

ALLEGATO B

Allegato alla deliberazione
di Consiglio Provinciale
n. 73 del 20 NOV. 2012

Master Plan "ViVer"

Piano Direttore

Versione definitiva

Relazione Urbanistica Generale

PROGETTISTI DEL PIANO

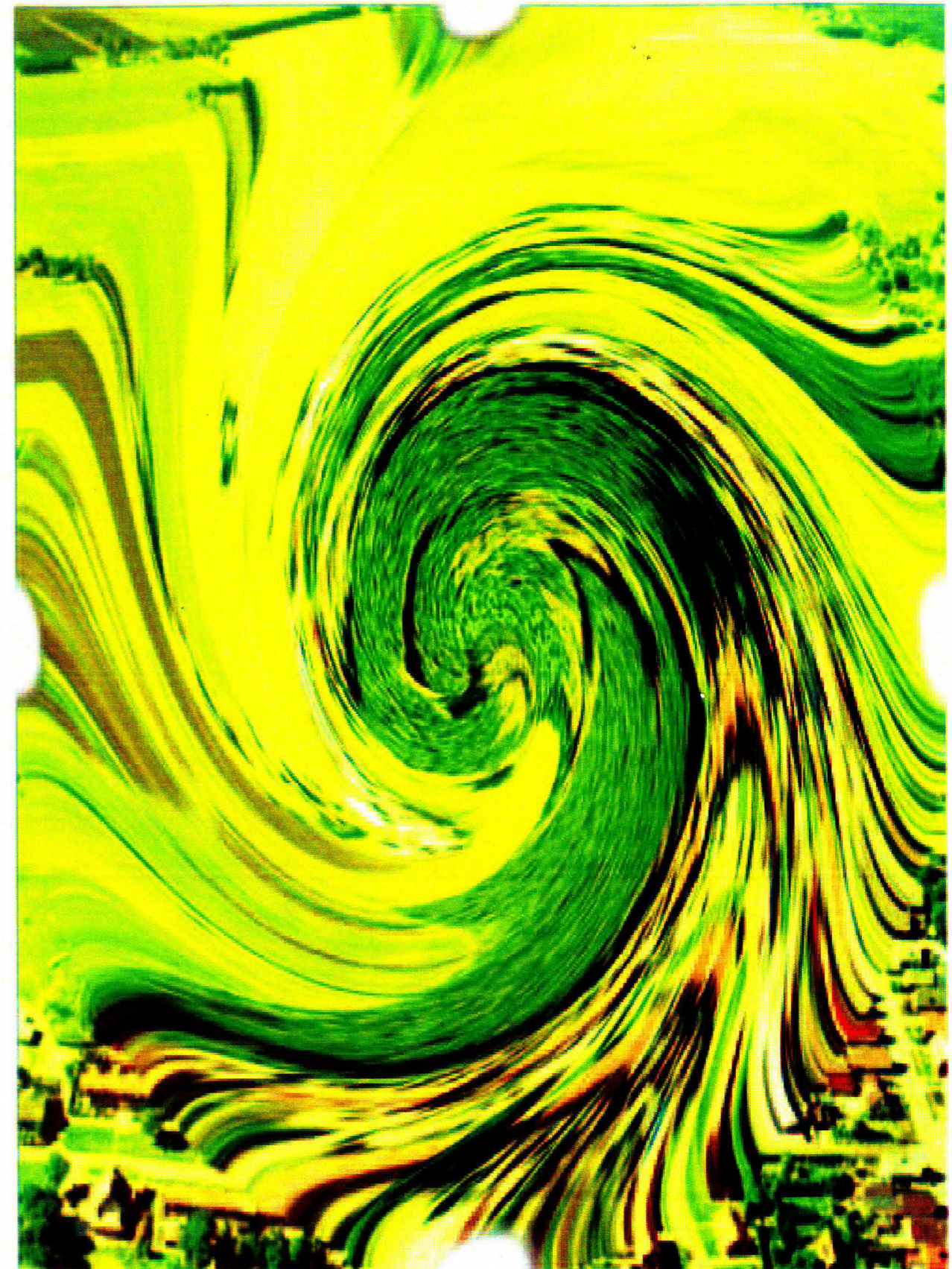
*Roberto Josè Bavaresco
Laura Pellizzari*

CONTRIBUTI ALLA REDAZIONE

*Per gli aspetti giuridici: Paola Mistrorigo, Patrizia Tomasi
Sistema Informativo: Renato Gasparotto
Per gli aspetti amministrativi: Davide Salerno*

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE
URBANISTICA**

Arch. Bavaresco Roberto Josè



Green Eating City

Lo sviluppo del territorio attestato sulla SR 11 Postumia, nel tratto da Vicenza a San Bonifacio, è stato spesso associato all'idea di creazione di una "strada mercato", intesa quale spazio organizzato a prevalente destinazione commerciale di rango almeno provinciale. Più recentemente con la definizione di "corridoio plurimodale" si è inteso, invece, porre l'accento sull'integrazione tra funzioni e infrastrutture in relazione al ruolo che quel territorio è chiamato a svolgere nell'area vasta.

La progettualità del PTCP per l'area Vi.Ver. intende promuovere strategie di rafforzamento delle connessioni interne alla "Rete di Città" definita dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, nonché, questione non meno importante, garantire il coordinamento dei programmi e delle azioni già previste dai Comuni afferenti all'ambito.

L'area del progetto Vi.Ver. assume un ruolo di importanza strategica all'interno del Sistema Metropolitano Ovest del Veneto: l'obiettivo cui ambisce il progetto è evidenziare il suo ruolo di cerniera relazionale tra le due polarità di Vicenza e Verona, creando relazioni dirette tra i relativi servizi di eccellenza e, nel contempo, garantire a quest'area la funzione di "Porta Ovest del Sistema Metropolitano Veneto", rivolta alla Lombardia e al Nord Europa, anche in relazione con la città estesa che seguirà l'asse della Superstrada Pedemontana Veneta.

Il progetto mira non solo a rafforzare la funzione del corridoio che collega i due capoluoghi, ma a concepire il corridoio V come articolato e capace di inanellare tutte le potenzialità del nord-est e di integrare sapientemente le occasioni di futuro, nell'ottica di creare sinergie tra le due polarità nei settori fondamentali, a partire dalle infrastrutture (autostrade, aeroporto...), fino alla valorizzazione delle peculiarità paesaggistiche e ambientali di questi territori.

Dalla combinazione "Vicenza-Verona" ha dunque origine l'acronimo Vi.Ver., parola in cui si cela anche un altro concetto, legato all'ulteriore obiettivo cui mira il progetto, ovvero il miglioramento della qualità del "vivere" delle popolazioni locali.

Il progetto propone infatti la riqualificazione urbana e paesaggistica della S.R. 11, una volta liberata dal traffico di attraversamento dirottato sul sistema delle tangenziali e sulla S.P. 34.

La direttrice della S.R. 11 assumerà quindi un carattere urbano, tramite la configurazione di spazi capaci di creare nuove identità condivise, in cui trovino risposta le esigenze della popolazione e in cui possano trovare applicazione le politiche dei servizi sociali, sanitari, culturali e di sicurezza urbana.

Questo orientamento valorizza la specializzazione vicentina nell'ambito regionale, mettendo a servizio dell'intera comunità funzioni economiche, sociali, ambientali e culturali di conclamata eccellenza, ed inoltre promuove una più organizzata integrazione della Città e del territorio vicentino nei grandi assi dei flussi infrastrutturali e della mobilità.

Il progetto prevede dunque il potenziamento delle relazioni interne all'area (trasporto pubblico, connessioni ciclabili) e delle sue connessioni con l'esterno (accessibilità verso le valli del Chiampo e dell'Agno, superamento della barriera infrastrutturale costituita dal Corridoio V).

Il sistema economico vicentino ha bisogno dell'alta capacità ferroviaria: la seconda provincia più industrializzata d'Italia non può restare esclusa dai collegamenti su ferro con il resto d'Italia, il centro Europa, il Baltico, i Paesi dell'Est. Il progetto prevede una nuova stazione in zona Fiera, collocata sopra i fasci di binari e affiancata da un parcheggio da scambiatore, collegato al casello Vicenza Ovest dell'A4.

Il progetto Vi.Ver. può rappresentare dunque l'occasione per delineare con maggior precisione le linee di indirizzo per la trasformazione dell'area, con particolare attenzione all'evolversi del settore commerciale. Il riconoscimento dei fattori condizionanti l'assetto del territorio, le reciproche interferenze, la loro permanenza ed evoluzione, consente di affermare che il tema da sviluppare non sia più quello della strada mercato, e nemmeno del corridoio plurimodale ma, piuttosto, del futuro della "città lineare" che si è formata nella valle compresa tra i Lessini e i Berici, perché esemplificativa della complessità urbana.

Il presente documento contiene lo studio delle reti infrastrutturali presenti nell'area in oggetto, basata su un'analisi temporale degli sviluppi viabilistici in termini di domanda (con riferimento in particolare allo sviluppo delle aree commerciali) ed offerta (nuovi tratti stradali e/o sistemazione di tratti esistenti) nei prossimi 14 anni (2012 – 2025).

*Il Commissario Straordinario della Provincia di Vicenza
Dott. Attilio Schneck*

INDICE

1.avvicinamento al tema 4

- 1.1 Master Plan: Evoluzione del termine e significato4
- 1.2. Premessa4

2.l'area di progetto 5

- 2.1. L'ambito del progetto5
- 2.2. Cenni storici.....6
- 2.3. Struttura insediativa6
- 2.4. SR 11: L'assenza di città7
- 2.5. La dimensione socio-economica8
- 2.6. Criticità del sistema.....9
- 2.7. Le previsioni infrastrutturali.....10
- 2.8.Il paesaggio verde10
- 2.9. Il sistema dei servizi11
- 2.10. Immagine della città percepita11

3. la pianificazione prevista .. 16

- 3.1. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.)16
- 3.2. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza (P.T.C.P.).....17
- 3.4. Le Previsioni dei Piani regolatori comunali (PRC)20
 - 3.4.1 IL PAT DEL COMUNE DI VICENZA.....20
 - 3.4.2. IL PAT DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA21
 - 3.4.3. IL PAT DEL COMUNE DI CREAZZO.....24
 - 3.4.4. IL PAT DEL COMUNE DI SOVIZZO.....24
 - 3.4.5. IL PAT DEL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE25
 - 3.4.6. IL PATI DEI COMUNI DI GAMBELLARA, MONTEBELLO VICENTINO, MONTORSO, ZERMEGHEDO.....25

4.strategia 29

- 4.1. Il Masterplan29
- 4.2. I principi del Progetto.....29
- 4.3. I temi del progetto.....30

5.nuovo disegno urbano 32

- 5.1. elementi di progetto32
 - 5.1.1. Il piano delle infrastrutture e della mobilità.....32
 - 5.1.2. Le funzioni del piano32
 - 5.1.3. Un nuovo paesaggio.....33
- 5.2. un masterplan sostenibile34

1. avvicinamento al tema

1.1 Master Plan: Evoluzione del termine e significato

Il concetto e il termine Master Plan nascono nel campo dell'economia e della gestione di imprese e organizzazioni, in particolare negli Stati Uniti fra gli anni '40 e '50.

Lo stadio più recente di questa evoluzione porta all'attuale nozione del francese schema directeur, termine che conserva ancora la sua valenza generale di strumento di gestione del progetto anche in campi diversi dalla pianificazione urbana e territoriale (ad es. l'informatica).

Definizione

“il master planning (la pianificazione attraverso la tecnica del master plan) è una attività analitica e creativa, risultato di una serie coordinata di decisioni (il piano o progetto), riguardo alle azioni da compiere per raggiungere obiettivi prestabiliti.”¹

“il piano strategico (inteso come processo che porta alla definizione di un master plan) è definito come lo strumento all'interno del quale le città e le società locali possono costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo, finalizzando, secondo un approccio aperto e flessibile, le proprie politiche, le proprie scelte di priorità, i propri investimenti, per ottimizzarne l'efficacia.”

Il Master Plan è quindi un documento che rappresenta il risultato di un processo decisionale organizzato, che è composto da una parte di analisi mirata di un contesto (il contesto su cui il piano agirà) e da una parte propositiva – creativa: il programma degli obiettivi, la definizione dei modi e delle risorse umane e materiali per attuarli; il sistema di controllo dei risultati attesi.

L'insieme del processo che porta alla costruzione di un master plan può essere schematizzato in varie fasi connotate da retroazioni ed assimilabile ad processo d'informazione generalmente articolato come segue:

- L'analisi
- Obiettivi dell'intervento
- piano delle risorse
- azioni, linee guida indicative per conseguire gli obiettivi
- schemi grafici
- un piano di sviluppo del progetto
- Definizione delle modalità di controllo dello sviluppo

Dalla natura partecipativa del piano, discende una delle sue caratteristiche essenziali, quella della sua comunicatività.

È questa una qualità importante al fine di allargare il più possibile la cerchia dei soggetti attivi nel processo decisionale.

1.2. Premessa

Le dinamiche di sviluppo della società veneta in questi ultimi anni hanno raggiunto, nel loro rapporto con la risorsa territoriale, soglie quantitative veramente elevate, tali da non rendere più desiderabile una prosecuzione di tali trend e da imporre di ripensare il futuro dell'assetto insediativo.

È forte la consapevolezza degli effetti di una crescita in larga parte non governata, non solo nei termini di un elevato consumo di spazio, ma anche di disordine degli insediamenti e di congestione delle reti, sia all'interno che all'esterno delle aree urbane.

Si apprende dal nuovo PTRC adottato dalla Regione Veneto che in una visione al futuro per le città venete, le opportunità che andranno colte saranno quelle offerte dalla possibilità:

di assumere esplicitamente, come scenario di sfondo, il policentrismo europeo e in esso il sistema padano e l'intero nord-est italiano come sistema macroregionale di riferimento;

di inserirsi efficacemente nel processo innescato dalle politiche infrastrutturali dettate dalla logica dei corridoi transnazionali;

di sviluppare, con essi, i grandi nodi infrastrutturali come porto, aeroporti e grandi sistemi logistici;

di recuperare la centralità del fattore città come motore di innovazione e cardine dell'articolazione spaziale, in una logica di complementarità delle funzioni di eccellenza;

di valorizzare tutto il sistema insediativo regionale in chiave metropolitana supportandolo con un'efficiente e sostenibile mobilità locale centrata sul servizio pubblico e in particolare, sul trasporto su ferro (SFMR come struttura portante del sistema regionale di trasporto integrato).

La dimensione a rete del sistema insediativo costituirà un vantaggio, se la forza produttiva, la qualità dei servizi, dei nodi di rete verranno adeguatamente integrati.

A partire da una considerazione del territorio come “bene pubblico indivisibile”, occorre introdurre sistemi di regole e di incentivi per l'iniziativa privata affinché anch'essa concorra a determinare quella complessità funzionale, spaziale e sociale che sola garantisce la qualità urbana.

In assenza di tale orientamento, le dinamiche spontanee legate ai meccanismi di mercato tendono, infatti, come è facile constatare in Veneto ed altrove, a proporre operazioni “banali”, appiattite su obiettivi di mera valorizzazione immobiliare (si pensi alla creazione dei nuovi luoghi del consumo di massa).

Rispetto ad una visione “riduzionista” della trasformazione urbana, basata sulla semplice integrazione tra funzioni che incontrano più facile rispondenza sul mercato, è compito del pubblico orientare i nuovi investimenti privati verso la creazione di elementi capaci di dare forma e identità all'esistente, di garantire una maggiore qualità progettuale e ricchezza funzionale, che diano risposte più attente ai bisogni della comunità locale.

La riorganizzazione e riqualificazione del territorio già urbanizzato rappresenta un compito importante per i prossimi anni.

In termini schematici due sono le dimensioni in gioco per una nuova qualità dello sviluppo urbano: quella della sostenibilità ambientale delle trasformazioni e quella della attrattività ed identità dei luoghi.

In tale ottica gli obiettivi diventano necessariamente:

1

John Reeve, Marion B. Smith, *Planning for Master Planning*, APPA, 1995.

a) il contenimento del consumo di suolo: l'opzione di fondo per la rifunzionalizzazione e riqualificazione dell'esistente, piuttosto che per interventi di ulteriore espansione, parte dalla consapevolezza degli effetti penalizzanti, per la mobilità e per l'ambiente, di un ulteriore consumo di suolo per l'espansione urbana. Gran parte delle operazioni di trasformazione urbana più significative si muovono, già da tempo, all'interno di spazi già usati dalla città per altre funzioni, tipicamente per produzione e servizi, o di ambiti sottoutilizzati.

b) l'applicazione dei principi dell'urbanistica sostenibile attraverso sistemi di incentivi, ed obblighi. Occorre promuovere una concreta applicazione dei principi di sostenibilità ambientale agli insediamenti, insieme alla rivalutazione di ingredienti tradizionali della buona progettazione.

c) la creazione delle condizioni per il passaggio ad un modello di mobilità a minore impatto, attraverso il rafforzamento della rete del ferro e la polarizzazione delle funzioni direzionali e terziarie intorno ai nodi serviti dal trasporto pubblico di massa. Oggi la forte domanda di spostamenti si scontra con un'inefficienza complessiva del sistema della mobilità, che ha ricadute pesantemente negative sui tempi di collegamento e sull'ambiente. Per quanto riguarda gli spostamenti dei pendolari per lavoro e studio, molto ancora si può fare affinché una quota consistente di essi venga assorbita dal servizio pubblico. Si tratta, infatti, di un'utenza disposta ad accettare una rottura di carico in cambio della garanzia di economicità, frequenza e certezza dei tempi del servizio.

particolare Montebello V. ed Altavilla V.), eccentriche rispetto ai centri urbani di riferimento, ha svolto un debole ruolo nello strutturare i processi di crescita insediativi dell'ambito. Si tratta di un sistema urbano ad alta densità insediativa e fortemente interconnesso a scala territoriale, che presenta centri dallo sviluppo consolidato con alta densità insediativa, servizi di livello superiore, operatori economici appartenenti ai settori innovativi, intensità delle attrezzature commerciali, ma anche fattori di congestione (come Creazzo, Altavilla V., Montecchio M.).

I temi e le condizioni insediative caratterizzanti l'ambito:

- Spinta all'uso edilizio intensivo del territorio con incremento delle superfici a destinazione sia produttiva che residenziale, in assenza di una visione strategica di scala intercomunale condivisa, necessaria per promuovere uno sviluppo sostenibile del territorio;
- Assenza di "gerarchia" tra i diversi materiali urbani che costituiscono questo ambito (infrastrutture, manufatti commerciali e produttivi, residenza, spazio aperto), all'origine di forme di interferenza tra usi diversi la cui coesistenza pone problemi;
- Processi di sostituzione di funzioni e trasformazione negli usi di manufatti (soprattutto da industriale a direzionale e commerciale, lungo la SR 11 e nella zona produttivo-espositiva di Vicenza Ovest) che, se non iscritti entro un quadro strategico e condiviso, rischiano di produrre effetti non governabili a scala locale;
- Scarsa qualità degli spazi pubblici in genere e, per le aree produttive, anche scarsa dotazione di servizi alla persona e all'impresa;
- Valore residuale dello spazio aperto intercluso tra le diverse infrastrutture e tra queste e le piastre industriali e commerciali che si connotano spesso come recinti impermeabili che offrono un fronte e un retro da riprogettare;
- Scale territoriali e tempi d'uso di questo territorio diversificati nell'arco della giornata, tenuti insieme dai nodi infrastrutturali che diventano i luoghi di condensazione e concentrazione di insediamenti commerciali, produttivi e per il loisir;
- Diverse "popolazioni" che usano e frequentano questo territorio con temporalità, finalità e mezzi diversi a cui non corrispondono sempre una offerta adeguata di servizi (vedi, ad esempio, i servizi di trasporto pubblico, in particolare per gli addetti/pendolari, spesso immigrati, sprovvisti di mezzo proprio di locomozione e le piste ciclabili);
- Forme di congestione da traffico e problemi sulla viabilità esistente, gravata da carichi veicolari di mezzi sia leggeri che pesanti, da frequenti intersezioni con la viabilità trasversale per la quale spesso è difficile l'innesto sulla SR 11, ma anche legate alla mancata razionalizzazione e discretizzazione degli accessi carrabili delle attività presenti a nastro lungo gli assi stradali esistenti (in particolare SR11, SP500, SP 31 Val Chiampo);
- Un paesaggio "altro", offerto sia da una orografia e da una idrografia interessanti (i monti Berici e i Monti Lessini e il sistema di torrenti), sia da preesistenze storico-monumentali (castelli medioevali di Montecchio e Brendola, Ville Venete) e archeologiche (area archeologica di Sovizzo) che

2.1'area di progetto

2.1. L'ambito del progetto

L'ambito interessato dal progetto è un territorio fortemente segnato dalla presenza di importanti infrastrutture che hanno concorso a strutturare un "corridoio intermodale" attorno a cui si sono costituite le principali occasioni di trasformazione in senso produttivo di questo territorio percorso da:

- Autostrada A4, con gli svincoli di Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, Vicenza Ovest;
- SR11, che segue l'orientamento della grande viabilità di impianto romano (via Postumia) e i cui bordi sono stati quasi totalmente edificati, in particolare tra Montecchio Maggiore e Vicenza, tanto da trasformare la statale in una strada urbana con frequenti attraversamenti e incroci a raso con la viabilità trasversale;
- Complanare sud alla autostrada tra lo svincolo di Montecchio M., Altavilla e Vicenza Ovest, lungo la quale si sono localizzati numerosi insediamenti produttivi dapprima saturando le aree più prossime ai caselli autostradali e poi disponendosi lungo i bordi della complanare stessa;
- Ferrovia Milano-Venezia, che ha rappresentato per lungo tempo il limite fisico all'edificazione e che per le caratteristiche del servizio offerto (prevalentemente interpolo) e per la localizzazione delle stazioni (in

sono una chiara identificazione dei valori ambientali e culturali di un territorio che, pur “lambendo” la piana, si ritrae da essa nuove previsioni infrastrutturali da governare (CIS, Pedemontana Veneta, Tangenziale A4, Alta capacità ferroviaria)

2.2. Cenni storici

Lo sviluppo e la formazione della “città lineare” che si sviluppa lungo la SR 11 possono essere individuati nei 3 momenti di seguito descritti:

1° periodo: le attestazioni lungo la Postumia.

