



COMUNE DI MAROSTICA



PAT.2022

Piano di Assetto del Territorio (PAT)

L.R. 11/2004 - L.R. 14/2017 Variante di adeguamento alla Legge Regionale n. 14/2007 sul contenimento del consumo di suolo

PROGETTO

Relazione Illustrativa

ottobre 2022



ADOZIONE

D.C.C. __ del __/__/__

APPROVAZIONE

D.C.C. __ del __/__/__

Il Sindaco
Matteo MOZZO

Il Responsabile Ufficio Tecnico
Arch. Antonella DISEGNA

Il Segretario Comunale
Dott. Marco ALBANO

GRUPPO DI LAVORO

ORDINE
ARCHITETTI
DANIELE RALLO
RAFFAELE GEROMETTA
PIANIFICATORE TERRITORIALE

Progettazione urbanistica
Urbanista Raffaele GEROMETTA
Urbanista Daniele RALLO

Gruppo di Lavoro
Urbanista Valeria POLIZZI
Urbanista Lisa DE GASPER
Urbanista Fabio ROMAN
Urbanista Alessandra MENEGHETTI
Urbanista Fabio VANIN

Gruppo di Valutazione
Ingegnere Elettra LOWENTHAL
Dott.ssa Sc.Amb. Lucia FOLTRAN

MATE Engineering
Sede legale: Via San Felice, 21 - 40122 - Bologna (BO)
Tel. +39 (051) 2912911 Fax. +39 (051) 239714
Sede operativa: Via Treviso, 18 - 31020 - San Vendemiano (TV)
Tel. +39 (0438) 412433 Fax. +39 (0438) 429000
e-mail: mateng@mateng.it

INDICE

Cap 1_Introduzione al Piano di Assetto del Territorio.....	003
Cap 2_La lettura conoscitiva del territorio.....	005
Introduzione al Documento	
Schede degli elaborati di analisi ricognitiva e conoscitiva	
Infrastrutture e mobilità	
Cap 3_Il progetto di PAT.....	067
Il progetto per Sistemi Territoriali	
Sistema storico-ambientale	
Sistema della residenza e dei servizi	
Sistema delle attività produttive	
Sistema delle infrastrutture	
Il progetto per parti di città	
La città storica	
Le frazioni collinari_tra salvaguardia e tensioni immobiliari	
L'asse est verso Bassano_una parte né finita né rifinita	
La città della produzione	
La città mediocre del secondo dopoguerra	
La città dei servizi, asse scuola-sport	
Gli elaborati di Piano	
Tavola 1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale	
Tavola 2 Carta delle Invarianti	
Tavola 3 Carta della fragilità	
Tavola 4 Carta della Trasformabilità	
Cap 4_Scenari demografici e Dimensionamento di Piano.....	144
Il residuo del PRG	
Scenari demografici e domanda di piano	
Il disegno di Piano	
Gli strumenti innovativi di Piano	
Paesaggio	
Rigenerazione urbana dei centri storici	
Progetti urbanistici	

Cap_1. Introduzione al Piano di Assetto del Territorio

Il Piano di Assetto del Territorio di Marostica ha avuto un lungo iter di gestazione dovuto all'avvicendamento di tre diverse Amministrazioni. La prima, dal 2009 al 2012 guidata dal Sindaco Gianni Scettro con Assessore all'Urbanistica il dott. urbanista Ivan Moresco; la seconda guidata dal Sindaco Marica Dalla Valle che ha esercitato anche la delega per la materia urbanistica. Inframezzata tra le due amministrazioni vi è stato insediato anche un Commissario Governativo che ha retto il Comune tra 2012 e il 2013, dott.ssa Renata Carletti, a seguito delle dimissioni della Giunta in carica. La terza e attuale fase guidata dal Sindaco Matteo Mozzo che ha anch'esso esercitato la delega per la materia urbanistica.

L'incarico per la redazione del PAT è stato assegnato alla società Veneto Progetti ora Mate Engineering, a seguito di una gara di selezione nel 2011

Il Disciplinare di incarico è stato sottoscritto in data 23.02.2012

Contemporaneamente sono stati assegnati altri incarichi per prestazione specialistiche per parte geologica e idraulica al Raggruppamento temporaneo tra lo Studio Ideva Ingegneria e lo Studio Hgeo, e per la parte agronomica alla Società Nextecò srl.

Successivamente, nel corso dello svolgimento dell'incarico, sono stati assegnati anche altri incarichi che hanno prodotto studi specifici che hanno interessato le tematiche del Piano:

- a) lo Studio della Mobilità dello studio PUAM di Rovigo (urb. Alessandra Meneghetti, studio consegnato;
- b) lo studio sulla geologia sismica di cui al Livello 1 e 2 della legislazione in materia dello Studio Hgeo o (dott. Baratto), studio consegnato;
- c) lo studio per la revisione del Piano Particolareggiato del Centro Storico al prof. Sergio Los, studio in corso di stesura.

Il Disciplinare di incarico per la progettazione del PAT prevedeva i seguenti step:

0) sottoscrizione dell'incarico:

- a) fase 1, Avvio del procedimento e formazione del Documento Preliminare, 30 giorni dalla sottoscrizione, consegnato regolarmente in data 22.03.2012

b) fase 2, Elaborazione del Quadro Conoscitivo, entro 40 giorni dalla sottoscrizione, consegnato regolarmente in data 03.04.2012, vidimato dalla stazione appaltante,

c) fase 3, presentazione della Bozza di progetto entro 100 giorni dalla sottoscrizione, consegnata regolarmente in data 16.07.2012, a seguito di proroga richiesta dalla stazione appaltante.

Dopo tale consegna si è avviato il tavolo del confronto con la Giunta comunale, che si è concluso con la consegna del documento definito pre-adozione nel novembre 2012.

A progetto condiviso è avvenuta una crisi amministrativa con l'insediamento del Commissario Straordinario per cui il lavoro è stato sospeso su decisione dello stesso.

Con la nuova Giunta insediatasi nel maggio 2013 è stato ripreso l'iter di progettazione del piano. Prima si sono tenuti una serie di incontri propedeutici tesi a spiegare i contenuti del lavoro svolto sino a quel momento. Incontri avvenuti tra febbraio e maggio 2014, poi attivando un nuovo percorso progettuale formalizzato anche da una modifica del Disciplinare originario (Sottoscritto in data 04.01.2017)..

Tra 2015 e 2017 si è quindi provveduto a rivisitare il progetto di piano a seguito delle nuove direttive amministrative con riunioni cadenzate e proponendo per ogni occasione documenti integrativi, bozze cartografiche, testi normativi, ecc.

Con la nuova Giunta insediatasi nel maggio 2018 è stato ripreso l'iter di progettazione del piano. Prima si sono tenuti una serie di incontri propedeutici tesi a spiegare i contenuti del lavoro svolto sino a quel momento poi attivando un nuovo percorso progettuale formalizzato anche da una modifica del Disciplinare originario e dalla stesura di un "Addendum" al Documento Preliminare di PAT (2019).

Il progetto di piano è quindi il prodotto di un vasto gruppo di professionisti e risente, ovviamente, della impostazione amministrativa proprio del fatto che l'urbanistica oltre ad essere una disciplina è una buona pratica che assiste con argomentazioni tecnicamente pertinenti le scelte amministrative.

Il Gruppo dei professionisti che ha contribuito a vario titolo alla redazione del PAT è composto dai seguenti tecnici.

Per la società Mate Engineering hanno avuto un ruolo: Raffaele Gerometta, urbanista capo commessa e responsabile amministrativo, Daniele Rallo con Fabio Roman urbanisti che hanno seguito tutta la fase di stesura del piano, Elettra Lowenthal che ha seguito la Valutazione ambientale, Lisa De Gasper

urbanista che ha curato l'apparato informatico e il Quadro Conoscitivo, Valeria Polizzi che ha seguito alcune fasi del processo partecipativo, gli architetti Sergio Vendrame e Matteo Zambon che hanno dato un contributo per gli aspetti edilizio-architettonici.

In gruppo con la Mate ha lavorato con ruolo di co-progettista per la parte del sistema della mobilità Alessandra Meneghetti, urbanista.

La parte geologica è stata curata da Filippo Baratto geologo coadiuvato da Elena Parolo, urbanista. Gli studi idraulici e la compatibilità idraulica sono stati redatti dall'ingegnere Federico Valerio dello Studio H2O. Gli studi agronomici sono stati eseguiti dallo Studio Nextecò srl nelle persona di Stefano Reniero, agronomo, coadiuvato da Laura Dorigatti e Alessandra Grigolato entrambe agronome.

Hanno seguito le varie fasi del lavoro e con essi ci si è sempre confrontati i tecnici dell'ufficio urbanistica del comune che nel corso degli anni si sono avvicinati. In modo particolare hanno seguito la prima parte dell'incarico l'architetto Carbognin, assieme ad Anna Righele e Cinzia Zonta urbaniste. Dal 2016 è subentrata Pozzan Ketì urbanista, nuovo Responsabile del procedimento, affiancata da Cinzia Zonta, e Mauro Lazzarotto, architetto e da Dario Cobalchini per la parte informatica. Dal 2019 è referente l'arch. Antonella Disegna come nuovo Responsabile del procedimento, affiancata da Cinzia Zonta.

Cap_2. La lettura conoscitiva del territorio

Introduzione al documento

La presente relazione è redatta in simbiosi con il processo di costruzione degli elaborati cartografici ricognitivi e conoscitivi di Piano, al fine di fornire un supporto per la lettura metodologica e meta progettuale degli stessi.

Ogni elaborato viene destrutturato in relazione alle sue caratteristiche tecniche e rappresentative (base cartografica, scala di rappresentazione, fonti eventuali di riferimento per il recupero dei materiali....) ed esploso nei suoi contenuti e nelle sue finalità.

Il risultato finale costituisce un supporto alla lettura puntuale e trasversale degli elaborati conoscitivi e ricognitivi e quindi all'evidenziazione dei temi progettuali che da esse emergono.

La terza parte dell'elaborato propone una serie di esplorazioni di alcuni temi di Piano, come la mobilità e la demografia (e scenari di Piano), da considerare come appendici agli elaborati di analisi di tipo specialistico.

Schede degli elaborati di analisi ricognitivi e conoscitivi

Elaborato: Tavola 1.1 - Pianificazione sovraordinata –PTRC

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: PTRC Regione Veneto

Fonte: Regione Veneto

Metodologia: Lettura e interpretazione del PTRC

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro: Varie

Scala di restituzione: Varie

L'elaborato rappresenta le indicazioni e le politiche (e relative azioni) che lo strumento di pianificazione regionale definisce per l'area sovra locale di Marostica.

Sono state considerate quindi quattro elaborati o temi significativi al riguardo, da cui poter trarre spunti e osservazioni utili per la pianificazione locale.

Gli elaborati considerati sono stati:

- Biodiversità, per la lettura del sistema delle reti ecologiche regionale;
- Crescita sociale, al fine di verificare la struttura territoriale insediativa e tipologica;
- Mobilità;
- Sviluppo economico produttivo.

La predisposizione di tale elaborato ha messo in evidenza alcune caratteristiche del territorio comunale, sinteticamente riassunte ed elencate qui di seguito, suddivise per elaborato.

Biodiversità

Il Piano individua nell'area comunale ed aree limitrofe tali elementi componenti il sistema delle

reti ecologiche:

- Il sistema della dorsale collinare e prealpina posta nel settore nord comunale, e che si estende sul territorio con direzione est-ovest costituendo una quinta paesaggistica di rilevante qualità in termini di biodiversità e di elementi di pregio dell'architettura del paesaggio;
- La rete ecologica come strategia di tutela della diversità biologica e del paesaggio basata sul collegamento (corridoi ecologici) di aree di rilevante interesse ambientale e paesistico (area nucleo, stepping zone) in un rete continua;

- La diversità del paesaggio o spazio agrario come elemento di specificità del territorio ed elemento progettuale nell'approccio allo stesso si esplicita nella definizione e articolazione degli “ambiti di paesaggio”, ovvero ambiti che presentano caratteristiche morfologiche e funzionali e percettive e di utilizzo omogenee e uniformi; nel caso di Marostica si ha un salto di paesaggio tra il sistema collinare e il sistema di pianura.

Crescita sociale

- L'ambito a sud del territorio comunale è inserito all'interno del percorso dei luoghi e delle architetture del Novecento, rilevato al fine di tutelare i singoli manufatti e sistemi urbani o quartieri che si distinguono per qualità;
- L'asse delle Vecchia Gasparona è definito come itinerario principale di valore storico e ambientale, elemento lineare di messa in rete di una serie di centri e funzioni di pregio storico e ambientale e culturale, e come tale elemento ordinatore di una specificità territoriale;
- Il territorio comunale di Marostica è compreso all'interno di una maglia di cosiddetti "parchi delle tradizioni rurali", come ad esempio il vicino paesaggio dei terrazzi del Brenta;
- Marostica è compresa tra le città murate.

Mobilità

- L'autostrada A4 è corridoio europeo;
- Il reticolo infrastrutturale interessante il territorio comunale di Marostica fa riferimento come asse portante a scala vasta il percorso della Pedemontana Veneta e dal reticolo di strade di livello provinciale, regionale e statale presenti all'interno di una cornice di scala sovracomunale; tale rete mette in evidenza la prioritaria distribuzione est-ovest delle relazioni territoriali, laddove il sistema nord-sud è di livello comunale o comunque di secondo livello dal punto di vista gerarchico e storico;

Sviluppo economico e produttivo

- Il polo di Bassano del Grappa è considerato e definito come piattaforma e territorio per una pianificazione coordinata, specialmente dal punto di vista dei macro servizi e dei luoghi della produzione;
- Dal punto di vista dell'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale l'ambito comunale di Marostica è classificato con un valore mediamente basso;
- Il sistema collinare è ambito della rete ecologica regionale, con prevalente direzione est-ovest, laddove gli elementi di riferimento sono soprattutto gli

ambiti dell'area nucleo o corea area e dei corridoi di connessione e messa in rete di queste.

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del Veneto, adottato dalla Giunta Regionale nel 2009 e approvato con deliberazione di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020, attribuisce una dimensione centrale alle città e alle politiche di rigenerazione urbana, partendo dall'assunzione della profonda modificazione degli scenari urbani e metropolitani, dalla presa d'atto delle rilevanti trasformazioni che hanno riguardato la società veneta e dell'evoluzione dello stesso bagaglio culturale della pianificazione territoriale.

All'interno di un quadro pianificatorio, territoriale e disciplinare fortemente mutato, il nuovo PTRC ha approfondito alcuni grandi obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse, riconducibili ad alcuni ambiti tematici: ambiente, territorio, economia, trasporti, cultura, società.



PTRC_Sistema degli obiettivi di progetto (estratto Tav. 10)

1_Contenimento del consumo di suolo e rigenerazione della città

Il PTRC riconosce il valore del suolo nelle sue molteplici declinazioni ed effetti, idrogeologico, naturalistico, paesaggistico, climatico, etc. L'obiettivo principale del Piano, assunto anche dalla recente Legge per il contenimento del consumo di suolo (Legge Regionale n. 14 del 2017), è quello di limitare l'occupazione di terreno, prevedendo misure per promuovere e sostenere il riuso e la rigenerazione urbana sostenibile di aree già edificate, nonché la valorizzazione ambientale ed ecosistemica del suolo non edificato. Tale principio, in coerenza con l'obiettivo comunitario di azzerare entro il 2050 il consumo di suolo, è articolato in alcuni indirizzi operativi:

- 1_Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo;
- 2_Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso;
- 3_Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità;
- 4_Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica.

Il contenimento del consumo di suolo assume una rilevanza strategica anche per Marostica, ed in particolare per gli spazi aperti posti soprattutto a corona della città consolidata e caratterizzanti il parco agricolo sud e il paesaggio collinare a nord.

2_Qualificazione del sistema economico produttivo, turistico, socio-culturale

Il PTRC punta a promuovere un nuovo modello di sviluppo sostenibile mediante un sistema fortemente orientato all'innovazione in tutti i settori produttivi e terziari, all'implementazione di un'offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali.

Il PTRC punta a promuovere un'offerta turistica integrata in grado di coinvolgere e far convergere le diverse varietà di segmenti turistici nei singoli ambiti territoriali, allo scopo di proporre una offerta variegata e attenta alle esigenze di una domanda in continuo rinnovamento.

Anche il sistema turistico, analogamente a quello produttivo, assume una rilevanza strategica per la il territorio comunale, in rapporto al sistema dei servizi e alle filiere produttive e terziarie che gravitano attorno ad essa. Marostica è qualificata come eccellenza turistica, riconoscibile soprattutto nella città murata e nel patrimonio storico, culturale e identitario diffuso.

3_Qualificazione del sistema della mobilità

Il PTRC riporta lo schema della mobilità regionale per la città e il territorio, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi principali:

- il sistema stradale e ferroviario;
- il sistema di connessione territoriale;
- il sistema della logistica.

Con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, il Piano regionale promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi urbani e delle reti di collegamento viario, attraverso delle linee d'azione che prevedono in particolare:

- 1_Il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
- 2_La gerarchizzazione dei flussi di traffico, cercando di separare il traffico di attraversamento del territorio (a medio/lungo raggio) da quello destinato alla mobilità locale e a brevi spostamenti;
- 3_L'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
- 4_L'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico;
- 5_L'ottimizzazione degli accessi e dei collegamenti tra le aree destinate agli insediamenti produttivi e la rete viaria principale;
- 6_La qualificazione e l'implementazione della rete della mobilità slow al fine di mettere in rete le aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale.

È bene precisare, infine, che il PTRC attribuisce una rilevanza strategica alle aree afferenti ad alcuni nodi infrastrutturali (vedi articolo 40 delle Norme Tecniche del PTRC):

- i caselli autostradali per un raggio di 2.000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello;
- le stazioni della rete ferroviaria regionale, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico della stazione.
- In tali ambiti territoriali, tenuto conto della loro rilevanza, il Piano regionale promuove forme di rigenerazione urbana sostenibile, attivando forme di concertazione istituzionale a più livelli, anche mediante la conclusione di specifici accordi di programma nei modi e nelle forme stabiliti dal PTRC e dall'articolo 32 della Legge Regionale n. 35 del 2001.

BOX – Estratto articolo 40 delle Norme Tecniche del PTRC_2020

ARTICOLO 40 - Aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alle superstrade e alle stazioni della Rete ferroviaria regionale

1. Sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale le aree ricadenti in uno o più comuni, afferenti a:

a) i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, esistenti e previsti dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 2000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello;

b) le stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi AC/AV per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico della stazione;

c) le stazioni della rete ferroviaria regionale, esistenti e previste dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico della stazione.

2. Nelle aree di cui al comma 1, tenuto conto della loro rilevanza, sono favorite forme di rigenerazione urbana sostenibile, ai sensi dell'articolo 7 della l.r. 14/2017, sulla base dei criteri e degli obiettivi indicati dalla Giunta regionale.

3. Nell'ottica di una riorganizzazione e riqualificazione del sistema infrastrutturale e insediativo, lo sviluppo urbanistico delle aree di cui al comma 1 prevede un riordino degli eventuali insediamenti e delle attività esistenti, ivi compresi quelli ricadenti nei territori esterni funzionalmente connessi. Fatto salvo quanto previsto dagli strumenti urbanistici comunali vigenti alla data di entrata in vigore del presente piano, qualora lo sviluppo urbanistico interessi:

a) aree di dimensioni superiori a 5 ettari e con destinazioni d'uso produttivo, commerciale, logistico, turistico-ricettivo, si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", e dell'articolo 6, comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11 "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010";

b) aree che, al di fuori delle ipotesi di cui alla lettera a), ricadono all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla lettera e), del comma 1, dell'articolo 2, della l.r. 14/2017, si procede mediante la presentazione, da parte del Comune, di un'istanza alla Giunta regionale che, entro 60 giorni dal suo ricevimento, può dichiarare la sussistenza dell'interesse, ai fini della mobilità regionale, di tutta o parte delle aree di cui al comma 1; in tale caso si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi della lettera a); diversamente, trascorso inutilmente il termine, il Comune può procedere autonomamente.

4. La Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente in materia urbanistica e i comuni territorialmente interessati, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente piano, procede alla ricognizione delle aree di cui al comma 1, provvedendo alla loro classificazione con riferimento al grado di interesse pubblico ai fini della mobilità regionale e alla definizione delle strategie di intervento ai fini dell'applicazione del presente articolo; decorso tale termine non si applicano le disposizioni di cui al comma 3.

Elaborato: Tavola 1.2 - Pianificazione sovraordinata –PTCP

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: PTCP di Vicenza

Fonte: Provincia di Vicenza

Metodologia: Lettura e interpretazione del PTCP

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro:

Scala di restituzione: Varie

L'elaborato rappresenta le indicazioni e le politiche (e relative azioni) che lo strumento di pianificazione provinciale definisce per l'area sovra locale di Marostica.

Sono state considerate quindi i quattro elaborati più significativi al riguardo, da cui poter trarre spunti e osservazioni utili per la pianificazione locale.

Gli elaborati considerati sono stati:

- o Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- o Carta delle fragilità;
- o Carta del sistema ambientale;
- o Carta del sistema insediativo-infrastrutturale.

La predisposizione di tale elaborato ha messo in evidenza alcune caratteristiche del territorio comunale, sinteticamente riassunte ed elencate qui di seguito, suddivise per elaborato.

Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

- Il paesaggio comunale situato a nord dell'asse della Vecchia Gasparona (parte collinare) si caratterizza per la presenza diffusa del vincolo paesaggistico, di aree boscate e del vincolo idrogeologico;
- L'ambito collinare e' oggetto del Piano di Area dell'Altopiano dei Sette Comuni in un suo settore minimo;
- Il centro storico di Marostica e' definito di notevole importanza mentre gli altri nuclei e centri storici (frazioni ,localita'...) sono definiti di grande e medio interesse.

Carta delle fragilità

- Il paesaggio collinare presenta una serie di elementi areali e puntuali e lineari di fragilità, definibili in elementi franosi e scarpate di degradazione nonché dalla presenza di stazioni radiobase locali;

- Il territorio comunale presenta un duplice livello di reticolo idrografico locale, con elementi di primo e secondo livello, che si allarga a scala territoriale con inserimento del Fiume Brenta come asse idrografico portante, già definito come alveo fluviale disperdente;
- L'ambito comunale presenta, dal punto di vista della pericolosità idraulica, una serie di ambiti puntuali oggetto di esondazioni e allagamenti periodici.

Carta del sistema ambientale

- L'ambito collinare, dall'asse della Vecchia Gasparona in su, è definito come area carsica con presenza diffusa di aree boscate;
- Il disegno della rete ecologica provinciale individua nel territorio comunale la presenza di alcuni elementi che la compongono, tra cui un corridoio ecologico nell'ambito compreso tra il territorio comunale e Bassano del Grappa, un ulteriore corridoio ecologico che si distende con direzione est-ovest nella fascia alta collinare, e infine un corridoio ecologico secondario nel settore ovest comunale, all'esterno dei confini comunali comunque; altri elementi del disegno della rete ecologica fanno riferimento al riconoscimento dei corridoi ecologici così come definiti dal PTRC, il quale riconosce come tali il sistema est-ovest collinare dato dalle aree boscate o ad elevata naturalità.

Carta del sistema insediativo-infrastrutturale

- L'area produttiva situata nel settore sud comunale è classificata come area produttiva ampliabile ;
- L'asset infrastrutturale comunale esistente si caratterizza per una distribuzione est-ovest e nord-sud, su cui si innesta il progetto della Pedemontana Veneta e dei caselli e complanari ad essa collegati;
- Altri elementi viari di progetto individuati fanno riferimento a una tangenziale di bypassaggio del centro di Nove nel suo settore ovest.

Elaborato: Tavola 1.3 - Pianificazione sovraordinata – Piano Regionale della Mobilità

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: Piano Regionale della Mobilità

Fonte: Regione Veneto

Metodologia: Lettura e interpretazione del Piano Regionale

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro:

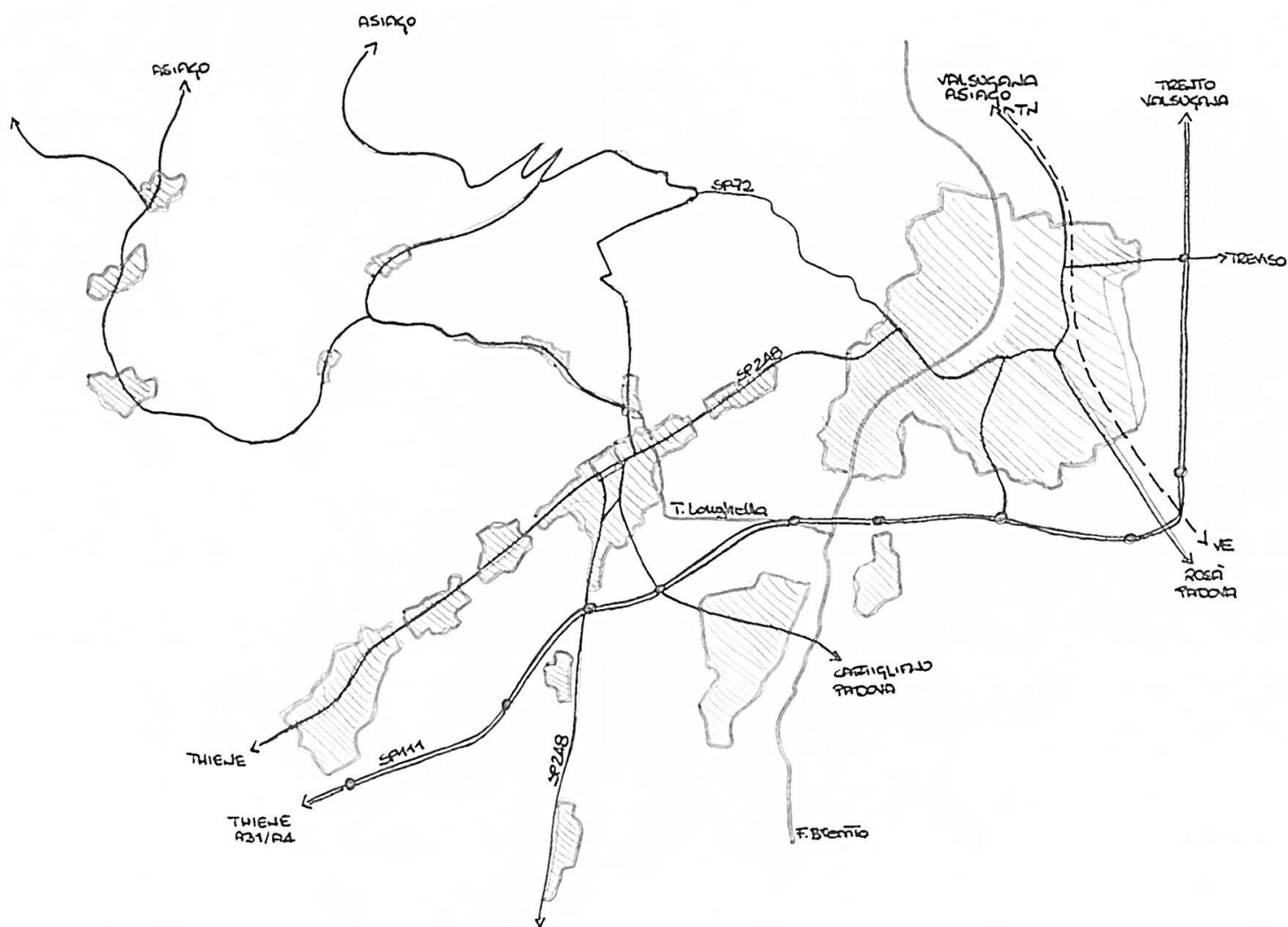
Scala di restituzione: Varie

L'elaborato rappresenta le indicazioni e le politiche (e relative azioni) che lo strumento di pianificazione regionale definisce per l'area sovralocale interessante il territorio comunale di Marostica.

Il Piano viene così esplicitato in una serie di asset o temi specifici in esso definiti, al fine di evidenziare quali siano i temi interessanti l'ambito vasto comunale.

Gli asset individuati fanno riferimento a:

- Rete autostradale, che costituisce cornice infrastrutturale a scala vasta per Marostica, laddove l'elemento viario di riferimento è sia la A4 sia la A31;
- Rete logistica, che interessa direttamente il territorio comunale solo nel suo scenario di medio-lungo periodo con l'inserimento della Pedemontana Veneta come asse di scorrimento est-ovest;
- Servizio SFMR, laddove per Marostica il nodo di riferimento è quello di Bassano del Grappa;
- La rete dell'alta capacità, dove ancora il corridoio di riferimento è quello della ferrovia Milano-Venezia;
- La rete stradale primaria, sotto riportata a livello di schema interpretativo.



Schema sistema insediativo

Elaborato: Tavola 1.4 - Pianificazione sovraordinata – Piano di Area dei Sette Comuni dell’Altopiano di Asiago

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: Piano di Area

Fonte: Regione Veneto

Metodologia: Lettura e interpretazione del Piano di Area

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro:

Scala di restituzione: Varie

Il Piano di area comprende il territorio o parte del territorio dei Comuni di: Asiago, Bassano del Grappa, Caltrano, Calvene, Campolongo sul Brenta, Cogollo del Cengio, Conco, Enego, Foza, Gallio, Lugo Vicentino, Lusiana, Marostica, Roana, Rotzo, Valdastico, Valstagna.

Geograficamente il Piano confina a nord con la provincia autonoma di Trento, ad est costeggia il fiume Brenta, a sud comprende parte dei Comuni di Bassano del Grappa e Marostica seguendo la strada provinciale, include l'intero territorio comunale di Lusiana, per allacciarsi alla quota 600 m s.l.m. in corrispondenza dei comuni di Lugo Vicentino, Calvene, Caltrano, Cogollo del Cengio; ad ovest confina con il territorio del comune di Valdastico.

La Regione interviene su queste aree con un PIANO DI AREA, ai sensi dell’art. 3 della L.R. 61/85 e argomentato nella relazione del P.T.R.C. che consente di approfondire le questioni connesse alla più generale organizzazione della struttura insediativa con le indispensabili salvaguardie per luoghi ed ambienti di pregio, finalizzate ad evitare progressive sottrazioni delle risorse naturali. Il Piano di Area discende da una duplice esigenza: fare assumere dirette responsabilità alla Regione per “problemi riconosciuti a livello regionale” in merito a siti eccezionali, sperimentazioni progettuali su aree tematiche estensibili ad altre realtà, aree amministrate da più enti e per decisioni d’intesa con altre regioni, sviluppare elaborazioni progettuali direttamente dalla Regione da affiancare al ruolo tradizionale di controllo amministrativo.

Il quadro della pianificazione regionale di cui i Piani d’Area costituiscono una componente, viene a configurarsi secondo il P.T.R.C. come «un disegno complessivo all’interno del quale alcuni “approfondimenti” consentono di agire con puntualità su “zone strategiche” caratterizzate da specifiche problematiche riconosciute di interesse regionale, mentre un articolato sistema di direttive e di procedure detta regole di comportamento per i diversi soggetti che collaborano alla costruzione e all’attuazione del piano. La struttura e caratterizzazione dei Piani d’Area risulta ancora strettamente legata ai contenuti del P.T.R.C. distinguibili in tre categorie: il quadro di riferimento per ogni programma di intervento di rilievo regionale per soggetti pubblici e

privati; le direttive nei confronti dei soggetti della pianificazione urbanistica sott'ordinata; i precetti cogenti (prescrizioni e vincoli) per gli strumenti della pianificazione; e alla specifica valenza paesistica assunta ai sensi del Decreto Legislativo 490/99.

Elaborato: Tavola 1.5 - Pianificazione sovraordinata – Mosaico dei Piani

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: PRG – PAT- PATI comunali

Fonte: comunali

Metodologia: Lettura e interpretazione degli strumenti di pianificazione comunali

Elementi geometrici prodotti: Immagini e disegni interpretativi

Scala di lavoro: Varie

Scala di restituzione: Varie

L'elaborato mira, attraverso la lettura dei singoli strumenti comunali dei territori amministrativi limitrofi a quello di Marostica, e quindi attraverso la loro interrelazione fisica e relazionale, alla lettura delle dinamiche di trasformazione, al riconoscimento delle regole e delle valenze del territorio vasto, alla lettura dei cosiddetti temi di bordo necessari in un'ottica di pianificazione capace di essere a carattere transcalare, ovvero sia locale che d'area vasta.

L'elaborato così composto risulta essere variegato dal punto di vista delle scelte rappresentative e del relativo linguaggio di comunicazione (tipi di strumenti comunali differenti, dal PRG al PAT al PATI) e costruito su scenari temporali differenti (datazione degli strumenti comunali e temporalità degli scenari predefiniti. Questo non consente una interpretazione diretta degli stessi, ma costituisce comunque strumento e momento di analisi, a volte pittografica, dei temi di margine o bordo comunale, e quindi dei cosiddetti temi di livello sovra comunale, dalla viabilità ai luoghi della produzione, dal sistema ambientale a scala macro alle direttrici di sviluppo insediativo in atto o previste.

L'immagine a lato riporta lo schema interpretativo dell'assetto infrastrutturale primario e dei nuclei insediativi consolidati, al fine di far emergere la rete caratterizzante il territorio (storicamente, funzionalmente...) e la relazione tra rete infrastrutturale e forma del tessuto urbano consolidato. Questa relazione mette in evidenza ad esempio come l'asse storico della Vecchia Gasparona costituisca, di fatto e inevitabilmente, l'asse forte del sistema urbano, con un continuum di insediamenti lineari con elemento ordinatore la vecchia strada provinciale, in un asse forte che va da Bassano del Grappa a Thiene, e che costituisce fascia pedecollinare di separazione tra il sistema collinare e il sistema di pianura.

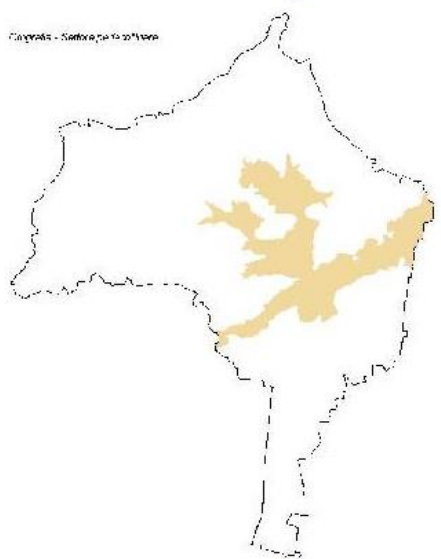
In questo contesto insediativo la nuova Gasparona (ora Pedemontana Veneta), costituisce asse di scorrimento o strada di bordo riconosciuta, con disegno parallelo alla vecchia Gasparona, e con un sistema di porte di ingresso/uscita che permettono una loro caratterizzazione (funzionale e percettiva).

Il disegno sottostante invece riporta lo schema interpretativo del fronte della vecchia Gasparona, laddove il tema di analisi e di progetto ricercato è la porosità o permeabilità dell'asse stesso nella sua direttrice nord-sud; il disegno evidenzia, nel tratto compreso tra Mason Vicentino e Bassano, la presenza di una serie di varchi, più o meno evidenti e più o meno strutturati che permettono tale connessione, e riconducibili o a corsi d'acqua o a spazi di interstizio non ancora occupati. Se l'ambito della Vecchia Gasparona costituisce strada di bordo a sud, l'ambito compreso tra quest'asse e la dorsale urbana costituisce ambito su cui evidenziare una gerarchia tra spazi aperti e spazi costruiti, da mettere in relazione fisica e funzionale con il sistema ambientale rilevante della collina. Questo può essere perseguito attraverso un processo di destrutturazione dell'asse viario della dorsale urbana, attraverso una sua declinazione a carattere locale o urbano, laddove l'elemento ordinatore non è l'azione di spostamento veloce e di attraversamento ma bensì lo spazio costruito a fronte strada e la permeabilità dell'asse stesso.

Orografia - Settore di pianura



Orografia - Settore collinare



Orografia - Settore collinare



Elaborato: Tavola 2.3 – Morfologia del territorio – orografia e idrografia

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione della morfologia del territorio fisico

Elementi geometrici prodotti: Caratterizzazione del territorio

Scala di lavoro: 2.000-5.000

Scala di restituzione: 10.000

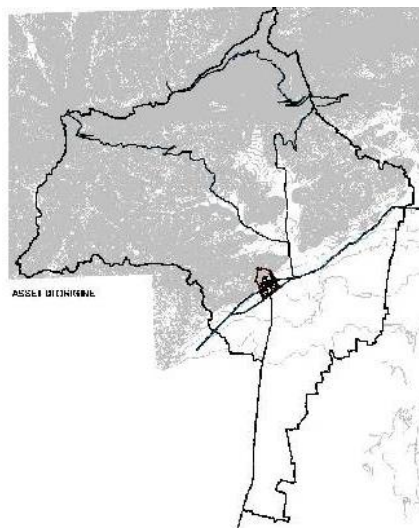
“Nell’osservazione di un paesaggio l’orografia è caratteristica prevalente”. Sono le “strutture orografiche che rendono specifico e unico ciascuno di questi paesaggi: la percezione della tridimensionalità misurata con lo sguardo è la chiave di lettura principale del luogo”.

Le tessiture morfologiche, le altimetrie e gli agenti morfologici hanno modificato il paesaggio nel tempo e la stessa orografia ha condizionato e continua a condizionare e caratterizzare l’esposizione al sole, gli affacci, le viste, gli orizzonti, generando nuovi paesaggi e nuove immagini di riferimento.

Dal punto di vista morfologico il territorio di Marostica presenta un carattere composito ed eterogeneo dovuto principalmente alle particolari condizioni oro – idrografiche del territorio: la città s’estende su di un territorio che si divide in due macro paesaggi, quello di pianura e quello collinare, intervallati da una fascia di penetrazione collinare sede della struttura urbana consolidata centrale, e che di fatto costituisce “gradino” di accesso alla collina.

Viene nel seguito analizzata una serie di elementi che si configurano come “invarianti” del paesaggio fisico e che possono risultare d’aiuto nella sua lettura. Le tre immagini a lato, a tale proposito, rappresentano queste tre macro fasce o paesaggi, da quello di pianura (in alto) alla fascia centrale est-ovest (centro) a quello di collina (in basso).

Elemento caratterizzante questo sistema o disegno della forma del territorio è la presenza di una serie di varchi o corridoi di penetrazione del sistema insediativo (e quindi orograficamente basso) nella collina, prevalentemente in presenza di elementi d’acqua lineari (es. T. Longhella).



Elaborato: Tavola 2.4 – Morfologia del territorio – infrastrutture

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

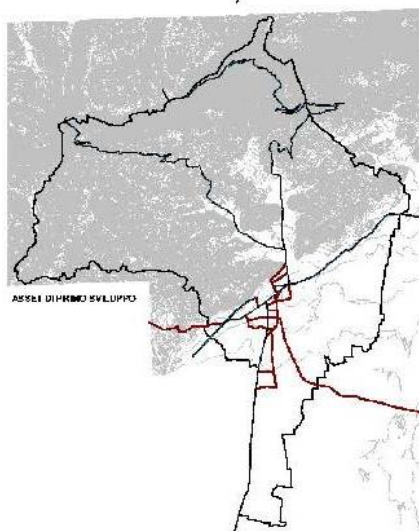
Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione della morfologia del territorio fisico infrastrutturale

Elementi geometrici prodotti: Caratterizzazione del territorio

Scala di lavoro: 2.000-5.000

Scala di restituzione: 10.000

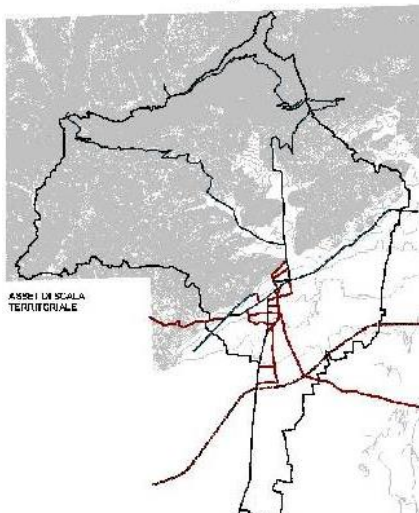


Le immagini a lato evidenziano, sempre a proposito della morfologia del territorio, gli aspetti e gli elementi legati al sistema infrastrutturale. Questo viene esplicitato attraverso l'unione di criteri sia di tipo storico che di tipo funzionale o gerarchico.

L'immagine in alto evidenzia l'asset infrastrutturale originario o storico, caratterizzato dall'asse est-ovest Bassano – Thiene, comprensivo della prima variante viaria che ha definito il passaggio a sud delle mura del centro storico.

A tale disegno o asset si affianca successivamente un ulteriore rete (disegno centrale) che costituisce a rafforzare la direttrice est-ovest, quella nord-sud e inoltre a definire la forma urbana del capoluogo, percepibile all'interno di una sorta di semicerchio con origine la città murata.

Il terzo disegno (in basso), invece, aggiunge a tale scenario l'elemento di scala territoriale dato dalla Nuova Gasparona (ora SPV), che ridisegna un margine sud nel territorio, rafforza la costruzione di un triangolo produttivo nel margine sud comunale, e di fatto rifunzionalizza l'asse storico originario, declassandolo a scala locale o urbana.



Questa lettura storicizzata e gerarchizzata dell'asset infrastrutturale permette di avere temi ed elementi (fisici, disegnati) utili per l'interpretazione della città fisica e della forma urbana, e permette quindi di poter avviare un processo di reinterpretazione della rete locale e sovra comunale.

Elaborato: Tavola 2.5 – Morfologia del territorio – costruito

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

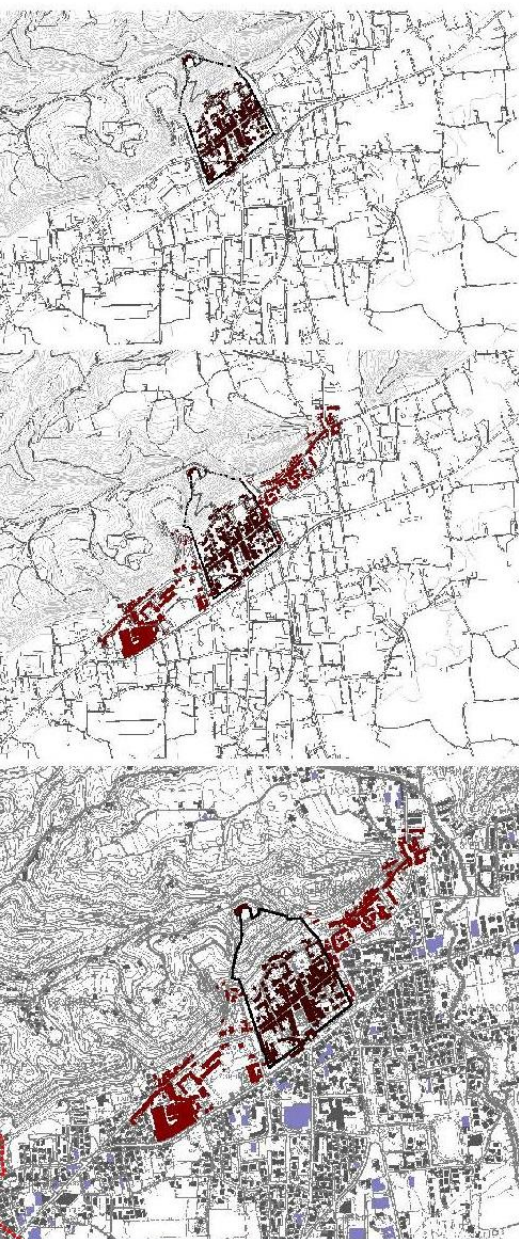
Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione della morfologia del territorio fisico costruito

Elementi geometrici prodotti: Caratterizzazione del territorio

Scala di lavoro: 2.000-5.000

Scala di restituzione: 10.000



L'analisi della città fisica come componente della morfologia del territorio consente di:

- Evidenziare i caratteri evolutivi dell'insediamento
- Evidenziare le tracce e i processi di territorializzazione
- Ricostruire le potenzialità, le risorse non valorizzate, i "percorsi" interrotti o cancellati dall'evoluzione
- Comprendere le "regole di trasformazione" della forma urbana
- Evidenziare le testimonianze rilevanti

L'interesse di un'analisi dei caratteri storici per la pratica urbanistica è di ricostruire una serie di "Invarianti storiche", ovvero un "insieme degli elementi fisici, economici, sociali e culturali presenti, espressione del perdurare di rapporti spaziali, produttivi, sociali e culturali che, nella lunga durata, hanno determinato la costruzione del territorio".

Il metodo utilizzato mira alla lettura delle cosiddette soglie storiche di formazione del disegno o forma urbana attuale, laddove l'elemento centrale o di origine è inevitabilmente la città murata storica, comprensiva del Castello Superiore e del Castello Inferiore, laddove l'elemento della cinta muraria costituisce segno fisico nel territorio, con la doppia componente di distribuzione (orizzontale e verticale).

L'interpretazione effettuata riconosce poi nella direttrice est e ovest, e quindi nelle relative porte della cinta muraria, la direttrice storica principale, caratterizzante la distribuzione della città odierna; questa si appoggia all'asse storico che si dispone perpendicolare alle mura, successivamente abbassato spostando la viabilità di connessione a sud della mura stesse; in questa fascia si riconoscono anche edifici speciali che caratterizzano tali direttrici di entrata/uscita, sia a carattere produttivo che comune.

Il terzo step o passaggio definito e riconosciuto fa riferimento al disegno attuale della città, laddove si evidenzia un rafforzamento delle due direttrici storiche, e altresì un rafforzamento, inevitabilmente con caratteristiche differenti, tra direttrice sud e direttrice nord. Tale ultima immagine potrebbe

essere a sua volta esplosa in una serie di immagini o mappe tematiche, costruite per destinazione o funzione (destinazione residenziale, destinazione produttiva, servizi...) e costruite per tipologia o densità o rapporto tra costruito e spazi aperti (edificazione in collina), che qui viene però assimilata all'interno della struttura o forma attuale, demandando ad una lettura a scala differente del tessuto edificato, anche per classi o tipi di tipologie edilizie.

Elemento forte che esce da tale analisi o lettura fa riferimento alla forma e distribuzione storica della città di origine posta lungo gli assi est e ovest, e sul fatto che questa di fatto costituisca elemento o margine fisico urbano ancora percepibile e riconoscibile, e di fatto elemento di invariante o permanenza nella forma e struttura del territorio e del paesaggio comunale.

Tale elemento fisico, associato alle altre due interpretazioni della morfologia del territorio, specialmente quella orografica, diventa così elemento di progetto qualora venga legittimato come margine fisico e valorizzato nel suo interrelarsi al sistema ambientale, laddove l'elemento o l'obiettivo primario è la permeabilità dello stesso, sia longitudinalmente che trasversalmente allo stesso. In questa tematica elementi progettuali come gli spazi di retro fronte o gli spazi della connessione lenta o ancora dei cosiddetti parchi urbani di margine posso costituire temi progettuali rilevanti per il piano, sia dal punto di vista progettuale che normativo, e quindi di definizione di regole e strumenti per la valorizzazione attiva del territorio e la sua tutela come elemento caratterizzante il territorio comunale.

