

netproject

ALL.A

Net Project s.r.l.

Ing. Benato Sandro
Arch. Quaglio Antenore
Arch. Tacchetto Nicola
Arch. Visentini Nicola

PADOVA 35129
P.zza Modin 12
T. 049 8935081
info@npsrl.net
P.iva 04275010280

www.npsrl.net



Comune di Marostica

Provincia di Vicenza

committente

AGB - ALBAN GIACOMO S.P.A.

timbro

progetto

Realizzazione di un nuovo insediamento produttivo e magazzino centrale

tavola

RELAZIONE TECNICA-ILLUSTRATIVA

scale del disegno

stato disegno

DEFINITIVO

rev.

01

file

disegnato da

V.O.

data

17/04/2026

data prima presentazione

X:\863_AGB_Marostica\863_A_PROGETTO DEFINITIVO\863_PROGETTO DEFINITIVO 03 - integrazioni spontanee.pln

progettista

arch. Antenore Quaglio

timbro

elaborazioni grafiche a cura della Net Project s.r.l.
ai termini delle vigenti leggi in materia, questo elaborato
NON può essere copiato, riprodotto o divulgato ad altri senza l'autorizzazione dell'autore

SOMMARIO

1. PREMESSA	3
2. ENTI COMPETENTI	4
3. CONTESTUALIZZAZIONE	5
3.1 Stato di fatto	5
3.2 Ambito di intervento	8
3.3 Regime vincolistico e inquadramento urbanistico	13
PTCP – PROVINCIA DI VICENZA	13
PAT Comune di Marostica (Adottato)	23
Carta dei Vincoli	24
Carta delle Invarianti	25
Carta delle Fragilità	26
Carta della Trasformabilità	27
PRG Comune di Marostica	29
4. INVARIANZA IDRAULICA, VERIFICA DI COMPATIBILITA' IDRAULICA	31
5. ORGANIZZAZIONE AREE ESTERNE	32
5.1 SVILUPPO E SUDDIVISIONE DELL'INTERA AREA	32
5.2 area pubblica e opere di urbanizzazione	34
DIMOSTRAZIONE SUPERFICI	35
SOTTOSERVIZI	37
ACCESSI E INDIVIDUAZIONE DELLA MOBILITA'	38
5.3 GESTIONE DELL'AREA PRIVATA	39
DIMOSTRAZIONE SUPERFICI	40
SOTTOSERVIZI E SCHEMA FOGNARIO	41
ACCESSI, RECINZIONI E VIABILITA' INTERNA	43
5.4 MITIGAZIONE AMBIENTALE E GESTIONE DELLE ARRE VERDI	44
6. ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE	46
6.1 FABBRICATO	47
6.2 LAYOUT DISTRIBUTIVO	55
6.3 MAGAZZINO FUNZIONALE automatizzato	56
7. ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI	58
8. TRAFFICO	58
9. PEREQUAZIONE URBANISTICA	60
ALLEGATO A - Analisi delle Zone Produttive Esistenti	61

1. PREMESSA

La Alban Giacomo S.p.A., con sede legale e operativa nel Comune di Romano d'Ezzelino (VI), rappresenta una realtà produttiva di primaria importanza sia a livello nazionale che internazionale nel settore del ferramenta per serramenti, operando con il marchio AGB. L'azienda, fin dalla sua costituzione avvenuta nel 1947, si è distinta per la costante capacità di innovazione e per l'ampliamento progressivo della propria gamma di prodotti, oggi comprendente sistemi e soluzioni per l'apertura e la chiusura di porte e finestre in legno, PVC, legno-alluminio, alluminio-legno e ferro.

L'orientamento alla qualità, unito a continui investimenti in ricerca e sviluppo, ha consentito ad AGB di consolidare negli anni una posizione di leadership nel mercato di riferimento. La crescita aziendale si è tradotta non solo in un incremento del fatturato, ma anche in un significativo aumento della base occupazionale, con una ricaduta positiva sul tessuto economico e sociale del territorio vicentino.

In particolare, nell'ultimo triennio, l'azienda ha registrato un ulteriore e marcato sviluppo delle vendite, sostenuto anche dagli incentivi fiscali promossi dal Governo a favore delle ristrutturazioni edilizie. Tale tendenza ha portato nel 2021 al raggiungimento di un fatturato superiore a 107 milioni di euro, con un organico complessivo di oltre 500 addetti.

Questa crescita impone oggi all'azienda una riflessione sulla propria organizzazione logistica e produttiva. La volontà dichiarata di continuare a investire nel territorio di origine, mantenendo un forte radicamento locale, comporta la necessità di disporre di nuovi spazi destinati ad attività produttive e a funzioni di magazzino. L'espansione richiesta non risponde soltanto ad esigenze di incremento della capacità produttiva, ma anche alla necessità di migliorare l'efficienza dei flussi logistici, razionalizzare i processi interni e ridurre i costi di movimentazione e trasporto.

Dal punto di vista localizzativo, la Società individua come requisito imprescindibile la prossimità con gli stabilimenti esistenti di Romano d'Ezzelino, Cassola, Nove del Grappa e Cison di Montebelluna così da garantire la continuità operativa e il mantenimento delle sinergie produttive già consolidate. Al tempo stesso, risulta strategica la collocazione del nuovo insediamento in aree immediatamente connesse con le principali reti viarie della zona, condizione essenziale per supportare l'incremento dei volumi di traffico merci attesi e per favorire un più agevole collegamento con i mercati nazionali e internazionali.

Alla luce di tali considerazioni, Alban Giacomo S.p.A. manifesta l'intenzione di realizzare un nuovo impianto logistico-produttivo nel Comune di Marostica (VI), nelle aree meglio evidenziate negli allegati, secondo uno schema urbanistico coerente con gli indirizzi pianificatori comunali e rispettoso delle esigenze di sostenibilità ambientale, compatibilità territoriale e valorizzazione delle risorse locali.

L'iniziativa si configura dunque non solo come una naturale prosecuzione del percorso di sviluppo aziendale, ma anche come una concreta opportunità di crescita per l'intero contesto economico e sociale del territorio, in termini di nuova occupazione, di investimenti produttivi e di rafforzamento della competitività del sistema industriale vicentino.

2. ENTI COMPETENTI

Di seguito si elencano gli Enti chiamati a pronunciarsi sul progetto in rapporto alle proprie competenze e ai vincoli tutelati:

Ai fini della realizzazione del nuovo impianto produttivo e logistico, il progetto necessita della valutazione e dell'autorizzazione da parte di una pluralità di enti e amministrazioni, ciascuno dei quali è chiamato ad esprimersi in relazione alle proprie competenze istituzionali e ai vincoli normativi e ambientali tutelati.

L'elenco degli enti coinvolti e le rispettive attribuzioni si riassumono come segue:

- Comune di Marostica: in qualità di ente territoriale di riferimento, il Comune è chiamato ad approvare la variante al Piano degli Interventi vigente, ai sensi dell'art. 4 della L.R. 55/2012, necessaria a consentire l'insediamento della nuova destinazione produttiva. Successivamente, l'Amministrazione comunale dovrà rilasciare il Permesso di Costruire, atto abilitativo indispensabile per la realizzazione dell'intervento edilizio in coerenza con il nuovo assetto urbanistico.
- Provincia di Vicenza: l'Ente provinciale è chiamato ad approvare la correlata variante al Piano di Assetto Territoriale (PAT), anch'essa ai sensi dell'art. 4 L.R. 55/2012, al fine di garantire la coerenza sovracomunale delle previsioni urbanistiche. La competenza provinciale assicura che la trasformazione proposta si inserisca in modo armonico nel più ampio quadro pianificatorio di area vasta.
- Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Vicenza: è necessaria la valutazione di conformità del progetto ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 151/2011, con riferimento alla normativa di prevenzione incendi. Tale passaggio è essenziale per garantire che l'impianto logistico-produttivo sia progettato nel rispetto degli standard di sicurezza previsti per attività soggette a controllo, tutelando la salvaguardia dei lavoratori e delle strutture.
- Azienda U.L.S.S. 6 "Euganea": attraverso il proprio settore Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro, l'Azienda sanitaria è chiamata ad esprimere il nulla osta igienico-sanitario relativamente ai luoghi di lavoro. Tale parere garantisce la conformità delle soluzioni

progettuali alle norme di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, contribuendo a prevenire rischi di natura igienica ed ergonomica.

- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali: l'Autorità è tenuta a rilasciare l'attestato di rischio idraulico e idrogeologico, in relazione alla collocazione dell'intervento e alle caratteristiche idrauliche del territorio. Tale verifica costituisce garanzia che l'insediamento non comporti aggravii di rischio per il sistema idraulico esistente e che siano adottate tutte le misure necessarie per la sicurezza idrogeologica.
- Consorzio di Bonifica "Brenta": l'Ente consortile è chiamato a rilasciare il parere idraulico per quanto attiene alla gestione delle acque superficiali e alla compatibilità delle opere con le infrastrutture di bonifica esistenti. Tale parere assicura che l'intervento si inserisca correttamente nel reticolo idrografico gestito dal Consorzio e che vengano rispettate le prescrizioni per la corretta regimentazione delle acque.
- Genio Civile: l'Ente è chiamato a rilasciare il Parere relativo all'indagine sismica di 3° livello effettuata a fine 2024 e inizio 2025 vincolante per l'adozione di Variante urbanistica, le relazioni sono già state trasmesse in precedenza al Comune di Marostica.

La complessità e l'articolazione del procedimento, che prevede l'intervento di più enti a diverso livello (comunale, provinciale, sanitario, idraulico e di sicurezza), garantiscono una valutazione integrata e multidisciplinare del progetto. L'espressione dei vari pareri e nulla osta costituisce condizione necessaria non solo per l'approvazione della variante urbanistica e per il rilascio dei titoli edilizi, ma soprattutto per assicurare che il nuovo insediamento produttivo si sviluppi in condizioni di piena compatibilità urbanistica, ambientale, idraulica e di sicurezza.

3. CONTESTUALIZZAZIONE

3.1 STATO DI FATTO

Situazione logistica attuale e necessità di ampliamento

La Alban Giacomo S.p.A. dispone attualmente di un magazzino di prodotti finiti di circa 6.000 mq, realizzato nel 2000 nel Comune di Cassola. Tale struttura, pur avendo rappresentato per anni un punto nevralgico per la distribuzione delle merci, oggi si configura come un impianto di dimensioni insufficienti e di concezione tradizionale, con modalità operative ormai non più adeguate alle esigenze attuali dell'azienda.

Il magazzino è alimentato quotidianamente sia dagli arrivi dei fornitori esterni sia dai flussi provenienti dagli stabilimenti produttivi aziendali, mentre in uscita gestisce gli ordini destinati ai clienti. Le

movimentazioni giornaliere si attestano su una decina di mezzi in entrata e circa cinque o sei autoarticolati in uscita, diretti sia al mercato nazionale sia a quello internazionale.

Dal punto di vista gestionale, l'impianto è organizzato con corsie di stoccaggio tradizionali, in cui le operazioni di picking vengono eseguite mediante muletti filoguidati condotti da personale addetto, sulla base di liste generali di prelievo. Il materiale raccolto viene temporaneamente accantonato in apposite aree di stoccaggio, quindi suddiviso per cliente, ricomposto su pallet e successivamente avviato alla spedizione.

Evoluzione dei volumi e dei modelli di acquisto

Dal 2000 ad oggi, il fatturato aziendale è più che raddoppiato, passando da 46 milioni agli oltre 107 milioni di euro del 2021. Parallelamente, è mutato in modo significativo anche il comportamento della clientela:

- in passato prevalevano ordini di grandi quantitativi, confezionati in imballi industriali e con cadenze mensili o bisettimanali;
- oggi i clienti, secondo logiche just in time, richiedono forniture frammentate, con confezionamenti personalizzati e frequenze più elevate, scaricando sull'azienda l'onere di gestire giacenze e movimentazioni.

Questa evoluzione ha reso evidente l'insufficienza delle attuali dotazioni logistiche. Il magazzino esistente, per dimensioni e modalità operative, non è più funzionale a garantire l'efficienza dei processi di stoccaggio, di prelievo e di evasione degli ordini.

Proposta di nuovo magazzino -produttivo

Alla luce di tali criticità, l'azienda individua come soluzione la realizzazione di un nuovo magazzino di concezione avanzata, ubicato in un'area di circa 76.000 mq nel Comune di Marostica, di cui circa 38.000 mq edificabili.

Il progetto prevede la costruzione di un magazzino automatizzato di almeno 20.000 mq, dotato di sistemi di movimentazione e stoccaggio di ultima generazione, in grado di:

- incrementare in maniera significativa la capacità di stoccaggio di prodotti finiti e di semilavorati;
- migliorare l'efficienza operativa e la rapidità di evasione degli ordini;
- servire una clientela sempre più differenziata ed esigente;

Inoltre, i restanti 15.000 mq coperti saranno destinati a ospitare impianti di montaggio automatico per articoli che, una volta assemblati, potranno essere immediatamente stoccati nel magazzino adiacente, ottimizzando così il ciclo produttivo e distributivo.

Localizzazione e vantaggi logistici

A seguito di un'analisi delle zone produttive esistenti nel territorio vicentino dove opera l'azienda e in particolare nel comunale di Marostica (**vedere allegato A**), è emerso che le aree attualmente destinate a insediamenti produttivi risultano totalmente occupate o caratterizzate da lotti residui con superfici non idonee alle esigenze dimensionali e funzionali dell'intervento proposto.

Inoltre, le potenziali superfici disponibili, presentano vincoli morfologici e infrastrutturali che impediscono una razionale localizzazione dell'attività, non garantendo adeguati standard di accessibilità, sicurezza viaria e compatibilità ambientale.

La ricognizione svolta dimostra l'assenza di alternative localizzative interne al territorio comunale, rendendo necessaria l'attivazione della procedura di variante urbanistica ai sensi dell'art. 4 L.R. 55/2012.

L'area individuata presenta caratteristiche localizzative particolarmente favorevoli:

- si colloca in prossimità del casello autostradale di Marostica, con accesso diretto alla viabilità principale;
- si inserisce lungo l'asse stradale Pedemontana-Valsugana dove già si concentrano i principali stabilimenti aziendali, garantendo una filiera produttiva compatta ed efficiente;
- consente un rapido rifornimento dai siti produttivi vicini e uno smistamento agevole delle merci verso le principali arterie nazionali ed estere.

In questo modo, il nuovo magazzino si configura come hub centrale in grado di integrare produzione e distribuzione, riducendo i tempi di movimentazione e i costi di trasporto.

L'intervento presenta rilevanti ricadute economiche e occupazionali, contribuendo allo sviluppo del sistema produttivo locale.

Aspetti urbanistici ed economici

L'intervento proposto insiste su un'area attualmente classificata in parte come edificabile Agroindustriale e in parte come agricola. Per la trasformazione della porzione agricola, il Proponente corrisponderà al Comune di Marostica un contributo perequativo che verrà stimato dall'Amministrazione in linea con quanto previsto dalla normativa urbanistica vigente.

Questa contribuzione rappresenta non solo un adempimento formale, ma anche un valore aggiunto per la comunità locale, in quanto le risorse derivanti dalla perequazione potranno essere reinvestite dal Comune in opere e servizi di interesse collettivo.

La costruzione del nuovo magazzino-produttivo consente ad Alban Giacomo S.p.A. di adeguare le proprie infrastrutture a un mercato profondamente cambiato, garantendo maggiore competitività, efficienza e capacità di risposta alle esigenze di una clientela diversificata. Contestualmente, l'intervento assicura importanti ricadute positive per il territorio, sia in termini occupazionali ed economici, sia in termini di perequazione e valorizzazione urbanistica di un'area che oggi si trova in uno stato di abbandono e di degrado.

3.2 AMBITO DI INTERVENTO

Il progetto in esame prevede la realizzazione di un nuovo insediamento produttivo di proprietà della AGB – Alban Giacomo S.p.A., destinato a ospitare funzioni di magazzino centrale e manifatturiere integrate. Considerata la natura dell'intervento e la necessità di adeguare le previsioni pianificatorie vigenti, l'iniziativa sarà attuata mediante la procedura dello Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP), art. 4 della L.R. 55/2012, in variante agli strumenti urbanistici comunali.

Tale procedura, prevista dalla normativa regionale e nazionale, costituisce lo strumento operativo per la gestione unitaria degli interventi produttivi di particolare rilevanza, consentendo al soggetto proponente di presentare un progetto completo che viene esaminato congiuntamente da tutte le amministrazioni competenti. In questo modo si assicura un iter autorizzativo coordinato, semplificato e più rapido, evitando frammentazioni tra diversi procedimenti.

La scelta di attivare il SUAP in variante agli strumenti urbanistici comunali risponde all'esigenza di adeguare il quadro pianificatorio locale alle mutate necessità dell'impresa, conciliando l'interesse privato con l'interesse pubblico. Attraverso questo percorso procedurale, il Comune può infatti valutare l'inserimento del nuovo insediamento nel tessuto territoriale, verificarne la compatibilità urbanistica, infrastrutturale e ambientale, e garantire al contempo il rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza, igiene, tutela idraulica e sostenibilità.

In tal senso, l'attivazione della procedura SUAP in variante rappresenta non solo un passaggio tecnico-amministrativo necessario, ma anche uno strumento di programmazione condivisa tra ente pubblico e soggetto privato, volto a favorire uno sviluppo produttivo ordinato, strategico e coerente con le esigenze di crescita del territorio.



Figura 1 Vista aerea del sito

L'area interessata dall'intervento risulta identificata catastalmente come di seguito:



Figura 2 Estratto del Nuovo Catasto Terreni, fogli 15 e 16

	FOGLIO	MAPPALE	CLASSAMENTO	CONSISTENZA
T	15	102	seminativo	mq 6.400
T			prato irrig	mq 931
T		103	seminativo	mq 3.233
T		130	semin arbor	mq 11.507
T		131	semin arbor	mq 14.077
T		180	prato irrig	mq 7.550
T		186	semin arbor	mq 7.093
T	16	123	incolto ster	mq 133
T		434	seminativo	mq 25.078
F		436	cat. D/1	
SUPERFICIE CATASTALE IN PROPRIETÀ				mq 76.002

La superficie fondiaria complessiva di proprietà oggetto di intervento risulta pari a 75.996,83 mq. Tale ambito territoriale, in base alla classificazione del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Marostica, ricade in parte all'interno di zone destinate ad attività produttive e in parte in zone agricole di tutela, secondo la seguente suddivisione urbanistica:

- Zona Territoriale Omogenea D4 – Agro-industriale: destinata ad attività produttive di tipo agricolo e industriale, che ammette la realizzazione di insediamenti connessi a funzioni manifatturiere e logistiche;
- Zona Territoriale Omogenea E2b – Zona di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva in ambito di pianura: caratterizzata da destinazioni a prevalente uso agricolo, finalizzate alla tutela della produttività fondiaria e al contenimento del consumo di suolo.

Questa doppia classificazione urbanistica evidenzia come l'area, pur avendo già una parte destinata ad attività produttive, richieda una variante urbanistica per consentire la trasformazione della porzione oggi vincolata a destinazioni agricole. La necessità di tale variante sarà gestita attraverso la procedura SUAP in variante agli strumenti urbanistici, garantendo così una piena verifica di compatibilità con le scelte pianificatorie del Comune e con le linee guida sovraordinate.

La presenza di superfici già inquadrare come D4 costituisce un punto di forza del progetto, in quanto testimonia la vocazione produttiva dell'area e ne agevola l'inserimento nel contesto territoriale circostante. Al contempo, la trasformazione della parte classificata come E2b verrà compensata

mediante il contributo perequativo previsto dalla normativa, a beneficio del Comune e della collettività locale, assicurando un equilibrio tra sviluppo economico e tutela del territorio agricolo.

SUPERFICIE FONDIARIA IN PROPRIETÀ TOTALE	mq 75.997
SUPERFICIE FONDIARIA IN PROPRIETÀ ricadente in ZONA "D4"	mq 41.600
SUPERFICIE FONDIARIA IN PROPRIETÀ ricadente in ZONA "E2B"	mq 34.397

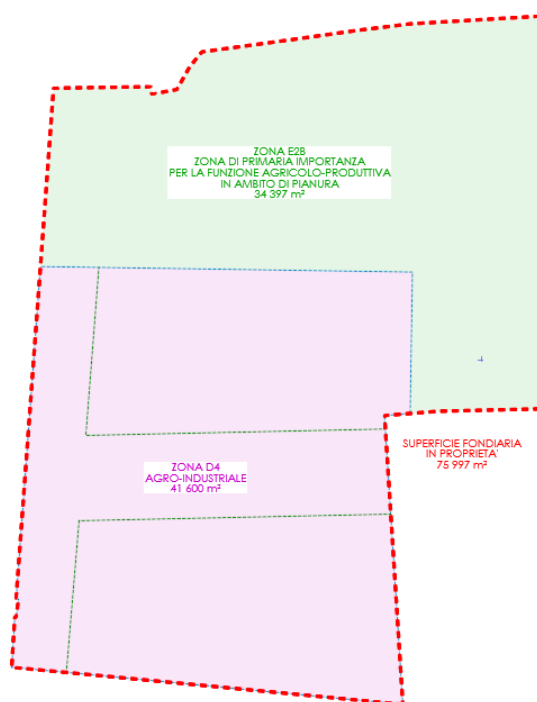


Figura 3 Superfici zonizzazione Piano Regolatore Generale

Il progetto prevede la riconduzione dell'intera superficie fondiaria in proprietà alla Zona Territoriale Omogenea "D", tipica degli ambiti oggetto di intervento mediante la procedura di Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP).

Questa destinazione urbanistica è concepita proprio per accogliere insediamenti produttivi di rilevanza strategica, consentendo una gestione unitaria dell'intervento e garantendo al contempo un più elevato livello di controllo in termini di compatibilità urbanistica, ambientale e infrastrutturale.

La trasformazione proposta consente di superare l'attuale frammentazione dell'area in due diverse destinazioni d'uso (D4 agro-industriale ed E2b agricola), rendendo l'intero comparto omogeneo dal

punto di vista pianificatorio e funzionale. Tale scelta permette di assicurare una migliore integrazione del nuovo polo produttivo e logistico con il tessuto territoriale circostante, riducendo le possibili criticità legate alla coesistenza di destinazioni eterogenee e garantendo uno sviluppo coerente con le finalità di crescita aziendale e con gli indirizzi di pianificazione sovraordinata.

In questo modo, l'area assume una connotazione unitaria e strategica, atta a sostenere la realizzazione del nuovo insediamento produttivo proposto da Alban Giacomo S.p.A., e si configura come un polo funzionale di riferimento, pienamente conforme alle previsioni di legge in materia di SUAP e coerente con gli obiettivi di valorizzazione economica del territorio.

