociali di Vicenza, ma con l'ambizione di imporsi anche a livello veneto e internazionale. La Basilica è un monumento ben identificabile, figurativamente autonomo e definito, con la sua collocazione nel cuore della città, ma è strettamente connesso ad altri ed è in stretto contatto con il retrostante edificio che ospita gli uffici comunali, ricostruito nel dopoguerra, e con lo spazio sotterraneo occupato dall'archivio comunale.

Affrontare oggi il progetto di restauro della Basilica e delle sue piazze ha significato rispondere a una doppia sfida: rendere fruibile il monumento, adeguandolo agli standard di sicurezza e dotandolo di un idoneo profilo impiantistico senza alterare le sue qualità spaziali e figurative, e far vivere allo stesso modo, dopo il restauro, gli spazi che lo compongono.

Muovendo da queste premesse appare dunque indispensabile immaginare il futuro come dialogo critico con l'esistente e far sì che la produzione di senso venga alimentata dall'incontro tra le profondità storiche del sito (il passato) e le innovazioni introdotte dalla società contemporanea (il presente). Innovazione e tradizione: reinventarsi tornando a essere crocevia di flussi in un mondo, quello contemporaneo, la cui ribalta è occupata da termini come "reti internazionali", "produzione immateriale", "innovazione", "comunicazione". Si vogliono creare in primis le garanzie progettuali, economiche, culturali, relazionali affinché la Basilica Palladiana dal 2011 diventi uno dei grandi luoghi internazionali della cultura.

Per raggiungere queste aspettative va costruito un percorso progettuale che sin dal 2009 indichi da un lato la missione della Basilica Palladiana, dall'altro costruisca attorno a questo progetto il terreno fertile affinché la città possa essere accompagnata e preparata a confrontarsi con la nuova funzione del monumento.

Capo IV - Vicenza Capoluogo

Nei precedenti capitoli, con riferimento al PS e alle linee programmatiche dell'Amministrazione Comunale, già si è detto delle più rilevanti criticità e dei progetti più significativi per affrontarle e per sviluppare un nuovo Progetto di Città che proietti Vicenza in una ambiziosa dimensione di sviluppo sociale, economico e di relazioni.

La sintesi del Progetto di Città trova una forma grafica nell'Elaborato 0 del PAT, un elaborato che non vuole avere valenza normativa ma che svolge l'importantissima funzione di agevolare una comprensione sintetica e coordinata delle previsioni che la struttura del PAT distribuisce nelle tavole 1, 2, 3 e 4 e nelle normative.

Tutti gli elementi rappresentati nell'Elaborato 0 sono rinvenibili, con il necessario approccio normativo, nelle direttive e nelle prescrizioni del Norme Tecniche di Attuazione. Si tratta di disposizioni la cui forma normativa non è adeguata per comunicare in modo unitario e organico il Progetto di Città.

Con questo capitolo della Relazione, dedicato a Vicenza Capoluogo, si intende dare ulteriore rilievo alla funzione che si intende affidare al nuovo strumento di pianificazione per il governo delle trasformazioni urbane e territoriali.

Scorrendo la cronologia delle vicende urbanistiche di Vicenza, è facile cogliere come oggi ci si trovi nuovamente, come in rare occasioni, ad un punto di svolta nell'evoluzione di questo territorio e di questa comunità. Vicenza è rimasta per lungo tempo ai margini delle relazioni territoriali regionali. Ciò è avvenuto negli stessi anni in cui le imprese locali e la classe dirigente si sono proiettati, grazie alla capacità innovativa e produttiva, nella dimensione internazionale.

Oggi la crisi economica, se ve ne fosse bisogno, rende anche più evidente che Vicenza deve riagganciare tra loro il sistema locale, quello territoriale e quello regionale, sia per quanto concerne la connettività che per riannodare la complessità e rilevanza funzionale delle reti di servizi, istituzioni, saperi.

Ciò significa, in primo luogo:

- risolvere le inefficienze e le criticità locali dei sistemi ambientale, insediativo e infrastrutturale;
- rafforzare il coordinamento e l'integrazione con il sistema territoriale vicentino;
- innovare il proprio posizionamento nel sistema regionale e, in particolare, nel sistema metropolitano attestato lungo il Corridoio 5.

Il PAT individua per la Città uno scenario più ampio di quello decennale entro cui si risolve l'esigenza di dimensionamento. Si tratta, in buona misura, di uno scenario a-temporale, intendendo con ciò uno scenario in cui il tempo è una dimensione insufficiente per dare conto del ritardo accumulato nell'evoluzione di funzioni e relazioni. Un ritardo che oggi richiede uno straordinario investimento progettuale e realizzativo.

Un investimento progettuale e realizzativi straordinario e ambizioso che, in una situazione "ordinaria", potrebbe avere una proiezione ventennale e che, per essere concretizzato, necessita di basi solide, ambientalmente ed economicamente sostenibili.

Proprio per sostenere l'importanza del progetto il PAT indica le "armature" fondamentali su cui si fonda il Progetto di Città: quella ambientale, per la qualità del paesaggio urbano e rurale, e quella infrastrutturale, per la connettività e per l'accessibilità.

Il PAT individua e declina le due "armature" con la completezza e la complessità sinteticamente descritte nei successivi capi della presente relazione.

TITOLO II - Esiti di analisi e concertazione e inserimento di strategie e obiettivi

Capo I - Il processo di formazione

Di seguito, si richiamano i passaggi più significativi del processo di formazione del PAT:

- il Documento Preliminare (DP) del Piano di Assetto del territorio è stato adottato con deliberazione n. 142 del 21 aprile 2006;
- il Rapporto ambientale relativo al DP è stato approvato con deliberazione della G.C. n. 273 del 19/7/2006;
- l'Accordo di pianificazione con la Regione Veneto, con la contestuale presa d'atto del DP e del Rapporto ambientale, è stato sottoscritto tra Regione Veneto e Comune di Vicenza in data 20/7/2006;
- il Rapporto sulla fase di concertazione per il DP è stato approvato con deliberazione della G.C. n. 410 del 13/12/2006;
- la proposta di Piano di Assetto del Territorio e la relativa Valutazione Ambientale Strategica furono oggetto di presa d'atto della Giunta Comunale, con deliberazione n. 53 del 8/2/2008, e successivamente inviati alla Regione Veneto.

Con l'avvio del nuovo mandato amministrativo, a seguito delle elezioni comunali della primavera 2008, il processo di formazione del PAT è ripreso con la revisione dei contenuti, per riferirli anche al programma di mandato del Sindaco, con l'aggiornamento dei documenti, per allinearli alle innovazioni della pianificazione sovraordinata e alle trasformazioni territoriali, e con l'adeguamento alle più recenti disposizioni regionali e in particolare alle direttive per l'applicazione della L.R. 11/2004.

La revisione dei contenuti di PAT, mantenendo la coerenza con gli obiettivi del DP, si è formalizzata con la redazione, a cura dei competenti Uffici comunali, di una nuova proposta di Piano di Assetto del Territorio.

Nella fase di revisione e redazione della nuova proposta di PAT, al fine di comunicare l'idea di città e le scelte del piano, è stato sviluppato un vasto e intenso processo di coinvolgimento della città mediante un "percorso di comunicazione e rivolto alla cittadinanza e a tutti i soggetti interessati. Il Rapporto "Comunicazione e Partecipazione per il PAT" (v. Appendice)" da conto dei documenti prodotti, delle attività svolte, della partecipazione sviluppata e degli esiti della stessa.

Al fine di assicurare che la formazione del PAT si potesse sviluppare nell'ambito del più avanzato dibattito tecnico-scientifico in materia di pianificazione territoriale e, nel contempo, con un confronto con le più significative esperienze sperimentate anche in altre regioni, il Comune ha sottoscritto una apposita convenzione con l'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) per organizzare alcuni tavoli di valutazione e confronto e per rendere conto di detta attività in un apposito Rapporto "Verso il PAT di Vicenza: la parola degli esperti". La partecipazione di professionalità diverse, scelte per competenza sia nel mondo accademico che tra le più interessanti esperienze di pianificazione recenti, ha consentito di sviluppare uno screening dei contenuti del PAT e formulare una valutazione di coerenza con gli obiettivi, il contesto normativo, l'efficacia delle scelte. Gli esiti dello screening sono stati considerati nell'affinamento progettuale e normativo del PAT.

Capo II - Criticità e opportunità, le “armature”

1. L'ARMATURA AMBIENTALE

1.1 Il verde urbano

Fino agli anni '60 il lento procedere nella costruzione della città si presentava come un chiaro esempio di una equilibrata interdipendenza tra i manufatti urbani e gli ecosistemi territoriali con la loro diversa complessità (viali di accesso alla città, aree agricole, giardini e parchi verdi pubblici e privati). L'unica evidente frattura era costituita dalla linea ferroviaria, iniziata a fine ottocento, che ha tolto il rapporto spaziale prima esistente tra la città e Monti Berici.

Ora con il PAT si tratta di ricucire una situazione slabbrata, poco connotata, e per taluni aspetti contraddittoria (meno del 50% della superficie territoriale comunale è superficie agricola utilizzata); si tratta ora di puntare sulla qualità dei processi riorganizzativi e pianificatori di tutto ciò che non è costruito e pertanto si presenta come “territorio aperto”.

I temi natura ed urbano nel loro intrecciarsi con diverse connotazioni ed identità ispirano i contenuti del PAT, che si propongono di migliorare il sistema ambientale urbano e periurbano per una città dove si possa vivere, muoversi, lavorare e bene operare pensando alla qualità della vita presente e delle generazioni future.

Il verde e in generale l'Ambiente Urbano sono considerati un valore intrinseco che integra le bellezze artistiche e architettoniche della città in un *unicum*, che costituisce la peculiarità qualitativa dei diversi elementi naturali nel territorio urbanizzato.

L'obiettivo è la ricostruzione di un paesaggio urbano promuovendo collegamenti ecosistemici, considerato unitariamente alle diverse scale di complessità:

- il verde dei parchi e i boschi periurbano;
- il verde di quartiere con i parchi giochi e i viali alberati;
- il “terzo paesaggio” rappresentato dalle aree residuali (rotatorie, aree marginali e di risulta);
- il sistema degli argini e delle penetrazioni fluviali (Bacchiglione, Retrone, Astichello, Dioma);
- la costruzione di un “anello verde” periurbano che avvolga il Capoluogo, da est a ovest, intercettando gli assi ambientali radiali e svolgendo una funzione di supporto e regolazione dei processi di riqualificazione e sviluppo insediativo e infrastrutturale;
- i brani di campagna che ancora presentano elementi di qualità ambientale ai quali non si può rinunciare e che richiedono regole e soprattutto progetti a sostegno della loro tutela.

Il sistema delle connessioni è l'elemento portante per la creazione di un sistema di contiguità tra le aree, che utilizza da un lato le aste fluviali e dall'altro il sistema dei parchi, con la duplice funzione da un lato di caratterizzare il paesaggio e dall'altro anche di mitigare il sistema infrastrutturale esistente e di nuova realizzazione - bretelle S.P. 46 e S.P.

247, sistema SI.TA.VE, Tangenziale Nord, Gronda Nord, sistema delle bretelle scolmatici di traffico dai quartieri.

In sede di redazione del PI dovranno poi trovare specificazione:

- la puntuale pianificazione degli spazi a verde pubblico, secondo le vocazioni di utilizzo coordinate nel territorio;
- la stesura di un Regolamento Comunale sul Verde, con indicate le tecniche di realizzo di spazi a destinazione pubblica e dettate le direttive per la tutela delle essenze arboree e arbustive;
- le norme di attuazione per le aree agricole e di tutela.

Vicenza si caratterizza per la presenza di elementi di unicità che delineano la morfologia del territorio:

- i Monti Berici, che si affacciano sul centro della città, e le Valli, che si conservano ancora come bacini rurali di grande valore naturalistico e paesaggistico;
- i fiumi, il sistema dei corsi d'acqua e le fasce arginali, che attraversano il territorio comunale e integrano la morfologia della Città.

1.2 Rete di verde urbano

Il PAT si pone come strategia la valorizzazione e lo sviluppo del potenziale naturalistico e ambientale, ricercando la continuità ecologica del paesaggio, di mantenere e implementare l'equilibrio dell'ecosistema esistente e di stimolare la creazione di pertinenze ecologiche, preservando il patrimonio arboreo e in particolare le piante di pregio.

Nel PAT sono a tal fine individuati:

- gli ambiti di riserve naturali di interesse comunale e l'Oasi di Casale;
- gli ambiti rurali di valore;
- le aree che costituiscono il patrimonio esistente da conservare e rinnovare, con i coni visuali, gli elementi arborei da tutelare, le barriere antropiche;
- le nuove aree da destinare alla pubblica fruibilità;
- una rete di collegamento tra le grandi aree, con i corridoi ecologici principali e secondari.

Il PAT prevede la riqualificazione del sistema delle aree verdi esistenti:

- Parco Querini,
- Giardini Salvi,
- Campo Marzo,
- Oasi Valletta del Silenzio,
- Parco Villa Guiccioli,
- Viale Mazzini,
- Parco Retrone,
- Parco Fornaci,
- Parco Bedin Aldighieri,
- Parco di Villa Tacchi,
- giardini e parchi rionali.

Il PAT indica nuove aree verdi per la creazione di un sistema di connessione:

- area Ponte del Quarelo - Parco Bedin Aldighieri,
- parco ex ospedale psichiatrico S. Felice - area FTV,
- parco delle Piarde,
- area stadio Menti – nuova Università,
- area verde S. Pio X – quartiere,
- parco delle Montagnole – quartiere,
- parco Astichello – parco Querini,
- parco San Rocco – viale Mazzini – Porta S. Croce,
- area Carpaneda,
- area ex Centrale del latte – parco Astichello,
- spina ovest: da stazione a Monte Crocetta,
- riqualificazione aree verdi lungo le mura storiche .

In particolare il recupero delle antiche Piarde, broli a ridosso delle mura scaligere cittadine, la riqualificazione di Campo de Nane e la valorizzazione del tratto del Bacchiglione in prossimità della cittadella Universitaria e del nuovo Tribunale nell'area ex Cotorossi, all'incrocio con il fiume Retrone, darà continuità al suggestivo percorso del fiume che si presenta al cospetto della Villa Rotonda sulla strada Riviera Berica.

Il punto strategico di potenziamento dell'ecosistema è rappresentato dal naturale proseguimento a nord dello storico Parco Querini; il percorso del fiume Astichello si sviluppa in spazi aperti a limitata edificazione e offre la possibilità di creare un parco fluviale con ampie fasce golenali, la cui morfologia lascia spazio a innumerevoli vocazioni di impiego.

Le aree verdi esistenti e nuove verranno collegate fra loro con un rete di percorsi ciclopeditoni, al fine di integrare la pianificazione del verde pubblico e allo scopo di arrivare ad un sistema funzionale e collegato mettendolo in stretta correlazione con i percorsi ciclopeditoni esistenti e di progetto all'interno del territorio comunale.

L'individuazione di tali percorsi si basa su:

- collegamento tra oasi naturalistiche, parchi fluviali, aree boscate;
- preferenza per corridoi/percorsi già esistenti lungo le aste fluviali (argini dei fiumi);
- collegamenti ad anello;
- collegamenti che interessano anche siti di interesse storico, naturalistico, ambientale.