Elaborato: Tavola 3.1 – Uso del suolo

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione dell'uso del suolo

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000

Scala di restituzione: 10.000

L'elaborato rappresentante la carta dell'uso del suolo per il territorio comunale di Marostica è stato predisposto attraverso l'indagine del PRG vigente incrociata con il processo di foto interpretazione su base ortofoto del 2007.

La procedura di costruzione dell'elaborato prevede l'identificazione (copertura del suolo al 2013) dei vari ambiti di utilizzo del suolo attraverso poligoni definiti da polilinee spezzate, e codificati attraverso un elemento puntuale recante l'identificazione della categoria o classe di riferimento per quanto riguarda l'utilizzo del suolo.

Fase successiva e finale della metodologia di lavoro è la trasposizione da elementi lineari ad elementi areali.

La predisposizione di tale elaborato ha messo in evidenza alcune caratteristiche del territorio comunale, sinteticamente riassunte ed elencate qui di seguito:

- a. L'ambito collinare si caratterizza come ambito prevalentemente definito da prati e prati arborati e aree boscate;
- b. L'ambito agricolo e urbano-rurale presenta una serie di nuclei insediativi, prevalentemente a impianto lineare appoggiato alla viabilità minore, e nell'ambito situato a sud (dove è prevalentemente distribuito) è a prevalente destinazione a seminativo, con debole e frammentata presenza di elementi lineari e puntuali dell'architettura del paesaggio (filari ,siepi, alberature, ecotoni....); in questo paesaggio la direzione prevalente della tessitura agricola è con direzione nord-sud, con appezzamenti a regolare dimensione, più estensivi nel settore più meridionale comunale. In tale ambito la prevalenza delle infrastrutture è con direzione nord-sud, e una elevata presenza altresì di strade a carattere interpoderali;
- c. Il tessuto a destinazione residenziale e produttivo si presenta compatto e continuo, collegato in maniera lineare e a frangia lungo la vecchia strada originatrice dell'assetto insediativo attuale e lungo le direttrici nord e sud, che costituiscono elementi ordinatori di tali insediamenti;

- d. Si rileva nel territorio una disseminazione di attività produttive o similari (attività produttive, attività terziarie....), collocate prevalentemente lungo l'asse stradale storico Vecchia Gasparona o all'interno del tessuto costruito consolidato;
- e. Il territorio comunale disegna nel territorio sostanzialmente una classificazione (macroclassificazione) verticale, che individua una successione di 4 paesaggi (macropaesaggi), da nord a sud: sistema collinare alto, sistema pedecollinare, sistema urbano consolidato, sistema perir urbano, sistema rurale;
- f. La maglia delle grandi infrastrutture che percorrono il territorio comunale definiscono una griglia di riferimento ben visibile e rilevante e racchiude al suo interno la viabilità di livello comunale, che è facilmente identificabile nelle sue varie definizioni (viabilità principale, viabilità secondaria e di distribuzione, viabilità locale);
- g. La geografia idrografica del territorio comunale individua la presenza di corsi d'acqua (a vari livelli.... rii, torrenti...) vincolati anche dall'ex vincolo Galasso ora D.Lgs. 42/2004, che percorrono in direzione nord-sud (prevalentemente) il comune, qualche altro elemento idrografico attraversa il territorio comunale con direzione nord sud, ma risulta essere di entità minore;
- h. La struttura idrografica principale identifica quindi nell'area una sorta di corridoio privilegiato dal punto di vista paesaggistico e naturalistico ed ecologico, laddove l'elemento acqua può costituire elemento ordinatore del progetto di reti ecologiche e di valorizzazione del paesaggio;
- i. La struttura del tessuto in ambito agroforestale risulta essere ordinata e continua, con una presenza di sprawl urbano non eccessiva e non troppo incisiva, per lo più localizzata lungo i fronti della viabilità di riferimento; l'immagine media del territorio rappresenta la presenza di aree adibite a seminativo, adibite a prati stabili, e adibite a colture arboree.

Elaborato: Tavola 3.2 – Carta semiotica

Base cartografica di riferimento: Ortofoto

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione delle relazioni di paesaggio

Elementi geometrici prodotti: Aree, Linee, Punti

Scala di lavoro: 5.000- 10.000

Scala di restituzione: 10.000

“Semiotica” deriva dal greco, e significa “segno”, ed individua un settore di studi che si occupa in primo luogo di tutto ciò che l’uomo usa per comunicare.

Il paesaggio comunica, e lo fa attraverso l'uso dello spazio che se ne è fatto e che ancora le comunità che operano in esso, svolgono. La comunicazione avviene attraverso l'uso e la percezione delle varie componenti naturali, storiche e simboliche, ed agisce a più livelli, che vanno dal concreto all'astratto, in un passaggio privo di precisi confini. Molti studi affermano che tale comunicazione, sarà sempre condizionata dal nostro modo di vedere le cose.

Nella introduzione al libro di “La dimensione nascosta”, E. Hall esamina “cosa siano lo spazio personale e sociale e come l'uomo li percepisca” definendo i termini della “prossemica”. Egli sottolinea: “l'uomo non potrà mai staccarsi dalla sua propria cultura originaria, perché essa è così profondamente penetrata nelle pieghe del suo sistema nervoso da determinare la sua percezione del mondo... è un grande errore agire come se l'uomo da una parte e le case, le città, la tecnologia ed il linguaggio dall'altra, fossero entità separate. L'uomo e il complesso delle sue estensioni costituiscono un unico sistema di interrelazioni”. Un evento o una cosa hanno senso quando, oltre all'apparenza più superficiale, ci dicono qualcos'altro.

La “prossemica” di Hall tratta della “semiologia dello spazio” e ci insegna, che lo spazio è comunicazione filtrata dalla cultura. Il modo con cui lo percepiamo non può che essere condizionato dalla sostanza culturale che ha permeato la nostra stessa essenza.

E' stata quindi predisposta una carta semiotica sullo stato di fatto del territorio dal punto di vista delle criticità e delle interazioni relazionali e spaziali presenti sul territorio. Essa mette in evidenza come sussistano nel territorio una serie di criticità prevalentemente puntuali e alcuni elementi di criticità lineari; essa mette in evidenza altresì come sussistano nell'area comunale una serie di fenomeni di (inter)relazione relazionale e spaziale.

La carta rappresenta quindi la rete formata da questi segni o relazioni o dinamiche (e relativi effetti ed impatti). Essa è per natura prettamente

“pittografica”, e per tale motivo è più rappresentante delle dinamiche di effetto più che degli impatti o azioni puntuali e precise. Essa va intesa come rappresentazione (una delle tante rappresentazioni) del territorio utile per poter dare una quarta dimensione di lettura al piano; tale “quarta dimensione” va a supplire alla inevitabile staticità delle tavole di base, ed evidenzia la necessità di leggere gli effetti e gli impatti di certe azioni o di certe fonti di pressione non in modo locale e statico ma bensì all’interno di un territorio che inevitabilmente è altrettanto dinamico.

Il territorio allo scenario zero

La Carta semiotica allo scenario zero (attualità) evidenzia una struttura pluridirezionale del territorio, sia dal punto di vista morfologico che relazionale.

La lettura evidenzia principalmente due direzioni del territorio, una orizzontale costituita dalla quinta paesaggistica della collina e del reticolo infrastrutturale e insediativo principale, e una verticale data dal reticolo idrografico e dalla relazione tra collina e pianura (verticalità del territorio).

La carta evidenzia una distribuzione delle criticità e fragilità più o meno omogenea, con una certa caratterizzazione di queste a seconda del paesaggio in cui insistono (collina o pianura), laddove nella parte settentrionale del territorio sussistono prevalentemente elementi di tipo naturale mentre nel settore meridionale sussistono elementi di tipo o origine antropica.

Altri tipi di pressione o impatto sono individuate, trasversalmente al territorio, lungo le cosiddette aree di in between ovvero ambiti di frontiera o di confine tra paesaggi (esempio tra costruito e spazi aperti o ancora tra consolidato e fascia pedecollinare).

I temi, in sintesi, rappresentati, fanno riferimento a:

- reticolo idrografico e fiume vincolati
- ambiti rurali integri
- viabilità con carico critico
- Intersezioni stradali pericolose
- Aree di in between tra paesaggi differenti
- Punti di pressione di tipo puntuale
- Punti di pressione di tipo areale
- Assi della relazionalità o direzionalità del territorio

Lo scenario di Piano

Lo scenario di Piano da definire con gli obiettivi e le azioni di Piano interverrà sullo stato di fatto in modo

plurimo:

- salvaguardando le risorse e le vocazioni e le opportunita' presenti nel territorio
- limitando o contenendo le criticita' esistenti
- potenziando e ricostruendo il legame relazionale nord-sud della dorsale urbana centrale
- ridefinendo il livello qualitativo e identitario delle aree cosiddette di in between

Questo permette di andare a esaltare le vocazioni dei singoli paesaggi e ambiti del territorio, e in tal maniera favorire la ricerca delle soluzioni più idonee per lenire gli impatti individuati sul territorio, sia in termini diretti che indiretti.

L'approccio del Piano quindi continua ad esaltare l'orizzontalità del territorio, naturalmente orizzontale proprio per la distribuzione dei diversi paesaggi che caratterizzano il territorio comunale, ricercando però altresì una dimensione verticale (i cosiddetti "transetti") nell'area; questo viene ricercato soprattutto, come detto, nella ridefinizione delle aree di bordo urbano, intese come opportunità per la definizione e costruzione di un nuovo modello di tipo insediativo e ancora come un nuovo modello di gestione delle trasformazioni del territorio.

La metodologia di costruzione e rappresentazione di tale elaborato è prettamente strutturale e indicativa, e mira a "disegnare" le linee e gli elementi che caratterizzano certe dinamiche ed effetti nel territorio, sia dal punto di vista della pressione esercitata sia dal punto di vista della capacità di definire e strutturare fenomeni di (inter)relazione nel territorio; onde per cui tale elaborato deve essere considerato come indicativo ma non prescrittivo, strutturante ma non completo.

Elaborato: Tavola 3.3 – Superficie Agricola Utilizzabile

Base cartografica di riferimento: Ortofoto, Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione del territorio

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

La nuova Legge Urbanistica Regionale, n. 11/2004 all'art. 13, co. 1 lett. f) assegna al P.A.T. il compito di determinare il limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa da quella agricola, avendo riguardo al rapporto tra la superficie agricola utilizzata (SAU) e la superficie territoriale comunale (STC), secondo le modalità indicate nel provvedimento di cui all'art. 50, co. 1 lett. c). Tale provvedimento emanato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 3178/2004 contiene gli atti di indirizzo e tra questi, quello che si riferisce al calcolo della SAU massima trasformabile.

In quel documento si riporta la definizione di SAU, che corrisponde alla superficie agricola utilizzata comprendente una serie di utilizzazioni dei terreni come indicato nel 5° censimento generale dell'agricoltura – regolamento di esecuzione – DPR 6 giugno 2000 n. 197 – modello di rilevazione – sezioni II e IX).

Il valore della SAU calcolata sulla base della Tavola dell'Uso del Suolo, supera il parametro 45,40% definito (riportando un valore pari a 48,54 %) il quale indica quindi l'indice medio di trasformabilità della SAU negli ultimi dieci anni per quel che riguarda i comuni veneti di collina.

Per cui la trasformabilità massima della SAU nel PAT di Marostica si trova moltiplicando la SAU per il valore percentuale di riferimento pari a 0,65:

SAU calcolata dopo la DGRV n. 3650/2008

Elaborato: Tavola 3.6 – Sistemi ecorelazionali

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione del territorio – elementi per la biodiversità

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

Dalla frammentazione alla rete ecologica

La frammentazione è un processo legato prevalentemente all'azione dell'uomo e può essere definito come il procedimento attraverso il quale una porzione di territorio omogenea (boschi, praterie, prati...) viene divisa in più parti spesso separate tra loro o viene in alcuni casi rimossa.

Le superfici naturali si trovano così' a formare dei frammenti spazialmente isolati e immersi in una matrice territoriale di origine antropica.

La frammentazione cresce a scala globale per effetto di un aumento della popolazione umana e della relativa domanda di nuove terre da utilizzare.

La frammentazione porta alla riduzione dei patches (area che presenta condizioni ambientali omogenee) e al loro isolamento, trasformando la matrice ambientale da favorevole a ostile. Le popolazioni delle patches risultano inferiori e di conseguenza più vulnerabili.

Il processo di frammentazione porta alla "strutturazione di ecomosaici" a diverso grado di eterogeneità, in cui si riconoscono:

- una matrice antropica
- frammenti di ambiente naturale
- ambienti di margine.

Il progetto della rete ecologica costituisce uno strumento per la stima, la previsione e la gestione dei flussi di paesaggio, con l'obiettivo in primis di salvaguardare la biodiversità'.

Il concetto di rete ecologica assume varie accezioni:

- rete ecologica come sistema interconnesso di habitat
- rete ecologica come sistema di parchi e riserve
- rete ecologica come sistema paesistico
- rete ecologica come scenario ecosistemico polivalente.

Il progetto o disegno della rete ecologica è composto da quattro elementi principali:

- aree centrali o core areas
- fasce di protezione o buffer zones
- fasce di connessione o corridoi ecologici
- aree puntiformi sparse o stepping zone
- aree di ripristino ambientale o restoration area.

CORE AREAS

Sono aree naturali di grandi dimensioni dove sono concentrate il maggior numero di specie, capaci di sostenere popolamenti ad elevata biodiversità. Le aree protette costituiscono per definizione o vocazione "core areas".

BUFFER ZONE

Sono fasce di protezione che circondano le core area con funzione protettiva verso il nucleo centrale

CORRIDOI ECOLOGICI

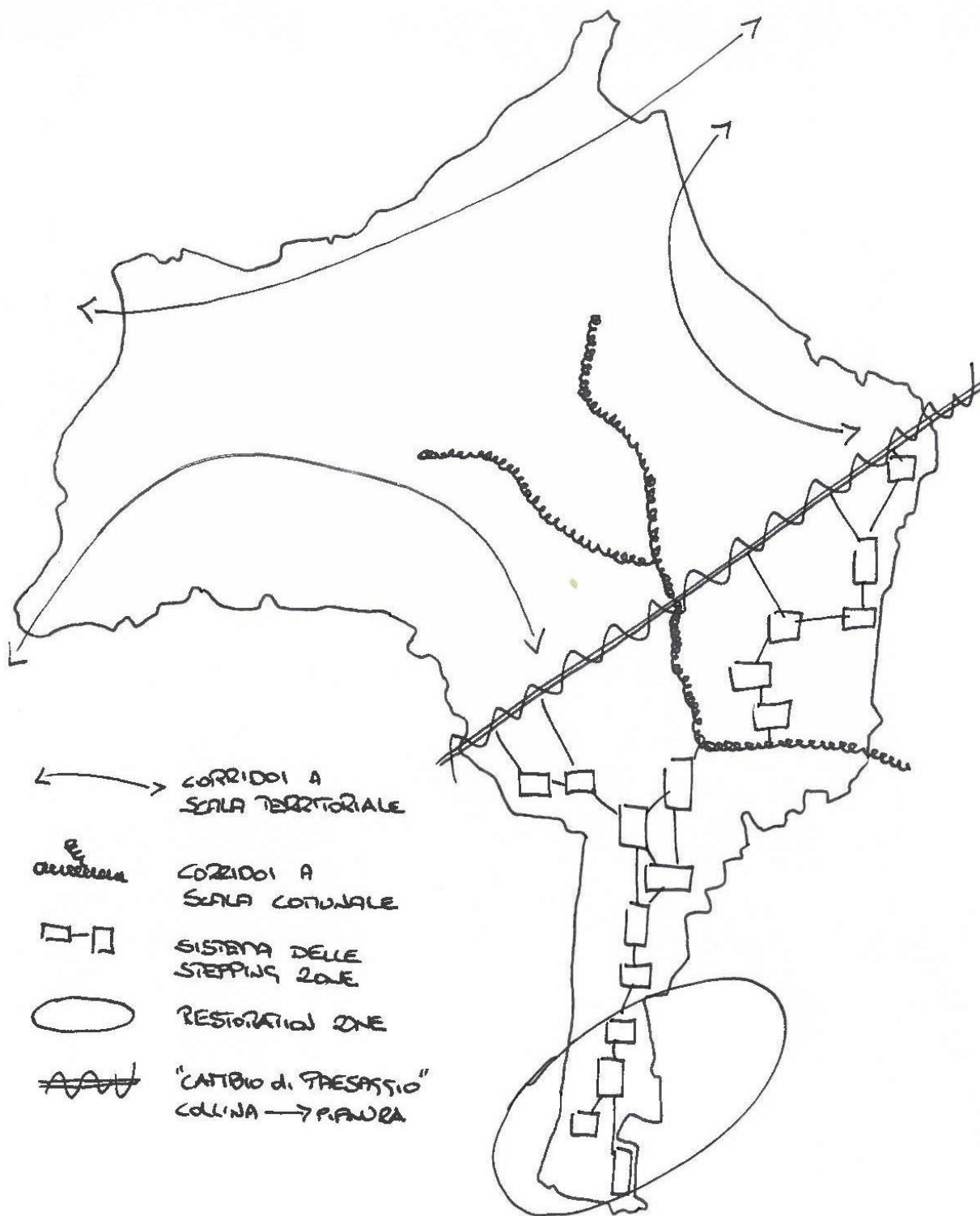
Sono fasce naturali con funzione di favorire gli spostamenti delle specie tra i nodi e gli altri componenti della rete, al fine di favorire uno scambio tra popolazioni

STEPPING ZONE

Aree con funzione di completare gli elementi di discontinuità (se presenti) dei corridoi ecologici attraverso aree naturali minori

RESTORATION AREA

Sono aree create appositamente al momento del progetto per garantire il buon funzionamento del sistema della rete, utile strumento in presenza di livelli di frammentazione o trasformazione elevati.



Elaborato: Tavola 4.1/4.2/4.3 – Stato di attuazione del PRG vigente

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: PRG vigente

Metodologia: Stato di attuazione del PRG vigente – zone C, D e standard

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

Gli elaborati predisposti rappresentano graficamente lo stato di attuazione delle zone C e D e standard nel tessuto urbanistico comunale, al fine di andare a verificare lo stato di realizzazione di esse, e quindi andare a valutare anche in prospettiva tutti quegli spazi vuoti o da recuperare o da riqualificare presenti nel tessuto urbano, a cui dare precedenza rispetto al consumo di nuovo suolo agroforestale.

Sono stati quindi individuate rappresentate le zone C (C2.1- C2.2, C3) e D (D2) e standard (classificate nelle classiche quattro lettere del Decreto Ministeriale del 1968, in relazione al loro stato di attuazione, classificandole in realizzate, non realizzate, e classificandole a loro volta a seconda dello stato dell'arte dell'iter di attuazione.

Elaborato: Tavola 4.6 – Sprawl urbano o frammentazione del territorio

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: PRG vigente

Metodologia: Consumo di suolo

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

A partire dalla fine degli anni Settanta la ricerca di luoghi più salubri unita all'aumento dei prezzi degli immobili nelle maggiori città ha prodotto l'esodo dai centri urbani e ha contribuito al fenomeno di diffusione delle città che ha assunto il nome di urbanizzazione diffusa o sprawl, termine che si riferisce a "modalità di urbanizzazione caratterizzata da basse densità abitative e abbondante occupazione di suolo".

Questa antropizzazione diffusa sommata alla ricerca dell'efficienza di certi ecosistemi (per esempio agrari) e all'enfatizzazione che la società occidentale conferisce agli aspetti tecnologici piuttosto che biologici determina un contrasto sempre più marcato tra il paesaggio antropico e quello naturale.

Il fenomeno dello sprawl urbano determina nel territorio una serie di problemi, probabilmente maggiori rispetto a quelli prodotti dalla città cosiddetta densa: ad esempio produce un notevole consumo di suolo, in quanto lo spazio effettivamente occupato dagli edifici sparsi è solo una piccola parte dello spazio effettivamente influenzato dalla presenza degli edifici stessi.

La frammentazione che questi determinano influisce sulla possibilità di uso del territorio circostante e sulle relazioni che permettono il funzionamento del sistema paesistico.

Nella rappresentazione cartografica gli ambiti color ocra corrispondono alle fasce di territorio che rappresentano l'influenza degli edifici e delle infrastrutture nel paesaggio agrario. Si noti come gli spazi rimanenti costituiscano per lo più aree di risulta in cui diventa molto difficile praticare un'agricoltura multifunzionale che contenga anche le funzioni utili al benessere degli abitanti; nel sistema collinare il costruito occupa una percentuale pari al 10% della superficie complessiva, in alcuni ambiti del territorio del sistema urbano lo spazio perso a causa dello sprawl urbano copre il 50% del territorio.

Questo comporta e determina una frammentazione tale da rendere difficile un'organizzazione di spazi aperti oltre ad andare ad aumentare l'individualismo in quanto si limitano gli spazi collettivi a favore di unità abitative autonome.

L'urbanizzazione diffusa richiede grandi quantità di energia a parità di abitanti. L'elevato consumo di suolo e la rapida trasformazione del paesaggio

tradizionale inducono localmente la riduzione di habitat e di biodiversità e la perdita di riconoscibilità a favore di una omologazione dei luoghi e degli stili di vita e riduzione dei rapporti sociali. Inoltre l'aumento dei consumi energetici e dei materiali da costruzione prodotti dalle tipologie insediative a bassa densità ha ricadute significative.

Lo sprawl altresì aumenta fortemente la dipendenza dal trasporto privato, con una richiesta di infrastrutture per la viabilità, aumento del traffico e dell'inquinamento globale.

Lo sprawl urbano è stato calcolato attraverso la sovrapposizione di un buffer di 50 metri attorno agli edifici a destinazione produttiva, un buffer di 30 metri attorno al resto dell'edificato, un buffer di 15 metri lungo gli edifici minori (annessi, baracche...). E' stato altresì inserito di sfondo l'ambito urbanizzato così come da strumenti urbanistici comunali. Le dimensioni dei buffer sono state attribuite in base alla raccolta di diverse fonti bibliografiche e tecniche, che hanno permesso di individuare dimensioni medie di disturbo (e di ingombro) prodotte dagli insediamenti e dalle infrastrutture lineari.

Le considerazioni che emergono dall'elaborato sono le seguenti:

- esiste una saldatura lineare, lungo la strada Vecchia Gasparona, laddove si assiste sostanzialmente ad un continuum urbanizzato e antropizzato degli spazi lineari, con una compromissione, anche rilevante, dell'eventuale spazio per un corridoio nord-sud;
- la crescita urbana del capoluogo è avvenuta a corona del nucleo storico, per inserimenti e addizioni continue al tessuto principale, all'interno di una sorta di semicerchio con fuoco nel centro murato;
- Il paesaggio rurale ha un consumo di suolo dovuto a fenomeni di sprawl urbano accettabili, così come la collina, laddove gli insediamenti sono prevalentemente di tipo lineare disposti lungo la viabilità locale.

I temi di progetto sono stati individuati in:

- il telaio ambientale visto come infrastruttura primaria, non risolvibile all'interno del perimetro comunale;
- le campagne urbane e i vuoti interclusi;
- Il consumo di suolo;
- le aree verdi pubbliche (e private).

Elaborato: Tavola 5.1 – I luoghi della produzione

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: PRG vigente

Metodologia: Tipi e modelli di aree produttive

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

La lettura del sistema produttivo per il territorio comunale è stata avviata a partire dalla individuazione dei cosiddetti territori della produzione, ovvero modelli e forme dei territori della produzione e loro contestualizzazione territoriale e geografica e settoriale.

Tale rappresentazione permette di andare a distinguere modelli e politiche di intervento differenti a seconda del modello di impianto produttivo considerato, partendo dal presupposto che ogni modello produttivo comporta e si porta dietro effetti e impatti differenti sugli altri sistemi considerati.

La scelta e la rappresentazione degli ambiti individuati e la loro rappresentazione territoriale (estensione, forma, relazioni) discende dalla loro significativa e dalla loro entità (e rappresentanza) territoriale rispetto al tema analizzato e più in generale sull'assetto produttivo e non solo del territorio, in termini di distribuzione, in termini di opportunità, in termini di criticità.

Sinteticamente i criteri (primi criteri) considerati nella definizione degli ambiti e dei relativi modelli fa riferimento a:

- Condizioni di continuità territoriale del modello produttivo, anche a scala sovra comunale;
- Indicazioni desunte sommariamente dai vari strumenti urbanistici comunali;
- Assetto e previsioni infrastrutturali.

I tre territori o modelli produttivi individuati fanno riferimento a:

- Macroambiti produttivi strutturati (parte sud comunale);
- Territori della produzione della piccola e media impresa (asse storico est-ovest);
- Attività sparse in zona impropria.

Macroambiti produttivi strutturati

Tale modello fa riferimento alle grandi (per estensione, per immagine, per percezione, per bacino di scala) aree a destinazione produttiva, terziaria, artigianale, che si presentano ambiti urbanizzati strutturati per la destinazione stessa.

I temi e le condizioni insediative caratterizzanti l'ambito sono:

- L'assoluta presenza di edifici e complessi a destinazione produttiva, artigianale, terziaria;

- Assenza di gerarchia forte tra i diversi materiali urbani dell'ambito (infrastrutture, manufatti, spazi aperti);
- Processi di ampliamento dell'ambito;
- Scarsa qualità degli spazi pubblici in genere e anche scarsa dotazione di servizi alla persona e alla impresa;
- Valore residuale dello spazio aperto intercluso tra le infrastrutture e tra queste e le aree industriali (produttive) che si connotano spesso come recinti impermeabili con un fronte e un retro da riprogettare;

Tali ambiti si caratterizzano quindi per caratterizzare e denominare un luogo e un sistema, che si eleva dal piano ove è inserito e si posiziona in un livello di indipendenza, soprattutto in termini di territorialità; in tal maniera gli ambiti si collocano nel territorio in modo indipendente dal proprio territorio comunale o propri territori comunali di riferimento per posizionarsi in un contesto territoriale privo di confini ridotti amministrativi. La struttura poi articolata e ordinata della loro urbanizzazione e organizzazione ne determina una loro natura prevalentemente centripeta, ovvero con la definizione di una soglia o di un limite che guarda al suo interno.

Territori della produzione e della piccola media impresa

Tale modello fa riferimento alle strip o strade produttive e terziarie minori (e storiche), formatesi per insediamenti spontanei e non strutturati, laddove l'asse infrastrutturale (anche minore) costituisce l'affaccio e l'accesso alla stessa; tale tipologia è spesso correlata al tessuto insediativo a destinazione residenziale, laddove la sequenza "urbana" di fronte è spesso rappresentata dall'alternanza casa-attività.

Appartengono a tale modello gli ambiti produttivi minori che prevalentemente costituiscono gli assi viari.

I temi e le condizioni insediative caratterizzanti l'ambito sono:

- La commistione di tessuto a destinazione residenziale e tessuto a destinazione commerciale, produttiva, terziaria, artigianale (minore);
- Processi di rifunzionalizzazione degli ambiti della produzione;
- Impatti significativi sui contesti urbani dei tessuti locali, specialmente in termini di viabilità e di inquinamento.

In questi luoghi o ambiti non si osserva una regola o un modello insediativo preciso, ma piuttosto si osservano dinamiche di assestamento lungo la viabilità principale o secondaria, non strutturate, frutto di logiche insediative sparse e spontanee, spesso legate anche al modello insediativo casa-capannone.

In questo ambito lineare il fronte strada costituisce anche qui l'elemento di comunicazione e accesso, laddove però è minore il senso di rappresentazione e comunicazione.

Elaborati studio sulle infrastrutture e la mobilità

Di seguito vengono ripresi gli elaborati dello studio specifico su infrastrutture e mobilità (Urb. Alessandra Meneghetti – PUAM) per la Fase 1 Quadro Conoscitivo.

Gli elaborati sono i seguenti:

Elab_23_Tav_06_01_Sistema_infrastrutturale_Scala_comunale

Elab_24_Tav_06_02_Flussi_Veicolare

Elab_25_Tav_06_03_criticità_del_sistema

Relazione conoscitiva (Cap. “Infrastrutture e mobilità” - Elab. 31).

Di seguito si riporta una sintesi dei contenuti e delle elaborazioni effettuate.

Elaborato: Elab_23_Tav_06_01_Sistema_infrastrutturale_Scala_comunale

Elab_24_Tav_06_02_Flussi_Veicolare

Elab_25_Tav_06_03_criticità_del_sistema

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: vari

Metodologia: analisi, rilievo

Elementi geometrici prodotti: Aree, Linee, Punti, Testo

Scala di lavoro: Varie

Scala di restituzione: 10.000

Premessa

L'area di Marostica fa parte di un contesto territoriale in cui le dinamiche economiche hanno determinato fenomeni di espansione urbana che ha portato ad una dispersione insediativa, fenomeno generale dei paesi industriali, che appare particolarmente accentuato nel Veneto. Tale situazione genera effetti negativi dal punto di vista trasportistico. Infatti, se da un lato si hanno costi pubblici molto elevati per fornire servizi di trasporto collettivo, dall'altro si hanno fenomeni di congestione ed inquinamento per l'inevitabile prevalenza della mobilità individuale, insuperabile dal trasporto collettivo per tempi, livelli di accessibilità e comfort.

La risoluzione delle criticità legate al sistema della mobilità si presenta come un obiettivo indiscutibile per le Pubbliche Amministrazioni, sia per l'importanza del livello di accessibilità sullo sviluppo economico in un'area, sia per i problemi legati all'inquinamento. Le carenze dell'offerta di trasporto, gli impatti derivanti dalla commistione di elementi statici e dinamici del sistema urbano, gli impatti sull'ambiente e sugli insediamenti derivanti dal carico veicolare, sono i tre temi che devono essere analizzati per evidenziare le carenze e criticità e definire le azioni per la loro risoluzione.

Per comprendere in modo adeguato tale complessità, è necessario analizzare sia la dotazione infrastrutturale, sia la domanda di mobilità che ne determina i livelli di utilizzo. In questa sezione verranno descritte sinteticamente le componenti della mobilità che caratterizzano il territorio di Marostica, le metodologie utilizzate e i primi risultati che evidenziano le principali criticità.

Quadro generale sistema mobilità

I livelli di pianificazione analizzati sono il Piano Regionale dei Trasporti, il PTCF della Provincia di Vicenza, il progetto della SuperStrada Pedemontana Veneta.

Piano Regionale dei Trasporti

Nel rapporto finale del Piano Regionale dei Trasporti adottato con D.G.R. n. 1671 del 05/07/05, viene evidenziato il quadro infrastrutturale che definisce l'ossatura principale dei collegamenti regionali.

I Corridoi transeuropei vengono qualificati come "multimodali", non corrispondono, infatti, ad un tracciato ma sono dei connettori attraverso i quali passano il trasporto di merci, di persone, di energia e di sistemi di telecomunicazione. I Corridoi transeuropei rappresentano l'ossatura portante del disegno geopolitico e di integrazione economica tra l'Europa comunitaria. I Corridoi interessanti il Veneto sono i seguenti:

- Corridoio Est–Ovest (Corridoio V Lisbona-Kiev);
- Area centrale del corridoio Est-Ovest;
- Corridoio Adriatico;
- Corridoio Tirreno - Brennero;
- Corridoio Adriatico – Brennero.

Il Veneto assume un ruolo centrale in questo sistema e il PRT evidenzia i limiti del sistema infrastrutturale veneto e la conseguente necessità di un apparato di servizi di rango superiore. Nell'analisi della situazione attuale vengono messe in evidenza le criticità che caratterizzano le reti stradali urbane, che spesso devono sopportare i carichi crescenti dei movimenti sistematici e non sistematici giornalieri con la conseguente esigenza di gerarchizzare le rete viaria distinguendo tracciati dedicati allo spostamento di scorrimento da quelli di distribuzione capillare al sistema insediativo.

I collegamenti est-ovest saranno costituiti dalla Pedemontana e dalla Nogara-Mare, determinate a sgravare l'autostrada A4, vicina alla saturazione.

Il PRT analizza il sistema insediativo veneto dando un ruolo fondamentale alle componenti insediative delle aree urbane venete definendole attrattori di traffico pendolare dal tessuto residenziale urbano ed extraurbano, e di utenti sia dall'esterno che dall'interno delle città stesse:

- I centri storici, ormai in larga misura risanati, hanno affermato la loro forte valenza simbolica, sviluppando specializzazioni turistico-commerciali ricreative tanto in funzione degli abitanti che dei visitatori. Parte rilevante degli abitanti tradizionali si sono allontanati e nuovi ceti medio-alti sono parzialmente subentrati assieme ad una terzianizzazione di tipo professionale, particolarmente legata alle principali funzioni amministrative pubbliche.
- Il fenomeno tende a propagarsi anche a talune zone semicentrali di più vecchia formazione: in questo contesto il tema della pedonalizzazione delle aree più centrali va lentamente affermandosi.
- Le zone residenziali sono andate dilatandosi verso le periferie, e anche oltre a queste, nelle prime e seconde cinture, con densità insediative medie e basse,

che aumentano la domanda di pendolarismo, con ampio ricorso al trasporto individuale e crescente congestione nelle ore di punta.

- Il fenomeno ha carattere strutturale, legato al benessere, al miglioramento degli standard abitativi e dallo stile di vita: questo modello affida alla mobilità individuale parte sostanziale della libertà di scelta nel tempo libero e nelle relazioni sociali.
- Le nuove zone commerciali-direzionali costituiscono una tipologia insediativa supportata da una forte domanda, che ha prodotto una serie di trasformazioni adattive di tessuti esistenti, ma anche significative nuove espansioni periurbane.

In prospettiva l'obiettivo è di portare a coerenza l'evoluzione dei tessuti urbani dei centri principali con la rete di comunicazione primaria della regione e, soprattutto, con le aree e i nodi di scambio intermodale previsti al servizio delle città e del cuore metropolitano.

Si tratta di combinare due ordini di variabili: da un lato la natura della domanda di mobilità espressa dagli attrattori di traffico presenti

(amministrazione, uffici, commercio, istruzione, sanità), valutata sulla base delle loro caratteristiche specifiche – quelli che attraggono solo gli addetti e quelli che attraggono addetti e utenti; dall'altro l'accessibilità propria dei diversi tipi di localizzazione

(centrale, semicentrale, periferica, extraurbana) in rapporto alla struttura della offerta di mobilità esistente o producibile, sia pubblica

che privata. Da ciò emerge con evidenza l'importanza di una gestione strategica della mobilità urbana come fattore di successo di una città nell'attrarre imprese e visitatori, tanto più in un contesto metropolitano dove possono presentarsi alternative diverse di localizzazione di una stessa attività.

Allo stato attuale, i luoghi potenzialmente notevoli per la mobilità delle persone offerti dal sistema urbano del Veneto sono costituiti

da:

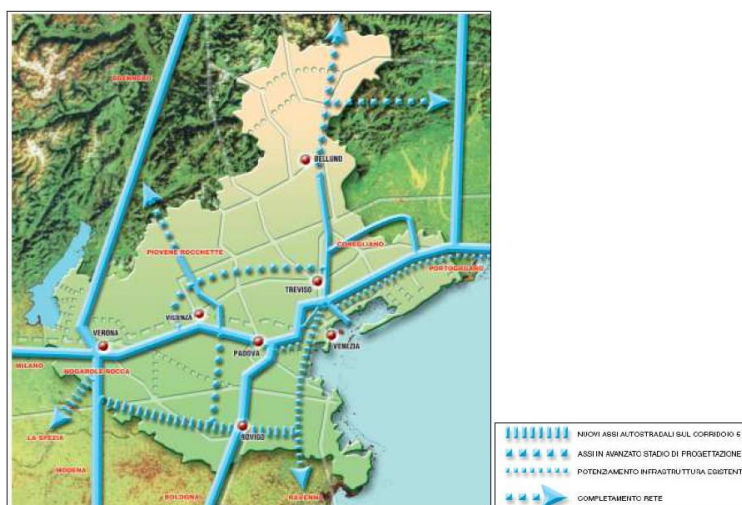
- Stazioni urbane centrali;
- Stazioni SFMR periurbane;
- Caselli autostradali;
- Intersezioni tra percorsi radiali e percorsi anulari urbani;
- Intersezioni tra viabilità di accesso aeroportuale e viabilità ordinaria.

Rispetto a questa struttura – fisica e tipologica – dei luoghi notevoli per accessibilità, va impostata una politica urbana e metropolitana

condivisa, capace di mobilitare nel medio periodo decisioni e misure attorno ad un più efficace nesso tra accessibilità e localizzazioni.

Per quanto riguarda il servizio ferroviario il progetto SFMR riguarderà le tratte che interessano l'area del bassanese in terza fase.

La connettività e la messa e rete delle diverse modalità di trasporto dalla grande alla piccola scala, diventa quindi un obiettivo anche per la pianificazione comunale.



Piano territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTCP definisce la rete di interesse provinciale per la mobilità delle persone e delle merci, gerarchizzata in livelli fra loro integrati che costituiscono il "sistema della mobilità". La gerarchizzazione della rete ha lo scopo di definire i criteri di priorità nel fissare gli interventi per la programmazione di settore a livello provinciale.

La rete viaria provinciale che interessa il territorio di Marostica è stata identificata come segue:

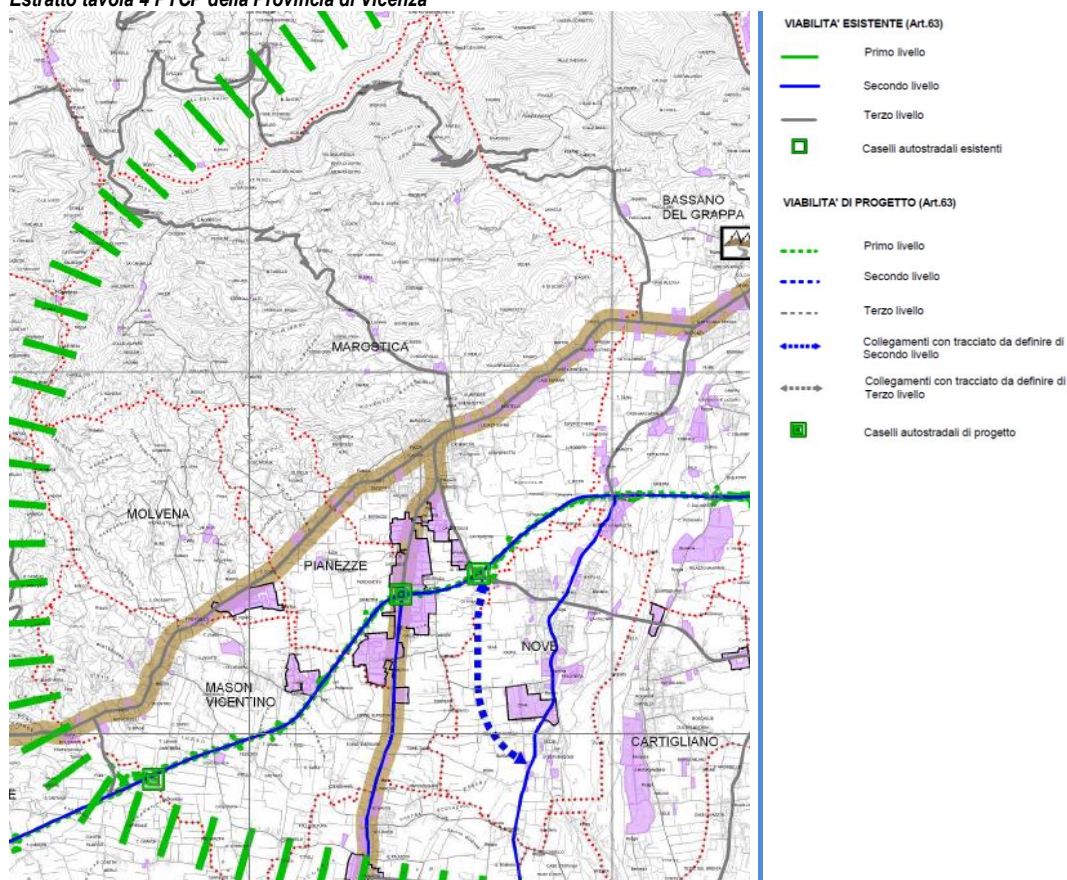
- SP111 Gasparona è classificata come rete di II secondo livello che identifica le principali infrastrutture di interesse provinciale e interprovinciale che costituiscono l'ossatura portante del sistema dei collegamenti, sul quale si attesta e organizza la rete di distribuzione. La rete stradale principale garantisce i collegamenti sia interprovinciali sia intraprovinciali e di collegamento con la rete di primo livello.
- SPV costituisce l'infrastruttura di progetto di primo livello che identifica il sistema delle connessioni esistenti e di progetto d'area vasta. La rete stradale di interesse interregionale, nazionale, costituita dalla rete autostradale e superstrade.

Gli altri collegamenti intercomunali sono classificati come rete di terzo livello. Il PTCP classifica la SP248, dall'intersezione con la SP111 e la SPV come rete di secondo livello, mentre declassa a terzo livello l'infrastruttura nel tratto di attraversamento dell'area urbana.

Il PTCP nella tavola 5 identifica il sistema della mobilità lenta, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente, costituito da percorsi ciclabili, da tracciati storici e dalle ippovie. La rete dei collegamenti ciclabili è così definita:

- a. primo livello: rete piste ciclabili di collegamento interprovinciale con valenza regionale;
- b. secondo livello: piste ciclabili di collegamento intercomunale con valenza provinciale individuate dal PTCP;
- c. assi ciclabili relazionali: la cui rappresentazione in cartografia non definisce un tracciato ma la necessità di creare il collegamento che dovrà essere definito in accordo con i Comuni interessati.

Estratto tavola 4 PTCP della Provincia di Vicenza



Le Direttive per il sistema della mobilità

Il PTCP definisce una serie di direttive per PAT-PATI al fine di raggiungere l'integrazione tra pianificazione della mobilità e pianificazione urbanistica. Le direttive si suddividono in:

- direttive generali che dettano alla pianificazione comunale criteri per aumentare l'efficacia complessiva dell'offerta di mobilità, risolvendo le problematiche legate all'attraversamento, accesso e penetrazione dei centri urbani, attuazione delle misure di moderazione del traffico e la diminuzione degli accessi sulle strade provinciali di secondo e terzo livello;
- direttive per la mobilità sostenibile allo scopo di sviluppare una connessione tra la rete di mobilità lenta sovracomunale con quella comunale, che dovrà essere interconnessa alla rete delle piste ciclabili riportata dal PTCP e le principali polarità delle aree urbane;
- direttive per la pianificazione che definiscono disposizioni per l'accesso alle strade provinciali per i nuovi insediamenti che deve garantire adeguati livelli di servizio in base ai carichi veicolari generati dai nuovi insediamenti;
- le direttive inoltre definiscono che nelle norme dei PAT/PATI dovranno essere previste specifiche direttive per il PI al fine di valutare la sostenibilità del carico urbanistico sulla rete viaria e indicazioni sulla localizzazione delle attività che prevedono rilevanti movimentazioni di mezzi.

Il Comune dovrà subordinare l'attuazione di interventi di significativa entità relativi a previsioni ricadenti in aree di espansione o di trasformazione urbanistica, delle ricadute sul sistema della mobilità. Il PTCP individua come

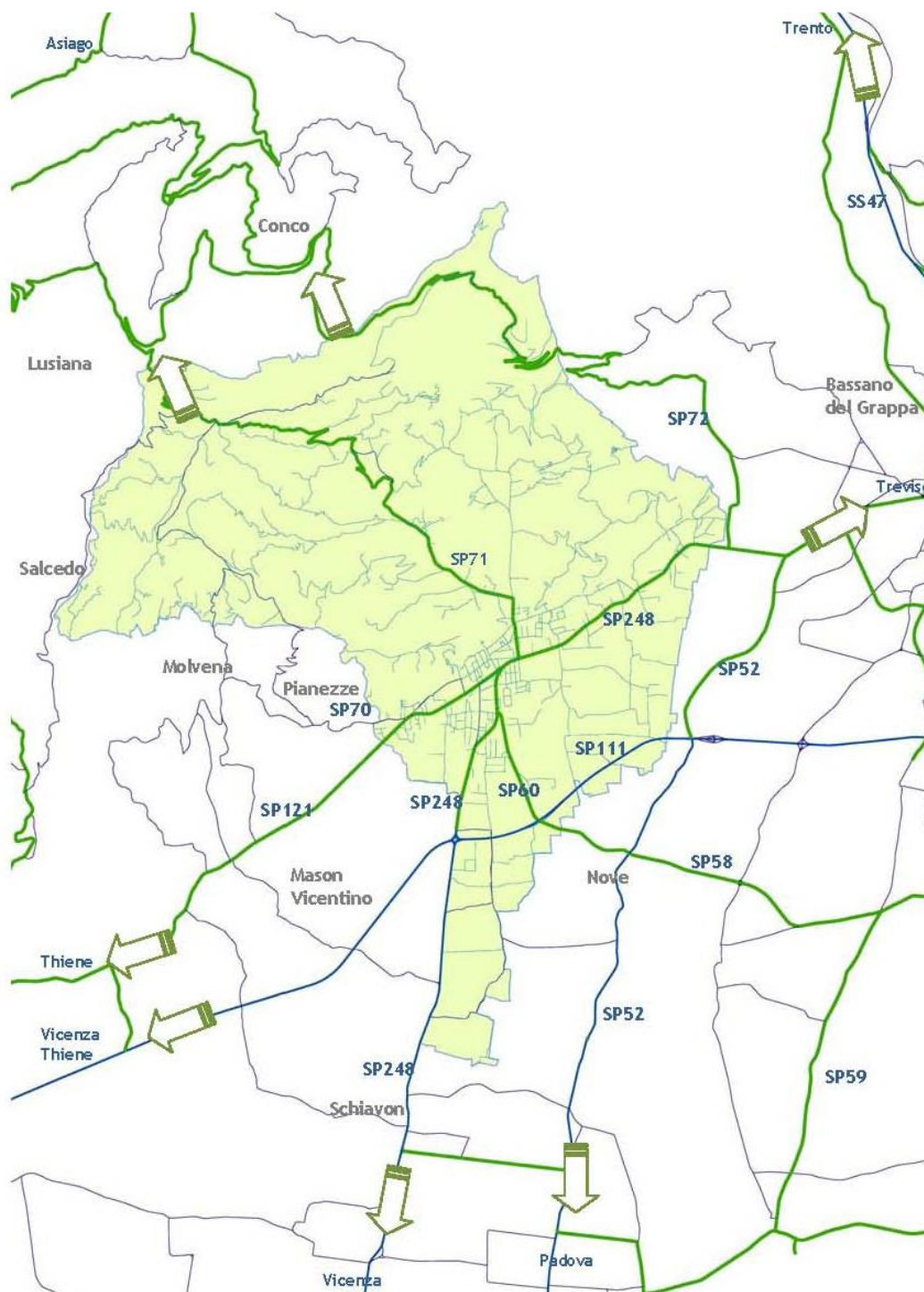
previsioni di significativa entità gli interventi con superficie territoriale uguale o superiore a 5 ettari o volume edificabile pari ad almeno 50.000 mc o che comportino la realizzazione di spazi a parcheggio in misura uguale o superiore a 10.000 mq e le attività che prevedono rilevanti movimentazioni di mezzi.