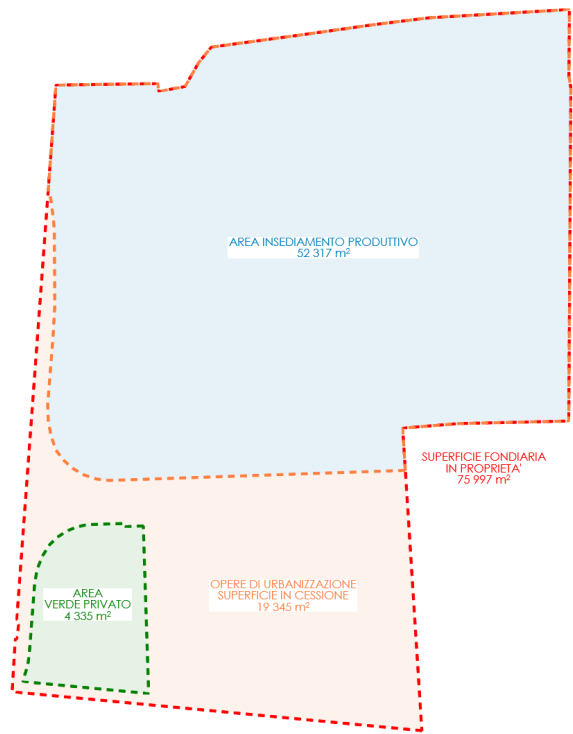


Figura 4 Nuovo limite di intervento e cessione area pubblica

SUPERFICIE FONDIARIA IN PROPRIETÀ TOTALE	mq 75.997
SUPERFICIE AREA INSEDIAMENTO PRODUTTIVO	mq 52.317
SUPERFICIE AREA VERDE PRIVATO	mq 4.335
SUPERFICIE AREE	mq 56.652

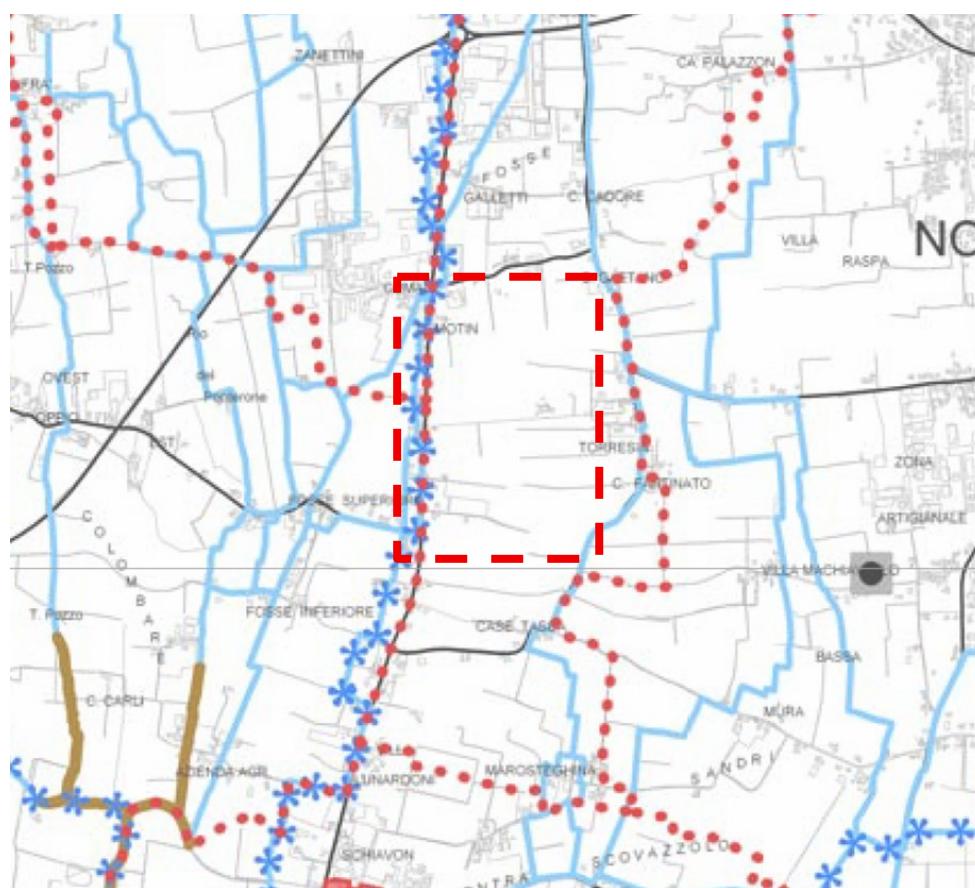
3.3 REGIME VINCOLISTICO E INQUADRAMENTO URBANISTICO

PTCP – PROVINCIA DI VICENZA

Il piano territoriale di coordinamento provinciale è uno strumento di indirizzo e coordinamento per l'attività pianificatoria comunale finalizzato alla tutela di quegli interessi pubblici che, per loro natura, hanno una dimensione sovracomunale sia sotto il profilo urbanistico in senso stretto sia in relazione alla tutela dell'ambiente in senso ampio.

Con Deliberazione di Giunta della Regione del Veneto n. 708 del 02/05/2012 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Vicenza.

Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale



Legenda



Confine PTCP



Confini Comunali

VINCOLO

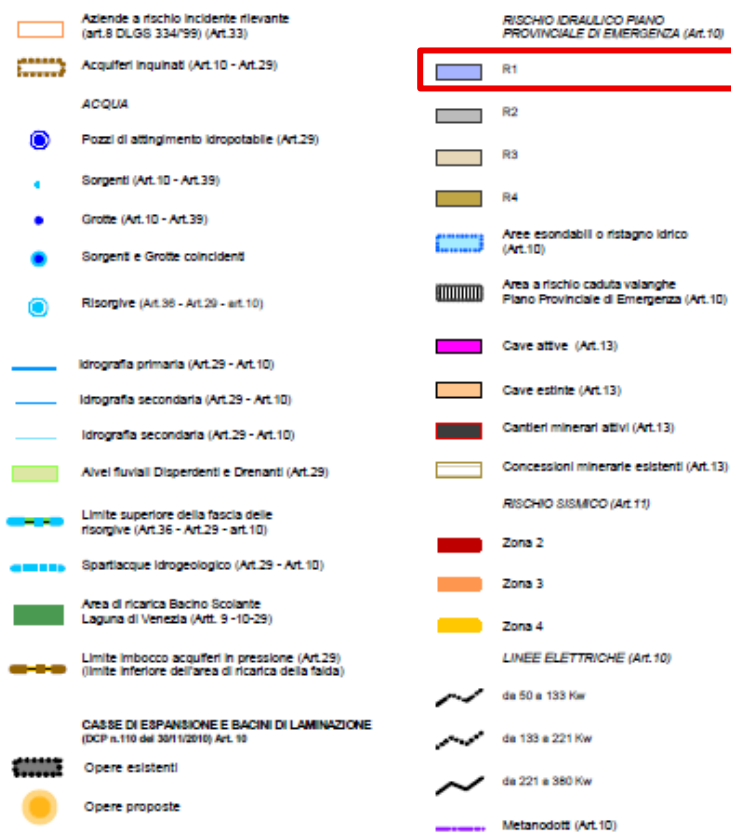
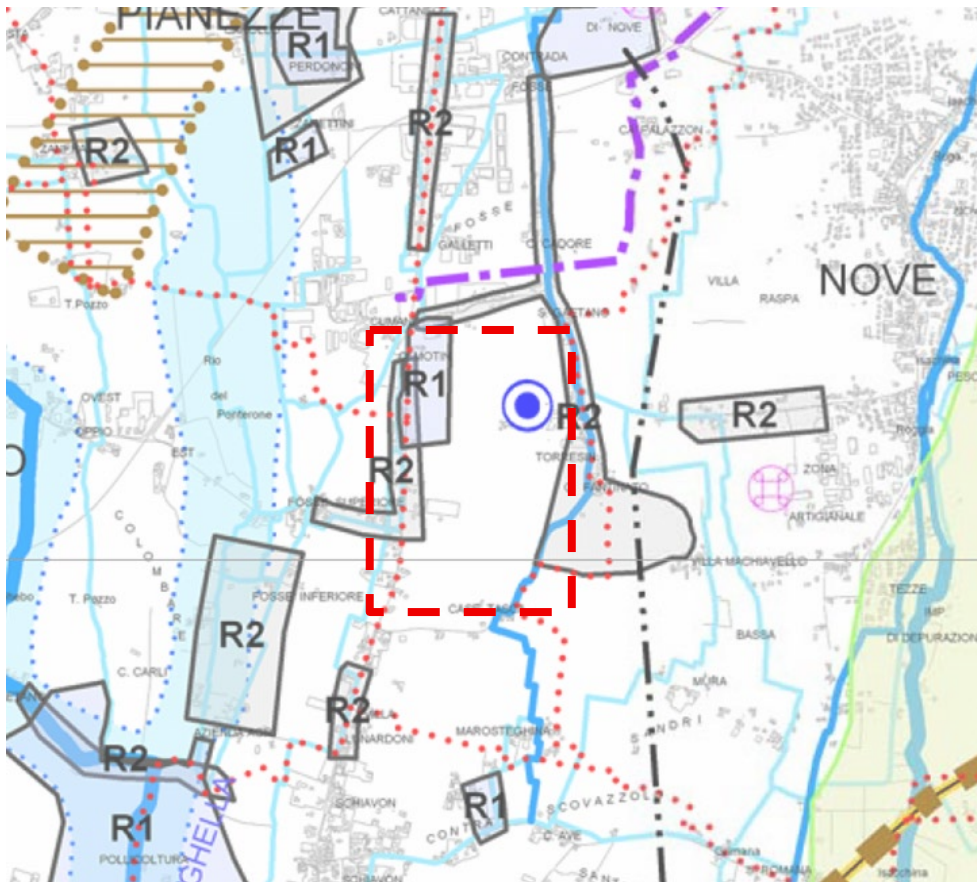


Vincolo paesaggistico (Art.34)



Vincolo corsi d'acqua (Art.34)

Carta della Fragilità



[illegible]

 Copertura detritica colluviale ed eluviale

 Accumuli di frana

 Materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali e/o fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa

Materiali alluvionali, fluvio-glaciali, morenici o lacustri
a tessitura prevalentemente limo-argillosa

Materiali alluvionali, fluvio-glaciali, morenici o lacustri antichi a tessitura prevalentemente sabbiosa

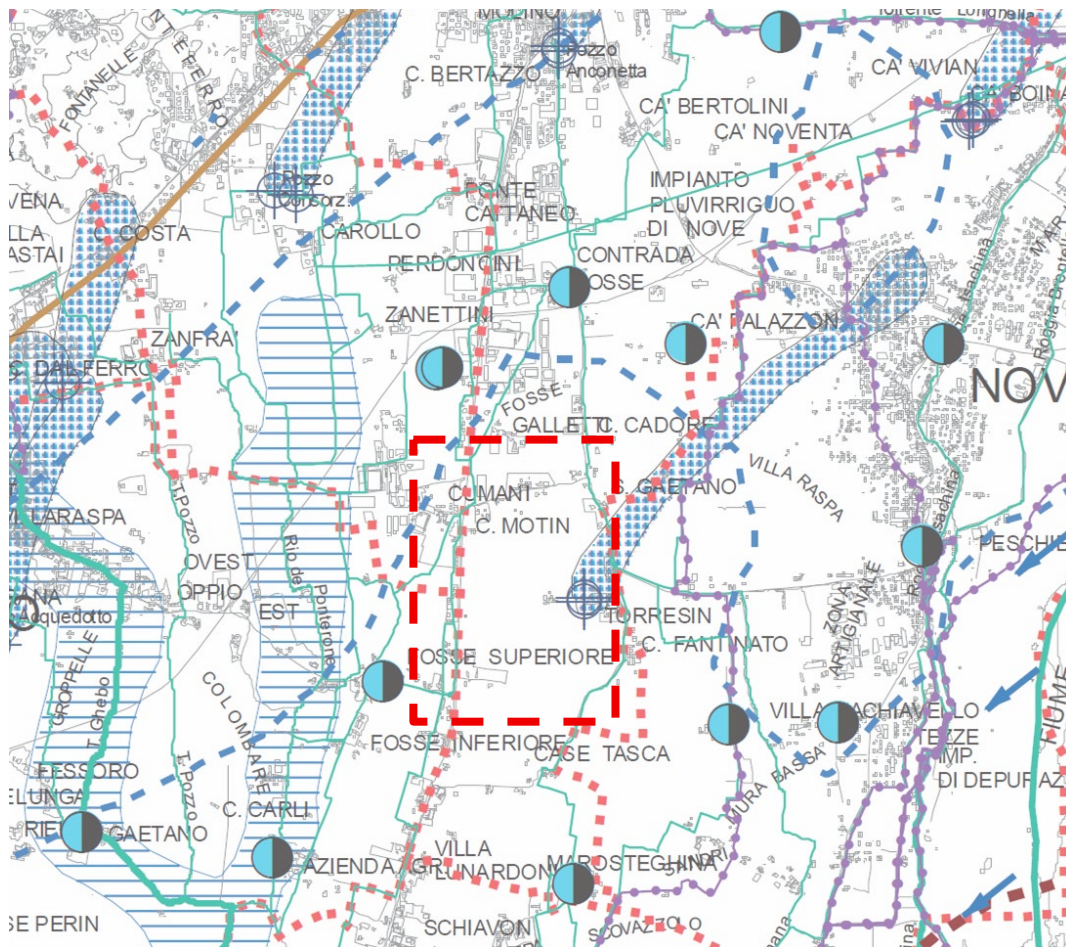
Materiali di accumulo fluvioglaciale o morenico grossolani
in matrice fine sabbiosa

Materiali di accumulo fluvio-glaciale o morenico grossolani
in matrice fine sabbiosa - INFRAMORENICO

	Rocce compatte massicce o a stratificazione indistinta
	Rocce compatte stratificate
	Rocce superficialmente alterate e con substrato compatto
	Rocce compatte prevalenti alterate a strati o interposizioni tenere

L-ALL-01		Stratificazione < 8°
L-ALL-05		Stratificazione 8 - 20°
L-ALL-06		Stratificazione 20 - 40°
L-ALL-07		Stratificazione > 40°
L-ALL-07		Fragile e sovraccorrimenti certi
L-ALL-17		Fragile e sovraccorrimenti sepolti

Carta Idrogeologica



Legenda

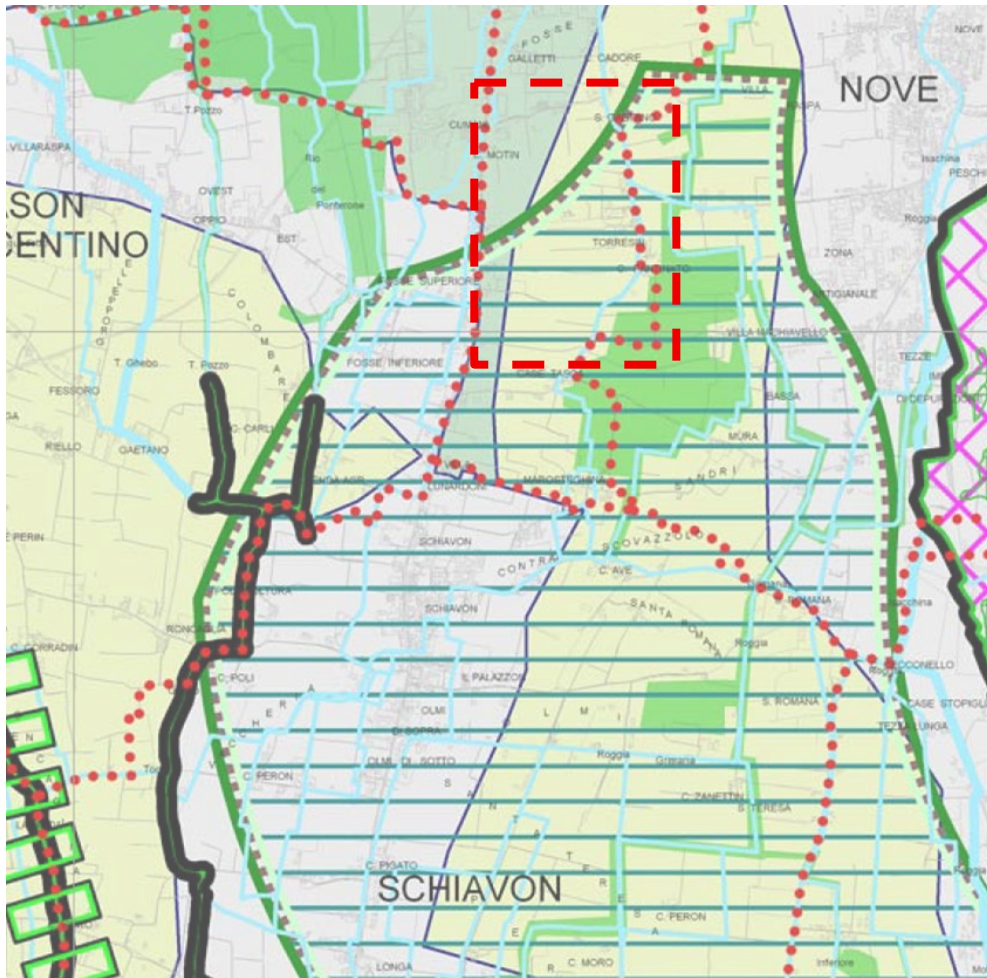


The map shows a region with several towns and villages. Key locations include Schiavon (center), Villa Raspa (top right), Villa Machiavelli (bottom right), and Villa Galletto (top center). Other notable places are Villa Casale, Villa del Conte, and Villa del Duca. The map also features a network of roads, rivers, and a series of dashed lines that likely represent administrative boundaries or specific routes. The word 'SCHIAVON' is written in large, bold letters across the bottom center of the map.



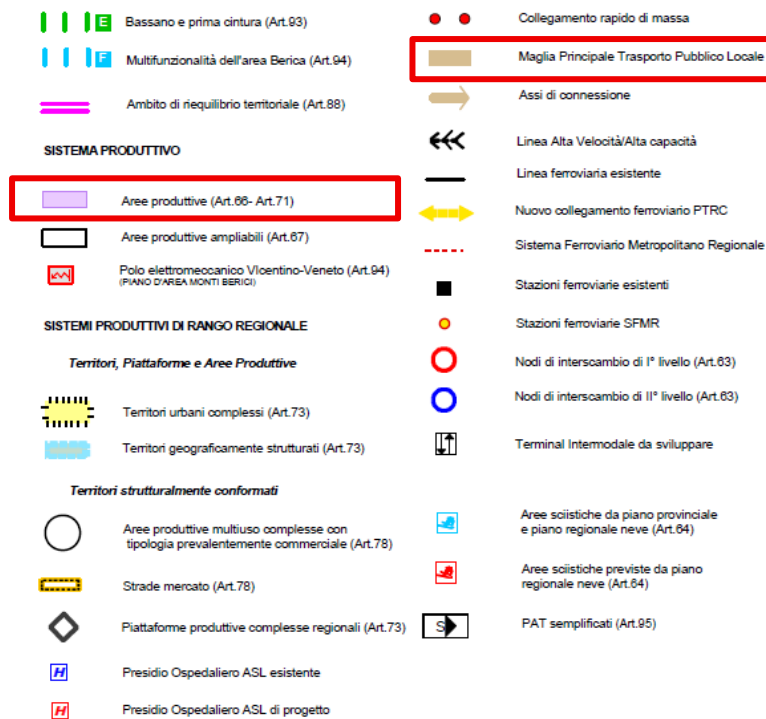
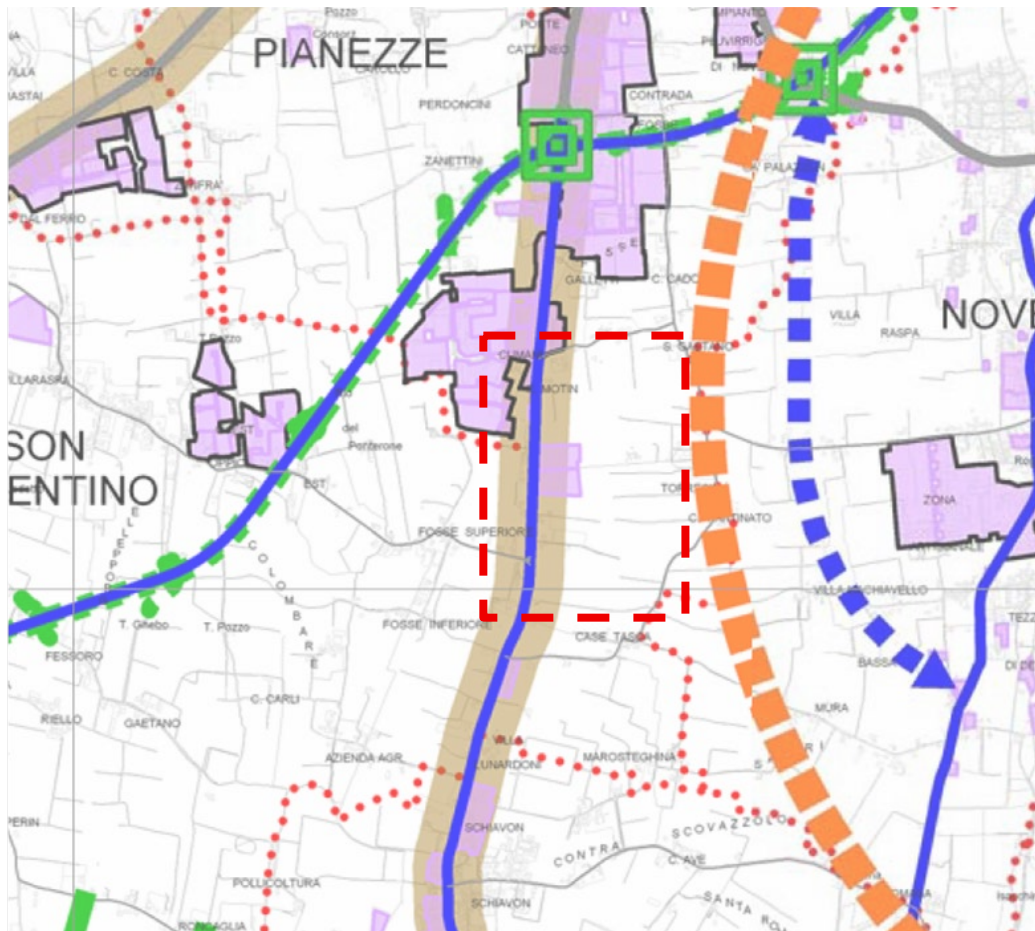