I collegamenti tra le grandi aree naturalistiche permettono di configurare il sistema delle grandi aree naturali, da collegare attraverso viabilità minore, che è costituito da:

- l'area di Maddalene - le risorgive e il bojo della Seriola, il bosco di Maddalene;
- Monte Crocetta - Villa Rota Barbieri, il quartiere di Villaggio del Sole, Villaggio produttività;
- il Bosco periurbano di Carpaneda;
- l'area umida di via Colombaretta Altavilla;
- la Valle di Gogna Sant'Agostino - il parco del Retrone, il bosco periurbano di ponte del Quarelo, il canile comunale;

- la zona collinare - Parco Bedin Aldighieri, il versante boschivo di piazzale Vittoria e il poggio boscato di monte Berico, il parco di Villa Guiccioli e il versante boschivo;
- la Valle del Silenzio, l'Oasi della Valletta del Silenzio;
- le valli in Riviera Berica, valle di Campedello, valle del Tormeno, valle di Grancare, e il monte Bisortole verso le valli di Fimon e valle della Fontega, val di Bugano;
- l'Oasi degli Stagni di Casale;
- Campo de Nane, Le Piarde, Parco Querini, il parco fluviale Astichello e le Risare;
- il Livellon, le risorgive del Maglio e l'area agricola di Polegge fino a Ponte dei Carri.

1.3 Le aste fluviali

Il sistema territoriale delle penetranti fluviali è caratterizzato da una rete principale formata dal fiume Astichello, dal fiume Bacchiglione e dal fiume Retrone, che per la loro importanza e per il fatto di costituire i Corridoi Ecologici, vanno preservati e tutelati, sia per quanto riguarda il loro corso, sia per il sistema degli argini, favorendone l'uso pubblico.

Il reticolo secondario dei corsi d'acqua è rappresentato dal fiume Tesina, dal torrente Orolo, dalla roggia Tribollo, roggia Caveggiara, roggia Riello, roggia del Maglio, roggia Menegatta, roggia Muzzana, roggia Seriola, roggia Dioma, dai rii Cordano e Selmo e da un capillare sistema minore di rogge e scoline a servizio degli appezzamenti fondiari.

Due i corridoi ecologici che costituiscono gli assi ortogonali di attraversamento della città sono:

- da Nord a Sud il fiume Astichello e il fiume Bacchiglione;
- da Ovest ad Est la roggia Dioma, il fiume Retrone e il Fiume Bacchiglione.

I principali percorsi lungo le aste fluviali sono:

- Cavazzale - Polegge lungo la roggia Polegge,
- prosecuzione lungo fiume Astichello,
- fiume Tesina - confine con Torri di Quartesolo/Longare,
- fiume Retrone - Ferrovieri-Gogna-Ponte del Quarelo.

2. L'ARMATURA INFRASTRUTTURALE

2.1 Infrastrutture, mobilità, trasporti

Lo sviluppo infrastrutturale del territorio regionale assegna a Vicenza un ruolo cardine e nodale rispetto alle grandi direttrici che sono in fase di progettazione o di realizzazione.

Dal punto di vista del traffico su gomma, si incrociano a Vicenza e nel suo territorio il Sistema delle Tangenziali Venete (SI.TA.VE), il prolungamento della A31 della Valdastico verso Sud, la Superstrada Pedemontana Veneta.

Anche i sistemi di trasporto collettivo introducono nel territorio di Vicenza importanti infrastrutturazioni come l'Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).

Di fronte a questo scenario complesso e strategico, la città di Vicenza vuole attrezzarsi per adeguare la sua infrastrutturazione e gli assetti della mobilità alla nuova organizzazione territoriale della mobilità.

Il tema delle relazioni sovracomunali si deve quindi integrare con le esigenze della mobilità locale attraverso lo sviluppo delle seguenti strategie:

- razionalizzare gli accessi all'area urbana e decongestionare i quartieri;
- sviluppare una nuova rete portante del trasporto pubblico locale;
- promuovere e sviluppare la mobilità sostenibile, con particolare riguardo alla pedonalità e ciclabilità, al trasporto collettivo ed alle politiche della sosta.

Dalla città del consumo di energia e di territorio alla costruzione della città della sostenibilità (economica, sociale, ambientale) e della creatività.

L'obiettivo è quello di creare le condizioni per portare sempre più vicentini ad utilizzare mezzi di trasporto non inquinanti e rispettosi dell'ambiente e della salute quali la bicicletta e il mezzo pubblico locale, che dovrà essere sempre più confortevole e a misura dei bisogni espressi dalla città.

2.1.1 Vicenza nel territorio regionale

A Vicenza e nel suo territorio si sta sviluppando un sistema infrastrutturale in grado di offrire nuove relazioni di scala territoriale ma anche una nuova accessibilità per la città.

Vicenza deve strutturare l'accesso a queste infrastrutturazioni e deve assicurare adeguato supporto ed integrazione per la nuova viabilità.

La Pedemontana garantisce un sistema di superamento del nucleo urbano per i traffici che da est si dirigono verso ovest; l'estensione a sud della Valdastico garantisce una nuova asta per il consistente traffico che oggi interessa la Riviera Berica; le Tangenziali Venete intendono realizzare un sistema a supporto del fascio autostradale a servizio delle relazioni di media distanza.

A completamento di questo nuovo quadro di riferimento, Vicenza opera sui seguenti interventi:

- la nuova S.P. 46 che dal nodo di Vicenza Ovest (S.R. 11, casello autostradale di Vicenza Ovest, Ponte Alto) punta verso nord sulla direttrice della strada del Pasubio, a creare una importante

- connessione con i quadranti di Malo, Schio e Thiene ed a mettere in relazione il territorio di Vicenza con la Pedemontana Veneta;
- la nuova bretella tra la S.P. 247 della Riviera Berica ed il nodo di Vicenza Est (S.R. 11, casello autostradale di Vicenza Est, complanare) a sgravare l'attraversamento urbano della Riviera Berica e a garantire nuova capacità alla parte terminale della Riviera Berica attraverso la sua connessione con Vicenza Est.

Per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto collettivo, il tracciato dell'Alta Velocità/Alta Capacità interessa il territorio di Vicenza garantendo potenzialmente lo sviluppo di un servizio ferroviario di media e lunga distanza, direttamente connesso con le linee portanti del sistema ferroviario italiano ed europeo (cfr. il Corridoio V).

Direttamente connesso a questo sistema sarà quello delle relazioni di breve distanza garantite dal Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), con l'affermazione della Stazione di Vicenza quale nodo principale ferroviario e la previsione di ulteriori fermate poste in zona est, sulla linea per Padova, ed in zona nord, sulla linea per Schio, in località Anconetta.

Direttamente connessa al SFMR si colloca la necessità di sviluppare un nodo di interscambio strategico per la mobilità alla scala metropolitana ed urbana, garantendo spazi per la sosta dei veicoli, per l'attestamento delle linee del trasporto pubblico locale, per il raggiungimento e la sosta delle biciclette.

2.1.2 Gli accessi alla città e il decongestionamento dei quartieri

L'obiettivo strategico di garantire lo sviluppo di centralità urbane in luogo di periferie senza identità passa attraverso la realizzazione di sistemi infrastrutturali mirati a decongestionare i centri dei quartieri, storicamente collocati lungo le direttrici di connessione tra il territorio e la città di Vicenza e, in quanto tali, interessati da rilevanti componenti di traffico di attraversamento.

Occorre risolvere le conflittualità tra esigenze di scorrimento veloce e di sviluppo delle singole realtà di quartiere attraverso l'estromissione del traffico improprio di attraversamento.

Il PAT prevede pertanto la creazione di vere e proprie bretelle:

- a Polegge, sulla direttrice della strada Marosticana,
- a Saviabona, sulla direttrice per Cavazzale, garantendo altresì una nuova connessione verso la Cittadella degli Studi lungo viale Cricoli;
- ad Anconetta, connessa anche alla viabilità per la soppressione del passaggio a livello, barriera infrastrutturale che necessita di soluzione;
- Strada Nicolosi per sgravare il quartiere dall'intenso traffico proveniente dal Comune di Monticello Conte Otto;
- a Bertesinella, sulla direttrice Ca' Balbi;
- alla Stanga – Viale della Pace – Quartiere di S. Pio X con il completamento di via Martiri delle Foibe, alternativa alla percorrenza di viale della Pace ed all'attraversamento della Stanga e di S. Pio X, oltretutto nuova connessione tra il nodo Vicenza Est e le aree centrali;

- a Longara, sulla direttrice della Riviera Berica, garantendo anche una nuova connessione, parallelamente alla strada di Longara, verso Arcugnano;
- ai Ferrovieri, sulla direttrice di viale Sant'Agostino, per consentire anche una nuova connessione verso viale San Lazzaro.

Il decongestionamento degli assi viari per consentire lo sviluppo delle centralità di quartiere interessa anche alcuni ambiti centrali, in cui i flussi di traffico hanno ormai annullato le connessioni storiche, le relazioni ciclabili e pedonali, la qualità della vita e architettonica dei luoghi.

La realizzazione delle bretelle scolmatrici offre anche l'occasione di procedere alla riqualificazione di importanti assi viari.

Si tratta soprattutto di offrire nuove soluzioni al rapporto tra la città ed i suoi colli, Monti Berici e Monte Crocetta. In questo contesto si colloca la previsione di un nuovo collegamento sotto il Monte Berico attraverso l'adeguamento dell'opera programmata, in ambito SI.TA.VE, di scolmatore fluviale tra Retrone e Bacchiglione. Quest'opera si connetterebbe verso est con la Riviera Berica e via Martiri delle Foibe e verso ovest con viale Fusinato, consentendo una previsione di riduzione del traffico su Porta Monte, viale Risorgimento o viale Margherita.

In quest'ultimo caso, il tunnel sotto il Monte Berico offrirebbe la possibilità di una radicale ristrutturazione dell'asta che da Porta Padova conduce a viale Risorgimento, sviluppando un ambito della pedonalità e della ciclabilità nel cuore dello sviluppo della presenza universitaria e del tribunale a Vicenza.

Verso ovest, il Tunnel si collega con una nuova asta viaria, da ricavarsi a sud della ferrovia, diretta alla bretella scolmatrice dei Ferrovieri.

Tale ulteriore sviluppo offrirebbe la possibilità di creare, per la stazione ferroviaria, l'affaccio verso sud, con parcheggio: una stazione passante che risolve anche il suo rapporto con la città ed il superamento dell'attuale cesura costituita dall'attraversamento di viale Venezia-viale Milano.

Tra gli obiettivi qualitativi vi è sicuramente quello della "ricucitura" tra il territorio nord (Villaggio del Sole-Monte Crocetta-Maddalene) e il centro Città. Per raggiungere questo obiettivo saranno verificate e valutate ipotesi di variate all'attuale tracciato, sia mediante variazioni altimetriche di tratti di Vale del Sole, sia mediante una diversa dislocazione della modalità ciclopedonali e del servizio TPL. Il collegamento fisico spaziale tra i tre nuclei di Monte Crocetta e dei Villaggi del Sole e della Produttività, che caratterizzano morfologicamente e spazialmente questa parte di città, deve essere perseguito senza compromettere la funzionalità del sistema viario e migliorando la qualità ambientale dell'ambito.

A nord della Città, il PAT riconosce la necessità di creare una connessione tra la nuova S.P. 46 ed il prolungamento di via Aldo Moro al nodo di Vicenza Nord (A31, Strada Postumia), per soddisfare le quote di traffico di attraversamento che oggi insistono sui quartieri posti lungo la circonvallazione di via Ragazzi del '99, viale Cricoli, viale Dal Verme e viale Diaz. In questo contesto, diverse ipotesi di infrastrutturazione sono oggetto di valutazione e di confronto nel tavolo tecnico con la Provincia.

Il progetto infrastrutturale dovrà da una parte ricercare i passaggi nel territorio meno impattanti e dall'altra essere opportunamente dimensionato.

Il tema del passaggio a nord potrà non risolversi completamente con la realizzazione di tale nuova infrastruttura: quote residue di traffico, anche significative, potrebbero gravitare ancora sulla circonvallazione nord prodotte da relazioni che non trovano risposta nella nuova infrastruttura. Come per le bretelle scolmatrici lungo le aste di penetrazione, potrebbero dare beneficio alcune soluzioni viarie in grado di liberare dal traffico il centro dei quartieri oggi gravitanti sull'asta di viale Dal Verme e viale Cricoli e contemporaneamente di offrire una adeguata e fluida connessione est-ovest a supporto anche del nuovo sistema degli accessi alla città. Per raggiungere questo obiettivo saranno valutate e verificate ipotesi per realizzare tracciati alternativi e mettere in sicurezza le attuali infrastrutture.

La nuova strutturazione degli accessi alla città mira anche ad alimentare in modo diretto i parcheggi scambiatori, confermati e potenziati nel PAT in quanto finalizzati ad offrire una risposta alle soste pendolari ed alle soste di lunga durata.

Le localizzazioni previste sono:

- Ponte Alto, direttrice S.R. 11 vs Verona, nuova S.P. 46, casello di Vicenza Ovest;
 - Vicenza Est (Arena degli Eventi), direttrice S.R. 11 vs Padova, casello di Vicenza Est, asta della Riviera Berica;
 - Ferrarin/Zona Sportiva, sulle direttrici nord.
- Sono confermati i parcheggi Bassano-Stadio e Cricoli, mentre sono prevedibili ulteriori importanti bacini di sosta all'interno dei cardini dell'accessibilità delineati dal PAT.

A supporto di tali parcheggi, nell'ambito più centrale della città la sosta di breve o media durata troverà collocazione privilegiata all'interno di parcheggi anziché lungo strada, per ottimizzare il sistema di comunicazione della sosta e per consentire la riqualificazione urbana. I maggiori parcheggi previsti sono:

- Ex Gil;
- Carmini;
- Verdi;
- Campo Marzo/Eretenio;
- Zona FTV;
- Ferrovia/lato sud.

2.1.3 La rete portante del trasporto pubblico locale

L'attuale sistema della mobilità pubblica nel territorio comunale è costituito essenzialmente da:

- la linea ferroviaria Milano Venezia lungo l'importante direttrice est ovest;
- la linea ferroviaria Vicenza Schio dalla stazione centrale in direzione nord con fermata intermedia nei pressi del quartiere Anconetta;

- la linea ferroviaria Vicenza Schio;
- la rete di trasporto pubblico extraurbano che lungo le principali radiali di accesso in città porta gli utenti provenienti dai comuni della provincia fino in centro città presso la stazione delle autolinee extraurbane, posta subito a fianco della stazione ferroviaria, formando di fatto un centro intermodale che vede la presenza anche di un importante snodo delle linee urbane, pur sacrificato negli spazi;
- la rete di trasporto pubblico urbano di autobus, diffusa capillarmente nel territorio comunale e fino ai comuni contermini. La rete urbana ha uno sviluppo sostanzialmente radiale con un percorso centrale ad anello lungo il percorso delle mura duecentesche all'interno del Centro Storico, evitando il transito per Corso Palladio, come avveniva fino alla fine degli anni novanta, con un importante snodo (scambi di linee e trasbordi con altre modalità, quali bus extraurbano e treno) presso la stazione ferroviaria ed un altro importante snodo (scambio di linee e trasbordo con bus extraurbano) a est all'interno del Centro Storico in Viale Giuriolo/Piazza Matteotti.