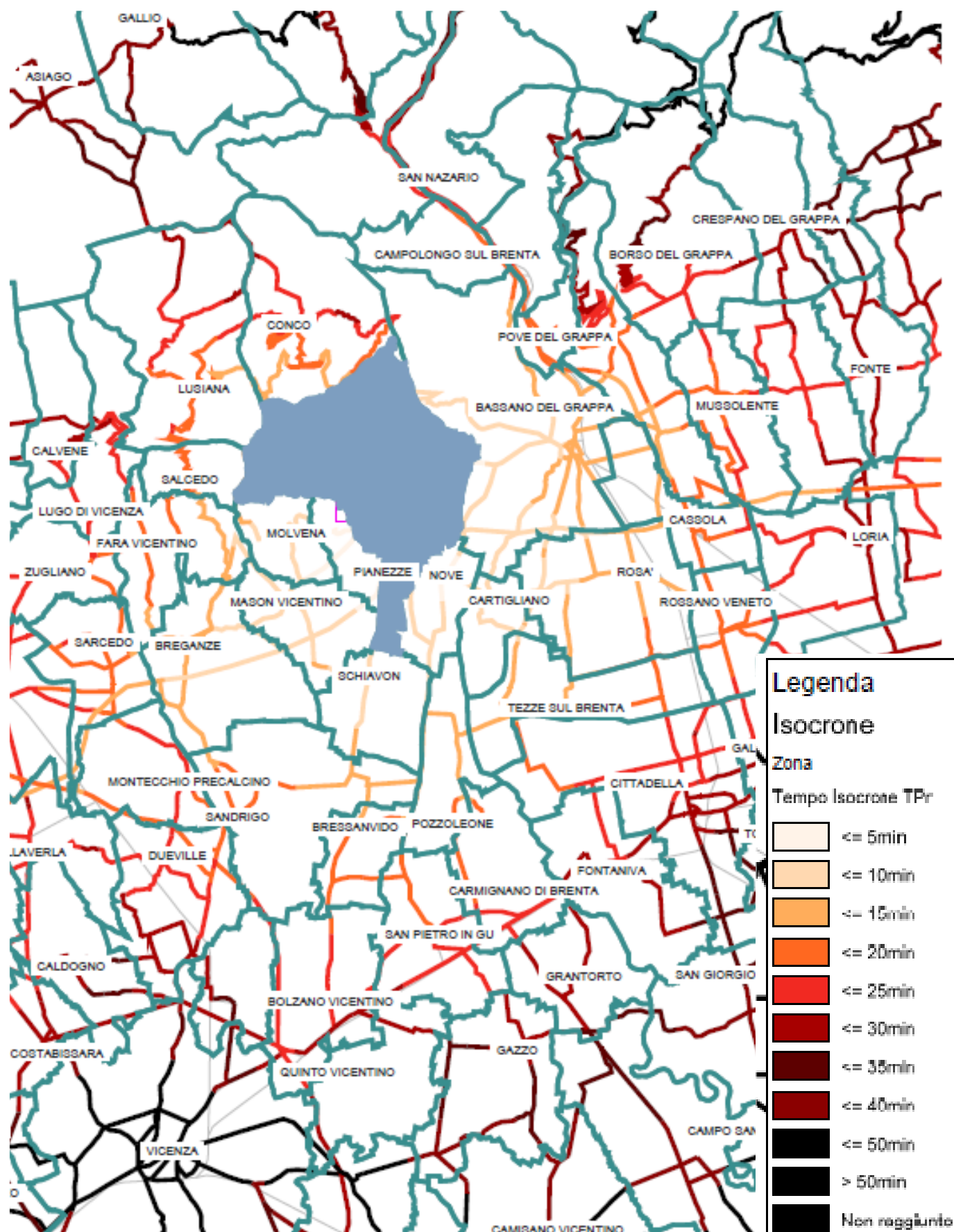
Inquadramento

Il territorio comunale di Marostica è inserito in un reticolo di strade provinciali i cui assi principali sono costituiti da:

- l'asse storico della Vecchia Gasparona SP121;
- l'asse storico della Strada Schiavonesca-Marosticana SP248 che collega con direzione nord-sud il centro con Vicenza e Bassano del Grappa;
- la Nuova Gasparona SP111 che, parallelamente all'asse storico, attraversa il territorio aperto e si configura come una delle principali arterie di collegamento a carattere sovracomunale e territoriale.

L'assetto viario di collegamento intercomunale è costituito inoltre, da viabilità secondaria SP70 Monteferro che collega i centri urbani di Pianezze e Molvena. L'area collinare è collegata principalmente dalla SP 71 Rameston, mentre la penetrazione da sud-est è garantita dalla SP60 Nove che si collega con la SP52 in direzione Padova.





Su questa rete si innesta la rete comunale che mette in connessione gli elementi insediativi il reticolo viario principale.

La realizzazione della SP111 ha spostato gran parte del traffico di attraversamento al di fuori del tracciato storico e del centro urbano. Tuttavia, la viabilità provinciale caratterizza ancora negativamente l'area del centro urbano, con particolare riferimento a problemi di inquinamento, sicurezza e accessibilità al territorio stesso.

La figura seguente rappresenta una stima dei tempi di percorrenza a rete carica (flussi veicolari/ora) che vengono visualizzati come isocrone. Le isocrone rappresentano lo spazio compreso nella distanza percorribile in un dato tempo con un mezzo predefinito.

Per quanto riguarda il livello di accessibilità, si evidenzia come il territorio comunale sia ben collegato nel raggio di 10 Km. I collegamenti esistenti garantiscono tempi di percorrenza al di sotto dei 10 minuti, fatta eccezione per i collegamenti collinari, per i quali la geometria stessa della strada determina rallentamenti. Oltre questo buffer si evidenzia un aumento dei tempi di percorrenza

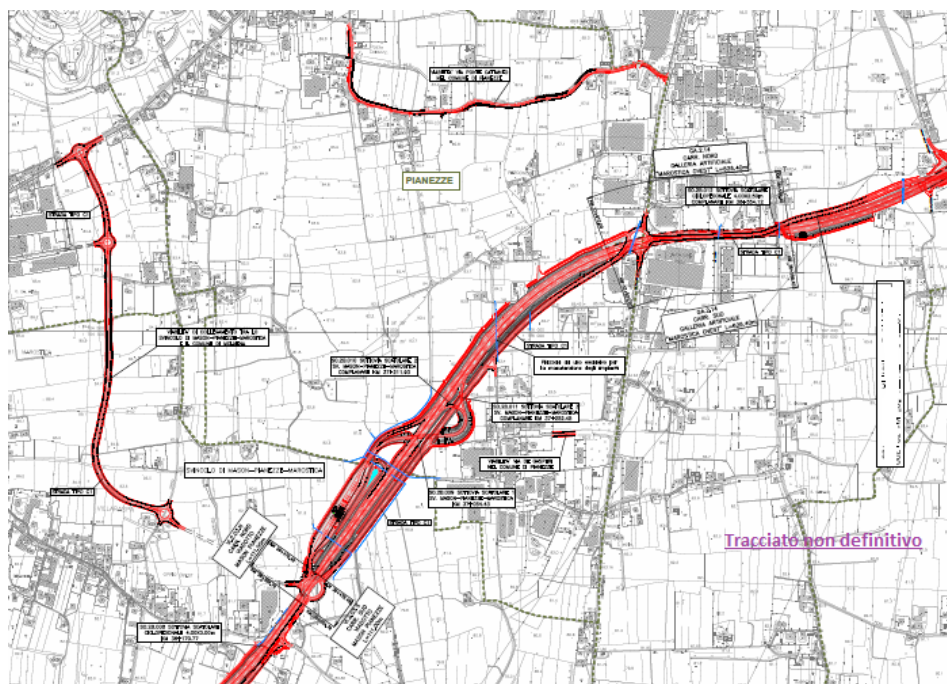
che arriva oltre i 60 minuti per raggiungere Vicenza, mentre si evidenziano minori tempi di percorrenza per aggiungere l'area di Thiene-Schio.

La Superstrada Pedemontana Veneta

La Superstrada Pedemontana Veneta interessa il territorio di Marostica a sud dell'abitato in corrispondenza del tracciato della attuale SP111. L'area di Marostica è interessata dal 2° lotto di realizzazione dell'infrastruttura. Il progetto nella sua fase definitiva prevede una variazione nella posizione del casello di accesso, inizialmente previsto in comune di Marostica, è spostato più a ovest nel territorio comunale di Pianezze. Lo spostamento è oggetto di un protocollo d'intesa tra i comuni coinvolti, la Regione Veneto, Provincia di Vicenza e Commissario delegato, sottoscritto a febbraio 2012.

Il lotto 2 prevede la realizzazione del tratto tra l'interconnessione con la A 31 e lo svincolo di Mussolente - Loria. Tra il km 28+200 ed il km 48+000, l'andamento della SPV coincide con quello della SP 111 "Nuova Gasparona" affiancandosi ad essa in alcuni tratti ed in altri sovrapponendosi all'attuale sede. Il progetto prevede la realizzazione di viabilità complanare nel tratto compreso tra Bassano e Breganze. La SPV attraversa il territorio comunale di Marostica in galleria artificiale.

Il progetto prevede la realizzazione di due collegamenti ai comuni di Pianezze e di Molvena che collegano direttamente alla superstrada la zona produttiva di Molvena e l'abitato di Pianezze, che attualmente gravano sulla SP121.



I dati disponibili relativi alle simulazioni del traffico prevedono un flusso veicolare giornaliero di oltre 50.000 veicoli equivalenti/giorno. I dati rilevati dalla provincia di Vicenza nel 2006 registravano un passaggio sulla viabilità provinciale (SP111) di circa 30.000 veicoli equivalenti giornalieri. Se le stime corrette avremo nel 2023 un aumento del volume di traffico di oltre 20.000 veicoli equivalenti nelle 24 ore.

La SPV è una superstrada che prevede il pagamento di pedaggio.

Dall'analisi effettuata durante la campagna di indagine veicolare e dal confronto con i dati sopra descritti, la domanda che ci si pone è quale influenza avrà tale conformazione viaria sulle strade di penetrazione di Marostica, e soprattutto quale sarà l'effetto dell'introduzione del pedaggio per i non residenti.

Infatti, si evidenzia che la rete infrastrutturale consente il collegamento delle zone attraverso vari itinerari, i quali saranno scelti dall'utente in funzione del costo associato. In linea teorica si possono individuare due tipologie di costi, effettivo e percepito.

Il costo effettivo comprende tutti i costi di produzione del servizio (carburante, lubrificante, pneumatici, quote di ammortamento, eventuali pedaggi

autostradali e/o di sosta) ed è in funzione dei km percorsi e del carico trasportato, ed il tempo effettivo speso per effettuare il viaggio.

Il costo percepito comprende solo alcuni dei costi di produzione del servizio (carburante ed eventuali pedaggi autostradali e/o di sosta), il tempo percepito dall'utente, che può essere diverso da quello effettivo (ad esempio gli utenti tendono a dare un peso diverso ai tempi per effettuare il viaggio se spesi in coda ad un semaforo o in marcia).

Il soggetto che deve valutare il costo del viaggio inteso come spostamento dal punto A al punto B, andrà a soppesare i vari fattori che compongono la funzione costi in relazione non solo al valore in termini di denaro delle risorse utilizzate, ma altresì in funzione di una percezione soggettiva dei fattori legati ai costi percepiti.

Poli generatori/attrattori a scala comunale

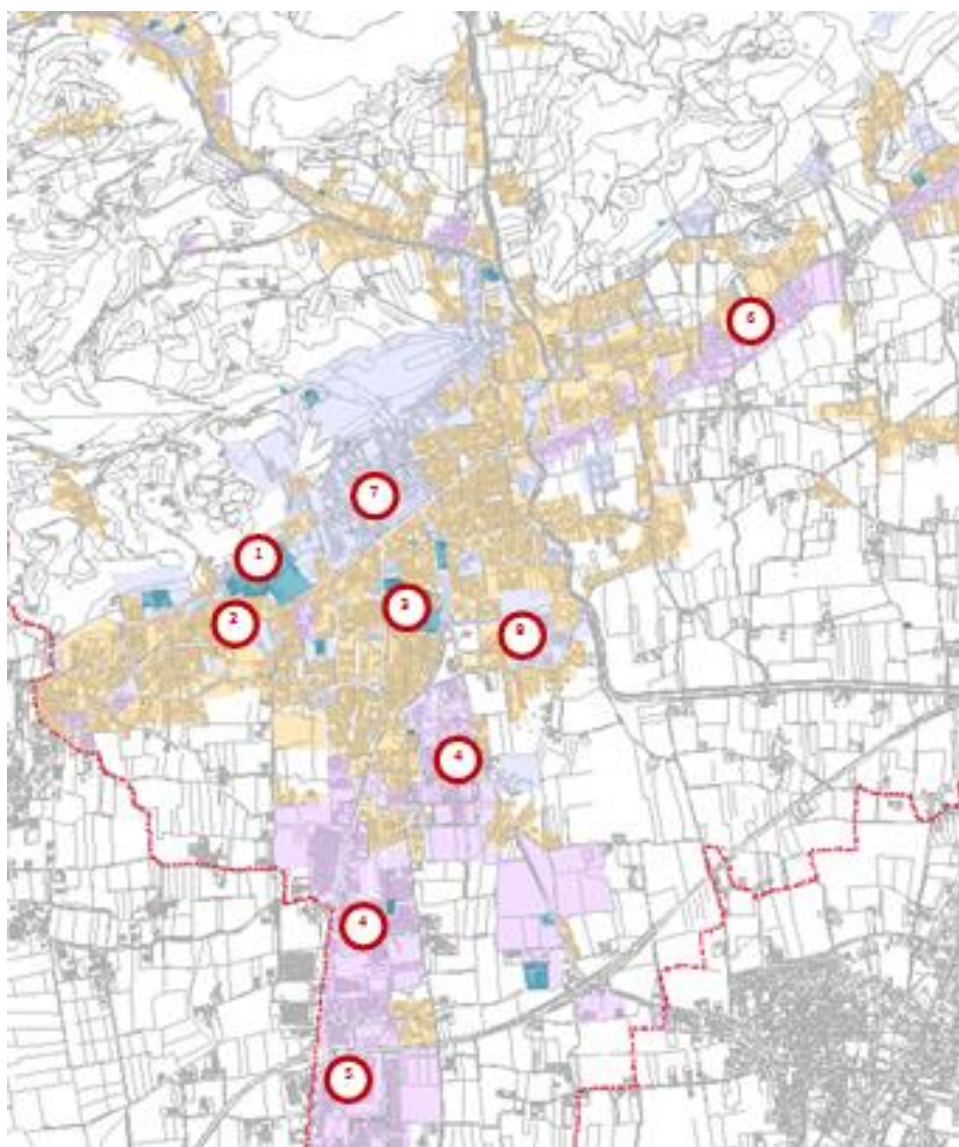
La mobilità delle persone e delle merci, sul territorio comunale, è affidata in misura predominante al vettore stradale con modalità di tipo privato. La domanda di mobilità oltre a crescere quantitativamente, sta assumendo connotati diversi in funzione dei diversi modelli insediativi ed economico-produttivi che si sono affermati negli anni recenti: risulta, infatti, molto più diffusa, rispetto al passato, sia in termini spaziali che temporali.

La componente del trasporto pendolare, infatti assume oggi un peso nettamente inferiore rispetto alla componente non sistematica. Proprio per questo motivo, i meccanismi che determinano gli spostamenti sono difficilmente riconducibili a schematizzazioni definite in passato. La complessità dell'individuazione delle cause e degli effetti sul sistema mobilità, determinate dalla continua evoluzione del sistema insediativo, fa sì che vi sia la necessità di una lettura dell'area urbana da un lato per l'identificazione degli elementi che generano e attraggono gli spostamenti e dall'altro per analizzare il livello di accessibilità che questi elementi hanno allo stato attuale dell'offerta infrastrutturale.

La figura seguente riassume i poli principali di Marostica, dove le attività commerciali produttive si dividono tra la zona sud ed est della città, collegate dagli assi principali (SP248), che in parte fungono da archi di penetrazione.

Marostica appare divisa dalla rete stradale che l'attraversa longitudinalmente da est a ovest, infatti, mentre il cuore storico e il polo ospedaliero, ed il centro per anziani si trovano a nord dell'asse, il polo scolastico e i centri sportivi sono localizzati a sud.

Tale conformazione vede una rottura di collegamento da parte della mobilità lenta, costretta ad condividere gli spazi di movimento per spostarsi da nord a sud, ed da est a ovest.



Offerta mobilità - Analisi gerarchica della rete stradale

Se consideriamo il traffico urbano in funzione delle attività insediate, possiamo dire che le attività localizzate in una porzione di territorio diventano luogo di origine e destinazione di flussi.

I problemi di traffico si raffigurano quando tali attività si sovrappongono, in termini di rete di accesso, a parti differenti della città che hanno funzioni diversificate rispetto a quella produttiva-commerciale, creando una sorta di promiscuità dell'uso delle strade.

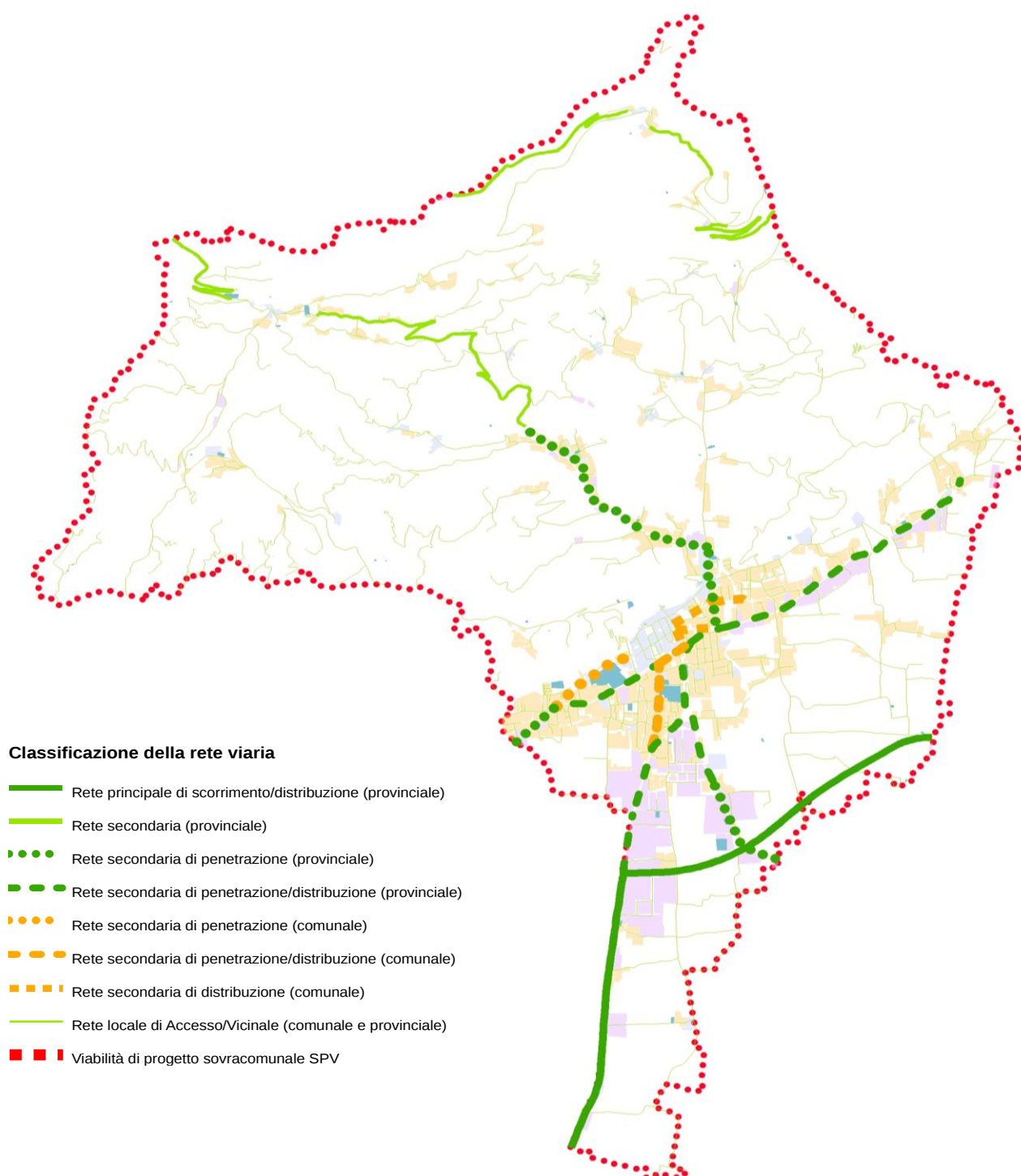
La gerarchizzazione funzionale di una maglia stradale, si pone l'obiettivo d'individuare la funzione preminente che una strada deve svolgere, in coerenza con lo stato urbano dei luoghi, con la destinazione d'uso degli edifici che l'affiancano, con le previsioni d'insediamenti futuri.

Di conseguenza, occorre valutare non solo la tipologia di strada, altresì i flussi che la interessano, le componenti di traffico, le caratteristiche geometriche ed il livello di servizio che sono in grado di garantire.

Solitamente le strade vengono classificate in tre modi diversi:

1. TECNICO in base alle caratteristiche tecniche di costruzione (Art. 2. Codice della strada) 1.A - Autostrade B - Strade extraurbane principali C - Strade extraurbane secondarie D - Strade urbane di scorrimento E - Strade urbane di quartiere F - Strade locali;
2. AMMINISTRATIVO in base all'importanza della strada - Statale, Regionale, Provinciale, Comunale, Vicinale;
3. FUNZIONALE in funzione dei movimenti serviti, individuando una rete primaria, una rete principale, una secondaria ed una locale.

Classificazione D.M. 5/2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade



Classificazione D.M. 5/2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade

Viabilità principale

Fa riferimento alla SP 111 e identifica la infrastruttura a carattere sovra comunale interessante il territorio comunale di Marostica di distribuzione dei flussi alla rete secondaria. Assolve alla funzione di tenere fuori dall'abitato il

traffico in attraversamenti, nonché di consentire un elevato livello di servizio agli spostamenti di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano.

Viabilità secondaria di penetrazione e distribuzione

Fa riferimento alle infrastrutture che non hanno connotati di infrastrutture a scala vasta, ma che costituiscono l'ossatura principale e portate della viabilità comunale e intercomunale, nella connessione minore con i comuni contermini sono costituite principalmente dalla SP248, SP121.

A livello urbano hanno come preminente funzione di soddisfare tutte le esigenze degli spostamenti motorizzati all'interno dell'area urbana. Assumono in questo specifico contesto territoriale la funzione di accessibilità locale negli ambiti interni alla maglia viaria principale e sono costituite da Via Roma, Via Panica, Via Cecchin, Via Campo Marzio, Via Monte Grappa.

Viabilità locale

Viabilità di distribuzione interna a scala locale, interessata da una mobilità lenta e dalla sosta.

Si evidenzia come la viabilità costituita dalla SP248 Schiavonesca-Marosticana e dalla SP121 Vecchia Gasparona, fungono da assi di penetrazione dell'area urbana ma anche da distribuzione alla stessa, caratterizzate, in ambito urbano, da collegamenti alla viabilità comunale di quartiere e da accessi diretti alle proprietà, soprattutto nei tratti di Via Rubbi - Via Montello.

I due assi veicolari assumono le caratteristiche di connessione urbana nel tratto di attraversamento del nucleo centrale di Marostica, distribuendo i flussi di traffico alla viabilità comunale e alle attività insediate lungo bordo strada; allo stesso tempo sono utilizzate da significativi carichi veicolari in attraversamento.

Analisi dell'offerta di TPL

L'offerta di trasporto pubblico che interessa il territorio di Marostica è costituita unicamente da servizio extraurbano di collegamento con i principali poli della provincia (Vicenza, Thiene, Schio, Bassano del Grappa).

Le due linee che presentano un servizio in tutto l'arco della giornata sono la linea 5 Vicenza-Marostica-Bassano con 41 corse nel giorno feriale invernale e la linea 44 Schio - Thiene - Marostica - Bassano con 31 corse nel giorno feriale invernale, entrambe le linee presentano un servizio orario durante l'arco dell'intera giornata.

Le altre linee offrono un servizio sostanzialmente legato all'inizio e alla fine delle attività scolastiche.

Le fermate del trasporto pubblico sono dislocate lungo la viabilità principale e garantiscono un buon livello di accessibilità al servizio.

Analisi dell'offerta ciclo-pedonale

La "mobilità lenta", nelle sue diverse declinazioni, è oggi al centro di ogni discorso di gestione equilibrata del territorio. Nuova mobilità, urbanistica, salvaguardia dell'ambiente, sono ambiti correlati che hanno, tutti, quale fine l'aumento della qualità di vita di chi abita il territorio.

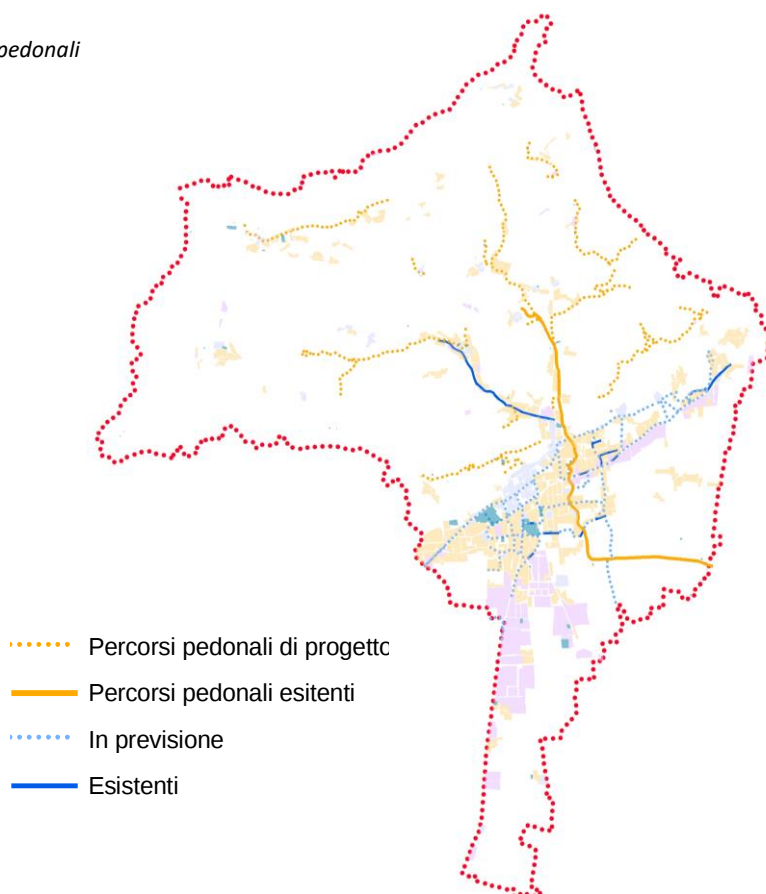
La rappresentazione di seguito riportata evidenzia lo stato attuale e di progetto. L'obiettivo deve essere il miglioramento dell'accessibilità ai servizi mediante mezzi di mobilità alternativi all'automobile. Il sistema della mobilità identificato è stato articolato nei seguenti livelli:

- a. Percorsi pedonali esistenti;
- b. Percorsi pedonali di progetto.
- c. Percorsi ciclopedonali in progetto;
- d. Percorsi ciclopedonali esistenti;

La rappresentazione evidenzia come:

- la rete ciclabile interessa il territorio del capoluogo comunale estendendosi in direzione Pianezze e Bassano del Grappa lungo viabilità provinciale e verso nord in direzione Vallonara;
- L'unico tratto completamente realizzato è il collegamento in direzione Vallonara, mentre il resto della rete è realizzato per brevi tratti protetti dalla sede stradale.
- Altro elemento di rilievo è il percorso pedonale Argine Longhella fino a Valletta, di valenza turistico-fruttiva, che corrisponde al tracciato dell'ippovia del Brenta, ma che non ha un ruolo per gli spostamenti per motivi casa-lavoro.
- La realizzazione della maglia della rete ciclopedonale prevista nel vigente PRG, garantirebbe gli spostamenti su gran parte del territorio comunale e i collegamenti con il comune di Bassano del Grappa e Pianezze.

Percorsi ciclopedonali



Domanda mobilità

L'osservazione della componente della domanda di mobilità è una fase fondamentale per comprendere le dinamiche che caratterizzano un'area e le relazioni che legano l'ambito oggetto di studio all'area in cui si colloca. Gli studi preliminari al PTCP della Provincia di Vicenza fotografano la situazione a livello d'area vasta. Il comune di Marostica è stato compreso nel ambiente insediativo del Bassanese. Di seguito si riportano sinteticamente alcuni contenuti che danno una lettura delle relazioni nel territorio provinciale sulla base dei dati del censimento Istat del 2001. L'osservazione dei dati aggregati evidenzia la preponderante scelta della modalità privata per gli spostamenti sistematici. Le modalità collettive soddisfano una quota non significativa della mobilità pendolare, pari circa all'8% della domanda complessiva.

Spostamenti per motivi di lavoro e studio 2001 valori assoluti per mezzo utilizzato e tipo di relazione (Fonte: elaborazione dati censimento ISTAT 2001)

Spostamenti per motivi di lavoro e studio 2001 valori assoluti per mezzo utilizzato e tipo di relazione (Fonte: elaborazione dati censimento ISTAT 2001)

TIPO RELAZIONE	DATO MANCANTE	TRENO	AUTO BUS URBANO	SERVIZIO EXTRAURBANO	AUTO BUS AZIENDALE	AUTO PRIVATA (COME CONDUCENTE)	AUTO PRIVATA (COME PASSEGGERO)	MOTO	PIEDI/BICI	Totale
ESTERNO-PROVINCIA DI VICENZA	3.5%	5.6%	1.3%	7%	1.6%	70%	6.7%	2.5%	1.2%	100.00%
PROVINCIA DI VICENZA -ESTERNO	4.5%	27%	0.8%	5.5%	1.7%	52%	5.1%	1.8%	1.1%	100.00%
SPOSTAMENTI INTERNI ALLA PROVINCIA	3.7%	0.2%	2.4%	3.9%	4.1%	50%	14%	4.8%	17%	100.00%

□

L'analisi dei dati aggregati mostra, nel periodo 1991– 2001, una diminuzione di importanza, del ruolo della città di Vicenza come polo principale delle attività lavorative e scolastiche. Pur risultando ancora il maggiore attrattore della provincia, è possibile notare dalle tabelle seguenti, una riduzione degli spostamenti casa–lavoro che interessano il capoluogo, al contrario di una analoga crescita dell'attrattività del polo di Schio e di una crescita più modesta del polo di Bassano del Grappa.

Mobilità afferente alle polarità principali, spostamenti in attrazione 2001 valori assoluti (Fonte: Regione Veneto 2005)

Polarità	Casa studio	Casa lavoro	Totale	% mobilità interna
Vicenza	26100	49600	75700	50,8
Bassano	11300	17100	28400	45,0
Schio	8000	15900	23900	55,0
Thiene	5700	11300	17000	39,4

Mobilità afferente alle polarità principali, spostamenti in attrazione 2001, variazione anno 1991 – 2001 (Fonte: Regione Veneto 2005)

Mobilità afferente alle polarità principali, spostamenti in attrazione 2001, variazione anno 1991 – 2001 (Fonte: Regione Veneto 2005)

Polarità	Valori assoluti			Valori percentuali		
	Casa studio	Casa lavoro	Totale	Casa studio	Casa lavoro	Totale
Vicenza	-900	-5100	-6000	-3,3	-9,3	-7,3
Bassano	100	300	400	0,9	1,8	1,4
Schio	600	1200	1800	8,1	8,2	8,1
Thiene	-300	-100	-400	-5,0	-0,9	-2,3

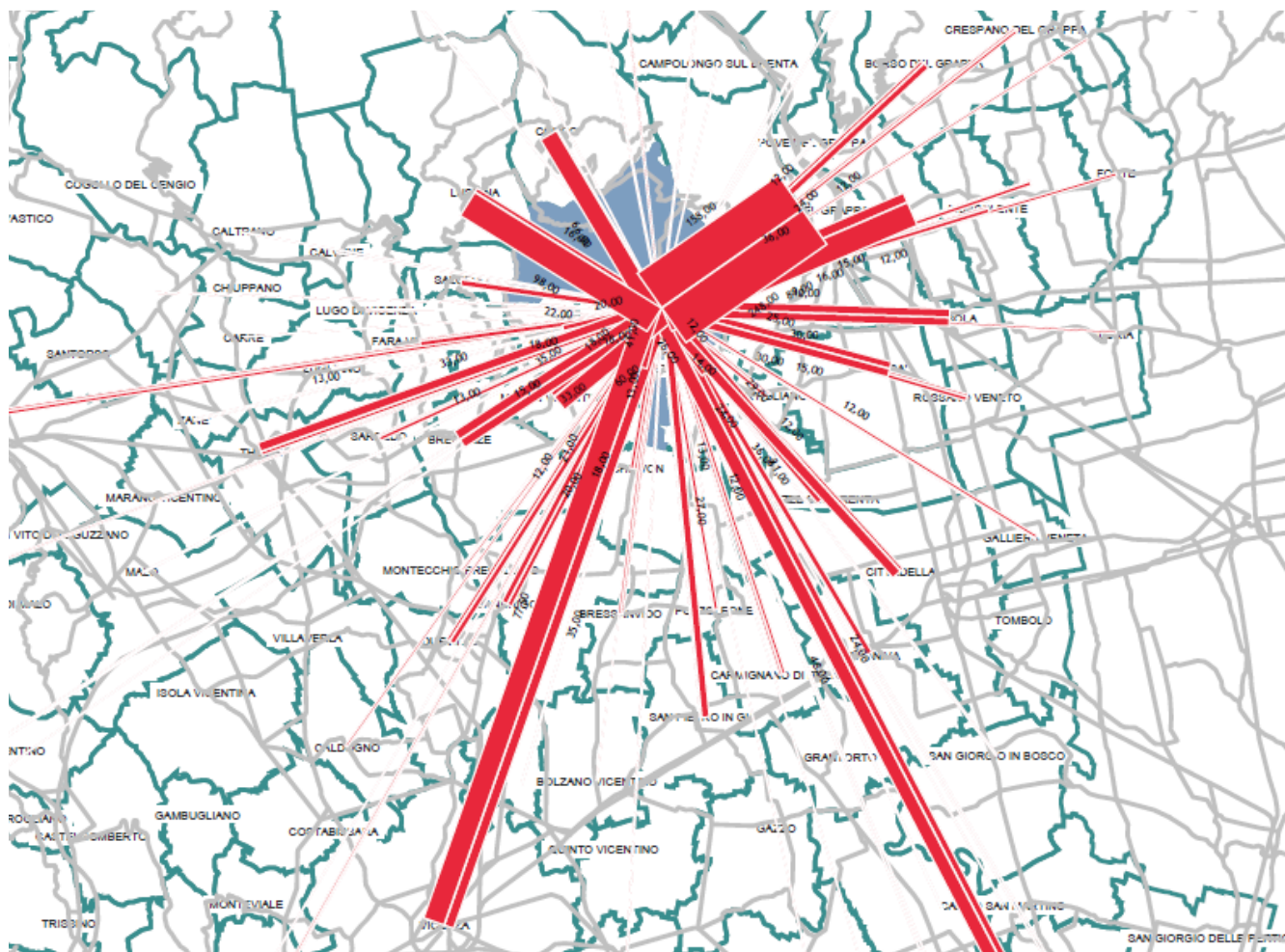
Osservando le relazioni di tipo pendolare interne e tra gli ambienti insediativi individuati dal PTCP, è possibile cogliere alcune indicazioni sulla struttura delle relazioni che interessano il territorio della provincia. In particolare, osservando i dati riportati nella tabella seguente, è possibile evidenziare come la maggior parte degli spostamenti avvenga all'interno degli ambienti insediativi. Tale situazione si verifica per tutte le aree, anche se in misura minore per i territori di montagna, delle risorgive, area berica e corridoio multimodale che raggiungono valori prossimi al 60%. Per gli altri ambiti, si raggiungono valori percentuali intorno all'80%.

Per quanto riguarda le relazioni tra gli ambienti insediativi, si evidenzia che l'area del bassanese genera un numero notevole di spostamenti verso i comuni

della provincia di Padova e Treviso e verso l'area centrale di Vicenza e dell'alto vicentino. Si evidenzia inoltre un contenimento degli spostamenti nell'area.

	Dato mancante	Bassa pianura e Monti Berici	Provincia di Belluno	Conurbazione Lineare Val Chiampo	Conurbazione Lineare Val D'Agno	Conurbazione multicentrica Alto Vicentino	Corridoio multimodale Montebello-Vicenza	Provincia di Padova	Pianura irrigua e fascia risorgive	Provincia di Rovigo	Territori di montagna	Provincia di Treviso	Urbanizzazione reticolare del Bassanese	Provincia di Venezia	Vicenza e comuni prima cintura	Provincia di Verona	Totale complessivo
Dato mancante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bassa pianura e Monti Berici	78	29128	4	399	104	109	2052	1956	35	28	10	20	32	142	7698	1474	43269
Provincia di Belluno	0	1	0	1	0	11	2	0	1	0	33	0	97	0	18	0	164
Conurbazione Lineare Val Chiampo	16	224	1	20468	923	84	2008	137	2	2	5	4	6	28	883	218	25009
Conurbazione Lineare Val D'Agno	24	112	2	1922	26271	1275	1498	167	18	0	147	20	67	34	1646	150	33353
Conurbazione multicentrica Alto Vicentino	102	104	9	114	697	73624	149	744	779	13	1475	66	1392	137	4718	188	84311
Corridoio multimodale Montebello-Vicenza	27	1004	1	2051	643	94	15709	327	13	2	4	10	23	69	4110	536	24623
Provincia di Padova	0	2341	0	72	137	332	237	0	384	0	43	0	2770	0	6332	0	12648
Pianura irrigua e fascia risorgive	6	17	1	5	9	411	16	418	4945	0	14	27	1091	28	1651	20	8659
Provincia di Rovigo	0	75	0	8	2	10	12	0	5	0	1	0	9	0	113	0	235
Territori di montagna	164	12	71	12	57	3786	12	142	51	2	13087	127	2773	46	414	17	20773
Provincia di Treviso	0	21	0	5	33	67	15	0	25	0	45	0	4743	0	469	0	5423
Urbanizzazione reticolare del Bassanese	178	38	67	15	66	1038	46	3151	572	9	439	2354	63820	514	1113	120	73540
Provincia di Venezia	0	43	0	9	12	46	21	0	5	0	5	0	117	0	733	0	991
Vicenza e comuni prima cintura	363	2411	6	787	543	4083	3256	4098	1134	22	104	211	713	774	100558	988	120051
Provincia di Verona	0	2393	0	1075	83	67	1470	0	4	0	37	0	33	0	1399	0	6561
Totale complessivo	958	37924	162	26943	29580	85037	26503	11140	7973	78	15449	2839	77686	1772	131855	3711	459610

La figura seguente rappresenta le linee di desiderio degli spostamenti per motivi di lavoro o studio. La matrice origine/destinazione fa riferimento ai dati Istat 2001 ed è stata aggiornata in base ai rilievi dei flussi veicolari a livello provinciale al 2006. Osservando i dati sugli spostamenti pendolari relativi al comune di Marostica si evidenzia un forte legame con l'area di Bassano del Grappa e dei comuni della prima cintura.



Linee di desiderio: spostamenti per motivi di lavoro-studio, matrice O/D elaborata su dati ISTAT 2001

Risultato della campagna di indagine dei flussi veicolari

Il presente paragrafo riporta la metodologia e i dati dell'analisi dei flussi veicolari.

Il patrimonio infrastrutturale esistente, oggetto di studio, è essenzialmente formato da strade provinciali e comunali che rispondono ad un'impostazione progettuale coerente con disposizioni normative, ma obsolete sotto lo specifico aspetto della necessità di spostarsi da parte di diverse componenti di traffico .

In questo paragrafo andremo ad analizzare la componente domanda al fine di evidenziare relazioni e criticità insite sia all'accessibilità, che all'attraversamento di una rete di servizio ad aree commerciali, industriali e produttive, oltre che residenziali .

Nel momento in cui si parla di domanda, si trovano in letteratura varie metodologie di ricostruzione, ma la verifica della domanda deve essere effettuata in funzione di cosa si sta cercando di valutare.

Nel caso in esame l'analisi dei flussi veicolare vuole mettere in evidenza non solo l'entità dei mezzi afferenti all'area, ma altresì la tipologia di domanda circolante nelle strade principali del territorio comunale

La campagna di rilievo è stata effettuata nei giorni 14-15 marzo 2012, ed hanno riguardato 4 sezioni di rilievo automatici bidirezionale per un totale di 48 ore e 5 punti di rilievo nei nodi di ingresso a sud est ovest e nord della zona centrale del comune, per un totale di 6 ore.

I rilievi manuali sono stati effettuati attraverso il rilievo a vista dei mezzi da parte di 7 rilevatori, i quali hanno registrato il numero e la tipologia di mezzo, distinto a seconda della manovra di svolta effettuata in prossimità del nodo stradale. I dati raccolti ed elaborati sono riassunti nell'Allegato xxx

Le sezioni di rilievo poste a cordone del territorio comunale, mettono in evidenza alcuni indicatori significativi.

1. I tre picchi, relativi al numero di veicoli in ingresso ed egresso sono stati registrati rispettivamente alle 8:00, alle 12:00 e alle 18:00.

Intervallo orario	8-9		12-13		18-19	
Tipologia di mezzi	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Via Montello	974	107	953	83	1005	111
Via IV Novembre	862	27	802	33	1088	34
Via delle Industrie	830	192	874	122	1010	146
Corso della ceramica	586	36	506	21	631	17
Via Cecchin	727	25	714	18	-	-

2. Gli ingressi da parte dei mezzi leggeri si distribuiscono in modo piuttosto uniforme tra est, ovest, mentre si ha un apporto maggiore da sud , in quanto vengono utilizzate entrambe le principali vie di accesso, via dell’Industria e Corso della Ceramica. Da nord, in funzione dei rilievi manuali eseguiti per 6 ore consecutive a partire dalle 7:00 del mattino, si registra un picco verso l’ora di punta del mattino, con valori che si attestano ai 727 mezzi, in linea con gli ingressi da est ed ovest.

3. La percentuale dei mezzi pesanti lungo l’asse principale del territorio comunale, via IV Novembre, e lungo l’arco sud che collega Marostica a Nove, mostra un valore inferiore al 5%, valore assolutamente in linea con strade urbane che assolvono contemporaneamente funzioni di distribuzione e penetrazione. I valori cambiano notevolmente in via delle Industrie , ma tale risultato è attribuibile alla localizzazione del punto di rilievo, a sud della zona industriale, artigianale. Il numero di mezzi pesanti non viene infatti registrato successivamente dal rilevatore della sezione B di Via Roma, il quale registra un ordine di grandezza nettamente inferiore, a sottolineare che molti mezzi pesanti hanno origine e destinazione nell’area sud di Marostica.

4. Via Montello registra un notevole numero di mezzi sia leggeri che pesanti, assolvendo ad una funzione di penetrazione, distribuzione, ma altresì di attraversamento. La strada pur percorrendo una zona territoriale urbana mista residenziale commerciale, con caratteristiche funzionali tipicamente “cittadine” funge da arco di attraversamento per una categoria di mezzi in contrasto con la mobilità lenta e debole, presente nel tratto di arco.

5. L’analisi delle velocità medie mostra che in via Montello la percezione di trovarsi in un ambiente dove le varie funzioni legate allo spostarsi coincidono è percepita anche dai mezzi pesanti che la percorrono. Infatti i veicoli in entrata viaggiano ad una velocità media inferiore ai 50 km/h, mentre nella direzione opposta i mezzi aumentano la propria velocità attestandola ai 70 km/h. I medesimi risultati si registrano anche per in mezzi in entrata ed uscita in Via IV Novembre.

Via delle Industrie al contrario, presenta caratteristiche di flusso extraurbano, con la forte presenza di mezzi pesanti, rispetto ai mezzi leggeri, i quali viaggiano ad una velocità media di 70 km/h.

1. L'analisi dei flussi veicolari mostra una criticità in Via Rubbi, che pur attraversando tratti prettamente urbani raccoglie il flusso di carico maggiore del territorio analizzato. Tale corrente veicolare si divide successivamente tra via Cecchin e Via Montello. L'arco, infatti, deve decentrare il traffico in uscita da Marostica, ma allo stesso tempo distribuisce e collega le correnti dirette a Bassano del Grappa, fungendo da strada di attraversamento.
2. La tavola 6.2 rappresenta in termini di veicoli equivalenti la domanda afferente alla rete stradale principale, rilevata tra le 8/9 del mattino di un giorno feriale tipo. La tavola riassume quanto descritto pocanzi, ossia che il carico maggiore è quello della direttrice sud est, est sud. Mentre Via IV Novembre, Via Roma, ed il primo tratto di via Rubbi presentano flussi che rientrano nella norma.
3. Per quanto riguarda il conflitto funzionale degli archi, si sottolinea una criticità in via Rubbi, poi via Montello. Sia il grafico soprastante che la tavola 6.2 mostrano infatti che vi è una forte presenza di traffico motorizzato, ma altresì le indagini manuali hanno registrato l'ingresso di circa 174 mezzi a due ruote in sei ore. Oltre ai veicoli i rilevatori evidenziano la fruizione degli archi nelle ore di morbida, da parte dell'utenza debole, registrando una media di 20 pedoni/h in attraversamento all'intersezione, dirette o proveniente dal centro. Tale situazione mette in risalto il conflitto tra i fruitori, i quali con esigenze di movimento diversificate esigono di muoversi in sicurezza.
4. Anche se via Roma e Via IV Novembre, che svolgono la funzione di servizio alla residenza e/o attività commerciali, presentano flussi veicolare nella norma, generalmente sotto i 600 veicoli/h, essendo vie di accesso al centro sono interessate da un notevole flusso di utenza debole, caratterizzate da differenti livelli di vulnerabilità: si considerano come maggiormente vulnerabili i pedoni, seguiti dai ciclisti e dai conducenti di ciclomotori. Allo stato attuale questi archi mancano di interventi infrastrutturali o di gestione del traffico capaci di garantire la sicurezza delle categorie sopra citate e organizzare in modo diverso la coabitazione fra i diversi utenti della strada, in modo tale che i veicoli a motore si integrino meglio nella vita urbana, senza danneggiare gli altri utenti.