Lo schema insediativo originario, e che tuttora permane, è costituito dall’asse di comunicazione primaria coincidente (anche se non come sedime) con l’antica Postumia verso il quale convergono, “a pettine”, le strade di comunicazione con le vallate prospettanti a nord e con le pianure a sud. In corrispondenza dei nodi di connessione e nei punti di passaggio obbligato (guadi) si sono sviluppati i primi insediamenti quali luoghi privilegiati per lo scambio: Olmo di Creazzo, Tavernelle, Montebello, Torri di Confine (Gambellara), San Bonifacio. Essi rappresentano una sorta di “centro storico” concatenato della città lineare. Vi permangono edifici di interesse storico ed architettonico, funzioni residenziali e attività commerciali alternate al piccolo artigianato.

2° periodo: l’industrializzazione.

Lo sviluppo economico che, a partire dalla seconda metà del XIX° secolo, ha interessato prima i comuni della pedemontana, in particolare Valdagno, per estendersi progressivamente ai territori fino alla strada Postumia, ha richiesto la realizzazione di importanti opere di infrastrutturazione, in particolare ferroviario (linea VE-MI ma, soprattutto, le locali strade ferrate tra il Capoluogo e Chiampo e Valdagno). Le stazioni e i punti di snodo si sono sovrapposti agli antichi “gangli” ma talora hanno dato origine a nuovi insediamenti (vedi il caso emblematico del villaggio industriale di Alte Ceccato). Le nuove infrastrutture hanno creato le pre-condizioni opportunità insediative per le attività produttive, favorite dalla buona accessibilità ai mercati, ulteriormente sviluppate con il completamento dell’autostrada A4 sul finire degli anni ’50 del XX° secolo. Il periodo della prima industrializzazione è contrassegnato dalle espansioni della città storica (lineare) “fuori le mura” con gli opifici, spesso di considerevole dimensione ed impatto (anche in ottemperanza alle leggi sanitarie del Ventennio che imponevano la localizzazione delle industrie insalubri all’esterno degli abitati) attestati sulla Postumia: il sistema insediativo è caratterizzato dal peso rilevante delle opere infrastrutturali che, intersecando i vecchi nuclei a vantaggio dell’efficienza dei collegamenti, li degradano. La piccola scala dei vecchi insediamenti è travolta dalla dimensione delle nuove opere e impianti produttivi.

3° periodo: lo sviluppo del secondo dopoguerra.

La forte accelerazione dello sviluppo economico del periodo ha portato alla graduale saturazione degli spazi interstiziali con consolidamento della città lineare attraverso:

- progressivo degrado degli originari centri storici attestati sulla SR11 (Olmo, Tavernelle, Torri di confine, S. Bonifacio) che vengono “assorbiti” da nuovi quartieri residenziali o misti e circondati dal nastro avvolgente dei “capannoni”;

- completamento degli insediamenti produttivi ma anche primi interventi di sostituzione dei complessi originari a favore di funzioni prevalentemente commerciali (Alte Ceccato);

- sviluppo del trasporto esclusivamente su gomma, con soppressione delle linee locali su ferro e perdita di competitività del trasporto pubblico.

Questa fase coincide con lo sviluppo delle periferie in assenza di una visione complessiva, attraverso l’urbanistica adattativa alla singola richiesta, consolidando tessuti insediativi di scarsa qualità e dimensione inversamente proporzionale alla dotazione infrastrutturale.

Le tre fasi succintamente descritte e del tutto sovrapponibili a quelle, forse più note, che hanno caratterizzato l’evolversi della città di Vicenza con l’anticipo di una generazione, ci consentono di osservare da una prospettiva diversa le trasformazioni del territorio nella sua complessità, e non come si trattasse di una indistinta zona produttiva da riconvertire.

2.3. Struttura insediativa

Si tratta di un sistema urbano ad alta densità insediativa e fortemente interconnesso a scala territoriale, ma con relazioni difficili in attraversamento al fascio infrastrutturale longitudinale che ne struttura la forma e gli usi.

Sistema della residenza: alle lottizzazioni in continuità con i tessuti storici, si sono succedute lottizzazioni a pettine con innesto sulla viabilità principale che nei comuni più prossimi a Vicenza, come Creazzo e Sovizzo, possono essere messe in relazione a fenomeni di trasferimento dello sviluppo edilizio dal capoluogo. La tipologia edilizia prevalente per le più recenti lottizzazioni residenziali si caratterizza per densità medio-alte e per tagli degli alloggi comunque rilevanti (abitazioni prevalentemente di tre/quattro piani ft, sup. media per abitazione 119 mq contro un dato medio provinciale pari a 109 mq).

Sistema della produzione: significativa crescita insediativa dopo gli anni ’80, in particolare nei comuni di Montecchio Maggiore, Sovizzo, Altavilla Vicentina, lungo la SR 11 e in contiguità degli svincoli autostradali di Montecchio e Vicenza ovest.

Presenza di aree protette, manufatti architettonici, paesaggi di pregio:

- il sistema dei Monti Berici, dotato di peculiari caratteristiche paesaggistico-ambientali, un’ampia fruizione pubblica e luogo di attività ricreative-didattico-scientifiche;

- i laghetti di Altavilla e Brendola, zone umide di pregio;

- centri storici di Altavilla (fraz. Valmarana), Brendola, Montebello Vicentino, Montecchio Maggiore, in cui è ancora riconoscibile il tessuto storico e la composizione degli spazi come da impianto originario.

- la sorgente carsica in località Val di Molino, in comune di Montecchio Maggiore, poiché il comune appartiene alla dorsale più orientale dei M. Lessini - Malo - Castelgomberto - Montecchio Maggiore che insieme ai Monti Berici è tra le zone collinari a predominante circolazione carsica dove le acque sotterranee si muovono lungo condotti ad elevata velocità quindi con elevata probabilità di contaminazione e ridotte possibilità di autodepurazione.

- ville venete, rocche e castelli (Montecchio Maggiore, Montebello), e relativi contesti di pregio.

Il 47% della superficie totale dell'ambito è occupata dal paesaggio del seminativo della bassa pianura, che è caratterizzato dall'assenza di rilievi e da un uso del suolo prevalente di tipo agricolo intensivo con coltura di seminativi. Su di esso insistono le aree urbanizzate di pianura di tutti i comuni e le principali infrastrutture che lo attraversano sia in senso longitudinale (SR11, ferrovia, A4, SP 34) che trasversale (SP 246, SP 1, SP 31). Altro paesaggio significativo è quello dei vigneti specializzati (16% della superficie totale), che si trovano principalmente sulle pendici settentrionali dei Monti Berici nei comuni di Brendola e Altavilla e, soprattutto, nella porzione collinare occidentale di Montebello Vicentino. Il settore settentrionale dell'ambito, infine è prevalentemente collinare ondulato o poco ondulato, caratterizzato dalla presenza della vite, di prati e di seminativi, di paesaggi vallivi e di paesaggi forestali costituiti da fasce di boschi cedui di latifoglie (11% della superficie).

2.4. SR 11: L'assenza di città

L'assenza di "gerarchia" tra i diversi materiali urbani che si attestano sulla SR11 (infrastrutture, manufatti commerciali e produttivi, residenza, spazio aperto), è all'origine di forme di interferenza la cui coesistenza pone problemi; i processi di sostituzione di funzioni e trasformazione negli usi di manufatti (soprattutto da industriale a commerciale, lungo la SR 11 e direzionale a Vicenza Ovest) che, se non iscritti entro un quadro strategico e condiviso, rischiano di produrre effetti non governabili a scala locale, il valore residuale dello spazio aperto intercluso tra le diverse infrastrutture e tra queste e le piastre industriali e commerciali che si connotano spesso come recinti impermeabili che offrono un fronte e un retro da riprogettare, costituiscono alcune condizioni rilevate che hanno portato ad approfondire il tema della "disposizione su lotto" del manufatto industriale e dei rapporti tra questo e i diversi materiali urbani contigui.

La finalità dell'approfondimento riguarda la possibilità di leggere criticità ricorrenti per le quali proporre regole e criteri di intervento utili per migliorare la qualità e l'efficienza degli insediamenti produttivi esistenti tra Montebello Vicentino e Vicenza.

In generale, gli insediamenti produttivi rilevati nell'ambito sono costituiti per lo più da manufatti di medio-grandi dimensioni isolati su lotto che funge da parcheggio e da spazio tecnico per carico-scarico merce e deposito, anche se non mancano, lungo la SR 11, lotti caratterizzati dalla presenza di più manufatti che usano promiscuamente lo spazio scoperto comune.

Per quanto attiene alla "disposizione su lotto" del manufatto industriale e dei rapporti tra questo e i diversi materiali urbani contigui, si individuano condizioni tipo ricorrenti, in riferimento:

- alla posizione de manufatto rispetto al lotto;
- all'accesso diretto o indiretto (con controviale) alla viabilità principale;
- al numero di edifici presenti sullo stesso lotto.

Il rilievo eseguito ha permesso di far emergere, a partire dalle condizioni tipo analizzate, situazioni peculiari, in termini di interferenza col sistema della viabilità e col contesto insediativo in relazione all'offerta di servizi alla produzione e alla

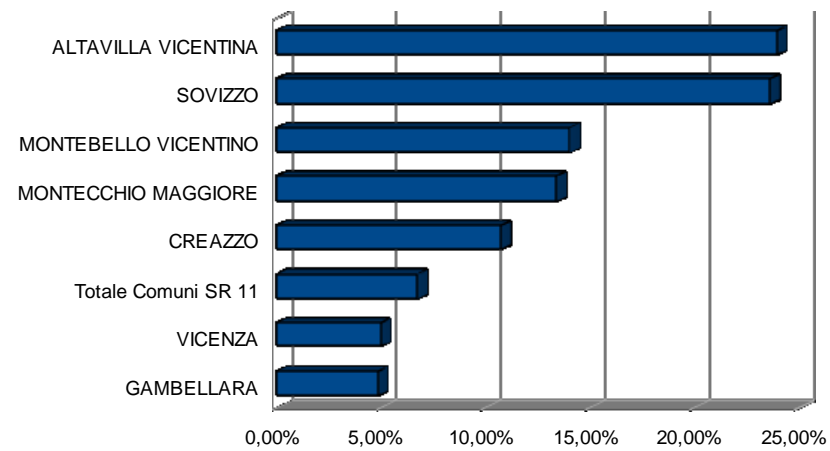


persona, per le quali proporre criteri progettuali finalizzati a definire regole da condividere per un progetto intercomunale di messa in sicurezza, di riqualificazione dei bordi-strada, di miglioramento dell'accessibilità e della visibilità dei manufatti e delle attività insediate lungo la "strada mercato" SR 11.

		Accesso diretto alla viabilità principale	Accesso indiretto alla viabilità principale (controviale)
Isolato su lotto	Su fronte strada	 Manufatto isolato su lotto con affaccio diretto sul fronte stradale e con accesso diretto su viabilità principale.	 Manufatto isolato su lotto con affaccio diretto sul fronte stradale con presenza di controviale per accesso su viabilità principale
	Arretrato sul fondo	 Manufatto isolato su lotto arretrato dal fronte stradale con accesso diretto su viabilità principale.	 Manufatto isolato su lotto arretrato dal fronte stradale con presenza di controviale per accesso su viabilità principale
	In posizione centrale	 Manufatto isolato su lotto in posizione centrale con accesso diretto su viabilità principale	 Manufatto isolato su lotto in posizione centrale con presenza di controviale per accesso su viabilità principale
Aggregazione sullo stesso lotto		 Aggregazione di più manufatti su lotto con accesso diretto su viabilità principale	 Aggregazione di più manufatti su lotto con presenza di controviale per accesso su viabilità principale

2.5. La dimensione socio-economica

	01/01/01	01/01/08	01/01/09	01/01/10	01/01/11	INCREMENTO DAL 2001
ALTAVILLA VICENTINA	9.506	11.269	11.540	11.613	11.780	23,92%
CREAZZO	10.145	11.046	11.056	11.155	11.231	10,70%
GAMBELLARA	3.244	3.320	3.347	3.377	3.400	4,81%
MONTEBELLO VICENTINO	5.744	6.325	6.469	6.557	6.550	14,03%
MONTECCHIO MAGGIORE	20.942	23.218	23.738	23.857	23.743	13,38%
SOVIZZO	5.667	6.567	6.710	6.867	7.004	23,59%
VICENZA	110.454	114.108	115.012	115.550	115.927	4,96%
Totale Comuni SR 11	165.702	175.853	177.872	178.976	179.635	8,41%



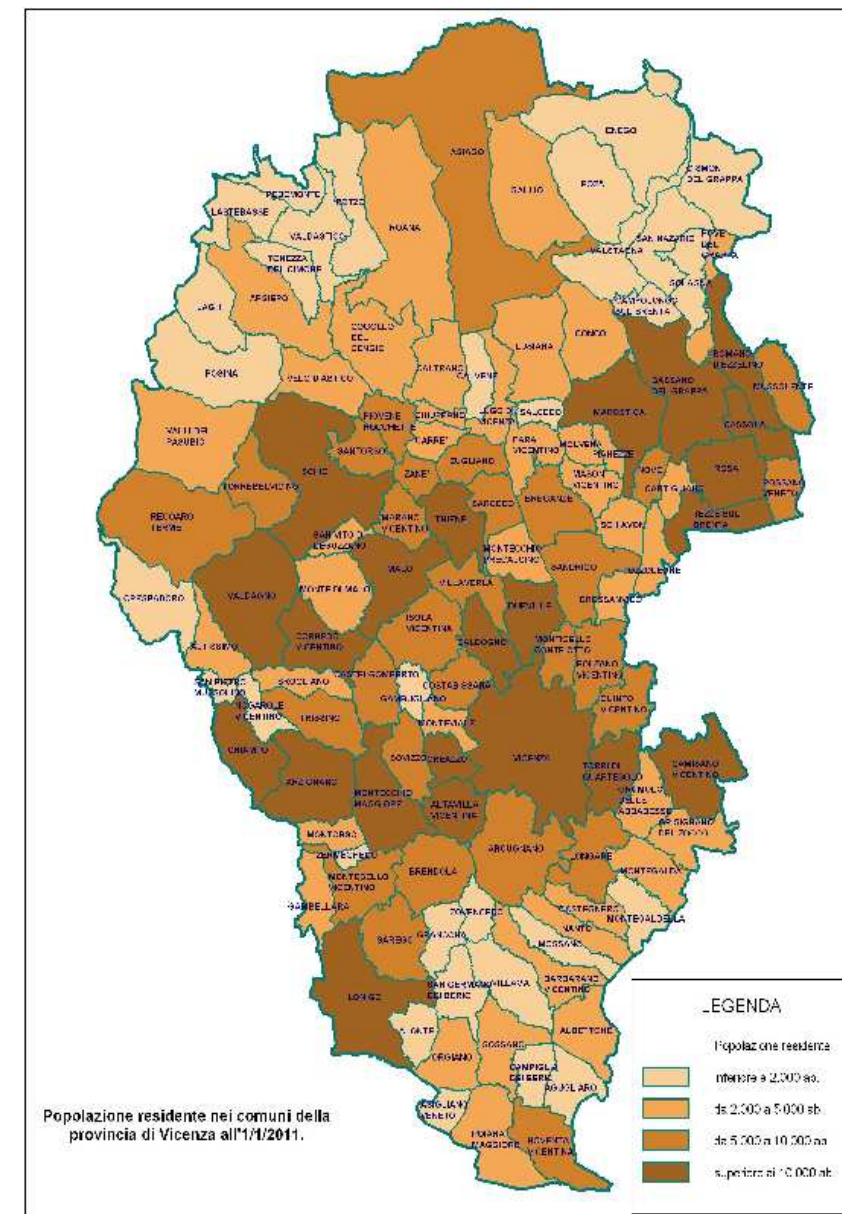
Vengono confermate le dinamiche già osservate con il PTCP, per cui vi è in questa zona una buona crescita demografica, ove si pongono in evidenza gli incrementi dei Comuni di Sovizzo ed Altavilla Vicentina che supera i 10.000 abitanti.

In evidenza anche la densità abitativa che risulta per i Comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Montecchio Maggiore, Sovizzo e Vicenza essere superiore alla media provinciale.

Rispetto a tutti i 121 comuni della Provincia, Vicenza è il comune più densamente popolato e Creazzo è il quarto.

Popolazione, superficie e densità della popolazione residente al 31/12/2010 nei comuni della provincia di Vicenza.

Comune	pop. residente	superficie (km ²)	densità (abitanti/km ²)
Altavilla Vicentina	11.780	16,63	708,36
Creazzo	11.231	10,51	1.068,60
Gambellara	3.400	12,89	263,77
Montebello Vicentino	6.550	21,45	305,36
Montecchio Maggiore	23.743	30,68	773,89
Sovizzo	7.004	15,71	445,83
Vicenza	115.927	80,46	1.440,80
TOTALE	870.740	2722,20	319,87



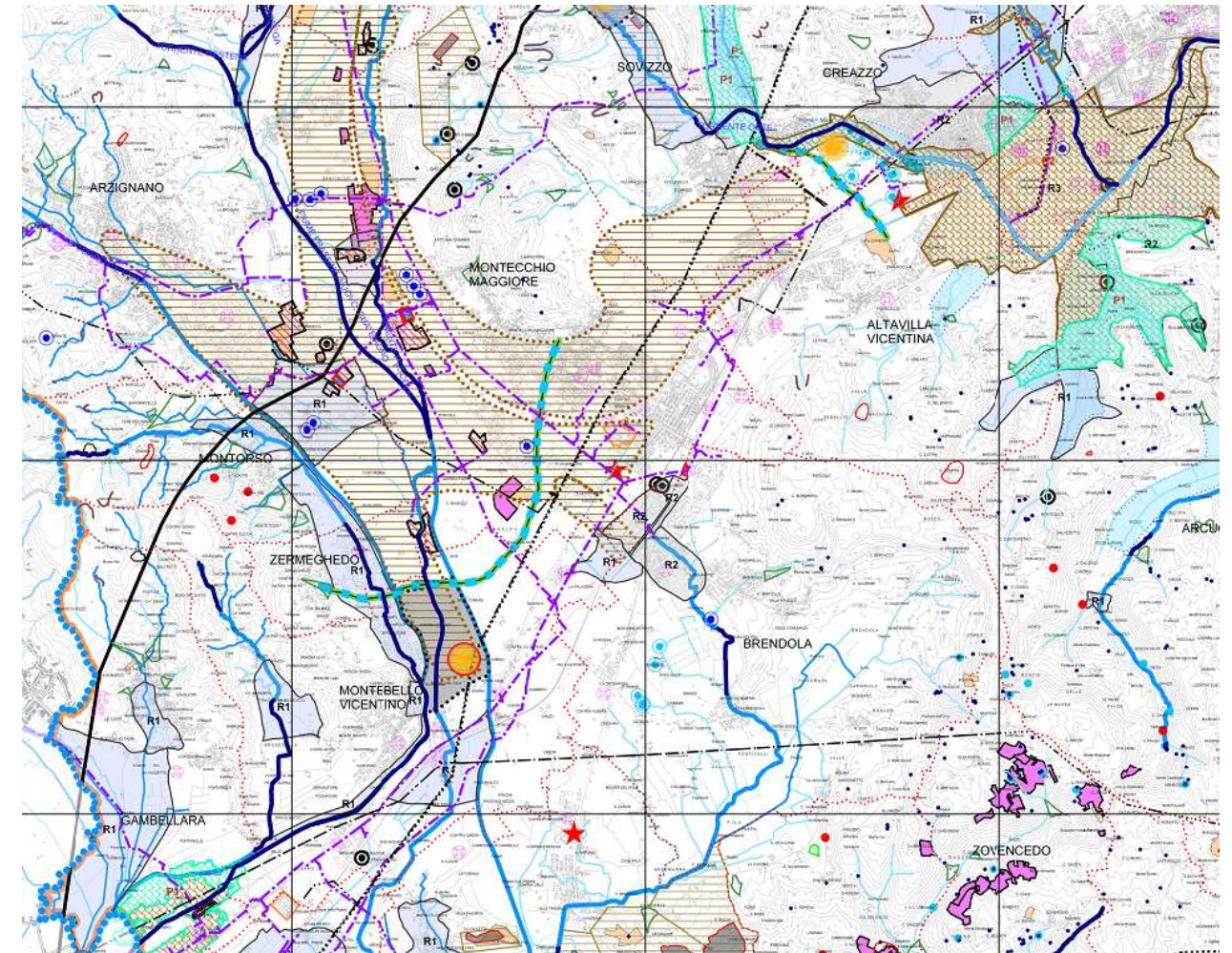
2.6. Criticità del sistema

Le maggiori criticità che caratterizzano il sistema sono in sintesi:

- spinta all'uso edilizio intensivo del territorio in assenza di una visione strategica di scala intercomunale condivisa;
- interferenza tra usi diversi la cui coesistenza pone problemi (infrastrutture, manufatti commerciali e produttivi, residenza, spazio aperto);
- processi di sostituzione di funzioni e trasformazione negli usi di manufatti (soprattutto da industriale a direzionale e commerciale) non iscritti entro un quadro strategico e condiviso;
- scarsa qualità degli spazi pubblici in genere;
- valore residuale dello spazio aperto intercluso tra le diverse infrastrutture e tra queste e le piastre industriali e commerciali;
- scale territoriali e tempi d'uso di questo territorio diversificati nell'arco della giornata, i cui nodi infrastrutturali diventano i luoghi di condensazione e concentrazione di insediamenti commerciali, produttivi
- "popolazioni" diverse che usano e frequentano questo territorio con temporalità, finalità e mezzi diversi a cui non corrisponde una offerta adeguata di servizi;
- forme di congestione da traffico e problemi sulla viabilità esistente, gravata da carichi veicolari di mezzi sia leggeri che pesanti, da frequenti intersezioni con la viabilità trasversale, ma anche legate alla mancata razionalizzazione e discretizzazione degli accessi carrabili delle attività presenti a nastro lungo gli assi stradali esistenti;



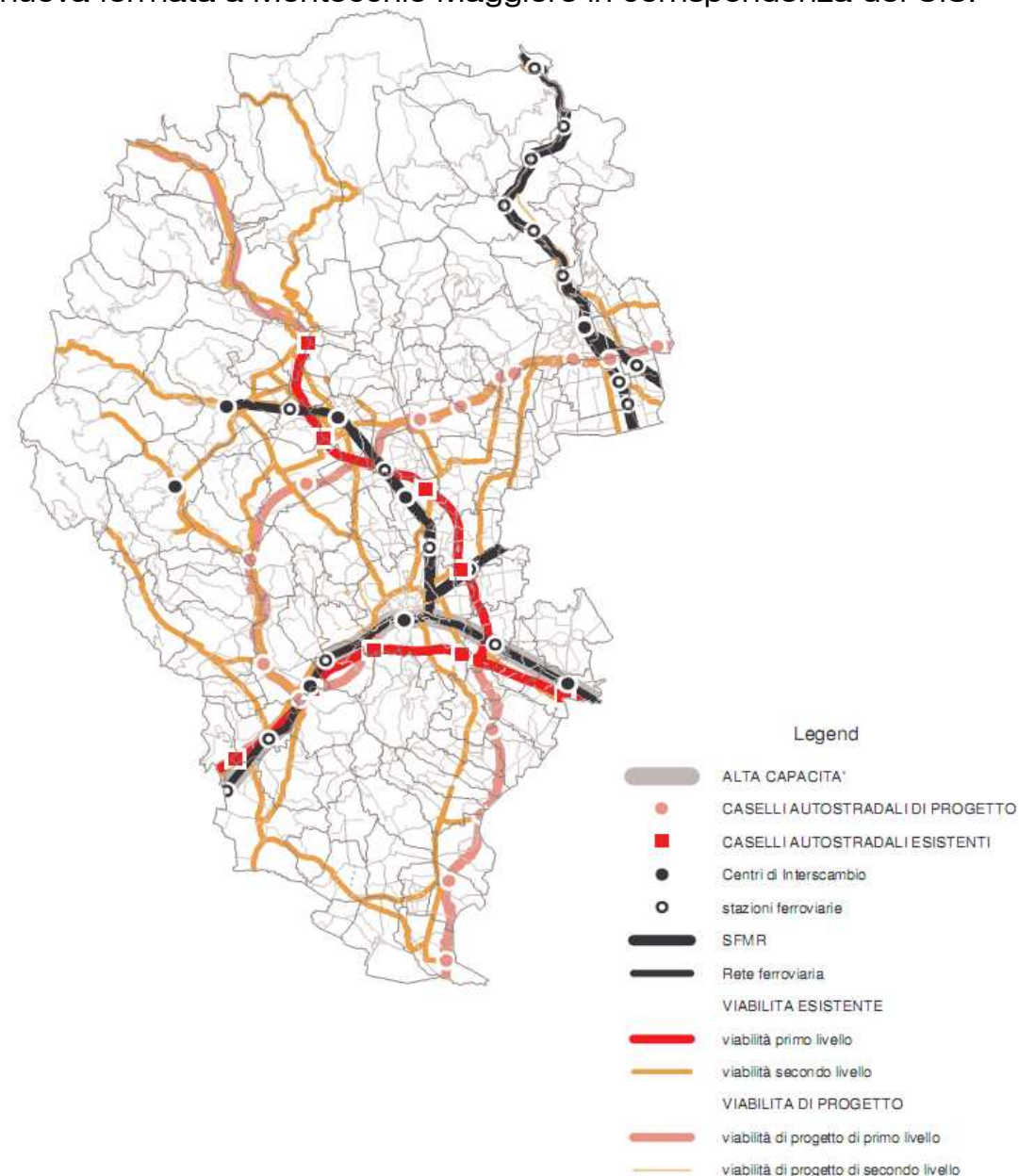
- Fragilità del territorio dal punto di vista idraulico;
- Presenza di aziende che rientrano nel campo di applicazione degli artt. 6 e 8 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 s.m.i. (Rischio di Incidente Rilevante).



PTCP – estratto tav. 2 – Carta delle Fragilità

2.7. Le previsioni infrastrutturali

il potenziamento della multimodalità ferro-gomma con la realizzazione dell'interporto merci (Centro di interscambio logistico) a Montebello Vicentino; il miglioramento dei collegamenti stradali trasversali al tracciato della SP 246 che garantirebbe una connessione diretta alla A4 e all'ampliamento dello svincolo di Montecchio-Alte; la complanare sud di Vicenza, da Torri di Quartesolo a Altavilla Vicentina; il raccordo tra il casello di Vicenza Ovest e la SR 46 e la connessione con la SR 349; la riqualificazione della SP 500 da Brendola a Meledo; il collegamento della autostazione di Vicenza Ovest alla SR11 e alla SR 46; la Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) con il previsto casello di Montecchio Nord raccordato alla autostrada A4 nel casello di Montecchio Maggiore-Alte; il potenziamento del servizio ferroviario metropolitano regionale (SFMR), con una nuova fermata a Montecchio Maggiore in corrispondenza del CIS.



2.8. Il paesaggio verde

L'area del progetto Vi.Ver. è circondata da colline con pendici ricche di verde, tuttavia, riconducendo l'analisi all'ambito della SR 11, la dotazione di aree verdi fruibili è piuttosto scarsa al momento attuale, ad esclusione di pochi parchi e spots verdi dalla configurazione lineare. Una soluzione sicuramente proviene dai corsi d'acqua che attraversano l'area e assumono il ruolo di spine ecologiche. Queste infrastrutture potranno essere affiancate da fasce verdi che in certi punti si estroflettono creando parchi interni all'area, polmoni verdi accessibili a tutti. Scendendo di scala, a livello dell'area di progetto, all'interno del tessuto urbano sono presenti numerosi spazi verdi di risulta privi di identità. Si aggiunge inoltre il problema della mancata messa in rete delle aree verdi tramite percorsi studiati con elementi di richiamo. La volontà progettuale è dunque quella di ripensare il sistema del verde urbano: in particolare il progetto mira alla creazione/completamento di buffer zone verdi in adiacenza a ferrovia, autostrada, e alle principali infrastrutture, a schermatura di queste criticità a livello ambientale. Questo verde di compensazione si inserirà all'interno del tessuto insediativo smaterializzandosi e proseguendo all'esterno in una serie di filamenti verdi.

Fondamentale, sempre a livello delle intenzioni progettuali, è la connessione di tutte le aree verdi a formare una rete di corridoi ecologici, intervenendo in maniera capillare.





2.9. Il sistema dei servizi

Per quello che concerne la dotazione in termini di servizi pubblici presenti nell'area di progetto, è evidente la distanza incolmabile dagli standard europei. Al di là della scarsità di servizi pubblici in termini di superfici, ancora più critica è la situazione relativa alle connessioni, data l'assenza di una soft mobility network fra le varie strutture pubbliche: non esistono reti di percorsi o sistemi connettivi alla base del tessuto cittadino, cosicché anche la fruizione dei pochi servizi presenti diventa un fenomeno critico.

Sarà necessario dotare l'area di quelle strutture necessarie a configurarla quale "business, working and residential zone".

A scala urbana, l'analisi mostra come allo stato attuale diverse "popolazioni" usino e frequentino questo territorio con temporalità, finalità e mezzi diversi, a cui non corrisponde sempre una offerta adeguata di servizi (vedi, ad esempio, i servizi di trasporto pubblico, in particolare per gli addetti/pendolari, spesso immigrati, sprovvisti di mezzo proprio di locomozione e le piste ciclabili).

2.10. Immagine della città percepita

Formulare un'immagine della città percepita, relativamente alla porzione urbana indagata, permette di individuare problematiche e potenzialità che dovranno essere tenute in considerazione in fase progettuale.

I margini infrastrutturali evidenziati rappresentano al contempo una debolezza ed un punto di forza per l'area di trasformazione: la ferrovia, i fiumi, l'autostrada, le complanari, l'asse viabilistico principale, ne condizionano profondamente i margini, limitandone i rapporti con l'esterno, ma garantendo viceversa un costante ed efficace collegamento sia con il centro della città che con la periferia, conferendo una posizione strategica all'interno dei territori municipali.

L'area appare caratterizzata da un'eterogeneità tra funzioni, contesti sociali e differenze tipologiche; è facile individuare aree omogenee che cercano conferma di un'identità propria, come per esempio il tessuto a destinazione prevalentemente commerciale lungo la SR 11, opposto alle urbanizzazioni diffuse delle pendici collinari a nord e a sud dell'ambito. Riguardo le funzioni insediate, si nota quanto il tessuto urbano risenta di un fenomeno di zonizzazione dovuto ad una rapida espansione, che ha creato dei quartieri dormitorio "autosufficienti" vicino alle entità industriali.

Un'analisi dei "nuclei di identità" sottesi all'urbano può essere utile per guidare le tendenze di sviluppo in atto. Per "nuclei d'identità locali" si intende una visione soggettiva della città percepita, secondo la quale ciascuna porzione urbana gravitante intorno ad alcuni elementi cardine appare caratterizzata da una sua propria identità esistente o potenziale.

Tutti questi elementi definiscono un ambito che dovrà relazionarsi con l'esterno. L'intorno dell'area di progetto appare estremamente eterogeneo e di pregio: i Castelli di Montecchio Maggiore a Nord e di Brendola a sud, i fiumi, le strade storiche, il sistema delle Ville Venete, le colture di pregio...

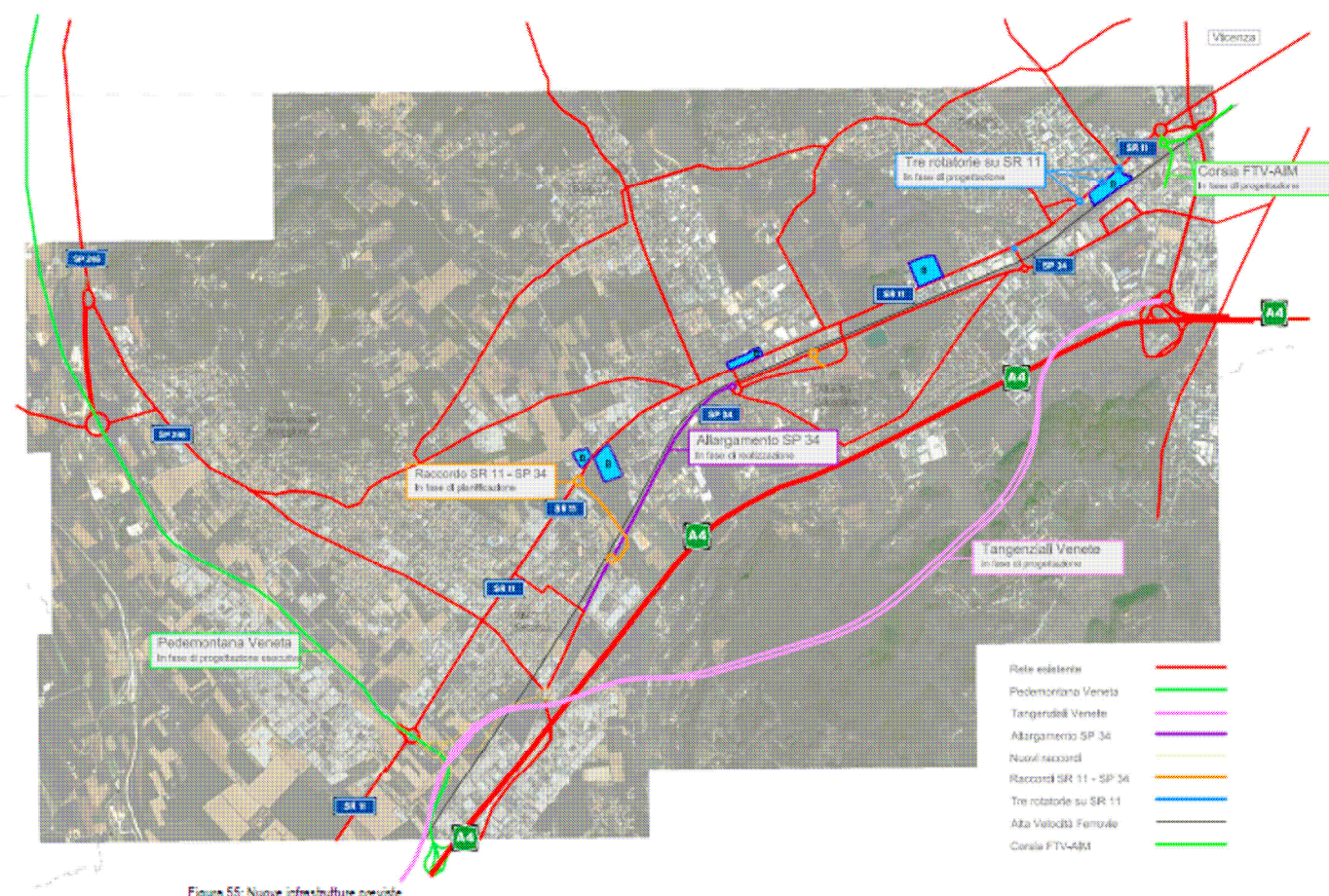
Il progetto ambisce alla messa a sistema di tutte le peculiarità del territorio, in modo che l'immagine complessiva della città percepita non possa che risultare accresciuta nella qualità.



La tav. 3 contiene una ricognizione dei beni storico-culturali che il progetto intende mettere a sistema, con l'indicazione degli itinerari di fruizione paesaggistica e percorsi ciclabili.



2.11. analisi del sistema infrastrutturale



Strada Regionale 11 - Padana Superiore



La ex Strada Statale 11 Padana Superiore (SS 11), ora Strada Provinciale 11 Padana Superiore (SP 11), in Piemonte, (SP ex SS 11), in Lombardia, e Strada Regionale 11 Padana Superiore (SR 11), in Veneto, prima dell'arrivo delle autostrade era l'arteria principale del Nord Italia. La strada attraversa da Ovest ad Est la parte Settentrionale (superiore) della Pianura Padana (da cui il nome), toccando numerose zone produttive del paese, passando pochi km a sud delle Alpi e costeggiando per alcuni chilometri il lago di Garda per poi terminare a Venezia, sul mare Adriatico.

Nel tratto considerato, la strada ha caratteristiche di tipo urbano: è a singola corsia per senso di marcia, con carreggiata unica. La larghezza delle corsie è variabile. Essa attraversa centri abitati con incroci di vario tipo (rotatorie, semafori, precedenza semplice). Ad essa confluiscono numerose strade locali nonché accessi diretti a proprietà private.

La strada in oggetto è notoriamente fortemente trafficata durante le ore diurne dei giorni infrasettimanali. Essa si colloca tra le strade più trafficate della Provincia, con frequenti esaurimenti della capacità e conseguenti accodamenti anche chilometrici che si protraggono anche alle strade ad essa affluenti.

L'elevato volume di traffico può essere ricondotto, tra gli altri, ai seguenti motivi:

- La strada collega tra loro, in pochi chilometri, importanti aree produttive, tra le più estese a livello provinciale e regionale: ad Est la strada si inserisce direttamente nella zona industriale Ovest di Vicenza; attraversa poi, da Est a Ovest, le zone industriali di Creazzo, Altavilla e Montebello; immediatamente ad Ovest è presente il grande polo produttivo di Arzignano e Chiampo; più a Nord, la strada raccoglie il trasporto locale dell'intero bacino produttivo della valle dell'Agno;

La rete stradale oggetto di studio consiste nel tratto di SR 11 compreso tra Gambellara e Vicenza, e nelle strade ad essa afferenti all'interno di tale tratto. Essa è delimitata ad Ovest con l'intersezione a livelli sfalsati della SR 11 con l'autostrada A4 nel comune di Gambellara; ad Est con l'intersezione tra la SR 11 e la tangenziale Ovest di Vicenza (Viale del Sole). A Nord l'area di studio è delimitata dalle propaggini sud-orientali dei Monti Lessini, a Sud da quelle nord-occidentali dei Monti Berici.

L'area, in tutto o in parte, i territori dei seguenti comuni: Gambellara, Montebello Vicentino, Montebello Maggiore, Sovizzo, Altavilla Vicentina, Creazzo, Vicenza.

La rete stradale inclusa nell'analisi comprende diverse tipologie di strade. Di seguito vengono descritte le principali arterie presenti.

- Anche per quanto riguarda l'utenza automobilistica, la strada raccoglie la domanda di traffico proveniente dai centri lungo la direttrice (Montecchio, Sovizzo, Altavilla, Creazzo) e di quelli localizzati nei dintorni dei due estremi del tratto (Vicenza a Est, valle dell'Agno, valle del Chiampo, e alcuni centri minori a Ovest);
- Chiaramente la capacità della SR 11 nel tratto considerato non è adeguata a raccogliere una tale domanda di traffico; come già accennato, oltre alla presenza di una singola corsia per senso di marcia, la strada presenta affluenza diretta di numerose strade locali nonché accessi diretti a proprietà private, spesso non regolati da semafori o rotonde, con un conseguente aumento del rischio di incidenti;
- Infine come detto il sedime della strada è situato all'interno di un passaggio obbligato tra i monti Lessini e i monti Berici, rendendo la strada stessa praticamente l'unico corridoio non a pedaggio per il traffico su gomma.

A tal proposito è importante analizzare quali sono le alternative che il potenziale utente della strada oggetto di studio può scegliere al fine di evitare la suddetta strada nel tratto considerato:

- Autostrada A4 dal casello di Montecchio Maggiore al casello di Vicenza Ovest: la scelta di tale percorso è inibita, oltre che dal pedaggio, anche dal fatto che la strada è relativamente discostata dalla SR 11, e che per raggiungerla è necessario attraversare il nodo del casello di Montecchio, usualmente trafficato in entrambe le direzioni di marcia. Il percorso viene quindi utilizzato solamente



per lo spostamento diretto da e verso il centro di Vicenza da parte delle utenze da e per Montecchio, valle del Chiampo e parte della valle dell'Agno;

- Strada "del Melaro": essa rappresenta l'alternativa più utilizzata alla SR 11 nel tratto analizzato. Essa corre parallela a quest'ultima e in molti tratti a ridosso di essa, essendone separata soltanto dalla ferrovia. Essa comunica con la SR 11, oltre che agli estremi del tratto considerato (SP 246 e SS 46) in altri 4 punti: uno a Montecchio Maggiore, due ad Altavilla e uno a Creazzo. Tali collegamenti allo stato di fatto hanno una capacità di traffico relativamente ridotta, essendo le immissioni sulla SR 11 non regolamentate in maniera idonea;

- Strade interne ai comuni di Montecchio Maggiore, Sovizzo e Creazzo: tale mobilità è legata soprattutto al traffico generato dai suddetti centri, in quanto non vi è una direttrice univoca di traffico alternativo, ma un insieme di strade locali a scorrimento lento, che per la maggior parte vengono utilizzate per brevi tratti, al fine di evitare porzioni di SR 11 particolarmente trafficate. Per tale motivo il traffico circolante in tali zone può essere imputato per la maggior parte a mobilità generata in ambito locale e che si immette nella SR 11 nella parte interna di essa.

Autostrada A4

Parallela alla SR 11 e alla Linea Ferroviaria, a sud di queste corre l'autostrada A4 (detta anche Serenissima nel suo tratto centrale), arteria principale della zona e dell'intero nord Italia, che attraversa da ovest a est l'intera pianura padana, partendo da Torino, passando per Milano e terminando a Sistiana, da cui prosegue verso Trieste, senza soluzione di continuità, con la classificazione RA 13.

Numerose sono le interconnessioni con le altre grandi arterie autostradali. L'A4 è costituita principalmente, nel tratto tra Torino e Venezia, da tre corsie più corsia d'emergenza.