Dalla struttura degli spostamenti che avvengono in città, si evidenzia una concentrazione degli spostamenti pendolari in auto, di scambio con i comuni esterni, proprio nella direttrice ovest – est. Parallelamente la linea di trasporto pubblico che risulta più carica è la linea n. 1 che effettua proprio il percorso lungo la direttrice ovest – est (Viale San Lazzaro – SS. Felice e Fortunato – Stazione FS – Centro – Viale della Pace – Stanga e relativi prolungamenti).

La direttrice ovest-est è quindi già oggi un importante direttrice di carico di traffico, sia esso pubblico che privato. D'altro canto lo stesso sviluppo urbanistico della città vede appoggiarsi su Viale San Lazzaro e Viale Verona da un lato e Viale della Pace dall'altro i due più popolosi quartieri di Vicenza: San Lazzaro e San Pio X.

Il PAT interpreta e rafforza il ruolo di direttrice di forza degli spostamenti di scambio con l'esterno alla città e degli spostamenti interni alla città, sia recependo le previsioni regionali sul sistema della mobilità (SFMR) e sul sistema degli insediamenti direzionali commerciali, sia proponendo la localizzazione di funzioni attrattive lungo l'asse (Nuovo Centro Civico, Arena degli Eventi), oltre a quelle già avviate o presenti (Fiera, Stazione, Tribunale, Università).

Lungo l'asse ovest – est, sono previsti i seguenti progetti:

- il progetto di Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale che include le linee Vicenza–Padova, Vicenza–Treviso e Vicenza–Schio con le relative fermate di Vicenza Stazione Centrale e di Anconetta (in direzione Schio). Si considerano necessarie le fermate aggiuntive di Vicenza Ponte Alto e Vicenza Arena degli Eventi, per coordinarle con gli importanti punti di capolinea e di interscambio con una nuova linea urbana ad alimentazione elettrica di trasporto pubblico innovativo;
- il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento individua nei nodi infrastrutturali di Vicenza Ovest e di Vicenza Est due poli di sviluppo delle attività commerciali e direzionali;
- centro Culturale e Centro Civico nei pressi dell'area del centro intermodale a fianco della stazione ferroviaria;

- localizzazione dell'Arena degli Eventi con lo Stadio di calcio ed altre attività ludico-ricreative ad est;
- localizzazione del nuovo Tribunale e del polo direzionale commerciale;
- conferma della presenza dei padiglioni fieristici a ovest.

Questo rafforzamento del ruolo di attrattore di funzioni e di spostamenti non può che essere soddisfatto da un sistema di mobilità pubblica incisivo, efficace (dotato di buona frequenza e puntualità) e confortevole, favorendo lo scambio sia con la mobilità privata (auto o bici) che con le altre modalità di trasporto collettivo, quali il trasporto extraurbano, il treno e la metropolitana regionale.

Il PAT quindi introduce la Dorsale Metropolitana come la direttrice lungo la quale va sviluppato un sistema di trasporto pubblico innovativo portante di tutta la rete di linee di trasporto urbane e che collega e racchiude tutti i principali nodi di interscambio con le linee ferroviarie, con l'SFRM, con le principali direttrici automobilistiche ed i relativi parcheggi scambiatori ad ovest, ad est e centrali, toccando gli importanti nodi infrastrutturali di Vicenza Est e di Vicenza Ovest.

La stazione ferroviaria sarà caratterizzata da un doppio affaccio ed avrà un nuovo parcheggio scambiatore sul lato sud, che funzionerà in sinergia con l'attuale parcheggio scambiatore di Park Bassano, a ridosso del Centro Storico.

Le caratteristiche principali del nuovo innovativo sistema di trasporto, oltre alla frequenza adeguata, devono essere la puntualità garantita dal percorso in corsia riservata o protetta, il comfort, il basso impatto ambientale e il coordinamento con gli altri mezzi di trasporto pubblici.

Il progetto di Dorsale Metropolitana può sfruttare la realizzazione già programmata della corsia riservata bus Ponte Alto – Stazione autolinee extraurbane, opera in itinere da diversi anni che coinvolge nel finanziamento sia il Comune di Vicenza che la Provincia di Vicenza.

Dallo snodo centrale, quello corrispondente al centro intermodale nel nodo Stazione, è previsto lo sviluppo di un sistema di trasporto pubblico che si appoggia ad un percorso circolare che collegherà Stazione, Teatro, Questura, Cittadella della Sicurezza, Ospedale Vecchio, Ospedale Nuovo, Università, Tribunale e sarà caratterizzato dagli stessi livelli di qualità della linea della Dorsale Metropolitana.

La Nuova Circolare potrà da un lato intercettare tutte le linee radiali dei bus che caratterizzano il tradizionale trasporto pubblico locale proveniente dai quartieri, dai comuni contermini e dai parcheggi di interscambio e dall'altro consentire di recarsi nei luoghi più centrali con mezzi molto contenuti nelle dimensioni e a ridottissimo impatto ambientale.

2.1.4 Sviluppo della mobilità sostenibile

Nel Piano Urbano della Mobilità e nel successivo Piano degli Interventi, avrà un importante sviluppo anche il tema della mobilità ciclabile come volano verso una mobilità più sostenibile.

La bicicletta rivestirà un ruolo essenziale e strutturale, connesso secondo un disegno strategico e non residuale con il sistema della viabilità e con le

politiche del trasporto pubblico. Il flusso già attualmente presente all'ingresso della città storica e all'interno dei quartieri non può essere contrastato da difficoltà di accesso e movimento o da pericolosità indotte dalla compresenza di mezzi automobilistici e il trasporto in bici va incentivato garantendo anche la dotazione infrastrutturale e una rete viaria articolata.

L'incentivazione verso l'uso della bicicletta, già diffusa nella realtà vicentina, si ottiene attraverso la realizzazione di una rete diffusa di piste ciclopedonali o ciclabili, la creazione di punti di parcheggio e custodia di biciclette, la costituzione di alcuni centri di servizio per la bicicletta, che oltre alla custodia prevedano anche il noleggio e la riparazione, la diffusione di punti di interscambio tra bicicletta e bus alle fermate, ecc.

La rete delle piste ciclabili si potrà suddividere in tre livelli:

- la rete ciclabile extraurbana, SISTEMA RADIALE di collegamento con i comuni contermini in potenziamento di quelle esistenti;
- la rete ciclabile urbana, che con un SISTEMA ANULARE raccoglie i ciclisti provenienti dall'esterno e li distribuisce nei quartieri della città e verso il centro;
- la rete ciclabile di quartiere, come MICROSISTEMA diffuso capillarmente nei quartieri contestualmente alla creazione di isole ambientali e zone 30 a traffico limitato.

Allo stato attuale è presente una rete di piste non collegate tra loro ed incomplete nello sviluppo. Prioritario sarà completare le piste esistenti e collegarle tra di loro in modo funzionale.

Verranno accolte e collegate le 10 reti in ingresso dai comuni limitrofi di Creazzo, Costabissara, Caldogno, Monticello C. Otto, Bolzano V., Quinto V., Torri di Quartesolo, Longare, Arcugnano e Altavilla V. per completare la rete extraurbana.

In ambito di quartiere, si tratta soprattutto di realizzare piste o percorsi ciclabili, protetti da interventi di moderazione del traffico, atti a garantire la sicurezza dei ciclisti. Infatti, la mobilità ciclopedonale dovrà essere curata anche da un punto di vista della sicurezza stradale, mirando alla riduzione dell'incidentalità generalizzata in tutte le strade urbane, introducendo il concetto di zone 30 e isole ambientali, individuandone gli ambiti o i confini nella rete viaria cittadina.

Le reti ciclo pedonali sono da affiancare a politiche di sviluppo dell'offerta di car sharing, car pooling e bike sharing, perseguendo l'obiettivo di sviluppare forme alternative all'uso dell'auto privata, a vantaggio della sostenibilità ambientale sociale ed economica.

Capo III - La progettualità

Il PAT è strutturato come piano orientato e finalizzato alla costruzione della Città Pubblica e come strumento per integrare e coordinare le risorse private negli investimenti necessari per conseguire quel risultato insieme a quelli di natura privatistica.

L'apparato normativo sviluppa questo approccio e fornisce contestualmente l'apparato degli obiettivi, con una pur essenziale indicazione progettuale, le direttive per accompagnare il processo di trasferimento dal PAT al PI, le prescrizioni per garantire l'effettivo raggiungimento dei risultati e consentire, inoltre, l'accorciamento della filiera della pianificazione e consentire, ove possibile, la diretta attuazione del PAT o del PI.

L'apparato progettuale del PAT trova nell'art. 25 delle NTA uno dei gangli più importanti nella strategia generale del piano. In questo articolo le disposizioni contengono un ricco elenco di progetti per azioni di riqualificazione e riconversione, cui corrisponde una indicazione cartografica, differenziati in tre gruppi: di Interesse Pubblico Strategico (IPS), con Assetto Delineato (AD), con Assetto Aperto (AA).

Ciascun gruppo riferisce a obiettivi per il cui perseguimento sono differenziati gli attori e i gradi di definizione progettuale. Per tutte le azioni le NTA prescrivono l'obiettivo della riduzione della attuale complessiva superficie impermeabilizzata. Detta riduzione di impermeabilizzazione dovrà essere perseguita al netto delle altre misure di mitigazione e compensazione indicate in sede di valutazione di compatibilità idraulica.

Le azioni di Interesse Pubblico Strategico (IPS) sono riferite ai progetti di maggiore rilevanza pubblica o che, per complessità attuativa o funzionale, richiedono un supplemento di concertazione e definizione.

L'elenco che segue ha carattere indicativo, si rinvia alla normativa per il contenuto regolativo che il PI potrà ridefinire specificando caratteri, funzioni e dimensioni d'intervento, perimetro operativo:

Azioni per interventi di Interesse Pubblico Strategico (IPS)

- Stazione FS VI, si tratta di una previsione che deve vedere la convergente volontà di Ferrovie dello Stato per avviare un rinnovamento strutturale della Stazione di Vicenza che potrà determinare effetti benefici sulla Città e sul territorio:
 - sarà possibile raggiungere rapidamente la Stazione da sud;
 - sarà disponibile un parcheggio di interscambio a sud e a nord ;
 - sarà possibile accedere direttamente al cuore della Città senza impegnare la viabilità a nord della Stazione;
 - sarà occasione per riqualificare e valorizzare la Stazione;
 - sarà possibile massimizzare l'integrazione modale pubblica (ferroviaria, extraurbana, urbana) e quella privata (veicolare, ciclabile e pedonale).
- Area San Biagio AIM/Ex Carceri/Complesso conventuale/Ex ACI, la previsione comprende più moduli progettuali che potranno essere realizzati in fasi distinte ma coordinate:
 - il trasferimento della sede AIM consentirà di potenziare il parcheggio a rotazione;
 - il recupero e la ristrutturazione del complesso di San Biagio (ex carceri

- e chiostri) consentirà la localizzazione dell'Archivio di Stato e di strutture culturali comunali;
- la ristrutturazione urbanistica riqualificherà l'area e valorizzerà il patrimonio pubblico;
 - realizzazione di un percorso pedonale lungo il Bacchiglione e riqualificazione delle aree prospicienti.
 - Mura zona viale Mazzini e San Rocco, si tratta di una delle previsioni di maggior impatto simbolico che prevede di liberare le Mura dalla presenza di edifici moderni incongrui con i valori monumentali e paesaggistici. La liberazione delle Mura costituisce la necessaria premessa per avviare interventi di pulizia e ordinaria manutenzione e, successivamente, interventi di consolidamento e restauro nei punti di maggior degrado. Gli interventi si inquadrano in un progetto più generale, relativo all'intero sviluppo delle Mura, che richiede la collaborazione dei privati e l'applicazione di forme di compensazione urbanistica. Nell'ambito d'intervento sarà inoltre sviluppata, in forma coordinata, la formazione in San Rocco del Polo dei Servizi Sociali, dove si integreranno tutte le funzioni relative alla programmazione e alla gestione dei servizi alla persona, e in Santa Maria Nova del Polo Scolastico Primario.
 - Ex Centrale del Latte, la previsione è connessa alla generale riqualificazione del quadrante urbano in cui è collocata la ex Centrale del Latte. L'intervento ha lo scopo di riequilibrare la dotazione di aree pubbliche e di costituire un fulcro di centralità per il quartiere.
 - Maddalene, Monte Crocetta, Colonia Bedin Aldighieri, Laghetto, Bertesinella, le previsioni attengono ad un programma settoriale per l'inserimento di strutture per l'assistenza sociale agli anziani. Per l'intervento a Maddalene è previsto il potenziamento dell'area a bosco con la realizzazione di un parco attrezzato a supporto della ciclabile che già attraversa l'area e connette, tra l'altro l'area ambientale di Maddalene Vecchia. L'investimento per la realizzazione della struttura socio assistenziale di Maddalene assorbirà anche una parte degli oneri relativi al potenziamento dell'area boscata.
 - Depuratore di Casale, la conferma del depuratore di Casale comporta la necessità di accompagnare il potenziamento dell'impianto con importanti interventi di ambientazione paesaggistica e di compensazione idraulica. La localizzazione in area golenali del Bacchiglione, area classificata dal PAI come P4, richiede interventi di particolare rilevanza sia sotto il profilo tecnico che economico che andranno concordati con gli Enti e gli Uffici competenti in materia di sicurezza idraulica, di tutela ambientale e di tutela paesaggistica.
 - Ospedale e Seminario Nuovo, l'indicazione del PAT recepisce la strategia dell'Azienda ULSS 6 che conferma l'attuale dislocazione dell'Ospedale di San Bortolo e ne prevede l'ampliamento e la riqualificazione grazie all'utilizzo del vicino Seminario Nuovo, oggi non utilizzato. La scelta comporta delle conseguenti decisioni relative alla accessibilità dell'Ospedale che vedrà un forte incremento dei flussi giornalieri e un potenziamento delle funzioni. Il PAT, accertata la possibilità di riorganizzare l'accessibilità, rinvia la definizione delle soluzioni ad una fase operativa successiva. In linea di massima si è accertata la possibilità di separare i flussi della viabilità pubblica da quelli di connessione tra i due complessi ospedalieri, di riorganizzare l'accesso ai parcheggi e al Pronto

Soccorso e di potenziare il sistema di trasporto pubblico.