Individuazione delle principali criticità

L'identificazione funzionale della maglia dei collegamenti è alla base di una lettura della forma della città e della ricostruzione del ruolo svolto da ciascuna infrastruttura. Occorre quindi riconoscere la correlazione tra insediamenti e

reti di mobilità, identificando la "permanenza" degli elementi infrastrutturali nelle trasformazioni del territorio urbano.

Le strade provinciali Vecchia Gasparona e Marosticana, hanno avuto un'evoluzione nel tempo del proprio ruolo e si trovano ad assolvere funzioni diverse da quelle originarie, con caratteristiche tecnico – funzionali non adatte alla nuova domanda ed allo sviluppo del tessuto urbano. D'altro canto il tessuto urbano e le funzioni del vivere si intersecano e entrano in conflitto con i flussi veicolari in attraversamento, che attualmente utilizzano Via Rubbi e Via Montello per effettuare spostamenti verso Bassano del Grappa.

Se consideriamo il traffico urbano in funzione delle attività insediate, possiamo dire che le attività localizzate in una porzione di territorio diventano luogo di origine e destinazione di flussi, così come i poli scolastici diventano luogo di attrazione di una particolare categoria di utenti, che necessita di una appropriata regolazione sia del traffico che della rete di accesso.

Marostica in quest'ottica, presenta un tessuto urbano servito da una rete dove non si raffigurano problematiche legate alla congestione, ma dove i problemi di traffico sono legati alla maglia viaria che assolve contemporaneamente funzioni diversificate, permettendo simultaneamente l'accesso, la distribuzione, la penetrazione e l'attraversamento di aree urbane. Ugualmente, le diverse modalità di spostamento, che fruiscono della medesima rete, entrano inevitabilmente in conflitto, mancando un collegamento ciclo-pedonale capace di dividere le correnti veicolare dall'utenza debole.

Dare pari dignità a tutti i fruitori della strada significa riorganizzare gli spazi di circolazione in funzione di una domanda diversificata nei modi e nel tipo, aumentando la vivibilità dei centri urbani. Il Piano deve promuovere, ove possibile, la fruizione degli spazi della città in condizioni di piena sicurezza da parte delle utenze deboli, recuperando lo stile di vita e la naturale vocazione delle popolazioni montane. Questo obiettivo, alla scala urbana, viene perseguito anche attraverso la valorizzazione delle principali centralità urbane, la proposizione di percorsi di collegamento tra le varie parti della città che fanno parte non solo quindi del polo storico, ma altresì delle varie parti della città che attraggono utenza. In particolare si fa riferimento a Via Roma e Via Rubbi, dove mancano le condizioni per raggiungere il polo scolastico di Via delle Laste in sicurezza per gli spostamenti con modalità lenta.

Riassumendo le fragilità maggiori legate al sistema della mobilità sono:

1. l'asse viario Bassano-Thiene, caratterizzato dalla presenza di volumi e tipologie di traffico impropri che attraversano l'ambito urbano. Le direzioni principali del flusso di auto sono determinate dal pendolarismo verso l'area centrale e dai poli di servizi presenti sul territorio. Dai dati relativi al censimento 2001 della Popolazione è possibile desumere come siano forti le relazioni tra il comune di Marostica e l'area di Bassano del Grappa e della

sua cintura, dato confermato dai risultati della campagna di rilievo veicolare.

2. Via Roma che costituisce, di fatto, la porta sud del centro storico è ad oggi caratterizzata da una componente di traffico molto diversificato assumendo contemporaneamente funzioni e ruoli sia di accesso ai poli scolastici e sportivi, che di penetrazione al centro storico; l'asse andrebbe riqualificato sia in termini di accessibilità da parte di tutte le componenti della mobilità sia in termini di sicurezza.
3. La realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e le relative opere complementari (complanari e snodi) andrà ulteriormente a evidenziare la viabilità est-ovest posta nel margine sud del territorio comunale, onde per cui si può ipotizzare di prevedere misure e azioni per "togliere" il traffico pesante dall'interno del tessuto urbano (consolidato). Sarà necessario valutare gli effetti dell'introduzione del pedaggio per le medie percorrenze sulla distribuzione del traffico veicolare (in particolar modo sulla componente commerciale). Allo stesso tempo andranno valutati gli effetti derivanti dalla realizzazione della viabilità complementare prevista dal progetto nei territori di Molvena e Pianezze.
4. In linea generale il sistema mobilità presenta alcuni conflitti funzionali degli archi e dei nodi, riassunti puntualmente nella tabella seguente. Oltre a quelle indicate in tabella si sottolinea che la viabilità legata a spostamenti di breve e media lunghezza utilizza percorsi conosciuti, preferendo a volte strade locali a strade di livello gerarchico superiore. A ciò va sommato il numero di veicoli costretti ad utilizzare le Provinciali localizzate a nord del territorio come unico elemento di collegamento. Le strade Provinciali in questione così come molte vie di quartiere, hanno caratteristiche geometriche assimilabili alla classe "F", ossia carreggiate di ridotte dimensioni con capacità limitate. Le vie avendo un ruolo storico nel tessuto urbano servono alcuni rioni, i quali accedono con le proprietà direttamente sul fronte strada, creando situazioni funzionali in contrasto in funzione della domanda di fruizione.

Cap_3. Il Progetto di PAT

Il presente capitolo declina il progetto di Piano attraverso queste definizioni e relative scala di lavoro e restituzione:

- Il progetto di Piano per Sistemi Territoriali;
- Il progetto di Piano per parti di città;
- Offerta di Piano – Dimensionamenti
- Il progetto di Piano – Gli elaborati del PAT.

Il progetto per Sistemi Territoriali

Sono stati individuati i quattro sistemi principali che permettono di identificare la città ed il territorio comunale. Essi sono:

- il SISTEMA STORICO-AMBIENTALE, che comprende il territorio agricolo con la presenza degli elementi di pregio storico-testimoniale e gli elementi di pregio ambientale, gli aspetti geologici, idrogeologici, idraulici;
- il SISTEMA DELLA RESIDENZA E DEI SERVIZI, che comprende gli insediamenti di tipo abitativo ed i servizi pubblici e privati ad essi connessi;
- il SISTEMA PRODUTTIVO, che comprende le tematiche legate all'artigianato, al commercio e ai servizi per le imprese e le attività economiche;
- il SISTEMA INFRASTRUTTURALE, che comprende la viabilità secondo una funzione gerarchica.

Per ogni sistema, oltre ad una breve descrizione del contesto e all'individuazione dei principali punti di forza e debolezza presenti, vengono evidenziati gli obiettivi principali e le linee di azione strategiche relative ad ogni obiettivo. La corrispondenza obiettivo – azione che qui viene riportata è quella che risulta essere prevalente, pur con la consapevolezza che non esiste una netta e rigida separazione tra obiettivo specifico ed azione strategica perché tutte tra loro in qualche modo correlate.

Sistema Storico-ambientale – Caratteristiche, criticità, strategie

Caratteristiche

Il territorio comunale si caratterizza per una realtà paesaggistica e naturalistica allo stesso tempo ricca e frastagliata. Tra i principali ambiti del sistema ambientale si riconoscono:

- a. ambito collinare e pedecollinare;
- b. reticolo idrografico principale e minore;

- c. ambito agricolo e urbano-rurale (comprensivo delle aree boscate e a prato) che circonda il costruito;
 - d. ambito urbano delle aree verdi.
- Tra i principali ambiti del sub-sistema storico-architettonico sono:
- e. la Città Storica;
 - f. i centri storici minori ed i borghi storici;
 - g. Il tessuto edilizio di pregio sparso.

La rete idrografica principale in qualità di elemento di rilievo suggerisce una riflessione unitaria sulla sua valorizzazione ecologico-paesaggistica. Il Piano è l'occasione per avanzare un disegno di insieme degli ambiti, che li qualifichi come parchi lineari, (ad esempio per il Longhella).

Il Piano dovrà perseguire una strategia di valorizzazione del sistema storico-culturale, che riguardi le risorse artistiche, i patrimoni della cultura materiale, i saperi e le competenze locali, le iniziative di punta nel campo della promozione culturale. La strategia è quella dello sviluppo di una offerta turistico-culturale di qualità.

L'area a nord del centro storico è caratterizzata da un paesaggio collinare di pregio con una serie consistente di nuclei minori e località, laddove uno dei temi progettuali del Piano potrebbe fare riferimento agli strumenti e ai criteri di riutilizzo del patrimonio edilizio esistente con possibilità di recupero a fini residenziali mantenendo i caratteri tipologici tipici. Parallelamente a queste possono essere definite una serie di indicazioni e prescrizioni per la sicurezza del territorio, specialmente con riguardo a fenomeni di rischio di natura idrogeologica e geologica.

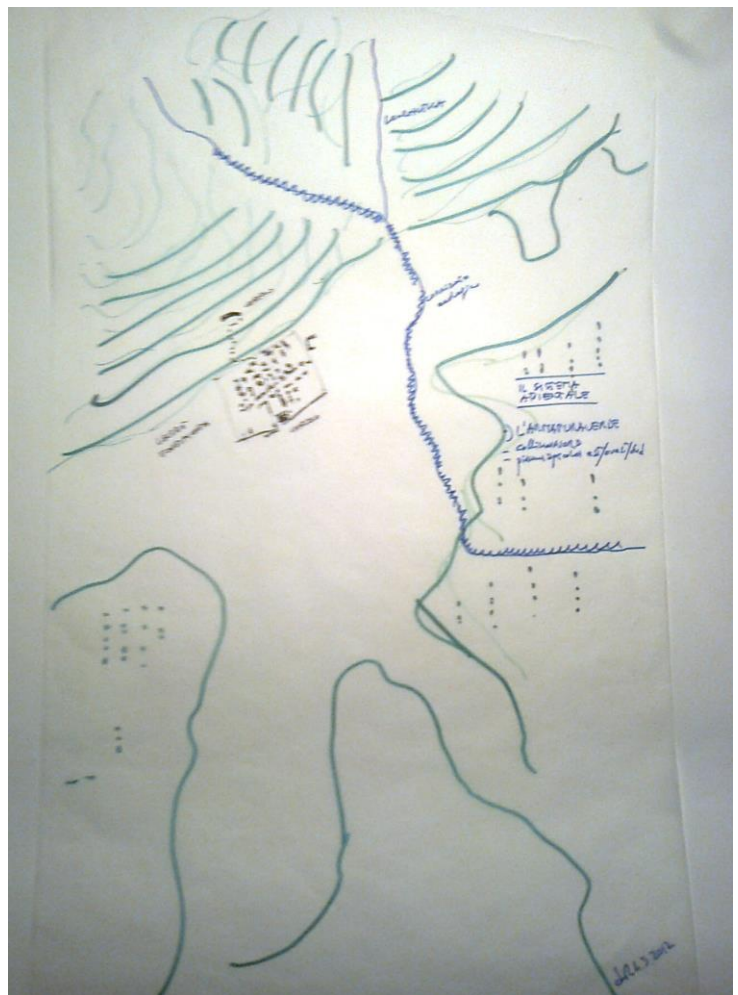
Il disegno di rete ecologica definito dalla pianificazione provinciale è definito da una dorsale est-ovest che si colloca nella parte collinare a nord del territorio comunale, da cui scendono due corridoi che si distendono con direzione nord-sud nei margini est e ovest del territorio comunale. Il progetto locale deve prevedere la realizzazione di corridoi secondari a scala comunale capaci di disegnare delle connessioni fisiche e relazionali dagli ambiti naturali esterni alle aree centrali del sistema insediativo, sia attraverso una connessione fisica e relazionale nord-sud tra il sistema collinare e l'ambito agricolo (passando per gli spazi della città costruita) sia ancora trasversalmente al territorio, anche e soprattutto mediante una ricucitura "chirurgica" e una messa in rete degli spazi esistenti e attraverso l'uso di tecniche e progettualità differenti, dai viali alberati ai parchi urbani lineari.

Criticità e fragilità del territorio

Vi sono da un lato criticità di tipo fisico-morfologico, legate alla discontinuità della rete ecologica; gli elementi di discontinuità sono legati

all'attraversamento dei sistemi infrastrutturali oltre alla presenza di zone di urbanizzazione diffusa che si sono create attorno agli assi commerciali; nel contesto urbano invece la criticità maggiore è data dall'esiguità e dalla frammentazione dei corridoi stessi, laddove si deve ricorrere a tecniche progettuali differenti per permettere una continuità dei due sistemi ambientali (naturale e urbano).

L'altra tematica da evidenziare è quella legata alle pressioni definite da varie attività umane, che vanno ad incidere negativamente all'interno degli ambiti più fragili, dalle fragilità di origine antropica a quelle di origine geologica e idraulica.



Sistema Ambientale Schizzo interpretativo: la città storica, la pianura e la collina, il corso d'acqua

Tra le fragilità del territorio si ricordano innanzitutto le numerose superfici boscate localizzate nella parte collinare del Comune e classificate dal PTRC come corridoi ecologici quali ambiti di sufficiente estensione e naturalità, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali ed animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione. Tali aree sono sottoposte a vincolo paesaggistico.

Nella parte settentrionale del territorio comunale si localizzano anche estese superfici a prato, elementi da tutelare in quanto componenti essenziali del mosaico naturalistico e paesaggistico collinare. Il mantenimento dell'eterogeneità del territorio, oltre ad avere un'importanza sostanziale nella tutela dell'equilibrio ecologico, garantisce la difesa di valori storico-culturali tipici delle aree rurali.

Altro elemento di fragilità è rappresentato dal reticolo idrografico, in particolare per quanto riguarda il Torrente Longhella sottoposto a vincolo paesaggistico. La tutela della risorsa idrica deve comunque coinvolgere anche le acque sotterranee; il comune di Marostica rientra, infatti, tra le zone vulnerabili dell'alta pianura in quanto zona di ricarica degli acquiferi. Secondo quanto previsto dalla "Carta della vulnerabilità intrinseca della falda freatica" del PTCP di Vicenza, inoltre, nelle aree pianeggianti del comune il grado di vulnerabilità della falda è elevato.

Le formazioni lineari sono costituite dalle siepi e dai filari che delimitano le aree agricole soprattutto nella parte pianeggiante del comune. Queste formazioni costituiscono importanti elementi della rete ecologica locale ed in quanto tali devono essere tutelati e valorizzati, contrastando il fenomeno di semplificazione del paesaggio rurale che a causa dell'intensificazione delle tecniche colturali vede la progressiva eliminazione delle siepi a delimitazione dei campi.

Dal punto di vista idrografico il territorio del comune di Marostica, nella parte più ampia collinare, è costituito da compluvi naturali del terreno che confluiscono negli alvei principali del torrente Valletta e del torrente Longhella, affluenti del fiume Brenta in fascia di pianura. Nella parte pianeggiante, il territorio è attraversato da una fitta rete di fossi e canali gestiti dal Consorzio di Bonifica Brenta di Cittadella, ed appartenenti ai bacini in destra Brenta (sottobacini Silano, Grimana-Contessa e dx Brenta) e del Bacchiglione (sottobacino Tesina-Astico). Pur comprendendo un territorio prevalentemente collinare, per oltre il 65%, sono presenti in zona di pianura molteplici zone ed aree classificate a rischio idraulico dai vigenti piani territoriali, quali il Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento della Provincia di Vicenza, il Piano di Emergenza Provinciale, il Piano Generale di Bonifica e Tutela del Territorio del Consorzio di Bonifica Brenta. Tali perimetrazioni coincidono in prevalenza con gli allagamenti registrati nel recente passato dal Consorzio di Bonifica Brenta (negli anni 1998, 2002, 2006 e 2008).

Dalla analisi del rischio idraulico riportato nella succitata pianificazione si osserva la presenza di aree a rischio moderato o basso (R1), aree a rischio medio (R2) ed aree soggette ad allagamento periodico per una estensione complessiva di territorio comunale pari a circa 135 hm² (corrispondenti a circa il 10% del territorio comunale di pianura).

Il connesso rischio idraulico è correlato ai diffusi fenomeni di ristagno idrico e drenaggio difficoltoso che, vista la particolare conformazione territoriale e lo stato di fatto dei corsi d'acqua, appare in prima analisi determinato dalle seguenti molteplici concause:

- a. una rete idrografica fortemente tombinata, specie in prossimità dei principali nuclei urbani e produttivi del comune (Marostica, Marsan, Zona industriale produttiva);
- b. una generale difficoltà dei corsi d'acqua minori a scaricare nei principali corpi idrici ricettori, per la presenza di criticità in questi ultimi (ad es. immissione torrente Silano nel Longhella);
- c. presenza nella zona di pianura di una forte antropizzazione del territorio, specie in corrispondenza alle principali direttrici di traffico ed ai principali corsi d'acqua ricettori (scolo Torresino, roggia Marosticana).

Le analisi geologiche di supporto al PAT hanno avuto come obiettivi:

1. la tutela delle risorse idropotabili e razionalizzazione dello sfruttamento idrico al fine di controllare l'impovertimento della stessa risorsa idrica sia come quantità che qualità;
2. l'individuazione delle aree a maggior rischio di dissesto idrogeologico e delle aree allagabili;
3. la conservazione ed il miglioramento della qualità ambientale locale, anche individuando soluzioni compatibili con l'ambiente e rinnovabili per quanto riguarda lo sfruttamento del sottosuolo e più in generale dell'energia;
4. la tutela del territorio sia dai rischi naturali, sia da quelli legati all'attività antropica, vista anche la relativa vulnerabilità intrinseca del suolo;
5. la definizione delle prescrizioni generali per le azioni di trasformazione urbanistica ed edilizia nelle zone sottoposte a vincolo idrogeologico nelle aree urbanizzate o da urbanizzare;
6. la regolamentazione dell'attività edilizia per la gestione del rischio sismico.

In pratica è stata effettuata una fotografia delle condizioni del territorio sotto gli aspetti citati nei precedenti punti al fine di supportare (o limitare) le scelte urbanistiche. Il territorio di Marostica, costituito parte dai rilievi pedemontani (a Nord) e parte dall'alta pianura veneta, presenta caratteri geologici l.s. e, quindi, criticità differenziate. In pianura il pericolo è, vista la densità urbanistica, il rischio idraulico, andando a limitare eventuali edificazioni o

comunque a creare quanto meno disagio se non proprio pericolo per gli abitanti. Particolarmente significative al riguardo sono le aree lungo via Salarola, o lungo il Torrente Longhella, quelle tra via Della Ceramica e via Anconetta e pure quella che si sviluppa lungo la S.S. 248 verso Schiavon.

Oltre a questo aspetto esiste anche il pericolo d'inquinamento della falda indifferenziata che alloggia nel materasso ghiaioso-sabbioso dell'alta pianura veneta.

La parte pedemontana, i cui rilievi sono caratterizzati soprattutto da formazioni litologiche meccanicamente deboli per motivi intrinseci e/o per azione degli agenti esterni, presenta condizioni localmente critiche se non pericolose. Infatti sono numerosissime, almeno un centinaio, le frane che occupano il territorio. Si tratta perlopiù di frane modeste concentrate spesso lungo i solchi vallivi e dovute all'erosione idrica, quando i rii sono in piena. Non mancano, però, anche movimenti franosi di una certa entità che interessano aree significative e soprattutto la viabilità, che collega le numerosi frazioni comunali. Normalmente sono frane di scivolamento impostate nel materasso detritico e che, in concomitanza con gli eventi piovosi che indeboliscono le basse proprietà meccaniche dei terreni a forte componente argillosa terziari e anche cretacei, si innescano creando condizioni di disagio e di pericolo a seconda della loco ubicazione. Esse possono essere localmente anche di scorrimento sia nel materasso detritico che nei livelli più alterati del substrato, debole e posto a franapoggio, a causa della piega a ginocchio che forma i rilievi pedemontani veneti. La maggiore concentrazione franosa si trova sulla porzione centro occidentale dei rilievi di Marostica, dove le litologie arenaceo-marnose creataciche (Scaglia Rossa) e Terziarie (arenarie e marne oligoceniche) hanno maggiore sviluppo areale rispetto alla porzione orientale ove invece esiste una maggior presenza dei livelli e filoni basaltici con relativa maggiore competenza meccanica.

Potenzialità e obiettivi - strategie

Vengono di seguito individuati gli obiettivi e le strategie per il sistema ambientale e storico-culturale; per ogni strategia vengono individuate le azioni per il suo perseguimento.

- a. Tutela e valorizzazione della qualità delle acque superficiali e sotterranee – *Piano delle Acque, Piano di Monitoraggio;*
- b. Raggiungere la sicurezza idraulica e geomorfologica del territorio - *Piano delle Acque;*
- c. Minimizzare il consumo di nuovo suolo agricolo – *il progetto di piano non prevede nuove linee preferenziali di sviluppo oltre alle previsioni di PRG confermate,. Obiettivo un “progetto di piano a volume 0”. Sono solamente confermati gli ambiti già previsti dal PRG vigente. Le strategie di piano mirano al recupero e alla riqualificazione dell’esistente;*

- d. Limitare l'espansione e dispersione dell'edificato anche attraverso il mantenimento, la valorizzazione e il ripristino dei margini e dei limiti dell'insediamento (fasce, scoline, filari...) – *il progetto di Piano individua i limiti alla nuova edificazione evidenziando il margine fisico esistente o massimo possibile per la forma della città costruita. E definendo gli elementi morfologici da mantenere per conservare quali i varchi ambientali, il limite agricolo, la quinta collinare, etc;*
- e. Perseguire una visione di insieme, di regole per la salvaguardia, di valorizzazione degli ambiti di pregio ambientale e storico-culturale – *il progetto di piano individua un rete di invarianti morfologiche e del patrimonio edilizio esistente. Il P.A.T. ne definisce gli elementi di tutela e sviluppa le scelte all'insegna del principio per cui sono previsti interventi di riqualificazione, conservazione e valorizzazione, e sono previsti invece solo interventi di piccola trasformazione, e ne articola la disciplina in riferimento alle proprie finalità ed attribuzioni di ruoli e significati. Ognuna delle invarianti è considerata in quanto tale ma anche in modo integrato alle altre anche nel caso di non sovrapposizione tematica e cartografica degli ambiti;*
- f. Salvaguardare le aree collinari, caratterizzate da elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico, individuando misure atte a tutelarne le caratteristiche paesaggistiche e la valenza ambientale
- g. Tutelare le aree boscate, presenti nella porzione collinare
- h. Valorizzare le attività agricole in ambito rurale

il progetto di Piano individua la parte di territorio comunale a "vocazione agricolo-produttiva", e destinate all'esercizio dell'attività agricola e zootecnica, alle attività ricreative, sociali, turistiche e culturali, agli insediamenti abitativi. Per questi ambiti il PAT persegue la tutela della sua integrità, la valorizzazione delle attività del settore primario, la tutela e riqualificazione paesaggistica ed ambientale, anche attraverso le modalità della compensazione urbanistica e del credito edilizio di cui alle Norme Tecniche.

La tutela del patrimonio storico, architettonico, archeologico ed identitario attraverso il recupero dell'edificazione esistente, incongrua e non più funzionale al fondo.

Il PI provvederà ad individuare e definire gli ambiti delle aziende agricole esistenti, anche attraverso la ricognizione e l'aggiornamento della schedatura puntuale.

Il Pi individuerà gli ambiti in cui non è consentita la nuova edificazione con riferimento ai limiti fisici alla nuova edificazione, alle caratteristiche paesaggistico-ambientali tecnico-agronomiche e di integrità fondiaria del territorio.

Il PI individuerà gli ambiti in cui eventualmente localizzare gli interventi edilizi nel caso in cui siano presenti congiuntamente una frammentazione fondiaria e attività colturali di tipo intensivo quali orti, vivai e serre, la ricognizione e l'adeguamento delle indicazioni su tipologie e caratteristiche costruttive relative all'edificazione in zona agricola, anche attraverso la redazione di uno specifico Prontuario.

- i. Salvaguardare gli specifici caratteri di identità territoriale e storico-culturale radicati negli ambiti fluviali e rurali (circuiti e itinerari ed elementi di connessione lungo vie d'acqua e strade interpoderali ecc....) – *il piano individua il reticolo idrografico principale e minore come uno degli asset morfologici ordinatori del territorio, e individua i corsi d'acqua come i principali corridoi ecologici ambientali di connessione tra il sistema della collina e il sistema della pianura; su tali assi individua anche percorsi ciclopeditoni, anche attrezzati, assegnando oltre alla funzione ambientale ed ecologica anche una funzione "urbana"; il Piano individua negli studi agronomici una serie di circuiti a carattere ciclopeditono in collina, con specifiche schede meta progettuali sui singoli tracciati;*
- j. Cogliere e sviluppare le potenzialità delle risorse ambientali in termini di ricettività, turismo ed escursionismo enogastronomico, rurale ed agroambientale – *il PAT individua negli studi agronomici la localizzazione di strutture ricettive esistenti in zona agricola e collinare; in sede di costruzione del Piano degli Interventi dovrà confermare tali attività e al contempo raccogliere e valutare le manifestazioni di interesse che possono emergere dal territorio in questo settore;*
- k. Migliorare la percezione e l'accessibilità degli ambiti naturali e a valenza ecologica del territorio, anche di scala sovra comunale – *il PAT ha costruito il progetto di rete ecologica comunale a partire dalla scala sovracomunale – riferimento al PTRC e al PTCP). Da questa sono stati assunti gli elementi ambientali ed ecologici portanti (dorsali, corridoi, ambiti a maggiore biodiversità, Rete Natura 2000....) e tradotti a scala di maggior dettaglio;*
- l. Migliorare la relazione tra aree urbane e sistemi naturali
- m. Mitigare gli impatti creati dalle interferenze tra gli insediamenti e le aree di valenza ambientale

Il progetto di piano individua il margine urbano come tema rilevante, e lo traduce come "limiti fisici" alla nuova edificazione e non individuando nuove aree di trasformazione e confermando solo quelle già individuate dal PRG previgente.

Il PI detta direttive e prescrizioni al Piano degli Interventi. In sede di PI dovrà essere definito un progetto relativo al limite individuato attraverso la definizione di tecniche progettuali differenti (viabilità di bordo, percorsi ciclopeditoni, aree di retro...);

Questa progettualità viene anche tradotta in misure di compensazione e/o di mitigazione delle interferenze tra elementi costruiti e sistema del paesaggio; per queste il Piano degli Interventi dovrà definire regole e strumenti per la loro attuazione e gestione, anche in modo correlato alle trasformazioni del territorio o alle singole opere insistenti nello stesso;

- n. Valorizzare e riqualificare il paesaggio, definendolo quale struttura portante del sistema degli spazi pubblici urbani, verdi, naturali, prevedendo differenti strategie in relazione ai contesti locali e ai luoghi (valorizzazione del paesaggio del centro storico e del sistema degli spazi pubblici urbani, riqualificazione della struttura urbana e del paesaggio urbano negli ambiti di margine, valorizzazione del paesaggio dell'acqua, ecc....) – *il progetto di rete ecologica assume gli elementi ambientali ed ecologici portanti (dorsali, corridoi, ambiti a maggiore biodiversità, Rete Natura 2000....) e li traduce a scala di maggior dettaglio comunale. Tale salto di scala va ad assumere anche le aree urbane destinate a servizi come elementi di una rete di percorsi e a valenza pubblica. In questa rete il progetto di Piano individua macroambiti strategici di progetto (vedi ad esempio Porta Ovest o l'asse Marostica-Marsan) o assi di connessione (vedi ad esempio asse Porta Ovest-Impianti scolastici-Impianti sportivi-Longhella);*

o. Salvaguardare il sistema dei fronti urbani per evitare fenomeni di “retro” e per definire regole e criteri per la tutela e la valorizzazione dei margini urbani - *Il progetto di piano individua il margine urbano come tema rilevante, e lo traduce come “limiti fisici” alla nuova edificazione e non individuando nuove aree di trasformazione e confermando solo quelle già individuate dal PRG previgente. Il PI detta direttive e prescrizioni al Piano degli Interventi. In sede di PI dovrà essere definito un progetto relativo al limite individuato attraverso la definizione di tecniche progettuali differenti (viabilità di bordo, percorsi ciclopeditoni, aree di retro...); in questa rete il progetto di Piano individua macroambiti strategici di progetto come Porta Ovest o l'asse Marostica-Marsan e assi di connessione come l'asse Porta Ovest-Impianti scolastici-Impianti sportivi-Longhella);*

- p. Governare le trasformazioni dei versanti collinari affacciati sulla pianura, avendo cura di non disturbare la visione d'insieme e di non comprometterne l'identità – *il piano ricerca la messa in sicurezza del territorio non prevedendo nuove aree di trasformazione in collina, e nelle aree di versante, e puntando invece al recupero dell'esistente e ad uno sviluppo sostenibile del territorio.*

La negazione di nuove aree di trasformazione è data dalla Carta delle Fragilità e dal livello di compatibilità geologica del territorio rispetto alle nuove trasformazioni; in questa le aree di frana o a rischio di fenomeni franosi sono classificate come non idonee alla trasformazione;

- q. Implementare un disegno di rete ecologica comunale che permetta il collegamento tra gli ambiti di valenza naturalistica, favorendo inoltre il suo

sviluppo e la sua penetrazione anche in ambito urbano mediante la previsione e la riqualificazione di aree verdi e l'inserimento di elementi vegetazionali pensati sia come arredo urbano sia per la regolazione del microclima e assorbimento degli inquinanti in atmosfera – *Il progetto di piano individua il margine urbano come tema rilevante, e lo traduce come "limiti fisici" alla nuova edificazione e non individuando nuove aree di trasformazione e confermando solo quelle già individuate dal PRG previgente. Il PI detta direttive e prescrizioni al Piano degli Interventi. In sede di PI dovrà essere definito un progetto relativo al limite individuato attraverso la definizione di tecniche progettuali differenti (viabilità di bordo, percorsi ciclopeditoni, aree di retro...); in questa rete il progetto di Piano individua macroambiti strategici di progetto come Porta Ovest o l'asse Marostica-Marsan e assi di connessione come l'asse Porta Ovest-Impianti scolastici-Impianti sportivi-Longhella);*

- r. Definizione di politiche e azioni per la compensazione ambientale - *Il PAT stabilisce i criteri e le modalità per l'applicazione della compensazione urbanistica tenendo conto della disciplina urbanistica previgente e del perseguimento di obiettivi di interesse pubblico e generale. La quota di diritti edificatori da riservarsi per finalità compensative è determinata per quantità e destinazioni d'uso, sulla base dell'equivalenza del valore tra gli immobili soggetti a compensazione ed i diritti edificatori compensativi.*

Il PI determinerà la quota di edificabilità da riservare per finalità compensative negli ambiti preferenziali di sviluppo insediativo individuati dal PAT.

Sistema residenziale e dei servizi - – Caratteristiche, criticità, strategie

Caratteristiche

Il sistema insediativo della residenza e dei servizi si caratterizza all'interno di due modelli che si sovrappongono nel territorio: un primo sistema che a partire dal centro città si distribuisce in modo circoncentrico-lineare nel territorio e un secondo sistema costruito su un reticolo di poli e nuclei storici esterni. Il Piano valuterà se perseguire una politica di non consumo ulteriore di suolo, privilegiando interventi di recupero e riqualificazione del tessuto esistente, anche in relazione all'offerta di Piano ancora disponibile nel PRG vigente. Inoltre la presenza di contenitori urbani (ex ospedale....) da rifunzionalizzare, permette di avviare un processo di urbanizzazione che predilige la riconversione e riqualificazione alla nuova espansione.

La lettura del tessuto e dello stato della pianificazione in atto nel territorio comunale evidenzia ancora una non carenza di aree a servizi. Tale situazione di offerta di servizi permette un approccio più legato alla qualità degli stessi (in termini di accessibilità, di usufruzione, di presidio di questi nel territorio..) che alla quantità.

La lettura dell'insediamento evidenzia una molteplicità di tipi insediativi, ossia di parti di territorio costruito caratterizzato da una particolare natura e conformazione degli elementi di supporto all'edificazione (strade, nuclei preesistenti, elementi orografici) e da un particolare rapporto dell'urbanizzato con lo spazio aperto.

Tra questi principi insediativi si segnalano in particolare:

- a. nucleo storico e nuclei storici minori;
- b. tessuto consolidato;
- c. tessuto lineare "lungo strada";
- d. tessuto produttivo sparso;
- e. tessuto produttivo strutturato;
- f. tessuto sparso isolato.

Nell'ottica di un Piano attento allo sviluppo sostenibile del territorio e capace di andare a riqualificare e valorizzare il patrimonio esistente, la definizione di strategie e di azioni per il recupero e la rigenerazione del patrimonio edilizio esistente costituisce il volano per la costruzione di scenari per il territorio comunale.

Ecco perché lo strumento del PAT individua come priorità la definizione di misure e azioni e strumenti per la rigenerazione del centro (e del patrimonio edilizio in generale), come inteso strumento in grado di rilanciare una politica di "ri-qualificazione urbana", di ridare forza propulsiva all'intervento dei privati e dei soggetti pubblici di coinvolgere in maniera attiva il tessuto produttivo, di

riportare attività commerciali ed artigianali, di incrementare numero e qualità dei servizi, di ridisegnare la mobilità pubblica e privata, carrabile e pedonale.

Considerando quindi la città policentrica rappresentata dalle frazioni e dai nuclei minori, il progetto e l'approccio del Piano è quello di valorizzare e tutelare l'unicità di questi luoghi urbani. Questo viene perseguito attraverso la valorizzazione delle loro specificità e vocazioni (anche storico e storico-culturale) andando a migliorare la cosiddetta qualità urbana totale, ovvero la qualità al servizio della residenzialità, dai servizi di prima necessità (scuole, ad esempio) ai servizi di comunità (centro parrocchiale, aree comuni...). Tale progetto di valorizzazione e tutela è riferito ai tipi edilizi e al rapporto tra questi e il territorio (e il paesaggio), specialmente in un contesto come quello collinare caratterizzato da una serie di elementi del paesaggio e da una morfologia che di fatto costituisce elemento ordinatore stesso del territorio e delle sue trasformazioni.

Nella struttura urbana dei nuclei insediativi, si riscontra la persistenza della matrice o soglia storica dell'insediamento stesso, che ha costituito il supporto per l'insediamento abitativo. La viabilità svolge un ruolo decisivo come opera di urbanizzazione necessaria e sufficiente per la realizzazione di edifici in cui prevale la tipologia uni e bifamiliare.

Il ruolo catalizzatore della vita comunitaria svolto dai centri storici (come il capoluogo o i nuclei di Crosara e Vallonara, ad esempio), testimoniato dalla persistenza dei caratteri morfologici originari, si è mantenuto nel tempo nel centro storico del capoluogo e presente altresì nei borghi minori, una valenza identitaria che il PAT conferma e valorizza. Per il patrimonio edilizio dei centri storici l'obiettivo non può che essere il pieno utilizzo nel rispetto delle tipologie e dei vincoli fisici e culturali. Nel PAT sono evidenziate le aree problema dando degli indirizzi operativi per il piano degli interventi.

Le caratteristiche descritte danno vita ad una struttura urbana lineare che trae origine e riferimento nei centri storici e si articola lungo gli assi stradali preesistenti e nei suoi spazi di interstizio infrastrutturale.

La struttura insediativa comunale mette inoltre in luce situazioni di edificazione sparsa o discontinua, caratteristiche della città diffusa veneta, che offrono importanti margini non solo interstiziali dove indirizzare lo sviluppo, in quanto sono in grado di soddisfare un tipo di fabbisogno abitativo specifico, quello dato dall'evoluzione dei nuclei familiari, che costituisce una prerogativa ed una caratteristica da mantenere nel tempo e tutelare.

Il tema della riconversione di aree e complessi degradati o dismessi o potenzialmente dismettibili (es. area dell'ospedale) costituisce tema di Piano rilevante (al pari delle aree che si prestano potenzialmente al loro riuso, e che è compito del PAT individuare e mappare anche secondo criteri di potenzialità specifiche che possono offrire, è dunque importante così come il contributo

delle aree dismesse al soddisfacimento dei vari tipi di fabbisogno sia residenziale sia per servizi o per attività compatibili con il contesto territoriale.

La consapevolezza di tali fenomeni, peraltro non certo nuovi o diversi da quelli che caratterizzano il modello veneto di sviluppo insediativo recente, ha indotto ad introdurre, meccanismi di Piano intesi a far incontrare domanda ed offerta reali attraverso il ricorso all'istituto della perequazione e a dar seguito a politiche di rilocalizzazione di attività produttive verso ambiti a ciò preordinati. Le zone di espansione, ad esempio, vanno così concepite non solo in funzione del soddisfacimento del fabbisogno quantitativo di edificabilità generica, ma soprattutto come occasione e strumento decisivi per chiudere o quantomeno drasticamente ridurre il divario tra domanda reale ed offerta e per realizzare quelle componenti della città pubblica altrimenti molto difficilmente attuabili con le risorse economico-finanziarie di bilancio disponibili.



Sistema Residenziale Schizzo interpretativo: la città storica, la città consolidata, le frazioni, l'edilizia sparsa

Nella struttura urbana dei nuclei insediativi, si riscontra la persistenza della matrice o soglia storica dell'insediamento stesso, che ha costituito il supporto per l'insediamento abitativo. La viabilità svolge un ruolo decisivo come opera di urbanizzazione necessaria e sufficiente per la realizzazione di edifici in cui prevale la tipologia uni e bifamiliare.

Il ruolo catalizzatore della vita comunitaria svolto dai centri storici, come Crosara e Vallonara, testimoniato dalla persistenza dei caratteri morfologici originari, si è mantenuto nel tempo nel centro storico del capoluogo e nei borghi minori, una valenza identitaria che il PAT conferma e valorizza. Per il patrimonio edilizio dei centri storici l'obiettivo non può che essere il pieno utilizzo nel rispetto delle tipologie e dei vincoli fisici e culturali. Nel PAT sono evidenziate le aree problema dando degli indirizzi operativi per il piano degli interventi.

La struttura urbana lineare esistente trae origine dai centri storici e si articola lungo gli assi stradali preesistenti e nei suoi spazi di interstizio infrastrutturale.

Criticità

Lo sviluppo del sistema insediativo ha comportato una crescita urbana che è avvenuta lungo le strade che costituiscono la maglia ancora oggi del reticolo viario principale. In tale modello sono diventati critici prima i nodi delle porte est e ovest (asse storico Bassano-Marostica-Breganze), e poi i nodi che smistano il traffico verso il settore sud (dato dallo spostamento del traffico di scorrimento nella viabilità di rango sovracomunale (Strada Gasparona e asse della SPV – Via dell'industria e Corso della Ceramica).

Il sistema insediativo locale evidenzia i centri civici che si contraddistinguono per una propria identità geografica e territoriale, e che ritrovano parte dei loro servizi e funzioni urbane nel centro storico del capoluogo.

Potenzialità e obiettivi - strategie

Vengono di seguito individuati una serie di obiettivi e strategie per il sistema:

- a. Potenziare e valorizzare il tessuto insediativo esistente (residenzialità del territorio) – *il PAT ha confermato le aree di trasformazione già previste dal PRG vigente, e individuate come linee preferenziali di sviluppo al fine di poterle eventualmente rinegoziare (come strategia e come parametri di trasformazione) in sede di Piano degli Interventi.*

La strategia di piano complementare prevede poi il recupero e la riqualificazione del tessuto edilizio esistente, urbano e a carattere sparso (collina e area agricola), anche eventualmente tramite la definizione in sede di Piano degli Interventi di incentivi di tipo volumetrico o di tipo fiscale. Le trasformazioni del territorio a carattere residenziale potranno avere, in sede di Piano degli Interventi, anche destinazioni a ERP o Social Housing;

- b. Potenziare e valorizzare il sistema dei servizi a scala locale (attrattività e attrazione da e per il territorio comunale) – *sono riconosciuti, nel progetto di Piano, una serie di ambiti complessi (per dimensioni, funzioni, criticità e opportunità), definiti come “ambiti per la definizione di ambiti unitari per la riqualificazione e la valorizzazione ai fini del miglioramento della qualità urbana e territoriale del territorio”; questi costituiscono ambiti da progettare in modo unitario, dove l’elemento di continuità del progetto deve essere il progetto di suolo e il progetto di suolo della città pubblica, riconoscendo di volta in volta l’elemento progettuale (fisico, percettivo...) di riferimento, dal marciapiede alle funzioni, dalla relazione tra tipi di mobilità al disegno (forme, materiali, percezione, uso) del suolo pubblico. Tra gli assi esplorati progettualmente vi sono l’asse del Longhella e l’asse Porta Ovest-Scuole-Impianti sportivi.*
- c. Recupero e valorizzazione del patrimonio dismesso o degradato – *il PAT persegue l’obiettivo del recupero e della valorizzazione del patrimonio dismesso o degradato attraverso due modalità. Da una parte vengono individuati gli ambiti di “Riconversione e riqualificazione”, già individuate anche nel PRG come zone C3; dall’altra vengono considerati, come ulteriore offerta di piano, gli alloggi già disponibili o potenzialmente disponibili nel territorio, come ad esempio gli immobili già oggetto di schedatura puntuale. Per tali immobili il PAT definisce che in sede di PI vengano valutate tutte le manifestazioni di interesse al riguardo, specificando criteri e regole per il loro recupero ai fini residenziali e turistico-ricettivo sostenibile;*
- d. Valorizzazione della residenza nei centri storici e frazioni – *il Piano individua il tema della qualificazione e riqualificazione dei centri storici e delle frazioni come uno degli obiettivi di Piano prioritari. Il PAT definisce il “Progetto di suolo” come lo strumento progettuale da utilizzare sede di Piano degli Interventi.*
In sede di PAT viene effettuata già una prima lettura morfologica e di uso del suolo (soprattutto pubblico) di alcune centralità urbane (vedi ad esempio Vallonara, Crosara e Valle San Floriano);
- e. Messa in rete dei servizi (piazza, scuole, chiesa, aree sportive etc) per ogni quartiere
- j. Definizione di progetti di messa in rete dei servizi nel territorio al fine di una loro messa in rete fisica e funzionale - *il PAT definisce il progetto di suolo come lo strumento prioritario per la valorizzazione e la messa in rete delle aree pubbliche o di uso pubblico. Per alcune parti del capoluogo e per alcune frazioni è stato predisposto uno schizzo metaprogettuale a tale fine, in modo tale da ricercare una struttura o impianto pubblico su cui innestare una serie di politiche o azioni. Tra le parti di capoluogo affrontate vi è l’asse Porta Ovest-Scuole – Impianti sportivi o l’asse del Longhella; tra le frazioni affrontate vi sono Crosara, Valle San Floriano e Vallonara.*

- f. Attivazione di un processo di semplificazione della disciplina per i centri storici, per il patrimonio edilizio tutelato
- k. Potenziamento dei nuclei storici e loro definizione come possibili nodi di un sistema urbano composto e costituzione di punti di riferimento urbani nei tessuti che ne sono privi - *il progetto di PAT riconosce i centri storici come i nodi del sistema insediativo locale, e luogo della centralità dal punto di vista fisico, funzionale, storico-culturale e sociale; tale ruolo viene valorizzato attraverso la definizione di obiettivi e strategie di Piano finalizzate al suo potenziamento e alla sua legittimazione. Le strategie al riguardo fanno riferimento alla valorizzazione del suolo pubblico (progetto di suolo, traffic calming) e alla messa in rete funzionale dei servizi e delle centralità esistenti.*

Il PAT individua il centro storico di Marostica e i centri storici minori come elementi invarianti del sistema insediativo e storico. Il PAT individua altresì per il Centro Storico di Marostica l'obiettivo e l'indirizzo di una sua estensione rispetto agli assi di Porta Ovest e Porta Est, in riconoscimento dell'antico impianto del capoluogo stesso.

Il PI verifica ed integra la perimetrazione di ciascun centro storico e ne precisa la specifica disciplina per la conservazione e valorizzazione di ciascun contesto storico. Il PI dovrà definire le modalità di intervento sul patrimonio edilizio esistente, gli ambiti da assoggettare a PUA, la disciplina delle nuove possibilità edificatorie, gli spazi a parcheggio, a servizi, le piazze, i collegamenti pedonali e gli elementi significativi da valorizzare;

- g. Definizione di criteri e modalità di utilizzo degli strumenti innovativi come perequazione, compensazione urbanistica e crediti edilizi – *Il PAT come documento strategico individua gli obiettivi e gli indirizzi per i nuovi strumenti di pianificazione come la perequazione, il credito edilizio e la compensazione.*

Il PI individuerà le aree interessate dalla perequazione urbanistica e le modalità di attuazione definendo le specifiche destinazioni d'uso, i parametri urbanistici e la quota di aree e la tipologia di opere da cedere al Comune; similamente il PI potrà individuare i criteri, le regole e le procedure per l'attivazione dello strumento del credito edilizio e della compensazione urbanistica;

- h. Definizione e gestione di processi di costruzione dello spazio pubblico anche facendo ricorso agli strumenti degli Accordi pubblico-privato - *In sede di PAT viene effettuata una prima lettura morfologica e di uso del suolo (soprattutto pubblico) di alcune centralità urbane (vedi ad esempio Vallonara, Crosara e Valle San Floriano). Tale strategia sarà attuata anche attraverso la formazione di Accordi pubblico/Privati per la trasformazione/qualificazione del territorio in cui individuare e definire il rilevante interesse pubblico della stessa;*

- i. Dimensionare lo sviluppo insediativo del territorio sulla effettiva domanda e prevedendo prioritariamente il completamento dell'esistente – *il PAT ha individuato la domanda di residenzialità emergente dal territorio sulla base di una lettura della popolazione e della famiglia, sia come trend storico sia come scenari di sviluppo al 2025 e al 2030.*

L'offerta conseguente di Piano individuata è articolata in due voci: residuo di PRG (individuato come linee preferenziali di sviluppo) e volume da recuperare esistente sul territorio come alternativa sostenibile al consumo di nuovo suolo agricolo.