Carta del Sistema Ambientale

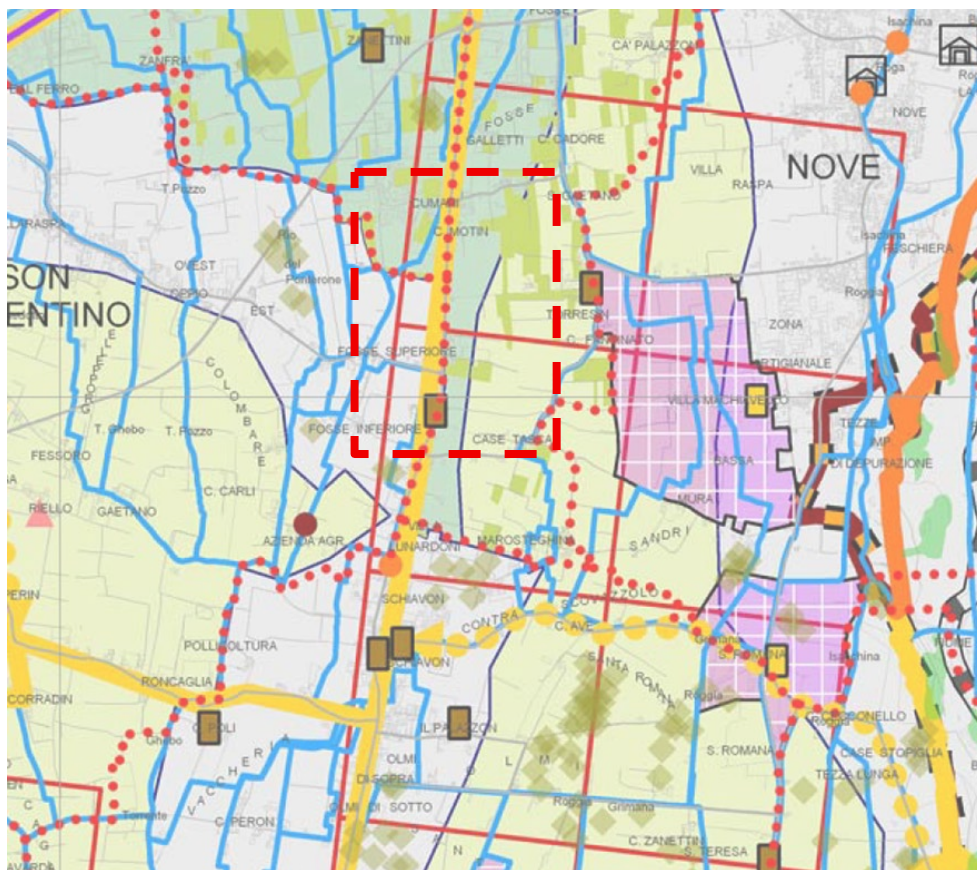


Legenda	
	Confine del PTCP
	Confini comunali
	Idrografia primaria
	Idrografia secondaria
	Aree umide di origine antropica
	Specchi lacuali
	Geositi e codice (Art.39)
	Risorgive (Art. 38)
	Sorgenti (Art.10 - Art.39)
	Grotte (Art.10 - Art.39)
	Sorgenti e Grotte coincidenti
	Aree Carsiche (Art. 14)
	Zone boscate (Art. 38)
	Siti di Importanza Comunitaria
	Zone di Protezione Speciale
	Aree Nucleo/Nodi della rete (Art. 38)
	Stepping Stone (Art.38)
	Corridoi ecologici principali (Art. 38)
	Corridoi ecologici secondari (Art. 38)
	Corridoi PTRC (Art. 38)
	Buffer zone/Zone di ammortizzazione o transizione (Art. 38)
	Restoration area/Area di rinaturalizzazione (Art. 38)
	Barriere infrastrutturali (Art. 38)
	Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa (Art.25)
	Aree ad elevata utilizzazione agricola (Art.26)
	Aree di agricoltura Periurbana (Art.23)
	Aree agropolitano (Art.24)

Carta del Sistema insediativo infrastrutturale



Carta Sistema del Paesaggio



Legenda

Confine del PTCP Confini Comunali Corsi acqua Ambiti boscati Canali Storici Aree verdi periurbane (Art.37)	CATALOGO ISTITUTO REGIONALE VILLE VENETE Ville di interesse Provinciale (Art.45) Ville di particolare interesse Provinciale (Art.46 - 47) CONTESTI FIGURATIVI Contesti Figurativi ville Palladiane (Art.47) Contesti Figurativi ville Venete (Art.46)	AREE AGRICOLE PTRC Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa (Art.25) Aree ad elevata utilizzazione agricola (Art.26) Aree di agricoltura Periurbana (Art.23) Aree agropolitane (Art.24)	CIRCUITO DELLA PIETRA (Piano d'Area) Altopiano dei Sette Comuni Monti Berici (Art.94) Stazione ferroviaria storica (Art.54) Casello ferroviario storico (Art.54) Linee ferroviarie storiche (Art.54) Strada Romana PTRC (Art.56) Siti con schema direttore (Piano d'area Monti Berici) Aree con progetto norma (Piano d'area Monti Berici) Aree agrocenturiate (Art.41)
AMBITI STRUTTURALI DI PAESAGGIO PTRC (Art.60) Massiccio dei Grappa Altopiano dei Sette Comuni Altopiano di Tonzetta Piccole Dolomiti Prealpi Vicentine Costi Vicentini Prealpi e Colline Trevigiane Gruppo collinare dei Berici Alta Pianura tra Brenta e Piave Alta Pianura Vicentina Alta Pianura Veronese Pianura tra Padova e Vicenza Bassa Pianura tra i Colli e l'Adige	BENI CULTURALI Musei della tradizione (Art.53) Museo aperto Giardini del Sasso (Piano d'Area Altopiano dei Sette Comuni) Centri di spiritualità e dei grandi edifici monastici (Art.50) Terme di Recoaro Ambiti di interesse naturalistico e paesaggistico da tutelare e da valorizzare (Art.59) Zone intervento grande guerra (Art.52) Città murate, manufatti difensivi e siti fortificati (Art.51) Manufatti vari di interesse storico (Art.58) Sacrali/Ossari della grande guerra (Art.52) Manufatti di archeologia industriale (Art.43) Ville e palazzi (Art.58) Città fabbrica Schio-Valdagno (Art.42) Parchi giardini storici (Art.58) Corti rurali (Art.58)	STRADE DEI VINI Strada dei Colli Berici Strada del Recioto Strada del Torcolato RETI FRUITIVE MOBILITA' LENTA Piste ciclabili di 1° livello (Art.63 - 64) Piste ciclabili di 2° livello (Art.63 - 64) Assi ciclabili relazionali (Art.63) Ippovia (Art.64)	ZONE AGRICOLE DI PARTICOLARE PREGIO Terrazzamenti (Art.55) Ulivi/Cilieggi (Art.55) Prati stabili (Art.55) Prati Umidi (Art.55)

Dall'esame degli elaborati cartografici del PTCP emergono informazioni dettagliate sulle principali caratteristiche del territorio e sulle azioni specifiche previste dal piano stesso.

Tav. 1 – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale evidenzia che l'area di intervento ricade parzialmente all'interno della fascia di vincolo paesaggistico prevista dal D.Lgs. 42/2004, a causa della presenza del canale Roggia Marosticana.

Tav. 2 – Carta delle Fragilità indica che l'area ricade parzialmente in Rischio Idraulico R1 normato dall'art. 10 del Piano Provinciale di Emergenza per il Rischio Idraulico.

Tav. 3 – Carta Geo litologica evidenzia che l'area è costituita da depositi alluvionali del tipo "materiali granulari più o meno addensati dei terrazzi fluviali e/o fluvioglaciali antichi a tessitura prevalentemente ghiaiosa e sabbiosa"

Tav. 4 – Carta Idrogeologica – La carta idrogeologica non segnala elementi particolari per l'area di intervento.

Tav. 5 – Carta Geomorfologica –, La carta evidenzia che la forma strutturale dell'area è caratterizzata da isoipse del microrilievo, con curve di livello distanziate di 1 metro. Questo significa che l'area presenta piccole ondulazioni o variazioni nel terreno con un dettaglio piuttosto fine, ma non eccessivamente ripido.

Tav. 6 – Carta del Rischio Idraulico - indica che l'area ricade parzialmente in Rischio Idraulico R1 normato dall'art. 10 del Piano Provinciale di Emergenza per il Rischio Idraulico.

Tav. 7 – Carta del Sistema Ambientale – individua l'ambito come ad elevata utilizzazione agricola e area di rinaturalizzazione.

Tav. 8 – Carta del Sistema Insediativo Infrastrutturale – identifica l'area come "Area produttiva", inoltre dal punto di vista della mobilità l'area è adiacente a "Maglia Principale Trasporto Pubblico Locale".

Alla luce dell'analisi degli elaborati cartografici e delle informazioni contenute nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), si può concludere che il progetto in esame è conforme alle normative e alle linee guida previste dal piano stesso. La valutazione ha preso in considerazione diversi aspetti chiave che riguardano le caratteristiche geologiche, idrauliche, ambientali e infrastrutturali dell'area, nonché i vincoli paesaggistici e le specifiche destinazioni d'uso del suolo.

Il progetto si inserisce all'interno del quadro pianificatorio adottato dal Comune di Marostica con la Delibera di Consiglio Comunale n. 68 del 22 dicembre 2022, la cui Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata approvata con DCC n. 14 del 15 marzo 2023.

Il piano comprende una serie di strumenti conoscitivi e prescrittivi fondamentali per la gestione del territorio, tra cui:

- **PAT_01 – Carta dei Vincoli:** individua le aree soggette a vincoli paesaggistici, ambientali, idrogeologici e culturali, definendo i limiti entro cui possono essere realizzati interventi edificatori;
- **PAT_02 – Carta delle Invarianti:** rileva gli elementi territoriali che devono essere mantenuti intatti, garantendo la conservazione del patrimonio ambientale, storico e infrastrutturale;
- **PAT_03 – Carta delle Fragilità:** evidenzia le porzioni di territorio sensibili a fenomeni di rischio ambientale, idrogeologico o antropico, al fine di orientare le scelte progettuali verso soluzioni compatibili con la tutela del territorio.
- **PAT_04 – Carta della Trasformabilità:** individua le aree potenzialmente destinabili a trasformazioni territoriali, come insediamenti produttivi e logistici, stabilendo le condizioni per una trasformazione coerente e sostenibile;

Carta dei Vincoli

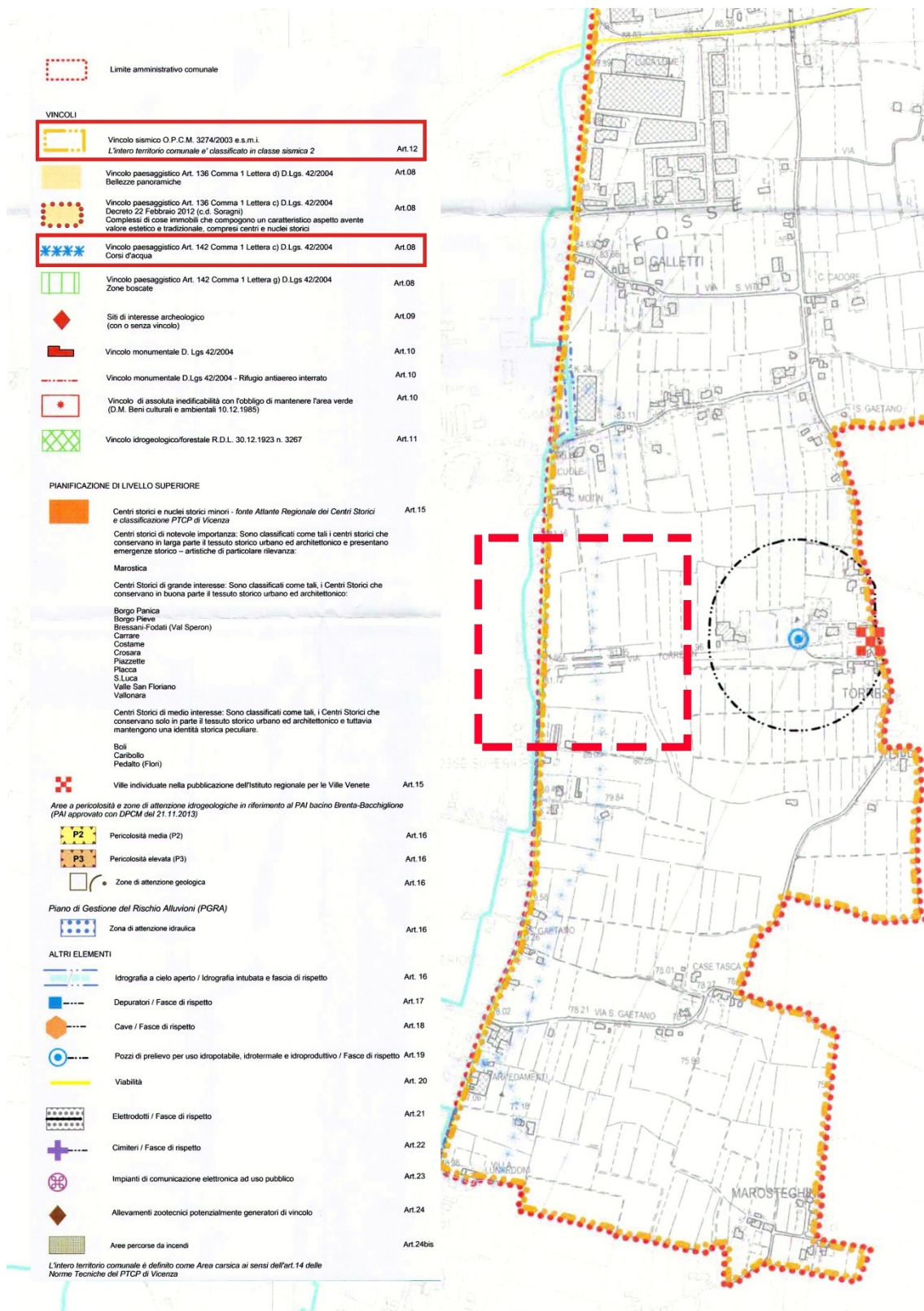


Figura 5 Estratto Carta dei Vincoli e Legenda

Carta delle Invarianti



Figura 6 Estratto Carta delle Varianti e Legenda

Carta della Trasformabilità

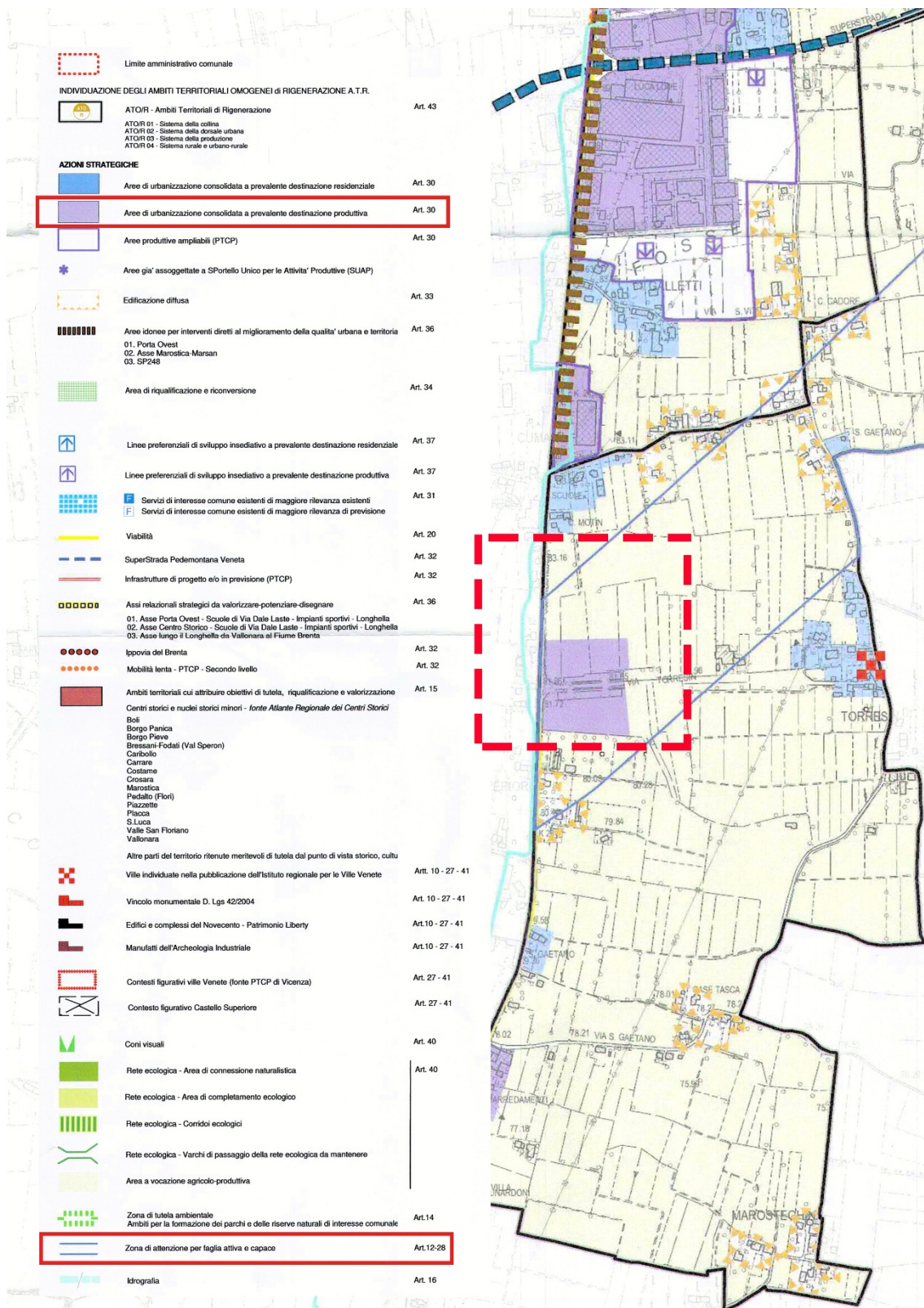


Figura 8 Estratto Carta della Trasformabilità

Dall'esame degli elaborati cartografici del PAT adottato dal Comune di Marostica emergono informazioni dettagliate sulle principali caratteristiche del territorio e sulle azioni specifiche previste dal piano stesso.

Tav. 1 – Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale evidenzia che l'area di intervento ricade parzialmente all'interno della fascia di vincolo paesaggistico prevista dal D.Lgs. 42/2004, a causa della presenza del canale Roggia Marosticana. Inoltre, l'intero territorio comunale di Marostica è classificato in classe sismica 2.

La Tav. 2 – Carta delle invarianti e dei lavori indica che l'area di intervento non è interessata da invarianti e ricade all'interno di zone destinate ad agricoltura mista a naturalità diffusa.

Dal punto di vista geologico, la **Tav. 3 – Carta delle fragilità** individua l'ambito come "area idonea a condizione I" e segnala la presenza di una zona di attenzione per faglia attiva e capace (FAC). A questo proposito, è stata condotta un'analisi morfologica della trincea in corrispondenza di via Torresin a Marostica (riportata in allegato), finalizzata a valutare la presenza di eventuali strutture tettoniche attive o fenomeni di liquefazione nei depositi presenti.

I risultati dell'analisi evidenziano che non sono state rilevate strutture riconducibili a tettonica attiva né deformazioni riconducibili a fenomeni di liquefazione. La successione stratigrafica osservata è costituita da sedimenti quali ghiaie grossolane, sabbie e sabbie limose, con rare intercalazioni di argilla, derivanti dalla deposizione nel contesto della conoide del Fiume Brenta. I campioni prelevati per analisi al radiocarbonio non hanno fornito quantità sufficienti di materia organica utile per datazioni, confermando la natura recente dei depositi.

Le evidenze raccolte nella trincea risultano coerenti con le precedenti indagini geognostiche e geofisiche condotte sul territorio, confermando l'idoneità dell'area alla realizzazione del nuovo insediamento produttivo, senza criticità significative legate alla presenza di faglie attive o a fenomeni di instabilità geotecnica.

Infine, la **Tav. 4 – Carta della trasformabilità** indica che l'area di intervento ricade all'interno delle aree di urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione produttiva, confermando la compatibilità della proposta progettuale con le previsioni pianificatorie vigenti e sottolineando la coerenza dell'intervento con le strategie di sviluppo produttivo del Comune.

PRG Comune di Marostica

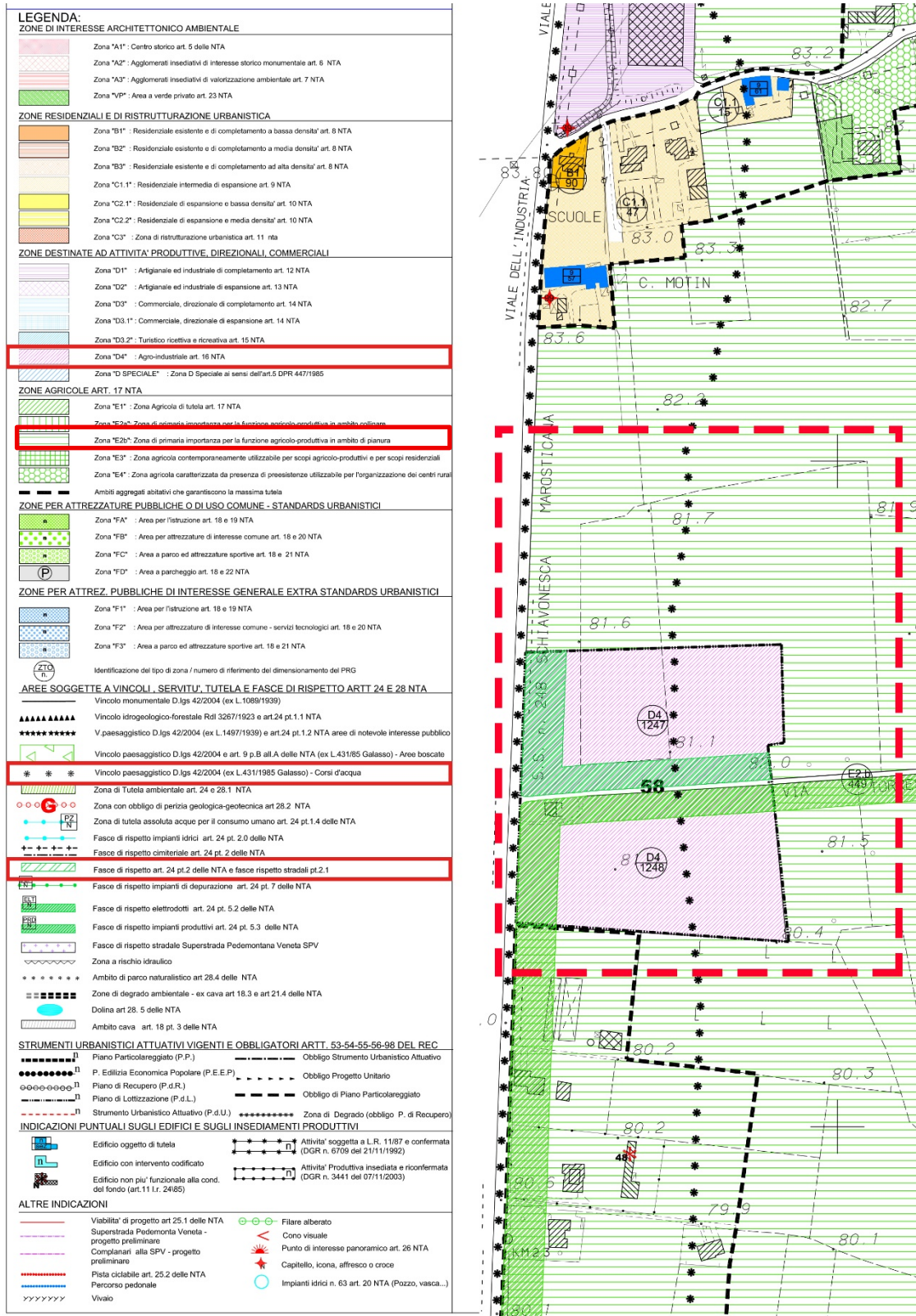


Figura 9 Estratto PRG e Legenda

Dall'esame del Piano che riporta le principali caratteristiche del territorio e le azioni specifiche previste, si evidenzia che l'area oggetto di intervento ricade all'interno della Zona Territoriale Omogenea "D4 – Agro-industriale", e "Zona E2b Zona di primaria importanza per la funzione agricolo produttiva in ambito di pianura".