- Servizi per la gestione urbana (strutture AIM) e un ambito strategico per azioni di riqualificazione e compensazione ambientale della zona industriale e del sistema produttivo territoriale, la prevista dismissione delle attuali sedi AIM in Centro Storico e la riorganizzazione delle altre sedi comporta la rilocalizzazione delle funzioni che si concentreranno al bordo est della Città, nell'area collocata a cavallo del punto di sfioro delle linee ferroviarie VI-Schio e VI-TV, e in prossimità del casello di VI-Est. Si tratta di aree che consentono una buona funzionalità per le attività di manutenzione e gestione urbana e che rappresentano una straordinaria opportunità per la riqualificazione urbana delle sedi in dismissione. Ad integrazione della previsione per la sede a est della Città, il PAT individua un'altra area a S. Agostino, compresa tra le tangenziali e il Retrone, quale riserva territoriale, destinata a svolgere un'importante funzione nella riqualificazione ambientale della zona industriale di Vicenza Ovest.
- Quartiere dell'Università e Polo Tecnologico e della Meccatronica, uno dei progetti di rango regionale più importante e impegnativo è costituito dalla formazione del Quartiere Universitario e dalla attivazione di un polo dell'innovazione a sostegno del sistema produttivo più avanzato e, in particolare, nel campo della meccatronica. Il progetto potrà essere attuato anche utilizzando l'area che verrà liberata dal trasferimento del Menti in una nuova struttura a Vicenza Est. Per la grande rilevanza strategica e per la dimensione almeno regionale, la costituzione di un polo tecnologico integrato con il polo della meccatronica e con il quartiere dell'università costituisce fattore innovativo per lo sviluppo economico della Città e del territorio vicentino.
- Il Quartiere Universitario, oltre che delle sedi per la didattica, la ricerca e i servizi, potrà giovare di un innovativo sistema di trasporto pubblico, connesso al nodo intermodale della Stazione e alle principali funzioni pubbliche dislocate lungo il tracciato della "circolare elettrica", e di una localizzazione di straordinaria qualità, al bordo del Centro Storico, con affaccio sul corso del Bacchiglione e del Retrone, e in prossimità della salita a Monte Berico che il nuovo assetto viario e della mobilità libererà dalla morsa del traffico "reintegrandolo" nel sistema urbano.
- Quartiere Fieristico, la previsione è di carattere generale in quanto il sistema fieristico è stato sinora individuato e gestito entro i ristretti limiti degli edifici della Fiera. Il riconoscimento nel PAT della Fiera quale struttura e funzione di pubblico interesse evidenzia anche necessità di collocarla in una dimensione più ampia con il duplice obiettivo di favorire la realizzazione delle infrastrutture e i servizi, necessari per sostenere e qualificare le attività, e per indirizzare le trasformazioni e gli usi nell'intorno per creare un contorno nel quale, lungi dall'interferire con la Fiera medesima, si sviluppino attività che non ne surrogino le funzioni e entrino in un rapporto sinergico e complementare. Di particolare rilevanza la potenzialità di riqualificazione delle aree collocate a nord della linea FS per innovare il sistema relazionale tra la Zona industriale, la Città e il sistema insediativo che si sviluppa a ovest fino a Montecchio Maggiore.
- Polo della Prevenzione, si tratta di un progetto di rilevanza sovracomunale e, in parte, regionale con il quale il territorio comunale si fa carico di dotare il territorio di una innovativa struttura per le attività e le funzioni in materia

di prevenzione. Nell'area dislocata tra Polegge e Laghetto, saranno dislocate le principali strutture per la gestione dei rischi e per la sicurezza sanitaria di primo intervento. Si prevede la localizzazione in quest'area di: Vigili del Fuoco, SUEM, Croce Rossa, Sala Operativa Protezione Civile della Prefettura, Protezione Civile della Provincia e Protezione Civile del Comune. La previsione del PAT è coordinata con altri progetti che garantiscono l'adeguatezza delle infrastrutture di connessione e la riqualificazione delle sedi liberate.

- Polo degli impianti sportivi, al bordo nord del tessuto edificato del Capoluogo, in viale Bacchiglione, sono dislocati impianti e strutture per lo sport che costituiscono un polo di rilevanza comunale. Si rende necessario adeguare il sistema di accessibilità e di sosta e avviare, anche grazie al recupero del "Campo Federale" un complessivo progetto che porti ad una maggiore integrazione e sinergia funzionale tra i diversi impianti e strutture. Gli interventi sul Polo degli impianti sportivi dovranno, tra l'altro, adottare le migliori tecnologie e tecniche costruttive e gestionali per il contenimento dei consumi energetici e per la riduzione dell'impatto ambientale connesso alle esigenze igieniche e in particolare ai consumi idrici.

Azioni per interventi con Assetto Delineato (AD)

Si tratta di azioni per le quali i privati interessati hanno già presentato ipotesi di intesa preliminare che il PAT ritiene compatibili e sinergiche al perseguimento degli obiettivi di pubblico interesse e che, dopo l'entrata in vigore del PAT, dovranno essere oggetto di apposita proposta di convenzione per l'inserimento nel PI.

- Arena Eventi/Stadio Menti, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale Vicenza Futura, società che detiene parte rilevante dell'ambito individuato, presenta un progetto per la realizzazione di una struttura idonea a sostituire il Menti, che sarà demolito, nonché delle necessarie opere di connessione viaria. La proposta, che trova il suo equilibrio economico nella previsione di insediamenti commerciali, direzionali, residenziali e turistici, si colloca all'interno del Cardine Est (vedi art. 47 delle NTA) e contribuisce alla formazione del sistema viabilistico e per la mobilità: realizzazione del nodo su viale serenissima, aggancio a via Martiri delle Foibe, area per la realizzazione della fermata SFMR, utilizzazione dei parcheggi al servizio dell'Arena Eventi come parcheggio scambiatore.
- Piazza Bertesina, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale la proprietà di Villa Curti, a fronte della possibilità di recuperare gli edifici esistenti per valorizzarli a scopo turistico, realizza la sistemazione della Piazza di Bertesina, un parcheggio a servizio delle strutture sportive parrocchiali, la sistemazione della viabilità interessata.
- Monte Asolone/Astichello, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale la società Marte, presenta un progetto per realizzare edifici residenziali a fronte della cessione e la sistemazione di una vasta area lungo l'Astichello, la realizzazione di opere di urbanizzazione, la sistemazione di un'area comunale lungo l'Astichello e dell'area dell'ex Centrale del Latte, la messa a disposizione di alloggi per ERP e di un'area per realizzare un progetto assistenziale da attuare in collaborazione con una ONG.

- Area ex Zambon, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale la società Zambon, a fronte della realizzazione di edifici residenziali, procederà alla necessaria bonifica dell'area, alla realizzazione di un parco urbano e di una struttura di supporto e alla realizzazione delle connesse strutture viarie.
- Banca Popolare VI, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale la Società Stampa, immobiliare della BPVI, a fronte della ristrutturazione a destinazione direzionale di parte del park Europa, procederà alla demolizione di un edificio collocato a ridosso delle Mura nonché alla sistemazione dell'area e alla cessione gratuita al Comune.
- Montagnole/PP6, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale i proprietari dell'area, nota come Montagnole o Giardini Riello, accettano di permutare parte della proprietà con altra area di proprietà comunale nella quale realizzare edifici residenziali e le opere di urbanizzazione.
- Campo Federale/PP6, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale i proprietari del "Campo federale", accettano di permutare la proprietà, previa realizzazione di interventi di riqualificazione, con altra area di proprietà comunale nella quale realizzare edifici residenziali, commerciali e direzionali, le opere di urbanizzazione.
- IVEM/ex PP5, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale i proprietari dell'area accettano realizzare edifici con varie destinazioni e le opere di urbanizzazione e una quota aggiuntiva di circa il 30% di parcheggi ad uso pubblico.
- Marchetto/ex PP5, la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale i proprietari dell'area si impegnano alla realizzazione delle urbanizzazioni primarie e alla cessione gratuita al Comune di un'area su cui realizzare il nuovo centro civico comunale.

Azioni per interventi con Assetto Aperto (AA)

Si tratta di azioni per le quali i soggetti interessati non hanno presentato ipotesi di intesa preliminare accoglibili nel PAT ma che possono successivamente essere oggetto di verifica per accertarne la compatibilità e la sinergia per il perseguimento degli obiettivi di pubblico interesse. Il PAT definisce comunque per dette aree gli obiettivi che dopo l'entrata in vigore del PAT, potranno essere oggetto di apposita proposta di convenzione per l'inserimento nel PI.

- Centro logistico VI Est, si prevede l'insediamento di servizi e strutture per la logistica e complementari a servizio delle attività economiche. Nell'area potrà essere localizzata la struttura dei Magazzini Generali e gli Uffici di Dogana che così libereranno le attuali sedi consentendo una importante operazione di riqualificazione di cui più avanti.
- Ex Consorzio Agrario e aree inattuate PP9 (Spina Ovest), si prevede di modificare le attuali previsioni per prevedere la localizzazione nell'area dell'Opera Pia Cordellina di servizi socio assistenziali in alternativa alla prevista casa per gli studenti. Si prevede inoltre la riconversione dell'area del Consorzio Agrario e limitrofe per realizzare insediamenti residenziali, commercio di vicinato, aree a parco urbano, strutture per la sicurezza pubblica e servizi per l'infanzia.
- Portale VI Est (Cardine Est): si prevede l'insediamento di funzioni di

“terminal” quali: infopoint, servizi di ristoro, servizi commerciali, edicola, noleggio autovetture, carsharing, servizi internet, etc.. Nel complesso delle funzioni e attività dovrà determinarsi un sistema integrato tale da costituire un punto qualificato per chi entra in Città e per chi transita lungo le infrastrutture connesse, anche indirettamente, al nodo.

- Portale VI Ovest (Cardine Ovest), si prevede l'insediamento di funzioni di “terminal” quali: ristorazione, sale riunioni e servizi business, sportelli bancari, infopoint, servizi commerciali, edicola, noleggio autovetture, carsharing, deposito bagagli, rest rooms, servizi sanitari, servizi internet, etc.. Nel complesso delle funzioni e attività dovrà determinarsi un sistema integrato tale da costituire un punto qualificato per chi entra in Città e per chi transita lungo le infrastrutture connesse, anche indirettamente, al nodo.
- Arsenale/LEGO/Ex Cotonificio Lanerossi, si prevede l'insediamento sostitutivo di attività economiche, residenziali, servizi, infrastrutture, caratterizzati dalla loro natura e modalità insediativa innovativa e finalizzati a realizzare un processo di volano per la riqualificazione e l'ammodernamento insediativo, produttivo e tecnologico della zona industriale.
- Magazzini Generali/Mercato, si prevede sostituzione e ammodernamento delle funzioni presenti, formazione di un parco costituito da un sistema di “giardini a tema” tra loro collegati e ciascuno connesso ad una specifica destinazione, funzione e attività (mercato, ristorazione, servizi sociali e per l'infanzia, biblioteca/ludoteca, ricicleria, residenza, serra per la manutenzione del verde pubblico, esposizione, padiglione della musica, etc.).
- Piazza per Saviabona, si prevede riassetto del sistema urbano per potenziare il fulcro comunitario di Saviabona traslando la viabilità di attraversamento e costituendo una nuova parte insediativa dotata di residenza, commercio di vicinato, strutture pubbliche, piazza, etc..
- Aree produttive Laghetto-Astichello, si prevede attivazione di un processo sostitutivo e di rilocalizzazione, anche mediante forme di incentivazione, compensazione e credito edilizio per liberare il corso dell'Astichello dalla pressione insediativa e recuperare un minimo contesto fluviale oggi obliterato.
- Ambito Dioma Zona Industriale Ovest, si prevede attivazione di un processo di riqualificazione del tessuto insediativo produttivo, anche mediante forme di incentivazione, compensazione e credito edilizio per valorizzare il corso della Dioma con funzione di mitigazione idraulica e come asse per percorsi ciclopedonali e per la realizzazione di un sistema lineare attrezzato, organizzato in nodi alle interconnessioni delle infrastrutture, dotato di centri di servizio e attività per la ristorazione, la ricreazione, attività ludico/spettacolari inedite per la collocazione in aree urbane residenziali.

Con l'articolo 30 delle NTA, il PAT individua le linee preferenziali di sviluppo insediativo, che dovranno essere seguite come più opportune opzioni di sviluppo degli insediamenti, e le distingue in Linee Preferenziali A (LPA) per la ricucitura dei margini delle aree di urbanizzazione consolidata del Capoluogo, Linee Preferenziali B (LPB) per il completamento e la ricucitura dei margini delle aree di urbanizzazione consolidata non direttamente connesse alle aree centrali del Capoluogo, Linee Preferenziali C (LPC) che riprendono previsioni

del vigente PRG con interventi di contenuta dimensione insediativa da integrare con la realizzazione di aree verdi e parcheggi, Linee Preferenziali D (LPD) relative ad insediamenti economico produttivi.

Per queste aree sono prescritte soglie molto rigorose di massima impermeabilizzazione. Si vuole in tal modo caratterizzare gli insediamenti di nuovo impianto con modalità costruttive e tecnologiche avanzate e innovative, per evitare che, come avvenuto in passato, l'impatto idraulico degli insediamenti sia esternalizzato e riversato sul sistema di gestione idraulica sempre più sottoposto alla pressione delle urbanizzazioni.

Le LPA prevedono interventi di dimensione insediativa adeguati alla perequazione degli obiettivi di pubblico interesse, integrando la realizzazione di servizi e luoghi centrali che, per dimensione territoriale e caratteristiche funzionali assumono rilevanza per l'intero quartiere di riferimento. Dette aree sono individuate nelle località di:

- S. Pio X, dove si prevede di realizzare attrezzature per attività ludiche, ricreative, sportive e educative ambientate in un parco urbano con il recupero dei caratteri tipici dell'assetto rurale tradizionale;
- Anconetta, dove si prevede di localizzare attrezzature per attività ricreative e sportive dislocate in un'area boscata attraversata da percorsi pedonali e accessibile mediante un sistema integrato di Trasporto Pubblico Locale e percorsi ciclabili;
- Laghetto, dove si prevede di localizzare attrezzature strutture per l'assistenza e impianti per attività ricreative, sportive e ludiche che richiedono minime attrezzature e ampie superfici verdi.

Come in altre aree di intervento, anche in questo caso la sostenibilità idraulica è assicurata stabilendo percentuali massime di superficie di nuova impermeabilizzazione.

Le LPB prevedono il completamento e la ricucitura dei margini delle aree di urbanizzazione consolidata, non adeguatamente strutturate, con interventi di contenuta dimensione insediativa, integrando la realizzazione di aree verdi e parcheggi che, per dimensione territoriale e caratteristiche funzionali, assumono rilevanza locale. Dette aree sono individuate nelle località di:

- Tormeno;
- Bertessinella;
- Polegge.

Come in altre aree di intervento, anche in questo caso la sostenibilità idraulica è assicurata stabilendo che la percentuale di superficie di nuova impermeabilizzazione non dovrà essere superiore al 15% della complessiva superficie territoriale. Si tratta di una percentuale molto contenuta che in sede di PI dovrà essere riferimento per attribuire le quantità edificatorie e i parametri urbanistici e edilizi.

Le LPC riprendono previsioni del vigente PRG con interventi di contenuta dimensione insediativa, integrando la realizzazione di aree verdi e parcheggi che, per dimensione territoriale e caratteristiche funzionali, assumono rilevanza solo locale. L'obiettivo di integrazione coordinata con il tessuto esistente e il completamento dei servizi esistenti deve essere realizzato con una percentuale di superficie di nuova impermeabilizzazione non superiore al 10% della complessiva superficie territoriale.