L'autostrada è in gestione nel tratto Brescia - Padova ad Autostrada BS-VR-VI-PD S.p.A. La carreggiata è composta da tre corsie (ognuna delle quali da 3,75 m di larghezza) più la corsia di emergenza (larga 3,0 m) per ogni senso di marcia. Le due carreggiate sono separate da uno spartitraffico centrale largo minimo 2,60 metri ed è presente inoltre un ciglio stradale largo 1 metro.

Sono stati registrati negli ultimi anni valori di Traffico Medio Giornaliero di circa 290.000 veicoli, di cui circa il 25% pesanti, rendendola l'autostrada più trafficata d'Italia e una delle più trafficate d'Europa. Essa fa parte di uno dei principali corridoi Europei, tra penisola Iberica e Balcani.

L'autostrada si collega al tratto di SR 11 considerato alle due estremità, ed in particolare ad Ovest con la SP500 ad Alte Ceccato, in corrispondenza del casello di Montecchio Maggiore, ed ad Est con Viale del Sole (SS46), in corrispondenza del casello di Vicenza Ovest.

Strada Provinciale 34 "del Melaro"

La Strada Provinciale 34 è contenuta interamente nel territorio oggetto di studio. Essa parte a sud-ovest in corrispondenza del casello autostradale di Montecchio Maggiore e si mantiene pressoché parallela alla SR 11 ma a sud della ferrovia. Termina poi in corrispondenza della zona industriale di Vicenza.

Il tratto considerato è di circa 7,5 km. Essa comunica con la SR 11, oltre che agli estremi del tratto considerato (SP 246 e SS 46) in altri 4 punti: uno a Montecchio Maggiore, due ad Altavilla e uno a Creazzo.

Nell'intero tratto essa presenta una carreggiata a doppio senso di marcia e una corsia per senso di marcia. La larghezza della carreggiata è variabile. Essa è interrotta da intersezioni a rotonde e semaforiche.



Strada Provinciale 246 “di Recoaro”

La Strada Provinciale 246 attraversa l'intera valle dell'Agno, da Recoaro Terme a Montecchio Maggiore. Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e una corsia per senso di marcia. Essa attraversa numerosi centri abitati di piccola dimensione.

Nel tratto considerato la SP 246 parte dal casello autostradale di Montecchio Maggiore, attraversa la frazione di Alte Ceccato e successivamente l'abitato di Montecchio Maggiore, fino a congiungersi a nord di quest'ultimo con la nuova tangenziale. Essa è interrotta da numerose intersezioni a rotatoria e semaforiche.

Strada Provinciale 35 “Peschiera dei Muzzi”

La Strada Provinciale 35 collega Castelgomberto e Tavernelle (frazione di Altavilla) passando attraverso Sovizzo.

Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e una corsia per senso di marcia. Essa attraversa numerosi centri abitati di piccola dimensione.

Nel tratto considerato la SP 35 parte dall'abitato di Sovizzo e arriva ad incrociare la SR 11 in corrispondenza dell'abitato di Tavernelle. Essa è interrotta da intersezioni a rotatoria e semaforiche.

Strada Provinciale 2 “Zileri”

La Strada Provinciale 2 passa attraverso il comune di Creazzo, partendo dalla SR 11 in direzione di Monteviale.

Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e una corsia per senso di marcia.

L'intero percorso della SP 2 è interessato dallo studio in questione.

Tangenziale di Montecchio Maggiore (SP 246 var)

La tangenziale di Montecchio Maggiore parte dalla SR 11 a sud-ovest del suddetto Comune e termina a nord-ovest dello stesso. Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e due corsie per senso di marcia. La strada ha caratteristiche di extraurbana principale, senza intersezioni. I collegamenti sono gestiti con svincoli e sovrappassi.

Tangenziale Ovest di Vicenza (Viale degli Scaligeri)

La tangenziale ovest di Vicenza parte dal casello autostradale di Vicenza Ovest e circonda la città in direzione nord-ovest. Presenta nell'intero tratto doppio senso di marcia e due corsie per senso di marcia. La strada ha caratteristiche di extraurbana principale, senza intersezioni. I collegamenti sono gestiti con svincoli e sovrappassi.

Linea ferroviaria Milano - Venezia

Parallelamente alla SR 11, a sud di questa e lungo tutto il tratto in considerazione, corre la linea ferroviaria Milano-Venezia. Essa rappresenta, insieme al traffico sulla SR 11 e sull'autostrada A4, il principale collegamento tra Vicenza e Verona, nonché tra parte Est e Ovest del nord Italia, per il trasporto di persone e merci.



Per l'approfondimento del tema si demanda al fascicolo “Corridoio Vicenza – Gambellara. Valutazione del traffico generato dai nuovi interventi e la capacità reggente della rete viabilistica”.

La tav. 2 riporta l'analisi del sistema infrastrutturale dell'area, comprendente gli elementi di progetto.

3. la pianificazione prevista

3.1. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.)

La storia recente del Veneto testimonia significativi mutamenti nel contesto economico, sociale e territoriale, che delineano uno scenario profondamente diverso rispetto a quello di quarant'anni fa. Del modello di sviluppo che ha decretato il successo della regione, negli ultimi anni si sono iniziati ad intravedere anche i limiti strutturali, soprattutto per ciò che concerne il suo impatto territoriale e la valorizzazione e salvaguardia della risorsa territorio.

Consapevole di queste criticità, la Regione Veneto, con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09, ha adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11, avviando il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 1991.

Le indicazioni formulate a livello regionale sono state recepite e declinate dalla Provincia di Vicenza nella stesura del proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il progetto ViVer nel PTRC

La pianificazione regionale riconosce nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato con Dgr 372/2009 la specifica progettualità del Progetto Vi.Ver.:

L'area interessata dal progetto Vi.Ver. è il sistema insediativo che insiste lungo la S.R. 11, da Vicenza a San Bonifacio, realtà su cui confluiscono le aree delle valli del Chiampo e dell'Agno, dell'alto e del basso Vicentino.

L'obiettivo del progetto è migliorare la connessione tra Vicenza e Verona e, nel contempo, garantire a quest'area la finzione di "porta ovest" di accesso sia al sistema metropolitano dell'area centrale del Veneto sia della città estesa che sarà servita dalla Superstrada Pedemontana.

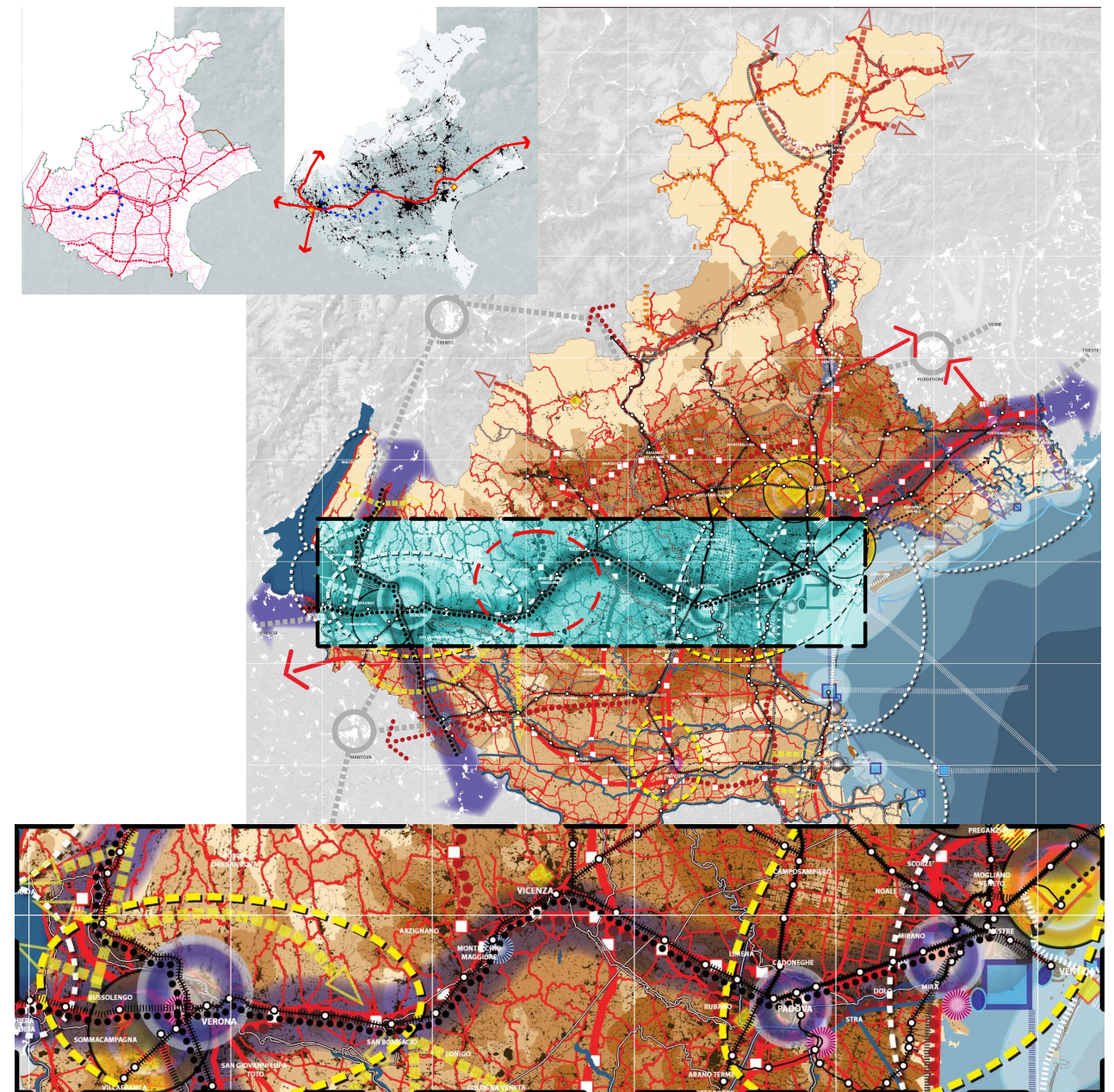
L'acronimo Vi.Ver. cela anche un altro concetto, legato all'ulteriore obiettivo cui mira il progetto, ovvero il miglioramento della qualità del vivere, appunto, delle popolazioni locali.

Al centro del progetto vi è la riqualificazione urbana e paesaggistica della S.R. 11, una volta liberata dal traffico di attraversamento.

La direttrice della S.R. 11 potrà assumere allora un carattere urbano, con la configurazione di spazi capaci di creare nuove identità in cui possano trovare applicazione le politiche dei servizi sociali, sanitari, culturali e di sicurezza urbana, in risposta ad esigenze della popolazione.

Si potranno coordinare progetti di investimento volti a creare un sistema continuo e coordinato di spazi e servizi pubblici, interconnessi tra loro, organizzati anche a partire dalla trasformazione delle aree attualmente dismesse o sotto utilizzate.

Il progetto prevede il potenziamento delle relazioni interne all'area (trasporto pubblico, connessioni ciclabili) e delle sue connessioni con l'esterno e in particolare l'accessibilità verso le valli del Chiampo e dell'Agno e il superamento, ove necessario, della barriera infrastrutturale costituita dal Corridoio V.



Obiettivi ed azioni

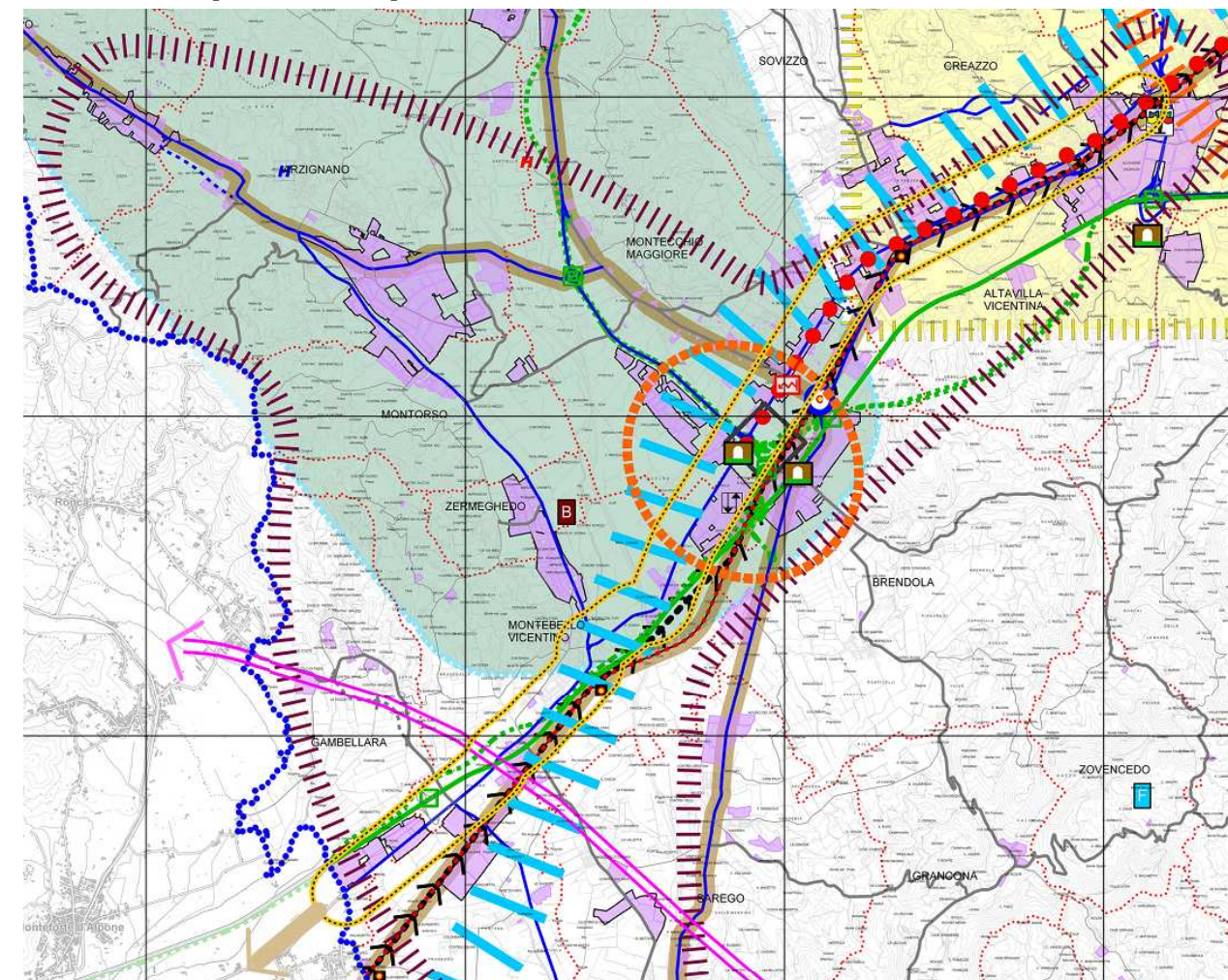
Il primo obiettivo da sviluppare consiste nella rigerarchizzazione del sistema viario.

La S.R. 11 dovrà essere liberata dalla morsa del traffico di trasferimento, indirizzandolo sulla infrastrutture previste: Superstrada Pedemontana Veneta, Sistema delle Tangenziali Venete, Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. La strategia, inoltre dovrà prevedere lo sviluppo di una “città lineare” da costruire a partire dalla situazione attuale, capace di coniugare le potenti spinte alla trasformazione insediativa produttiva e commerciale con le esigenze della qualità della vita, sfruttando le straordinarie potenzialità della zona. L’asse principale dovrà assumere il carattere urbano cui aspira, attraverso l’individuazione degli spazi della città pubblica ed il rinnovamento dei suoi materiali urbani.

Indirizzi strategici

- Gerarchizzare la rete di relazioni dell’ambito rispetto ai nuovi progetti infrastrutturali (AVAC, sistema delle tangenziali Verona-Padova, potenziamento della S.P. Altavilla); la S.R. 11 ha vocazione di asse di distribuzione di funzioni, servizi e spazi urbani di qualità, il sistema delle tangenziali ha funzione connettiva di medio e lungo raggio;
- individuare un sistema unitario e continuo di spazi pubblici lungo l’asse della S.R. 11 che riconnetta piazze e aree esistenti e le riqualifichi;
- individuare e progettare fronti urbani compatti ed aperti di valenza urbana e isolati complessi, caratterizzati da un mix equilibrato di funzioni; oltre alla riqualificazione degli spazi produttivi commerciali e direzionali, garantire anche una quota significativa di residenza e di servizi alla persona;
- individuare, a sostegno dello sviluppo e della riqualificazione prevista, un sistema di trasporto pubblico urbano lungo l’asse della S.R. 11 che connetta il centro storico di Vicenza con la nuova stazione SFMR di Montecchio Maggiore con frequenza adeguata (corse ogni 7-10 min.) e fermate in numero sufficiente (ogni 300 ml);
- strutturare la nuova stazione di Montecchio Maggiore come centro di interscambio modale passeggeri: connessa alla rete viaria, alla SFMR, alla rete ciclo pedonale e al trasporto pubblico locale.

3.2. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vicenza (P.T.C.P.)

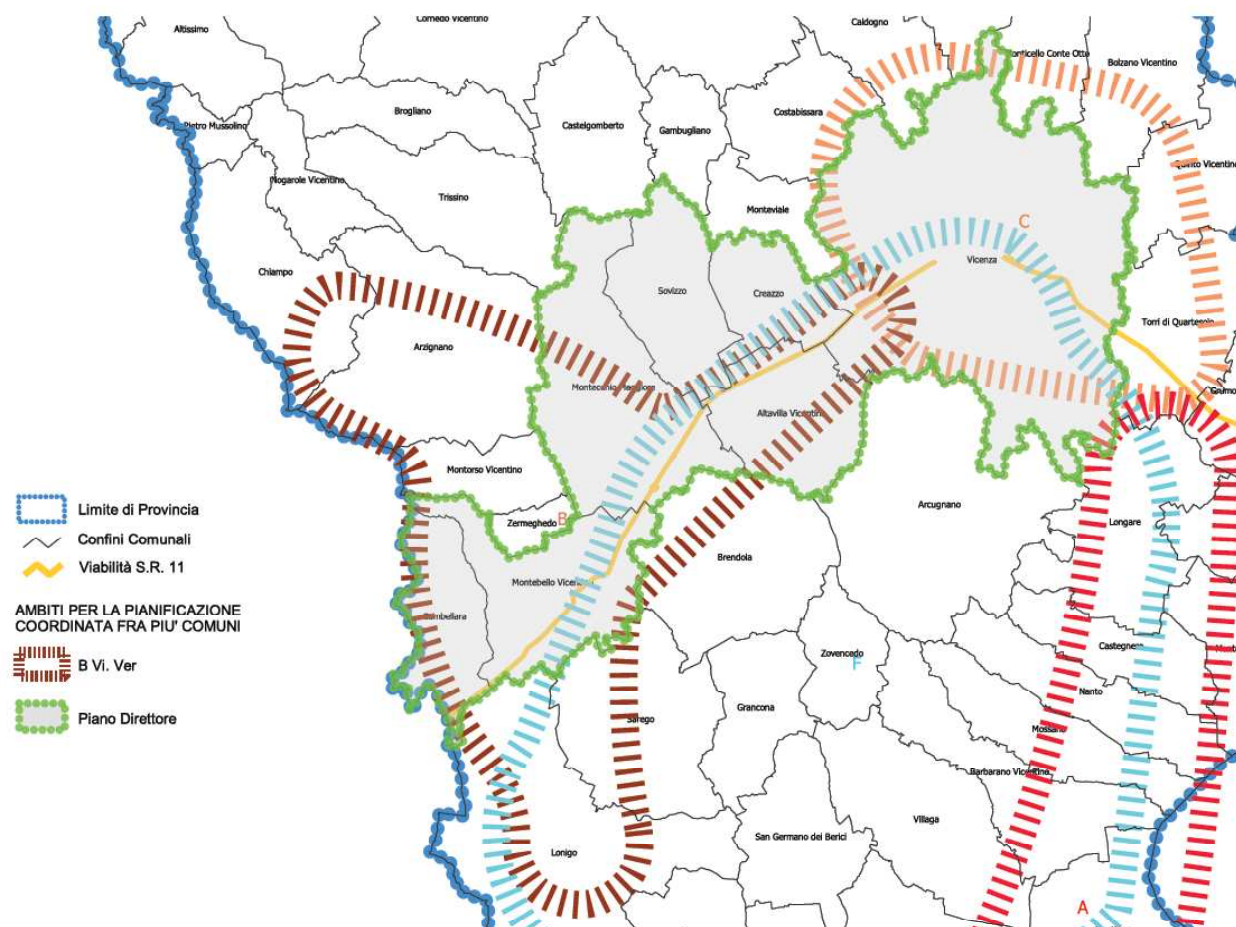


PTCP – Estratto tav. 4 – Sistema Insediativo-infrastrutturale

Il PTCP, ai sensi dell’art. 22, comma 1, lettera n, della L.R. 11/2004, individua gli ambiti intercomunali omogenei per caratteristiche insediativo-strutturali, geomorfologiche, storico-culturali, ambientali e paesaggistiche e gli ambiti soggetti a previsioni la cui incidenza territoriale e da riferire ad un ambito più esteso di quello comunale.

L’individuazione di tali ambiti deriva dal riconoscimento all’interno dei sistemi di specifiche criticità e problematiche omogenee, ed inoltre dal riconoscimento di potenzialità comuni, legate al coinvolgimento di tali ambiti all’interno di dinamiche economiche e territoriali in evoluzione, in relazione ad alcune nuove infrastrutture destinate a segnare il territorio e a sostenere modelli e direttrici del sistema di città.