- l. Individuazione e definizione delle misure e delle azioni per la valorizzazione della città consolidata attraverso il rafforzamento delle aree residenziali centrali, il controllo delle tipologie edilizie, il rapporto tra spazi aperti e spazi costruiti
- m. Definizione di efficaci strumenti per la riqualificazione urbana allo scopo di favorire gli interventi diffusi, non solo all'interno dei tessuti della città storica ma anche in quelli della città consolidata, comprendendo in esso le zone periurbane e periferiche
- n. attenzione al recupero diffuso del singolo edificio e del singolo alloggio mediante il coinvolgimento dei privati – *Il PAT demanda al PI la definizione di azioni che agiscono sul miglioramento delle performance urbane, la diminuzione dell'emissione, l'incremento di aree a servizi, l'aumento del valore ambientale delle aree non edificate, la risoluzione di criticità puntuali e la riqualificazione delle aree degradate e sottoutilizzate, anche attraverso forme di incentivazione;*
- o. valorizzazione di un progetto di permeabilità del tessuto nella cosiddetta area Porta Ovest, attraverso un progetto di recupero e rifunzionalizzazione di contenitori urbani - *L'area di "Porta Ovest" è caratterizzato da funzioni e spazi differenti, i quali mettono in evidenza le potenzialità che questi spazi offrono e le opportunità di ridisegno di questa parte del territorio, anche in continuità con il Centro storico. L'ambito costituisce un'area di notevoli dimensioni in cui sono stati inseriti degli edifici privati ad uso produttivo-artigianale o edifici pubblici con funzioni ospedaliere, non contestualizzati con l'architettura della Città Storica.*

Il PAT persegue la valorizzazione di questa parte di città attraverso la riqualificazione di un sistema di assi/aree di connessione tra parti di città e tra funzioni diverse. Un sistema che, oltre a collegare le diverse parti di città rappresenti anche il riferimento per le parti pubbliche inserite nella trasformazione di importanti aree strategiche centrali. Il disegno complessivo connette la parte ad ovest con il centro storico e con il resto della città attraverso la riqualificazione degli spazi e delle funzioni esistenti, anche ricercando un disegno fisico in continuità.

L'attuazione delle previsioni del PAT per tale ambito potrà avvenire solo dopo l'inserimento dello stesso in un Piano degli Interventi che preveda uno specifico progetto esteso, con la definizione di programmi che contengano la realizzazione delle opere di interesse pubblico previste. Nel disegno di Piano degli Interventi dovrà essere compresa la connessione relazionale e fisica tra l'ambito e il centro storico murato, comprendendo anche la qualificazione di Via Rimembranze; le aree all'interno di tale ambito saranno attuate tramite PUA; le aree potranno anche essere oggetto di specifici Accordi ai sensi dell'art.6 della LR 11/2004 estesi a tutta o a parte dell'ambito individuato;

- p. valorizzazione di un progetto unitario che metta in relazione l'ambito delle attrezzature sportive con le scuole e con il centro dei quartieri – *Il PAT individua degli assi relazionali strategici da valorizzare. Il Piano degli Interventi dovrà attuare le previsioni delle aree comprese negli Assi individuati. Le trasformazioni delle aree comprese o riferite a tali ambiti dovranno essere inserite, secondo un disegno unitario, in uno stesso Piano degli Interventi. Gli assi individuati sono:*
 - *Asse Centro Storico/Porta Ovest - Scuole di Via Dalle Laste - Impianti sportivi - Longhella*
 - *Asse lungo il Longhella da Vallonara al Fiume Brenta;*
- q. Viabilità di attraversamento delle frazioni - *il Piano individua il tema della qualificazione e riqualificazione dei centri storici e delle frazioni come uno degli obiettivi prioritari, individuando il "Progetto di suolo" come lo strumento da utilizzare in sede di Piano degli Interventi. In sede di PAT viene effettuata una prima lettura morfologica e di uso del suolo (soprattutto pubblico) di alcune centralità urbane (vedi ad esempio Vallonara, Crosara e Valle San Floriano). Il PI dovrà definire un progetto di suolo con la tecnica del "traffic calming" nei tratti di attraversamento urbano delle frazioni e delle centralità;*
- r. promuovere la qualità delle nuove costruzioni e dei recuperi edilizi nella direzione della bioedilizia e del risparmio energetico – *In sede di PI, parallelamente ai parametri urbanistici ed edilizi e alle modalità di intervento, potranno essere individuate forme di incentivazione per interventi di bioedilizie e di risparmio energetico, sia nelle nuove trasformazioni sia nelle riqualificazioni dell'esistente;*
- s. recupero, tutela e valorizzazione degli edifici e relative pertinenze di valore storico-culturale come componenti di un sistema integrato
- t. riordino morfologico dell'edificato mediante tutela e valorizzazione degli edifici, dei manufatti e degli elementi fisici di interesse storico e paesaggistico, valutando le possibilità di intervento in funzione dei caratteri e della qualità dei luoghi - *Il PAT promuove la difesa e/o la valorizzazione di*

queste porzioni di territorio per le quali si riconoscono le peculiarità in termini di testimonianza storico-culturale e valore paesaggistico.

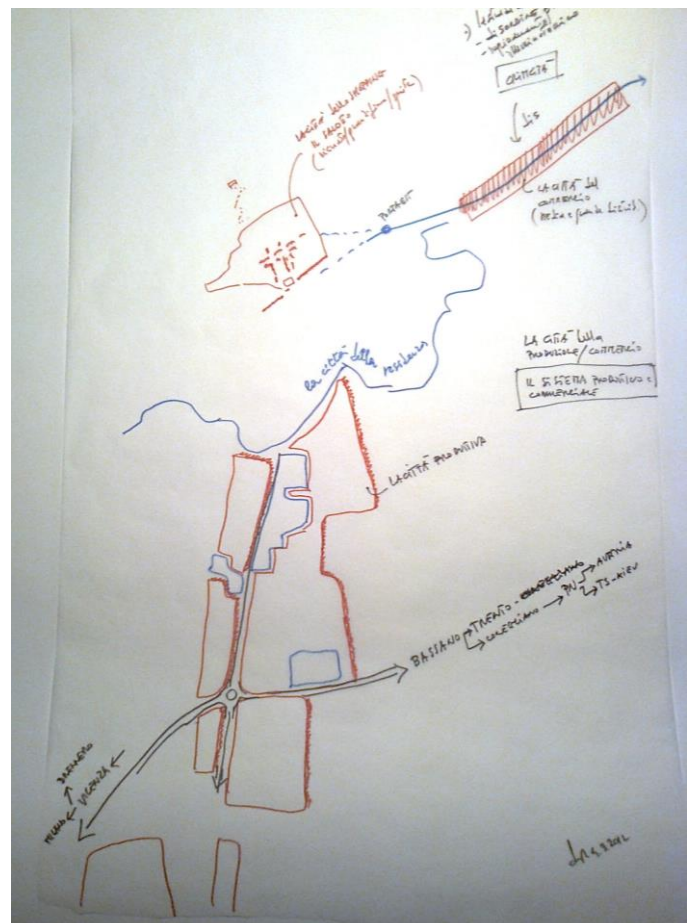
Il PI, provvederà a completare l'individuazione, la tutela e la valorizzare degli edifici meritevoli di tutela per la particolare rilevanza storico-monumentale e delle pertinenze degli edifici vincolati definendo misure per: la conservazione e creazione di coni visuali e di quinte per valorizzare le visibilità dell'edificio e/o del complesso storico; la qualità architettonica delle nuove edificazioni e la sistemazione degli spazi scoperti.

Sistema delle attività produttive

Caratteristiche

Il Sistema della Produzione del territorio comunale di Marostica è caratterizzato:

- a) da una macroarea strutturata e riconoscibile localizzata a sud del sistema insediativo consolidato e appoggiato all’asse della SP111 Via Nuova Gasparona e della SP248;
- b) da una serie di attività collocate fronte strada nell’asse Bassano-Thiene, che ha assunto soprattutto un carattere urbano; tali sono in parte già individuate dal PRG vigente (Zto C3) come “aree di ristrutturazione urbanistica”;
- c) da una serie di capannoni sparsi in cosiddetta zona impropria ovvero in ambito agricolo.



Sistema Produttivo Schizzo interpretativo: la “placca” della produzione, l’asse del commercio, centro commerciale naturale

Criticità

La natura di tale modello insediativo e di formazione dei territori della produzione ha determinato una serie di elementi di positività e una serie di criticità.

La concentrazione rilevante di attività produttive lungo e in prossimità di alcune direttrici viarie e dei nodi infrastrutturali principali è sia frutto di una pianificazione di settore ma allo stesso tempo ha portato a fenomeni di sovraccarico. La presenza di ambiti di conflitto tra sistema insediativo residenziale e sistema della produzione e del commercio e del settore terziario (temi di bordo urbano – es . zona Anconetta), con problemi sia in termini di impatto viabilistico che di qualità della vita.

Questo tema emerge in maniera rilevante sia all'interno della macro zona produttiva situata lungo i fronti della Marosticana Schiavonesca (direzione Bassano, laddove la destinazione d'uso in commistione con la residenza è principalmente quella commerciale), dove il susseguirsi della pianificazione comunale ha portato a problemi legati alla mobilità pesante e all'impatto delle singole attività sulla vita residenziale.

Potenzialità e obiettivi - strategie

Vengono di seguito individuati la serie di obiettivi inseriti nel Documento Preliminare del PAT a cui si cerca di dare una prima risposta in termini di soluzioni del PAT e indirizzi per il PI:

- a. Migliorare l'accessibilità degli ambiti produttivi e commerciali – *il progetto di piano individua tra i temi la qualificazione di Via Vicenza, asse di ingresso al territorio comunale da sud, caratterizzato da prevalente destinazione produttiva.*

L'ambito all'oggi non risulta finito e/o rifinito, e spesso appare come spazio di retro o spazio di risulta di una serie di interventi attuativi puntuali, non messi in rete. Il piano persegue la definizione di un progetto di suolo sugli spazi pubblici posti lungo quest'asse, al fine di ricercare una continuità di usufruzione e di materiali, e capace di valorizzare il front percettivo della strada e migliorarne la qualità insediativa urbana. L'aspetto urbanistico deve essere coniugato con quello edilizio-(architettonico), attraverso la riprogettazione dello spazio aperto e il restyling edilizio almeno delle facciate prospicienti lo stesso ;

- b. Garantire un corretto inserimento ambientale e paesaggistico dei nuovi insediamenti – *il progetto di PAT prevede la riconferma delle aree produttive previste dal PRG vigente in quanto una buona percentuale di queste sono ancora da attuare;*

- c. Ridefinizione del ruolo di Marostica nell'area vasta – *Il PAT, in coerenza con il PTCP di Vicenza, individua la zona sud come area vocazione produttiva confermata;*
- d. Valorizzazione del commercio del centro storico – *Il Centro Storico assume il ruolo di Centro Commerciale naturale; il PAT prevede il suo mantenimento e il suo allargamento ad est e a ovest. Il Piano Particolareggiato dovrà incentivare il cambio di destinazione d'uso soprattutto ai piani terra;*
- e. Definizione di indirizzi e azioni per la gestione sostenibile delle aree produttive – *il progetto di PAT prevede la riconferma delle aree produttive previste dal PRG; in sede di Piano degli Interventi, entro le modalità di intervento sul patrimonio produttivo esistente potranno essere definiti strumenti e regole per una gestione sostenibile delle stesse, anche con mixitè funzionale (servizi alle imprese) e opere di mitigazione/compensazione (es. Aree APE);*
- f. valorizzare le attività collegate al turismo ambientale, della fruizione del paesaggio
- l. progettazione di "sistemi" di fruizione turistica dei luoghi, ricezione e visita in connessione con i "sistemi ambientali" territoriali
- m.individua le aree e strutture idonee, vocate al turismo di visitazione, all'escursionismo, all'agriturismo, all'attività sportiva, ottimizzando e riqualificando le strutture ricettivo-turistiche esistenti - *Il PAT persegue il presidio e la manutenzione della collina attraverso il recupero del patrimonio esistente permettendo destinazioni d'uso differenti da quella residenziale.*
in sede di costruzione del Piano degli Interventi dovranno essere censite tutte le attività e le funzioni insistenti nel territorio e legate ad uno sviluppo turistico sostenibile e al contempo raccogliere e valutare tutte le manifestazioni di interesse e/o richieste similari che possono emergere dal territorio;
- g. superare il concetto di destinazione d'uso esclusiva per le attività manifatturiere, prevedendo il mix di funzioni con servizi e distribuzione – *Il PAT prevede il mantenimento delle attività esistenti e dà indirizzo al PI per la diversificazione funzionale cioè per l'inserimento in tali edifici di differenti in sede di Piano degli Interventi potranno essere definiti strumenti e regole per l'inserimento di funzioni complementari compatibili per l'usufruizione dell'area in diverse fasce orari (loisir e servizi alla residenza e alle imprese);*
- h. favorire il processo di rilocalizzazione di attività poste in zona impropria a favore delle aree già strutturate e vocate – *in sede di Piano degli Intervento dovranno essere individuate e schedate le attività produttive in zona impropria, definendo le regole di gestione/manutenzione delle stesse e le regole e gli strumenti per la loro delocalizzazione in zona propria;*

- i. verificare e valutare le scelte dei PRG soprattutto quantitative in termini di superficie residua e non utilizzata, per valutarle in funzione delle mutate caratteristiche del sistema della produzione – *il PAT prevede la riconferma delle aree produttive previste dal PRG. In sede di Piano degli Interventi queste saranno confermate, modificate o stralciate in relazione alle manifestazioni di interesse.*
- j. recupero degli ambiti degradati / dismessi e contenimento delle nuove espansioni produttive – *il PAT individua come aree di riqualificazione e riconversione ambiti produttivi dismessi, dismettibili o incompatibili con il tessuto limitrofo, ridestinandoli destinazioni d'uso compatibili;*
- k. Miglioramento dell'accessibilità dei fronti commerciali e produttivi lineari (porta est, soprattutto) mediante la predisposizione di criteri e regole insediative capaci di andare a definire l'accesso sul fronte strada all'interno di una visione unitaria dell'asse - *il progetto di piano individua tra i temi la qualificazione di Via Vicenza (ingresso da sud), e dell'asse Marostica-Bassano (ingresso da est).*

L'asse di ingresso al territorio comunale da sud è caratterizzato da prevalente destinazione produttiva. Il piano persegue la definizione di un progetto di suolo sugli spazi pubblici posti lungo quest'asse, al fine di ricercare una continuità di usufruzione e di materiali, e capace di valorizzare il front percettivo della strada e migliorarne la qualità insediativa urbana. L'aspetto urbanistico deve essere coniugato con quello edilizio-(architettonico), attraverso la riprogettazione dello spazio aperto e il restyling edilizio almeno delle facciate prospicienti lo stesso;

Per l'asse di ingresso da Est il piano persegue la definizione di un progetto di suolo sugli spazi pubblici posti lungo quest'asse. Tutta l'arteria deve essere riprogettata e ri-sistemata, riconducendola ad un disegno omogeneo e funzionante. Il luogo della ri-progettazione è quello degli spazi aperti o privati di uso collettivo.

Sistema delle infrastrutture

Caratteristiche

Il tema è stato oggetto del “Piano della Mobilità”.

L’asse infrastrutturale principale esistente è rappresentato da:

- a. l’asse storico della Vecchia Gasparona;
- b. l’asse storico della Strada Schiavonesca-Marosticana che collega con direzione nord-sud il centro con Vicenza;
- c. la Nuova Gasparona che parallelamente alla Vecchia attraversa il territorio aperto e si configura come una delle principali arterie di collegamento a carattere sovracomunale e territoriale;
- d. la rete della mobilità a dimensione “comunale” che mette in connessione le aree collinari con il reticolo viario principale;
- e. la rete delle strade di quartiere che servono piccole parti di città.

Il territorio comunale è interessato, nel suo settore sud, dal tracciato dell’autostrada pedemontana veneta che se da un lato garantisce un aumento dell’accessibilità all’area della rete infrastrutturale principale dall’altro deve essere necessariamente integrata con la rete esistente al fine di evitare nuovi conflitti nell’ambito. La realizzazione dell’infrastruttura e delle annesse complanari che collegano Breganze con Bassano induce un processo che definisce il nuovo corridoio infrastrutturale come ambito attrattivo di investimenti e funzioni.

Altro tema affrontato dal Piano fa riferimento alla mobilità lenta o sostenibile, anche in recepimento della direttiva del PTCP che prevede il rispetto delle linee previsionali di mobilità ciclopedonale proposte. Il Piano ha effettuato un’analisi della mobilità lenta esistente, e definisce l’obiettivo di un disegno di ricucitura della stessa al fine di perseguire una maglia di percorsi in sicurezza.

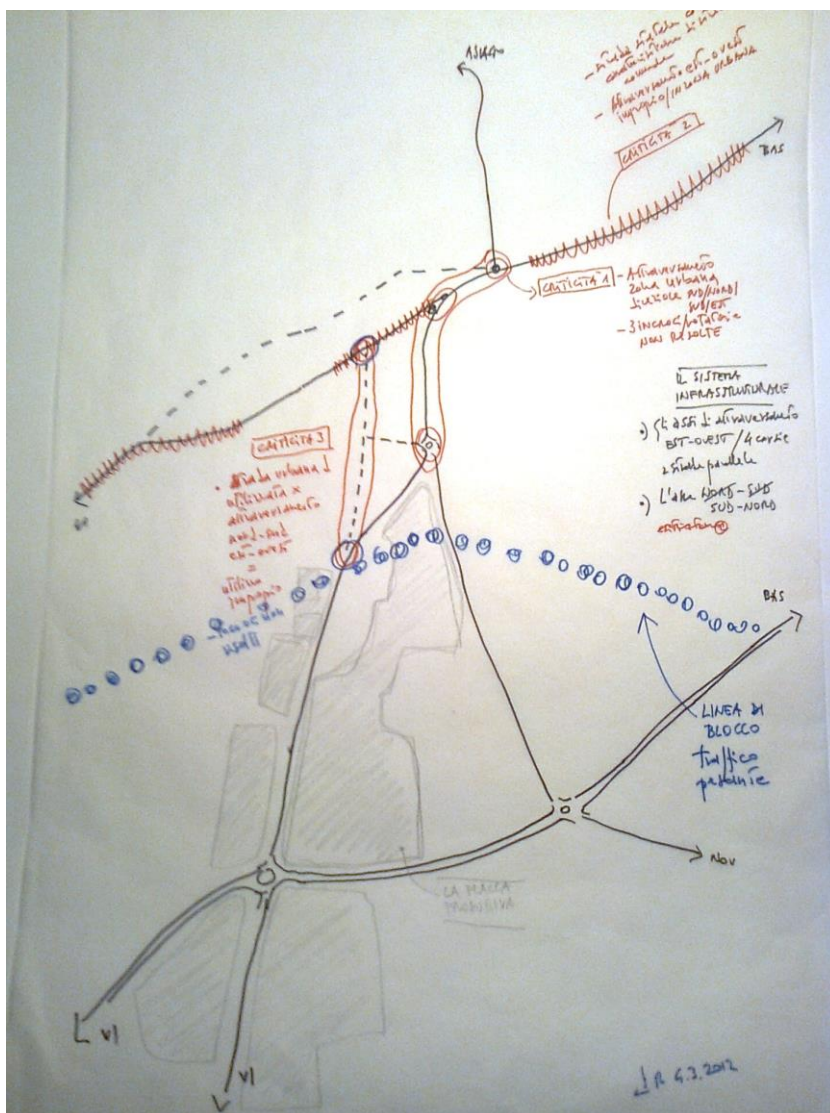
Criticità

Le strade provinciali Vecchia Gasparona e Marosticana, hanno avuto un’evoluzione nel tempo del proprio ruolo e si trovano ad assolvere funzioni diverse da quelle originarie, con caratteristiche tecnico – funzionali non adatte alla nuova domanda ed allo sviluppo del tessuto urbano. D’altro canto il tessuto urbano e le funzioni del vivere si intersecano e entrano in conflitto con i flussi veicolari in attraversamento.

Se consideriamo il traffico urbano in funzione delle attività insediate, possiamo dire che le attività localizzate in una porzione di territorio diventano luogo di origine e destinazione di flussi.

Le criticità maggiori legate al sistema della mobilità sono:

1. l'asse viario Bassano-Thiene, caratterizzato dalla presenza di volumi e tipologie di traffico impropri che attraversano l'ambito urbano. Le direzioni principali del flusso di auto sono determinate dal pendolarismo verso l'area centrale e dai poli di servizi presenti sul territorio. Dai dati relativi al censimento 2001 della Popolazione è possibile desumere come siano forti le relazioni tra il comune di Marostica e l'area di Bassano del Grappa e della sua cintura;
2. Via Roma che costituisce, di fatto, la porta sud del centro storico è ad oggi caratterizzata da una componente di traffico improprio rispetto alle sue funzioni e ruolo; l'asse andrebbe riqualificato sia in termini di accessibilità da parte di tutte le componenti della mobilità sia in termini di sicurezza;
3. La futura realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e le relative opere complementari (complanari e snodi) andrà ulteriormente a evidenziare la viabilità est-ovest posta nel margine sud del territorio comunale, onde per cui si può ipotizzare di prevedere misure e azioni per "togliere" il traffico pesante dall'interno del tessuto urbano (consolidato);
4. Altro elemento di fragilità del sistema è dato dalla diversa gerarchizzazione della rete viaria, che crea problemi di attraversamento del territorio (specialmente con direzione nord-sud) mediante i percorsi di livello locale.



Sistema Infrastrutturale Schizzo interpretativo: separazione traffico pesante e traffico locale

Potenzialità e obiettivi - strategie

Vengono di seguito individuati la serie di obiettivi inseriti nel Documento Preliminare del PAT. Per tali obiettivi si rimanda allo specifico Piano di Settore. In modo particolare lo “Studio della mobilità del Centro Storico e aree limitrofe” e “Piano per la mobilità sostenibile”. Quest’ultimo prevede piste ciclabili, percorsi pedonali, traffic calming e una soluzione specifica per l’area delle scuole Strada Marosticana SP248. Alcune azioni sono già in via di realizzazione e rappresentano un’anticipazione del Piano degli Interventi.

- a. Migliorare le prestazioni della rete stradale
- b. Facilitare l'accessibilità al centro urbano (modalità di accesso e di usufruzione del centro)
- c. Sviluppare e potenziare la mobilità sostenibile, in termini di ciclabilità e di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici
- d. Incrementare la presenza di percorsi ciclabili e ciclo-pedonali di collegamento tra le aree residenziali e i servizi presenti sul territorio, privilegiando la tipologia separata in particolare per la connessione ai servizi scolastici e sportivi
- e. Progettazione delle porte di ingresso/uscita dalla SPV attraverso una composizione urbanistica e paesaggistica
- f. Verificare la struttura gerarchizzata della rete stradale di competenza provinciale e comunale, in modo da attribuire ruoli specifici alle diverse infrastrutture
- g. definire misure e azioni di rifunzionalizzazione dei tratti di viabilità provinciale interessanti aree urbanizzate anche e soprattutto in un'ottica di valorizzazione dello spazio pubblico e di sosta e di fermata lungo la stessa –
- h. definire una rete di percorsi pedonali anche, laddove possibile, su tracciati ciclabili, e di sentieristica che consenta l'accessibilità e la fruibilità del patrimonio ambientale
- i. non dare per scontato o privo di alternative il modello attuale di trasporto pubblico con mezzi privati, già ora congestionato senza prospettive di soluzioni radicali attraverso il potenziamento della rete infrastrutturale esistente e di progetto
- j. definire una serie di misure e azioni per il "blocco del traffico pesante" all'interno del tessuto urbano consolidato residenziale, anche in presenza delle opere previste dalla futura Superstrada Pedemontana Veneta
- k. definire misure e azioni per interventi di "traffic calming" o "rifunzionalizzazione" in termini urbani o di urbanità degli assi di ingresso alla città da sud posti a nord della rotonda di congiuntura, al fine di favorire la permeabilità di uso del territorio e un controllo della mobilità stessa, anche in termini di sicurezza
- l. definire obiettivi e criteri per il miglioramento dell'assetto stradale della cosiddetta porta est comunale (direzione Bassano) anche mediante un progetto di suolo omogeneo e continuo capace di definire ed evidenziare i margini dell'infrastruttura
- m. sistema della sosta connesso con il sistema dei movimenti e distribuito in modo strategico rispetto ai luoghi nei quali, in alcuni giorni, è previsto un afflusso ed una concentrazione di automezzi straordinario (mercato settimanale, manifestazioni, sagre, ecc...)

- n. prevede sistemi di fruizione integrati, di percorsi ciclabili, pedonali, a cavallo, con adeguata segnaletica turistica

Il progetto per Parti di città

Il presente capitolo riporta le scelte progettuali per parti e/o aree di città. La struttura per aree o per parti è costruita con descrizione, criticità, obiettivi e azioni individuate dal PAT.

Le parti di città individuate sono le seguenti:

1. la Città Storica;
2. le frazioni collinari;
3. l'asse est verso Bassano;
4. la città della produzione;
5. la città dei Servizi;
6. La città contemporanea.

1) La città storica

a) Descrizione_Caratteristiche

La città storica di Marostica è stata negli anni sottoposta ad iniziative urbanistiche che l'hanno salvaguardata e valorizzata. Il piano particolareggiato, la normativa prescrittiva per tipologia edilizia, il decreto ministeriale, l'individuazione nell'Atlante della Regione Veneto, ecc. Il risultato è che la stessa si trova in buono stato di conservazione sia nel materiale dell'architettura sia per quanto riguarda gli spazi a terra pubblici, sia nelle Mura del Castello.

b) Le criticità

Sono rappresentate da un paio di aree private non sistemate. In questo contesto vi sono anche delle costruzioni private addossate alle Mura non coerenti con le stesse. Ma anche una sistemazione a terra attorno alle mura con materiale povero come l'asfalto con funzione di parcheggio che mal colloquiano con l'architettura delle Mura.

Una seconda criticità è rappresentata dai prolungamenti dalle Porte Est ed Ovest verso l'esterno fuori le Mura. In queste parti la città ha ancora un aspetto ed un impianto urbanistico storico. Fuori porta Ovest è presente un'area di notevoli dimensioni in cui sono stati inseriti degli edifici privati ad uso produttivo-artigianale o edifici pubblici con funzioni ospedaliere. Anche questi non sono contestualizzati e sicuramente stridono con l'architettura della Città Storica e rappresentano un brutto ingresso alla stessa. Diversamente gli spazi aperti rappresentati dalle strade presenti. Quella di accesso da Ovest (Corso Mazzini) fa parte dell'impianto urbanistico storico, quella tangente alle Mura (via Rimembranze) è un piccolo viale valorizzato da due filari d'alberi che lo caratterizzano.

c) Obiettivi del PAT_

Salvaguardare e valorizzare la Città Storica. Mantenere e continuare nella politica di restauro della architettura tutta e degli spazi aperti. Valorizzare attraverso la possibilità di funzioni consone all'edilizia storica ma in linea con le esigenze attuali. Riprendere le aree abbandonate private con progetti condivisi.

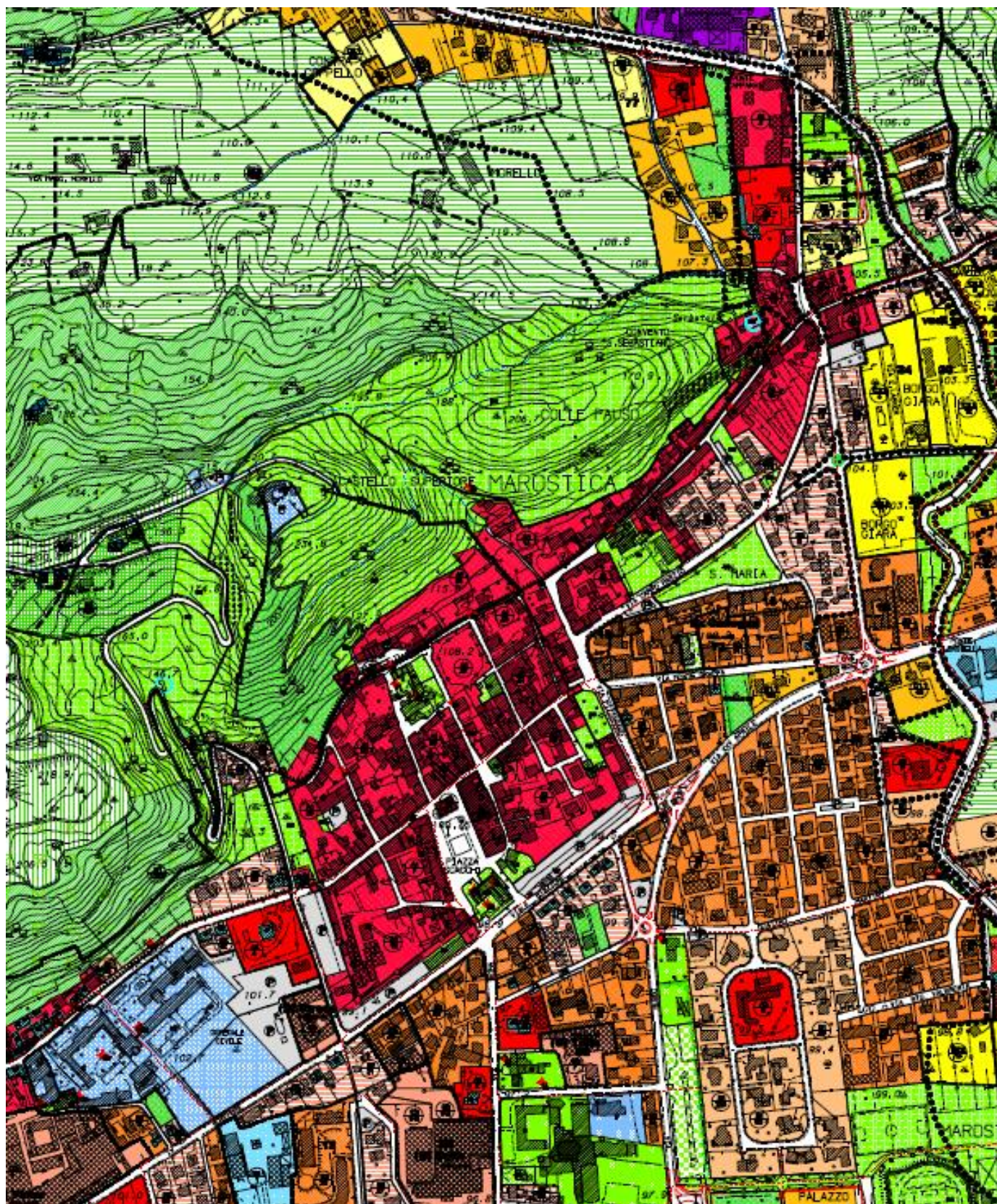
Obiettivo del PAT è anche quello di prefigurare un ampliamento del perimetro del Centro storico, sia verso Porta Ovest sia verso Porta Est, inteso sia come obiettivo che come strumento per la qualificazione e il riordino del tessuto esistente.

d) Azioni_del PAT

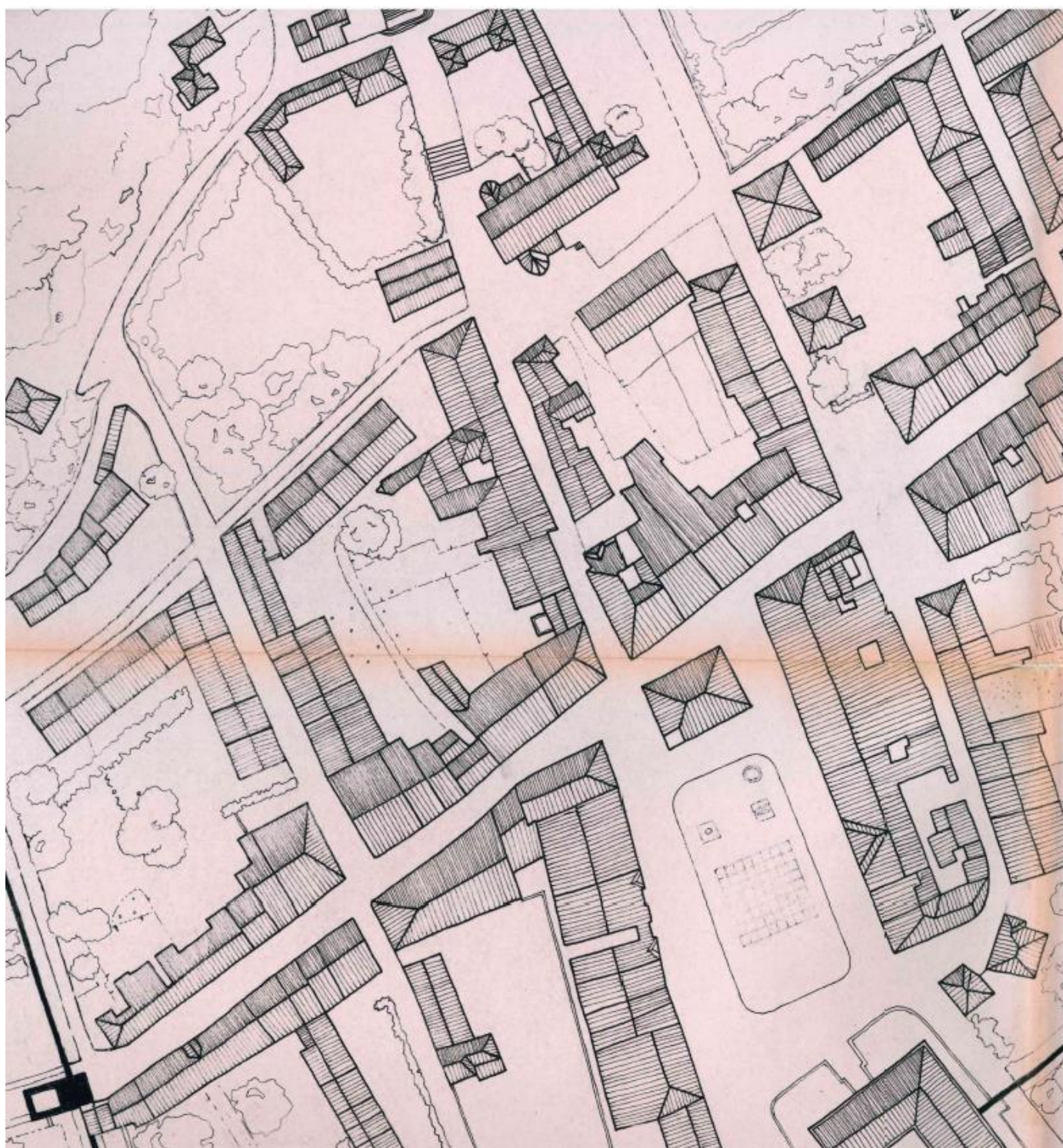
- a. Individuare il perimetro della Città Storica allargando lo stesso alle protuberanze fuori Porta Est (ambito di Via Campo Marzio e Borgo Pieve) e fuori Porta Ovest (ambito del Distretto Sanitario e Borgo Panica) e nell'ambito della quinta collinare del Castello – tale ampliamento è definito come ambito per il miglioramento della qualità urbana e insediativa (strategia) rimandando in sede di Piano degli Interventi la sua perimetrazione di dettaglio;
- b. Specificare gli strumenti di progetto e la procedura di controllo-monitoraggio per quanto riguarda le aree private;
- c. Dare direttive per la redazione del PI e del Piano particolareggiato del Centro Storico.



a) Estratto Ortofoto



b) Estratto PRG vigente con individuazione zto A



c) Estratto Tav. progetto PP



d) Luoghi_ parcheggi di attestazione al centro storico



d) Luoghi_ spazi per attività, mostre, convegni...



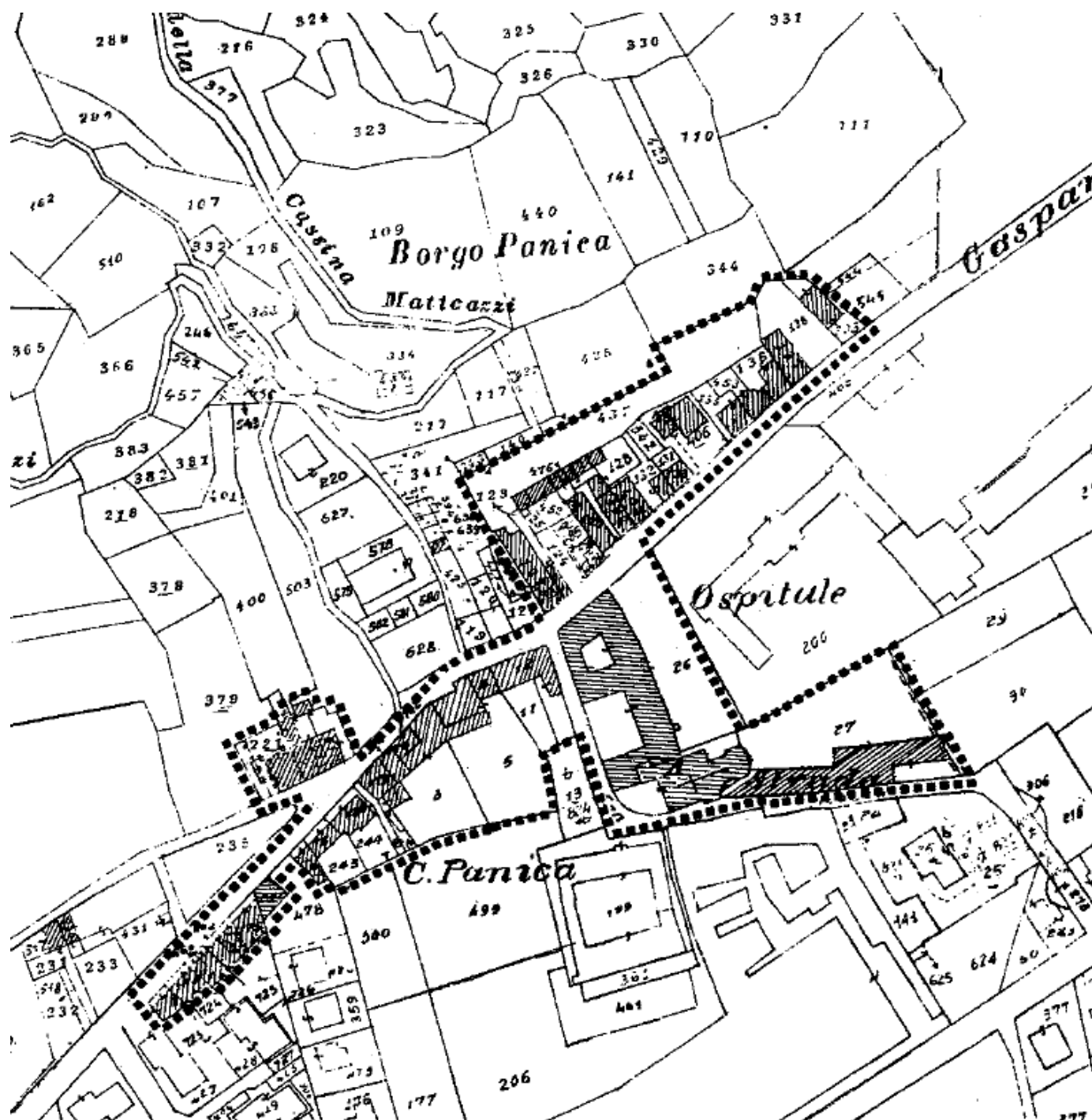
e) Recupero cinta muraria e assi fronti edificati e spazi di retrofronte



f) Estratto da Atlante Regionale dei Centri Storici del Veneto - Capoluogo

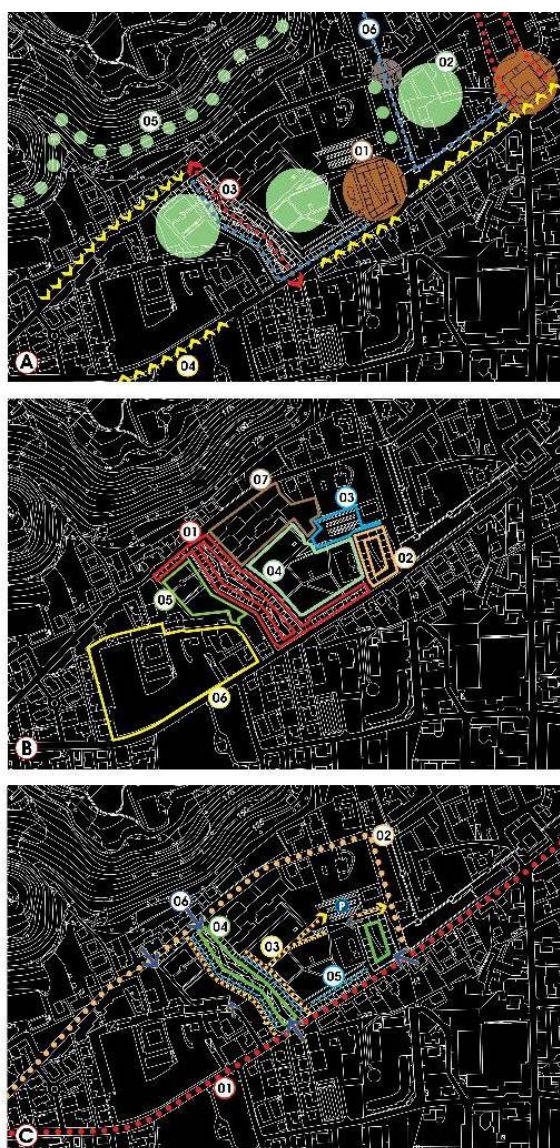


g) Estratto da Atlante Regionale dei Centri Storici del Veneto – Borgo Pieve



h)

i) Estratto da Atlante Regionale dei Centri Storici del Veneto – Borgo Panica



Un approfondimento per la Parte Ovest

Per Parte Ovest si intende quella parte di territorio che sta prima della Porta Ovest, sulla vecchia Gasparona, proveniente da Thiene. L'area è caratterizzata da ampi spazi scoperti e da un paio di edifici pubblici già destinati a strutture ospedaliere. La parte più estrema si connette con un borgo storico denominato Borgo Panica e con la chiesa di Via San Rocco. L'area nelle sue caratteristiche e per essere limitrofa al centro storico è sempre stata oggetto di progettazioni o esplorazioni progettuali. In modo particolare è stato oggetto di una laboratorio tenuto dallo IUAV di Venezia nel 2005-2006 "Progetto come esplorazione. Porta Ovest di Marostica" Quaderno IUAV n.49/2006.

Di seguito è riportata l'esplorazione progettuale avanzata in sede di redazione del PAT.

Il progetto come nuova identità in dialogo con il centro storico. Il progetto di densificazione urbana nell'area dell'ex Ospedale cerca un ideale dialogo con la strutturazione urbanistica del limitrofo centro storico. L'intento è ricostituire uno spazio pubblico urbano definito, prettamente ciclopedonale, che crei una ricucitura tra la zona nord e quella sud dell'area cercando un parallelismo con gli assi definiti dalle cortine edilizie della città entro le mura storiche. Sullo spazio pubblico si affacciano dei fronti compatti che allo stesso tempo sono ritmati da scansioni sempre diverse per tipologia e uso dei materiali. Al fine di riproporre un'idea di borgo come entità riconoscibile. Il piano terra del complesso viene dedicato allo spazio commerciale riproponendo il tema dei portici sulla piazza passante.