Le LPD prevedono il completamento dei margini delle aree di urbanizzazione consolidata con insediamenti di natura economico-produttiva e, al netto di eventuali infrastrutture di scala urbana, la percentuale di superficie di nuova impermeabilizzazione non dovrà essere superiore al 35% della complessiva superficie territoriale.

Per tutte le tipologie di Linee preferenziali sopra descritte, il PAT introduce un importante apparato normativo che mira alla massima integrazione degli insediamenti con il limitrofo tessuto consolidato e con le aree rurali verso. Il nuovo bordo urbano non dovrà essere esito casuale di una sommatoria di interventi tra loro sordinati. Anche in considerazione di questo obiettivo, il PI disciplinerà gli interventi stabilendo quali dovranno essere assoggettati a PUA e quali potranno essere attuati direttamente.

Il PI inoltre disciplinerà gli interventi per

- garantire il corretto inserimento dei nuovi insediamenti nel territorio;
- predisporre idonee condizioni di accessibilità (rispetto agli insediamenti contigui e/o alla viabilità di livello territoriale) adeguate al carattere e all'entità delle funzioni introdotte;
- definire le modalità di trasferimento/eliminazione o mitigazione dell'impatto di eventuali attività presenti non compatibili con il carattere dei nuovi insediamenti;
- integrare e riorganizzare l'edificazione esistente presente all'interno degli ambiti di sviluppo insediativo;
- ridurre al minimo gli impatti ambientali legati al consumo di territorio aperto;
- applicare le prescrizioni per la mitigazione idraulica contenute nella Valutazione di Compatibilità Idraulica;
- definisce i criteri per favorire e incentivare iniziative pilota per la realizzazione di singoli edifici, piani attuativi o altri interventi informati ai principi della sostenibilità, nei quali sperimentare tecniche di mitigazione idraulica, tecniche costruttive ecocompatibili, modalità di raccolta dei rifiuti differenziata, tecniche di risparmio energetico, sistemi di approvvigionamento di acqua ed energia alternativi ai tradizionali e con minore potere inquinante;
- definisce i criteri per favorire e incentivare interventi sperimentali pilota sul tema della permeabilità e degli equilibri idraulici del suolo.

Con l'articolo 31 il PAT prevede il contenimento e la riqualificazione dell'edificazione diffusa e affida al PI:

- la definizione dei perimetri anche individuando zone da assoggettare a speciale disciplina insediativa;
- la disciplina degli interventi ammissibili anche in forma puntuale determinando i parametri urbanistici ed edilizi appropriati a ciascun contesto;
- l'indicazione delle modalità di trasformazione urbanistica di attività dismesse o non compatibili con il contesto, disciplinando le destinazioni d'uso e valutando la possibilità di applicare gli strumenti del credito edilizio e della compensazione urbanistica.

In tali ambiti il PI disciplina gli interventi in modo organico definendo appositi schemi dando attuazione alle direttive e alle prescrizioni di PAT.

In particolare, gli interventi di nuova edificazione, ristrutturazione, ricostruzione e ampliamento devono perseguire il miglioramento del contesto dell'insediamento mediante:

- realizzazione/integrazione delle indispensabili opere di urbanizzazione primaria eventualmente carenti,
- riordino e riqualificazione degli ambiti di pertinenza,
- sistemazione e messa in sicurezza degli accessi,
- collocazione preferenziale dei nuovi volumi in modo da non occludere eventuali varchi residui nel fronte edificato lungo la strada.

Il PAT prevede il mantenimento dei punti di discontinuità esistenti, in posizione strategica, e a questo fine, per gli ambiti di "edificazione diffusa" appositamente contrassegnati dal simbolo "Mantenimento delle discontinuità presenti", rinvia al PI la disciplina per garantire la tutela dei punti di discontinuità per le interconnessioni funzionali e percettive degli spazi aperti e per le integrazioni del sistema viario.

Con l'articolo 45, il PAT individua gli ambiti che conservano caratteri naturalistici e morfologico-paesaggistici di pregio, destinati in prevalenza ad uso agricolo, da considerare per istituire i parchi fluviali agricoli del Bacchiglione e dell'Astichello. Sulla base delle indicazioni del PAT, il PI definirà i limiti destinati a tutela, valorizzazione e a particolare salvaguardia ambientale.

Il "parco fluviale agrario" è finalizzato alla valorizzazione di paleoalvei, golene e di qualsiasi altro segno nel territorio legato all'elemento fiume e alla sua storia, attraverso:

- la tutela delle emergenze storico-culturali identitarie del paesaggio fluviale e delle sistemazioni agricole tradizionali;
- la creazione di accessi e di percorsi ricreativi e didattici pubblici e la promozione di attività e attrezzature per il tempo libero;
- l'incentivazione di colture a basso impatto e con ridotto o nullo carico inquinante sugli acquiferi, in particolare per la produzione di specie legnose da utilizzare come fonte di energia o come legname d'opera;
- la valorizzazione dell'attività agrituristica attraverso la creazione di itinerari e la conversione degli annessi per scopi ricettivi.

Oltre alla formazione dei "parchi fluviali agricoli", il PAT prevede, lungo assi strategici preferenziali la messa a sistema delle aree per servizi e a verde in modo da garantire una maggiore funzionalità delle stesse, una migliore qualità del tessuto urbano in cui i servizi si integrano, il consolidamento/sviluppo di una rete di aree a verde connessa con il territorio aperto esterno agli insediamenti. Detti assi corrispondono ai principali corsi d'acqua presenti nel territorio comunale per i quali il PAT indica:

Asse Astichello:

- il mantenimento dei coni visuali dalle principali infrastrutture stradali e la formazione di belvedere (Cricoli, Ospedale, Parco Querini);
- l'individuazione di percorsi di fruizione turistica (da Cricoli a Parco Querini);
- l'eliminazione degli elementi incongrui e detrattori dell'ambiente (aree produttive);
- la realizzazione di strutture e impianti per la fruizione (parcheggi, percorsi pedonali e ciclabili, postazioni per la pesca sportiva);

Asse Bacchiglione:

- il mantenimento dei coni visuali dalle principali infrastrutture stradali e la formazione di belvedere (nel Centro Storico, nel Quartiere Universitario, a Casale e S. P. Intrigogna in corrispondenza delle previste infrastrutture);
- l'individuazione di percorsi di fruizione turistica (lungo l'intero corso fluviale);
- l'eliminazione degli elementi incongrui e detrattori dell'ambiente (sistemazione degli argini in Centro Storico);
- la realizzazione di strutture e impianti per la fruizione (parcheggi, percorsi pedonali e ciclabili, postazioni per la pesca sportiva) con priorità per la zona del Centro Storico;
- la valorizzazione, anche mediante idonea illuminazione, dei monumenti collocati lungo il corso d'acqua.

Asse Dioma:

- la riqualificazione del corso d'acqua nella zona industriale con l'eliminazione degli elementi incongrui e detrattori dell'ambiente;
- la realizzazione di parcheggi, percorsi pedonali e ciclabili;
- si veda inoltre quanto indicato all'articolo 25 delle NTA.

Asse Orolo:

- la compensazione ambientale e idrogeologica in relazione alle previsioni infrastrutturali.

Asse Retrone:

- il mantenimento dei coni visuali dalle principali infrastrutture stradali e la formazione di belvedere (nel Centro Storico e nel Quartiere Universitario);
- l'individuazione di percorsi di fruizione turistica in Centro Storico;
- l'eliminazione degli elementi incongrui e detrattori dell'ambiente (sistemazione degli argini in Centro Storico);
- la valorizzazione, anche mediante idonea illuminazione, dei monumenti collocati lungo il corso d'acqua.

Asse Tribolo - Tesina:

Il PI, anche in coordinamento con le previsioni relative al territorio del Comune di Torri di Quartesolo, valorizza le caratteristiche ambientali, ricreative e turistiche dei corsi d'acqua e, in particolare, individua percorsi di fruizione ricreativa e per la visita dei beni monumentali e di interesse storico.

Con l'articolo 47 il PAT identifica il "Cardine Est" e il "Cardine Ovest" come aree dove le trasformazioni e gli usi non dovranno determinare impatti negativi sull'efficienza del sistema infrastrutturale. Sarà il PI a disciplinare nel dettaglio le funzioni e le destinazioni da insediare nonché ripartendo tra le stesse le quantità dimensionali nei limiti stabiliti per l'ATO di riferimento.

A fronte della rilevanza infrastrutturale per la mobilità e i trasporti, nei "cardini" si prevede la localizzazione di infrastrutture e funzioni complementari e ancillari all'attuale assetto. Le infrastrutture e funzioni potranno essere sviluppate autonomamente o contestualmente alle iniziative di trasformazione per l'insediamento delle attività, sinergiche e compatibili con la prioritaria funzione di accessibilità, ammesse all'interno di ciascun ambito.

Allo scopo di contenere il complessivo impatto insediativo, all'interno dell'area dovrà essere conseguita una complessiva riduzione delle attuali superfici scoperte impermeabilizzate in misura non inferiore al 5%. Detta riduzione è finalizzata a perseguire un miglioramento dell'attuale assetto ambientale e recuperare la pregressa impermeabilizzazione determinata, in particolare, dalla realizzazione delle opere complementari alle infrastrutture principali (parcheggi, aree di servizio, svincoli, etc.). Detta riduzione dell'impermeabilizzazione potrà essere conseguita anche mediante la modificazione del manto delle aree di sosta e parcheggio, l'incremento delle superfici territoriali dei fossati di guardia delle infrastrutture, la riduzione delle lastricature dei piazzali privati, ed altre analoghe modalità.

Il PAT indica per ciascun "cardine", oltre alle destinazioni e attività già presenti, che vengono confermate, uno specifico set di funzioni:

Cardine Est:

- a. una "arena eventi", organico complesso di attività e funzioni (ricettive alberghiere, commerciali, residenziali, ed altre coerenti con l'equilibrato assetto dell'ambito) aggregate intorno ad una nuova struttura per spettacoli, attività sportive e altri eventi ad alta partecipazione di pubblico che dovrà sostituire l'attuale stadio comunale Menti;
- b. un "centro logistico" che, anche riqualificando l'attuale Foro Boario, costituisca un polo di servizio al sistema economico e al fascio infrastrutturale del Corridoio 5; il "centro logistico" potrà ospitare servizi di logistica delle merci, servizi per i trasportatori in transito, strutture tecniche ed amministrative connesse alla gestione delle merci, strutture di ristorazione, uffici, attività commerciali di vicinato, artigianato di servizio, sedi associative, etc.;
- c. un "portale" di accesso costituito da una o più strutture che, con adeguata rilevanza formale e funzionale, costituisca il primo centro di servizi per chi è diretto alla città o transita nel corridoio infrastrutturale; il "portale" potrà ospitare servizi di noleggio di autovetture e carsharing, deposito bagagli, etc..

Cardine Ovest:

- a. un polo intermodale a Ponte Alto che potrà ospitare servizi di ristorazione, uffici, attività commerciali di vicinato, artigianato di servizio, sedi associative, etc.;
- b. un "portale" di accesso costituito da una o più strutture che, con adeguata rilevanza formale e funzionale, costituisca il primo centro di servizi per chi è diretto alla zona industriale, alla Fiera, alla Città o transita nel corridoio infrastrutturale; il "portale" potrà ospitare servizi di ristorazione, sale riunioni e servizi business, sportelli bancari, noleggio di autovetture e carsharing, deposito bagagli, rest rooms, etc..

Per garantire il coordinato sviluppo delle principali funzioni da insediare, l'attuazione delle previsioni relative all'Arena degli Eventi, al Centro Logistico e al polo intermodale avverranno mediante comparto urbanistico e quelle relative ai portali mediante previsione puntuale da attuare mediante master plan dell'area della barriera autostradale e delle aree limitrofe, da predisporre di concerto e in collaborazione con i competenti enti, e successivo progetto preliminare.

Con l'articolo 49 il PAT individua le infrastrutture e le attrezzature di maggiore rilevanza di seguito elencate:

- Variante alla SP 46,
- Prolungamento di via Aldo Moro,
- Potenziamento di viale Serenissima, realizzazione del cavalcavia e ridefinizione del nodo,
- SP 247 da Longare al Casello di Vicenza EST,
- Tangenziale nord di Vicenza,
- Eliminazione del passaggio a livello di Anconetta, connessione a via Aldo Moro e ristrutturazione della viabilità di circonvallazione nord,
- Realizzazione di parcheggi a nord e sud della stazione FS,
- Nuova infrastruttura da zona industriale (LEGO) a Stazione FS e, mediante tunnel, connessione a Riviera berica, viale dello Stadio e via Martiri delle Foibe,
- Parcheggi scambiatori,
- Fermate del SFMR,
- Rilocalizzazione dell'Arsenale FS in località Carpaneda,
- Pluralità di funzioni nel sito Dal Molin,
- Sistema di trasporto in sede riservata.

Le infrastrutture che il PAT indica anche graficamente nell'Elaborato 4 hanno un grado di definizione tale da poter essere oggetto di inserimento nel PI in adeguamento al PAT. Per le infrastrutture di cui all'Elaborato 4 non indica il tracciato potrà essere necessario lo sviluppo di preventivo approfondimento progettuale a livello di preliminare che, nel caso di opere interessanti altri comuni (p.e.: tangenziale nord), potrà essere oggetto di specifico accordo di programma.

Il PAT inoltre prevede :

- parcheggi scambiatori, azione strategica nell'ambito della mobilità, di cui il PI definisce in dettaglio le caratteristiche e la localizzazione;
- fermate del SFMR localizzate allo scopo di perseguire la massima integrazione intermodale;
- un ambito idoneo alla rilocalizzazione dell'Arsenale FS in località Carpaneda e il tracciato del raccordo ferroviario. Senza che ciò costituisca variazione del PAT, in sede di adeguamento, ove fosse acquisito contrario orientamento di Ferrovie dello Stato circa la rilocalizzazione dell'Arsenale FS, il PI potrà stralciare la previsione di raccordo ferroviario e attribuire a detto ambito la classificazione già assegnata al limitrofo territorio rurale;
- la realizzazione di parcheggi a nord e sud della stazione FS che potranno essere realizzati, connettendoli alla viabilità comunale e consentendo l'accesso diretto ai binari, anche mediante processi di valorizzazione con destinazioni a pubblici esercizi e altre funzioni complementari alla mobilità delle persone;
- nel sito Dal Molin una pluralità di funzioni tra le quali una struttura aeroportuale civile, parco, sport, parcheggi, percorsi ciclopeditoni;
- il prioritario potenziamento del Trasporto Pubblico Locale e di un Sistema di trasporto in sede riservata il cui tracciato determina un vincolo di salvaguardia generico all'edificazione, da valutare in modo specifico in sede di progettazione edilizia, garantendo tuttavia che le nuove previsioni edilizie non ne pregiudichino la realizzazione futura della linea di trasporto pubblico. Sarà comunque il PI a definire in dettaglio il tracciato e a dettare

norme per gli insediamenti in fregio alla tramvia, sia ai fini della sicurezza che ai fini di tutela dall'inquinamento acustico e elettromagnetico.