Il PTCP ha identificato i seguenti ambiti per la pianificazione coordinata tra più Comuni:



1. TERRITORI INTERESSATI DALLA VALDASTICO SUD
(ART. 89 delle Norme del PTCP);
2. AREA PROGETTO VI.VER.
(ART. 90 delle Norme del PTCP);
3. VICENZA ED IL VICENTINO
(ART. 91 delle Norme del PTCP);
4. LA POLICITTÀ DELL'ALTO VICENTINO CON LE CENTRALITÀ DI VALDAGNO, SCHIO, THIENE
(ART. 92 delle Norme del PTCP);
5. BASSANO E PRIMA CINTURA
(ART. 93 delle Norme del PTCP);
6. LA MULTIFUNZIONALITÀ DELLA TERRA BERICA
(ART. 94 delle Norme del PTCP).

All'interno del di progetto VI.VER vi è l'area compresa fra il Comune di Vicenza e di Gambellara lungo la SR 11, per la quale il PTCP prevede:
 Il tratto della S.R. 11 che va da Vicenza a San Bonifacio e indicata nel PTRC 2009 come "Sistema produttivo di rango regionale - Strada Mercato". Nell'ottica di un giusto coordinamento delle scelte di vasta scala, l'insediamento di grandi strutture di vendita nei Comuni che si attestano lungo la S.R. 11 - Strada Mercato (comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Gambellara, Montebelluna, Montebello Vicentino, Sovizzo, Vicenza) e subordinato ad un PATI

tematico ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 11/2004, coordinato dalla Provincia o ad accordo di programma con la Provincia e i comuni contermini ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale stessa. A tal fine specifici studi estesi all'intera area del progetto Vi.Ver. dovranno valutare il traffico generato dai nuovi interventi e la capacità reggente della rete viabilistica di progetto.

Norme, art. 78

CORRIDOIO VICENZA-GAMBELLARA:

L'insediamento di grandi strutture di vendita e di parchi commerciali nei Comuni che si attestano sulla SR 11, nell'ottica di un giusto coordinamento delle scelte di vasta scala, è subordinato ad un PATI tematico ai sensi dell'art. 16 della L.R. n. 11/2004, coordinato dalla Provincia, o ad accordo di programma con la Provincia ed i comuni limitrofi ai sensi dell'art. 7 della Legge Regionale stessa.

A tal fine si farà riferimento ad un apposito piano direttore, e specifici studi estesi all'intera area del progetto Vi.Ver. dovranno valutare il traffico generato dai nuovi interventi e la capacità reggente della rete viabilistica di progetto. Per le aree che si attestano lungo la SR 11 ricadenti nel Comune di Vicenza, nel caso in cui vengano ricomprese nel progetto Vi.Ver. ai sensi dell'art. 88, si applicano le presenti disposizioni.

Norme, art. 90

Spetta alla Provincia la predisposizione del piano direttore per l'area interessata dal progetto Vi.Ver. che si attesta lungo l'asse della SR 11 (strada mercato Vicenza-Gambellara) a supporto dei PAT/PATI dei Comuni che tenga conto:

- a) del rapporto con la viabilità ed i flussi di traffico indotti anche dalle previsioni infrastrutturali di livello nazionale e la riorganizzazione complessiva delle sedi viarie e degli spazi privati a ridosso delle stesse;
- b) dell'arricchimento e diversificazione delle funzioni ospitate;
- c) della dotazione di aree verdi;
- d) della ricostruzione di un paesaggio complessivo orientato alla qualità architettonica, urbanistica e paesaggistica.

Tale strumento è propedeutico alla definizione degli accordi previsti dalle presenti norme interessanti l'area della SR 11 nel tratto compreso fra Vicenza e Gambellara.

Area progetto ViVer: la procedura prevista dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Interpretazione approvata con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 30 del 10/05/2011:

Ai sensi dell'art. 22 comma 1 lett. n il piano provinciale individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra più comuni ai sensi dell'art. 16 della stessa l.r. urb. L'art. 78 delle norme del piano provinciale prevede che nelle strade mercato l'insediamento di grandi strutture di vendita o parchi commerciali possa avvenire nell'ambito di un PATI tematico di cui all'art. 16 della l.r.urb o di un accordo di programma di cui all'art. 7 della stessa l.r.urb. La definizione va compresa leggendo le successive norme di cui agli art 88 e seguenti relativi alla pianificazione coordinata. In particolare il PATI per la strada mercato Vicenza -Gambellara dovrà essere preceduto da un piano direttore, propedeutico e di indirizzo - redatto con la concertazione di tutti i comuni e approvato dal Consiglio Provinciale.

A questo piano di indirizzo seguirà (secondo le norme dell'art. 88) la predisposizione dell'accordo di pianificazione tra tutti i comuni, con gli obiettivi essenziali della pianificazione coordinata. L'accordo di pianificazione potrà decidere la possibilità di trovare realizzazione per gruppi di comuni o per singoli tematismi.(art. 88 comma 9).

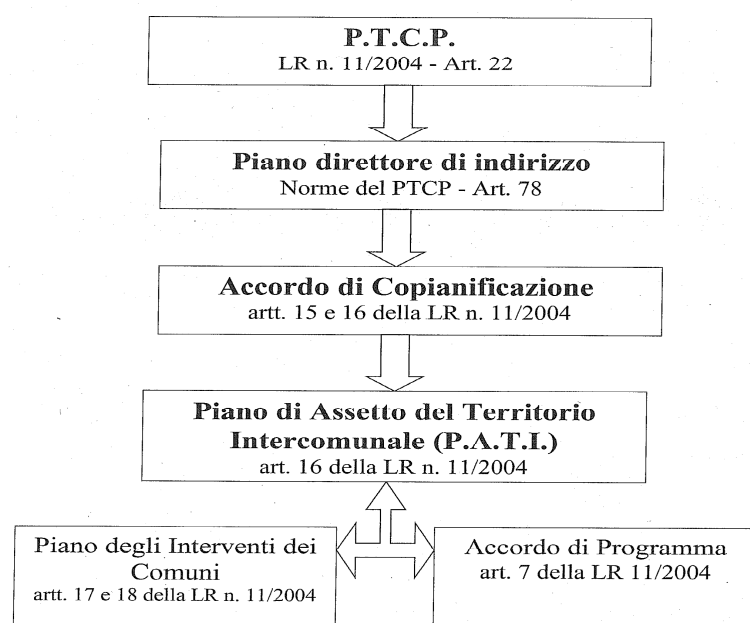
La linea corretta di pianificazione, infine, è quella indicata dall'art 88 comma 4 ovvero: la individuazione e localizzazione dei servizi di livello sovra comunale di interesse provinciale va definito nel PATI; la definizione e realizzazione - in grado subordinato - si attua per accordo di programma (che chiede un livello di progettazione pari al progetto definitivo e una definizione dei tempi di realizzazione delle opere o interventi). L'accordo di programma non può essere utilizzato in sostituzione della pianificazione urbanistica, ma per la sua esecuzione ove sussistano i presupposti di specialità dell'art. 7 della l.r.urb: progettualità definita, localizzazione concordata, tempi di realizzazione, necessità di reperire risorse miste pubblico private.

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Relativamente alla procedura della Valutazione Ambientale Strategica, va evidenziato che le azioni del Piano direttore derivano dal PTCP approvato e sono già state valutate nell'ambito del Rapporto Ambientale del PTCP².

Poiché si rende necessario operare in una ottica di economia del procedimento e di coerenza di scelte, va preso in considerazione inoltre il dato oggettivo che alcuni dei Comuni dell'area sono già dotati di una buona pianificazione strutturale approvata, anche a livello intercomunale.

In fase di realizzazione delle azioni di Piano, i singoli Comuni, secondo le iniziative di pianificazione che assumeranno, daranno seguito alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica come previsto dalla Legge di riferimento.



Schema allegato all'Interpretazione del Consiglio Provinciale approvata con DCP N. 30 del 10/05/2011

In merito alla disciplina del PTCP per le strutture commerciali, va precisato che la Delibera di Giunta Regionale n. 708 del 02/05/2012 ha approvato il PTCP con la seguente modifica:

La disciplina nazionale e regionale tende all'incentivazione e allo sviluppo economico quindi devono essere considerate. La normativa nell'individuare gli ambiti localizzativi di PTCP, propone questioni di probabile conformatività delle previsioni delle strutture commerciali di cui al c.1 lett. m dell'art. 22 L.R. 11/04. Pare dunque opportuno redimere ogni possibile contraddizione nel senso di assoggettare in via definitiva l'individuazione alle precise e dettagliate condizioni riportate all'art. 77.

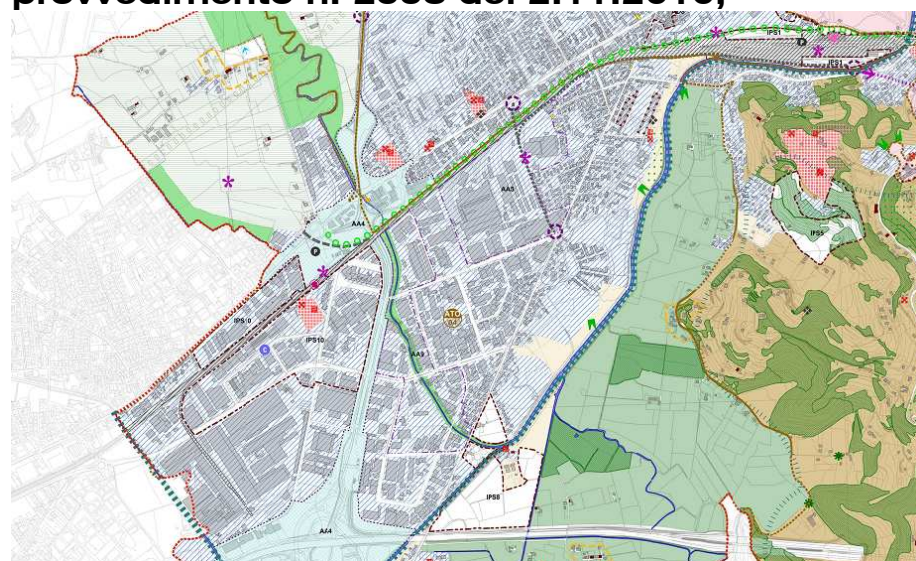
² Si faccia riferimento al Rapporto Ambientale del PTCP, parte II, in particolare cap. 4.4 "valutazione degli effetti determinati dalle azioni", all'allegato M, "obiettivi-criticità" e all'allegato O Griglia azioni- impatti su componenti ambientali.

3.4. Le Previsioni dei Piani regolatori comunali (PRC)

La base di partenza, al fine della verifica della sostenibilità del piano, in particolare in relazione alla capacità reggente della viabilità, fa riferimento alla situazione degli strumenti urbanistici comunali vigenti, sulla quale andranno fondate le strategie di coordinamento per la rifunzionalizzazione del territorio che si attesta sulla SR 11.

3.4.1 IL PAT DEL COMUNE DI VICENZA.

PAT ratificato dalla Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 2558 del 2.11.2010;



PAT del comune di Vicenza – Estratto tav. 4

L'area di progetto ricade, per quanto riguarda il Comune di Vicenza, nell'ATO n. 4, che comprende la località Carpaneda, la zona industriale e S. Agostino.

Per l'ATO4 e in particolare per il sistema produttivo, per i servizi previsti, per le principali infrastrutture e per la salvaguardia ambientale il PAT indica obiettivi e progetti che hanno caratteristiche tali da poter essere efficacemente attuati mediante pianificazione intercomunale.

Le direttive del PAT per detto ambito potranno essere quindi oggetto di revisione nell'ambito di un processo per la formazione di un PATI tematico con i Comuni limitrofi e con quelli i cui insediamenti sono localizzati lungo il "corridoio 5", per affrontare tra gli altri i seguenti argomenti:

attivazione di un sistema di TPL in sede protetta o riservata, integrato con il SFMR, con parcheggi scambiatori e con percorsi ciclopedonali;

definizione di un progetto per la riqualificazione delle aree di interesse ambientale lungo il fascio infrastrutturale "corridoio 5" e individuazione di misure idonee a mitigare gli impatti sul sistema insediativo residenziale;

definizione di indirizzi comuni per la riqualificazione degli insediamenti produttivi come aree ecologicamente attrezzate.

Il PAT definisce il progetto strategico della **"Spina Ovest"**, che a partire dalla Stazione FS si sviluppa verso nord ovest comprendendo numerose aree già

utilizzate da attività produttive ora dismesse. L'art. 25 delle NTA del PAT stabilisce che la "Spina Ovest" costituisce un progetto strategico del PAT che il PI svilupperà in via prioritaria per attuarlo con la collaborazione di operatori privati e in stretta correlazione ad altri processi di riqualificazione dei limitrofi tessuti urbani.

Tra gli obiettivi del progetto "Spina Ovest" il PAT indica:

- ricomposizione delle relazioni tra parti della città,
- potenziamento dell'armatura ambientale della città consolidata;
- modernizzazione dei servizi pubblici e di pubblico interesse;
- promozione e supporto alla mobilità sostenibile;
- promozione di interventi edilizi di elevata qualità architettonica e costruttiva;
- concretizzazione dell'obiettivo di Vicenza Capoluogo generando una adeguata densità e qualità di servizi rari e innovativi;

Azioni di riqualificazione e riconversione previste dal PAT:

Cardine Ovest

Oltre alle destinazioni e attività già presenti, che vengono confermate, si prevede la localizzazione, in ambiti specificatamente individuati, di:

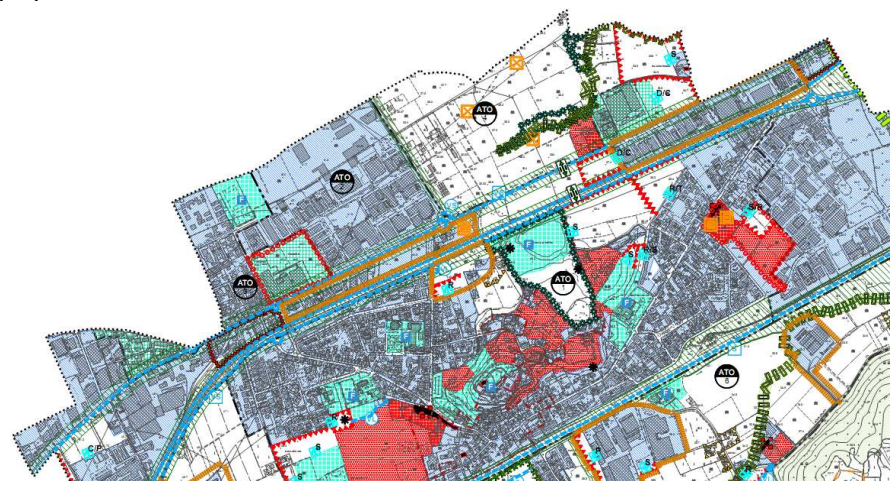
- un polo intermodale a Ponte Alto che potrà ospitare servizi di ristorazione, uffici, attività commerciali di vicinato, artigianato di servizio, sedi associative, etc.;
- un "portale" di accesso costituito da una o più strutture che, con adeguata rilevanza formale e funzionale, costituisca il primo 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..

Ambito Dioma Zona Industriale Ovest: 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 idonee per la collocazione in aree urbane residenziali.

3.4.2. IL PAT DEL COMUNE DI ALTAVILLA VICENTINA

PAT ratificato dalla Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 927 del 07/04/2009.

Il Comune di Altavilla Vicentina è altresì dotato di Piano degli Interventi (PI).



PAT del comune di Altavilla Vicentina – Estratto tav. 4

Obiettivi generali del PAT per l'area di progetto:

qualificazione della mobilità (art. 2): specializzazione delle infrastrutture per il trasporto pubblico di superficie in coordinamento con gli indirizzi formulati dal PTCP per il corridoio plurimodale; valorizzazione della buona accessibilità di Altavilla destinata ad accrescersi con il completamento degli interventi già programmati ma, al contempo, rafforzata attenzione alla riduzione degli impatti, attraverso il completamento delle opere di mitigazione e protezione, la messa in sicurezza della viabilità interna e il potenziamento dell'offerta di sosta in corrispondenza alle aree di maggiore attrattività.

Il PAT del comune di Altavilla Vicentina delinea l'ATO 2 – Corridoio plurimodale – (art. 28 NTA) caratterizzato da funzioni prevalentemente non residenziali che, grazie alla localizzazione in fregio alla SR11, vedono consolidarsi le funzioni commerciali e terziarie. Le politiche di intervento sono volte alla riconversione e riqualificazione di alcuni ambiti produttivi, al miglioramento infrastrutture viarie ricercando al contempo una migliore qualità insediativa e una maggiore sostenibilità ambientale.

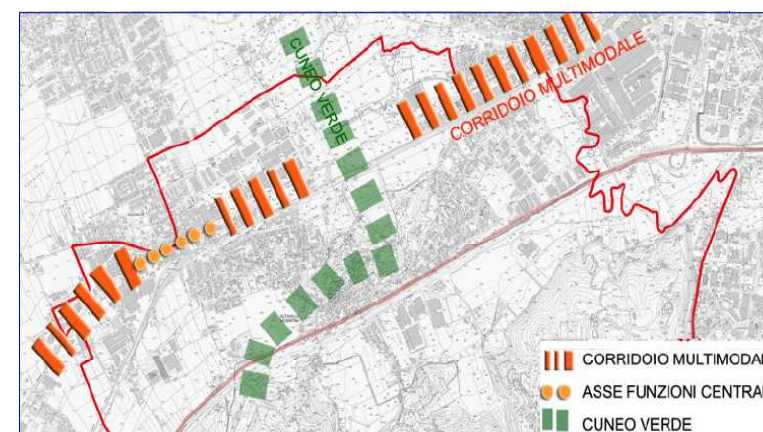
Obiettivo principale del PAT per questo Ambito Omogeneo è il rafforzamento e consolidamento delle attività non residenziali, favorendo l'insediamento di attività commerciali-direzionali e la conversione delle attività produttive

In particolare le direttive e le azioni individuate dal PAT sono:

riqualificazione degli ambiti di antico insediamento di Tavernelle ed Olmo nei quali la funzione residenziale può essere integrativa di quella commerciale/direzionale;

miglioramento della qualità urbana degli insediamenti non residenziali compresi tra la SR 11 e la ferrovia incentivando l'insediamento di attività compatibili, diversificazione delle funzioni in applicazione ai principi di perequazione e credito edilizio;

inserimento di funzioni prevalentemente commerciali e direzionali con particolare attenzione alle aree di interesse naturalistico (roggia Poletto), alle permanenze storiche (antica viabilità, Palazzo Rosso) e ai flussi di traffico indotti; riordino e riqualificazione degli attuali ambiti produttivi misti da confermare; miglioramento della viabilità lungo la Strada Provinciale SR11 con la sostituzione degli impianti semaforici e gli incroci a raso con una serie di rotatorie: rotatoria tra la SR11 e Via Creazzo; tra la SR11 e Via Cordellina; tra la SR11 e Via Giovanni XXII; realizzazione della rotatoria nella SR11 per l'accesso all'area dell'attuale Tobaldini - Siad; potenziamento dell'incrocio tra SR11 e sottopasso dell'Olmo; mantenimento del cono visuale e della connessione esistente (area laghetto - zona risorgive); mitigazione delle infrastrutture viarie: creazione di barriere verdi dove non presenti o completamento delle esistenti, con funzione di mascheramento e protezione.



Per gli insediamenti che si attestano lungo la SR 11 il PAT individua specifiche azioni:

Ambiti territoriali a cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione

Area attestata sul Retrone in località Ponte Alto (valorizzazione): antico punto di passaggio sul fiume, conserva i caratteri dell'insediamento originario. La valorizzazione deve prevedere il recupero dei fabbricati di pregio riprogettando la riorganizzazione dei volumi più recenti coerentemente alle opportunità offerte dal contesto del "corridoio plurimodale". Le destinazioni d'uso prevalenti saranno residenziale e compatibili (commerciale, direzionale e turistico-ricettiva).

Aree di riqualificazione e riconversione

Tavernelle ovest: comprende un brano urbano caratterizzato dalla compresenza di più funzioni (residenziale, turistico-ricettiva, commerciale e produttiva) delimitato dalla SR 11 a sud e dalla SP 120 a nord, per il quale si prevede il riordino morfologico - funzionale.

Considerata l'importanza del nodo viario e l'adiacenza con i quartieri residenziali di Tavernelle (anche se ricadenti nel comune di Sovizzo) l'obiettivo principale della riqualificazione consiste nel favorire il riordino e il potenziamento delle funzioni commerciali e direzionali sul fronte meridionale e prevalentemente

residenziali sul fronte nord migliorando, al contempo, la qualità insediativa e garantendo la dotazione almeno degli standard primari di parcheggio;
modalità attuative: previo PUA ;
destinazioni d'uso ammesse: prevalentemente residenziali e compatibili lungo via Cordellina; prevalentemente commerciali-direzionali e ricettivo turistiche lungo la SR 11;
volumetrie ammesse: in applicazione del principio di sostenibilità economica della trasformazione, il nuovo volume realizzabile deriverà dalla parziale riconversione dei volumi produttivi esistenti (credito edilizio) e dal completamento degli ambiti residenziali nel rispetto del dimensionamento dell'ATO.