Sotto il profilo vincolistico, l'ambito è interessato da una serie di tutele paesaggistiche e normative:

- **Vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004**, in quanto l'area è interessata dalla presenza di corsi d'acqua, elemento che impone la salvaguardia delle caratteristiche ambientali e percettive del paesaggio fluviale;
- **Fascia di rispetto ex art. 24, pt. 2 delle NTA** del Piano, relativa alla tutela delle aree connesse ai corsi d'acqua e al mantenimento delle loro funzioni idrauliche ed ecologiche;
- **Fasce di rispetto stradali ex pt. 2.1 delle NTA**, finalizzate a garantire la sicurezza e la funzionalità della rete viaria principale.

Il progetto non è pienamente conforme alle previsioni del Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Marostica, ma può essere comunque considerato compatibile con le finalità di sviluppo produttivo e territoriale del Comune, in quanto risponde a esigenze di crescita economica e riqualificazione del territorio.

Il progetto fa ricorso all'Art. 4 della L.R. 55/2012, che consente l'approvazione di interventi parzialmente non conformi al PRG, purché vengano rispettate le condizioni previste dalla legge, tra cui:

- L'adozione di misure compensative per garantire la compatibilità con l'ambiente e la sicurezza del territorio.
- Il miglioramento delle infrastrutture necessarie per garantire la sostenibilità e l'accessibilità dell'area.
- La mitigazione dell'impatto visivo e ambientale, rispettando i vincoli paesaggistici e naturali.

In questo contesto, l'intervento proposto può essere considerato un adeguamento parziale delle previsioni del PRG, finalizzato a supportare lo sviluppo produttivo e la crescita economica del Comune.

4. INVARIANZA IDRAULICA, VERIFICA DI COMPATIBILITA' IDRAULICA

Dall'analisi condotta in accordo con il Consorzio di Bonifica Brenta sono emerse alcune criticità idrauliche di zona, riconducibili in gran parte agli interventi di urbanizzazione realizzati in passato nella zona industriale. In particolare:

- è stata riscontrata la presenza, nella parte sud, di pozzi drenanti non funzionanti, che non svolgono più alcun ruolo efficace nel deflusso delle acque;
- la realizzazione di via Torresin ha interrotto la continuità idraulica tra la rete idrografica minore e il suo recettore intermedio, creando di fatto uno sbarramento artificiale che ha causato fenomeni di allagamento nelle aree poste a nord.

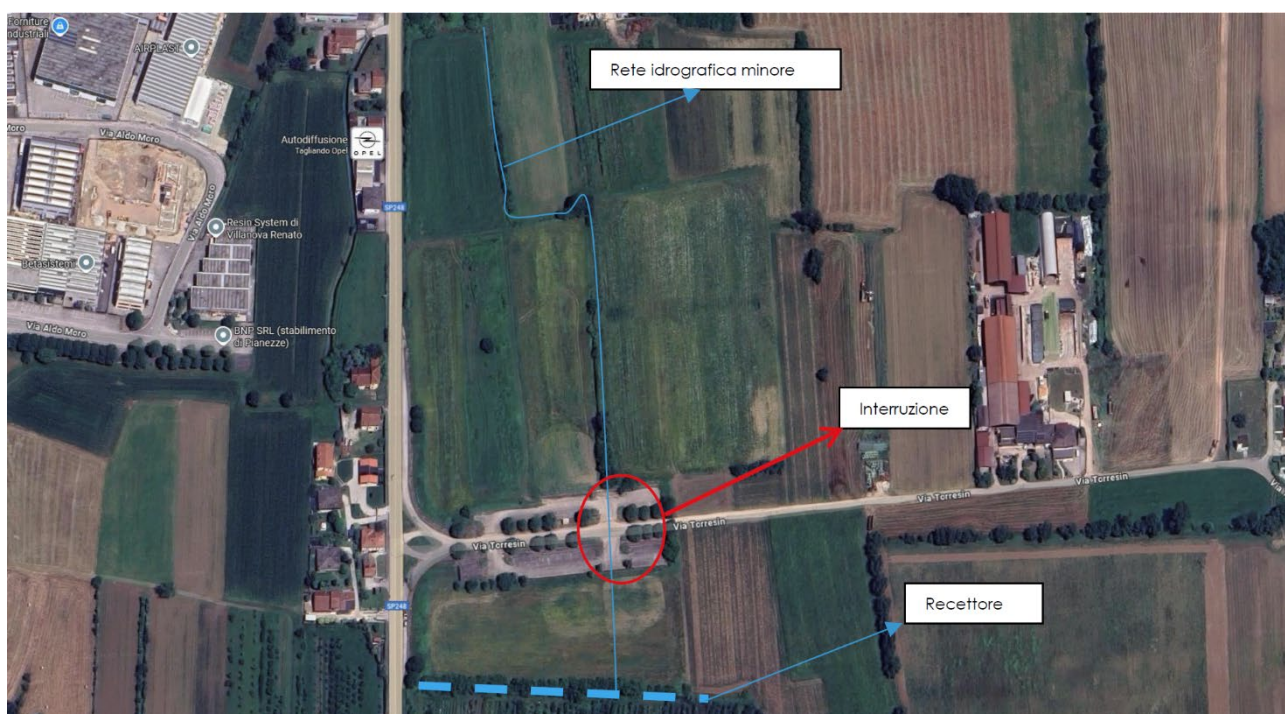


Figura 10 Adeguamento della rete idrografica minore

Poiché la rete idrografica taglia longitudinalmente l'area di intervento, il progetto prevede la realizzazione di un tombinamento al confine di proprietà, finalizzato a ristabilire la continuità del deflusso. Tale manufatto consentirà di captare le acque provenienti da nord e di convogliarle verso il recettore a sud, ripristinando l'equilibrio idraulico del comparto. Considerata la sezione media del fossato esistente, pari a circa $0,70 \text{ m}^2$, verrà impiegata una condotta in calcestruzzo DN1000, dimensionata per garantire la corretta portata di deflusso.

I pozzi disperdenti attualmente presenti, già accertati come inefficienti, verranno smantellati o comunque esclusi dal nuovo sistema idraulico, in quanto non più idonei a garantire un contributo funzionale al drenaggio di zona.

Dal punto di vista dell'invarianza idraulica, il progetto prevede la realizzazione di trincee drenanti opportunamente dimensionate, differenziate per tipologia di superficie servita:

- trincee dedicate alle acque di dilavamento delle coperture e dei piazzali AGB;
- trincee dedicate alle acque meteoriche provenienti dai parcheggi delle aree pubbliche.

Le acque di dilavamento dei piazzali e del parcheggio saranno dotate di sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia, in conformità con quanto disposto dall'art. 39 del Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Veneto, assicurando così il rispetto delle prescrizioni ambientali e il contenimento degli impatti sugli ecosistemi idrici locali.

5. ORGANIZZAZIONE AREE ESTERNE

5.1 SVILUPPO E SUDDIVISIONE DELL'INTERA AREA

L'intera area di proprietà è stata oggetto di un processo di progettazione attento e calibrato, finalizzato a coniugare le necessità territoriali e urbanistiche con i parametri funzionali e operativi richiesti dal nuovo insediamento produttivo. La definizione degli spazi si basa su una chiara distinzione tra ambiti a carattere pubblico e ambiti a carattere privato, ciascuno con proprie funzioni specifiche e coerenti con la destinazione complessiva del sito.

L'area pubblica si sviluppa prevalentemente lungo i lati sud e ovest del lotto. In corrispondenza del margine ovest è stato localizzato l'accesso principale all'area su Via Torresin, mentre sul fronte sud si concentra l'intero impianto della viabilità interna che organizza i flussi veicolari e pedonali, oltre ad ospitare i parcheggi pubblici. In adiacenza a questi ultimi, è prevista la realizzazione di una fascia a verde pubblico, collocata nel settore sud-ovest, con funzione di mitigazione ambientale e di connessione paesaggistica con il contesto circostante.

Le due aree private invece sono collocate nella porzione settentrionale del lotto (area insediamento produttivo) e nella parte sud ovest dell'area (area verde privato). L'area a nord ospita le funzioni strettamente produttive, comprensive del nuovo fabbricato, dei piazzali operativi e delle infrastrutture di servizio, in stretta connessione con la viabilità interna e con gli accessi logistici. Tale impostazione consente di garantire una netta separazione funzionale tra le attività a uso pubblico e quelle ad uso esclusivamente aziendale, migliorando al contempo la gestione dei flussi e l'organizzazione dell'intero complesso.

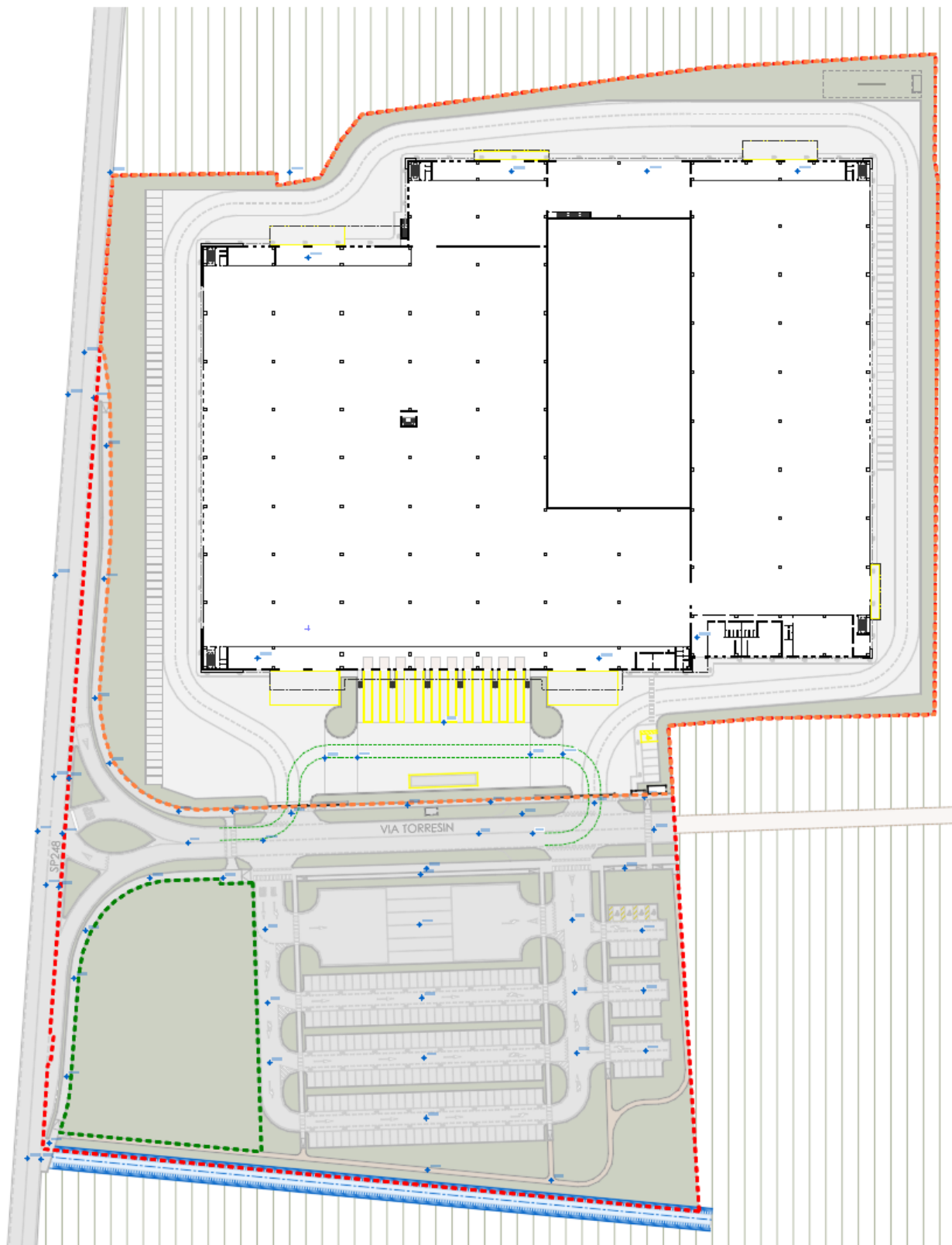


Figura 11 Planimetria generale

5.2 AREA PUBBLICA E OPERE DI URBANIZZAZIONE

L'area destinata a uso pubblico presenta un accesso principale direttamente affacciato sulla Strada Provinciale 248. Il fronte occidentale, caratterizzato da un'estesa linearità verso la viabilità provinciale, consente una gestione chiara e sicura dei punti di ingresso e uscita, organizzati in corrispondenza di Via Torresin. Tale configurazione garantisce una separazione funzionale dei flussi veicolari e un miglior controllo degli innesti sulla viabilità esistente.

Oltre all'accesso principale dalla strada provinciale, le ulteriori opere pubbliche si distribuiscono prevalentemente lungo Via Torresin e nell'area meridionale del comparto. In questa zona è stato previsto un ampio parcheggio, articolato in aree distinte per la sosta dei mezzi pesanti e di quelli leggeri. La viabilità interna è stata impostata a senso unico, al fine di ottimizzare la circolazione, ridurre i conflitti tra traffici differenti e garantire una fruizione più efficiente e ordinata degli spazi.

L'intero ambito è inoltre dotato di un percorso pedonale continuo, che perimetra l'area e ne assicura la connessione interna, fino a culminare nel collegamento con la zona verde posta più a sud. Quest'ultima è concepita come fascia filtro rispetto alle proprietà limitrofe, ma anche come ambito attrezzato di carattere naturalistico: un piccolo parco alberato con sentieri interni raccordati tra loro, i quali riconducono infine verso la Strada Provinciale 248. Il disegno complessivo mira a integrare le funzioni pubbliche con il contesto paesaggistico circostante, garantendo qualità ambientale e continuità di fruizione per utenti e residenti.

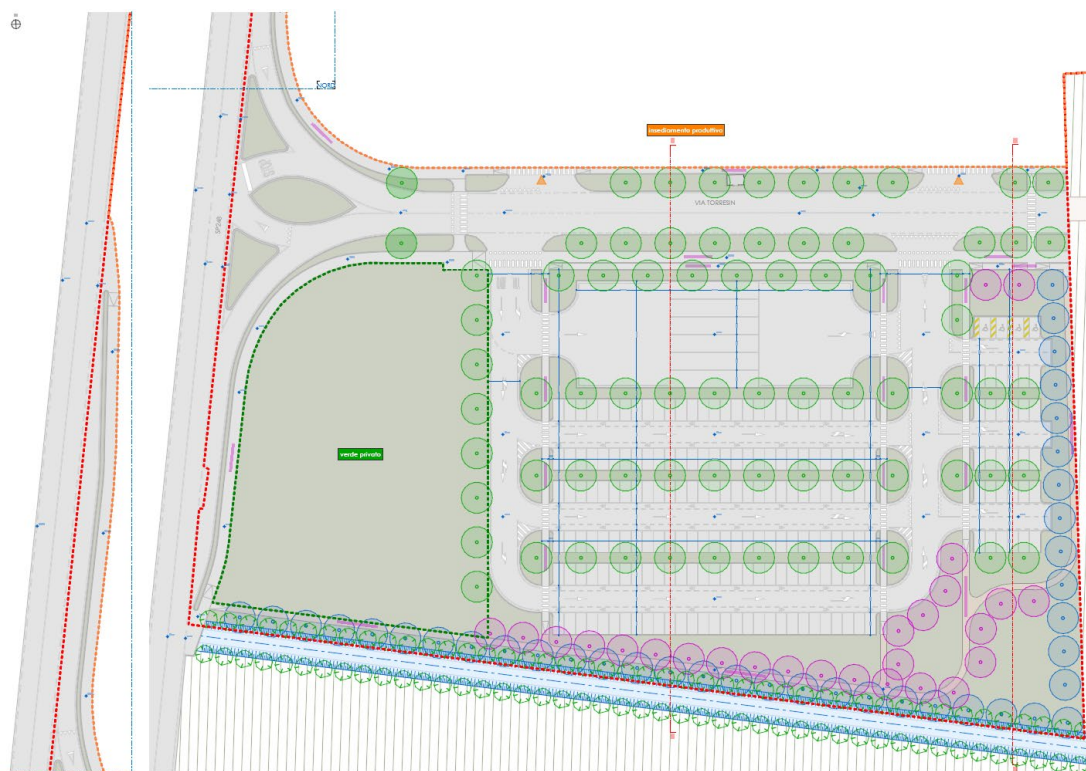


Figura 12 Planimetria Opere di Urbanizzazione

DIMOSTRAZIONE SUPERFICI

Per quanto riguarda le superfici destinate alle opere di urbanizzazione, il progetto prevede la realizzazione completa delle opere primarie, articolate nelle aree a parcheggio e nelle superfici a verde. Entrambe le dotazioni risultano ampiamente conformi e superiori ai valori minimi richiesti dalla normativa vigente, garantendo un adeguato livello di servizio e una corretta integrazione con il contesto insediativo.

Le opere di urbanizzazione secondarie non verranno invece cedute, poiché la ditta proponente si impegna a corrispondere i relativi oneri in fase di rilascio del titolo edilizio, in conformità alle procedure amministrative previste.

La superficie totale richiesta per le urbanizzazioni ammonta a 7.599,70 m², corrispondente al 10% della superficie fondiaria complessiva, pari a 75.997,00 m².

Nel dettaglio, la superficie destinata a parcheggio prevista in progetto è pari a 6.137,46 m², mentre le aree a verde ammontano complessivamente a 3.742,29 m². Tali quantitativi confermano la piena rispondenza del progetto agli standard urbanistici, assicurando un equilibrato rapporto tra infrastrutture, spazi di sosta e dotazioni ambientali.



Figura 13 Opere di Urbanizzazione primaria

In particolare, la viabilità realizzata in conglomerato bituminoso ricopre una superficie complessiva pari a 10.898,26 m², costituendo l'ossatura principale della circolazione interna. A questa si affiancano i percorsi ciclopeditoni, anch'essi pavimentati in conglomerato bituminoso, per una superficie totale di 1.585,52 m², garantendo la connessione sicura e diretta tra le diverse funzioni del comparto.

È inoltre presente una piccola area tecnica, corrispondente alla cabina elettrica esistente, della superficie di 10,11 m², mantenuta e inserita nel perimetro delle opere in cessione.

[illegible]

36

SOTTOSERVIZI

I sottoservizi previsti dal progetto consistono nell'integrazione e nel completamento di tutte le reti tecnologiche già presenti all'interno del lotto. In particolare, verranno garantiti gli allacciamenti e gli adeguamenti necessari per la rete di raccolta delle acque bianche e nere, la rete idrica dell'acquedotto, la distribuzione di energia elettrica, la linea telefonica e il sistema di pubblica illuminazione. L'intervento assicura così la piena funzionalità delle infrastrutture esistenti, completandole con le opere necessarie al corretto esercizio delle nuove urbanizzazioni.



Figura 15 Sezioni trasversali stradali

ACCESSI E INDIVIDUAZIONE DELLA MOBILITA'

La planimetria riportata di seguito illustra l'assetto progettuale della viabilità, comprensivo dell'inserimento della segnaletica verticale, predisposta in integrazione alla segnaletica orizzontale prevista. L'organizzazione degli accessi è stata calibrata per garantire sicurezza e fluidità dei flussi: è stato definito l'ingresso al comparto dalla Strada Provinciale, sono stati individuati gli accessi dedicati all'area del nuovo insediamento produttivo e l'ingresso alla viabilità interna del parcheggio. L'accesso all'area per il verde privato, invece, potrà essere attivato in una fase successiva, tramite la viabilità interna del parcheggio stesso.

Completano il quadro funzionale della mobilità i percorsi pedonali e ciclopeditoni, progettati per assicurare la massima sicurezza degli utenti. Tali percorsi sono opportunamente segnalati attraverso la relativa cartellonistica verticale e orizzontale, garantendo una chiara leggibilità degli spazi e un utilizzo corretto delle differenti tipologie di mobilità presenti all'interno dell'area.

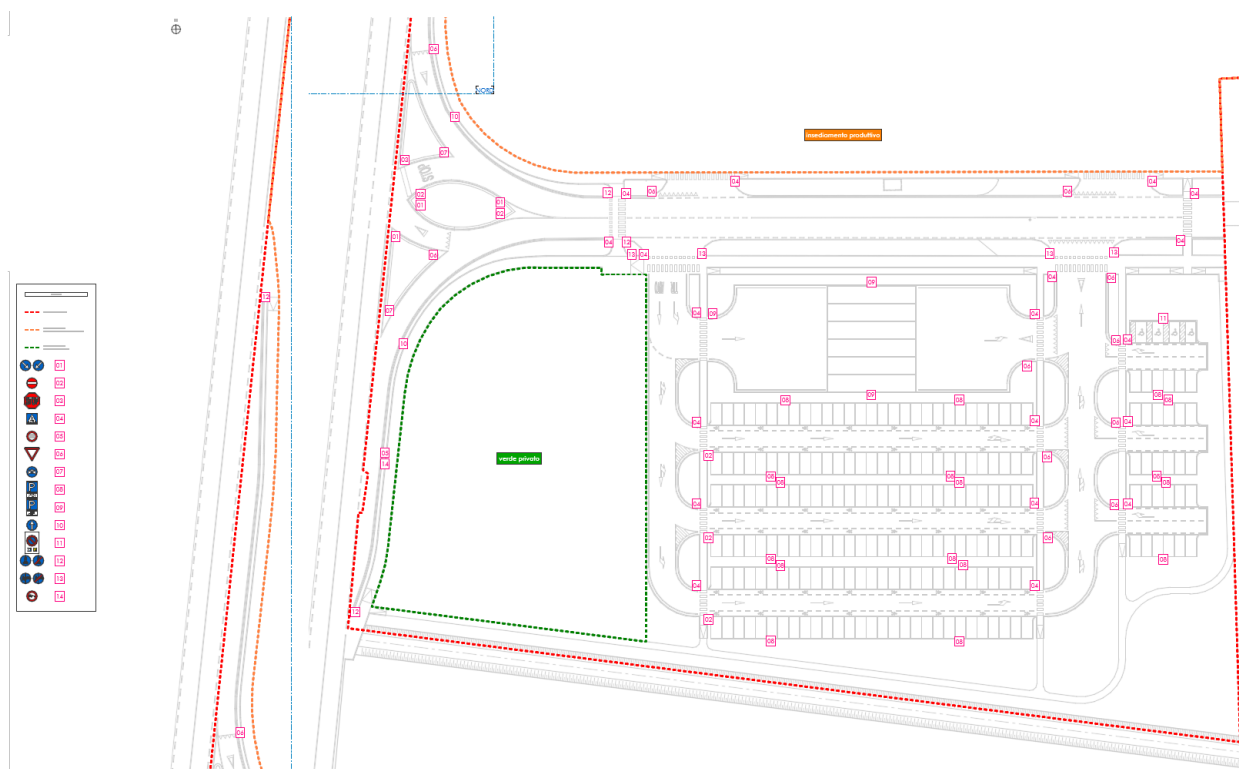


Figura 16 Individuazione della mobilità

5.3 GESTIONE DELL'AREA PRIVATA

Per quanto riguarda il nuovo insediamento produttivo, l'area esterna si sviluppa attorno all'intero perimetro del nuovo fabbricato, garantendo continuità funzionale e accessibilità alle diverse zone operative. Il fronte sud è prevalentemente destinato alle manovre dei mezzi pesanti e alle operazioni di carico e scarico, che avvengono tramite le baie dedicate. In questa porzione l'area è caratterizzata da una quota della pavimentazione leggermente inferiore rispetto al resto delle superfici esterne, al fine di agevolare le operazioni logistiche e assicurare un corretto deflusso delle acque meteoriche.