Con l'articolo 51 il PAT conferma o prevede i servizi di interesse comune di maggiore rilevanza di seguito elencati:

- Ospedale,
- Centri di servizio sociosanitario,
- Università,
- Polo dell'istruzione secondaria,
- Polo dell'istruzione primaria,
- Polo del sociale,
- Musei,
- Teatri,
- Servizi di pubblica sicurezza,
- Polo della prevenzione,
- Fiera,
- Centro logistico,
- Attrezzature per lo sport e lo spettacolo,
- Parchi.

Si tratta di servizi di rango sovracomunale cui il PAT attribuisce particolare importanza in quanto costituiscono quel set di funzioni che può contribuire a definire il rango della Città nel sistema regionale.

1. ASPETTI PROGETTUALI GENERALI

Con l'articolo 15 il PAT riconosce anche in via generale la criticità dell'assetto idrogeologico e prevede quindi la realizzazione di invasi per il drenaggio, la raccolta e lo scarico controllato delle piogge più intense, o per la laminazione delle portate di piena dei corsi d'acqua a rischio di esondazione.

Con l'articolo 26, come già accennato, il PAT si pone l'obiettivo di migliorare la qualità urbana e territoriale e conferma e specifica questo obiettivo riferendolo, in particolare alle aree:

- limitrofe o prospicienti le mura storiche;
- del centro storico prospicienti spazi pubblici o d'uso pubblico;
- limitrofe ai principali corsi d'acqua;
- collocate in diretto e prossimo rapporto visuale con i beni di rilevante interesse storico e monumentale;
- limitrofe ad altre destinate alla realizzazione di strutture e servizi pubblici o di interesse pubblico.

Si tratta di interventi che richiedono la revisione delle destinazioni d'uso in atto e/o delle densità edilizie esistenti o previste e che dovranno essere caratterizzati per rispondere, ove possibile, ai seguenti criteri:

- possibilità di apertura o ampliamento alla pubblica fruizione;
- eliminazione di situazioni di cesura della percorribilità lungo i corsi d'acqua o di affaccio e accesso agli stessi;
- interconnessione di spazi e strutture pubbliche o d'uso pubblico.

Si conferma in tal modo quanto già accennato nel Titolo I in relazione alla volontà di una diffusa riqualificazione delle aree di interesse storico e di valore ambientale.

Con l'articolo 27 il PAT prevede la riqualificazione delle aree per gli insediamenti economico-produttivi mediante le misure di seguito riportate:

- sviluppo di una progettualità strategica,
- sviluppo di servizi comuni alle imprese e di servizi per il lavoro e l'occupazione,
- raccolta dell'acqua meteorica e uso degli impianti per il contenimento dell'impatto idraulico,
- riduzione dell'impatto ambientale,
- previsione delle linee preferenziali di sviluppo,
- attenzione agli insediamenti prossimi a zone residenziali,
- qualificazione e potenziamento delle attività di logistica della produzione.

Con l'articolo 28 il PAT individua i parchi commerciali già oggetto di ricognizione e definisce i criteri per la individuazione/formazione di nuovi parchi commerciali.

Si tratta di criteri che tengono conto delle principali criticità locali e, in particolare, di:

- a) compatibilità ambientale,
- b) compatibilità relazionale,
- c) qualità progettuale ed architettonica dell'insediamento.

Viene invece rinviata al PI la disciplina di competenza comunale per accertare l'idoneità territoriale e ambientale per la localizzazione e/o l'autorizzazione di grandi strutture di vendita o per l'eventuale individuazione o modificazione di

ambiti per parchi commerciali. Detta disciplina dovrà definire, tra l'altro, le verifiche da effettuare e tra queste:

per i profili ambientali:

- valutazione del relativo impatto sul sistema ambientale e delle eventuali misure di mitigazione o compensazione;
- valutazione del relativo impatto e del sistema di raccolta e smaltimento e delle eventuali misure di adeguamento;

per i profili della mobilità:

- valutazione delle connesse previsioni di traffico e dell'adeguatezza del sistema viario, ciclopedonale e di Trasporto Pubblico Locale;
- ricognizione dell'assetto viabilistico e dell'attuale classificazione funzionale della rete per valutare se la stessa sia in grado di mantenere detto assetto funzionale e quindi la relativa classificazione;

per i profili commerciali:

- valutazione di incidenza sull'esistente sistema distributivo;
- valutazione degli impatti dovuti alle nuove superfici;

per i profili urbanistici:

- la verifica di coerenza e conformità alle previsioni territoriali e urbanistiche;
- la verifica connessa al monitoraggio VAS;

accertamento sintetico:

- mediante apposita considerazione e pesatura delle valutazioni e verifiche sopra indicate si procede all'accertamento sintetico che verifica la sostenibilità territoriale e ambientale della ipotesi localizzativa/autorizzatoria considerata.

Con l'articolo 29 il PAT definisce il territorio trasformabile come destinato al raggiungimento degli obiettivi insediativi del PAT, con priorità per la realizzazione delle nuove funzioni e centralità dei servizi e degli interventi di edilizia pubblica.

Gli ambiti di trasformabilità corrispondono alle parti del territorio nelle quali è possibile collocare le nuove aree di espansione per le quali il PI definirà l'effettiva localizzazione, le modalità di intervento, le destinazioni d'uso e gli indici edilizi.

Le linee preferenziali di sviluppo insediativo non hanno valore conformativo delle destinazioni urbanistiche dei suoli, la definizione delle quali è demandata al PI, e non possono pertanto rappresentare o comportare in alcun modo acquisizione di diritti edificatori, né essere considerate ai fini della determinazione del valore venale delle aree nei casi di espropriazione per pubblica utilità.

Le parti di città da trasformare saranno individuate nel PI come estensione della "città consolidata" secondo le linee di sviluppo indicate nell'Elaborato 4 "Carta delle trasformabilità" e nei limiti di SAU definiti sulla base degli "Atti di indirizzo" emanati dalla Giunta Regionale del Veneto di cui all'art. 50 comma 1 lettera c della L.R. 11/2004.

L'attuazione degli interventi previsti dal PI potrà avvenire secondo le seguenti direttive:

- la nuova espansione non può superare i "limiti fisici della nuova edificazione", fatte salve le variazioni di assestamento;
- l'organizzazione urbanistica, infrastrutturale ed architettonica dei nuovi insediamenti deve interfacciarsi, relazionarsi ed integrarsi organicamente con gli insediamenti esistenti per quanto riguarda le funzioni, la scena

urbana e le relazioni viarie e ciclopeditone;

- la nuova espansione edilizia di dimensioni significative sotto il profilo strategico deve essere prevista coerentemente con le "linee preferenziali di sviluppo insediativo / produttivo" e sulla scorta dei "criteri e modalità di applicazione della perequazione urbanistica";
- tutte le nuove aree di espansione dovranno essere soggette a PUA o a comparto.

Con l'articolo 32 il PAT promuove la manutenzione e riqualificazione del territorio rurale.

Il territorio rurale è costituito da aree di particolare pregio e caratterizzazione dal punto di vista naturalistico, ambientale e paesaggistico, per la vegetazione, la presenza di corsi o specchi d'acqua, etc. In virtù di tali caratteristiche il PAT ne promuove la riqualificazione e la manutenzione e l'inserimento nel sistema dei percorsi ciclo-pedonali di visitazione e fruizione del territorio.

Il PI, in sede di adeguamento, dovrà promuovere le attività finalizzate alla fruizione turistica e quelle con finalità ricreative, didattiche e scientifico-culturali, rispetto alle quali è consentita la creazione di percorsi, luoghi di sosta e minime attrezzature ricettive, da realizzarsi in coerenza con gli obiettivi di tutela indicati dal PAT.

Il territorio rurale comprende il territorio agricolo produttivo, i relativi annessi, le aree improduttive e incolte, le aree forestali nonché gli insediamenti produttivi, commerciali, direzionali, residenziali e per servizi, ed è identificato nell'Elaborato 4 "Carta delle trasformabilità" con le seguenti suddivisioni:

- Rurale Periurbano Intercluso, RPI
- Rurale Periurbano Aperto, RPA
- Rurale Ambientale, RAM
- Rurale Collinare, RCO
- Rurale Agricolo, RAG.

RPI, Rurale Periurbano Intercluso: aree che, per collocazione e assetto funzionale e insediativo, svolgono una funzione di transizione tra il tessuto consolidato e le aree agricole e che possono assumere una funzione integrativa e di completamento per i fabbisogni ricreativi. In queste aree sono promosse e incentivate le attività per la ricreazione e il ristoro. Il PI, a meno di diverso e contrario accertamento puntuale che ne confermi la funzionalità per l'azienda agricola, stabilisce la disciplina per l'utilizzo degli annessi rurali per ospitare le attività ammesse;

RPA, Rurale Periurbano Aperto: aree che, per collocazione e assetto funzionale e insediativo caratterizzato da una significativa presenza residenziale priva di connessioni con le attività agricole, richiedono la definizione di specifiche misure per:

- ridurre la frammentazione ambientale e percettiva e per avviare un processo di riqualificazione;
- adeguare le urbanizzazioni con particolare riguardo alla sicurezza della mobilità, alla raccolta dei rifiuti e alla depurazione delle acque;
- ricomporre l'assetto edilizio mediante interventi di ristrutturazione che riducano la dispersione e facilitino l'adeguamento delle urbanizzazioni;
- favorire il permanere degli operatori agricoli mediante l'incentivazione di

- attività integrative di quelle per la produzione alimentare;
- soddisfare i fabbisogni sociali della popolazione residente mediante il miglioramento dell'accessibilità ai servizi;

RAM, rurale ambientale: aree che per il loro assetto geomorfologico e ambientale rivestono una rilevante funzione di riequilibrio e contribuiscono a formare l'armatura ambientale su cui si fonda la sostenibilità del progetto di PAT. In queste aree devono essere minimizzate le trasformazioni di urbanizzazione e vanno promosse e incentivate le azioni di potenziamento del patrimonio naturale vegetazionale e faunistico e le colture tradizionali.

Il PI:

- salvaguarda l'assetto agrario e le relative sistemazioni funzionali alla produzione agricola;
- promuove lo sviluppo e l'integrità delle aziende agricole e dell'attività agricola, e in particolare le tecniche e modalità di conduzione informate ai principi della sostenibilità ambientale;
- favorisce la fruizione ricreativa e turistica del territorio aperto, attraverso l'organizzazione di percorsi ciclopedonali connessi con gli insediamenti, e la promozione di attività agrituristiche e di servizio;
- tutela, recupera e valorizza gli elementi che rivestono particolare valenza dal punto vista naturalistico-ambientale e quelli caratterizzanti la struttura agricola tradizionale del territorio;
- ove consentito dalle vigenti disposizioni di tutela idrogeologica, contiene e disciplina l'edificazione diffusa e disciplina gli interventi edilizi di trasformazione funzionali all'attività agricola secondo criteri di limitazione del consumo di suolo e di corrispondenza alle esigenze funzionali produttive.

RCO, rurale collinare: aree che per il loro assetto geomorfologico e ambientale rivestono una rilevante funzione di riequilibrio e contribuiscono a formare l'armatura ambientale su cui si fonda la sostenibilità del progetto di PAT. In queste aree devono essere minimizzate le trasformazioni di urbanizzazione e vanno promosse e incentivate le azioni di potenziamento del patrimonio naturale vegetazionale e faunistico e le colture tradizionali.

Il PI:

- salvaguarda l'assetto agrario tradizionale e recupero di quelle obliterate;
- promuove lo sviluppo di tecniche e modalità di conduzione dell'inattività agricola informate ai principi della sostenibilità ambientale;
- favorisce la fruizione ricreativa e turistica, attraverso l'organizzazione di percorsi ciclopedonali;
- tutela, recupera e valorizza gli elementi che rivestono particolare valenza dal punto vista naturalistico-ambientale e quelli caratterizzanti la struttura agricola tradizionale del territorio;
- disciplina gli interventi edilizi di trasformazione funzionali all'attività agricola secondo criteri di minimizzazione del consumo di suolo e di corrispondenza alle esigenze funzionali produttive.

RAG, rurale agricolo: aree che possiedono una sufficiente integrità e svolgono la preminente funzione di produzione agricola. In queste aree va salvaguardata l'integrità aziendale. Il PI, anche a fronte dei processi innovativi

che vedono la diffusione di nuove tecnologie e modalità operative nel settore agricolo, definisce apposita disciplina urbanistica e edilizia e in particolare per:

- la realizzazione, l'adeguamento o la trasformazione degli annessi rurali;
- la realizzazione delle impianti e delle reti tecnologiche;
- la realizzazione di impianti di produzione di energia.

Il PAT si pone i seguenti obiettivi strategici:

- tutelare le attività produttive agricole e favorirne lo sviluppo e la riconversione in senso eco-sostenibile;
- restaurare il paesaggio agrario;
- promuovere l'attività ricettiva agrituristica ed il turismo rurale;
- incentivare il ripristino degli elementi vegetazionali per la depurazione delle acque, la partizione ed identificazione delle proprietà;
- favorire la rilocalizzazione in zona propria delle attività produttive secondarie esistenti in zona agricola, anche mediante il ricorso al credito edilizio;
- favorire e incentivare il riuso del patrimonio edilizio esistenti e non più funzionali per le attività agricole;
- attuare le opere di riqualificazione ambientale di siti degradati incentivandone il recupero.

Il PAT stabilisce altresì:

- per gli edifici con valore storico-ambientale ricadenti in zona agricola le destinazioni d'uso ammissibili, privilegiando le esistenti, le residenziali ed in ogni caso quelle compatibili con il sito in cui si trovano;
- nella zona agricola sono ammessi esclusivamente interventi edilizi in funzione dell'attività agricola, secondo quanto previsto dalle disposizioni legislative regionali, e interventi di pubblico interesse indicati da PAT o dalla pianificazione sovraordinata;
- le zone agricole possono essere utilizzate anche per la realizzazione di opere di compensazione ambientale e in particolare per la realizzazione delle masse boscate.

Il PAT inoltre, in considerazione delle caratteristiche ambientali e idrogeologiche del territorio rurale, impone il divieto di realizzare o attivare allevamenti zootecnici intensivi.

Con l'articolo 33 il PAT, allo scopo di preservare le qualità ambientali del territorio e di migliorarne la capacità rigenerativa prevede:

- il mantenimento e lo sviluppo delle funzioni agricole produttive, soprattutto se condotte secondo i principi della sostenibilità ambientale, comprese le attività di preparazione e commercializzazione dei prodotti e le attività agrituristiche e di servizio che incentivano la fruizione turistica del territorio e lo sviluppo socio-economico;
- la salvaguardia delle aree agricole integre e il mantenimento, il ripristino, la valorizzazione degli elementi caratterizzanti il territorio (reticolo dei corsi d'acqua e delle strade poderali, manufatti e insediamenti rurali, tipologia e allineamento delle alberature e delle piantate, sistemazioni agricole tradizionali, ecc.), come componenti di un sistema integrato e continuo;
- il mantenimento delle alberature d'alto fusto, da integrare con nuovi raggruppamenti arborei, composti da specie tradizionali e disposti in rapporto agli insediamenti, alla tessitura dei fondi ed alle visuali;

- il recupero dei luoghi degradati o in contrasto con il carattere paesaggistico, geologico, idraulico dell'ambiente;
- la riqualificazione e tutela degli ecosistemi naturali, con l'obiettivo di mantenere e valorizzare le risorse locali;
- la progettazione di "sistemi" di fruizione turistica dei luoghi e la predisposizione di attrezzature e sistemazioni per la ricettività e la visita in connessione con i "sistemi ambientali" territoriali;
- lo sviluppo di attività economiche che si svolgano in modo compatibile e coerente con l'ambiente e la conservazione della natura (agricoltura biologica, agriturismo, attività connesse con la fruizione turistico e ricreativa del territorio aperto, ecc.), nel rispetto del dimensionamento del PAT.