Esplorazioni progettuali del PAT

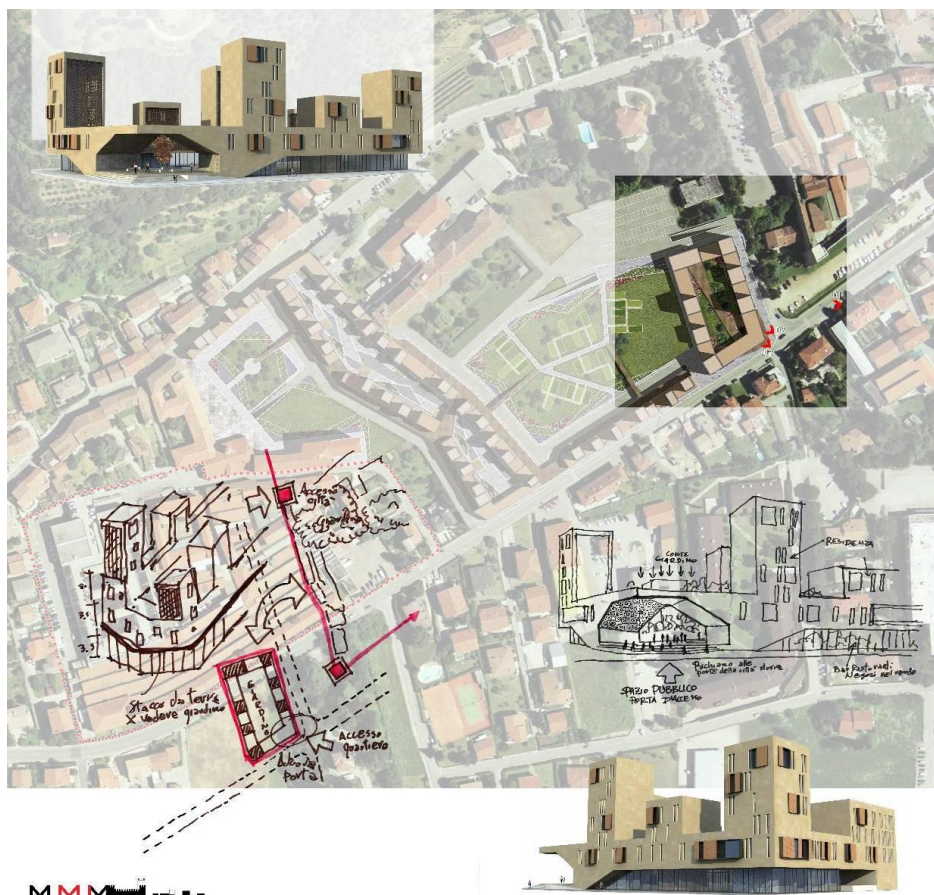


LAROSTICA 2013
METAPROGETTI
IRAN

METAPROGETTI URBANI 01 RICUCITURA DEL TESSUTO URBANO NELL'AREA DELL'EX OSPEDALE



IL PROGETTO COME NUOVA DIFESA IN DIALOGO CON IL CENTRO STORICO.
Il progetto di densificazione urbana nell'area dell'ex Ospedale cerca di avviare un dialogo con la struttura urbana del limitato centro storico della città di Mantova. Un'area ricchissima di spazi pubblici urbani definiti, prettamente occasionali, che creano una frangitura tra la zona "nuova" e quella su cui si affaccia cercando un parallellismo con gli assi della rete edile della città entro le mura. Suo spazio pubblico si affaccia dai tetti coperti, che ora è solo terra ferma sono ritirati da scansioni verticali che diviene un palazzo a 30 metri di altezza, al fine di integrare i "buoi" come area non riconoscibile, il piano terra che compendia diverse volte dedicato allo spazio commerciale (tipicamente i tetti dei portici sulla piazza) e spazi e



MM
LAROSTICA 2013
METAPROGETTI URBANI

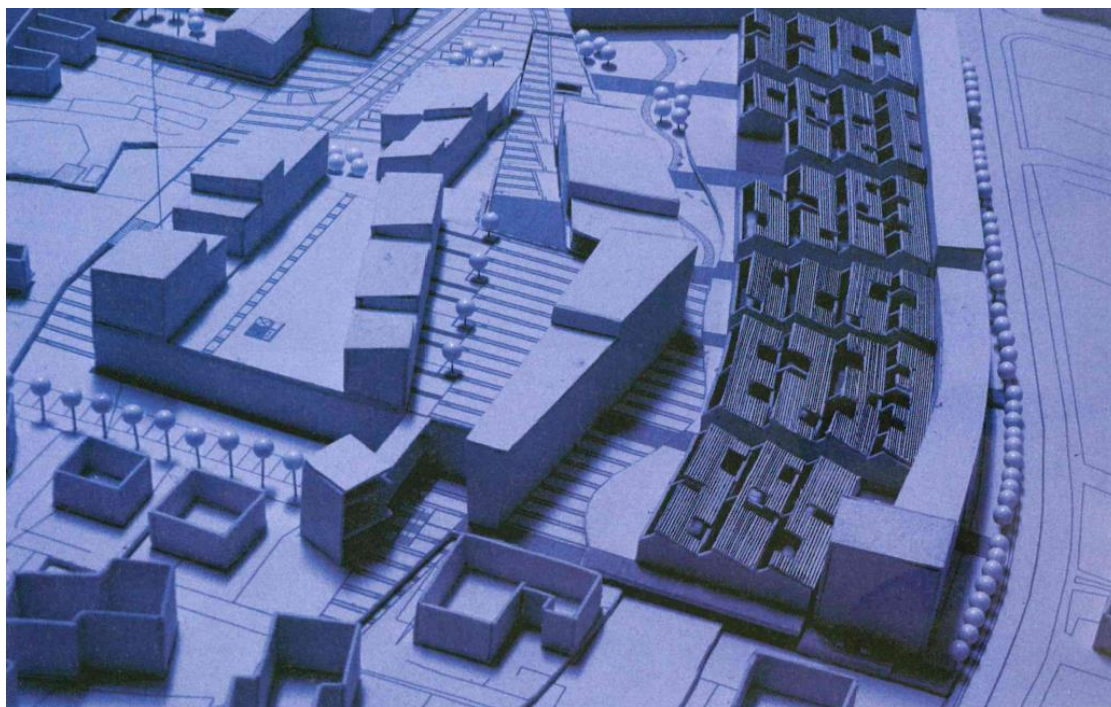
METAPROGETTI URBANI 02 BLOCCO A CORTE PORTA D'INGRESSO ALL' AREA DELL'EX OSPEDALE

[illegible]

Esplorazioni progettuali IUAV

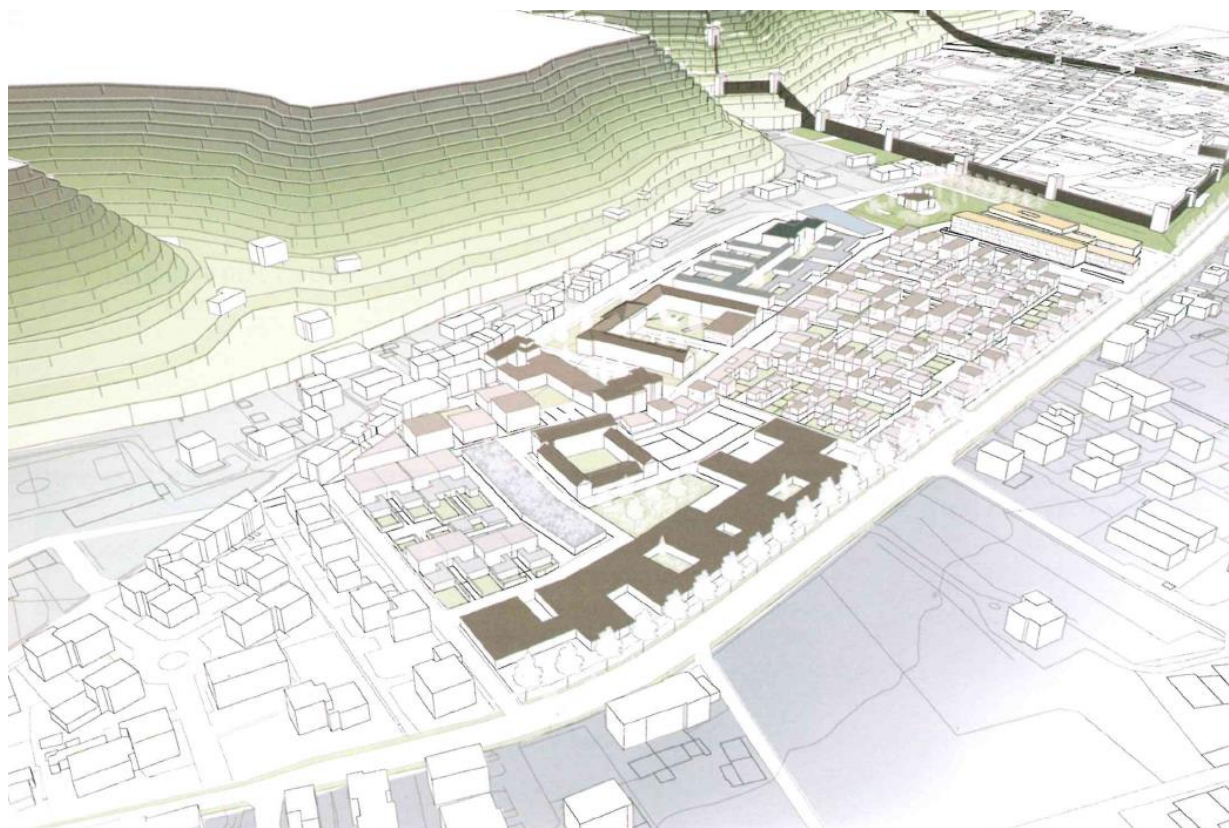
- a) *Verso un nuovo impianto urbano (Laura Rossit, Elena Spolaore)*
- b) *Filamenti (Melanie Steger)*
- c) *Inesistenza storica (Ilenia Arguirova)*
- d) *Colonizzazione parallela (Fabian Schacherer)*

a)



b)





c)



d)

2) Le frazioni collinari_tra salvaguardia e tensione immobiliare

a) Caratteristiche

L'area collinare a nord del Castello è una delle caratteristiche che contraddistingue il territorio di Marostica. Il Castello e le Mura sono un tutt'uno con il contesto collinare. La visione e la rappresentazione iconografica non distinguono tra i due ma ne rappresentano uno stesso elemento strutturale e percettivo.

La collina ha un valore di bellezza naturale ma nel corso della storia ha assunto anche un valore economico legato alla produzione agricola e all'allevamento. Di conseguenza è diventato un luogo dell'abitare per gli addetti all'agricoltura. Nel secondo dopoguerra ha subito una lenta trasformazione per l'abbandono del settore agricolo mantenendo invece l'abitabilità. La residenza è divisa tra la presenza di una serie di frazioni dotate di autonoma identità e una dispersione pervasiva su tutta la collina. Le frazioni sono agglomerati che hanno un "centro" con la presenza di servizi di base: scuola, chiesa, poste, una area sportiva, un minimo di commercio al dettaglio, un esercizio di bar-ristorazione. Vi è una domanda esplicita espressa dalla popolazione locale di rimanere a vivere nella frazione originaria e di ri-vitalizzare la stessa. Negli ultimi decenni la domanda di abitare nella zona collinare si è anche diversificata. La zona collinare ha assunto un valore di residenzialità ecologica fuori dal traffico, lontano dalle arterie infrastrutturali, fuori dai centri abitati congestionati. La zona collinare ha assunto valori immobiliari da zona-centrale. Vi è una forte richiesta di riadattamento di vecchi ruderi o rustici per inserire la funzione residenziale.

La tabella di seguito riporta i dati Istat (2011) per zona censuaria; importante risulta l'evidenziazione del numero di abitanti presenti in collina sulla popolazione complessiva.

	Numero zone censuarie	Popolazione residente	%	Pop residente in centri	%	Pop residente in aree agroforestali	%
Sistema della collina	44	3 672	26.61	2602	71.00	1070	29.00
Dorsale centrale	18	8 524	61.78	8495	99.60	29	0.40
Sistema della produzione	9	849	6.15	849	100.00	0	0.00
Sistema urbano-rurale	11	752	5.45	393	52.00	359	48.00
		13797		12339	89.43	1458	10.57

b) Le criticità

La collina è però anche un territorio molto delicato. Numerose sono le frane e le micro-frane. Le zone non idonee alla costruzione sono numerose. Ciò si scontra con la domanda di nuova edificazione ma anche in alcuni casi di recupero funzionale. Lo stesso dicasi per la viabilità minore spesso soggetta a smottamenti e cedimenti.

Altro tema rilevante è la dismissione di strutture e aziende primarie a carattere produttivo con particolare riferimento alle aziende zootecniche; tali dismissioni comportano la presenza di annessi e strutture non più funzionali al fondo agricolo e all'attività primaria e altresì una riduzione delle pratiche di presidio e manutenzione della collina stessa.

c) Un paio di approfondimenti

Le frazioni o agglomerati individuati sono un numero considerevole. Ognuno ha delle caratteristiche diverse e peculiari. I maggiori centri sono i seguenti: Vallonara, Valle San Floriano, Crosara, San Luca, Pradipaldo.

A questi si aggiungono altri piccoli agglomerati riconoscibili con il toponimo locale (ad esempio Costa, Costalunga, Costame, Pedalto....).

d) Obiettivi del PAT

Salvaguardare e valorizzare i centri ed i luoghi della centralità delle singole frazioni/agglomerati. Continuare nella politica di restauro della architettura e dell'edilizia minore ma anche degli spazi aperti. Dare la possibilità in alcune di queste frazioni di poter inserire nuova edificazione, anche e soprattutto in relazione alle richieste pervenute al Piano. Valutare i percorsi di interconnessione viabilistici, i sentieri e la viabilità storica, e soprattutto le criticità date in alcuni casi dal traffico di attraversamento "improprio". Tale traffico rappresenta comunque anche un'opportunità per le attività commerciali e gli esercizi pubblici.

e) Azioni del PAT

- a. Perimetrazione delle frazioni maggiori all'interno della città consolidata;
- b. Individuazione delle eventuali linee di sviluppo riferite alle aree non attuate del PRG vigente e salvaguardia dei varchi ambientali;
- c. Evidenziazione del patrimonio edilizio rappresentato nelle Schede di analisi e di progetto già inserite nello strumento urbanistico;
- d. Dare Direttive per il Piano degli Interventi delle singole frazioni;
- e. Dare Direttive per il PI per l'aggiornamento delle Schede del patrimonio edilizio esistente sparso e censito per adeguare e semplificare i gradi di

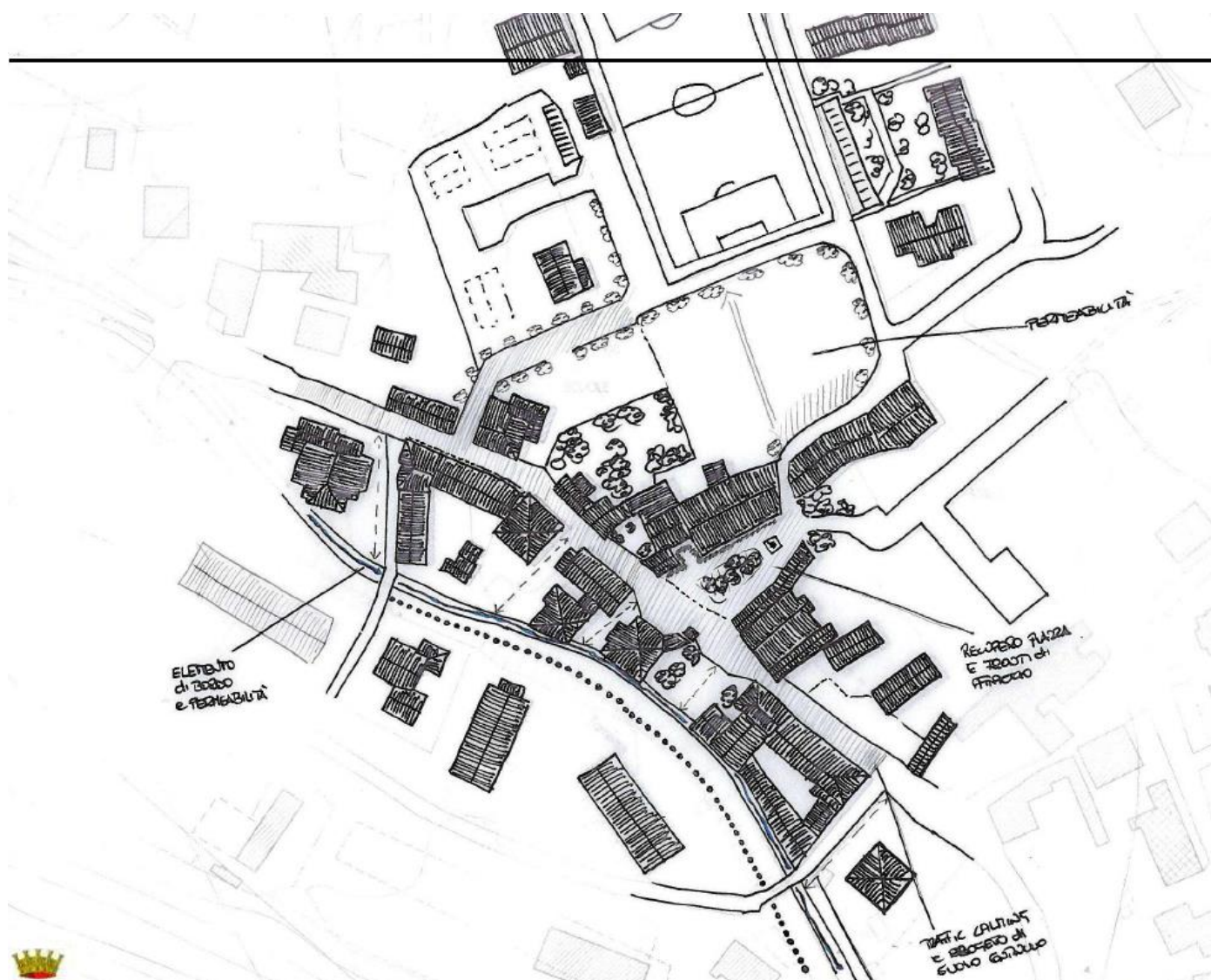
intervento congruenti con le funzioni attuali; l'obiettivo è favorire il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente. Le destinazioni ammissibili devono spaziare dalla residenza alle attività connesse al turismo slow e all'artigianato locale;

- f. Dare Direttive per il PI per l'individuazione degli agglomerati che non hanno le caratteristiche della Frazione ma sono comunque un presidio del territorio ed una permanenza.





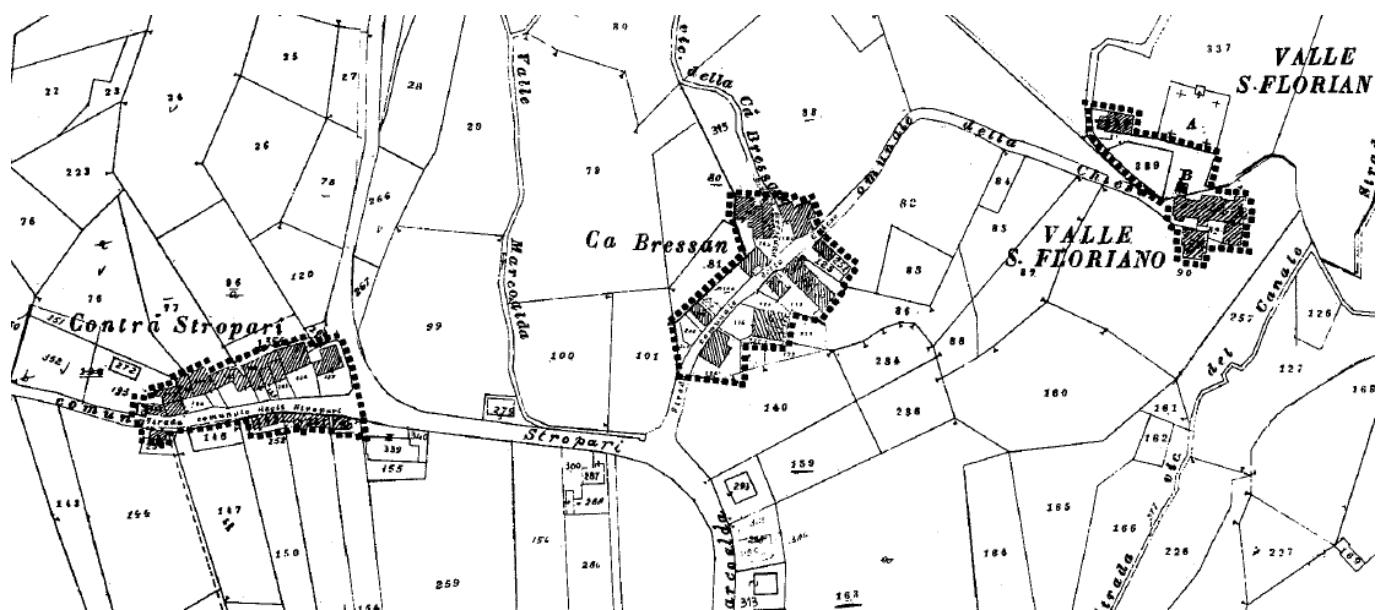
Vallonara_luoghi e progetto



Vallonara_Schizzo sistemazione centralità, connessione area sportiva,
valorizzazione torrente pista ciclabile

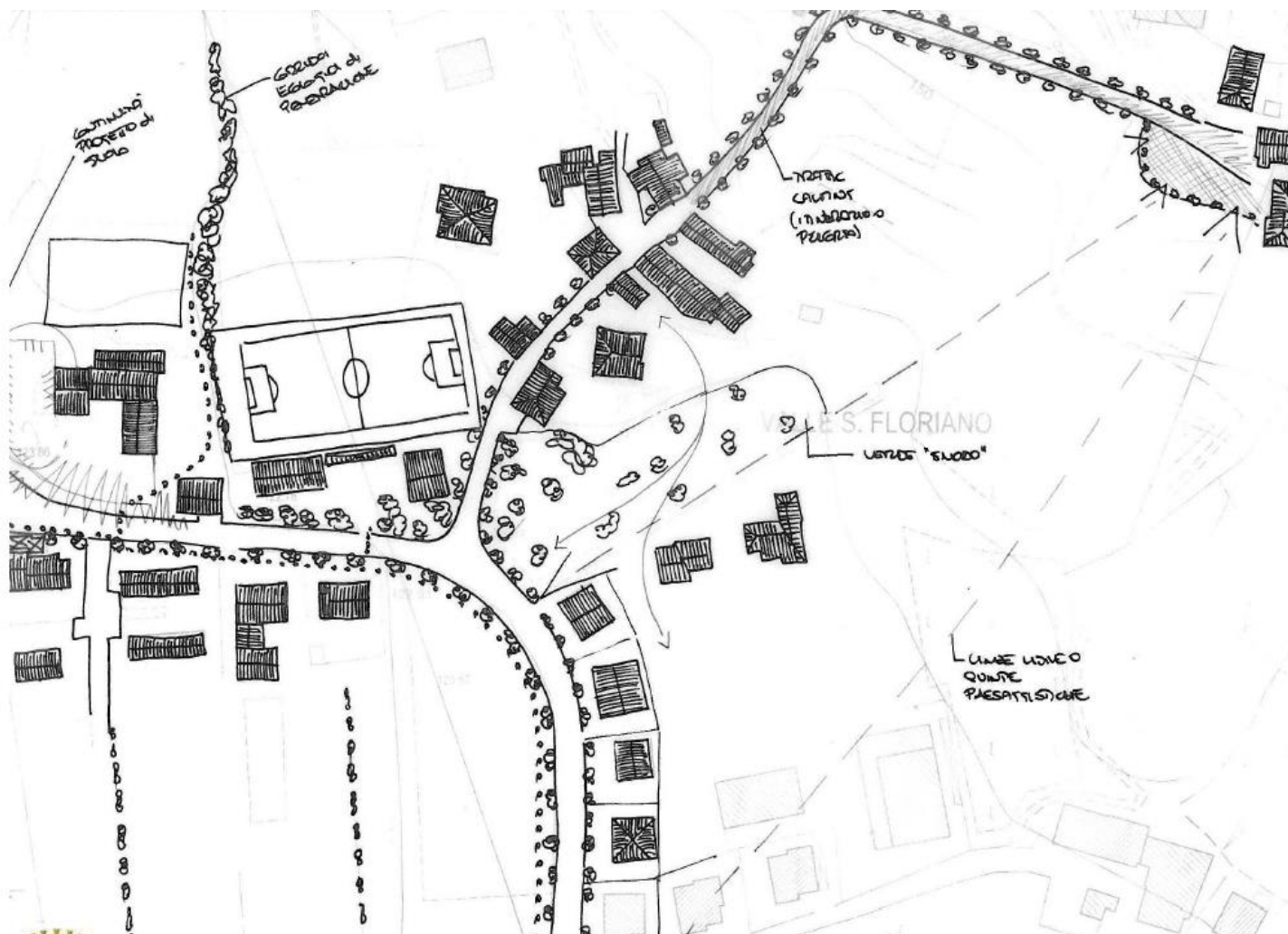






Estratto da Atlante Regionale dei Centri Storici del Veneto – Valle San Floriano

Valle San Floriano_luoghi e progetto



Valle San Floriano _Schizzo sistemazione centralità, connessione via crucis





3) L'asse est verso Bassano_Una parte non finita né rifinita

a) Descrizione_caratteristiche

L'asse che dalla Porta Est conduce verso Bassano rappresenta una permanenza del vecchio tracciato che portava alla città limitrofa importante nodo di interscambio economico e sociale. Tale valore permane tutt'ora e notevole e importante è il flusso viabilistico che sopporta quotidianamente. L'asse nei tempi recenti ha modificato la sua funzione assumendo oltre a quella di attraversamento quella di "strada urbana" e luogo di centralità. Originariamente era un'arteria che correva in mezzo alla campagna e da cui si poteva ammirare il paesaggio collinare da una parte e quello pianeggiante dall'altra.

Oggi è una strada urbana in cui si sono riversati disordinatamente materiali dell'edilizia con funzioni una volta di residenzialità una volta di commercio ma anche con qualche servizio. La nuova Chiesa ha soppiantato la chiesa storica. La frazione è stata by-passata da un nuovo tratto (Via Marsan – via Nonis) più scorrevole facendo in parte perdere l'identità originaria. Recentemente è stata realizzata una pista ciclabile per l'asse Marostica-Marsan nonché lavori di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali.

Sull'asse viario insiste un progetto di pista ciclabile già realizzato, che collega le due centralità urbane, e che costituisce di fatto un elemento progettuale importante da cui partire per un progetto uniforme e continuo di suolo

b) Le criticità

Oggi tutta l'area è edificata con una cortina continua di case, casette, piccoli capannoni, senza alcuna logica urbanistica. L'arteria non ha una sezione omogenea. Gli spazi aperti sono riservati a parcheggi improvvisati. Non vi è un disegno omogeneo. La percezione è quella del disordine. La vista verso la collina o la pianura è interdetta se non in un paio di stretti varchi. Le continue trasformazioni edilizie sia di piccole lottizzazioni che di singoli interventi non sono omogenei tra di loro nella progettazione dello spazio pubblico o dello spazio aperto. L'urbanistica burocratica dello zoning non riesce a dare come risultato finale un disegno di questa parte di città finito e ri-finito.

In questo contesto si inserisce un elemento positivo rappresentato dalla larga sezione presente tra spazio delle carreggiate e spazio di risulta prima dell'inizio delle proprietà private e dei loro recinti. In questo interstizio si è inserito una largo marciapiedi usato anche come pista ciclabile ancorché non definita.

c) Obiettivi del PAT

Tutta l'arteria deve essere riprogettata e ri-sistemata. Deve essere ricondotta ad un disegno omogeneo e funzionante. Il luogo della ri-progettazione è quello degli spazi aperti o privati di uso collettivo.

Si tratta di un tema che deve essere analizzato e progettato alla scala adeguata, quella del Piano degli Interventi o del "progetto di suolo", ma che il PAT individua come azione strategica, anche attraverso una lettura per parti di città (più o meno omogenee).

d) Azioni del PAT

a. Il PAT individua l'Asse della centralità extra-Mura come un tema da approfondire e progettare nel dettaglio; la dizione più idonea è quella del rimando al PI come "area di riqualificazione". Il perimetro non può e non deve essere conformativo ma indicativo del tema e del luogo;

b. Devono essere mantenuti i corridoi e i varchi di non saldatura del tessuto esistenti, demandando al Piano degli Interventi la definizione delle specifiche regole di mantenimento.

Asse Marostica-Marsan _ Schizzo per parti costruite, varchi liberi



Estratto ortofoto



4) La città della Produzione_Alto PIL basse prestazioni edilizie ed urbanistiche

a) Descrizione_caratteristiche

L'area produttiva della città di Marostica si è sviluppata dagli anni 60 in avanti ed è stata collocata a sud del territorio comunale, accuratamente distante dalla città storica nella parte pianeggiante verso valle, cioè verso Vicenza. Questo spostamento è legato all'esito di cicli manifatturieri e alla dismissione di attività e funzioni in aree centrali. La dimensione di questa parte di città è notevole e ingombrante. La superficie complessiva è pari a 104.76 ettari pari a due volte la Città storica (ha 55.84) e di poco inferiore alla città contemporanea.

Rappresenta circa il 20% del territorio pianeggiante del comune. L'area è quasi completamente edificata. Vi sono dei lotti ancora liberi in una percentuale del 15-20% rispetto al totale urbanizzato. L'area è direttamente in connessione con la grande viabilità della pedemontana, arteria di rilevanza regionale ora in fase di realizzazione per diventare autostradale.

La sua lettura nel composito urbanistico evidenzia alcune ipotesi di assetto, anche legato alla viabilità (es. controstrade di accesso), che però risultano essere solo parti di un disegno complessivo non continuo e non omogeneo.

b) Le criticità

L'area produttiva principale comunale, essendo il prodotto di un progetto disegnato, ha una sua struttura compositiva urbanistica accettabile. Scarso e mediocre è invece il materiale edilizio. Capannoni pre-fabbricati standardizzati con facciate altrettanto anonime. Trasandato è anche lo spazio scoperto che si affaccia sulla viabilità principale di accesso alla città (ad esempio Viale Vicenza e Corso della Ceramica).

La percezione è quella di un paesaggio sciatto. Eppure la Piccola e Media Impresa che ivi è collocata rappresenta quanto di meglio produce l'economia nazionale. E' la PMI che produce una quota significativa del PIL nazionale. La provincia di Vicenza assieme a quella di Treviso ha un valore del PIL paragonabile a quelli degli stati del Sud-Europa. La PMI ha prodotto il fenomeno del Nord-Est parte preponderante della Terza Italia. La PMI veneta ha contribuito in modo sostanziale alla creazione di ricchezza, all'innalzamento del reddito pro-capite e del benessere materiale di larga parte di popolazione locale.

All'oggi la PMI si trova entro una crisi strutturale di settore che ha comportato la sua modifica in termini di produttività e di struttura di lavorazione, con conseguenze sia sul tipo di luoghi di lavoro sia sulla prospettive di investimento e sviluppo delle stesse.



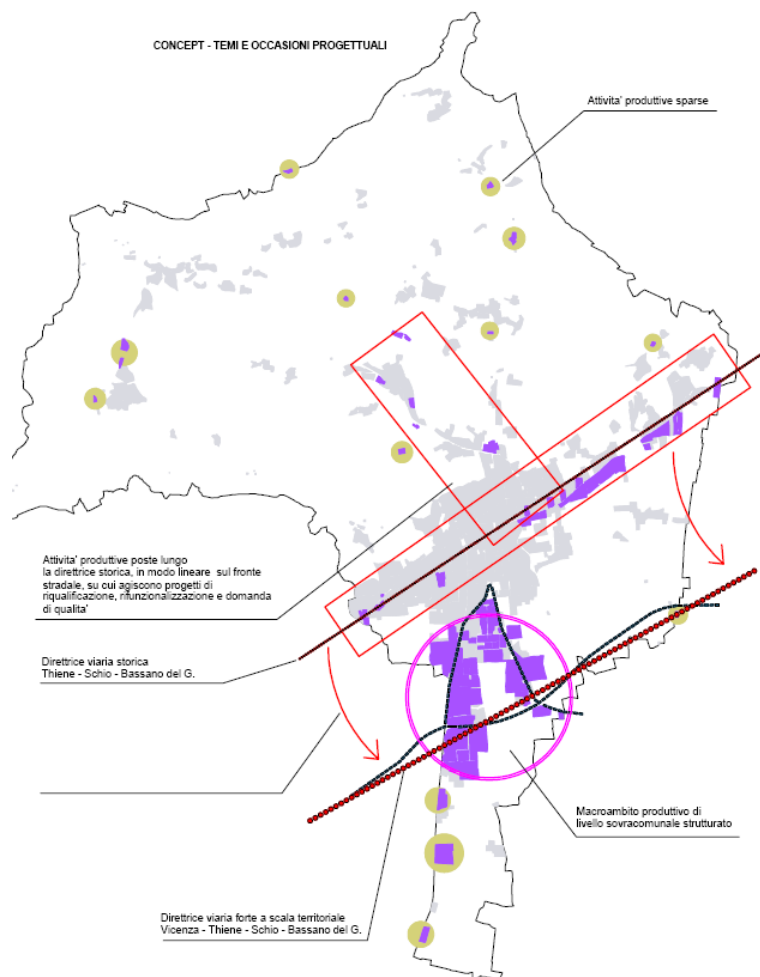


c) Obiettivi del PAT

L'aspetto urbanistico deve essere coniugato con quello edilizio- (architettonico). La congiunzione può avvenire attraverso la riprogettazione dello spazio aperto e il restyling edilizio almeno delle facciate prospicienti lo stesso. Mentre la prima può essere assunta dal pubblico la seconda è a carico del privato. Il progetto migliore è quello però che vede la condivisione tra soggetti privati e soggetto pubblico. Il PAT individua anche questo come un progetto-programma di riqualificazione. Come cioè un progetto strategico.

d) Azioni del PAT

Il PAT individua parte dell'area produttiva (Loc. Anconetta) e Via Vicenza come i luoghi degli approfondimenti progettuali per i luoghi della produzione, al fine di migliorare la qualità urbanistica, edilizia e lo spazio a terra (compreso quello fra la strada e la pertinenza scoperta dell'attività) di questa parte di territorio.



6) La città mediocre del secondo dopoguerra

a) Descrizione_caratteristiche

La città contemporanea e recente si distingue dalla città storica sia rispetto all'impianto urbanistico (distanze, proporzioni, rapporto tra spazi costruiti e spazi vuoti, rapporto tra città privata e città pubblica...) sia rispetto alla qualità dell'insediamento (qualità urbanistica, qualità architettonica, rifiniture.....).

b) Le criticità

La città contemporanea diventa così l'altro tessuto su cui poter intervenire in termini di ricucitura del tessuto, rifinitura dei materiali urbani, miglioramento delle connessioni fisiche e funzionali al resto della città e ai servizi e agli spazi aperti (urbani e naturali), anche attraverso il completamento del tessuto previsto e la sua riqualificazione.

c) Obiettivi e azioni del PAT

Le microtrasformazioni del tessuto consolidato sono processi puntuali di rigenerazione della città che consente, con l'effetto cumulativo delle azioni per l'incremento della qualità urbana. Le azioni riguardano singoli edifici e aree pubbliche che possono essere attuate da privati che agiscono sulla città esistente e ne migliorano le prestazioni.

Per favorire tali processi, il progetto di Piano demanda al PI l'individuazione degli strumenti più idonei per l'attuazione degli interventi. Tali strumenti sono di fatto l'opportunità di un reale incentivo per l'attuazione ed il controllo di coerenza con gli obiettivi dei singoli interventi privati; le aree pubbliche sono alla base di qualsiasi processo di rigenerazione, infatti consentono di creare i presupposti della città dinamica ed in evoluzione.

I processi di rigenerazione hanno come obiettivo primario la riqualificazione della città esistente per l'innalzamento della qualità urbana a favore di un sistema urbano più efficiente con ripercussione sulla vivibilità della città ma anche sul valore intrinseco del sistema e sulla rendita. In particolare risultano strategiche e prioritarie le azioni che agiscono sul miglioramento delle performance urbane, la diminuzione dell'emissione, l'incremento di aree a servizi, l'aumento del valore ambientale delle aree non edificate, la risoluzione di criticità puntuali e la riqualificazione delle aree degradate e sottoutilizzate.

Il miglioramento della qualità urbana è di fatto lo strumento di attrattività e di controllo delle funzioni insediate, un sistema di alta efficienza determina un potere attrattore e partecipa alla competitività del sistema a scala territoriale.

Le potenzialità di Marostica anche alla scala vasta, come il sistema di accessibilità di eccellenza, diventa il motore su cui innestare le politiche per il rilancio della città. La dotazione di servizi di alto profilo, la qualità edilizia ed

urbana diffusa, la policentralità della città diventano di fatto gli elementi di competizione che possono attrarre nuovi sistemi di elite che rafforzano il sistema. Il modello che si vuole perseguire non si basa su l'individuazione di elementi puntuali di qualità all'interno della città, risultato di nuove aree di trasformazione, ma di innestare un processo di riorganizzazione urbana che determini un livello qualitativo costante in tutte le parti della città.

7) La città dei Servizi, l'asse scuole-sport

a) Descrizione_caratteristiche

La città dei servizi è concentrata prevalentemente nel capoluogo, pur disponendo di un'offerta anche per singola frazione, in cui sono presenti i servizi di base (culto, istruzione, verde gioco esport...).

Complessivamente si evidenzia la realizzazione di tutte le zone per l'istruzione, una disponibilità (14%) di aree di interesse comune e a parcheggio (16%) modesta, e una elevata dote di aree a verde e sport ancora da realizzare (354.000 mq pari al 62%, su cui però vanno valutate le aree a tale destinazione presenti nel settore collinare e nei pressi del Castello superiore).

Aree a standard – stato di attuazione

TIPOLOGIA DI SERVIZI	NUMERO AREE	ZTO	SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA	AREE REALIZZATE		AREE NON REALIZZATE	
				Mq	%	Mq	%
<i>Progressivo</i>	<i>n</i>	<i>sigla</i>	<i>Mq</i>				
Aree per l'istruzione	19	Fa	50.459	50.459	100	0	0
Aree di interesse comune	47	Fb	81.684	70.081	86	11.603	14
Aree a verde, gioco e sport	109	Fc	576.742	221.912	38	354.830	62
Aree a parcheggio	143	Fd	106.433	89.545	84	16.888	16
	318		815.317	431.997		383.321	

Con una popolazione residente al 31 dicembre 2015 pari a 13.989 abitanti, il dato ricavato di mq/abitante si standard è il seguente:

Servizi di fatto $431.997 / 13.989 = 30,88 \text{ mq/ab}$

Servizi di diritto $815.317 / 13.989 = 58,28 \text{ mq/ab}$

b) Le criticità

Il PAT individua come tema di Piano le aree a standard, distinguendole tra quelle realizzate e quelle ancora da realizzare; per queste il PAT demanda al PI la loro conferma e/o rivisitazione.

Tra le criticità evidenziate vi è una quota rilevante di aree destinate a verde gioco e sport non ancora attuate.

c) Obiettivi e azioni del PAT

Obiettivo del Piano è la definizione di un progetto urbanistico per il territorio comunale di Marostica. Il progetto urbanistico è definito sia in relazione al tema della città pubblica e della città privata sia in relazione alle possibili aree di trasformazione individuate dal Piano.

Il progetto del PAT individua i seguenti temi progettuali, da demandare in sede di PI:

- a. messa in rete del sistema delle aree verdi;
- b. messa in rete del sistema dei servizi;
- c. costruzione di un progetto di suolo capace di integrarsi con il sistema della mobilità lenta;
- d. tematizzazione degli ambiti e dei paesaggi del territorio comunale;
- e. valorizzazione della relazione tra spazi dell'urbanità e l'ambito collinare;
- f. valorizzazione diffusa degli spazi di back front urbano (corti, cortili, percorsi di retro....).

Il disegno di Piano, nella Carta della trasformabilità, individua una serie di assi strutturati o da strutturare, definiti come luoghi di progetto per la riqualificazione e la messa in rete delle funzioni e dei luoghi del territorio comunale, nel capoluogo e nelle frazioni. In questo scenario i microinterventi sono inseriti, come definizione, all'interno di uno schema progettuale costruito a scala comunale (e sovra comunale), e adattato alle vocazioni e alle specificazioni locali.

Questi assi, definiti anche come "assi relazionali da valorizzare, potenziare, disegnare" e ancora come "Assi stradali e relativi bordi stradali oggetto di riqualificazione e rifunzionalizzazione in modo unitario anche con progetto di suolo", costituiscono l'elemento ordinatore delle trasformazioni, laddove l'elemento portante e riconoscibile deve essere la valenza pubblica dell'intervento o meglio lo spazio pubblico.

Tra gli assi strutturati da progettare sono individuati:

- a. asse Ospedale-Scuole-Impianti sportivi – Longhella;
- b. asse ambientale del Longhella;
- c. Asse nord-sud verso il centro storico di Marostica;

Tra gli assi viari da rifunzionalizzare e riqualificare sono individuati:

- a. Porta ovest del centro storico di Marostica;
- b. Porta est del centro storico di Marostica;
- c. Porta sud del centro storico di Marostica;
- d. Viabilità di attraversamento delle frazioni.

Sono altresì riconosciuti, nel progetto di Piano, una serie di ambiti complessi (per dimensioni, funzioni, criticità e opportunità) definiti come "ambiti per la

definizione di ambiti unitari per la riqualificazione e la valorizzazione ai fini del miglioramento della qualità urbana e territoriale del territorio”.

Questi costituiscono ambiti da progettare in modo unitario, dove l’elemento di continuità del progetto deve essere il progetto di suolo e il progetto di suolo della città pubblica, riconoscendo di volta in volta l’elemento progettuale (fisico, percettivo...) di riferimento, dal marciapiede alle funzioni, dalla relazione tra tipi di mobilità al disegno (forme, materiali, percezione, uso) del suolo pubblico. A titolo esemplificativo viene ad esempio riportato nello spazio sottostante l’asse ospedale-longhella.

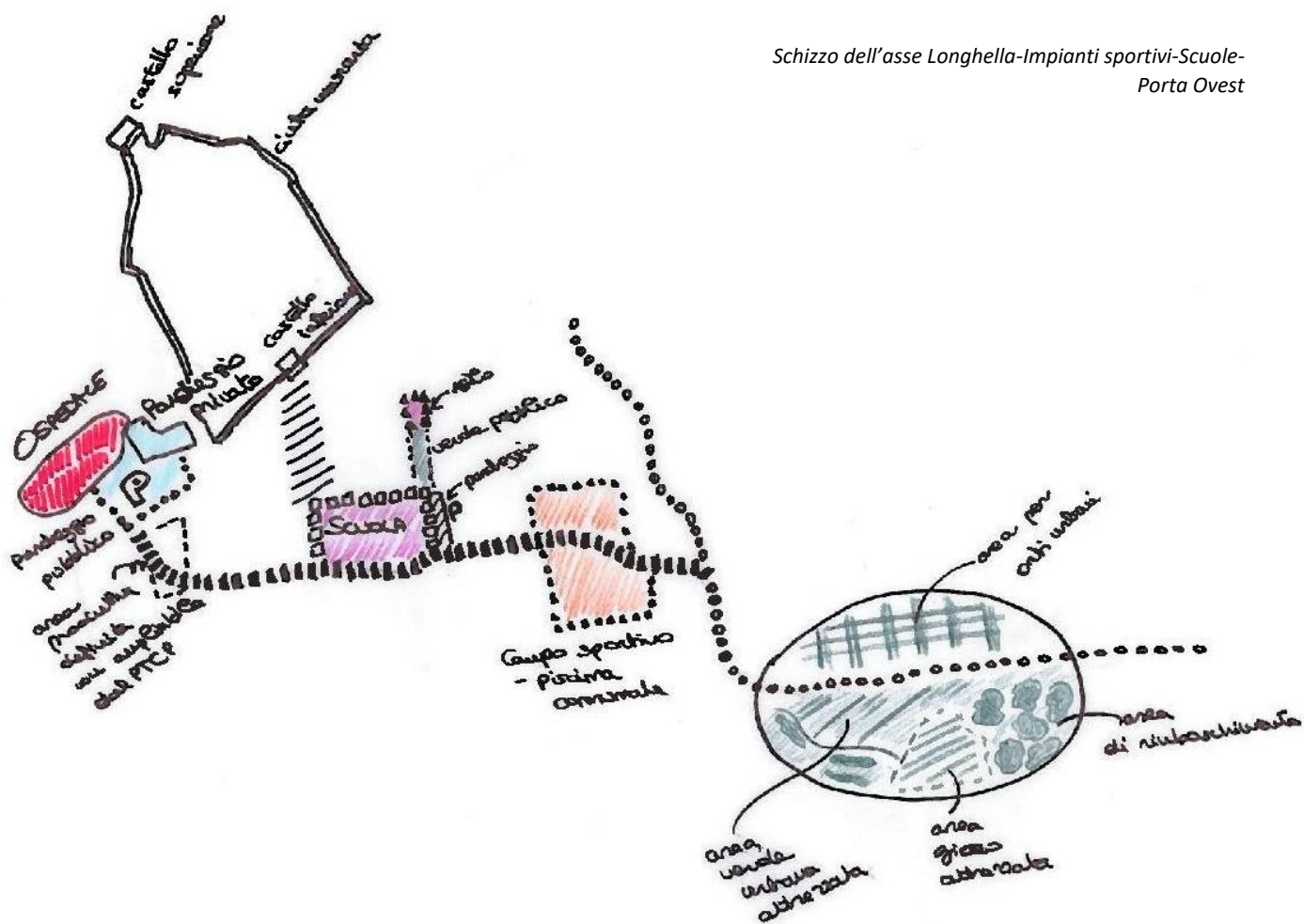
L’ipotesi progettuale perseguita dal Piano è la costruzione di un progetto lineare continuo di valorizzazione e usufruzione della città e degli spazi pubblici in particolare, migliorando e mettendo in sicurezza l’accessibilità e l’uso delle funzioni pubbliche (scuole, impianti sportivi, percorsi ciclopeditoni).

L’asse ipotizzato e riconosciuto è costituito da nodi e aste, laddove i nodi sono costituiti e rappresentati da funzioni e luoghi in fase di trasformazione o già facenti parte della città pubblica o di uso pubblico (ospedale, scuole, impianti sportivi...) mentre le aste sono gli elementi di progetto per la messa in rete fisica e relazionale dei nodi appunto.

Nello specifico la sequenza progettuale o di vision di Piano è così disarticolata (o destrutturata):

- a. Area ospedale, in possibile valorizzazione e trasformazione, di elevate dimensioni e appoggiata alla quinta paesaggistica collinare e inserita all’interno della cosiddetta porta ovest cittadina;
- b. Area Brecos, in fase di riqualificazione da produttivo verso destinazioni e funzioni residenziali e compatibili con la residenza;
- c. Area istruzione, come nodo o snodo fisico e funzionale delle funzioni pubbliche;
- d. Area impianti sportivi come nodo dello sport da valorizzare in termini di accessibilità e messa in rete, sia est-ovest che nord-sud;
- e. Torrente Longhella come asse ambientale e fruitivo-ricreativo di interesse e funzione strategica;
- f. Ipotesi di definizione di ambito definito come “parco agricolo” destinato a orti urbani e in generale ad una valorizzazione agricola del paesaggio (elementi dell’architettura del paesaggio agricolo, funzioni agricole...). Tale concetto verrà ripreso nel paragrafo successivo.

*Schizzo dell'asse Longhella-Impianti sportivi-Scuole-
Porta Ovest*



Gli elaborati del PAT

A seguire si riporta una descrizione degli elaborati cartografici di progetto prodotti, gli unici ad avere cogenza normativa.

Tav.1

Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale

La tavola dei vincoli rappresenta il quadro dei “limiti” all’uso del territorio presenti a Marostica.

Queste limitazioni derivano fondamentalmente dalla strumentazione urbanistica sovraordinata, PTRC del Veneto e PTCP di Vicenza in primis, e a seguire i vincoli di natura architettonica, paesaggistica e monumentale (Decreto Legislativo n. 42/2004), quelli legati al rischio idraulico (Piano di Assetto Idrogeologico) e di natura tecnologica/infrastrutturale (fasce di rispetto stradale, ...).

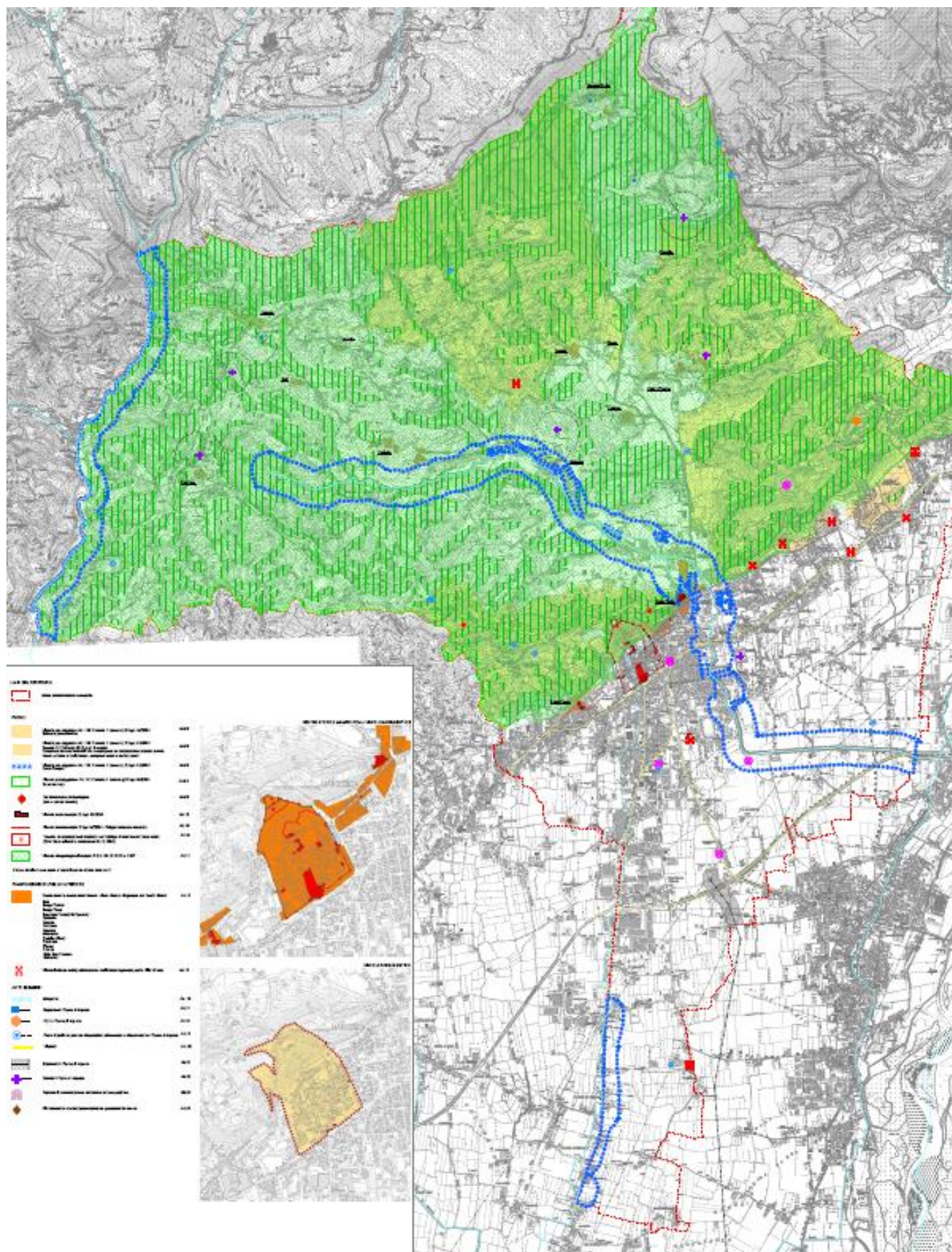
Nel territorio comunale non sono individuati ambiti soggetti a protezione della Rete Natura 2000.