Tavernelle est (Dalli Cani): comprende un brano già interessato da un impianto produttivo in corso di trasferimento, rendendo così possibile la riqualificazione dell'intera zona.

La riqualificazione dell'area dovrà dare l'opportunità di perseguire i seguenti obiettivi:

rafforzamento dell'asse di via Giovanni XXIII come cerniera urbana dotata di adeguati servizi e con funzioni prevalentemente residenziali;

riqualificazione del fronte lungo la SR11 con l'insediamento di funzioni prevalentemente commerciali e direzionali;

completamento del fronte est in adiacenza all'attuale zona produttiva con l'insediamento di funzioni prevalentemente produttive, commerciali e direzionali.

modalità attuative: con Programma Integrato unitario, secondo quanto stabilito dall'accordo sottoscritto tra soggetti pubblici e privati (c.fr cfr. 37);

I parametri edificatori sono precisati dal PI in recepimento di quanto previsto nell'accordo sottoscritto ai sensi dell'art. 6 della LR 11/04, secondo la seguente ripartizione:

residenziale (e funzioni compatibili) = 50% delle superficie territoriale con una densità non superiore a 1,6mc/mq;

Località via Olmo: comprende un brano urbanizzato già interessato da attività produttive (una delle quali assoggettate alla disciplina di cui al D.Lgs 334/99 e s.m.i.) per le quali, data la collocazione all'interno del corridoio plurimodale, è da favorirsi la progressiva riconversione con l'inserimento di funzioni prevalentemente commerciali-direzionali e nel rispetto della programmazione di settore.

La riqualificazione dell'area con l'inserimento di funzioni prevalentemente commerciali e direzionali, deve portare ad un complesso edilizio architettonicamente di pregio anche in relazione alle limitrofe aree di interesse naturalistico (roggia Poletto), alle permanenze storiche (antica viabilità, Palazzo Rosso) e ai flussi di traffico indotti.

modalità attuative: previo PUA comprendente l'adeguamento della viabilità;

destinazioni d'uso ammesse: commerciali/direzionali e compatibili nel rispetto degli obiettivi di programmazione di settore;

volumetrie ammesse: in applicazione del principio di sostenibilità economica della trasformazione, il PI definirà la superficie lorda di pavimento realizzabile nei limiti quantitativi per l'ATO numero 2, considerando anche la riconversione dei volumi produttivi esistenti (credito edilizio);

la dotazione di aree a servizio potrà essere collocata all'interno della limitrofa area di espansione qualora ricomprese in un progetto unitario finalizzato alla

realizzazione di un'adeguata fascia di mitigazione a protezione sia del complesso del Palazzo Rosso a nord, sia del quartiere residenziale ad est (in comune di Creazzo).

Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale

Insediamiento commerciale direzionale compreso tra la SR11 e la ferrovia, in località Tavernelle: si tratta di un brano fortemente integrato al sistema insediativo locale (struttura alberghiera, attività commerciali e di ristorazione) ma tipologicamente eterogeneo e privo di identità. Considerata la posizione strategica di "cerniera" l'obiettivo primario da perseguire è la ridefinizione morfologica del fronte stradale e, al contempo, la riqualificazione dell'affaccio sulla ferrovia che costituisce, comunque, la porzione di maggiore visibilità (passeggeri/giorno) del territorio.

Per tale ambito il PAT stabilisce che deve essere completata la controstrada al fine di contenere le interferenze sulla SR11. Gli interventi di densificazione rispetto ai previgenti parametri edificatori sono subordinati alla progettazione unitaria del fronte strada e all'adozione di soluzioni architettoniche coerenti che ne consentano un innalzamento qualitativo; l'affaccio sulla ferrovia sarà opportunamente mascherato con l'impianto di filari alberati e/o con la realizzazione di una barriera di mitigazione risolta unitariamente sull'intero fronte.

Insediamiento commerciale direzionale e produttivo compreso tra la SR11 e la ferrovia, in località Olmo: si tratta di un brano in forte trasformazione, tipologicamente eterogeneo e privo di identità.

L'obiettivo primario da perseguire è la ridefinizione morfologica del fronte stradale con adeguamento delle intersezioni e, al contempo, la riqualificazione dell'affaccio sulla ferrovia che costituisce, comunque, la porzione di maggiore visibilità (passeggeri/giorno) del territorio.

Per tale ambito il PAT stabilisce che deve essere completata l'idonea controstrada al fine di contenere le interferenze sulla SR11, con potenziamento dell'incrocio tra la SR11 e il sottopasso dell'Olmo. Gli interventi di densificazione rispetto ai previgenti parametri edificatori e il cambio di destinazione d'uso in commerciale, sono subordinati alla progettazione unitaria del fronte strada e all'adozione di soluzioni architettoniche coerenti che ne consentano un innalzamento qualitativo; l'affaccio sulla ferrovia sarà opportunamente mascherato con l'impianto di filari alberati e/o con la realizzazione di una barriera di mitigazione risolta unitariamente sull'intero fronte.

area di via Paganini: si tratta di un'area residuale tra la SP 34 e il centro abitato interessata da edificazione sporadica della quale il PAT prevede il completamento. La particolare collocazione richiede una progettazione unitaria volta a rafforzare la fascia di mitigazione a protezione della strada e, contemporaneamente, l'adozione di tipologie insediative che nel valorizzino il ruolo di cerniera tra centro e bordo urbano.

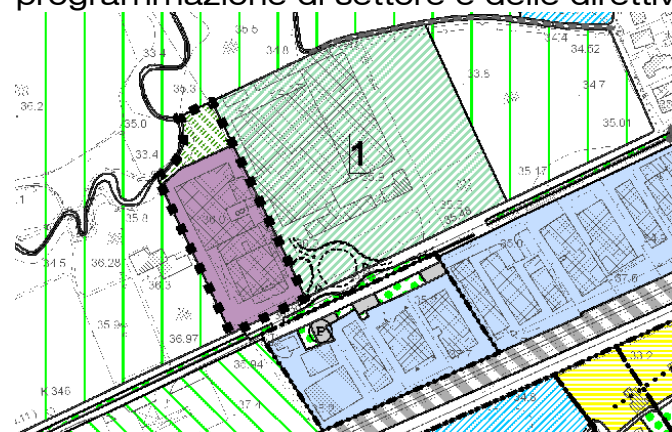
Per tale ambito il PAT stabilisce che l'attuazione dovrà avvenire tramite un intervento unitario che preveda una fascia di mitigazione ambientale verso la SP 34 di profondità almeno 50m; le potenzialità edificatorie potranno, conseguentemente, essere sviluppate sulla porzione rimanente con tipologie edilizie a bassa densità e altezza non superiore a due piani.

Poiché il PTCP ha riconosciuto che le grandi strutture di vendita sono da considerare di interesse provinciale, il PAT (art. 50 NTA) non ha individuato nuovi ambiti per l'insediamento di grandi strutture di vendita, riservando tale possibilità all'eventuale raggiungimento di accordi territoriali fra gli enti interessati tesi al generale obiettivo della perequazione e dell'equilibrio territoriale della tradizionale rete di vendita, anche per quanto riguarda l'ambito del corridoio plurimodale.

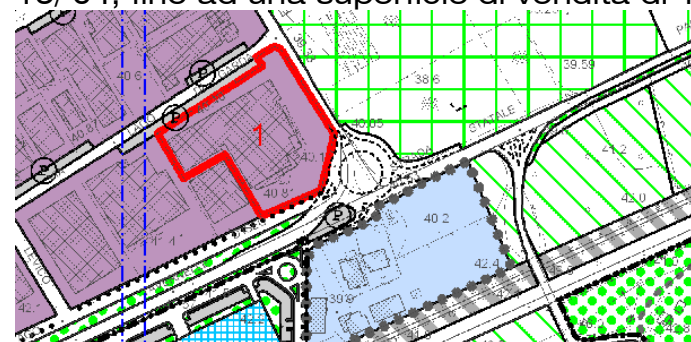
Il PAT stabilisce anche che l'eventuale individuazione di ambiti per l'insediamento di grandi strutture di vendita, anche nella forma di centro o parco commerciale, potrà avvenire nell'ATO n. 2 e dovrà essere verificata nel rispetto alle condizioni di compatibilità definite dal PTCP.

Il Piano degli Interventi del Comune di Altavilla, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 69 del 18/10/2010, prevede l'insediamento di grandi strutture di vendita lungo la SR 11. Precisamente:

- per la Zona di ristrutturazione commerciale/direzionale (Località Olmo): grandi strutture di vendita, comunque organizzate (parco o centro commerciali), fino ad un massimo di 15.000 mq di superficie di vendita nel rispetto dei criteri di programmazione di settore e delle direttive del PTCP.

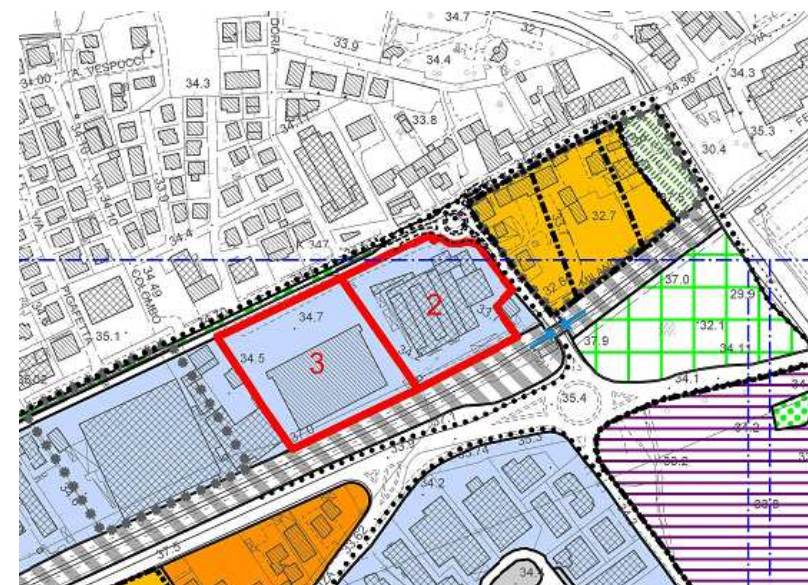


- Nell'area appositamente indicata nelle tavole di P.I. (n. 1) è ammesso l'insediamento di una grande struttura di vendita relativa al settore non alimentare a grande fabbisogno di superficie di cui all'art. 7 punto 7 della L.R. 15/04, fino ad una superficie di vendita di 12.000mq compreso l'esistente.

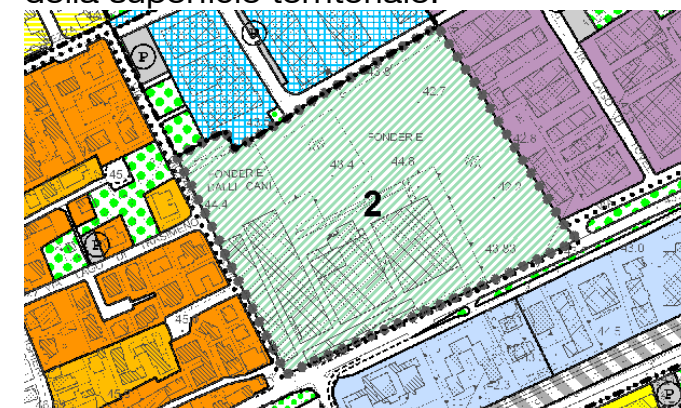


- Nell'area appositamente indicata nelle tavole di P.I. (n. 2) è ammesso l'insediamento di una grande struttura di vendita, anche nella forma di centro commerciale o parco commerciale, subordinatamente all'adeguamento della viabilità anche con la realizzazione di un'adeguata rotatoria in corrispondenza dell'incrocio con il sottopasso nel rispetto delle indicazioni che saranno fornite dalle autorità competenti.

- Nell'area appositamente indicata nelle tavole di P.I. (n. 3) è confermata la grande struttura di vendita già insediata: eventuali variazioni rispetto a quanto già autorizzato dovranno essere attentamente verificate nel rispetto degli indirizzi di programmazione di settore.

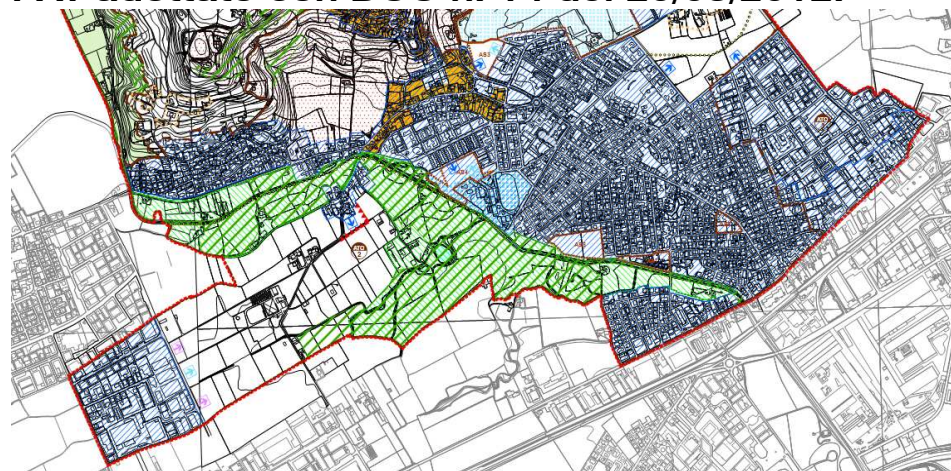


Inoltre, per la Zona di ristrutturazione mista (Tavernelle est "ex Dalli Cani"), è prevista una porzione commerciale/direzionale e funzioni compatibili pari al 30% della superficie territoriale.



3.4.3. IL PAT DEL COMUNE DI CREAZZO

PAT adottato con DCC n. 14 del 20/03/2012.



PAT del comune di Creazzo – Estratto tav. 4

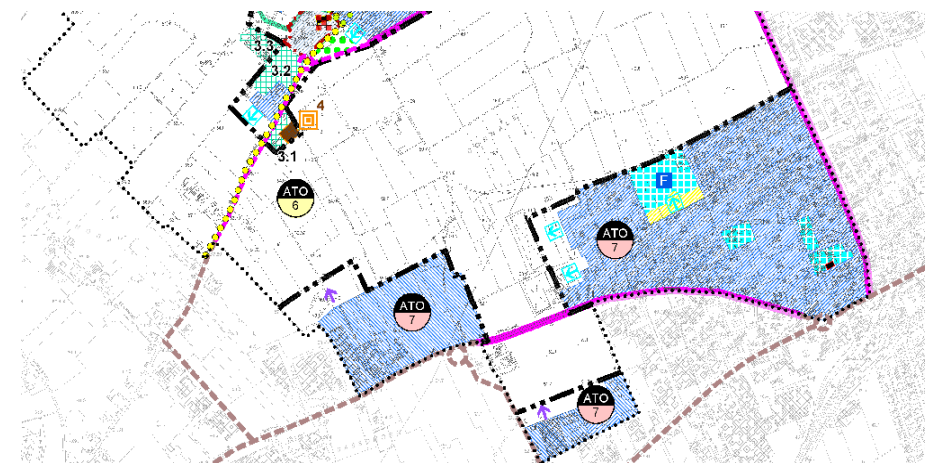
Il PAT adottato aderisce agli obiettivi indicati dal PTCP per il progetto area Vi.Ver., richiamandone esplicitamente gli obiettivi.

Nell'area di progetto il PAT richiama il Progetto Retrone, che riguarda il tratto del fiume che attraverso il territorio comunale di Creazzo e si prefigge gli obiettivi di riqualificazione dell'area perifluviale e la diminuzione del rischio idraulico mediante la realizzazione di una serie di aree dedicate all'invaso temporaneo in occasione di eventi meteorici particolarmente intensi. Il progetto mira a restituire al fiume Retrone un assetto geomorfologicamente più naturale in modo da far aumentare il tempo di ritenzione.

Il PAT richiama inoltre il sistema delle aree verdi periurbane definito dal PTCP, progetto di riqualificazione fluviale del fiume Retrone che interessa un tratto di circa 1,5 km dell'asta fluviale nel territorio del Comune di Creazzo. L'intervento, già allo stadio di progetto preliminare, vede la partecipazione della Provincia, del Consorzio di Bonifica Riviera Berica e del Comune di Creazzo. Il progetto si prefigge l'obiettivo di ripristinare la naturalità del corso d'acqua con interventi di ingegneria ambientale, di realizzare un percorso paesaggistico per la fruizione dell'area e di creare un invaso per migliorare la sicurezza idraulica del Retrone.
Non è previsto l'insediamento di grandi strutture di vendita.

3.4.4. IL PAT DEL COMUNE DI SOVIZZO

PAT adottato con DCC n. 51 del 15/11/2011.



PAT del comune di Sovizzo – Estratto tav. 4

Le parti di territorio del Comune di Sovizzo che si attestano sull'asse della SR 11 sono state classificate dal PATI quali "Ato degli insediamenti urbani: Ato 5. Sistema urbano Sovizzo/San Daniele e Ato 7. Tavernelle".

I principali sistemi urbani del territorio comunale sono il capoluogo e la frazione di Tavernelle, quest'ultima al confine con il comune di Altavilla Vicentina.

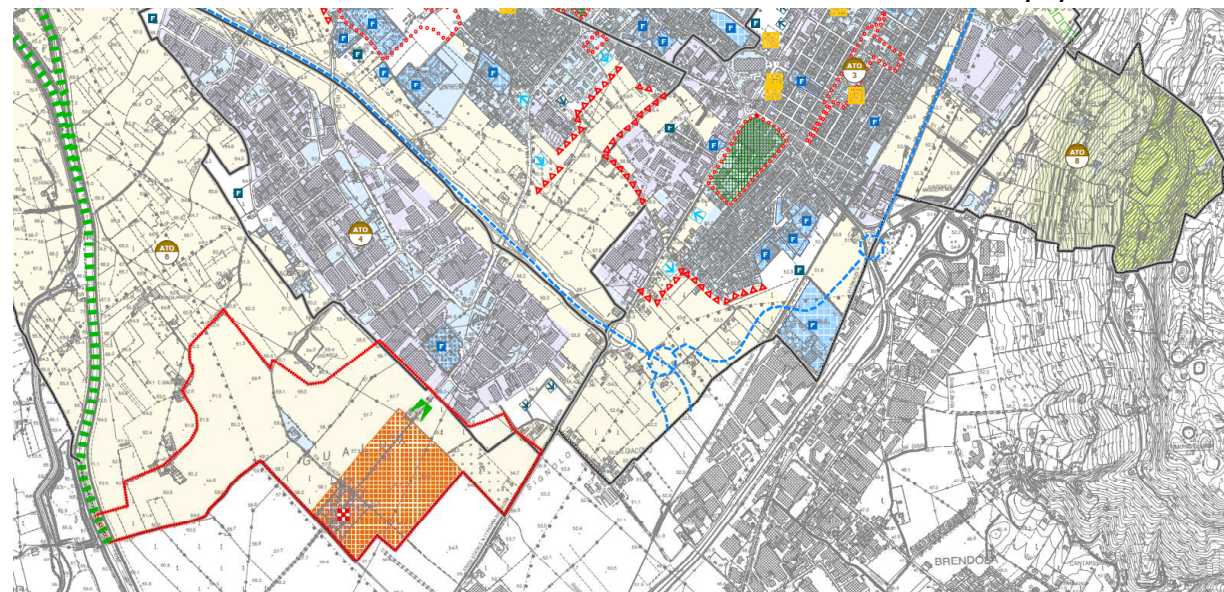
Tutti e due i nuclei comprendono sistemi residenziali e produttivi sufficientemente consolidati che devono essere completati in alcune parti nel rispetto delle previsioni del Prg.

Il PAT conferma e rafforza gli ambiti esistenti individuando limitate espansioni a completamento delle forme insediative esistenti rispetto a limiti naturali o comunque legati al riordino territoriale.

Alle limitate espansioni si accompagna l'individuazione di aree di riqualificazione dove il PAT colloca le restanti quote di volumetria previste.

Il PAT (art. 13 NTA) stabilisce che sul territorio comunale **non è consentito l'insediamento di grandi strutture di vendita** così come definite dalla LR 13.08.04 n.15.