Sugli altri lati del fabbricato si sviluppa invece un'area esterna di servizio, delimitata verso l'esterno da fasce a verde che accompagnano tutto il perimetro. Tali zone sono caratterizzate dalla messa a dimora di essenze arboree di diverse specie, con funzione paesaggistica, ambientale e di mitigazione visiva del nuovo manufatto.

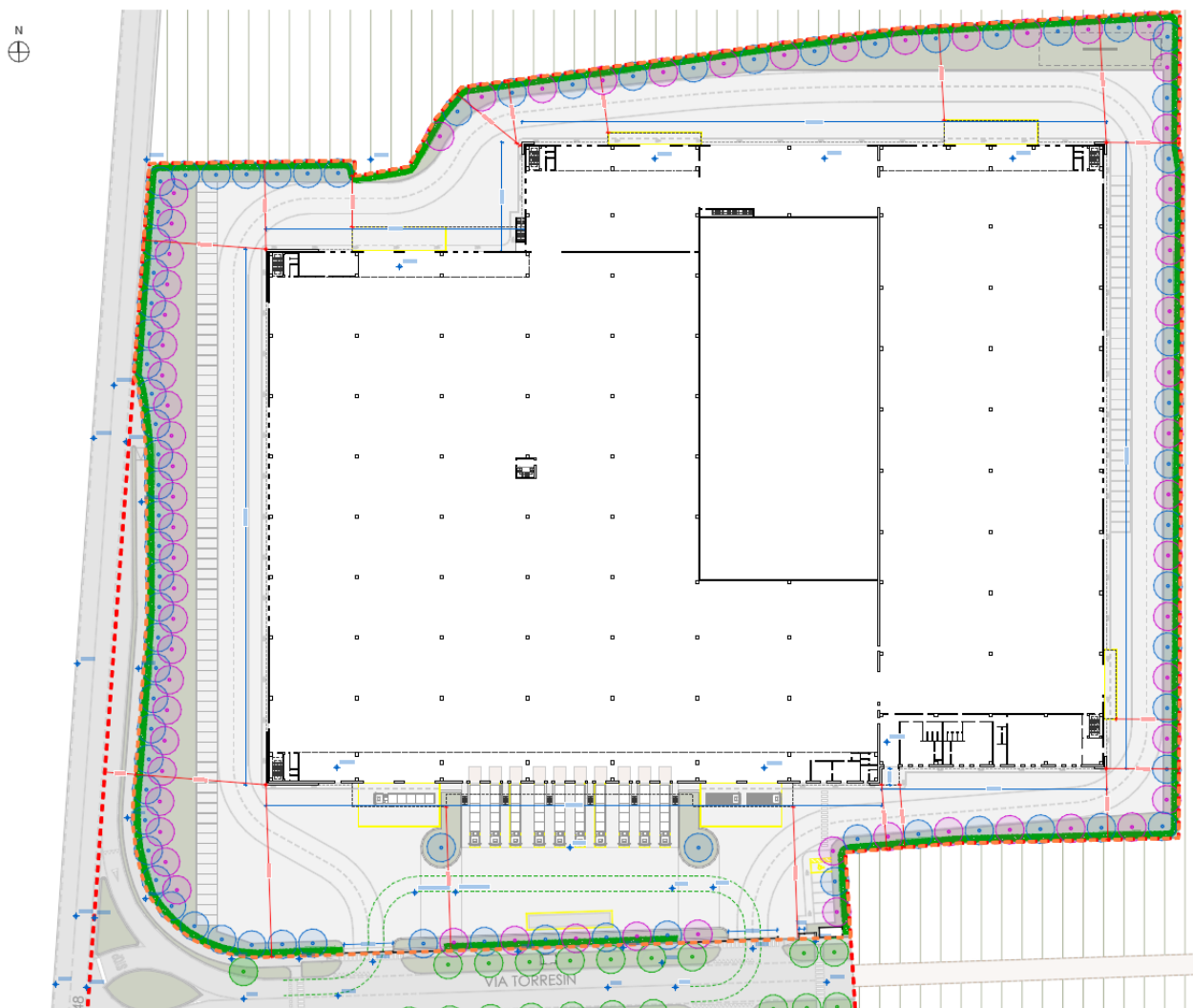


Figura 17 Sistemazioni esterne

DIMOSTRAZIONE SUPERFICI

Il lotto oggetto di intervento, della superficie complessiva pari a 52.317 m², prevede una superficie coperta massima ammissibile del 60% e una superficie minima da destinare a parcheggio privato pari al 5%. Le superfici di progetto risultano pienamente conformi ai parametri prescritti: la superficie coperta realizzata ammonta a 31.346,93 m², mentre la superficie destinata a parcheggio privato è pari a 2.800,00 m².

Nel calcolo della superficie coperta è stata considerata l'intera sagoma del fabbricato, includendo tutti gli sporti superiori a 1,50 m. Tali aggetti risultano infatti funzionali a garantire spazi protetti per le attività esterne, in particolare per le operazioni di carico e scarico.

La superficie destinata a parcheggio assicura complessivamente 112 posti auto, comprensivi delle relative aree di manovra. La distribuzione interna prevede 73 posti lungo il lato ovest del lotto, 33 posti lungo il lato est del fabbricato e ulteriori 6 posti collocati sul fronte sud, in prossimità dell'accesso carrabile e pedonale alla proprietà; tra questi è presente un posto riservato alle persone con disabilità, in conformità alla normativa vigente.

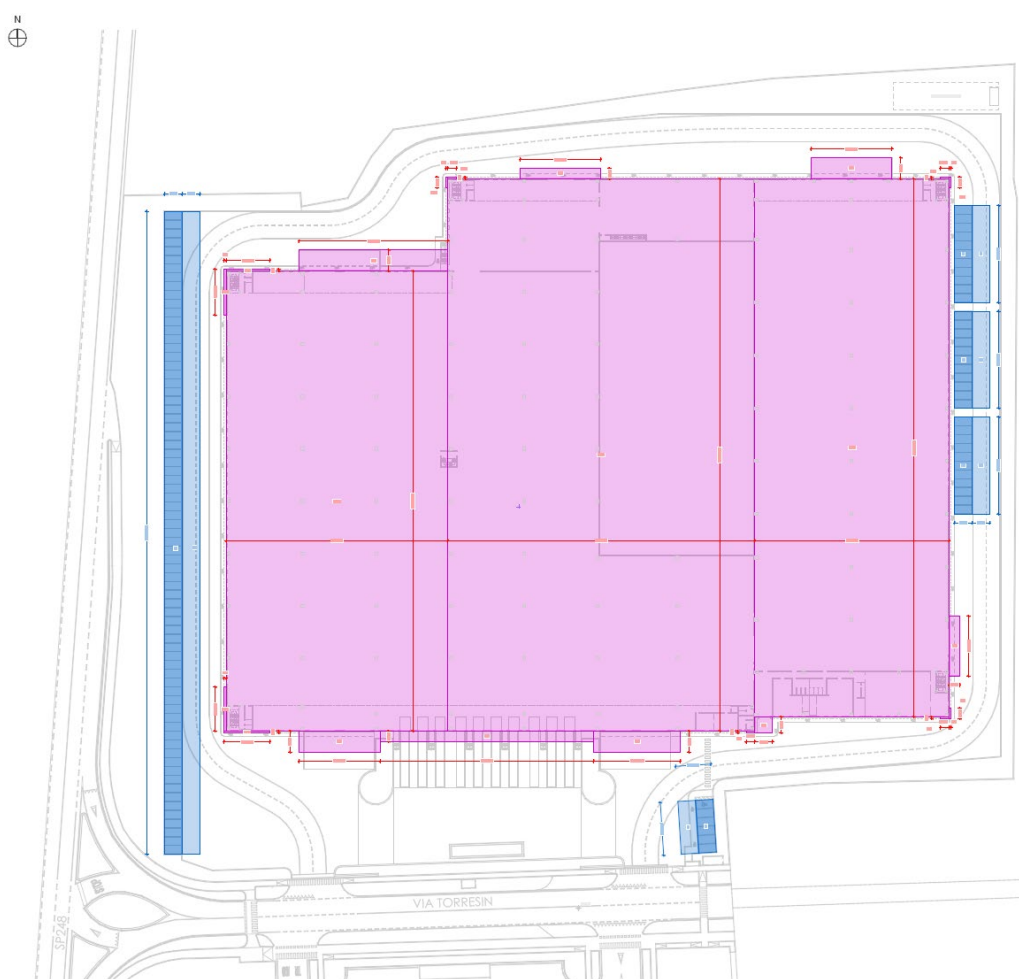


Figura 18 Dimostrazione superfici a parcheggio e superficie coperta

I sottoservizi del lotto si sviluppano lungo l'intero perimetro del fabbricato, posizionati al di sotto del piazzale esterno. Le ampie aree di manovra consentono una disposizione razionale e facilmente ispezionabile delle reti impiantistiche, evitando sovrapposizioni tra le condotte e garantendo una migliore gestione futura in termini di manutenzione ordinaria e di eventuali interventi straordinari. Le infrastrutture presenti comprendono le reti elettriche, l'illuminazione esterna, i sistemi di allarme, l'impianto antincendio, l'installazione di una nuova cabina elettrica, la raccolta delle acque bianche e la raccolta delle acque nere.

Rete fognaria e acque nere

La rete di smaltimento delle acque nere è organizzata tramite un impianto perimetrale che ha origine dai servizi igienici collocati nell'angolo sud-ovest del fabbricato. Da tale punto la fognatura si sviluppa in senso orario, raccogliendo gli scarichi dei servizi, degli spogliatoi e della mensa, fino a completare l'intero anello perimetrale e raggiungere Via Torresin, dove è previsto un nuovo allaccio alla rete pubblica.

Per garantire la corretta gestione degli scarichi, tutti i servizi igienici sono dotati di sifoni tipo Firenze, utili a evitare il ritorno dei cattivi odori. La mensa è inoltre servita da una vasca condensagrasci, indispensabile per il trattamento preliminare dei reflui provenienti dalla cucina. L'intera rete fognaria è realizzata con condotte in PVC rigido, impiegando tubazioni Ø160 mm per i collettori secondari e tubazioni Ø200 mm per la dorsale principale.

Gestione delle acque meteoriche

La gestione delle acque piovane è articolata in due sistemi distinti, dedicati rispettivamente:

- alle acque provenienti dai piazzali esterni,
- alle acque raccolte dalle coperture del fabbricato.

Acque dei piazzali

Le acque meteoriche delle superfici esterne vengono intercettate tramite caditoie e tubazioni in PVC Ø200 mm, distribuite lungo tutto il perimetro dell'edificio. Tali acque confluiscono nella rete principale di invaso, costituita da una condotta in calcestruzzo DN800. Il sistema è dotato di un impianto di trattamento della prima pioggia, con bypass per la seconda pioggia, prima dell'immissione nella trincea drenante collocata sul lato sud del lotto, al di sotto del piazzale ribassato destinato alle operazioni di carico e scarico dei mezzi pesanti. La trincea presenta dimensioni pari a 30 × 9 × 2 m.

Acque delle coperture

Le acque meteoriche della copertura del fabbricato vengono captate mediante pluviali e convogliate in collettori secondari in PVC Ø200 mm. Anche in questo caso, le condotte confluiscono nella rete principale di invaso in calcestruzzo DN800, che termina nelle due trincee drenanti posizionate sul lato nord dell'edificio, ognuna con dimensioni pari a $30 \times 9 \times 2$ m.

Considerata l'ampia superficie coperta, la rete è stata suddivisa in due dorsali principali: una dedicata al versante est del fabbricato e una che raccoglie le acque dei versanti ovest e centrale, garantendo un equilibrato smaltimento delle portate meteoriche e una corretta distribuzione dei volumi verso le trincee drenanti.

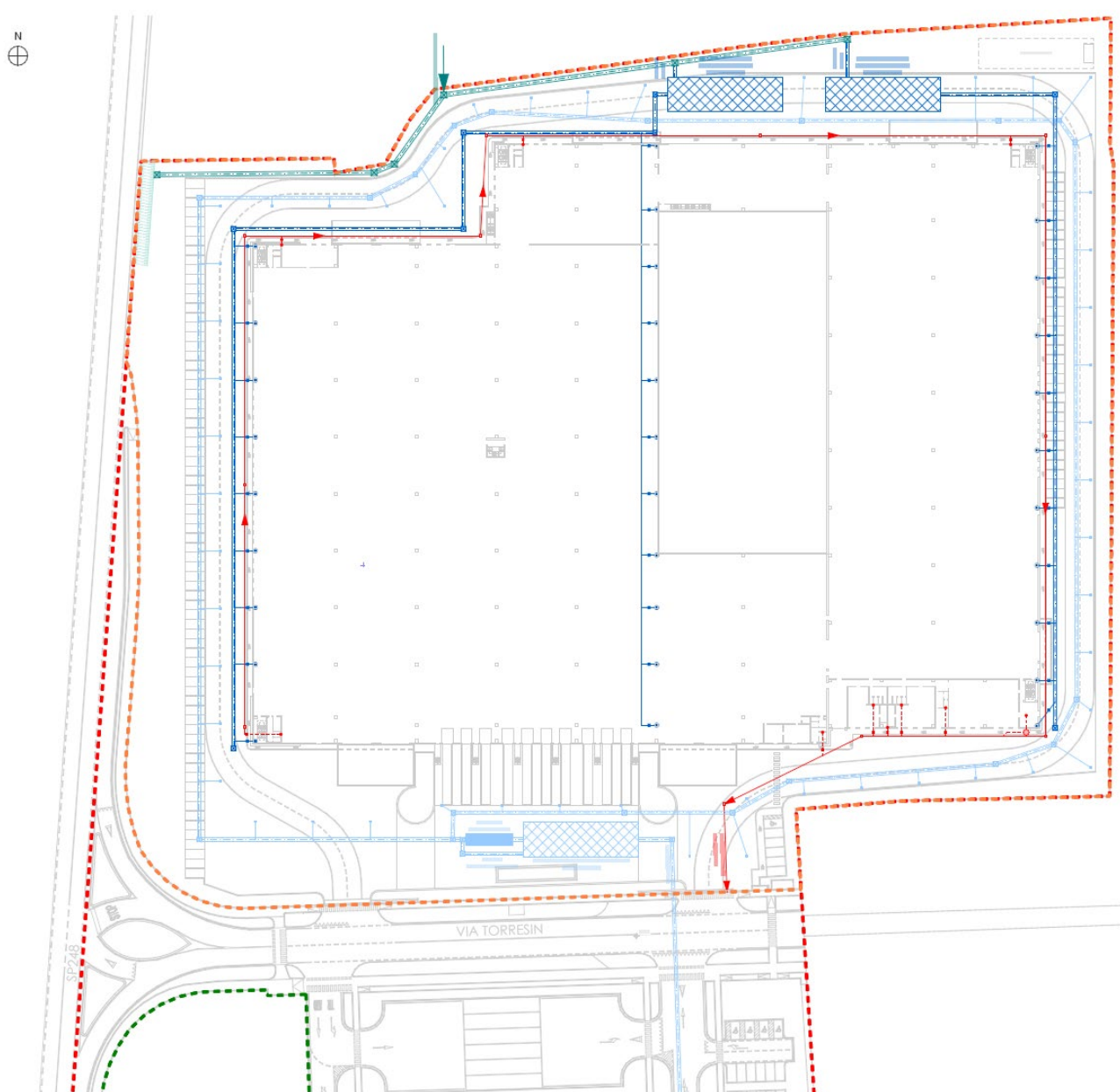


Figura 19 Schema fognario delle acque bianche e nere

ACCESSI, RECINZIONI E VIABILITA' INTERNA

L'accesso al lotto avviene da Via Torresin, attraverso due ingressi carrabili posizionati in modo da agevolare le manovre dei mezzi pesanti e garantire una circolazione interna fluida e sicura. L'accesso pedonale è collocato in prossimità dell'ingresso carrabile posto più a est, così da rendere facilmente riconoscibile e protetta l'entrata riservata agli utenti a piedi.

L'ingresso pedonale è stato progettato mediante una piccola rientranza arretrata rispetto alla viabilità, completamente recintata tramite un muro in calcestruzzo di altezza pari a 2,00 m, con funzione di barriera protettiva rispetto al traffico veicolare. Il cancello pedonale, realizzato in alluminio verniciato e della stessa altezza del muro, assicura uniformità cromatica e continuità visiva con l'elemento murario.

Gli accessi carrabili sono dotati di cancelli scorrevoli in acciaio verniciato, ciascuno della lunghezza di 12 m e dell'altezza di 2 m. Sul lato di scorrimento del cancello, per garantire la sicurezza dei pedoni, è previsto un muro in calcestruzzo alto 2 m che funge da ulteriore elemento di protezione. Le rimanenti recinzioni perimetrali sono costituite da una muretta in calcestruzzo alta 50 cm, sormontata da rete metallica zincata e verniciata alta 150 cm, per un'altezza complessiva di 2 m. Sia i muretti sia gli elementi metallici sono verniciati con colorazioni coerenti con il fabbricato e i suoi rivestimenti, garantendo uniformità estetica dell'intero complesso.



Figura 20 Recinzioni e accesso pedonale

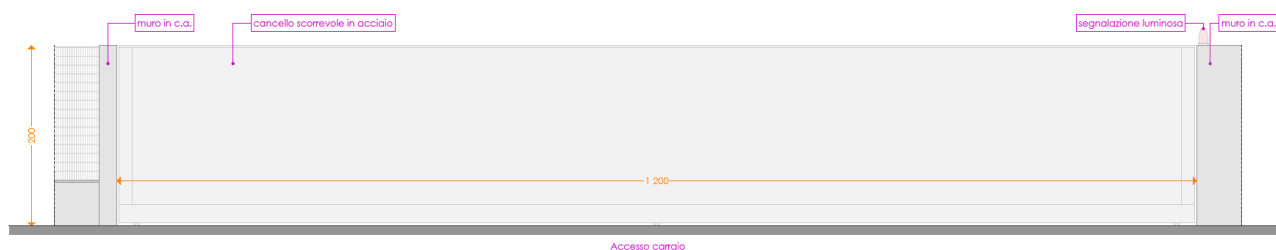


Figura 21 Accesso carrabile

Per quanto riguarda la viabilità interna, il progetto prevede una circolazione carrabile a doppio senso di marcia che consente sia ai mezzi pesanti sia ai veicoli leggeri di compiere l'intero giro attorno al fabbricato. Il grande piazzale posto sul lato sud è appositamente dimensionato per

consentire le manovre dei mezzi autoarticolati, evitando interferenze con la circolazione dei mezzi leggeri e mantenendo un'elevata efficienza logistica nelle operazioni di carico e scarico.

La viabilità pedonale è anch'essa organizzata in un percorso perimetrale continuo, progettato per garantire la piena sicurezza degli utenti. Il camminamento è infatti posizionato in adiacenza al fabbricato e separato dalla viabilità carrabile, così da permettere la fruizione dell'area in condizioni di massima protezione e senza interferenze con il traffico veicolare.

5.4 MITIGAZIONE AMBIENTALE E GESTIONE DELLE ARRE VERDI

Dal punto di vista ambientale, l'intero intervento è stato concepito con particolare attenzione all'integrazione paesaggistica e alla mitigazione dell'impatto sul territorio. Il progetto del verde assume un ruolo strategico, finalizzato a garantire che il nuovo fabbricato si armonizzi con il paesaggio circostante, caratterizzato da un'alternanza di insediamenti residenziali e produttivi inseriti in un tessuto ricco di aree verdi. Sebbene il comparto sia articolato in due lotti privati e in una porzione destinata alla cessione pubblica, la progettazione del verde è stata sviluppata in modo unitario, così da ottenere un risultato coerente e più efficace dal punto di vista ecologico e percettivo.

Fasce verdi perimetrali e alberature

Attorno al perimetro del lotto su cui insiste il fabbricato è stata prevista una fascia alberata continua, costituita dall'alternanza di specie arboree di medio fusto quali *Betula pendula* e *Fraxinus excelsior*. La *Betula pendula* è caratterizzata da rametti sottili spesso pendenti, foglie triangolari con margine doppiamente seghettato e colorazioni autunnali giallo-marroni prima della caduta. I fiori sono amenti e i semi, leggeri e alati, vengono facilmente dispersi dal vento. Il *Fraxinus excelsior*, o frassino maggiore, è un albero slanciato con foglie pennate, legno elastico e naturale predisposizione a condizioni luminose e umide. Rappresenta un'importante specie per la biodiversità e per la qualità ecologica dei paesaggi temperati.

Lungo il fronte che prospetta sulla Strada Provinciale, l'impianto arboreo è stato rafforzato mediante la disposizione di due file parallele di alberi, così da aumentare la capacità schermante della vegetazione e migliorare la percezione verde tra la strada e il nuovo fabbricato.

A completare la fascia di mitigazione, su tutto il perimetro è prevista una siepe mista di *Ligustrum texanum*, specie sempreverde a foglia coriacea, caratterizzata da elevata densità, buona resistenza al caldo e fioritura primaverile con piccoli fiori bianchi profumati. La siepe, insieme alle alberature, costituisce un sistema vegetale continuo, in grado di mascherare efficacemente il volume edilizio e garantire un inserimento paesaggistico rispettoso e di qualità.