La vincolistica maggiore è relativa al vincolo monumentale disciplinato dal D.Lgs. 42/2004. Numerosi sono infatti gli edifici di pregio soggetti a questa tutela e localizzati soprattutto all’interno della città murata.

Costituiscono dei vincoli di natura tecnologica i cimiteri e le relative fasce di rispetto; le antenne della telefonia mobile (che non generano fasce di rispetto fisse, ma definite dal costante monitoraggio eseguito dall’Arpav).

Gli elementi lineari legati alla viabilità e le rispettive fasce di rispetto, chiudono quasi del tutto il quadro vincolistico di Marostica.

L’elaborato riporta anche le aree percorse da incendi.

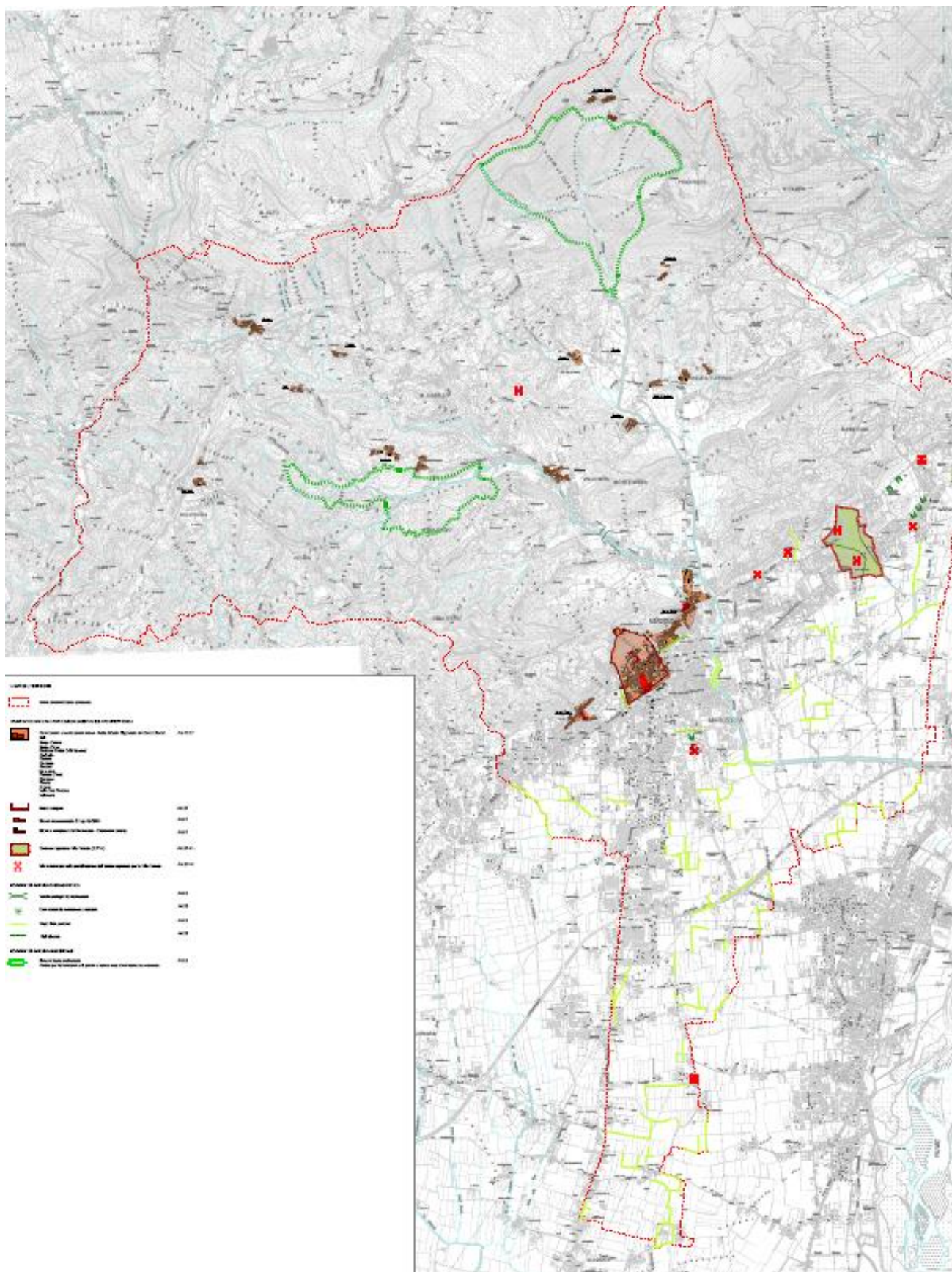


Tav.2**Carta delle invarianti**

La tavola delle invarianti contiene gli elementi areali, lineari e puntuali che per le loro caratteristiche naturalistico-ambientali, storiche, paesaggistiche, geologiche, sono tali da renderli meritevoli di tutela ed impedirne ogni trasformazione ed alterazione.

Le classi o categorie o tipi di invarianti individuate e definite sono:

- a. invarianti di natura paesaggistica e ambientale, comprensive delle colture specialistiche o di pregio (ciliegi, castagni, olivi, vigneti e prati stabili) e della classificazione delle aree agricole così come da PTCP);
- b. invarianti di natura storico-monumentale e/o architettonica;
- c. invarianti di natura agricolo-produttiva



Tav.3

Carta delle fragilità

La tavola delle fragilità è un elaborato cartografico soprattutto di tipo geologico. Al suo interno infatti è rappresentata la classificazione delle penalità ai fini edificatori, ovvero gli ambiti in base alle cui caratteristiche geologiche è possibile edificare o meno. I cromatismi indicano:

- “verde” – aree idonee, ovvero ambiti nei quali non vi è nessun particolare limite all’edificazione;
- “giallo” – aree idonee a condizione, ovvero ambiti all’interno dei quali non è preclusa l’edificazione ma la stessa deve essere fatta mettendo in atto alcuni accorgimenti e misure tecniche;
- “rosso” – aree non idonee, ovvero gli ambiti nei quali non è ammessa la nuova edificazione. Di fatto questi sono identificati nelle aree a rischio idraulico individuate dal PAI.

Tav. 4

Carta della trasformabilità

Rappresenta l'elaborato cartografico più importante del PAT. In esso sono individuati tutti gli interventi progettuali previsti per lo sviluppo di Marostica.

Un'importante novità introdotta dalla Legge urbanistica regionale, è la suddivisione del territorio comunale in ATO – Ambiti Territoriali Omogenei. L'obiettivo è quello di superare il solo approccio dello zoning urbanistico, cercando di arrivare alla logica funzionale: il comune di Marostica può essere visto come un insieme di "organismi" funzionali a se stessi e allo stesso tempo alla dimensione comunale.

Gli ATO individuati per Marostica sono:

- a. ATO 01 sistema della collina
- b. ATO 02 sistema della dorsale urbana centrale
- c. ATO 03 sistema della produzione
- d. ATO 04 sistema urbano rurale e rurale

La rappresentazione delle ATO viene quindi destrutturata in sub-ATO locali, al fine di poter arrivare a un dettaglio di dimensionamento costruito sulle singole centralità civiche; per ogni sub-ATO viene evidenziata la superficie urbanizzata (suddivisa in residenziale e produttivo), il tessuto edilizio esistente (suddiviso in residenziale, edifici speciali e altri annessi) e in popolazione residente; quest'ultima è stata ricavata attraverso l'incrocio tra questi perimetri fissati dal PAT e i perimetri dati dalle sezioni di censimento.

Tale lettura permette di poter impostare il dimensionamento di Piano sia a scala macro (ATO) sia micro (subATO), perseguendo la vocazione e la specificità del sistema cui appartengono.

Gli elementi progettuali contenuti nell'elaborato fanno riferimento:

Aree di urbanizzazione consolidata

Rappresentano le aree già zonizzate nella pianificazione urbanistica vigente e nel governo del territorio definito dal Piano Regolatore Generale vigente del Comune di Marostica.

Aree di urbanizzazione diffusa

Rappresentano degli ambiti localizzati fondamentalmente in zona agricola, che sono riconoscibili come piccoli nuclei insediativi. L'individuazione permette infatti, non trattandosi di ambiti individuati dalla pianificazione vigente, di consentire alcuni interventi e piccoli ampliamenti per ottemperare ad esempio

alle esigenze di tipo igienico sanitario o altri interventi volti ad aumentarne la funzionalità architettonica e l'applicazione di tecniche volte al risparmio energetico.

Ambiti cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione.

L'azione strategica della loro individuazione deriva dal fatto che rappresentano ambiti che necessitano di una riqualificazione paesaggistica e funzionale.

Linee preferenziali sviluppo insediativo

Le aree individuate sono linee di espansione residenziale e produttivo: esse rappresentano la volontà dell'amministrazione comunale di dare risposta ad alcune esigenze localizzate e di piccole dimensioni, oppure ricuciture di piccoli ambiti agricoli che ormai hanno perso i caratteri di ruralità e presentano un adeguato grado di infrastrutturazione; tali ambiti fanno riferimento alle previsioni del prg non partite e non attuate.

Servizi di interesse comune di maggior rilevanza

L'elaborato del PAT individua gli ambiti a servizi previsti dal PRG vigente. Dalle analisi del dimensionamento, gli ambiti risultano tutti pressoché soddisfatti dal punto di vista degli standard, perciò il PI avrà il compito di attuare quelle zone non ancora realizzate.

Infrastrutture viarie di maggior rilevanza

Identificano gli assi stradali presenti nel territorio comunale.

Centro storico e sistema del centro storico di Marostica

Identifica le zone A del PRG vigente, come nuclei insediativi storici di pregio architettonico; è individuato anche un contesto figurativo per il Castello superiore, in appoggio alle curve di livello esistenti.

Rete ecologica

Rappresenta la rete ecologica comunale definita precisando le indicazioni fornite dal PTCP di Vicenza. A livello di PAT sono state precisate le previsioni definite dal PTCP: gli elementi lineari sono stati ridefiniti come areali.

Tra gli elementi individuati:

- area nucleo e core area;
- corridoio ecologico di primo grado;
- corridoio ecologico di secondo grado;
- fascia tampone o buffer zone;
- varchi;
- coni visuali;
- quinte paesaggistiche, contesti figurativi, pertinenze vincolate e tutelate.



Cap_4. Scenari demografici e Dimensionamento di Piano

Il residuo del PRG

Gli elaborati di analisi (conoscitivi e ricognitivi) predisposti rappresentano graficamente lo stato di attuazione delle zone C e D e standard nel tessuto urbanistico comunale, al fine di andare a verificare lo stato di realizzazione di esse, e quindi andare a valutare anche in prospettiva tutti quegli spazi vuoti o da recuperare o da riqualificare presenti nel tessuto urbano, a cui dare precedenza rispetto al consumo di nuovo suolo agroforestale.

Sono state quindi rappresentate le zone C (C2.1- C2.2, C3) e D (D2) e standard (classificate nelle classiche quattro lettere del Decreto Ministeriale del 1968, in relazione al loro stato di attuazione, classificandole in realizzate, non realizzate, e classificandole a loro volta a seconda dello stato dell'arte dell'iter di attuazione.

Si riportano di seguito i quadri di sintesi che individuano il residuo di Piano, in modo tale da evidenziare la componente di offerta ancora presente nel Piano.

	linee preferenziali di sviluppo residenziale		aree di riqualificazione e riconversione	linee preferenziali di sviluppo produttivo
Dati / Zona	C2.1	C2.2	C3	D2
Mq	115 527	11 915	42 938	145 707
Mc	115 527	17 872	77 288	
	133 399		77 288	145 707
Zona C2.1 - n.22 aree con I.T. 1,00 mc/mq da PRG				
Zona C2.2 - n.5 aree con I.T. 1,50 mc/mq da PRG				
Zona C3 - n.11 aree con I.T. 1,80 mc/mq da PRG				

In modo complementare a questo lavoro di lettura e analisi sono state valutate anche le richieste pervenute al Piano (interessi diffusi), e raccolte sino al 2012.

Scenari demografici e dimensionamento di Piano

Il Piano deve prevedere quindi gli scenari demografici definendone il carattere (qualitativo e quantitativo) nelle varie fasi future e nello stesso tempo, in un rapporto di causa/effetto, dovrà verificare l'influenza che gli interventi pianificatori previsti produrranno sugli scenari demografici ipotizzati.

Nel primo caso sarà esaminato il processo, che potremo definire neutrale, di sviluppo influenzato esclusivamente dai fattori naturali (nati, morti, immigrati, famiglie...), nel secondo caso invece dovremo ipotizzare degli scenari alternativi conseguenti alla realizzazione del Piano.

Il primo passaggio realizzato all'interno della metodologia perseguita fa riferimento al ricavo dei valori di incremento/decremento, in valore assoluto e in valore percentuale, definito a partire dal quadro di andamento della popolazione locale.

Comune di Marostica - PAT 2028-2035							
Popolazione e Famiglie							
anno	popolazione	incremento/decremento		famiglie	incremento/decremento		famiglia media
		V.A.	%		V.A.	%	
1961	11.093						
1971	11.975	882	7,95				
1981	12.379	404	3,37				
1991	12.639	260	2,10				
2001	12.848	209	1,65				
2002	12.984	136	1,06				
2003	13.172	188	1,45	4.921			
2004	13.279	107	0,81	5.042	121	2,46	2,63
2005	13.397	118	0,89	5.109	67	1,33	2,62
2006	13.455	58	0,43	5.202	93	1,82	2,59
2007	13.609	154	1,14	5.349	147	2,83	2,54
2008	13.668	59	0,43	5.406	57	1,07	2,53
2009	13.761	93	0,68	5.508	102	1,89	2,50
2010	13.824	63	0,46	5.583	75	1,36	2,48
2011	13.781	-43	-0,31	5.633	50	0,90	2,45
2012	13.894	113	0,82	5.641	8	0,14	2,46
2013	13.905	11	0,08	5.688	47	0,83	2,44
2014	13.941	36	0,26	5.751	63	1,11	2,42
2015	13.989	48	0,34	5.819	68	1,18	2,40
2016	14.008	19	0,14	5.827	8	0,14	2,40
2017	14.039	31	0,22	5.905	78	1,34	2,38
2018	14.038	-1	-0,01	5.940	35	0,59	2,36
Variazione periodo							
2009-2018		277	2,03	2009*-2018	432	7,84	
i.i.m.a		28	0,2027		43	0,7843	

Il quadro (soprastante) così ricavato è articolato su tre valori o parametri: popolazione residente, famiglie residenti, numero di componenti per famiglia.

Per i primi due parametri il valore ricavato, annuale, viene espresso in valore assoluto e in valore percentuale rispetto al suo trend di crescita/decrecita.

Quello che emerge, focalizzando l'attenzione soprattutto al periodo 2009-2018, è un aumento della popolazione di 277 residenti, mentre per quanto concerne le famiglie, invece, l'aumento nel medesimo periodo è pari a 432 nuclei familiari.

Attraverso la simulazione di scenari alternativi, definitivi con differenti criteri e ipotesi legate a popolazione, famiglie e numero medio di membri per nucleo familiare (scenario prudenziale, scenario di massima, scenario intermedio) si è ipotizzato uno scenario di Piano al 2028 e al 2035.

Il passaggio successivo consiste nel proiettare dal 2018 al 2028 e 2035 i valori delle famiglie e della popolazione sulla base dell'incremento medio annuo tra il 2009 ed il 2018.

Marostica PAT - Scenario demografico al 2028-2033 - Popolazione e famiglie IPOTESI MAX (calcolata sull'i.i.m.a. 2009-2018)							
FAMIGLIE 2018	iima	m	n	m-n	Famiglie	Incremento	
5.940	0,7843	2018	2018	0	5.940	0	
5.940	0,7843	2018	2019	1	5.987	47	
5.940	0,7843	2018	2020	2	6.034	94	
5.940	0,7843	2018	2021	3	6.081	141	
5.940	0,7843	2018	2022	4	6.129	189	
5.940	0,7843	2018	2023	5	6.177	237	
5.940	0,7843	2018	2024	6	6.225	285	
5.940	0,7843	2018	2025	7	6.274	334	
5.940	0,7843	2018	2026	8	6.323	383	
5.940	0,7843	2018	2027	9	6.373	433	
5.940	0,7843	2018	2028	10	6.423	483	
5.940	0,7843	2018	2029	11	6.473	533	
5.940	0,7843	2018	2030	12	6.524	584	
5.940	0,7843	2018	2031	13	6.575	635	
5.940	0,7843	2018	2032	14	6.627	687	
5.940	0,7843	2018	2033	15	6.679	739	
POPOLAZIONE 2018	iima	m	n	m-n	Popolazione	Incremento	famiglia media
14.038	0,2027	2018	2018	0	14.038	0	2,36
14.038	0,2027	2018	2019	1	14.066	28	2,35
14.038	0,2027	2018	2020	2	14.095	57	2,34
14.038	0,2027	2018	2021	3	14.124	86	2,32
14.038	0,2027	2018	2022	4	14.152	114	2,31
14.038	0,2027	2018	2023	5	14.181	143	2,30
14.038	0,2027	2018	2024	6	14.210	172	2,28
14.038	0,2027	2018	2025	7	14.238	200	2,27
14.038	0,2027	2018	2026	8	14.267	229	2,26
14.038	0,2027	2018	2027	9	14.296	258	2,24
14.038	0,2027	2018	2028	10	14.325	287	2,23
14.038	0,2027	2018	2029	11	14.354	316	2,22
14.038	0,2027	2018	2030	12	14.383	345	2,20
14.038	0,2027	2018	2031	13	14.412	374	2,19
14.038	0,2027	2018	2032	14	14.442	404	2,18
14.038	0,2027	2018	2033	15	14.471	433	2,17

Applicando gli indici di incremento medio annuo sia delle famiglie che della popolazione, nel 2025 gli abitanti residenti sono stimati in 14684 al 2025 e in 15044 al 2030; con un incremento complessivo della popolazione rispettivamente di 696 e 1055 residenti; le famiglie sono stimate in 6688 al 2025 e in 7169 al 2030, con incrementi relativi di 869 e 1360 famiglie complessive.

In questo scenario il numero medio dei componenti per nucleo familiare passa da un valore di 2.40 ad un valore di 2.20 al 2025 e di 2.10 al 2030, il quale risulta essere estremamente basso, inferiore anche ai valori medi regionali e provinciali.

Il passaggio successivo quindi consiste nella definizione di uno scenario cosiddetto prudenziale ricavato bloccando il valore medio del nucleo familiare,

ipotizzando che il suo valore non possa continuare a scendere in modo progressivo.

Applicando gli indici di incremento medio annuo sia delle famiglie che della popolazione, nel 2025 gli abitanti residenti sono stimati in 14684 al 2025 e in 15044 al 2030; con un incremento complessivo della popolazione rispettivamente di 696 e 1055 residenti; le famiglie sono stimate in 6222 al 2025 e in 6375 al 2030, con incrementi relativi di 403 e 566 famiglie complessive.

In questo scenario il numero medio dei componenti per nucleo familiare viene bloccato al valore di 2.36 membri per nucleo familiare.

Il passaggio metodologico successivo è la comparazione tra scenari demografici (popolazione e famiglie – trend naturale e trend prudenziale) e l’offerta di Piano (PRG vigente, PAT).

Viene fissato come termine di partenza il numero di famiglie, poiché si ipotizza che ad una nuova famiglia corrisponda la richiesta di un nuovo alloggio.

Il quadro riportato nella pagina seguente, riprendendo lo scenario massimo o di trend o naturale precedentemente definito (prima ipotesi), ipotizza la domanda di alloggi attraverso i seguenti elementi di stima:

- a. viene rilevato il valore di incremento delle famiglie, con riferimento ai valori di trend di crescita ricavati storicamente;
- b. ad ogni famiglia viene associato un nuovo alloggio;
- c. si ipotizza che esista una quota fisiologica di alloggi edificati che non verranno occupati da famiglie residenti (alloggi non occupati che sono presenti costantemente nel mercato, come ad esempio le seconde case, gli alloggi appena terminati in corso di vendita, occupati da non-residenti, i domiciliati temporanei). Tale quota viene stimata nel 5 %;
- d. si ipotizza quindi una stima di alloggi che verranno sottratti alla destinazione residenziale per altre destinazioni compatibili (commerciale, direzionale.....); tale quota viene fissata al 3% del totale degli alloggi esistenti (fonte istat).

Il numero complessivo di alloggi richiesti dal progetto di Piano è quindi pari a 1.458 alloggi, equivalenti idealmente 1.458 nuove famiglie.

Tale quantificazione di alloggi viene quindi correlata alla dimensione dell’alloggio medio, al fine di pervenire ad una volumetria equivalente.

Sono ipotizzati tre scenari alternativi costruiti/definiti su tre alloggi tipo, in relazione alla loro metratura

I tre modelli ipotizzati fanno riferimento ad alloggi di 200 mc/alloggio, 300 mc/alloggio e 400 mc/alloggio.

Parimenti viene effettuata la stessa metodologia per quanto riguarda lo scenario prudenziale

OFFERTA RESIDENZIALE DEL PIANO			
Offerta residenziale del progetto di Piano			
Domanda di edilizia residenziale al 2024 - scenario di massima			
Incremento numero famiglie	1 350		
Alloggi equivalenti	1 350		
Alloggi non occupati 5%	68		
Alloggi sottratti alla residenza per altri usi 3% (alloggi esistenti)	41		
Totale	1 458		
Stima dimensionamento	<i>Ipotesi min (mc/alloggio)</i>	<i>Ipotesi media (mc/alloggio)</i>	<i>Ipotesi max (mc/alloggio)</i>
	200	300	400
totale mc	291 600	437 400	583 200
Residuo offerta di Piano (mc)	210 687	210 687	210 687
Offerta di Piano PAT (mc)			
Offerta complessiva del Piano (mc)			
differenza	-80 913	-226 713	-372 513

OFFERTA RESIDENZIALE DEL PIANO			
Offerta residenziale del progetto di Piano			
Domanda di edilizia residenziale al 2024 - scenario di massima			
Incremento numero famiglie	556		
Alloggi equivalenti	556		
Alloggi non occupati 5%	28		
Alloggi sottratti alla residenza per altri usi 5% (alloggi esistenti)	17		
Totale	600		
Stima dimensionamento	<i>Ipotesi min (mc/alloggio)</i>	<i>Ipotesi media (mc/alloggio)</i>	<i>Ipotesi max (mc/alloggio)</i>
	200	300	400
totale mc	120 096	180 144	240 192
Residuo offerta di Piano (mc)	210 687	210 687	210 687
Offerta di Piano PAT (mc)			
Offerta complessiva del Piano (mc)			
differenza	90 591	30 543	-29 505

Lo scenario prudenziale definisce una domanda di residenzialità invece pari a 600 famiglie/alloggi.

L'offerta di Piano rispetto alla domanda di residenzialità è data da:

- Residuo PRG non ancora attuato;
- Altra offerta di alloggi e di volumetria presente nel territorio (alloggi non occupati e edifici da recuperare verso la residenza;
- Nuova offerta definita dal Piano di Assetto del Territorio.

La lettura del residuo di PRG viene effettuata mediante l'evidenziazione delle previsioni urbanistiche non ancora attuate.

La tabella di seguito riportata evidenzia il residuo di PRG vigente a destinazione residenziale, per zona omogenea di riferimento, e definito secondo i parametri edificatori del PRG stesso.

Le zone omogenee così individuate sono le zone C2.1, C2.2 e C3.

La lettura dell'offerta di alloggi insistenti nel territorio comunale viene svolta attraverso l'analisi di due tipologie differenti di fonte e quindi di dato.

Una prima lettura, e relativa stima, fa riferimento ai dati Istat sugli alloggi vuoti o non occupati.

Il dato di partenza è quello dato dal censimento 2001, che definiva per il territorio comunale di Marostica, a fronte di un complessivo di 5216 abitazioni, un patrimonio edilizio di alloggi vuoti o non occupati pari a 509, pari al 9.76% del patrimonio edilizio complessivo. La percentuale così ricavata risultava essere inferiore a quella Istat provinciale, pari al 15.30% del patrimonio edilizio complessivo.

Non essendo disponibile il medesimo dato anche per il censimento 2011, il quale riportava esclusivamente il numero complessivo del patrimonio edilizio, si è proceduto mediante la stima del mantenimento della stessa percentuale anche al 2011 sul complessivo patrimonio edilizio (pari a 5.969 abitazioni). Mantenendo quindi la percentuale pari a 9.76%, il numero ricavato di abitazioni vuote o non occupate è pari a 530.

Una seconda lettura, e relativa stima, invece, fa riferimento al patrimonio edilizio oggetto di Schedatura specifica (LR 24/1985) nel PRG vigente, con prima stesura al 1989 e successivo aggiornamento in corrispondenza della Variante Generale al PRG.

Le schedature del Piano individuano complessivamente n.369 Edifici, classificabili in:

- a. Abitati;
- b. Disponibili.

Gli edifici individuati come disponibili sono n.239, per un equivalente volumetria pari a 210.917 mc. Di questi n.172 sono classificati come ruderi, ovvero in precarie condizioni e quindi necessari di interventi strutturali significativi, n.172, pari ad una volumetria di 140.646 mc.

Di questo patrimonio edilizio “disponibile” si ipotizza una percentuale di attuazione nel periodo 1990-2015, con stima su tre livelli di percentuale: 20%, 50% e 70%.

La tabella di seguito ne riporta la stima espressa in valore assoluto e in volumetria relativa ricavata.

CONSISTENZA PATRIMONIO IMMOBILIARE (Fonte: PRG vigente - Schede B - Rielaborazione U.T. 2013)								
	Totale		"Abitate"		"non occupati"		"ruderì"	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
N. Schede-edifici del patrimonio immobiliare rilevate - art.10	369	100	130	35.23	67	28.04	172	71.96
Volume (mc) da schede-edifici del patrimonio immobiliare rilevate - art.10	262 887	100	51 970	19.76	70 271	33.32	140 646	66.68
Stima edifici recuperati in 25 anni (1990-2015)								
20% - numero					13		34	
20% - volume					14 054		28 129	
50% - numero					34		86	
50% - volume					35 135		70 323	
70% - numero					47		120	
70% - volume					49 190		98 452	
Stima edifici da recuperare dal 2015								
20% - numero					54		138	
20% - volume					56 217		112 517	
50% - numero					7		86	
50% - volume					35 135		70 323	
70% - numero					20		52	
70% - volume					21 081		42 194	

I nuovi termini del dimensionamento del PAT

La legge urbanistica regionale 11/04 pone delle nuove questioni rispetto al tema del dimensionamento dello strumento urbanistico comunale. Il PAT in quanto piano strutturale deve individuare le quantità delle nuove aree da sottoporre ad edificazione in un'ottica di programmazione di medio-lungo periodo. Il PAT ha una scadenza illimitata anche se il dimensionamento deve essere sostanzialmente decennale.

Nella cartografia progettuale del PAT devono essere individuate le linee di potenziale sviluppo e linee di contenimento dell'edificato. Il Piano degli Interventi successivo, con una validità quinquennale, deve invece individuare e perimetrare le aree e definire esattamente la quantità dei volumi da edificare nel breve periodo.

Il calcolo della superficie naturale e seminaturale massima trasformabile

Avvio del Piano – Calcolo della SAU

In coerenza con l'obiettivo di salvaguardare il bene territorio la nuova legge urbanistica regionale, attraverso gli Atti di Indirizzo, ha stabilito che vi sia un limite massimo di sottrazione di territorio agricolo da destinare ad altre funzioni (art.50, comma 1, lettera c.).

In particolare in sede di PAT si deve determinare il quantitativo massimo della zona agricola trasformabile facendo riferimento al rapporto tra la Superficie Agricola Utilizzata (SAU) e la Superficie Territoriale Comunale (STC).

L'obiettivo esplicito di tale dimensionamento è quello di fissare una soglia massima di superficie trasformabile all'interno della quale dovranno essere fatte le previsioni (di nuova edificazione, di standard e di infrastrutturazione) per la durata del PAT. Il dimensionamento volumetrico deve essere elaborato per un periodo decennale e realizzato attraverso i Piani degli Interventi quinquennali.

La modalità di calcolo per individuare la superficie massima parte dai rapporti medi regionali determinati per tipo di territorio (pianura, collina, montagna). Questo, a sua volta, è messo in relazione con il trend che si è avuto nell'ultimo decennio intercensuario (1990-2000). Ciò ha consentito di trovare dei numeri indici di riferimento per tipologia geografica e per percentuale di SAU trasformata.

SAU/STC

Marostica rientra nella categoria dei comuni di collina con un rapporto tra SAU e STC superiore all'indice di riferimento fissato dalla Regione per i comuni di pianura: 49,77% contro il limite di 45,40%.

Applicando il numero indice di trasformabilità fissato dalla Regione (numero indice: 1,3) si ottiene il valore di 23,61 ha, al quale, così come previsto dallo stesso Atto di indirizzo regionale, è possibile applicare un incremento pari al 10%, che rappresenta la massima superficie trasformabile per il periodo di validità del PAT.

Consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 – Misure per il contenimento del consumo di suolo

Il presente PAT costituisce momento di adeguamento e conformazione dello strumento urbanistico comunale alla LR 14/2017 "Misure sul contenimento di suolo" e successiva DGR n.668/2018 "Individuazione della quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio regionale ai sensi dell'art. 4 comma 2 lett a) della Legge Regionale 6 Giugno 2017 n.14".

Il 6 giugno 2017 è stata approvata la Legge sul consumo di suolo della Regione Veneto che detta norme per il contenimento del consumo, nel rispetto dei seguenti obiettivi:

- a) ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato per usi insediativi e infrastrutturali;
- b) individuare le funzioni eco-sistemiche dei suoli e le parti di territorio dove orientare il ripristino della naturalità;
- c) promuovere e favorire l'utilizzo di pratiche agricole sostenibili, recuperando e valorizzando il terreno agricolo;
- d) individuare le parti di territorio a pericolosità idraulica e geologica, incentivandone la messa in sicurezza;
- e) valutare gli effetti degli interventi di trasformazione sulla salubrità dell'ambiente e sul paesaggio;
- f) incentivare il recupero, il riuso, la riqualificazione e la valorizzazione degli ambiti di urbanizzazione consolidata;
- g) ripristinare il prevalente uso agrario degli ambiti a frammentazione territoriale;
- h) valorizzare le ville venete e il loro contesto paesaggistico;
- i) rivitalizzare la città pubblica e promuovere la sua attrattività, fruibilità, qualità ambientale ed architettonica;
- j) assicurare la trasparenza amministrativa e la partecipazione informata dei cittadini;
- k) attivare forme di collaborazione pubblico-privato che contribuiscano alla riqualificazione della città/territorio.

La normativa regionale all'art. 12 definisce gli ambiti in cui non viene applicata e nello specifico a:

- a) gli interventi ricadenti negli ambiti di urbanizzazione consolidata comprendenti (art. 2, comma 1, lett. e) l'insieme delle parti del territorio:
 - già edificato;
 - comprensivo delle aree libere intercluse o di completamento destinate dallo strumento urbanistico alla trasformazione insediativa;
 - comprensivo delle dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, delle infrastrutture e delle viabilità già attuate, o in fase di attuazione;
 - oggetto di un PUA approvato;
 - riconoscibile nei nuclei insediativi in zona agricola.

L'apparato normativo e strumentale relativo al contenimento del consumo di suolo e alla specifica Variante al Piano di Assetto del Territorio introduce questi nuovi termini, propedeutici alla pianificazione comunale:

- a. Ambiti di urbanizzazione consolidata;

- b. Suolo naturale e Suolo seminaturale;
- c. Riuso e Riuso temporaneo;
- d. Rigenerazione urbana (sostenibile).

Ambiti di Urbanizzazione Consolidata AUC

Il principio di fondo della L.R. 14/2017 è dato dal concetto per cui il suolo diventa ad ogni effetto una risorsa da preservare, nell'interesse di tutti; Essendo quindi una risorsa scarsa, non può essere lasciato a disposizione di tutti, con un consumo di tipo "indiscriminato", ma bensì per contraltare questo deve privilegiare il riuso dell'esistente e il suo completamento laddove già facente parte della forma e della struttura urbana.

L'importanza della definizione degli ambiti di urbanizzazione consolidata AUC è data dal fatto quindi che questi sono sottratti al rigore del divieto di consumo di nuovo suolo naturale e seminaturale, e per tale motivo gli interventi ivi previsti sono sempre possibili. Questo è un approccio che riprende e da continuità a politiche urbanistiche già presenti in altre Regioni (esempio Toscana, Emilia Romagna) e che tendono a legittimare la forma urbana o la "piattaforma urbana".

La definizione normativa di tali ambiti comprende, quindi:

Le parti di territorio già edificato destinate dallo strumento urbanistico alla trasformazione insediativa, ivi comprese le aree libere intercluse e quelle di completamento;

Le aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive;

Le infrastrutture e le opere viabilistiche già attuate o in fase di attuazione;

Le aree intercluse in piani urbanistici attuativi approvati;

I nuclei insediativi in zona agricola.

Suolo naturale e Suolo seminaturale

I dati sull'uso del suolo, sulla copertura vegetale e sulla transizione tra le diverse categorie d'uso figurano tra le informazioni più frequentemente richieste per la formulazione delle strategie di gestione sostenibile del patrimonio paesistico-ambientale e per controllare e verificare l'efficacia delle politiche ambientali e l'integrazione delle istanze ambientali nelle politiche settoriali (agricoltura, industria, turismo, ecc.).

A questo riguardo, uno dei temi principali è la gestione o il monitoraggio della trasformazione da un uso 'naturale' (quali ad esempio le aree umide) ad un uso 'semi-naturale' (quali ad esempio i coltivi) o 'artificiale' (quali edilizia, industria, infrastrutture e relative pertinenzialità). Tali transizioni, oltre a determinare la perdita, nella maggior parte dei casi permanente e irreversibile, di suolo fertile, causano ulteriori impatti negativi, quali frammentazione del territorio, riduzione della biodiversità, alterazioni del ciclo idrogeologico e

modificazioni microclimatiche. Inoltre la crescita e la diffusione delle aree urbane e delle relative infrastrutture determinano un aumento del fabbisogno di trasporto e del consumo di energia, con conseguente aumento dell'inquinamento acustico, delle emissioni di inquinanti atmosferici e di gas serra.

Riuso e Riuso Temporaneo

La L.R. 14/2017 introduce nel glossario di Piano il concetto di “interventi di riuso temporaneo del patrimonio immobiliare esistente”, con la quale, per un determinato arco temporale, viene legittimata la possibilità di imprimere destinazioni diverse agli immobili inutilizzati, anche in eventuale contrasto con il Piano Urbanistico vigente. Terminato questo periodo “transitorio, l’immobile torna alla destinazione originaria.

L’approccio di tale innovazione è quello di perseguire il recupero e il riuso di spazi e contenitori vuoti e/o incongrui, per funzioni temporanee, considerate come reali alternative al consumo di nuovo suolo naturale e di breve periodo dal punto di vista progettuale. Tali azioni e strategie appaiono quindi utili per attivare nuove opportunità economiche (a tempo zero) e altresì per ricercare (e sperimentare) nuove funzioni e tipi di fruizioni capaci di porsi come contraltare al degrado o al non utilizzo di determinati spazi e volumi, anche in termini di accessibilità e di apertura (anche pubblica) di spazi all’oggi compromessi o negati.

L’oggetto del progetto quindi in questo caso sono i volumi dismessi e i volumi inutilizzati, caratterizzati specialmente dall’essere immobili o compendi edilizi che hanno già adempiuto storicamente alla loro funzione originaria o che non sono più adatti a svolgerla (funzionalmente, socialmente, economicamente...). In questo scenario il riuso è sinonimo di sostituzione funzionale propedeutica eventualmente alla sua sostituzione fisica.

Rigenerazione e Riqualificazione urbana (sostenibile)

La L.R. 14/2017 introduce ancora il termine (e concetto e strumento) della rigenerazione e della riqualificazione urbana (sostenibile), laddove questa entra all’interno di un mutarsi delle dinamiche socioeconomiche e urbanistiche, locali e territoriali, che ha portato ad una diversa domanda (privata, pubblica).

La domanda all’oggi si è spostata da una “domanda quantitativa” ad una “domanda qualitativa”, laddove l’approccio del piano da utilizzare deve basarsi sul concetto del progetto dell’oggetto o progetto del luogo. Questo si traduce in una lettura ricognitiva del territorio e dei suoi manufatti (pubblici e privati, edilizi e infrastrutturali, spazi pieni e spazi vuoti) puntuale e di sistema, legata alle caratteristiche tipologiche, formali e relativi materiali.

Il progetto dell’oggetto è allo stesso tempo progetto del luogo, laddove ogni progetto deve essere autoriferito (manufatto e relativa pertinenza) e legante con il tessuto e il territorio limitrofo, anche mediante la lettura semiotica del

paesaggio stesso (filari, ecotoni, reticolo idrografico, pertinenzialità informali....)

Il risultato finale deve essere un'articolazione dello spazio, costruito e vuoto, a parità di considerazione rispetto al progetto di luogo, finalizzata alla tutela dell'edificio, nella sua morfotipologia e nel suo essere parte di un paesaggio storico urbano e rurale riconoscibile, dove il concetto di spazio pubblico assume

A tal riguardo la presente conformazione comunale alla LR 14/2017 individua alcuni ambiti, a livello strategico, che possono introdurre il tema della rigenerazione e/o della riqualificazione, urbana e paesaggistica ed ecologica, all'interno del territorio. Tali ambiti pre-individuati presentano caratteristiche fisiche, morfologiche, di composito urbanistico ed edilizio e paesaggistiche differenti, laddove la finalità però è la medesima: perseguire una recupero sostenibile della stessa, attraverso un migliore inserimento urbanistico dell'area, la sua qualificazione in termini di forme e materiali e impatti e ancora perseguire in alcuni casi il recupero di un'area non utilizza o incompatibile con il tessuto limitrofo o con il contesto territoriale in cui ricade.

Tali strategie, da intendersi di breve-medio-lungo periodo, devono trovare gli strumenti e le regole di rigenerazione e riqualificazione in sede di Piano degli Interventi o di strumento attuativo.

Il PAT, in sede di adeguamento e conformazione alla LR 14/2017 e successiva DGR 668/2018 di applicazione, trova come elemento prioritario e primario **l'individuazione del tessuto urbanizzato ed edificato**, così come definite dalla LR 14/2017 stessa. Tale ambito non anticipa l'urbanizzazione consolidata predefinita ai sensi della L.R. 11/2004 e relativi Atti di indirizzo per la formazione del PAT.

Sono considerate come ambiti di urbanizzazione consolidata, ai sensi della LR 14/2017 e della DGR n.668/2018, nel territorio comunale::

- a. le zto A, B, C,D;
- b. gli ambiti dei Nuclei Consolidati;
- c. le zto F ovvero le aree a standard attuate o acquisite al patrimonio pubblico comunale anche se non realizzate;
- d. la viabilità compresa tra le aree urbanizzate di cui ai punti precedenti;
- e. i PUA approvati e ancora vigenti od oggetto di istanza già presentata;
- f. le aree intercluse definibili attraverso i seguenti criteri fisici e urbanistici:
- g. accessibilità esistente all'ambito;
- h. una ridotta dimensione in termini di superficie territoriale;
- i. una posizione e morfologia tale da non compromettere il paesaggio agricolo o naturale in cui insiste;

- j. sono, inoltre, nella definizione di urbanizzazione consolidata per il territorio comunale, considerati e fatti salvi gli edifici singoli in zona agricola e relativa pertinenza, le attività produttive in zona impropria e le schedature puntuali di aree pertinenti dei fabbricati di valore architettonico o ambientale nei centri rurali e aree interessate da edificazione di più vecchio impianto nei centri rurali, in quanto seppur non essendo aree tali dal punto di vista del diritto lo sono dal punto di vista dell'uso del suolo.

Per quanto riguarda gli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata definiti dall'art. 2 comma 1, lett. e "l'insieme delle parti del territorio già edificato, comprensivo delle aree libere intercluse o di completamento destinate dallo strumento urbanistico alla trasformazione insediativa, delle dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, delle infrastrutture e delle viabilità già attuate, o in fase di attuazione, nonché le parti del territorio oggetto di un piano urbanistico attuativo approvato e i nuclei insediativi in zona agricola. Tali ambiti di urbanizzazione consolidata non coincidono necessariamente con quelli individuati dal piano di assetto del territorio (PAT) ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera o), della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11;" è stata predisposta una cartografia su base CTR con l'individuazione del territorio urbanizzato consolidato definito ai sensi della L 14/2017 e della DGR n.668/2018.

In data 24 giugno 2017 è entrata in vigore la nuova legge regionale 6 giugno 2017, n. 14 avente per oggetto "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio". Tale legge promuove un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica che da oggi, deve essere ispirata ad una nuova coscienza delle risorse territoriali ed ambientali; in particolare la nuova disciplina mira a ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo comunitario di azzerarlo entro il 2050. A tal fine l'articolo 4 della legge regionale n. 14/2017 introduce misure di programmazione e di controllo sul contenimento del consumo di suolo, affidando alla Giunta regionale importanti compiti gestionali ed attuativi.

Con provvedimento n. 668 del 15 maggio 2018, la Giunta regionale del Veneto ha approvato la definizione, ai sensi dall'art. 4 della legge regionale n. 14/2017, della quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio regionale e la sua ripartizione per ambiti comunali o sovracomunali omogenei.

Dall'analisi degli obiettivi e dal confronto con i dati territoriali trasmessi dai Comuni, è stata stimata la quantità massima di consumo di suolo ammessa nel Veneto fino al 2050 pari a 12.793 ettari e una "riserva" di suolo di 8530 ettari per le opportune revisioni e rideterminazioni che dovessero necessitare negli

anni, avendo avuto cura, altresì, di favorire e promuovere processi di riqualificazione urbana, riqualificazione edilizia e ambientale e rigenerazione urbana sostenibile.

Le trasformazioni urbanistiche che avvieranno i Comuni, dovranno essere quindi indirizzate prioritariamente verso soluzioni che privilegino interventi di recupero, riqualificazione e rigenerazione, ai sensi degli articoli 5, 6 e 7 della L.R. n. 14/2017.

Tale principio, già enunciato all'articolo 2 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio", viene ulteriormente sviluppato dalla L.R. n. 14/2017 che assume, tra i principi informativi, la riduzione progressiva del consumo di suolo, la rinaturalizzazione del suolo impropriamente occupato, la riqualificazione e la rigenerazione.

Si evidenzia in riferimento alla quota assegnata di suolo consumabile che la DGR n.668/2018 prevede specificatamente che "il calcolo del consumo di suolo si ricavi dal bilancio" tra l'incremento delle superfici naturali e seminaturali interessate da interventi di impermeabilizzazione e le superfici rinaturalizzate. Pertanto le quantità di suolo assegnate ad ogni singolo Comune potranno avere eventuali variazioni dovute a interventi di "compensazione ecologica".

Definizione della quantità di suolo naturale e seminaturale consumabile

Il dimensionamento della quantità massima di suolo consumabile comunale , calcolata ai sensi della L.R. 14/2017 e della successiva DGR esplicativa, è pari a 8,78 ha.

ASO	Codice ISTAT	Comune	Provincia	RESIDUO	CORRETTIVO INDICATORI PER A.S.O.			CORRETTIVO INDICATORI PER I COMUNI				Riferimento Tabelle Allegato D
					RESIDUO RIDOTTO DEL 40%	percentuale dopo CORRETTIVO	RESIDUO DOPO CORRETTIVO	Variazione per classe sismica (2=-0,5%; 3=0%; 4=+0,5%)	Variazione per tensione abitativa (n=0%; si=+0,5%)	Variazione per varianti verdi (0,0001+0,05=-0,50%; 0,06+0,10=-1%; 0,11+1,14=-1,5%)	QUANTITÀ MASSIMA DI CONSUMO DI SUOLO AMMESSO	
				ha	ha	%	ha	%	%	%	ha	
5	24057	Marostica	Vicenza	15,48	9,29	95,00%	8,82	0,00%	0,00%	-0,50%	8,78	
25	37031	Marostica	Vicenza	60,05	36,03	60,00%	33,10	0,00%	0,00%	0,00%	33,35	

Il consumo della quantità massima di suolo consumabile, ovvero della parte di territorio esterna al perimetro di urbanizzazione individuate, e fatte salve le casistiche precedentemente definite, dovrà essere monitorato dal Comune in sede di P.I., dalla sua adozione e a seguito del rilascio dei titoli abilitativi edilizi e dei piani attuativi., anche attraverso il controllo della cosiddetta compensazione ecologica.

In sede di redazione di ogni singola Variante al Piano degli Interventi dovrà essere effettuato il bilancio sull'effettivo consumo di suolo agricolo, il quale dovrà riportare, indicativamente:

- a. I dati conoscitivi di origine, ovvero i dati di riferimento in termini di quantità di suolo massima consumabile, superficie territoriale comunale, superficie degli ambiti di urbanizzazione consolidata e la superficie esterna a quest'ultima;
- b. Il registro delle singole trasformazione comportanti consumo di suolo e/o recupero di suolo naturale o seminaturale, ovvero i dati di riferimento, per zona urbanistica omogenea, della quantità confermata e/o di nuova previsione esterna al perimetro degli ambiti di urbanizzazione consolidata, comprensiva dei riferimenti relativi alla superficie effettivamente attuata, del periodo di inizio lavori e del periodo di fine lavori;
- c. Il bilancio di sintesi del consumo di suolo, ovvero i dati di sintesi del bilancio ricavato, dati dal residuo del suolo consumabile (previsione), dal residuo del suolo consumabile (attuazione), dalla nuova superficie degli ambiti di urbanizzazione consolidata ricavata, dalla superficie esterna agli ambiti di urbanizzazione consolidata ricavata.
- d. tale bilancio deve anche verificare e quantificare i PUA non attuati alla loro scadenza, definendoli in maniera specifica all'interno del dimensionamento già previsto; tali superfici, ridestinate, a parità di dimensionamento, non concorrono a consumare il suolo naturale definito dalla DGR.