3.4.5. IL PAT DEL COMUNE DI MONTECCHIO MAGGIORE Documento Preliminare adottato con DGC 301 del 03/9/2008.



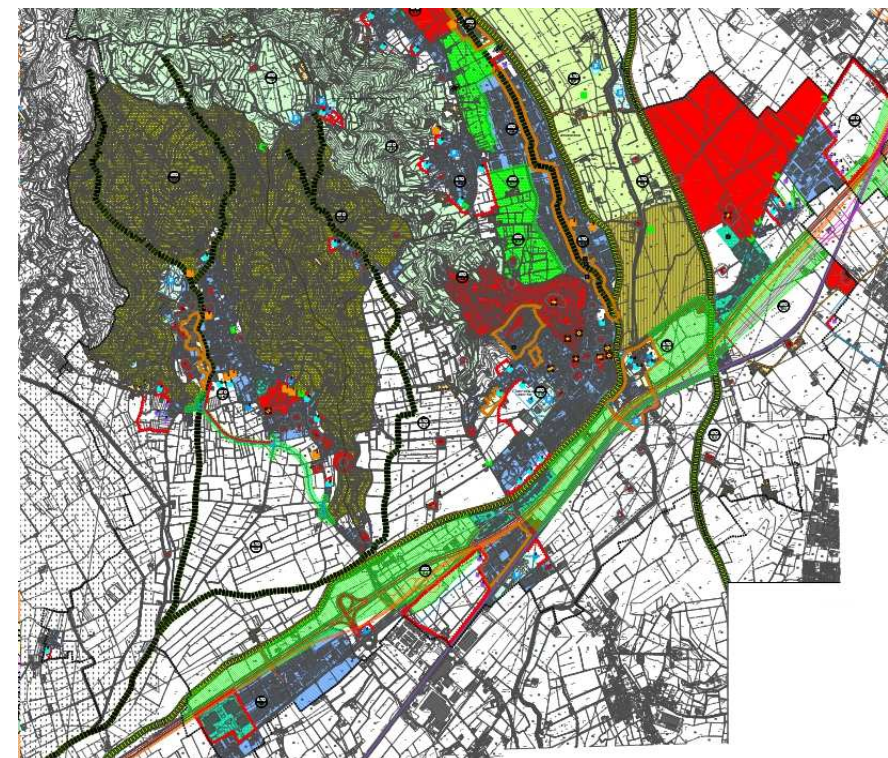
PAT del comune di Montecchio Maggiore - BOZZA - Estratto tav. 4

Il documento preliminare al PAT del Comune di Montecchio Maggiore prevede che per alcuni obiettivi di interesse sovracomunale quali la viabilità e gli insediamenti produttivi andrà valutata l'opportunità di avvalersi di strumenti di pianificazione condivisa come la concertazione o di pianificazione unitaria come il PATI.

Relativamente alle funzioni delle aree che si attestano lungo la SR 11, nel PRG vigente del Comune di Montecchio Maggiore emerge la prevalente presenza di z.t.o. D, in particolare di zone D2 "Aree per insediamenti prevalentemente commerciali e direzionali di nuova espansione o di completamento".

3.4.6. IL PATI DEI COMUNI DI GAMBELLARA, MONTEBELLO VICENTINO, MONTORSO, ZERMEGHEDO

Ratificato dalla Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n.37 del 18/01/2011.



PATI dei comuni di Gambellara-Montebello-Montorso-Zermeghedo - Estratto tav. 4

Il vigente PATI dei comuni di Gambellara, Montebello, Montorso e Zermeghedo definisce uno specifico Ambito Territoriale Omogeneo (ATO) per la definizione delle strategie del sistema prevalentemente produttivo afferente al fascio infrastrutturale Verona-Vicenza. Dall'allegato A alle NTA del PATI emerge che nel territorio del PATI tale sistema si è sviluppato a partire da vecchi impianti oggi in fase di dismissione (es. area Perlini a Gambellara) e con successivi piani attuativi. La grande accessibilità anche a livello sovracomunale (che sarà ulteriormente potenziata dal completamento dell'anello autostradale pedemontano) ha favorito poi l'insediamento strisciante di funzioni commerciali non sempre conformi alle previsioni di piano.

In questo contesto l'obiettivo è quello di una forte ristrutturazione del tessuto insediativo (anche con corpose sostituzioni) al fine di valorizzare la connessione sulla Strada Regionale 11 con riconversione a destinazioni d'uso di tipo commerciale e direzionale di parte degli immobili esistenti e favorendo la permanenza delle attività produttive meno impattanti sull'ambiente: si viene così a rafforzare un'asse che fa della pluralità delle destinazioni non residenziali il suo punto di forza.

Questa azione strategica dovrà realizzarsi in coerenza con il tema della "strada mercato" promosso dalla Provincia di Vicenza nell'ambito del progetto "Vicenza nel terzo millennio" e coerentemente con gli obiettivi indicati anche dal PTCP per l'Ambito insediativo n. 2 del Corridoio multimodale Montebello-Vicenza.

Le riconversioni dovranno rispondere alle nuove esigenze di standard e di accessibilità

(es. parcheggi e sicurezza negli accessi) all'interno di un disegno unitario di "ricostruzione" di questa porzione di territorio.

Il risanamento delle aree degradate dovrà essere integrato con l'adeguamento delle infrastrutture e in particolare dei sottoservizi e viabilità di servizio (controstrade, accessi, intersezioni) andando a rispondere alle reali esigenze di ampliamento e di nuove attività.

L'obiettivo della complessiva ristrutturazione dell'area si consegue attraverso l'attuazione di politiche di tipo perequativo non escludendo l'applicazione del credito edilizio.

All'interno del corridoio multimodale il PATI conferma l'attuazione del CIS – Centro Interscambio merci e Servizi quale polo plurifunzionale di rango interprovinciale integrato con il sistema del trasporto pubblico su rotaia (metropolitana di superficie) e collegato con le grandi infrastrutture di comunicazione.

Viene inoltre indicata, in prossimità del casello autostradale di Montebello, una nuova zona produttiva di carattere sovaracomunale da attuarsi con i criteri descritti all'art. 50: è l'azione strategica del PATI che indica quest'area come luogo di espansione produttiva che permetta il riordino e risanamento del territorio (opere incongrue, attività fuori zona, credito edilizio...).

appartengono a questa tipologia:

ATO

05.01 – CIS; - Montebello Vic.no

05.02 – Ca' Sordis-Gambero; - Montebello Vic.no

05.03 – Stazione-Borgo; - Montebello Vic.no

05.04 – Fracanzana-Casello autostradale; - Montebello Vic.no

05.05 – Torri di Confine-Zona produttiva; - Gambellara

OBIETTIVI SPECIFICI

Ato n. 05.01 – CIS; - Montebello Vic.no

obiettivi specifici:

- Realizzazione di un polo plurifunzionale di rango interprovinciale integrato con il sistema del trasporto pubblico su rotaia (metropolitana di superficie) e collegato con le grandi infrastrutture di comunicazione.

- Le diverse funzioni e la loro ripartizione saranno definite tramite un accordo di programma tra Comune, Provincia e Regione, ai sensi dell'art. 7 della L.r. 11/2004, riconoscendo la valenza strategica del programma di intervento per:

- il carattere innovativo dell'iniziativa rispetto all'assetto attuale della rete distributiva regionale, con particolare riferimento al disordine insediativo che caratterizza il corridoio plurimodale Vicenza-Gambellara;

- la sua sinergia con le grandi infrastrutture di comunicazione esistenti e previste;

- la rifunionalizzazione della grande area non ancora trasformata accertando l'attualità dell'originaria destinazione prevista

Ato n. 05.02 – Ca' Sordis-Gambero; - Montebello Vic.no

obiettivi specifici:

- consolidamento del nucleo residenziale della frazione di Ca Sordis con l'individuazione di alcune aree di trasformazione finalizzate anche al

miglioramento della dotazione di spazi pubblici (verde e parcheggi) a servizio della frazione;

- ristrutturazione e riqualificazione dell'area produttiva con possibile riorganizzazione funzionale garantendo la pluralità delle destinazioni d'uso esclusa la residenza;

riorganizzazione degli accessi sulla S.R. 11 per garantire l'accesso in sicurezza alla zona produttiva di Ca' Sordis e Isole Corso;

- l'eventuale ampliamento produttivo ad est della frazione (in continuità con la zona produttiva di Ca Sordis) è finalizzato esclusivamente al trasferimento delle potenzialità edificatorie della zona produttiva di Isole Corso (a nord della S.R 11);

- realizzazione di un'ampia fascia di mitigazione a protezione delle aree residenziali dal fascio infrastrutturale (opere esistenti e in progetto);

2.3 Ato n. 05.03 – Stazione-Borgo; - Montebello Vic.no

obiettivi specifici:

- favorire la realizzazione di una rotatoria dell'incrocio tra via Stazione e la SR.11 sulla quale far convergere la viabilità interna di tutto l'ambito che consenta l'eliminazione o il ridimensionamento degli altri attuali incroci in quanto pericolosi;

- potenziamento della stazione ferroviaria mediante il miglioramento dell'accessibilità ciclabile ed automobilistica con riprogettazione dell'incrocio sulla S.R. 11 e incremento della dotazione delle aree di sosta; in questo contesto va favorito l'inserimento di funzioni complementari di tipo ricettivo-direzionale afferenti la stazione stessa;

- completamento delle aree intermedie della contrada Borgo e degli insediamenti prospettanti viale della stazione subordinandolo al potenziamento della dotazione infrastrutturale e dei servizi in applicazione dei criteri perequativi e previa progettazione unitaria dell'ambito; fatte salve le destinazioni esistenti possono essere ammesse le destinazioni compatibili con la residenza;

- protezione dell'insediamento dal tracciato autostradale con la realizzazione di idonee barriere di mitigazione (architetture di terra, rafforzamenti arborei – fasce boscate, siepi...- barriere fonoassorbenti);

- va favorita la tutela e la valorizzazione degli insediamenti compresi nel centro storico del borgo;

Ato n. 05.04 – Fracanzana-Casello autostradale; - Montebello Vic.no

obiettivi specifici:

- realizzazione dell'area produttiva intercomunale, compresa tra il tracciato dell'autostrada e la linea ferroviaria, finalizzata al riordino del sistema produttivo dei comuni del PATI e direttamente collegata alla viabilità territoriale;

- riconversione delle aree produttive in loc. Padana anche con destinazione d'uso di tipo commerciale e direzionale, ricettivo turistica e in applicazione ai criteri perequativi stabiliti dal PAT;

- messa in sicurezza dell'ingresso ovest al centro di Montebello costituito dall'incrocio tra S.R. 11, loc. Fracanzana e loc. Pontenovo,;

- conferma della zona produttiva in loc. Fracanzana con riqualificazione degli spazi pubblici e garantire la sicurezza nell'accessibilità (collegamento diretto alla viabilità di collegamento al casello autostradale);

- conferma della localizzazione dell'impianto di depurazione a servizio del distretto conciario, e individuazione di un'area per il suo possibile ampliamento;

- realizzazione di un'ampia fascia di mitigazione a protezione delle aree residenziali dal fascio infrastrutturale del "Corridoio 5" (opere esistenti e in progetto);

Ato n. 05.05 – Torri di Confine-Zona produttiva; - Gambellara

obiettivi specifici:

- riconversione dell'area produttiva Perlini e completa attuazione delle previsioni urbanistiche vigenti;
- consolidamento delle attività produttive e commerciali insediate anche attraverso la revisione dei parametri urbanistici all'interno delle aree di urbanizzazione consolidata;
- incremento della dotazione di servizi (soprattutto parcheggi) e miglioramento della sicurezza nell'accessibilità alle zone anche con la realizzazione di adeguate opere stradali e ridisegno delle sezioni;
- completamento del nucleo residenziale della frazione di Torri di Confine migliorando l'accessibilità in sicurezza e la dotazione di spazi pubblici a servizio della residenza;
- realizzazione di una fascia di mitigazione paesaggistica a protezione delle aree residenziali di Gambellara dal fascio infrastrutturale del "Corridoio 5" (opere esistenti e in progetto);

Il P.A.T.I. individua i criteri e gli ambiti di intervento di inserimento e mitigazione ambientale in corrispondenza di elementi detrattori della qualità paesaggistica, in particolare indicando fasce di mitigazione e riqualificazione del corridoio multimodale nei Comuni di Gambellara e Montebello;

Le NTA del PATI specificano all'art. 38 che "nell'ambito specifico del corridoio multimodale l'azione dovrebbe esser rivolta anche alla valutazione dell'impatto del traffico sulla qualità della produzione viti-vinicola, con particolare attenzione all'accumulo di residui. Da queste valutazioni potrebbe emergere l'opportunità di riservare la produzione a scopi no-food, quali quelli energetici. Gli interventi di riqualificazione e mitigazione, da realizzarsi con la applicazione dei principi generali sopra indicati, dovranno tener conto anche di questo aspetto".

Il PATI (Art. 51 NTA), riconoscendo la portata strategica della riqualificazione dell'asse Vicenza-Verona all'interno del quale si colloca il corridoio multimodale Montebello-Vicenza, **limita la possibilità di insediare grandi strutture di vendita all'interno del corridoio esclusivamente nelle ATO 5.1 e 5.5, attestate sulla S.R. 11, in quanto favorite da una migliore accessibilità.**

Dati desunti dall'Allegato A – Ambiti Territoriali Omogenei e Dimensionamento del PATI:

- Gambellara: ATO 5.5 "Torri di Confine - Zona produttiva" 20.000 mq
- Montebello V.no: ATO 5.1 "CIS" 80.000 mq

Gli ambiti "area ex Perlini" (Gambellara) e "progetto strategico area CIS" (Montebello Vic.no) sono individuati dal vigente PATI quali "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi", disciplinati dall'art. 35 delle NTA, che stabilisce:

Il Programma Integrato nel rispetto delle direttive stabilite per i singoli contesti, dovrà:

- a) individuare gli attori da coinvolgere nei programmi di trasformazione (istituzionali, gestori di servizi, privati);

- b) verificare le condizioni di praticabilità amministrativa, di compatibilità temporale e di sostenibilità economica per l'attuazione degli interventi;

- c) definire le modalità operative per la realizzazione dei singoli interventi previsti in relazione ai diversi tempi e soggetti dell'attuazione.

Inoltre, l'attuazione delle previsioni di aree destinate al commercio e direzionali sono subordinate alla sottoscrizione di un accordo di programma ai sensi dell'art. 7 della L.r. 11/2004 in funzione della disponibilità prevista della L.r. 15/2004 sul commercio, atteso che il PATI subordina l'insediamento di grandi strutture di vendita ad un accordo di programma.

In sede di accordo di programma al quale parteciperanno la Regione, la Provincia e il Comune nel cui territorio ricadono gli interventi, dovrà essere fissata la quantità massima omnicomprensiva della perequazione e dovranno essere verificate le modalità di applicazione. L'accordo di cui all'art. 35 comma 7° delle NTA affronterà anche la quantificazione della perequazione territoriale.

Con successivo accordo tra i quattro Comuni del presente PATI dovrà essere concertata e definita la modalità di ripartizione della perequazione territoriale

Direttive specifiche per il Progetto strategico area CIS.

L'area indicata nella tavola 4 Carta della Trasformabilità è destinata alla realizzazione di un polo plurifunzionale di rango interprovinciale integrato con il sistema del trasporto pubblico su rotaia (metropolitana di superficie) e collegato con le grandi infrastrutture di comunicazione.

Le diverse funzioni e la loro ripartizione saranno definite tramite un accordo di programma tra Comune, Provincia e Regione, ai sensi dell'art. 7 della L.r. 11/2004, riconoscendo la valenza strategica del programma di intervento per:

- il carattere innovativo dell'iniziativa rispetto all'assetto attuale della rete distributiva regionale, con particolare riferimento al disordine insediativo che caratterizza il corridoio plurimodale Vicenza-Gambellara;
- la sua sinergia con le grandi infrastrutture di comunicazione esistenti e previste;

- la rifunionalizzazione della grande area non ancora trasformata accertando l'attualità dell'originaria destinazione prevista.

L'attuazione degli interventi previsti è subordinata alla realizzazione della nuova viabilità di raccordo con quella di livello superiore, in accordo con gli enti gestori (Provincia di Vicenza, Veneto Strade, Anas, Società autostrade). Si dovrà altresì concertare con l'ente gestore della rete ferroviaria i collegamenti ferroviari anche in funzione dello sviluppo del sistema metropolitano di superficie.

In caso di cambi di destinazioni d'uso sono escluse attività soggette a rischio di incidente rilevante e va garantito il Bilancio Ambientale Positivo come richiesto all'art. 49 delle presenti norme.

Il Piano degli Interventi del Comune di Gambellara, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 18 del 17/05/2011, prevede l'insediamento di grandi strutture di vendita lungo la SR 11. Precisamente:



4.strategia

4.1. Il Masterplan

Il Masterplan dell'area Vi.Ver. intende diventare lo strumento per indirizzare i Comuni a rispondere alla "crisi di urbanità" di questo territorio, derivata da un modello che per assolvere alla domanda del mercato è venuto a trovarsi, come visto sopra, in una condizione di "assenza di città".

L'obiettivo del progetto Area Vi.Ver. è dunque il raggiungimento di un modello di sviluppo capace di promuovere una efficace riorganizzazione del sistema insediativo, finalizzata al progressivo consolidamento di fulcri insediativi selezionati secondo requisiti di abbattimento degli impatti strutturali e infrastrutturali connessi, di preservare le risorse, di tutelare e dare identità e qualità all'ambiente, di offrire servizi di qualità ad imprese e abitanti e di garantire una buona accessibilità, favorendo la qualità architettonica in ogni intervento pubblico e privato.

Il corridoio intermodale della SR 11 rappresenta, a livello regionale, una delle aree di maggiore densità di opportunità e di fattori di innovazione, asse di connessione ed integrazione tra scala globale e dimensione locale, luogo di raccolta ed elaborazione delle conoscenze, dove è possibile realizzare sempre nuove sintesi in particolare per i temi che saranno affrontati dal Masterplan:

1. Sistema ambientale;
2. Difesa del suolo;
3. Servizi a scala sovracomunale;
4. Sistema relazionale, infrastrutturale e della mobilità;
5. Poli produttivi-commerciali-direzionali;
6. Fonti di energia rinnovabile;

partendo dalla considerazione del territorio come bene pubblico indivisibile che non deve essere integralmente gestito dal mercato.

A tale scopo la normativa del P.A.T.I., in conformità agli artt. 35 e seguenti della L.R. 11/04 introdurrà sistemi di regole e di incentivi per l'iniziativa privata affinché anch'essa contribuisca a determinare quella complessità funzionale, spaziale e sociale che garantisce la qualità urbana.

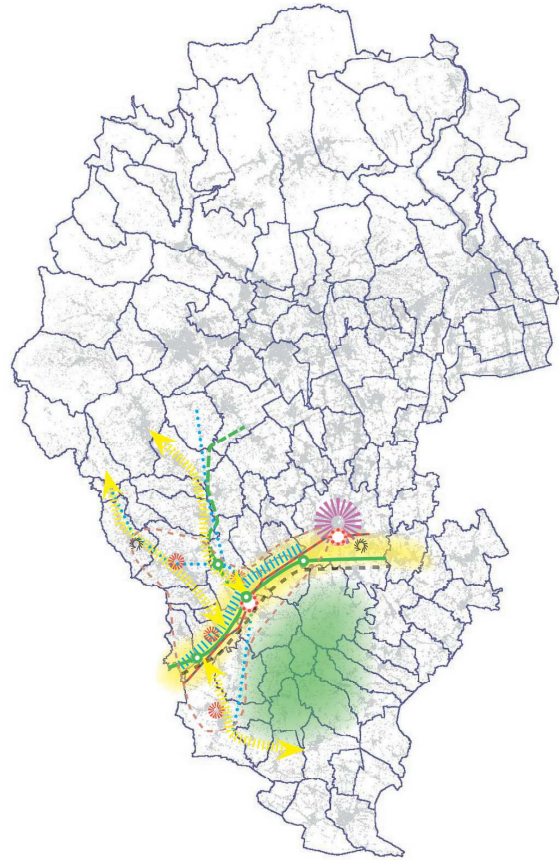
E' compito del pubblico orientare, attraverso regole ed incentivi, i nuovi investimenti privati, non più basati sulla semplice integrazione tra funzioni che incontrano immediata e facile rispondenza sul mercato, accompagnata dalla dotazione di qualche spazio accessorio di valenza collettiva, ma bensì finalizzati alla creazione di elementi di nuova centralità, capaci di dare forma ed identità all'esistente, di garantire una maggiore qualità progettuale e ricchezza funzionale.

4.2. I principi del Progetto

In questo quadro le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio del progetto dell'Area Vi.Ver. si ispireranno, coerentemente con le scelte progettuali del P.T.C.P. approvato e del P.T.R.C. adottato, ai seguenti principi che ne costituiranno il quadro di riferimento:

- a. "sostenibilità", intesa come attenzione particolare alle risorse fisiche, ambientali, energetiche e tecnologiche ripensando i processi pianificatori e costruttivi in modo che questi provochino il minor impatto possibile sull'ambiente;
- b. "copianificazione", che determina la natura cooperativa e consensuale delle relazioni con la pianificazione sovracomunale;
- c. "perequazione territoriale e ambientale", che perseguono l'equa ripartizione tra i comuni dei vantaggi dell'insediamento di attività e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle infrastrutture di interesse generale; sono legati al livello d'intervento "intercomunale" ed hanno lo scopo di rendere "indifferente", per quanto riguarda gli effetti sulla finanza dei comuni, la localizzazione degli insediamenti stessi in determinati comuni piuttosto che in altri e, in particolare, di evitare le sperequazioni derivanti dalla tendenziale concentrazione dei nuovi insediamenti produttivi, commerciali e terziari in ambiti specializzati di rilievo sovracomunale;
Il presente Piano Direttore prende atto delle quantità e modalità fissate per l'applicazione dell'istituto perequativo dagli strumenti urbanistici comunali, stabilendo che quota parte delle risorse derivanti dalla perequazione dovrà essere destinata preferibilmente per la realizzazione degli elementi progettuali di scala sovracomunale (piste ciclabili, corridoi ecologici...) aventi caratteristiche di compensazione/mitigazione.
- d. "compensazione e credito edilizio", come ipotesi privilegiate per l'indennizzo di vincoli espropriativi e per favorire interventi di riqualificazione ambientale ed urbana;
- e. "qualità architettonica", intesa come esito di un coerente sviluppo progettuale che recepisca le esigenze di carattere funzionale (comfort, flessibilità, fruibilità, sicurezza, durata, risparmio energetico) ed estetico posto a base della progettazione e della realizzazione delle opere e che garantisca il loro armonico inserimento nel paesaggio e nell'ambiente circostante.