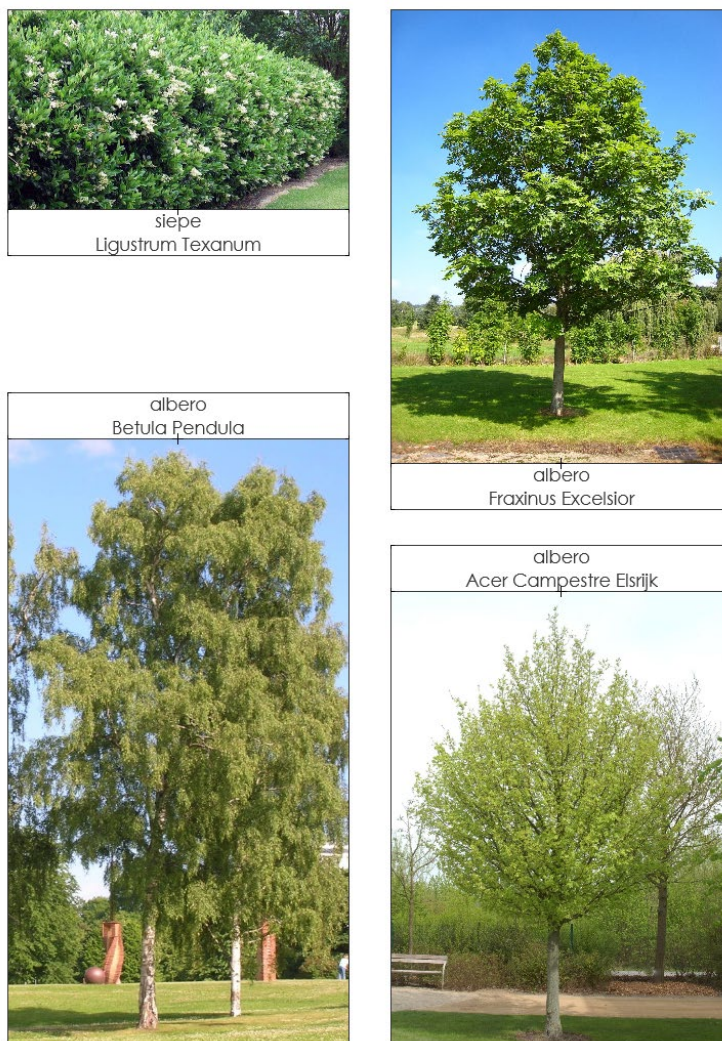


Figura 22 Specie arboree in progetto

Aree verdi meridionali e parco

Nella porzione sud della proprietà il progetto del verde si articola nelle aiuole dei parcheggi, nel parco lineare lungo il limite sud-est e nella fascia alberata adiacente composta nuovamente da *Betula pendula* e *Fraxinus excelsior*.

All'interno delle aiuole dei parcheggi è stata introdotta una specie unica, l'*Acer campestre* 'Elsrijk', albero di medio fusto con chioma compatta, rami corti e fogliame verde intenso che vira al giallo in autunno. La scelta monovarietale garantisce uniformità compositiva e una manutenzione semplificata.

Il parco è attraversato da percorsi pedonali in ghiaio lavato che distribuiscono la mobilità lenta lungo tutto il confine sud, consentendo la fruizione immersiva della nuova area verde. Sul limite meridionale è presente un piccolo fossato esistente, già caratterizzato da una vegetazione mista di

specie arbustive e arboree di piccole dimensioni, che viene mantenuto e valorizzato come elemento naturale di continuità ecologica.



Figura 23 Planimetria generale - mitigazione ambientale

6. ORGANIZZAZIONE FUNZIONALE

Il complesso produttivo è organizzato secondo un impianto compatto, studiato per garantire uno scambio rapido ed efficiente tra tutti i reparti operativi e gli uffici. Dal punto di vista formale e funzionale, l'insieme si articola in due grandi ambiti: il reparto produttivo e il reparto

logistica/magazzino, entrambi strutturati attorno al fulcro dell'intero sistema, rappresentato da un magazzino verticale automatizzato che serve integralmente l'attività e ottimizza i flussi interni.

Le operazioni di carico e scarico delle merci su mezzi pesanti si svolgono attraverso le baie di carico del settore logistico, collocate sul lato sud nella campata ovest, consentendo un accesso agevole ai veicoli industriali. L'ingresso del personale è invece posizionato sul lato sud della campata est, separando i flussi pedonali da quelli veicolari e garantendo maggiore sicurezza.

Lo sviluppo planimetrico del fabbricato si articola verso nord, dove si dispongono i due reparti principali - produzione e logistica/magazzino - che definiscono l'organizzazione funzionale e volumetrica dell'intero complesso.

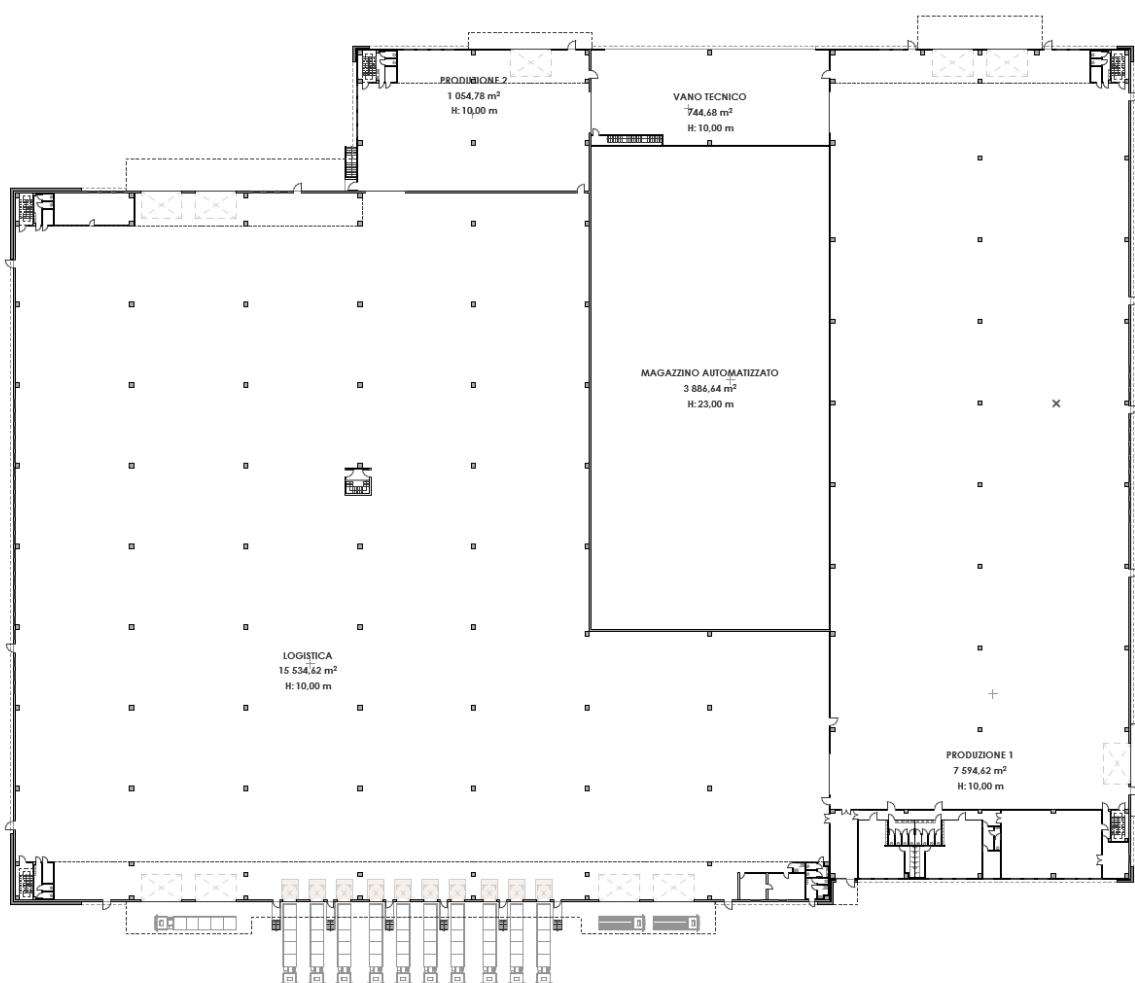


Figura 24 Impianto generale – attacco a terra

6.1 FABBRICATO

L'edificio è articolato principalmente su tre livelli:

- piano terra, dove si svolge l'intera attività produttiva;

- piano primo, destinato unicamente alla gestione degli impianti tecnici;
- piano interrato, necessario per la realizzazione del corridoio di evacuazione.

A una quota inferiore rispetto al piano terra si trova inoltre l'imposta di base del magazzino verticale automatizzato.

Dal punto di vista funzionale, il fabbricato può essere suddiviso schematicamente in:

- fronte sud della campata est: ingresso principale e blocco servizi;
- campata est: area di produzione principale;
- campata ovest: comparto logistica/magazzino;
- area nord: vano tecnico e seconda zona di produzione;
- parte centrale: magazzino verticale automatizzato.

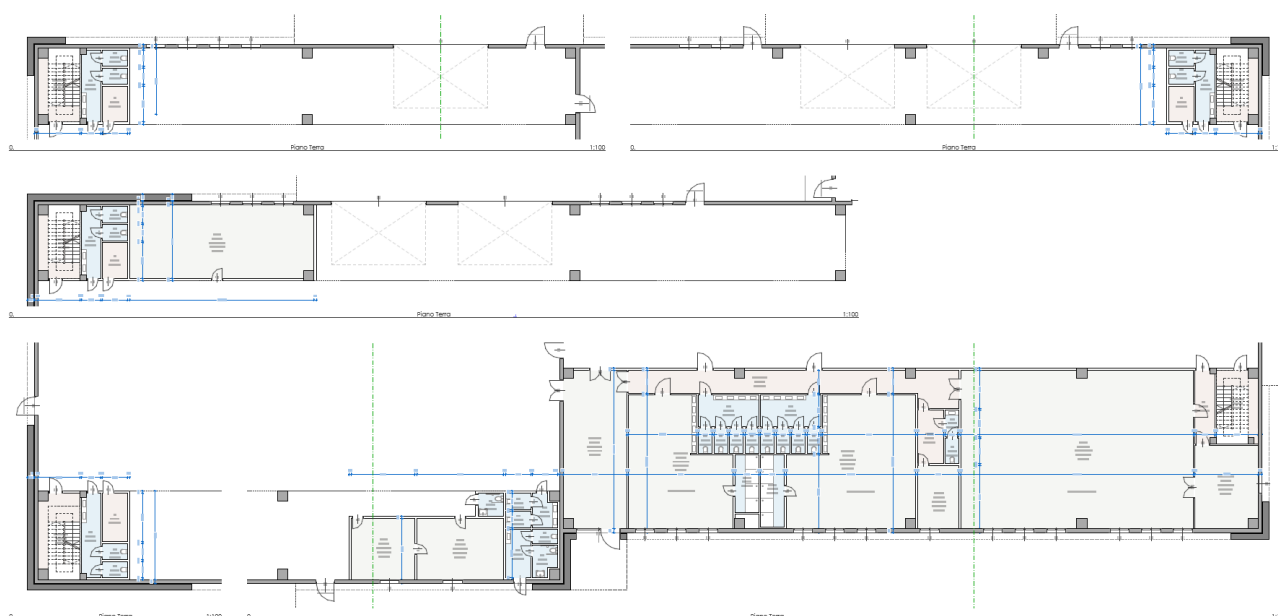


Figura 25 Ingresso e blocco servizi

Ingresso e blocco servizi

L'accesso al fabbricato avviene dal blocco servizi principale, situato sul lato sud della campata est. Dalla reception si accede direttamente al comparto logistico, alla produzione principale e al disimpegno che conduce agli spogliatoi, distinti per sesso e dimensionati rispettivamente per 69 occupanti femmine e 89 occupanti maschi. Ogni spogliatoio è dotato di lavabi, docce di servizio e armadietti.

Sempre dal medesimo disimpegno si raggiungono i servizi igienici, anch'essi separati per sesso, ciascuno con antibagno attrezzato con lavabi e 4 WC. Adiacente è collocata la sala medica, completa di sala d'attesa, antibagno e servizio igienico. In fondo al corridoio è situata la mensa, corredata da un'area dedicata alle funzioni di ristoro e gestione.

L'intero blocco è concepito per concentrare i servizi, favorendo funzionalità e condivisione degli spazi tra spogliatoi e mensa.

Zona logistica/magazzino

Dal blocco servizi si accede direttamente al comparto logistico, un'area di circa 15.535 mq, dotata di un ulteriore blocco servizi e di due uffici dedicati alle attività di carico e scarico. L'altezza utile interna è di 5 m, definita dal solaio del piano primo che si estende anche sull'area nord.

Sul lato nord è presente un ulteriore ufficio a servizio dell'accesso ai due portoni carrai. Al centro del comparto si colloca il vano scale che collega all'uscita di emergenza nel piano interrato; quest'ultima risale alla quota esterna grazie a una scala realizzata sul fronte nord.

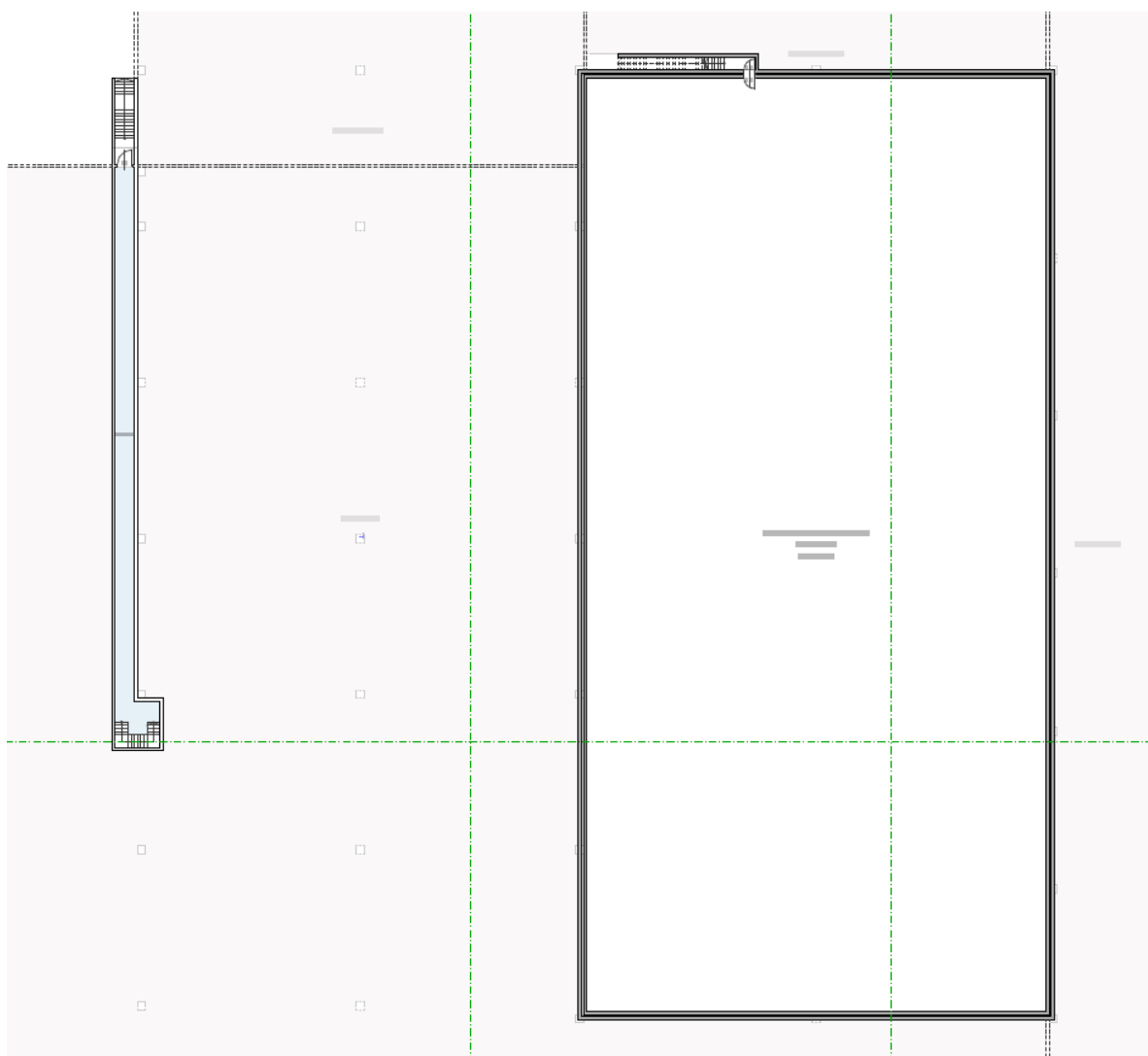


Figura 26 Piano interrato

Reparto produzione principale

Il reparto produzione principale, esteso per circa 7.595 mq lungo la campata est, è accessibile dal blocco servizi e si sviluppa longitudinalmente verso nord, dove si trovano i portoni di accesso al compartimento. Un ulteriore portone è collocato sul lato est.

Il comparto è collegato direttamente al reparto logistica/magazzino, garantendo fluidità nei flussi di lavorazione.

Area nord: produzione secondaria e vano tecnico

A nord del compartimento logistico è collocata una zona di produzione più contenuta di circa 1055mq, direttamente collegata con l'area a sud e con il compartimento a est, un vano tecnico di circa 745mq, a sua volta collegato con la produzione principale. È presente un solaio intermedio a nord della produzione. Il vano tecnico privo di portoni sul lato nord ha diretto accesso verso l'esterno.

Piano primo e impianti

Gli angoli dei vari compartimenti ospitano blocchi servizi separati per sesso e le scale che conducono al piano primo. Sul lato sud, il primo piano presenta un collegamento continuo tra le due campate, mentre sul lato nord è suddiviso in tre zone indipendenti, ciascuna servita dal proprio vano scale.

Il piano primo è interamente dedicato alla gestione degli impianti dell'edificio: vi sono vani tecnici specifici per ogni zona e terrazzi scoperti destinati all'installazione delle macchine esterne. Questi spazi permettono di nascondere gli impianti dalla vista e mantenere un profilo volumetrico pulito. Una scala marinara a gabbia consente l'accesso in copertura per la manutenzione dei pannelli fotovoltaici e degli impianti.

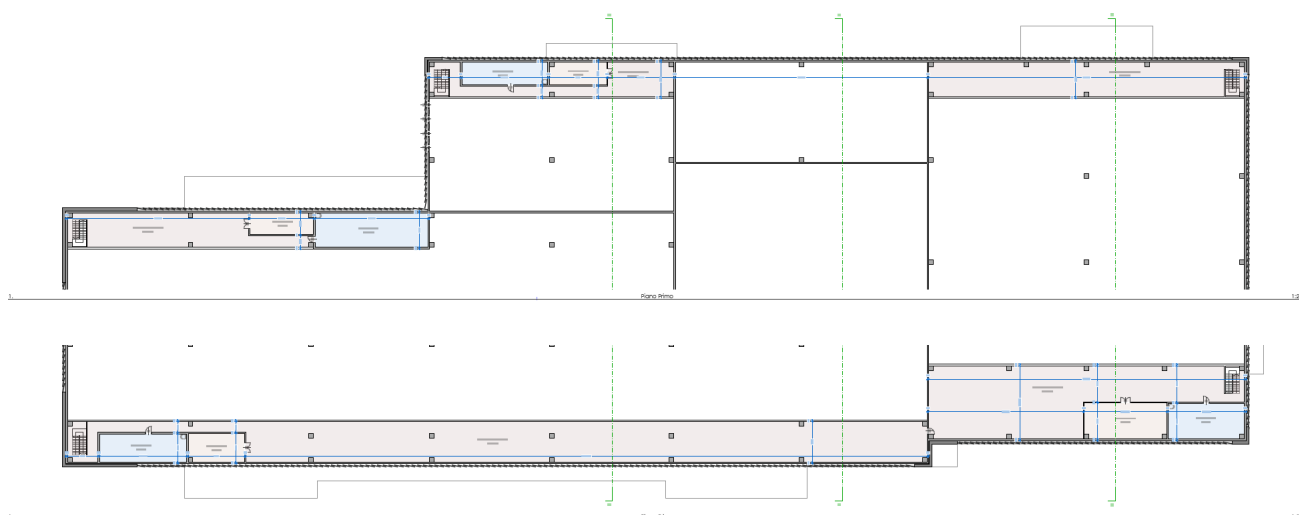


Figura 27 Piano primo - zona tecnica

Coperture e illuminazione

La copertura è prevalentemente costituita da travi a shed, che consentono l'illuminazione naturale indiretta da nord e ospitano i pannelli fotovoltaici orientati a sud. I lati sud e nord sono caratterizzati da solai piani, mentre al centro il magazzino automatizzato è coperto da una struttura a due falde.

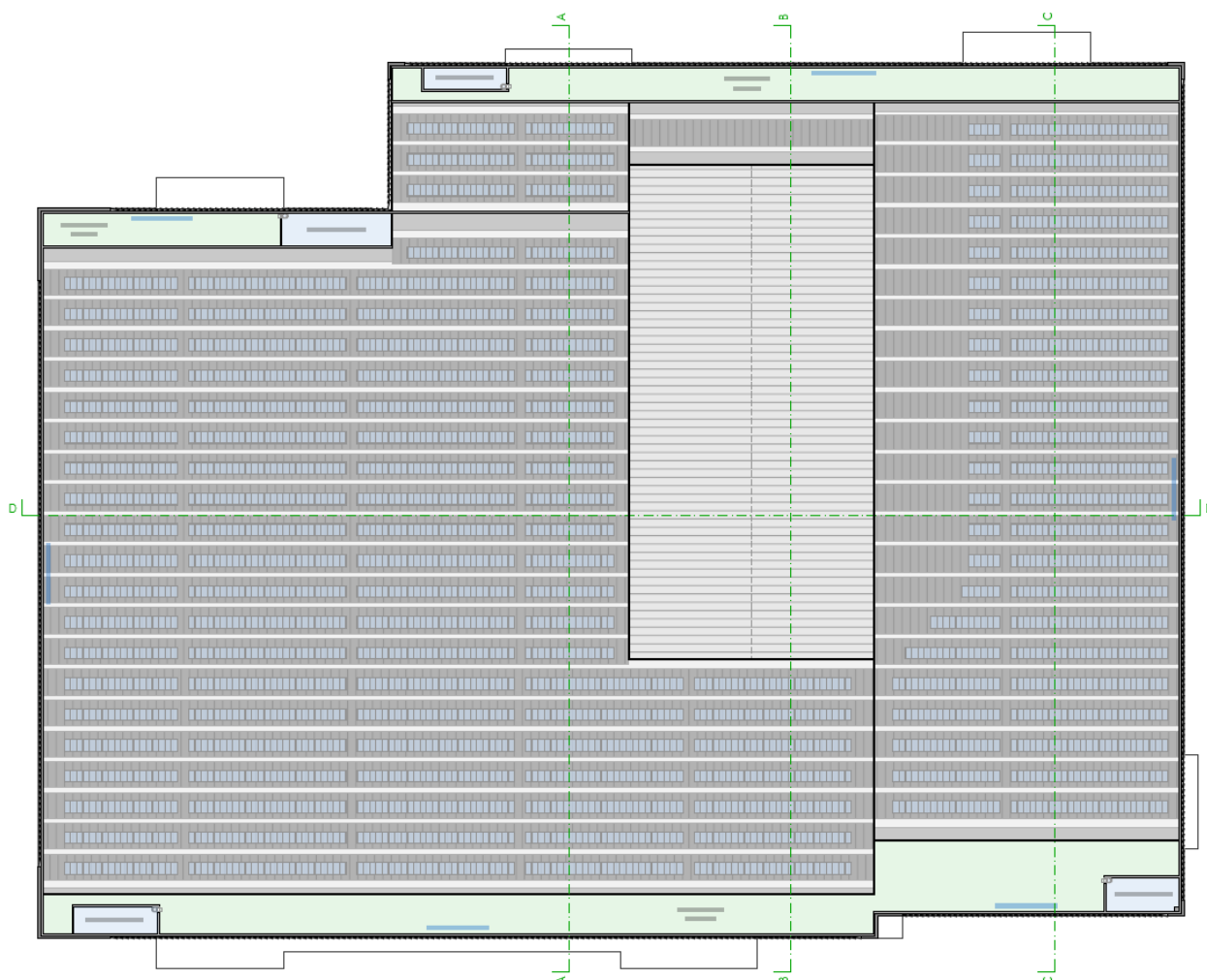


Figura 28 Pianta copertura

Gli ambienti produttivi e di stoccaggio hanno un'altezza utile interna di 10 m, mentre i locali di servizio raggiungono i 3 m. Le aree sottostanti i solai del piano primo riportano 5 m di altezza. Il magazzino automatizzato raggiunge i 23 m, partendo da quota -5 m rispetto al piano terra.