Sulla base degli obiettivi sopra indicati, andranno promosse e incentivate le iniziative finalizzate alla manutenzione del territorio e al miglioramento della qualità ambientale, con particolare riguardo alla accessibilità e fruizione del territorio rurale, preservando le colture e gli specifici caratteri delle zone agricole produttive, e favorendo lo sviluppo sinergico di attività compatibili e integrate con quelle di allevamento, coltivazione e commercializzazione da parte degli operatori agricoli.

Analogamente andrà promossa l'adozione delle migliori tecniche per integrare i processi depurativi e migliorare la qualità delle acque superficiali.

Inoltre, verrà definito un parametro quantitativo da applicare agli interventi di infrastrutturazione e urbanizzazione allo scopo di formare aree boscate con funzione di mitigazione e compensazione ambientale da realizzare in aree pubbliche o in aree private con vincolo di mantenimento dell'area boscata. La formazione di dette aree boscate potrà partecipare al soddisfacimento degli standard.

Con l'articolo 35 il PAT promuove lo sviluppo della rete ecologica da incentivare con progetti misti pubblico-privato, attraverso il Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013, Asse 2 "Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale", e attraverso la collaborazione tra le Amministrazioni pubbliche e le Associazioni agricole e produttive riconosciute.

All'interno degli ambiti individuati dalla rete ecologica dovrà essere garantito il mantenimento delle condizioni di naturalità e connettività esistenti o prevedere adeguate misure di compensazione/mitigazione, applicando, nei casi previsti dalla legge, le opportune e codificate metodologie di valutazione.

Le azioni da perseguire, sono:

- inserimento di diverse tipologie di siepi campestri e impianti arborei nelle zone di maggiore fragilità ambientale o in presenza di paesaggi agrari portatori di valore naturalistico, lungo i corsi d'acqua minori, nelle zone limitrofe ai parchi, etc.;
- creazione di zone filtro (buffer zone) per evidenziare e valorizzare la leggibilità e la presenza di paleoalvei, golene e qualsiasi segno nel territorio legato all'elemento fiume e alla sua storia, compatibilmente con l'attività economica agricola;
- organizzare accessi e percorsi turistici, ricreativi e didattici;
- introdurre colture a basso impatto, in particolare produzione di specie legnose da utilizzare come fonte di energia o per legname d'opera;
- introdurre colture e tecniche con ridotto e nullo carico inquinante sugli acquiferi e la creazione di centri per la raccolta e il trattamento dei reflui

- zootecnici con introduzione di tecniche di separazione e/o trattamento della frazione liquida, oltre che di tecniche di riduzione di impatto delle deiezioni (riduzione carico azotato) ed altre analoghe misure;
- valorizzare l'attività agrituristica attraverso la creazione di itinerari e la conversione degli annessi per uso ricettivo.

Con gli articoli 36 e 37 il PAT disciplina la formazione della rete ecologica a partire dalle Aree nucleo (core areas) e corridoi ecologici, costituiti da:

- Ambiti di connessione naturalistica;
- Corridoi ecologici principali;
- Corridoi ecologici secondari;
- Isole ad elevata naturalità (stepping stones).

Con l'articolo 57 il PAT riconosce la rilevanza della funzione abitativa quale fattore essenziale e imprescindibile per la persona, la famiglia e l'equilibrato assetto sociale. L'obiettivo del soddisfacimento del fabbisogno abitativo caratterizza il PAT, ne pervade le strategie e gli obiettivi, e trova risposta in tutti gli ATO secondo modalità e forme coerenti e compatibili con l'ambiente, con i tessuti urbani, con la dotazione di infrastrutture e servizi e in riferimento ai diversi fabbisogni della popolazione.

Il soddisfacimento del fabbisogno di abitazioni è affidato prioritariamente all'uso del patrimonio immobiliare esistente, mediante interventi di recupero, ristrutturazione e riconversione che dovranno essere caratterizzati da particolare qualità insediativa e costruttiva e dovranno partecipare in misura significativa alla formazione di adeguati stock di Edilizia Residenziale Pubblica e Sociale.

La quantità di superficie o volume, nei limiti di cui al suddetto articolo, sarà determinata in sede di PI e localizzata secondo i seguenti criteri:

- in via prioritaria nelle aree assoggettate a trasformazione e il PI definirà inoltre il numero minimo di alloggi realizzare per ciascun intervento;
- nel centro storico limitatamente agli interventi di ristrutturazione urbanistica, fatte salve diverse specifiche previsioni di PAT;
- distribuzione degli interventi e contenimento del numero di alloggi al fine di non favorire forme di separazione sociale.

Il PAT prevede inoltre che l'individuazione e la disciplina degli interventi per Edilizia Residenziale Sociale (social housing), finalizzata a soddisfare la popolazione che non può accedere al libero mercato della casa e non possiede i requisiti per l'assegnazione di alloggi pubblici. Detti interventi potranno prevedere la cessione al Comune di alloggi da destinare a detta esigenza abitativa o, in alternativa, il convenzionamento per la locazione a canone convenzionato di durata non inferiore a otto anni.

In considerazione della rilevanza sociale del soddisfacimento del fabbisogno abitativo come sopra considerato e in coerenza con i principi della legge regionale 11/04, il PAT attribuisce pubblico interesse alla realizzazione di alloggi anche in riferimento al Bando Interessi Diffusi, noto come BID.

Il PAT riconosce inoltre l'interesse pubblico per la risoluzione e il soddisfacimento dello specifico fabbisogno abitativo proprio di particolari tradizioni culturali e in particolare per l'eliminazione di situazioni inidonee sotto il profilo insediativo, relazionale e ambientale. A tale scopo indica, con valenza di natura territoriale, siti per la realizzazione di "strutture abitative

speciali” che il PI verificherà e dettaglierà anche ricercando eventuali soluzioni alternative.

Capo IV - I documenti

Il processo di pianificazione si è sviluppato su percorsi paralleli e interconnessi che hanno portato a:

- descrizione dell'assetto territoriale e dei principali fenomeni in corso;
- ricognizione dei vincoli e del quadro normativo e pianificatorio;
- formazione del Quadro Conoscitivo;
- individuazione delle criticità e delle fragilità;
- impostazione e attivazione della Valutazione Ambientale Strategica.

Anche la fase di transizione ed evoluzione del processo, dalla prima proposta tecnica al presente PAT, ha mantenuto quella modalità di elaborazione che ha portato alla redazione degli elaborati progettuali qui elencati:

Relazione tecnica - Relazione tecnica Appendice che contengono:

- la descrizione dello scenario di riferimento, delle finalità generali, delle linee strategiche e degli obiettivi;
- le forme e le modalità del loro inserimento negli elaborati costituenti il PAT;
- gli esiti delle analisi e della concertazione;
- le verifiche territoriali di sostenibilità ambientale e territoriale.

Elaborati grafici (CD-ROM ed elaborati cartacei):

- Elaborato 0 - Vicenza capoluogo - progetti e strategie
- Elaborato 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
- Elaborato 2 - Carta delle Invarianti
- Elaborato 3 - Carta delle Fragilità
- Elaborato 4 - Carta delle Trasformabilità

Schede direttive delle frazioni

Norme Tecniche di Attuazione

CD-ROM contenente la Banca Dati Alfa-numerica e vettoriale costituente il Quadro Conoscitivo, di cui all'art.10 della LR23 aprile 2004 n.11 V.Inc.A.

Valutazione di Compatibilità Idraulica

Rapporto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto Ambientale Sintesi non tecnica

La struttura del piano è conforme alle disposizioni della legge regionale e delle relative direttive. Le uniche "integrazioni" significative sono costituite dal rapporto sulla partecipazione sviluppata per la formazione del presente PAT e l'Elaborato 0.

Tutti i documenti sono stati considerati in sede di VAS e costituiscono l'apparato conoscitivo e regolativo per la successiva attuazione del piano.

Di seguito si descrive la metodologia seguita per la determinazione dei valori dimensionali del PAT indicati nelle tabelle allegate alle Norme di Attuazione.

1. Determinazione del carico insediativo attuale

a) Rilevazione della situazione attuale analizzata nella suddivisione in zone del PRG vigente e la ripartizione e classificazione delle aree secondo:

1. La tipologia di insediamento:

ZTO A, B, C, D: completamento, espansione;

ZTO E: agricola;

ZTO F: esistente, futura.

2. La condizione attuale delle stesse (rispetto alla previsione di PRG):

- Attuate;
- In corso di attuazione, (includono i piani attuativi convenzionati);
- Previste, (ma non ancora attuate; includono le zone soggette a PUA adottati o approvati ma non ancora convenzionati).

3. La destinazione d'uso prevalente da considerare nel dimensionamento:

- Residenziale (comprende le destinazioni compatibili di prg nelle zone residenziali o miste);
- Commerciale e Direzionale (intese come medie e grandi strutture che non siano compatibili all'interno delle zone residenziali del prg vigente);
- Produttiva (attività artigianale ed industriale non compatibili con le zone residenziali del prg vigente).

b) Suddivisione del territorio comunale in sub-ambiti e stima del carico insediativo attuale esistente all'interno della:

- Città Storica: volumetria residenziale, stimata nelle zone di valore storico (RSA1, RSA2, RSA3 e RSA4), comprese le zone di ristrutturazione attuate o in corso di attuazione;
- Città consolidata: volumetria residenziale, superficie utile commerciale/direzionale e superficie di zona produttiva stimata nelle zone di completamento, espansione attuate o in corso di attuazione e nelle zone agricole;
- Città Prevista da PRG: volumetria residenziale, superficie utile commerciale/direzionale e superficie di zona produttiva stimata nelle zone di espansione previste ma non ancora attuate.

2. Calcolo stimativo della capacità residua di PRG

a) Determinazione del carico potenziale di PRG vigente, calcolato in base alla superficie territoriale di ogni sub-ambito ed l'indice massimo di piano ammissibile per il tipo di zona prevalente.

b) Calcolo della capacità residua intesa come "carico potenziale di PRG al netto del carico insediativo attuale stimato". In sintesi, il carico residuo nelle parti di città di cui al punto 1, lettera b) sono:

- Città Storica: carico residuo considerato nullo per tutte le destinazioni d'uso, in quanto il carico potenziale di piano è pari a zero.

- Città consolidata: carico residuo teorico diverso da zero e determinato da un tessuto insediativo attuale che presenta una densità territoriale inferiore alla potenzialità di piano. Tale condizione si presenta, più specificatamente, nelle zone di completamento senza limite di altezza.
- Città Prevista da PRG: carico residuo considerato pari al carico potenziale per tutte le destinazioni d'uso, in quanto il carico esistente è pari a zero.

3. Individuazione della capacità residua di PRG confermata nel PAT

Il carico insediativo residuo di PRG confermato come carico aggiuntivo nel dimensionamento del P.A.T. deriva da:

- Città consolidata (esistente);
- Città Prevista da PRG limitatamente per le zone soggette a piano attuativo approvati oppure adottati.

4. Calcolo del carico aggiuntivo di progetto del PAT

Calcolo della potenzialità insediativa aggiuntiva considerata nel progetto di PAT derivante da:

- Capacità residua di PRG di cui al punto 2;
- Città Prevista da PRG la capacità insediativa delle zone non attuate di PRG è stata calcolata con i medesimi parametri utilizzati per le nuove aree di trasformazione previste dal presente PAT);
- Nuove zone di trasformazione previste da PAT;
- Zone di riconversione / riqualificazione (includono gli accordi e le compensazioni).

L'apparato normativo

Il testo normativo relativo al PAT si viene configurare come normativa strutturale di riferimento, sia in funzione del piano stesso, delineandone i caratteri generali, i rapporti con la pianificazione sovraordinata, i contenuti e le azioni programmatiche, gli ambiti di applicazione e le salvaguardie in funzione degli obiettivi specifici, sia quale normativa quadro di riferimento, da sviluppare nella successiva fase della programmazione urbanistica operativa e gestionale in funzione della predisposizione del PI.

La normativa del PAT e quella del PI costituiscono insieme la normativa del PRC (piano regolatore comunale). L'una, pertanto, ha funzioni strutturali, con specifico riferimento ad un percorso politico-programmatico, in funzione delle strategie territoriali da seguire e riconducibili a obiettivi, finalità, invarianti, salvaguardie e tutele, l'altra, relativa al PI, sarà esplicitazione della prima e verrà ricondotta ad un percorso più strettamente giuridico-amministrativo, legata al valore conformativo dei suoli, individuando le destinazioni e i relativi parametri urbanistici, con funzioni operative e gestionali.

In tal modo, pertanto, la struttura normativa del PAT assume la connotazione principale di normativa di indirizzo e di riferimento generale per la formazione del PI. Di conseguenza la stessa è priva di contenuti ascrivibili al valore conformativo della proprietà e dei suoli e tali da incidere direttamente sulla proprietà privata, ma riassume quel complesso di strategie territoriali da

perseguire nella programmazione del territorio comunale che per alcuni contesti (la città consolidata, le linee preferenziali di sviluppo) consente l'utilizzazione plurima e differenziata da specificarsi nel dettaglio, in sede di PI, al fine di garantire al PRC (PAT + PI), nel suo complesso, quella flessibilità operativa - rammentando che il PI è di esclusiva competenza comunale - assente nel PRG "tradizionale".

Con tali presupposti la struttura delle norme del PAT viene suddivisa per titoli, riferiti alle singole fattispecie delle tipologie urbanistiche che formano l'assetto strutturale del territorio comunale nelle sue componenti fisico-funzionali, e vengono dettate disposizioni che fanno riferimento alle modalità attuative e ai rapporti che vengono a intercorrere fra i soggetti pubblici e privati nelle varie fasi attuative.

Le norme, pertanto, avendo contenuti essenzialmente di indirizzo, vengono conseguentemente suddivise in direttive, da sviluppare in sede di attuazione del PI, prescrizioni, relative a disposizioni immediatamente cogenti, soprattutto con riferimento a forme di tutela, e vincoli che derivano da norme di legge o decreti anch'esse immediatamente operative.

L'articolato della normativa fa riferimento alle quattro tavole di piano previste dalle grafie allegate agli atti di indirizzo attuativi della L.R. 11/04, di cui le prime tre individuano i vincoli e la pianificazione di livello superiore, le invarianti e le fragilità. Vale a dire che sono individuati tutti gli elementi che costituiscono le particolarità fisico-morfologico-identitarie del territorio comunale da tutelare e salvaguardare nonché, con riferimento alla quarta tavola un insieme di regole, sostanzialmente formalizzate in direttive per la formazione del PI (veri e propri comandi da attuare), finalizzate alla trasformabilità della struttura insediativa esistente, con riferimento alla classificazione dei tessuti urbani, compresi quelli di impianto storico e di maggior pregio, a quelli di più recente formazione nonché a quelli di possibile trasformabilità.