4.3. I temi del progetto



L'area progetto ViVer è una area di "frangia urbana": si tratta infatti dell'hinterland vicentino che vive un rapporto di subordinazione con il centro città ma che necessita altresì di qualità urbana e benessere.

Il tema progettuale, incentrato sulla rifunzionalizzazione e rigenerazione industriale, avrà una spiccata impostazione gerarchica, dove alcuni principi ordinatori diverranno la spina dorsale del progetto.

Il progetto, a livello di struttura, si porrà come uno schema urbano aperto, teso a connettere tutte quelle parti del territorio fino a oggi separate dalle infrastrutture stradali e dalla ferrovia, e sarà incentrato su una serie di elementi cardine:

Struttura Urbana

Il progetto sarà concepito come uno schema urbano aperto, che connette tutte quelle parti della città fino a oggi separate dalla ferrovia e dalle infrastrutture viarie. Due gli assi fondamentali della nuova struttura urbana su cui si concentreranno le attività:

- Asse Est-Ovest. L'attuale SR11 si configura come la "spina dorsale" dell'intero progetto, sulla quale si innestano tutte le aree d'intervento. Sarà un asse alberato, con forte presenza pedonale, trasporto pubblico e traffico privato moderato finalizzato alla sosta, a vocazione prevalentemente residenziale e commerciale.
- Asse di connessione Nord-Sud: questo asse naturale che parte dalle valli del Chiampo e dell'Agno e scende nell'area Berica conterà il "sistema orizzontale" dell'Area Vi.Ver con le peculiarità del territorio provinciale, attraverso un sistema integrato di trasporto pubblico e percorsi di mobilità slow.

Il progetto si compone di altri elementi tesi a ricucire il tessuto urbano:

- Stazioni ferroviarie: saranno concepite come cerniere urbane;
- Filari verdi: un sistema di assi vegetali nuovi e di completamento di quelli esistenti permetterà al Sistema del Verde di penetrare nel tessuto urbano esistente.

- Rete di trasporto pubblico capillare: è prevista una vera e propria rete di trasporto pubblico ad alta frequenza, con mezzi di nuova concezione, agili ed ecologici, che serviranno l'intero territorio.
- aree di pubblico interesse: il progetto si propone la riqualificazione delle aree prevalentemente verdi e sportive gravitanti sull'area, nonché delle attrezzature di pubblico interesse.
- Grandi spazi commerciali previsti dai PRC: si tratta di aree generate dal tessuto urbano esistente, che fungono anch'esse da cerniere di connessione.

La città lineare delle identità

Si assume l'obiettivo assoluto di far perdere all'ambito di progetto la connotazione di area periferica, "rigenerando" la città, attivando processi generalizzati di "inclusione urbana" e implementando i processi socio-culturali di formazione identitaria. In questo senso è necessario lavorare sugli spazi pubblici, sugli spazi di relazione, sui vuoti urbani, sui simboli della centralità, sulle icone dell'identità locale.

La rete viaria di progetto, comprensiva della mobilità lenta, mira a connettere fra loro varie polarità esistenti o potenziali, anche esterne all'area di progetto, definendo un reticolo capillare. L'intervento ha una duplice funzione: radicare il progetto all'esterno e promuovere una riorganizzazione del tessuto che attualmente ha le sembianze di uno sprawl edilizio diffuso senza logiche. L'obiettivo è quello di riorganizzare questa porzione di città senza regole, in maniera tale da incentivare la prosecuzione di corridoi ecologici e la tutela dei versanti che presentano un elevato valore paesaggistico-ambientale. Poiché la SR 11 dovrà assumere i caratteri di una "strada urbana", è necessario ridefinirne l'identità con apposite operazioni di ricucitura, necessaria anche per definire le relazioni tra urbano e rurale.

Si verrà a creare una sequenza di spazi pubblici pedonali, ovvero piazze e parchi, lungo tutto il boulevard principale. I luoghi di ritrovo, definiti "Living Room", saranno forniti di tutti i servizi per lo svago e ubicati a pochi passi dalle zone residenziali, dunque facilmente raggiungibili anche senza un mezzo di trasporto.

La città lineare sostenibile

Città sostenibile significa contenere e mitigare la pressione delle attività antropiche sull'ambiente, agendo in primo luogo sulle sorgenti delle emissioni inquinanti di suolo, acqua e atmosfera.

Significa anche tutelare gli spazi naturali, per mantenere, rafforzare, ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità, creando reti ecologiche che si innervano anche nelle città.

La città lineare verde: il Sistema del verde

Il Sistema del verde è inteso come l'insieme delle aree a verde con totale fruibilità pubblica, indipendentemente dalle specifiche destinazioni (parco urbano, intercomunale, verde attrezzato, ecc.) e/o dal regime di proprietà del suolo. Il Parco forma un tappeto vegetale continuo sul quale fluttuano le "Case Alte". Gli edifici si addensano lungo l'asse principale, mentre le aree private saranno asservite ad uso pubblico in modo che tutto il verde sia percepito come "Parco".

In questo senso l'edificato è diretta conseguenza della strategia verde e della maglia infrastrutturale, fortemente in dialogo fra loro e dipendenti l'una dall'altra. Occorre rafforzare la dimensione e la qualità del verde. Le realtà che si innestano sul sistema della SR 11 hanno una consistente dotazione aree ad elevata qualità ambientale, che costituisce una peculiare condizione di qualità urbana. Il verde pubblico esistente può e deve essere incrementato per la sua insostituibile funzione per la qualità della vita. Ma soprattutto deve essere ricondotto "a sistema", attraverso interventi sistematici di connessione con l'obiettivo di mettere in rete i tutti i brani (piccoli e grandi) del verde puntuale con i grandi sistemi consolidati (Fiume Retrone, Colli Berici...).

La continuità ambientale nel progetto sarà garantita da una rete di parchi, seguendo la struttura ortogonale dell'asse longitudinale del boulevard che si interseca con l'asse trasversale dei sistemi che si innestano sulla SR 11. L'elemento parco diventerà parte integrante della città, partecipe dei flussi sociali ed elemento di unione dell'urbanizzato con la natura.

Attrezzature di interesse generale

È previsto il potenziamento delle seguenti attrezzature di interesse pubblico:

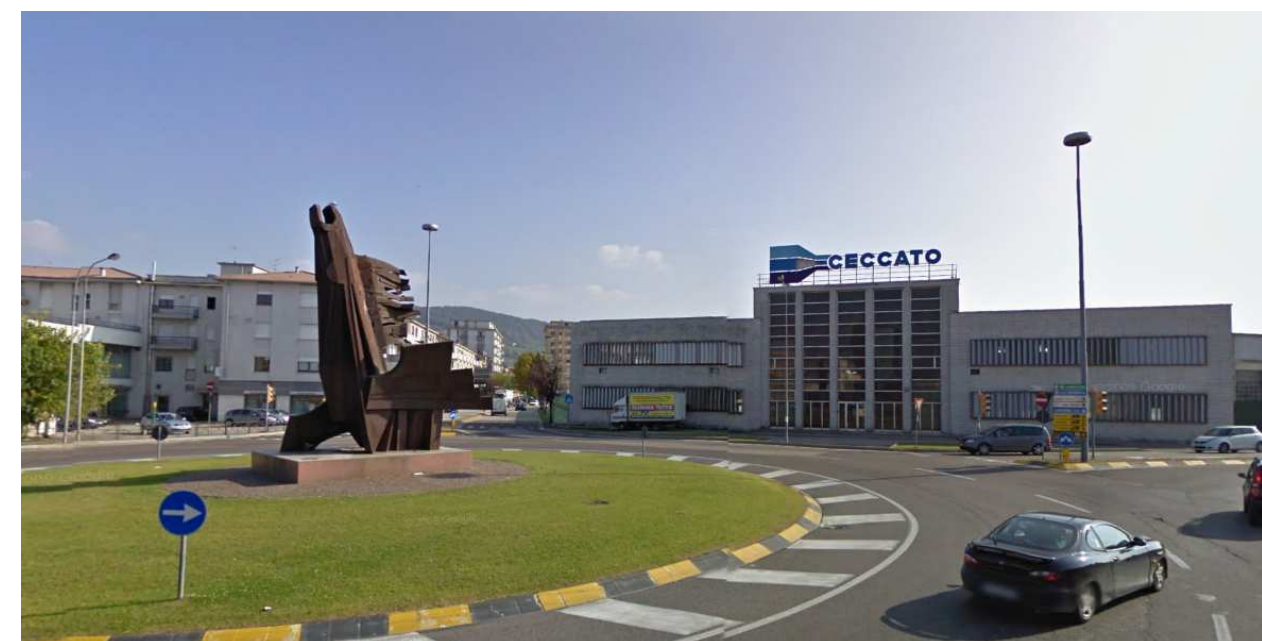
- attrezzature sportive;
- servizi scolastici e culturali;
- parcheggi;
- servizi socio - assistenziali;
- sedi operative di istituzioni

I frammenti di fabbrica

I maggiori insediamenti industriali saranno mantenuti, almeno nell'involucro esterno, per conservare la memoria di un luogo che ha fatto la storia industriale e sociale d'Italia.

In particolare, alcuni edifici resteranno come veri e proprie "monumenti" di archeologia industriale cariche di dignità e memoria. Tra questi ad esempio la Ceccato ad Alte, vera e propria memoria del passato.

Grazie a funzioni pubbliche di eccellenza, l'ex area Ceccato potrà trasformarsi in una "Fabbrica delle Idee", nell'ambito della "Porta dei Berici", preservando in un certo senso le caratteristiche innovative e tecnologiche che, dagli inizi del secolo scorso, hanno caratterizzato Alte Ceccato. Una filiera composta da laboratori di ricerca e vivai d'impresa vedrà la luce in un'area da sempre caratterizzata proprio dalla sua vocazione produttiva.



Gli edifici

La tipologia che dominerà lungo tutta la SR 11 sarà quella delle "case alte", sulla sommità delle quali troveranno posto i giardini pensili. Gli edifici che saranno realizzati in fregio al boulevard ospiteranno attività commerciali, funzioni compatibili e servizi; risponderanno al principio della "trasparenza e permeabilità", consentendo una percezione degli spazi aperti continua e diffusa.

Trasporto e Mobilità

La strategia di mobilità si basa su 4 livelli:

1. Assi di connessione con Vicenza (già esistenti), ferrovia.
2. Sistema di trasporto intermedio: autobus su corsia preferenziale.
3. Percorsi pedonali: anche protetti da pensiline in vetro, permettono gli spostamenti pedonali, riducendo sensibilmente l'uso del mezzo privato.
4. Piste ciclabili: sono pensate come una maglia continua su tutta la città.

5.nuovo disegno urbano

5.1. elementi di progetto

5.1.1. Il piano delle infrastrutture e della mobilità

La gerarchia infrastrutturale è la struttura del progetto: a dispetto della consolidata tendenza all'attraversamento veloce dell'area in senso est-ovest della SR 11, si prevede che la SR 11 non avrà carattere di attraversamento, ma dovrà necessariamente integrarsi con gli agglomerati urbani che attraversa e che unisce. La percorrenza veicolare lenta in senso lineare e trasversale costituisce una rete in dialogo antitetico con la percorrenza veloce delle infrastrutture da utilizzare per le medie-lunghe percorrenze (SP 34 o l'autostrada A4).

Il progetto delle strade locali sarà basato sui concetti di moderazione del traffico (dossi o sinuosità dell'infrastruttura), in modo da prevenire il traffico parassitario e conciliare le esigenze della mobilità lenta (pedoni e ciclisti) con quella veicolare. A tale scopo si potrà ricorrere a interventi di traffic calming laddove l'infrastruttura per sezione e percorso lineare potrebbe porsi in rapporto competitivo e alternativo con le infrastrutture deputate all'attraversamento veloce.

Le relazioni di pedoni e ciclisti con i poli di attrazione sportivi, ricreativo-culturali, commerciali, nonché le connessioni trasversali tra le aree a verde saranno garantiti da una rete di percorsi ciclo-pedonali di attraversamento in senso trasversale e lineare. Percorsi esclusivamente pedonali conetteranno in tracce percettive gli edifici con funzioni rilevanti e le preesistenze, aprendo diversi quadri prospettici all'interno del masterplan. Si verrà a creare così un sistema articolato di spazi aperti che collega le parti, facendole dialogare su più livelli: i poli sportivi esistenti, i nuovi parchi, i vuoti urbani davanti alle Ville venete...

Il masterplan definirà le caratteristiche prestazionali e geometriche della nuova SR 11, nel rispetto di quanto stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In particolare verranno proposti alcuni accorgimenti di miglioramento per garantire interventi viari di qualità. Per ciò che riguarda le caratteristiche specifiche delle carreggiate, oltre a far riferimento alla normativa in materia, si elaboreranno specifiche schede tecniche. In linea di massima si proporranno interventi che rendano agevoli gli spostamenti veicolari e che non ostacolino o interferiscano con i sistemi di mobilità lenti, come percorsi pedonali, piste ciclabili e corsie riservate ai mezzi pubblici.



5.1.2. Le funzioni del piano

Piuttosto che operare su un riduttivo concetto di "zoning", la proposta di masterplan è incentrata su una voluta mixité funzionale. Un masterplan contemporaneo, più che un mero strumento di controllo e limitazione delle localizzazioni funzionali, deve essere in grado di generare interazioni significative tra le varie aree con diverse vocazioni funzionali prevalenti. Le regole urbanistiche suggerite dal Masterplan sono state articolate al fine di armonizzarle e renderle coerenti (linguaggio e parametri di riferimento) alle discipline urbanistiche incentrate sulla sostenibilità.

L'analisi effettuata nell'ambito del Masterplan, ad una base di funzioni desunte dagli strumenti urbanistici comunali (residenziale, produttivo, servizi, tav. 4) effettua una prima ricognizione delle funzioni che concorrono alla strutturazione insediativa dell'ambito:

- Servizi/funzioni di eccellenza (golf, laghetto, maneggio, polo elettromeccanico...)
- Aree a destinazione prevalentemente commerciale e direzionale
- Logistica
- Nuovi spazi commerciali da PAT/PATI*
- Stazioni ferroviarie con funzioni complementari
- Porte dei Berici

Si veda a proposito la tav. 5 denominata “Sistema delle funzioni”.

* a seguito di osservazione del Comune di Vicenza al PTCP, la “strada mercato” è stata estesa fino alla località Ponte Alto. La norma del PTCP approvato dunque, art.78, stabilisce che *Per le aree che si attestano lungo la SR 11 ricadenti nel Comune di Vicenza, nel caso in cui vengano ricomprese nel progetto Vi.Ver. ai sensi dell’art. 88, si applicano le presenti disposizioni.* (art. 78, comma 3 lett. e) punto l)

È stata dunque assegnata anche per il comune di Vicenza una quota di superficie commerciale per le analisi sul traffico contenute nel fascicolo “Corridoio Vicenza – Gambellara. Valutazione del traffico generato dai nuovi interventi e la capacità reggente della rete viabilistica”

5.1.3. Un nuovo paesaggio

Il progetto ambisce a ridisegnare e rivitalizzare l'intera area come parte di un sistema di spazi verdi. Il nuovo Sistema delle Aree Verdi diventa promotore di un potenziale intervento di più ampio respiro, che possa coinvolgere non solo le aree interessate, ma l'intero territorio urbano: un parco lineare lungo la SR 11 che attraversa il Vi.Ver come un “boulevard verde” da cui si originano una serie di estroflessioni dalle quali si genera la dimensione del Nuovo Sistema delle aree Verdi. Il tema è una lunga passeggiata urbana attraverso l'area, che consenta di scoprire sia a piedi che in bicicletta itinerari nuovi per il tempo libero.

In quest’ottica il nuovo Sistema delle aree Verdi si offre come primo tassello di un processo di riqualificazione più ampia a scala territoriale e come cerniera tra città capoluogo e territorio circostante, tra abitato e versanti collinari, tra verde urbano e verde agricolo o ecosistema forestale.

Dall’analisi dei valori ambientali dell’area si evidenzia la successione di paesaggi con caratteri distinti: l’orografia collinare rivestita da una vegetazione densa, i campi coltivati, i parchi lungo i fiumi e la vegetazione spondale, fino ad arrivare alla trama di orti e giardini privati all’interno del tessuto urbano.

Il progetto del verde dovrà valorizzare gli elementi spaziali di pregio esistenti, trasformandoli in generatori di qualità ambientale; in tal modo si potrà innescare un meccanismo virtuoso di riequilibrio del territorio e del tessuto urbano, di salvaguardia e di recupero dei valori ambientali.

Il progetto del verde sarà costruito sulla base dei seguenti macrotemi:

Boulevard Verde

L’infrastruttura portante del progetto, ovvero la SR 11, verrà qualificata come Boulevard verde, dal quale si originano una serie di Greenways che penetrano dentro all’abitato, definendo corridoi ecologici che attraversano brani di città a nord e a sud.



Il boulevard verde

Bacini Verdi

Saranno individuati a partire dalla ricognizione delle aree naturali esistenti, per poi individuare le grandi aree agricole da preservare dalle trasformazioni urbanistiche, e costituiranno gli elementi strutturali del Sistema delle aree Verdi.

A questi si aggiungerà il Verde di compensazione ecologica: per ovviare al problema della criticità ambientale rappresentata da ferrovia e autostrada, si prevede l’implementazione delle fasce verdi di rispetto, per mitigare dal punto di vista acustico e ambientale i comparti residenziali adiacenti.

Queste buffer zone si sfrangiano nell’edificato, fondendosi con il verde proveniente dalle greenways dell’ambito.

Connessioni Verdi

Sono gli elementi lineari, esistenti e di progetto, aventi la funzione di creare continuità tra bacini verdi, in modo da ricondurli a sistema.

Rientra in questa tipologia il “verde costruito”, ovvero il verde dei filari alberati che seguono gli assi fondanti del progetto, a servizio dell’edificato di tipo privato, semi-privato e pubblico. Comprende le estroflessioni della vegetazione nelle corti residenziali e i viali alberati lungo le strade. Nell’allestimento di questo sistema, si predilige la direttrice nord-sud per accompagnare i viali pedonali che dai versanti pedemontani conducono all’area di progetto. La rete prevista è pensata come occasione di riqualificazione ambientale, in stretta connessione col sistema del verde lineare.



Greenways (Parchi Lineari)

Sono i percorsi verdi costituiti dai parchi fluviali, dal sistema di strade rurali e sentieri di pianura e collina, inseriti in un contesto di valori storico-culturali e agricolo-forestali.

Tale rete, oltre ad una valenza turistico-ricreativa, nonché di connessione ecologica, può contribuire allo sviluppo della mobilità lenta per lo spostamento della popolazione tra casa, scuola e lavoro, sia nelle aree urbane che nelle zone rurali.

Il progetto prevede la definizione di corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua, cui si sovrappone la maglia dei percorsi provenienti dall'urbano di progetto, volta a connettere fra loro i bacini verdi esistenti.

L'andamento organico e naturalistico del disegno dei parchi segue le sponde dei fiumi.

Le greenways avranno una struttura a "isole verdi": gruppi di alberature disposte a macchia nei pressi del Boulevard si alterneranno a filari di alberi lungo i percorsi, creando un ritmo che segnerà il sistema del verde nel suo insieme. Lungo la SR 11 le alberature acquisiranno una trama più geometrica, in modo da introdurre il tema delle piazze pavimentate sulle quali si affacceranno la maggior parte degli edifici pubblici.

In un'ottica di mobilità, le greenways possono costituire un *"sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.*³

³ (Art. 2 del regolamento dell'Associazione Italiana Greenways, approvato il 17.12.1999 dall'Assemblea Nazionale dei soci dell'AIG in Milano)

La tav. 1 riporta il progetto del verde, nel quale sono evidenziati i quattro macrotemi Boulevard Verde, Bacini Verdi, Connessioni Verdi e Greenways.

5.2. un masterplan sostenibile

La sostenibilità urbanistica è una delle strategie fondamentali che le esperienze italiane più avanzate di pianificazione urbanistica e territoriale hanno elaborato negli ultimi quindici anni; esperienze che non sono ancora generalizzate ma che hanno comunque avuto una forte ricaduta sulla disciplina si può dire che si tratta globalmente di una strategia fatta di diverse azioni incorporate all'interno del piano, finalizzate a contrastare l'erosione delle risorse ambientali non rinnovabili, mediante misure di conservazione e tutela e a favorire la rigenerazione delle risorse ambientali rinnovabili attraverso misure di compensazione che sfruttano i processi naturali. A monte di queste scelte si colloca quindi la volontà di ridurre il consumo di suolo extraurbano, privilegiando gli interventi di riqualificazione e rigenerazione della città esistente, facendo riferimento alle aree occupate da attività industriali dismesse.

Il progetto persegue in modo puntuale questa tendenza urbanistica, ponendosi quale obiettivo primario la rifunzionalizzazione di una porzione urbana ad oggi prevalentemente dismessa. L'edificato, infine, si pone l'obiettivo di maturare tipologie edilizie sostenibili dal punto di vista energetico, non tanto attraverso l'integrazione di dispositivi per il recupero delle energie rinnovabili, quanto più prestando attenzione a irraggiamenti, schermature e ventilazione naturale.