Le altezze esterne del fabbricato risultano differenziate:

- 12,50 m sui fronti principali;
- 13,70 m in corrispondenza delle baie di carico;
- 19,00 m per la porzione emergente del magazzino verticale.

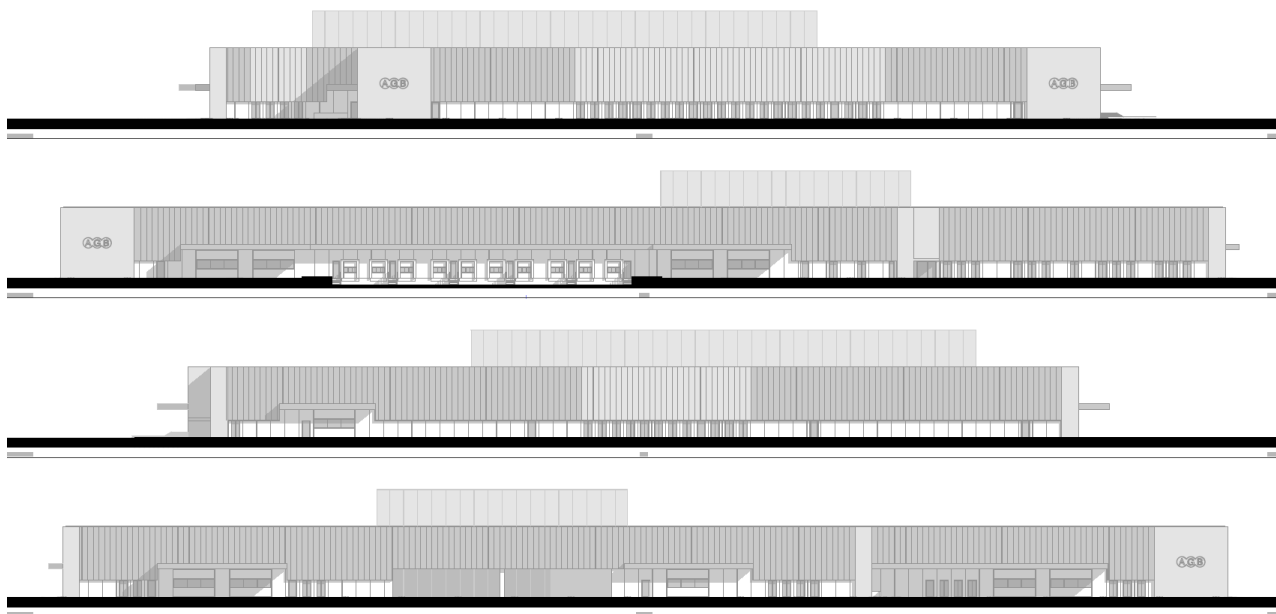


Figura 29 Prospetti

Struttura e materiali

La struttura dell'edificio è realizzata con sistema prefabbricato in calcestruzzo armato precompresso: pilastri, travi primarie e secondarie, solai e pannelli di chiusura costituiscono l'ossatura portante.

Il piano interrato del magazzino e il corridoio d'esodo sono invece realizzati in opera, sempre in calcestruzzo armato. Le fondazioni sono di tipo continuo e a platea, con plinti dedicati ai pilastri prefabbricati. La pavimentazione del piano terra è in calcestruzzo elicotterato armato.

Le divisioni interne degli uffici, spogliatoi, bagni e mensa sono costituite da pareti in doppia lastra di cartongesso, con controsoffitti in cartongesso o quadrotti ispezionabili per favorire il passaggio degli impianti.

I servizi igienici sono rivestiti con gres porcellanato, scelto per resistenza e facilità di pulizia.

La copertura a shed e i solai piani sono isolati termicamente e impermeabilizzati con doppia membrana bituminosa.

Aspetto esteriore e rivestimento

Il fabbricato presenta una chiusura perimetrale in pannelli prefabbricati verniciati in tonalità RAL 7021 grigio nerastro, mentre il volume del magazzino automatizzato è trattato in RAL 7035 grigio luce per attenuarne l'impatto visivo e favorirne l'integrazione con il contesto.

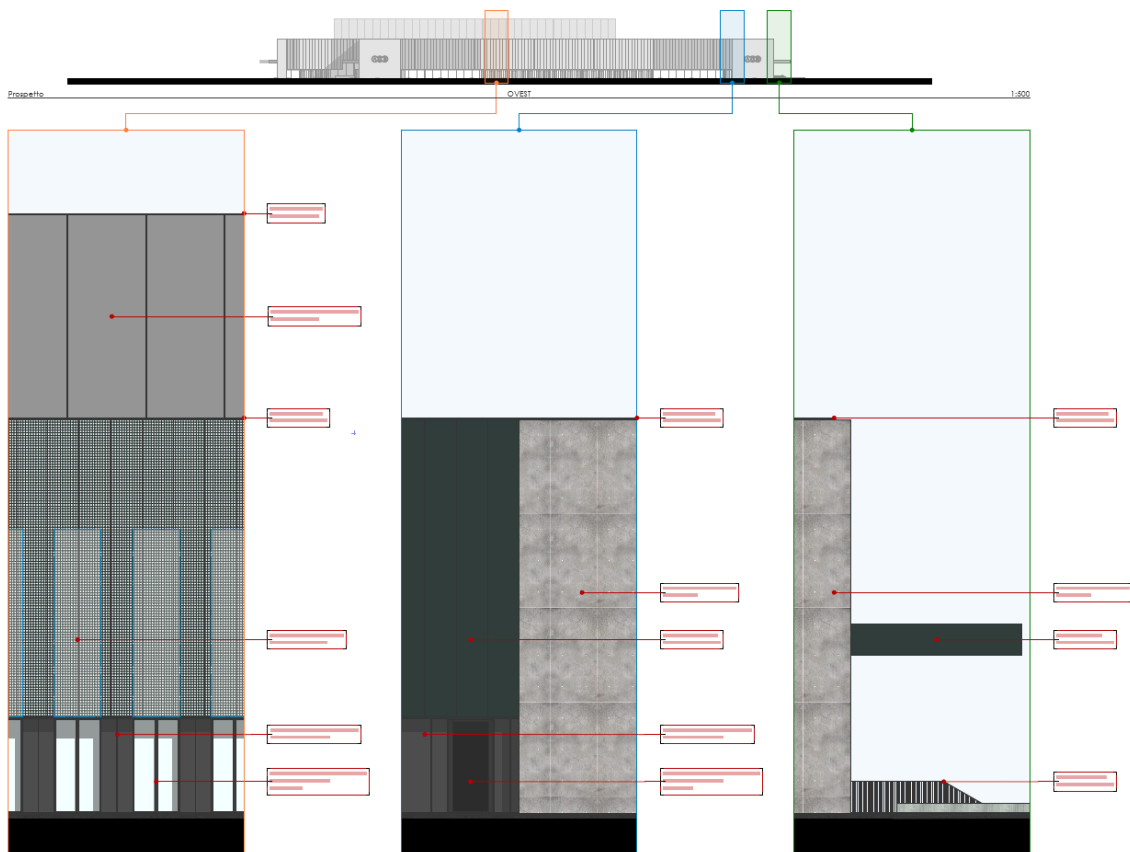


Figura 30 Particolare prospettico

Gli angoli dell'edificio sono caratterizzati da getti in calcestruzzo armato a vista, sporgenti rispetto alla sagoma dei pannelli; tali elementi delimitano le aree in cui si installa il rivestimento di facciata.



Figura 31 Render - angolo in calcestruzzo armato e rivestimento in lamiera

Il rivestimento esterno è realizzato con lamiera metallica RAL 6012 verde nerastro, installata a diverse altezze (da 3 m nelle aree pedonali a 6 m presso le zone di carico/scarico). La pelle metallica alterna porzioni piene e porzioni microforate in corrispondenza delle finestre, garantendo protezione solare, filtraggio della luce e miglioramento estetico. La lamiera sporge di 55 cm nelle aree pedonali, svolgendo funzione protettiva. In corrispondenza dei portoni il rivestimento lascia spazio alle pensiline operative esterne, con profondità variabili tra 3 e 6 m.



Figura 32 Render - angolo in calcestruzzo armato e rivestimento in lamiera



Figura 33 Render – rivestimento in lamiera piena e forata

6.2 LAYOUT DISTRIBUTIVO

La gestione della linea di produzione rappresenta uno dei temi cardine attorno al quale è stato sviluppato l'intero progetto. La filiera produttiva, insieme alle operazioni di stoccaggio dei prodotti finiti, è supportata da due sistemi automatizzati fondamentali: il magazzino verticale automatizzato e il mini-load adiacente, collocato all'interno del comparto logistico.

Le materie prime accedono direttamente alla zona logistica, dove vengono sottoposte a una prima fase di gestione e quindi stoccate mediante i due sistemi di automazione. Da questi ultimi possono essere estratte secondo necessità e inviate alle linee di produzione. Allo stesso modo, i semilavorati o le materie lavorate possono essere reindirizzati verso il magazzino automatizzato oppure stoccate all'interno del reparto logistico, a seconda delle esigenze operative.

Grazie a questa organizzazione integrata, tutti i materiali sono in grado di muoversi in maniera fluida e controllata lungo l'intero stabilimento, raggiungendo in modo efficiente le aree dedicate alla lavorazione, alla preparazione o allo stoccaggio finale.

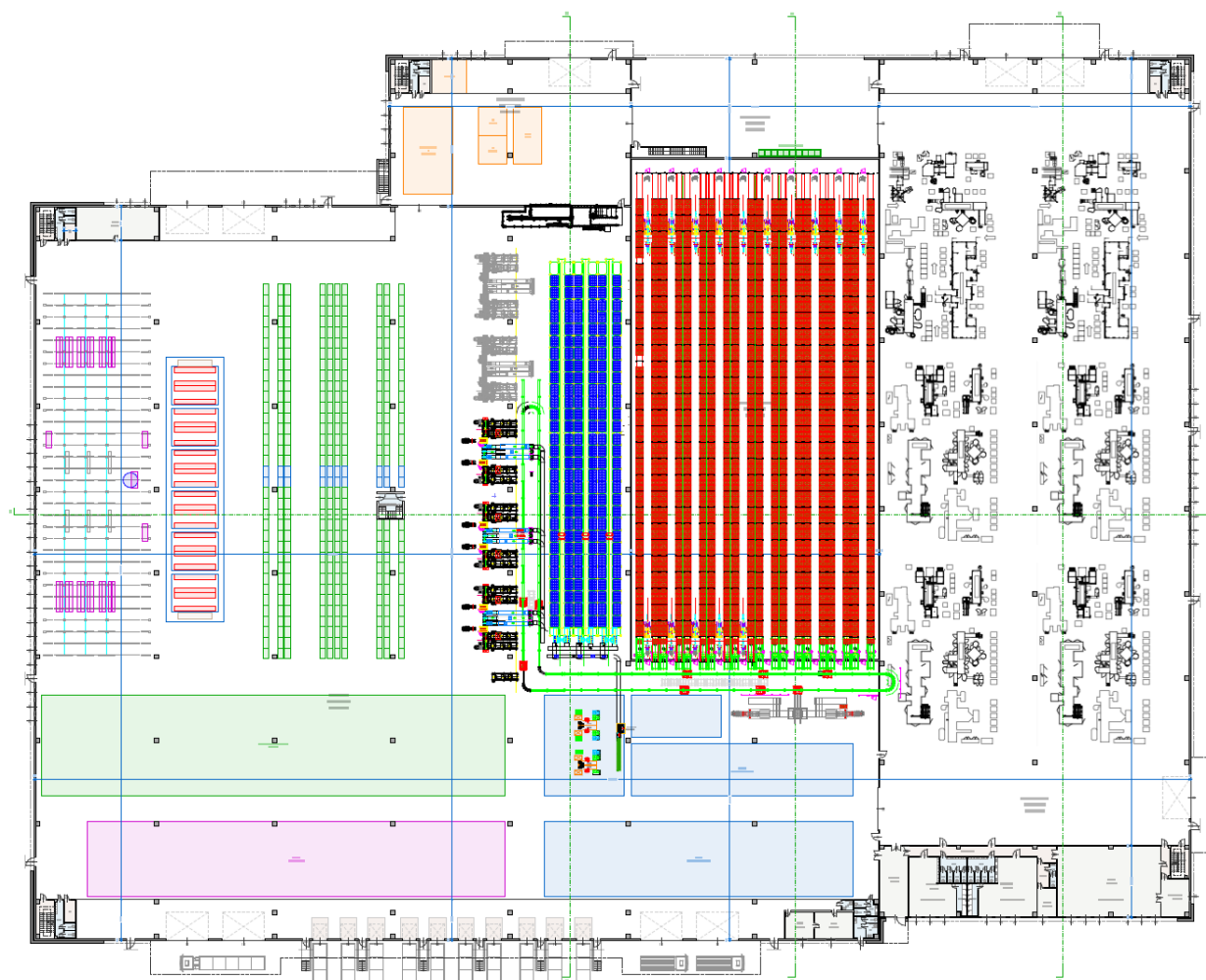


Figura 34 Layout produttivo

6.3 MAGAZZINO FUNZIONALE AUTOMATIZZATO

Il magazzino semiautomatizzato si presenta come un grande corpo edilizio ipogeo, un volume puro e compatto di 43,75 metri di larghezza per 88,84 di lunghezza e 24 metri di altezza complessiva, di cui cinque interrati rispetto al piano di campagna. La scelta di collocare l'impianto a una quota inferiore rispetto al terreno circostante permette di ridurre l'impatto visivo dell'infrastruttura tecnologica, rendendola parte integrante dell'orografia artificiale dell'area produttiva. Il volume appare così come una presenza controllata e misurata, dove la tecnologia viene assorbita dal suolo e la massa costruita dialoga con il paesaggio in modo discreto e funzionale.



Figura 35 Sezioni

Spazio interno come macchina efficiente

All'interno, il magazzino si sviluppa come un grande ambiente a tutta altezza, scandito da una fitta trama di scaffalature verticali che trasformano lo spazio in una vera e propria "cattedrale" tecnica. Le altezze vengono sfruttate nella loro totalità, dando origine a un ambiente verticale dominato da pieni e vuoti, dove la percezione dello spazio è fortemente legata alla regolarità modulare delle strutture di stoccaggio. Le corsie interne si diramano in profondità, mentre i livelli superiori vengono raggiunti dai sistemi meccanizzati, definendo un paesaggio interno dinamico, silenzioso e ordinato.

Percorsi, flussi e movimenti come struttura del progetto

La funzionalità dello spazio è affidata alla regia dei flussi interni, elemento cardine nella definizione del progetto architettonico. I percorsi delle merci seguono linee chiare, razionalizzate attraverso sistemi automatici che attraversano verticalmente e orizzontalmente l'intero volume. Trasloelevatori, shuttle e nastri di movimentazione scorrono come componenti di un organismo complesso, integrati

nella geometria del magazzino e invisibili dall'esterno. Il personale opera in sicurezza su livelli dedicati, lasciando alle macchine la gestione delle quote più alte e delle corsie profonde. Il sistema informatico diventa così parte della struttura architettonica, governando l'intero ciclo di vita dei materiali e trasformando l'insieme in un dispositivo logistico di precisione.

Relazione con il suolo e qualità ambientale

La condizione ipogea del magazzino non è soltanto una scelta funzionale, ma diventa un elemento architettonico: il terreno circostante avvolge e protegge il volume, garantendo una naturale stabilità termica che riduce il fabbisogno energetico. L'involucro interrato dialoga con il suolo come massa regolatrice, mantenendo il microclima interno costante. La luce naturale è sostituita da un'illuminazione artificiale calibrata, che enfatizza la verticalità delle scaffalature e genera un'atmosfera tecnica ma controllata. I sistemi di ventilazione e trattamento dell'aria sono integrati nella struttura, mantenendo un ambiente salubre e rispondente ai requisiti industriali.

Cuore logistico del complesso produttivo

Il magazzino semiautomatizzato diventa infine il cuore pulsante dell'intero complesso produttivo. La sua posizione strategica, le connessioni dirette con la logistica e con il reparto produttivo e la sua capacità di coordinare flussi complessi lo trasformano in un nodo infrastrutturale indispensabile. Da qui le materie prime arrivano, vengono smistate, stoccate e inviate alla produzione; allo stesso modo, i semilavorati e i prodotti finiti trovano ordine e destinazione. L'opera assume così una doppia identità: da un lato macchina industriale ad alte prestazioni, dall'altro volume architettonico integrato nel territorio, dove forma, funzione e tecnica convivono in equilibrio.

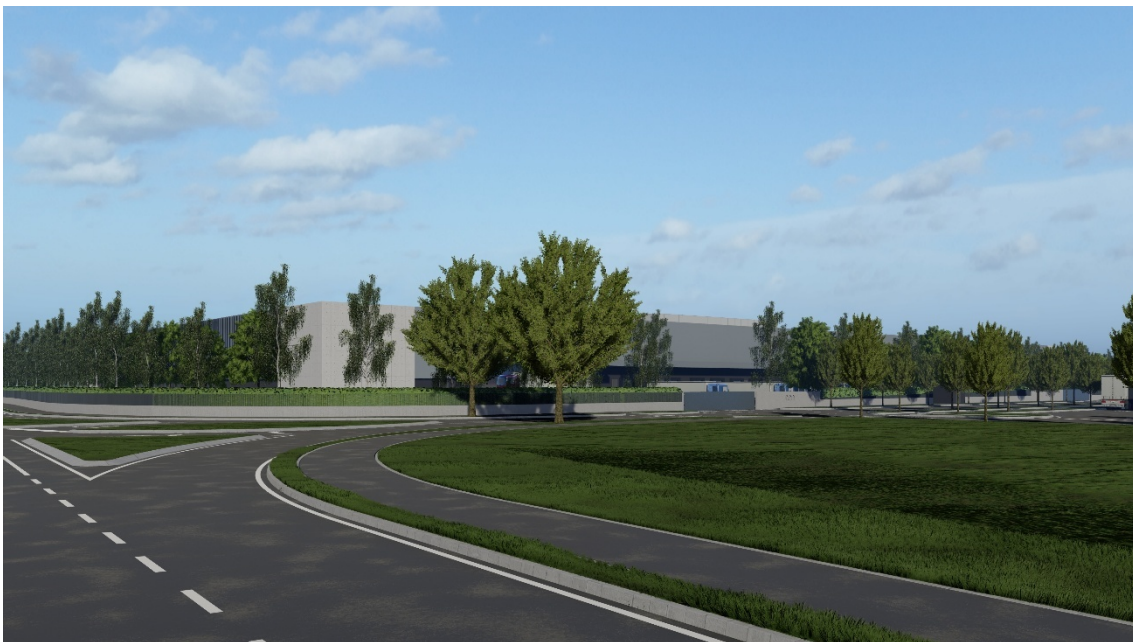


Figura 36 Render – Mitigazione del magazzino automatizzato

7. ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI

Secondo il D.Lgs. 3 marzo 2011 n. 28 art. 11 comma 1, gli immobili di nuova costruzione devono essere dotati di impianti di produzione da fonti rinnovabili che producano esclusivamente energia elettrica con potenza secondo la relazione:

$$P = 1/50 * S$$

dove:

P è il valore in kW della potenza da installare;

S è la superficie dell'immobile di nuova costruzione.

Tale obbligo è ottemperato mediante l'installazione di impianto di produzione fotovoltaico costituito da pannelli aderenti alla copertura del fabbricato di potenza come meglio indicato nella relazione tecnica allegata al progetto.

L'impianto sarà installato secondo le indicazioni della Nota DCPREV prot n. 1324 del

7 febbraio 2012: "Guida per l'installazione degli impianti fotovoltaici".

I pannelli saranno di classe 1 di reazione al fuoco posati sulla copertura in modo da non interferire con le aperture sul tetto, distanza almeno 1 m, per evitare gocciolamenti in caso di incendio. L'impianto sarà sezionato mediante pulsante di sgancio di emergenza e le parti di impianto che rimarranno in tensione sulla copertura riporteranno gli appositi avvisi di pericolo.

E' prevista l'installazione di sistemi in pompa di calore per la produzione di calore per la fase di riscaldamento e per la fase di raffrescamento della zona uffici e mensa aziendale mentre il magazzino non sarà dotato di impianto di riscaldamento. Per la produzione di acqua calda sanitaria sarà prevista una serie di pompe di calore, con condensazione ad aria (energia rinnovabile aerotermica).

Per le percentuali si rimanda alla relazione tecnica impianto meccanico allegata al progetto.

8. TRAFFICO

Per avere un quadro aggiornato sui flussi di traffico e conoscere quindi in maniera attendibile il livello di servizio delle varie infrastrutture stradali afferenti al nuovo stabilimento AGM di Marostica, sono state svolte indagini nella sezione sopra individuata e descritta. L'indagine è stata monitorata in giornate infrasettimanali tipo 24 ore su 24, per un congruo periodo di osservazione.

Per il rilevamento dei flussi di traffico è stato utilizzato un rilevatore di traffico portatile TMS-SA4 di Icoms Detections S.A. L'apparecchiatura è stata installata per rilevare veicoli che si muovono in avvicinamento e in allontanamento dal radar, quindi in maniera bidirezionale consentendo il conteggio dei veicoli, il rilevamento delle velocità e la classificazione dei veicoli in base alla lunghezza, registrando la data e l'ora di transito di ciascun mezzo.

La precisione, dichiarata dal costruttore, nella misurazione della velocità in condizioni di laboratorio è superiore al 98%. La precisione di conteggio è del 98% circa. La precisione di classificazione dei veicoli è del 90% circa.

Il radar misura velocità comprese tra 10 e 225 km/h, pertanto, pedoni e bicicli non sono stati conteggiati durante questa fase di rilievo.

Le indagini sono iniziate il 17/03/2025 e si sono concluse il 22/03/2025.

Il nuovo stabilimento comporterà un aumento di flussi alla zona suddivisi tra la logistica e produzione.

Da un'analisi con la proprietà si evincono i seguenti flussi di traffico indotti alla ditta supponendo che:

la logistica sia suddivisa in due turni con orario dalle 06:00 alle 22:00 mentre alla produzione si assegna un turno lavorativo tra le 07:30 e le 17:30.

I flussi indotti siano rappresentati in 20 mezzi pesanti nelle 16 ore e 100 mezzi leggeri. Mentre i mezzi pesanti afferiscono esclusivamente alla logistica i mezzi leggeri sono omnicomprensivi sia dei mezzi della logistica che della produzione.