In tale contesto di previsioni di programmazione urbanistica, particolare attenzione viene posta al sistema naturalistico-ambientale, alla sua tutela e valorizzazione, alla sostenibilità degli interventi, comprendendo sia gli ambiti naturalistici connettendoli con la rete ecologica, sia con il più complesso sistema dei parchi urbani e delle aree rurali. Per tali tipologie urbanistiche le norme dettano specifiche direttive da sviluppare in sede di attuazione del PI, nonché prescrizioni per la salvaguardia da interventi invasivi in assenza di specifiche norme attuative del suddetto strumento operativo. Vengono altresì previste direttive che il PI svilupperà, per quanto si riferisce al contenimento delle fonti di inquinamento e per l'innovazione costruttiva e tecnologica dell'edilizia.

Le norme, altresì, dettano direttive per le previsioni relative allo sviluppo economico e infrastrutturale, in quanto viene delineata la struttura degli obiettivi del PAT e le conseguenti strategie, comprendendo indirizzi e direttive per il sistema viario principale, con le nuove previsioni e la definizione dei due cardini di accesso alla città, interrelando viabilità e nuove funzioni terziarie e sportive, definendo strutturalmente lo scenario ipotizzato del futuro sviluppo

cittadino in due importanti settori di territorio. Sarà successivamente il PI, temporalizzando l'attuazione degli interventi ipotizzati a livello strutturale che, in sede di adeguamento, saranno resi operativi. Sempre in tale contesto sono normativamente considerate anche le attrezzature e i servizi di interesse comune di maggiore rilevanza indicandoli nelle singole tipologie e fornendo al PI le necessarie direttive per la loro realizzazione.

La normativa, inoltre, prende in esame e sviluppa criteri ed indirizzi per le modalità attuative del piano, quali la perequazione, il credito edilizio e la compensazione, per le quali il PI dovrà specificare contenuti e metodi operativi applicati alle singole fattispecie del territorio comunale.

Infine, le norme transitorie e finali "governano" i passaggi di transizione e di continuità gestionale dalla vigente alla nuova disciplina urbanistica mediante disposizioni relative all'efficacia, alle variazioni del PAT, all'adeguamento del piano alla normativa sovraordinata, alla prevalenza statale nelle materie di competenza, al monitoraggio VAS.

Capo V - Dal PAT a PI, un piano attuabile

Le previsioni più complesse del PAT sono state oggetto di confronti e valutazioni con gli Enti e gli Uffici competenti nelle diverse materie e hanno portato, a seconda del tema trattato, ad una definizione più o meno avanzata. Il carattere strutturale e strategico del piano consentirebbe ampiamente di rinviare le verifiche alla fase operativa. Si è ritenuto comunque opportuno riferire le scelte più significative ad una più attenta valutazione di attuabilità.

Proprio a questo scopo sono state ulteriormente sondate, rispetto alla precedente proposta tecnica di PAT, le possibili convergenze tra l'interesse pubblico e quello di soggetti privati interessati all'attuazione.

Proprio attraverso quel sondaggio si è pervenuti alla individuazione di Azioni di riqualificazione e riconversione mediante interventi che, nell'apparato normativo, sono state definite "Assetto Delineato". Si tratta di nove azioni particolarmente rilevanti sia sotto il profilo funzionale che economico.

Altre azioni sono definite "Interesse Pubblico Strategico" costituiscono un "parco azioni" relevantissimo sia sotto il profilo funzionale che economico e, in taluni casi, possono determinare cambiamenti radicali all'attuale assetto urbano e territoriale. Si tratta di dodici azioni di cui alcune in corso di avanzata verifica (Complesso di San Biagio, Maddalene, Ospedale e Seminario Nuovo, Servizi per la gestione urbana, Polo della prevenzione).

Un terzo gruppo di azioni, definito "Assetto Aperto", tra le quali alcune di interesse non inferiore alle precedenti, non è pervenuto ad un livello di verifica sufficiente e pertanto il PAT rinvia le indicazioni di maggior dettaglio alla fase successiva all'adozione. Peraltro, talune azioni sono state oggetto di valutazioni sufficienti per considerarle attuabili e compatibili economicamente.

Non minor cura stata posta nella valutazione di attuabilità del sistema infrastrutturale che, come già accennato, costituisce con quello ambientale, una delle armature fondamentali del PAT.

La differente definizione introdotta nel piano testimonia del grado di approfondimento raggiunto. Si confronti a tal proposito la rappresentazione relativa alla "tangenziale nord", per la quale nell'Elaborato 4 sono rappresentati solo i nodi di connessione a est e ovest, con la rappresentazione della SP 46 o del sistema viario a sud della linea FS VE-MI. Ma quanto sopra considerato da conto solo parzialmente delle modalità con cui, in fase di formazione del PI, si dovrà procedere ad effettuare gli ulteriori necessari approfondimenti di sistema e operativi.

In primo luogo il PAT contiene un adeguato sistema di flessibilità che, pur garantendo coerenza e compatibilità con la pianificazione sovraordinata e con le strategie e gli obiettivi intrinseci al piano, consentirà la definizione delle scelte operative senza irrigidire il PI in un inopportuno e controproducente dettaglio del PAT.

Proprio a questo scopo l'articolo 2 delle NTA così recita:

" ... Il PI o il provvedimento di localizzazione di un'opera pubblica in variante al PI, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, comma 3 della L.R. 11/2004, possono modificare il PAT senza che sia necessario procedere ad una variante dello stesso, nei seguenti casi e secondo i seguenti criteri e limiti:

- per assicurare la flessibilità del sistema di pianificazione territoriale ed

urbanistica, purché tali modifiche abbiano carattere meramente operativo e non alterino negativamente i contenuti sostanziali della pianificazione territoriale operata dal PAT, ed il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità analizzati nella VAS;

- *per tutte le previsioni del PAT i cui i contenuti non siano espressamente previsti dal comma 1, lett. da a) a r) dell'art. 13 della L.R. 11/04, o che rientrino nei contenuti del PI ai sensi dell'art. 17 della medesima norma regionale.*
- *per l'applicazione di norme giuridiche ed atti di pianificazione comunque denominati che comportino automatica variazione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di livello inferiore, salvi i casi in cui l'efficacia del precetto sia esplicitamente subordinata dalle norme all'approvazione di una variante di adeguamento e sempre che la variante non alteri negativamente i contenuti sostanziali della pianificazione territoriale operata dal PAT, ed il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità analizzati nella VAS.*
- *per la localizzazione di opere pubbliche, secondo le procedure previste Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 - Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità – e dalla Legge regionale 7 novembre 2003, n. 27 - Disposizioni generali in materia di lavori pubblici di interesse regionale e per le costruzioni in zone classificate sismiche, sempre che la variante non alteri negativamente i contenuti sostanziali della pianificazione territoriale operata dal PAT, ed il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità analizzati nella VAS.*
- *in tutti i casi in cui tale possibilità è comunque prevista da norme ed atti di pianificazione di livello superiore e dalle presenti norme.”*

Inoltre, l'articolo 5 prevede:

“Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, comma 3 della L.R. 11/2004, il PI o il provvedimento di localizzazione di un'opera pubblica in variante al PI, potranno localizzare o modificare la localizzazione di opere pubbliche senza che ciò costituisca variante al PAT, purché ciò non risulti in contrasto con gli strumenti sovraordinati.

Non costituiscono variante al PAT la modifica delle modalità attuative ove detta possibilità sia già prevista e regolata dal presente articolato.

Sono in ogni caso fatte salve le disposizioni vigenti in materia di approvazione di progetti di opere pubbliche in variante al PRG.

Modifiche del PAT, coerenti con gli obiettivi, potranno essere previste dal PI e introdotte in fase attuativa limitatamente ai contenuti di piano aventi carattere meramente indicativo o operativo e comunque privi di contenuto vincolante o prescrittivo, non costituiscono variante al PAT e non sono quindi assoggettate alle procedure di approvazione di cui alla L.R. 11/2004; dette modifiche, fatte salve eventuali diverse disposizioni normative, restano di competenza dell'organo comunale cui compete il provvedimento di attuazione.”

Sempre nell'ottica di mantenere una sufficiente flessibilità del piano, con l'articolo 18 delle NTA Il territorio comunale è stato suddiviso in otto ATO, ed è stata definita la seguente disciplina:

“ ... Il dimensionamento complessivo teorico decennale del PAT può essere incrementato o ridotto fino al massimo del 10% senza che ciò comporti variante. Detto incremento o riduzione dovrà essere oggetto, in sede di formazione del PI, a specifica motivazione in relazione allo stato di attuazione del PAT, alle dinamiche insediative in ciascun ATO, per le diverse destinazioni e verificate, sotto il profilo della sostenibilità, con riferimento alla VAS.

La capacità insediativa prevista per ogni singolo ATO può essere distribuita fino al massimo del 10% negli ATO limitrofi, nel rispetto del dimensionamento complessivo del PAT, senza che ciò comporti variante. Detta distribuzione dovrà essere oggetto, in sede di formazione del PI, a specifica motivazione in relazione allo stato di attuazione del PAT, alle dinamiche insediative per le diverse destinazioni e verificate, sotto il profilo della sostenibilità, con riferimento alla VAS.”

Per quanto concerne le forme perequative e compensative, sia alternative all'indennizzo che per la formazione di credito edilizio, il piano ha fatto una scelta particolarmente attenta alla effettiva potenzialità di trasformazione. Così, nel caso di previsioni di formazione di parchi così come per la realizzazione di infrastrutture, il PAT non prevede una generalizzata compensazione e formazione di crediti edilizi che potranno essere invece applicati limitatamente alle aree e gli interventi essenziali per garantire la funzionalità e l'accessibilità o per risolvere, nel caso delle infrastrutture, particolari situazioni che il sistema degli indennizzi non contempla.

Si tratta per altro di un approccio “obbligato” a fronte della limitata SAU trasformabile e a fronte della limitatezza delle potenziali aree di “atterraggio” dei crediti.

Nel caso della formazione dei parchi, la scelta di limitare al massimo l'acquisizione delle aree è correlata a due obiettivi informativi:

- il mantenimento dell'assetto rurale e del relativo paesaggio;
 - l'incentivazione al permanere nel territorio rurale degli operatori agricoli;
- entrambi gli obiettivi sarebbero sostanzialmente pregiudicati nel caso di una acquisizione generalizzata delle aree e quindi il PAT prevede una modalità adeguata che incentiva il mantenimento del paesaggio rurale e la permanenza degli operatori agricoli.

In tal senso l'articolo 2 prevede che:

“Il territorio rurale è costituito da aree di particolare pregio e caratterizzazione dal punto di vista naturalistico, ambientale e paesaggistico, per la vegetazione, la presenza di corsi o specchi d'acqua, etc..

In virtù di tali caratteristiche va promossa la riqualificazione e manutenzione di tali aree, da inserire nel sistema dei percorsi ciclo-pedonali di visitazione e fruizione del territorio. Il PI recepisce le presenti disposizioni e promuove le attività finalizzate alla fruizione turistica e quelle a scopo ricreativo, didattico e scientifico-culturale, rispetto alle quali è consentita la creazione di percorsi, luoghi di sosta e minime attrezzature ricettive, da realizzarsi in coerenza con gli obiettivi di tutela indicati dal PAT. ...” e ancora “... Il PAT si pone i seguenti obiettivi strategici da sviluppare nel PI:

- *tutelare le attività produttive agricole e favorirne lo sviluppo e la*

riconversione in senso eco-sostenibile;

- restaurare il paesaggio agrario;*
- promuovere l'attività ricettiva agrituristica ed il turismo rurale;*
- incentivare il ripristino degli elementi vegetazionali per la depurazione delle acque, la partizione ed identificazione delle proprietà;*
- favorire la rilocalizzazione in zona propria delle attività produttive secondarie esistenti in zona agricola, anche mediante il ricorso al credito edilizio;*
- favorire e incentivare il riuso del patrimonio edilizio esistenti e non più funzionali per le attività agricole;*
- attuare le opere di riqualificazione ambientale di siti degradati incentivandone il recupero. ...".*

Con la medesima finalità l'articolo 33 prevede che:

"... Il PI, sulla base degli obiettivi sopra indicati, analizza le condizioni per promuovere incentivare le iniziative private finalizzate alla manutenzione del territorio e al miglioramento della qualità ambientale con particolare riguardo alla accessibilità e fruizione del territorio rurale, preservando le colture e gli specifici caratteri delle zone agricole produttive, e favorendo lo sviluppo sinergico di attività compatibili e integrate con quelle di allevamento, coltivazione e commercializzazione da parte degli operatori agricoli. ...".

Un'altra fattispecie rilevante per l'attuabilità del piano è stata definita in riferimento al soddisfacimento del debito di standard in contesti già dotati di adeguate dotazioni areali. In tali situazioni il piano prevede la possibilità di soddisfare il debito mediante la forma alternativa di servizi prestazionali anziché areali. Detta possibilità viene senz'altro riferita alla fattispecie alternativa dell'attivazione di servizi di trasporto pubblico o di edilizia residenziale pubblica o sociale.

Così, nel caso del Centro Storico, l'articolo 21 delle NTA prevede che:

"...Permanendo per ciascun intervento assoggettato, l'obbligo ad assolvere il debito di standard per servizi e non essendo necessario reperire in centro storico servizi con natura areale, riconosciuta la rilevanza dell'obiettivo di riabitazione e vitalizzazione del centro storico e, per detta finalità, il ruolo dell'edilizia residenziale pubblica e sociale e in particolare di quella finalizzata a soddisfare le esigenze abitative mediante l'accesso all'affitto a canone convenzionato, il PAT considera il soddisfacimento del fabbisogno abitativo di interesse pubblico e forma alternativa alla realizzazione di standard areali."

Un'altra modalità a favore dell'attuabilità del piano è la generalizzata riduzione dell'impermeabilizzazione ammessa negli interventi di ristrutturazione urbanistica e nelle nuove urbanizzazioni. L'effetto è una attenuazione nell'onere di adeguamento del sistema di raccolta delle acque meteoriche con effetti positivi per la riduzione dei costi di urbanizzazione in loco nonché per l'adeguamento dei collettori e del sistema idraulico in generale.

In via generale, inoltre, l'articolo 44 prevede che:

“...Il PI, in sede di adeguamento al PAT e in riferimento alla L.R. 4/07, definirà apposite direttive in materia di edilizia sostenibile supportate da adeguato disciplinare tecnico.

Le direttive del PI tratteranno in particolare i seguenti argomenti:

- *efficienza energetica,*
- *microclima edilizio e urbano,*
- *risparmio idrico,*
- *materiali bioecologici,*
- *solare termico,*
- *pannelli fotovoltaici*
- *riduzione dell'impermeabilizzazione,*
- *recupero acque meteoriche.*

Il PI definirà inoltre specifiche modalità per la promozione e l'incentivazione degli interventi.”.