Alla luce di quanto detto si suppone che il 75% dei mezzi leggeri confluisca in orario diurno comprendenti quindi la totalità dei mezzi della produzione e una quota parte di quelli della logistica.

Il turno di lavoro medio rientra nella fascia 07:30 – 17:30 inteso come 07:30 orario di ingresso, mentre 17:30 orario di uscita. Tali mezzi andranno a caricare la viabilità della SP248 in particolare nelle fasce orarie 06:30 – 08:30 e 16:30 – 18:30.

Non vi sono motivi particolari per cui i mezzi provengano in maniera incisiva da una direzione rispetto ad un'altra, si suppone quindi che i 75 veicoli ipotizzati vengano al 50% in direzione Marostica e al 50% in direzione Vicenza.

Si osserva come l'inserimento della nuova ditta comporta un incremento del 3% dei mezzi leggeri sul traffico di zona.

Per quanto riguarda l'incidenza dei mezzi pesanti si suppone che anche questi siano divisi in eguale misura nelle due direzioni e che le spedizioni siano distribuite omogeneamente su tutto il turno lavorativo, in Figura 15 si è analizzata l'incidenza sull'ora di punta mattiniera 07:30 – 08:30.

In questo caso si ottiene un incremento dei flussi di traffico pari al 2%.

In una terza analisi dati è stato confrontato l'apporto dei nuovi mezzi ai veicoli equivalenti totali, considerando anche l'apporto dei mezzi leggeri dei lavoratori della logistica.

L'ampliamento della ditta comporterà quindi un aumento del 3,1% di traffico sull'ora di punta 7:30 – 8:30 per direzione di marcia.

Tuttavia, si precisa che l'aumento dei volumi di traffico, sono riferiti all'incremento omogeneizzato dei mezzi dei dipendenti, dei fornitori e degli spedizionieri. Si suppone che i dipendenti utilizzino mezzi leggeri (coefficiente di omogeneizzazione pari a 1) mentre la logistica impiegherà mezzi pesanti (coefficiente di omogeneizzazione pari a 3).

9. PEREQUAZIONE URBANISTICA

La positiva approvazione del progetto comporta a carico del proponente AGB la perequazione urbanistica che sarà determinata dal Comune di Marostica e corrisposta a titolo di contributo straordinario ex art. 16, co. 4, lett. dter), D.P.R. n. 380/2001.

La Ditta AGB si è resa disponibile a riconoscere al Comune di Marostica il contributo straordinario nelle seguenti forme:

1. un contributo in denaro
2. ristrutturazione delle ex scuole di San Vito, il progetto e la realizzazione dell'intervento a carico di AGB secondo le indicazioni fornite dal Comune, il progetto esecutivo completo di computo metrico estimativo e capitolato speciale d'appalto sarà approvato dal Comune di Marostica. La realizzazione dell'opera sarà oggetto di una specifica Convenzione tra Comune e AGB.
3. la sistemazione idraulica di alcuni punti critici della rete delle acque meteoriche indicati dal Consorzio di Bonifica Brenta.
4. creazione e adesione ad una Comunità Energetica Rinnovabile promossa dal Comune di Marostica con benefici a favore dei cittadini della zona.

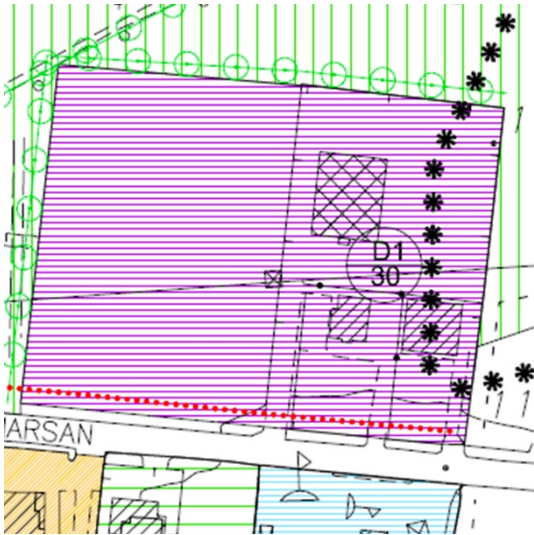
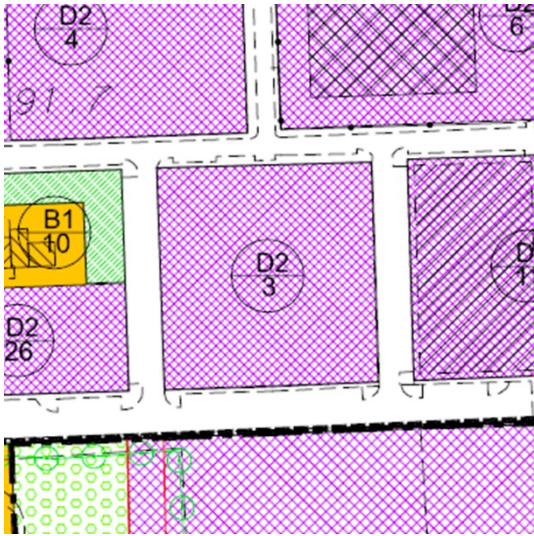
ALLEGATO A - ANALISI DELLE ZONE PRODUTTIVE ESISTENTI

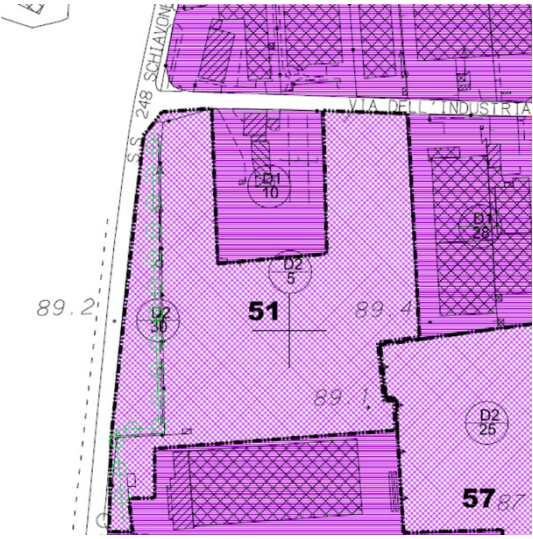
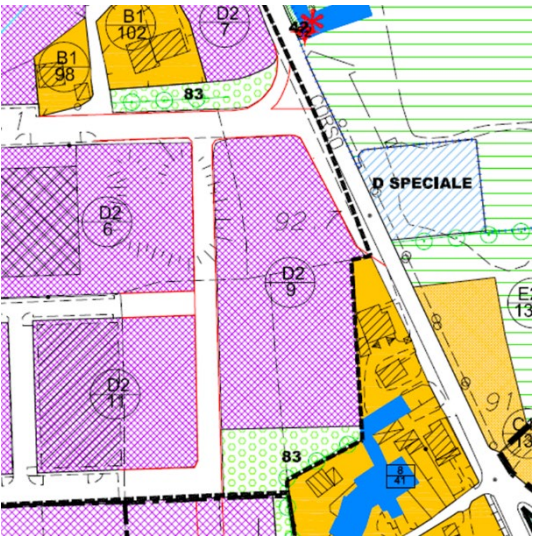
Dalla disamina degli elaborati grafici del Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Marostica, emerge una marcata carenza di aree con destinazione produttiva libere e immediatamente utilizzabili per l'insediamento di un nuovo polo industriale. Al fine di verificare la reale disponibilità di un lotto idoneo ad accogliere il nuovo impianto, è stata condotta una mappatura puntuale delle zone produttive (classificate come D1, D2 e D4) sull'intero territorio comunale. La tabella seguente riporta il censimento di tali aree, prestando particolare attenzione ai lotti che risultano ancora non edificati, in tutto o in parte.

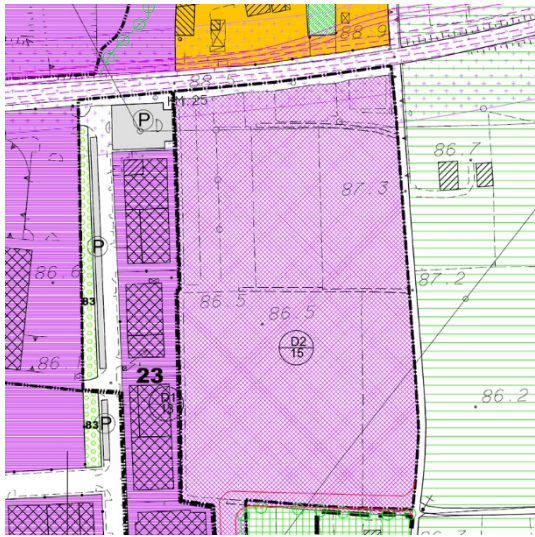
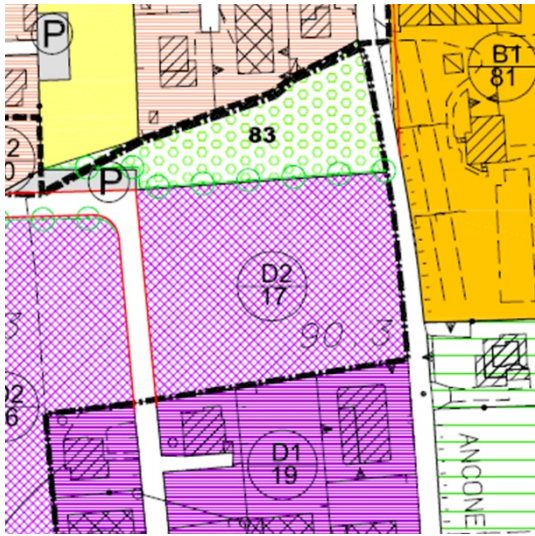
PRG	zona	sottozona	edificata	superficie libera circa (mq)
tav 5	D1	7	Sì	-
		8	Sì	-
tav 6	D1	22	Sì	-
tav 7	D1	3	Sì	-
		4	Sì	-
		29	Sì	-
tav 8	D1	30	in parte	7900
		32	Sì	-
tav 13	D1	0	Sì	-
		1	Sì	-
		6	Sì	-
		9	Sì	-
		10	Sì	-
		13	Sì	-
		15	Sì	-
		18	Sì	-
		19	Sì	-
		20	Sì	-
		23	Sì	-
		24	Sì	-
		25	Sì	-
		26	Sì	-
		28	Sì	-
		33	Sì	-
	D2	2	Sì	-
		3	No	4800
		4	Sì	-
		5	in parte	16400
		6	Sì	-
		7	No	-
		8	Sì	-
tav 13	D2	9	in parte	3600
		11	Sì	-
		13	Sì	-
		14	No	4300
		15	No	42000
		16	No	7700
		17	No	5400
		18	in parte	8900
		18	in parte	3300
		18	in parte	5800
		20	Sì	-
		21	Sì	-
		23	in parte	13000
		24	Sì	-
		25	Sì	-
		26	Sì	-
		28	Sì	-
		29	No	15700
		32	Sì	-
tav 14	D1	2	Sì	-
		5	Sì	-
		16	Sì	-
	D2	33	Sì	-
		34	No	7600
tav 15	D1	11	Sì	-
		14	Sì	-
		27	Sì	-
	D2	15	No	56450
	D4	1247	No	41600
		1248	No	
tav 16	D1	12	Sì	-

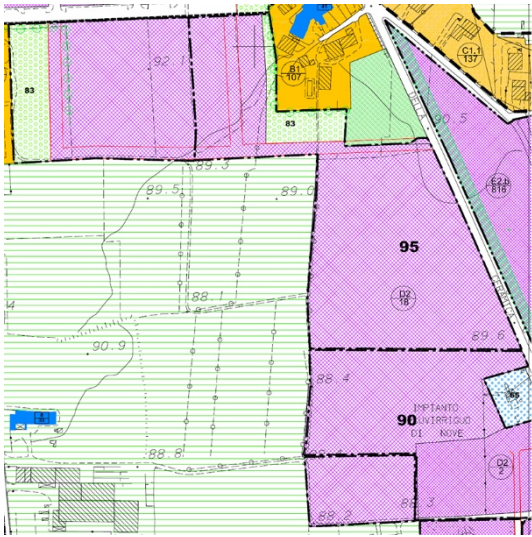
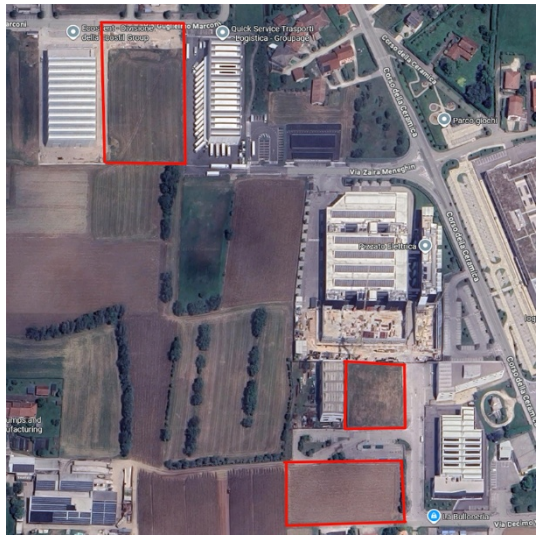
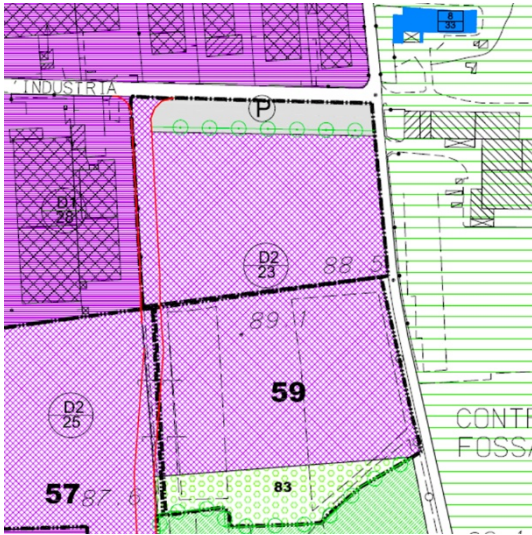
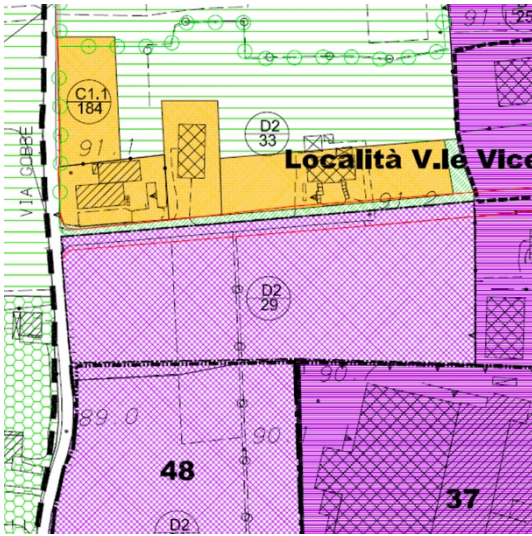
L'analisi approfondita del tessuto produttivo locale ha evidenziato come le aree attualmente destinate a insediamenti industriali e artigianali risultino pressoché sature. I limitati lotti residui, infatti, presentano estensioni superficiali o conformazioni geometriche incompatibili con le specifiche esigenze dimensionali, logistiche e funzionali richieste dall'intervento in progetto.

A completamento di tale indagine, per ciascuna delle aree parzialmente o totalmente libere da preesistenze edilizie, si riportano di seguito i relativi estratti cartografici del P.R.G. affiancati dalle ortofoto aggiornate. Tale inquadramento territoriale risulta propedeutico e necessario per una valutazione oggettiva delle potenzialità insediative di ciascun lotto rispetto alle effettive necessità del nuovo impianto produttivo.

PRG TAV.8 ZTO D1/30 7.900 mq	 PRG map showing lot D1/30 in a pink hatched area. The lot is rectangular and surrounded by green spaces and other lots. A red dotted line indicates a boundary. The word 'ARSAN' is visible at the bottom left.	 Aerial photograph of the same lot, outlined in red. The lot is a large, rectangular area of land, mostly green, situated next to a road labeled 'Via Marsan'.
PRG TAV.13 ZTO D2/3 4.800 mq	 PRG map showing lot D2/3 in a pink hatched area. The lot is rectangular and surrounded by other lots, some of which are labeled D2/4, D2/6, D2/1, and D2/26. A yellow lot labeled B1/40 is also visible.	 Aerial photograph of the same lot, outlined in red. The lot is a large, rectangular area of land, mostly brown and green, situated next to a road labeled 'Via Galileo Galilei' and 'Via Guglielmo Marconi'. A label 'Ecosilent - Divisione della Ecostil Group' is visible at the bottom.

PRG TAV.13 ZTO D2/5 16.400 mq		
PRG TAV.13 ZTO D2/9 3.600 mq		
PRG TAV.13 ZTO D2/14 4.300 mq		

PRG TAV.13 ZTO D2/15 42.000 mq	 Technical drawing of a plot (D2/15) with dimensions: 86.6, 86.5, 86.5, 86.2, 87.3, 87.2. The plot is shaded in purple and has an area of 42.000 mq.	 Aerial view of the plot (D2/15) with dimensions: 200.00 m, 800.00 m, 600.00 m, 800.00 m. The plot is outlined in red and has an area of 42.000 mq.
PRG TAV.13 ZTO D2/16 7.700 mq	 Technical drawing of a plot (D2/16) with dimensions: 90.4, 90.0, 90.3, 90.0. The plot is shaded in purple and has an area of 7.700 mq.	 Aerial view of the plot (D2/16) with dimensions: 100.00 m, 400.00 m, 200.00 m, 300.00 m. The plot is outlined in red and has an area of 7.700 mq.
PRG TAV.13 ZTO D2/17 5.400 mq	 Technical drawing of a plot (D2/17) with dimensions: 90.3, 90.0, 90.0. The plot is shaded in purple and has an area of 5.400 mq.	 Aerial view of the plot (D2/17) with dimensions: 200.00 m, 296.00 m, 100.00 m. The plot is outlined in red and has an area of 5.400 mq.

PRG TAV.13 ZTO D2/18 8.900 3.300 5.800 mq		
PRG TAV.13 ZTO D2/23 13.000 mq		
PRG TAV.13 ZTO D2/29 15.700 mq		

Come si evince chiaramente dalla documentazione prodotta, la totalità delle potenziali aree disponibili (peraltro di modeste dimensioni) presenta superfici insufficienti allo sviluppo di un nuovo insediamento. Le uniche due aree all'interno del perimetro comunale sono individuate nella Tavola 15 del P.R.G.: precisamente la zona D2/15 (con una superficie pari a 54.450 mq) e la zona D4/1247-1248 (pari a 41.600 mq).

Tuttavia, procedendo con uno studio di fattibilità plano-volumetrica sull'area di maggiore estensione (zona D2/15), ne è emersa la sostanziale inidoneità a ospitare un impianto delle proporzioni richieste dalla nuova attività. Come illustrato nello schema planimetrico sottostante e visto la morfologia dell'area, il lotto può sviluppare l'inserimento di un layout produttivo avente superficie massima coperta realizzabile di circa 19.000 mq.

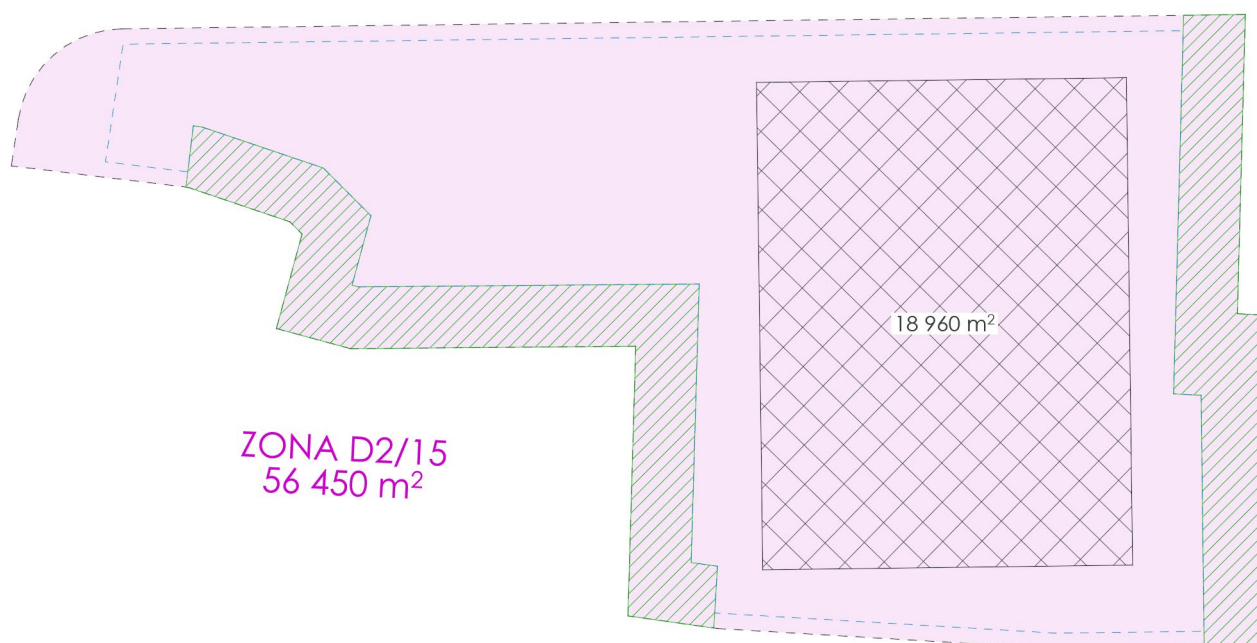


Figura 37 schema plano-volumetrico della zona D2/15

La determinazione della sagoma massima edificabile schematizzata nell'elaborato è scaturita da un'attenta e necessaria valutazione degli spazi di manovra e delle fasce di rispetto perimetrali. Come evidenziato nella planimetria, la porzione rimanente del lotto (settore sinistro) deve necessariamente rimanere libera da volumetrie per poter accogliere le dotazioni territoriali a parcheggio, i piazzali di sosta e l'ulteriore viabilità di distribuzione interna, esauendo di fatto la capacità edificatoria dell'area.

Alla luce di quanto sopra esposto, la rigorosa ricognizione territoriale svolta dimostra in modo inequivocabile l'assenza di alternative localizzative viabili all'interno delle aree produttive attualmente previste dallo strumento urbanistico vigente. L'unica porzione di territorio in grado di coniugare un adeguato standard di accessibilità infrastrutturale, sicurezza viabilistica e compatibilità

logistico-ambientale con le superfici necessarie allo sviluppo dell'azienda (un insediamento di circa 30.000 mq di superficie coperta) risulta essere l'area identificata urbanisticamente in parte come zona D4/1247-1248 e in parte come zona E2B.

Di conseguenza, l'impossibilità oggettiva di insediarsi nei lotti attualmente disponibili o sufficientemente ampi rende tecnicamente e proceduralmente necessaria l'attivazione di una variante urbanistica mediante ricorso allo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP), ai sensi dell'art. 4 della Legge Regionale n. 55/2012, al fine di consentire la realizzazione del nuovo polo produttivo sull'area individuata.