REGISTRO DEL CONSUMO DI SUOLO					
1. DATI CONOSCITIVI DI ORIGINE					
A		B	C	D	E
DCC Adozione Var. PAT di Adeguamento	DCC Approvazione Var. PAT di Adeguamento	Quantità di suolo consumabile assegnata con DGR 668/2018 - ha -	Superficie Territoriale Comunale - ha -	Superficie Ambiti di Urbanizzazione Consolidata - ha -	Superficie Territorio aperto - ha -
DCC n. Del	DCC n. Del				0
2. PREVISIONI OPERATIVE degli STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI (P.I.)					
DCC Adozione - Var.		DCC n. Del			
DCC Approvazione - Var.		DCC n. Del			
F	G	H	I	L	M
Numero Progressivo - n -	Destinazione d'uso - Zto -	Superficie esterna agli AUC (D) - mq -	Superficie esterna agli AUC (D) - ha -	Monitoraggio - Superficie attuata - mq -	Monitoraggio - Superficie attuata - ha -
1					
2					
3					
4					
5					
3. BILANCIO DEL CONSUMO DI SUOLO					
N	O	P	Q		
Bilancio del Residuo di Suolo Consumabile - Previsione (B - I) - ha -	Bilancio del Residuo di Suolo Consumabile - Monitoraggio (B - M) - ha -	Bilancio degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata (D + M)	Bilancio del Territorio Aperto (C - P)		
4. AMBITI CON PREVISIONE URBANISTICA DECADUTA					
A		B	C	D	E
		Quantità di suolo consumabile da ripianificare ulteriore rispetto alla DGR 668/2018 - ha -			
5. PREVISIONI OPERATIVE degli STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI (P.I.)					
DCC Adozione - Var.		DCC n. Del			
DCC Approvazione - Var.		DCC n. Del			
F	G	H	I	L	M
Numero Progressivo - n -	Destinazione d'uso - Zto -	Superficie esterna agli AUC (D) - mq -	Superficie esterna agli AUC (D) - ha -	Monitoraggio - Superficie attuata - mq -	Monitoraggio - Superficie attuata - ha -
1					
2					
3					
4					
5					
6. BILANCIO DEL CONSUMO DI SUOLO					
N	O	P	Q		
Quantità di suolo consumabile da ripianificare ulteriore rispetto alla DGR 668/2018- Previsione (B - I) - ha -	Quantità di suolo consumabile da ripianificare ulteriore rispetto alla DGR 668/2018- Monitoraggio (B - M)				

Il Dimensionamento

La questione della domanda insediativa è un tema centrale rispetto alle scelte effettuate con il PAT, alla luce delle novità introdotte dalla LR 11/2004. Il legislatore regionale, oltre a definire una metodologia diversa di calcolo del dimensionamento di Piano, nella sua impostazione generale, stabilisce di fatto un differente approccio rispetto al passato.

Nello specifico la Legge urbanistica regionale, presuppone di individuare, per singolo ATO, il carico insediativo aggiuntivo quantificando gli standard per singola destinazione d'uso.

Riguardo al dimensionamento residenziale, esso è previsto corrispondente alla somma degli abitanti teorici insediabili previsti negli ATO, con i residenti insediati comprensivi di quelli teorici previsti dal vigente PRG, ancorché non realizzati.

La suddivisione per ATO

Il PAT suddivide il territorio comunale in 4 ATO/R per ognuna dei quali viene descritto lo stato di fatto e lo stato di progetto (o logica territoriale) comprensivo del dimensionamento specifico del singolo ATO/R.

Il dimensionamento deve comunque essere considerato nel complesso dell'intero territorio comunale in quanto il limite vincolante in assoluto è la superficie massima di SAU trasformabile.

La suddivisione all'interno delle località, individuate come ATO/R Ambiti Territoriali Omogenei di Rigenerazione, è stata proporzionata rispondendo alle direttive del Documento Preliminare, e l'individuazione del perimetro degli ATO/R è frutto di una lettura sia morfologica, che demografico-insediativa.

Sono stati perciò calibrati degli ATO/R rispettivamente di natura ambientale, residenziale, produttiva e agricola.

A.T.O./R. n.01 Sistema della collina

Descrizione

L'ATO/R n.1 fa riferimento al sistema collinare posto a nord del castello di Marostica e dell'asse infrastrutturale-urbano che attraversa (anche storicamente) il territorio comunale. L'ambito territoriale così individuato. La collina ha un valore di bellezza naturale ma nel corso della storia ha assunto anche un valore legato alla produzione agricola e all'allevamento, diventando un luogo dell'abitare per gli addetti all'agricoltura. Nel secondo dopoguerra ha subito una lenta trasformazione per l'abbandono del settore agricolo mantenendo invece l'abitabilità. La residenza è divisa tra la presenza di una serie di frazioni dotate di autonoma identità e una dispersione pervasiva su tutta la collina. Le frazioni sono agglomerati che hanno un "centro" con la presenza di servizi di base: scuola, chiesa, poste, una area sportiva, un minimo di commercio al dettaglio, un esercizio di bar-ristorazione.

Obiettivi

Gli obiettivi del Piano sono la salvaguardare e la valorizzazione dei centri ed i luoghi della centralità delle singole frazioni/agglomerati, anche continuando le politiche e le strategie di restauro della architettura e dell'edilizia minore ma anche degli spazi aperti. Questo comporta di poter la possibilità in alcune di queste frazioni di poter inserire nuova edificazione, anche e soprattutto in relazione alle richieste pervenute al Piano. Il Piano dovrà anche valutare i percorsi di interconnessione viabilistici e soprattutto le criticità date in alcuni casi dal traffico di attraversamento "improprio"; tale traffico rappresenta comunque anche un'opportunità per le attività commerciali e gli esercizi pubblici.

Temi e strategie

- a. Centri storici e nuclei storici minori (Boli, Borgo Panica, Borgo Pieve, Bressani-Fodati (Val Speron), Caribollo, Carrare, Costame, Crosara, Pedalto (Flori), Piazzette, Placca, S.Luca, Valle San Floriano, Vallonara);
- b. Urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione residenziale;
- c. Servizi di interesse comune esistenti di maggiore rilevanza;
- d. Linee preferenziali di sviluppo insediativo a prevalente destinazione residenziale, riferite alle aree non attuate del PRG vigente, e i relativi limiti fisici all'edificazione;
- e. Assi relazionali strategici da valorizzare-potenziare-disegnare: 03. Asse lungo il Longhella da Vallonara al Fiume Brenta;
- f. Ambiti per la formazione dei parchi e delle riserve naturali di interesse comunale;
- g. Ville individuate nella pubblicazione dell'Istituto regionale per le Ville Venete;
- h. Rete ecologica - Area di connessione naturalistica;
- i. Rete ecologica - Area di completamento ecologico;
- j. Rete ecologica - Area di completamento ecologico.

Direttive

- a. Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per la valorizzazione delle singole frazioni;

- b. Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per l'aggiornamento delle Schede del patrimonio edilizio esistente sparso e censito per adeguare e semplificare i gradi di intervento congruenti con le funzioni attuali; l'obiettivo deve essere quello di favorire il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente. Le destinazioni ammissibili devono spaziare dalla residenza alle attività connesse al turismo slow e all'artigianato locale.

A.T.O./R.		1	Sistema della Collina	
Carico residenziale aggiuntivo			Standard urbanistici mq	
Residenziale	mc	12.000	30 mq / ab	
Commerciale/Direzionale	mq	0	1 mq / mq Slp	
Direzionale	mc	0	1 mq / mq	
Produttivo	mq	0	10%	
Turistico	mc	0	15 mq / 100 mc	
Abitanti teorici		num.	67	
Aree di riqualificazione		mq	0	

A.T.O./R. n.02 dorsale urbana consolidata

Descrizione

L'ATO/R n.1 fa riferimento al sistema urbanizzato composto dalla città storica di Marostica, che è stata negli anni sottoposta ad iniziative urbanistiche che l'hanno salvaguardata e valorizzata, con il risultato che la stessa si trova in buono stato di conservazione sia nel materiale dell'architettura sia per quanto riguarda gli spazi a terra pubblici, sia nelle Mura del Castello. L'ambito comprende altresì la città contemporanea e recente disposta lungo la dorsale infrastrutturale e urbana che si dispone con direzione ovest-est nel territorio comunale.

Obiettivi

Gli obiettivi del Piano per la città storica sono la salvaguardia e la valorizzazione dei luoghi della centralità delle singole frazioni/agglomerati, anche continuando le politiche e le strategie di restauro della architettura e dell'edilizia minore ma anche degli spazi aperti.

Per la città consolidata o contemporanea obiettivo di piano è la definizione di un sistema di microtrasformazioni del tessuto: processi puntuali di rigenerazione della città che consentono, con l'effetto cumulativo della azioni per l'incremento della qualità urbana. Le azioni riguardano singoli edifici e aree pubbliche che possono essere attuate da privati e piccoli imprenditori che agiscono sulla città esistente e ne migliorano le prestazioni. Per favorire tali processi, il progetto di Piano deve individuare gli strumenti più idonei per l'attuazione degli interventi.

Tem e strategie

- a. Centri storici e nuclei storici minori;
- b. Urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione residenziale;
- c. Urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione produttiva;
- d. Servizi di interesse comune esistenti di maggiore rilevanza;
- e. Edificazione diffusa;
- f. Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale: 01. Porta Ovest, 02. Asse Marostica-Marsan;
- g. Linee preferenziali di sviluppo insediativo a prevalente destinazione residenziale, riferite alle aree non attuate del PRG vigente, e i relativi limiti fisici all'edificazione;
- h. Assi relazionali strategici da valorizzare-potenziare-disegnare: 01. Asse Porta Ovest - Scuole di Via Dale Laste - Impianti sportivi – Longhella, 02. Asse Centro Storico - Scuole di Via Dale Laste - Impianti sportivi – Longhella, 03. Asse lungo il Longhella da Vallonara al Fiume Brenta;
- i. Ville individuate nella pubblicazione dell'Istituto regionale per le Ville Venete;
- j. Edifici e complessi, e relative pertinenze, di valore monumentale testimoniale e relativo eventuale contesto figurativo;
- k. Coni visuali;
- l. Rete ecologica - Area di completamento ecologico;
- m. Rete ecologica - Area di completamento ecologico.

Direttive

- a. Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per la valorizzazione delle singole parti della città;
- b. Il P.I. dovrà Individuare il perimetro della Città Storica ampliando eventualmente verso gli ambiti fuori Porta Est (ambito di Via Campo Marzio) e fuori Porta Ovest (ambito del Distretto Sanitario) e nell'ambito della quinta collinare del Castello;
- c. Il P.I. dovrà specificare gli strumenti di progetto e la procedura di controllo-monitoraggio per quanto riguarda le aree private.

A.T.O./R.		2	Dorsale urbana consolidata	
Carico residenziale aggiuntivo			Standard urbanistici mq	
Residenziale	mc	155.600	30 mq / ab	
Commerciale	mq	0	1 mq / mq Slp	
Direzionale	mc	0	1 mq / mq	
Produttivo	mq	0	10%	
Turistico	mc	0	15 mq / 100 mc	
Abitanti teorici		num.	521	
Aree di riqualificazione		mq	36.251	

A.T.O./R. n.03 Sistema della produzione

Descrizione

L'ATO/R n.3 fa riferimento al sistema produttivo posto nel settore sud comunale. L'area produttiva della città di Marostica si è sviluppata dagli anni 60 in avanti ed è stata collocata a sud del territorio comunale, accuratamente distante dalla città storica nella parte pianeggiante verso valle, cioè verso Vicenza. La dimensione di questa parte di città è notevole e ingombrante. La superficie complessiva è pari a 104.76 ettari pari a due volte la Città storica (ha 55.84) e di poco inferiore alla città contemporanea. La città produttiva rappresenta circa il 20% del territorio pianeggiante del comune. L'area è quasi completamente edificata. Vi sono dei lotti ancora liberi in una percentuale del 15-20% rispetto al totale urbanizzato. L'area è direttamente in connessione con la grande viabilità della pedemontana, arteria di rilevanza regionale ora in fase di realizzazione per diventare autostradale. La sua lettura nel composito urbanistico evidenzia alcune ipotesi di assetto, anche legato alla viabilità (es. controstrade di accesso), che però risultano essere solo parti di un disegno complessivo non continuo e non omogeneo.

Obiettivi

L'aspetto urbanistico deve essere coniugato con quello edilizio-(architettonico). La congiunzione può avvenire attraverso la riprogettazione dello spazio aperto e il restyling edilizio almeno delle facciate prospicienti lo stesso. Mentre la prima può essere assunta dal pubblico la seconda è a carico del privato. Il progetto migliore è quello però che vede la condivisione tra soggetti privati e soggetto pubblico. Il PAT individua anche questo come un progetto-programma di riqualificazione. Come cioè un progetto strategico.

A questo proposito il dimensionamento previsto dal PAT per la funzione produttiva viene definito a partire dal residuo PRG (è un di cui, pertanto)) incrementato di una quantità utile per attivare strategie di miglioramento, consolidamento e qualificazione delle aree produttive poste entro il tessuto urbanizzato consolidato; questo comporta che non essendo previste altre previsioni di piano eccedenti quelle già previste dalla pianificazione urbanistica previgente, sia anche rispettato il limite agli ampliamenti di cui all'art. 67 e all'art.68 delle Norme Tecniche del PTCP.

È bene precisare, infine, che il PTRC attribuisce una rilevanza strategica alle aree afferenti ad alcuni nodi infrastrutturali (vedi articolo 40 delle Norme Tecniche del PTRC), tra cui i caselli autostradali per un raggio di 2.000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello. Nel caso di Marostica questo ha una ricaduta sul casello autostradale posto nel margine sud-ovest comunale. Di seguito l'estratto di riferimento normativo:

ARTICOLO 40 - Aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alle superstrade e alle stazioni della Rete ferroviaria regionale

1. Sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale le aree ricadenti in uno o più comuni, afferenti a:

a) i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, esistenti e previsti dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 2000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello;

b) le stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi AC/AV per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico della stazione;

c) le stazioni della rete ferroviaria regionale, esistenti e previste dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico della stazione.

2. Nelle aree di cui al comma 1, tenuto conto della loro rilevanza, sono favorite forme di rigenerazione urbana sostenibile, ai sensi dell'articolo 7 della l.r. 14/2017, sulla base dei criteri e degli obiettivi indicati dalla Giunta regionale.

3. Nell'ottica di una riorganizzazione e riqualificazione del sistema infrastrutturale e insediativo, lo sviluppo urbanistico delle aree di cui al comma 1 prevede un riordino degli eventuali insediamenti e delle attività esistenti, ivi compresi quelli ricadenti nei territori esterni funzionalmente connessi. Fatto salvo quanto previsto dagli strumenti urbanistici comunali vigenti alla data di entrata in vigore del presente piano, qualora lo sviluppo urbanistico interessi:

a) aree di dimensioni superiori a 5 ettari e con destinazioni d'uso produttivo, commerciale, logistico, turistico-ricettivo, si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", e dell'articolo 6, comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11 "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010";

b) aree che, al di fuori delle ipotesi di cui alla lettera a), ricadono all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla lettera e), del comma 1, dell'articolo 2, della l.r. 14/2017, si procede mediante la presentazione, da parte del Comune, di un'istanza alla Giunta regionale che, entro 60 giorni dal suo ricevimento, può dichiarare la sussistenza dell'interesse, ai fini della mobilità regionale, di tutta o parte delle aree di cui al comma 1; in tale caso si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi della lettera a); diversamente, trascorso inutilmente il termine, il Comune può procedere autonomamente.

4. La Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente in materia urbanistica e i comuni territorialmente interessati, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente piano, procede alla ricognizione delle aree di cui al comma 1, provvedendo alla loro classificazione con riferimento al grado di interesse pubblico ai fini della mobilità regionale e alla definizione delle strategie di intervento ai fini dell'applicazione del presente articolo; decorso tale termine non si applicano le disposizioni di cui al comma 3.

Temi e strategie

- a. Centri storici e nuclei storici minori;
- b. Urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione residenziale;
- c. Urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione produttiva;
- d. Servizi di interesse comune esistenti di maggiore rilevanza;
- e. Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale: 04 –Via Vicenza SP248;
- f. Linee preferenziali di sviluppo insediativo a prevalente destinazione produttiva, riferite alle aree non attuate del PRG vigente, e i relativi limiti fisici all'edificazione;
- g. Rete ecologica - Area di completamento ecologico;

Directive

- Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per la valorizzazione delle singole parti della città;
- Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per la ricerca di una mixité funzionale, anche individuazione di servizi alle imprese;
- Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per il recupero dei fronti stradali e dei fronti produttivi, anche dal punto di vista estetico e architettonico.

A.T.O./R.		3	Sistema della Produzione	
Carico residenziale aggiuntivo			Standard urbanistici mq	
Residenziale	mc	7.500	30 mq / ab	
Commerciale	mq	0	1 mq / mq Slp	
Direzionale	mc	0	1 mq / mq	
Produttivo	mq	70.000	10%	
Turistico	mc	0	15 mq / 100 mc	
Abitanti teorici	num.	42		
Aree di riqualificazione	mq	0		

A.T.O./R. n.04 Sistema rurale e urbano-rurale

Descrizione

L'ATO/R n.4 fa riferimento al sistema a carattere rurale e urbano-rurale posto nel settore sud comunale; in tale ambito di territorio il sistema degli spazi aperti (rurali e ambientali) si incrocia con un sistema edificato diffuso e lineare, a carattere urbano.rurale.

Obiettivi

Per tale ambito territoriale l'obiettivo di Piano è la valorizzazione del sistema degli spazi aperti e rurale come sistema ordinatore della parte di territorio, prevedendo interventi di completamento compatibili e sostenibili. L'ambito è da valorizzare anche con riferimento al settore primario, anche alla luce della presenza di parti rurali integre.

Temi e strategie

- Urbanizzazione consolidata a prevalente destinazione residenziale;
- Servizi di interesse comune esistenti di maggiore rilevanza;

- c. Edificazione diffusa;
- d. Assi relazionali strategici da valorizzare-potenziare-disegnare: 01. Asse Centro Storico/Porta Ovest - Scuole di Via Dale Laste - Impianti sportivi – Longhella, 03. Asse lungo il Longhella da Vallonara al Fiume Brenta;
- e. Rete ecologica - Area di completamento ecologico;
- f. Rete ecologica – corridoio ecologico.

Direttive

- a. Il P.I. dovrà definire regole e strumenti per il recupero del patrimonio edilizio dismesso o non più funzionale al fondo agricolo, anche ridestinandolo verso funzioni di tipo turistico e ricettivo sostenibili;
- b. Il P.I. dovrà verificare le aziende agricole esistenti, e le loro relative pertinenze fondiari, e definire regole per la tutela e la valorizzazione/potenziamento delle stesse.

A.T.O./R.		4	Sistema rurale e urbano-rurale	
Carico residenziale aggiuntivo			Standard urbanistici mq	
Residenziale	mc	3.800	30 mq / ab	
Commerciale	mq	0	1 mq / mq Slp	
Direzionale	mc	0	1 mq / mq	
Produttivo	mq	0	10%	
Turistico	mc	0	15 mq / 100 mc	
Abitanti teorici		num.	25	
Aree di riqualificazione		mq	0	

Si riportano di seguito i quadri di sintesi della verifica della sostenibilità del dimensionamento di Piano, in riferimento alla potenzialità edificatoria e in riferimento al consumo di nuovo suolo naturale e seminaturale.

Nello specifico il primo quadro di seguito riportato evidenzia la correlazione tra dimensionamento di PAT (progetto) e la sua ricaduta negli ambiti identificati come “Linee preferenziali di sviluppo” (residenziali, produttive) e come “Aree di rigenerazione e riqualificazione”. La matrice di sintesi evidenzia come il dimensionamento di Piano, per singolo Ambito Territoriale Omogeneo o ATO/R, sia comprensivo dell’attuazione del PRG vigente (per le parti non ancora attuate) e di una quota di surplus di dimensionamento da applicare tramite politiche di riqualificazione, rigenerazione, densificazione e recupero del tessuto edilizio (anche sparso) esistente, in ossequio agli obiettivi definiti dal Piano stesso.

Nota_le righe evidenziate in VERDE OLIVA mostrano ambiti non attuati del PRG vigente destinati ad attrezzature produttive che il PAT reindirizza verso la funzione residenziale prevalente, con un ipotetico indice di bassa densità edilizia, consono e compatibile con il tessuto in cui ricade.

VERIFICA DIMENSIONAMENTO PAT										
NUM	TIPO	ATO	SUP. TERRIT. MQ	ZTO PRG VIG.	INDICE MC/MQ RAPP. COP. %	VOLUME RICAVALTO MC	SUP. COP. MAX RICAVALTA MQ	DEST. PREVALENTE DEFINITA DAL PAT	VOLUME TOTALE RICAVALTO MC - MQ	VOLUME ATO PAT 2020 MC - MQ
21	Linee di sviluppo	1	Collina	C2.1/27	1	3.064	3.064	Residenziale		
22	Linee di sviluppo	1	Collina	C2.1/16	1	3.753	3.753	Residenziale	6.817	12.000
9	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/32	1	4.280	4.280	Residenziale		
10	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.2/18	1,5	6.228	6.228	Residenziale		
11	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/60	1	2.271	2.271	Residenziale		
12	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/28	1	6.103	6.103	Residenziale		
13	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.2/8	1,5	5.742	5.742	Residenziale		
14	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/57	1	5.403	5.403	Residenziale		
15	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.2/19	1,5	4.885	4.885	Residenziale		
16	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/1	1	5.457	5.457	Residenziale		
17	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/1	1	18.601	18.601	Residenziale		
18	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/50	1	3.530	3.530	Residenziale		
19	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/21	1	6.145	6.145	Residenziale		
20	Linee di sviluppo	2	Dorsale urbana	C2.1/53	1	7.688	7.688	Residenziale		
23	Aree Rigen/Riquallif	2	Dorsale urbana	C3/11	1,8	12.090	12.090	Residenziale		
24	Aree Rigen/Riquallif	2	Dorsale urbana	C3/12	1,8	9.199	9.199	Residenziale		
25	Aree Rigen/Riquallif	2	Dorsale urbana	C3/1	1,8	10.922	10.922	Residenziale		
26	Aree Rigen/Riquallif	2	Dorsale urbana	C3/10	1,8	6.636	6.636	Residenziale		
27	Aree Rigen/Riquallif	2	Dorsale urbana	C3/5	1,8	4.606	4.606	Residenziale		
28	Aree Rigen/Riquallif	2	Dorsale urbana	C3/6	1,8	25.723	25.723	Residenziale	145.509	155.600
1	Linee di sviluppo	3	Produttivo	D2	60%		26.814	Produttivo		
2	Linee di sviluppo	3	Produttivo	D2	60%		20.635	Produttivo		
3	Linee di sviluppo	3	Produttivo	D2	60%		6.734	Produttivo		
6	Linee di sviluppo	3	Produttivo	D2	60%		4.299	Produttivo		
7	Linee di sviluppo	3	Produttivo	D2	60%		2.862	Produttivo		
8	Linee di sviluppo	3	Produttivo	D2	60%		4.551	Produttivo	65.895	70.000
4	Linee di sviluppo	3	Produttivo	C2 (ex D2)	0,5	4.342		Residenziale		
5	Linee di sviluppo	3	Produttivo	C2 (ex D2)	0,5	2.760		Residenziale	7.102	7.500
		4	Agricoltura					Residenziale	0	3.800
								Residenziale - Mc Produttivo - Mq	159.428 65.895	178.900 70.000

Il quadro successivo invece riporta la correlazione (o effetto) dell'attuazione delle scelte del PAT rispetto al consumo di nuovo suolo, evidenziando gli ambiti delle strategie di PAT che ricadono entro/fuori dal perimetro del Territorio Urbanizzato così come definito ai sensi della LR 13/2017 e successiva DGR 668/2018.

Il quadro evidenzia come l'attuazione completa degli ambiti di intervento del PAT non comportano la saturazione della quantità massima di nuovo suolo naturale e seminaturale trasformabile, consentendo così un ulteriore margine di pianificazione futura sul territorio comunale.

VERIFICA DIMENSIONAMENTO PAT											
NUM	TIPO	ATO	SUP. TERRIT. MQ	ZTO PRGVIG.	INDICE MC/MQ RAPP. COP. %	VOLUME RICAVAT O	SUP. COP. MAX RICAVALTA	DEST. PREVALENTE DEFINITA DAL PAT	AUC LR 14/2017		
21	Linee di sviluppo	1	3.064	C2.1/27	1	3.064		Residenziale	FUORI		
22	Linee di sviluppo	1	3.753	C2.1/16	1	3.753		Residenziale	DENTRO		
9	Linee di sviluppo	2	4.280	C2.1/32	1	4.280		Residenziale	FUORI		
10	Linee di sviluppo	2	4.152	C2.2/18	1,5	6.228		Residenziale	DENTRO		
11	Linee di sviluppo	2	2.271	C2.1/60	1	2.271		Residenziale	DENTRO		
12	Linee di sviluppo	2	6.103	C2.1/28	1	6.103		Residenziale	DENTRO		
13	Linee di sviluppo	2	3.828	C2.2/8	1,5	5.742		Residenziale	DENTRO		
14	Linee di sviluppo	2	5.403	C2.1/57	1	5.403		Residenziale	DENTRO		
15	Linee di sviluppo	2	3.257	C2.2/19	1,5	4.885		Residenziale	FUORI		
16	Linee di sviluppo	2	5.457	C2.1/1	1	5.457		Residenziale	FUORI		
17	Linee di sviluppo	2	18.601	C2.1/1	1	18.601		Residenziale	FUORI		
18	Linee di sviluppo	2	3.530	C2.1/50	1	3.530		Residenziale	DENTRO		
19	Linee di sviluppo	2	6.145	C2.1/21	1	6.145		Residenziale	FUORI		
20	Linee di sviluppo	2	7.688	C2.1/53	1	7.688		Residenziale	FUORI		
23	Arete Rigne/Riquaillif	2	6.717	C3/11	1,8	12.090		Residenziale	DENTRO		
24	Arete Rigne/Riquaillif	2	5.111	C3/12	1,8	9.199		Residenziale	DENTRO		
25	Arete Rigne/Riquaillif	2	6.068	C3/1	1,8	10.922		Residenziale	DENTRO		
26	Arete Rigne/Riquaillif	2	3.687	C3/10	1,8	6.636		Residenziale	DENTRO		
27	Arete Rigne/Riquaillif	2	2.559	C3/5	1,8	4.606		Residenziale	DENTRO		
28	Arete Rigne/Riquaillif	2	14.291	C3/6	1,8	25.723		Residenziale	DENTRO		
1	Linee di sviluppo	3	44.690	D2	60%	26.814		Produttivo	DENTRO		
2	Linee di sviluppo	3	34.393	D2	60%	20.635		Produttivo	DENTRO		
3	Linee di sviluppo	3	11.224	D2	60%	6.734		Produttivo	DENTRO		
6	Linee di sviluppo	3	7.165	D2	60%	4.299		Produttivo	DENTRO		
7	Linee di sviluppo	3	4.770	D2	60%	2.862		Produttivo	DENTRO		
8	Linee di sviluppo	3	7.585	D2	60%	4.551		Produttivo	DENTRO		
4	Linee di sviluppo	3	8.684	D2	60%	5.210		Residenziale	FUORI		
5	Linee di sviluppo	3	5.520	D2	60%	3.312		Residenziale	FUORI		
						CONSUMO SUOLO		AREE ESTERNE AUC	62.696	6,27 < 8,78	
						NO CONSUMO SUOLO		AREE INTERNE AUC	177.300	17,73	
						TOTALE			239.996	24,00	
						SAU L.R. 11/2004			22,99		
						SUOLO AUC LR. 14/2017			8,78		

Il disegno di Piano

Gli strumenti innovativi del Piano

L'esperienza acquisita nell'applicazione della nuova legge urbanistica regionale evidenzia delle potenzialità dei/nei nuovi strumenti introdotti; le aspettative riposte su di essi sono notevoli come confermato dal PTCP della Provincia di Vicenza, con particolare riferimento alla riorganizzazione delle aree ed attività produttive: la riqualificazione ambientale con riconoscimento dei relativi crediti edilizi (con compensazione ecologica preventiva) sembra essere la soluzione generalizzata per tutti i problemi.

La riconversione di alcuni ambiti e l'incidenza dello strumento del credito edilizio e della perequazione urbanistica e della compensazione è direttamente proporzionale al perseguimento della riqualificazione ambientale del territorio che il progetto e la VAS prefigureranno quale scenario sostenibile.

La perequazione come strumento innovativo di gestione del processo di Piano

La perequazione si pone l'obiettivo di perseguire l'equa distribuzione dei diritti edificatori e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle dotazioni territoriali. Appare quindi utile/indispensabile la cooperazione pubblico-privata finalizzata alla:

- a. alla cessione di suoli al Comune
- b. alla realizzazione di opere di interesse collettivo da parte del Privato;
- c. alla monetizzazione del contributo perequativo mirata alla realizzazione di opere di pubblica utilità da parte del Pubblico.

L'Amministrazione Comunale attribuendo ai proprietari quote di rendita/valore in grado di premiare la proprietà attiva la cooperazione finalizzata alla cessione delle aree anche contestualmente alla realizzazione di specifici interventi capaci di generare benefici per la comunità.

Le finalità della perequazione sono le seguenti:

- a. introdurre in urbanistica le ragioni della politica redistributiva applicata in altri campi della vita sociale (politica salariale, fiscale e tributaria) realizzando quindi condizioni di indifferenza tra i proprietari nei confronti della rendita fondiaria;
- b. acquisire un demanio di aree pubbliche superando l'oneroso istituto dell'esproprio;
- c. raggiungere un maggiore controllo della forma urbana dal momento che tutte le trasformazioni pubbliche e private sono gestite sotto un'unica regia e garantire che le urbanizzazioni primarie e secondarie siano realizzate a carico del privato;

- d. diversa regolazione delle dinamiche del mercato edilizio;
- e. l'amministrazione comunale fissa i modi e i gradi delle trasformazioni (aspetti qualitativi) ma i tempi e le quantità sono regolate dal mercato immobiliare (aspetti quantitativi).

Il primo passaggio riguarda l'individuazione degli ambiti su cui applicare la perequazione.

Nel P.A.T. non è necessario procedere alla individuazione puntuale ed esaustiva delle aree, compito del Piano degli Interventi, ma risulta opportuno effettuare una disamina delle diverse situazioni allo scopo di verificare la coerenza e l'efficacia delle regole perequative rispetto al territorio Comunale e agli obiettivi attesi dall'AC.

I suoli potenzialmente interessati dalla perequazione nel Comune appartengono prioritariamente ad ambiti destinati alla trasformazione urbanistica o comunque alla riprogettazione finalizzata alla qualità urbana ed ambientale che comportano la variazione di alcuni dei parametri riguardanti:

- a. destinazioni d'uso
- b. densità territoriali e fondiari
- c. attrezzature e infrastrutture
- d. ...

in grado di elevare la qualità ed il valore delle aree.

Queste aree di urbanizzazione consolidata hanno maggiore difficoltà ad avvantaggiarsi dall'applicazione della perequazione in quanto potrebbero richiedere un importante aumento della potenzialità edificatoria, e quindi del carico urbanistico

Le aree per le quali il Piano potrebbe prevedere l'impiego del meccanismo perequativo, coerentemente con le "azioni strategiche" individuate potrebbero essere le seguenti:

- a. ambiti di riqualificazione e ristrutturazione urbana;
- b. cortine edilizie lungo la viabilità principale;
- c. nuclei di edificazione diffusa;
- d. ambiti per il trasferimento delle attività in zona impropria;
- e. ambiti per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale;
- f. aree destinate a servizi non ancora attuate;
- g. ...

Gli ambiti di riqualificazione e ristrutturazione urbana possono essere riferiti a due tipologie:

- a. aree dismesse;
- b. aree a destinazione residenziale caratterizzate da funzioni non residenziali dove il piano vigente prevede già (vedi aree di degrado, schede normative, piani attuativi, ...) i principali parametri urbanistici/edilizi;
- c. aree occupate da attività produttive localizzate in zona impropria già riconosciute dal PRG vigente e come tali destinate alla trasformazione o alla delocalizzazione.

Il Comune potrebbe finalizzare la perequazione prioritariamente all'acquisizione di suoli e infrastrutture da utilizzare per:

- d. realizzazione/potenziamento di servizi di interesse pubblico, attrezzature collettive, viabilità...
- e. tutela delle aree meritevoli di conservazione ambientale e paesaggistica;
- f. risoluzione conflitti tra destinazioni d'uso non compatibili in cui la perequazione lascia spazio al credito edilizio (attività improprie, esempi di abusivismo edilizio...);
- g. acquisizione di aree finalizzate alla gestione/soluzione del rischio idraulico (vedi allagamenti e dintorni);
- h. acquisizione aree destinate ai crediti edilizi
- i. ...

Per la perequazione fermo restando il principio di equità per cui tutti i proprietari devono avere stessi diritti e stessi doveri, si può ipotizzare un valore parametrico ricavato dalla differenza tra il valore del terreno ex ante, cioè il valore agricolo, ed il valore ex-post, cioè dopo la valorizzazione conseguente all'approvazione del PI. Il Surplus così valutato (valore ex-post meno valore ex-ante) deve essere corrisposto in quota parte, dal 30% al 50%, al Comune in opere equivalenti.

La edificabilità privata deve essere concentrata nel 30-50% dell'area complessiva e la rimanente ceduta al Comune. Le aree che il Comune acquisisce in questo modo possono essere utilizzate: a) per la realizzazione degli standard, b) per l'edificazione dell'edilizia residenziale pubblica, solitamente la convenzionata, c) per ri-immetterla nel libero mercato con un indice di edificazione per poter introitare Entrate che a loro volta devono servire per la realizzazione di opere pubbliche, d) per metterla a disposizione dei privati come "area di atterraggio" di crediti edilizi.

Il credito edilizio

Il credito edilizio è da applicare nei casi di recupero urbanistico-ambientale, cioè nei casi in cui è prevista la demolizione di un edificio non compatibile. In questo caso il parametro da applicare deve essere rapportato al valore venale dell'edificio che viene demolito e rapportato al valore (al mc. o al mq.) del terreno/volume edificabile.

Per stabilire il valore dell'edificio da demolire si dovrà far riferimento ai valori in uso partendo dal valore catastale applicato per il pagamento dell'Imposta Comunale ICI, alla statistica dell'Osservatorio del Ministero delle Finanze, Agenzia del territorio ma anche ai valori medi di zona secondo le regole dell'estimo. L'ufficio comunale dovrà essere attrezzato per tal e valutazioni o dovrà dare istituire una apposita commissione o dovrà dotarsi di consulenze ad hoc.

La compensazione è invece riservata alle pratiche di esproprio ed ai valori corrispondenti. In assenza di una legislazione chiara ed univoca (il Testo Unico per gli espropri ha subito l'ennesima reprimenda da parte della magistratura europea e, di conseguenza, nazionale) si dovrà applicare il valore di mercato. Tale valore deve essere rapportato al volume edificabile equivalente. In ogni caso il PI deve individuare le aree di atterraggio del credito edilizio e della compensazione sia tra quelle eventualmente presenti già a disposizione del soggetto privato, sia tra quelle cedute dalla perequazione, sia quelle già di proprietà pubblica.

Altri incentivi offerti dal Documento

Le linee di cooperazione pubblico-privato nello sviluppo urbano e territoriale di una città offrono lo spunto per cambiare anche la logica della promozione degli investimenti. Incentivi monetari o sgravi fiscali non sono tra gli strumenti di cui dispone o può disporre l'Amministrazione Comunale, del resto non è a questi che si può affidare lo sviluppo del mercato urbano, ma bensì ad una nuova mentalità nel modo di affrontare gli investimenti.

Come in molti altri paesi, per l'Amministrazione pubblica e per gli investitori privati, la prospettiva è sempre più quella di natura "imprenditoriale", in cui pubblico e privato convergono sull'obiettivo da perseguire (un investimento da realizzare), e non solo quella di natura vincolistica, in cui l'investitore condiziona progetti e realizzazioni a rigidi vincoli formali, che talora vanno a incidere sulla qualità dei prodotti.

In una prospettiva non puramente vincolistica, ma volta a promuovere e sostenere le trasformazioni, occorre impostare azioni di pianificazione che creino le condizioni perché l'imprenditore si manifesti. Gli incentivi alla ripresa o al consolidamento degli investimenti urbani e territoriali possono dunque essere ricondotti alla creazione di corsie privilegiate nell'iter procedurale di approvazione e avvio degli investimenti (al fine di ridurre il peso dell'incertezza temporale), all'allentamento dei vincoli rigidi per consentire soluzioni e

proposte funzionali (anche non legate necessariamente a singoli investimenti), alla previsione di forme di integrazione della redditività degli investimenti.

Perché questi incentivi promuovano un approccio imprenditoriale allo sviluppo urbano, occorre peraltro che i progetti e le realizzazioni siano valutabili in termini di qualità e di completezza (progetto di suolo).

Note di progetto

La parte metodologica introdotta e definita dalla nuova pianificazione è di grande rilievo poiché può conferire allo strumento generale una struttura equilibrata, sostenibile ed efficace in termini attuativi.

Appare piuttosto evidente che l'uso appropriato e competente di strumenti quali la perequazione urbanistica, il credito edilizio, la compensazione urbanistica, impostato già durante la formazione del PAT, porta alla sua costruzione efficace. Tale efficacia appare piuttosto rilevante anche per quanto riguarda la sostenibilità finanziaria e/o operativa surrogatoria o alternativa a carico del privato attuatore; questi, infatti, nell'ambito della promozione dei propri interventi di riqualificazione e trasformazione della città, può essere incentivato ad eseguire opere pubbliche o di rilevanza pubblica, in particolare di quelle già in programmazione da parte dell'Ente, oltre alle normali opere di urbanizzazione poste a suo carico nell'attuazione degli ambiti.

Gli strumenti sopra elencati, da impiegare comunque con riferimento ai fondamentali principi di equità e sostenibilità, forniscono all'Ente la possibilità di promuovere la riqualificazione e trasformazione della città senza dover sopportare esborsi per espropriare le aree per i servizi ed anche per realizzare una parte significativa delle opere pubbliche necessarie.

L'impiego di dispositivi perequativi e compensativi è uno degli sviluppi principali di sostenibilità applicati dal PAT. Come già rilevato l'uso di questi strumenti può trovare una sua naturale collocazione all'interno degli accordi di pianificazione previsti dalla stessa LR 11/04; questi accordi di pianificazione potrebbero essere impostati durante la stessa fase di formazione del PAT e concretizzarsi all'interno del Piano degli Interventi.

Gli accordi strategici a sostegno della pianificazione urbana

Analogamente ai processi sopra esposti all'interno del Piano potrà essere assai utile, al fine della sua efficacia e al fine del radicamento dello strumento urbanistico, andare ad acquisire in modo organico al Piano una serie di accordi strategici trasparenti inquadrati nel sistema pubblico ma anche aperti (se necessario, se opportuno) all'iniziativa privata ed alle dinamiche di mercato. Nel sistema pubblico potrebbe essere di sicuro interesse operare per accordi sul versante dell'intercomunalità, specialmente per processi e dinamiche di scala vasta; sul versante delle iniziative di mercato gli accordi potrebbero invece coinvolgere anche il mondo imprenditoriale privato e riguardare

specifici temi dello sviluppo urbano o la riqualificazione/rifunzionalizzazione di specifici ambiti. A tal proposito non va escluso il ricorso a pratiche di finanza di progetto capace di ritrovare nel PAT i riferimenti programmatici essenziali e necessari.

Infine si potranno perseguire rapporti con l'associazionismo o con le agenzie di servizio attraverso la predisposizione di una serie leggera di protocolli di intesa capaci di assicurare alle azioni momenti appropriati di indirizzo e convergenza.

Il paesaggio

Pur essendo all'ordine del giorno almeno dal 1985 il tema del paesaggio non ha ancora trovato uno svolgimento adeguato alla sua importanza. I piani paesaggistici o a valenza paesaggistica, che avrebbero dovuto sostituire il regime di salvaguardia che continua a governare le autorizzazioni ambientali, o non sono stati approvati o non sono in grado di assolvere il compito loro affidato.

Il fatto più significativo da registrare in questo panorama è senz'altro costituito dalla Convenzione europea del Paesaggio. La Convenzione europea del paesaggio è uno strumento giuridico internazionale che obbliga ogni Stato firmatario a formulare delle politiche paesaggistiche adeguate al tipo di territorio ed ai bisogni espressi dalle popolazioni, nonché a mettere in comune, a scala di Consiglio d'Europa, le scelte delle politiche seguite e delle esperienze realizzate. Essa non enuncia il contenuto delle politiche da adottare o le ricette tecniche da prescrivere, bensì la metodologia applicabile al fine di perseguire due delle finalità principali della Convenzione stessa:

- a. contribuire al benessere individuale e sociale;
- b. pervenire ad uno sviluppo sostenibile fondato su un equilibrio armonioso tra i bisogni sociali, l'economia e

Il PAT è inteso a costituire lo strumento per realizzare anche in via sperimentale i contenuti della Convenzione europea del paesaggio.

Tale "ruolo" e "competenza" implica il perseguimento, attraverso i due strumenti di pianificazione, di obiettivi a scala comunale e a scala sovra comunale legati alla sostenibilità del territorio nonché alla valorizzazione e tutela del cosiddetto sistema delle invariante paesaggistiche.

A tal proposito il contesto ambientale e paesaggistico (figure del paesaggio) del territorio comunale evidenzia alcuni primi temi di invariante e di tutela, identificabili in:

- a. valorizzare e tutelare l'integrità e la connotazione agricola, rurale ed ecologica degli spazi aperti all'esterno dei nuclei urbani;
- b. valorizzare e tutelare il reticolo idrografico principale e minore come elemento di connessione nord-sud all'interno del territorio;

- c. valorizzare, tutelare e ripristinare gli elementi dell'architettura del paesaggio (sistemi rurali, ecotoni, filari e siepi...);
- d. valorizzare e tutelare con visuali, quinte panoramiche e sistemi e circuiti storico-culturali e storico-architettonici locali.

Rigenerazione urbana dei centri storici

Le città oggi non sono più in fase di espansione, ma sono caratterizzate da una necessaria riqualificazione e riorganizzazione funzionale degli spazi pubblici e privati, al fine di dare loro qualità e unitarietà, in rapporto ai temi della rigenerazione urbana e della riconfigurazione spaziale e funzionale dei loro territori.

In sintesi oggi le città devono guardare al proprio sviluppo attraverso obiettivi di miglioramento delle condizioni strutturali e funzionali dei loro sistemi urbani, in particolar modo ricercando un'identità locale che rappresenti il punto di forza per lo sviluppo di una capacità attrattiva (residenziale, produttiva, turistica) che consenta loro di essere vive e vitali, e di mantenere questa vitalità nel tempo.

A tale scopo è necessario oggi intervenire sulle singole parti di città attraverso ridisegni strategici che siano in grado di ridare centralità e compiutezza alle specificità e particolarità che ogni città sa esprimere nei suoi territori, siano quelli dei centri cittadini, siano quelli delle aree esterne, produttive, industriali, agricole, verdi.

In questo scenario i concetti di base e le azioni strategiche che possono andare ad accompagnare il tema della rigenerazione dei centri storici fanno riferimento a:

- a. "incrocio" e (inter)relazione tra azioni puntuali per i centri storici e le strategie extraurbanistiche (politiche territoriali);
- b. "incrocio" e (inter)relazione tra azioni puntuali per i centri storici e le azioni e i progetti di natura privata;
- c. Valorizzazione del cosiddetto Decreto Soragni per il Centro Storico del capoluogo;
- d. Attuazione del Piano Particolareggiato per il Centro Storico del capoluogo.

Anche il comune di Marostica si inserisce in questa logica di intervento, alle diverse scale urbane e territoriali. In particolare, il centro storico del capoluogo, ma non solo, anche il nucleo storico delle frazioni e delle località esterne, rappresenta un patrimonio da riqualificare e rigenerare, dato che attorno ad esso ruota l'intera città e il sistema di servizi pubblici e commerciali che attribuiscono al centro e alla città stessa qualità e valore e altresì identità locale e paesaggistica, ambito dell'urbanità locale.

Ma un tema sul quale va posta l'attenzione è che Marostica non è la città di un unico centro, ma anche una città decentrata, dove altri luoghi periferici

rispetto al centro cittadino assumono rilevanza e identità, territoriale, sociale, ambientale.

Ecco dunque che analizzare e individuare le linee strategiche per la riqualificazione del centro cittadino porta anche ad interrogarsi sulle centralità del centro stesso, che sono oltre a quelle del centro storico vero e proprio, quello del centro storico centrale e degli ambiti rurali rilevabili e rilevati.

Considerazioni generali e strategia di intervento

Il processo di trasformazione del centro cittadino dei nuclei abitati deve essere ricondotto ad una visione strategica del futuro della città che sappia coniugare istanze politiche, economiche, sociali, culturali e ambientali e produrre “buone pratiche” di riqualificazione e sviluppo.

L’obiettivo primario e strategico, in base alla vocazione storica e territoriale, è creare una “città delle relazioni sociali e del commercio” (secondo quanto peraltro indicato e promosso dalla ben nota Dichiarazione di Lille), attraverso la realizzazione di un sistema di accessi e di un’armatura urbana (infrastrutturale e dei servizi) in grado di potenziare gli scambi, siano essi di natura materiale o immateriale.

Obiettivo del presente documento è definire le strategie utili alla costruzione del progetto urbanistico e individuare le strategie di intervento finalizzate alla rigenerazione del centro cittadino. Si tratta in sostanza di un documento di indirizzo generale e di indicazioni strategiche specifiche destinate ad orientare il disegno urbanistico e il PAT in relazione alla necessaria riqualificazione urbana e infrastrutturale del centro storico e alla sua rivitalizzazione economica e sociale.

In questo senso il documento:

- a. promuove indirizzi strategici al fine di modificare e invertire il percorso di decrescita economica, sociale e insediativa,
- b. indica il rapporto sinergico da creare tra centro storico e dotazioni urbane dei servizi e degli spazi per l’accesso e la mobilità, nonché per la ricreazione e la cultura;
- c. indica le connessioni con gli ambiti da riqualificare, in particolare le aree produttive dismesse;
- d. individua nel recupero del patrimonio edilizio residenziale una delle strategie e delle azioni principali da perseguire, al fine di andare a rigenerare e riqualificare l’assetto insediativo esistente e di andarlo a legittimare come “centro” insediativo e relazionale;
- e. evidenzia le capacità attuali del centro cittadino di svolgere le funzioni di aggregazione sociale per la popolazione comunale e non;

- f. individua gli elementi che possono rappresentare i punti di forza per la riqualificazione e rivitalizzazione del centro cittadino:
 - mantenimento e incentivazione alla riqualificazione del sistema della residenza;
 - incentivazione e miglioramento del sistema del commercio;
 - valorizzazione delle produzioni artigianali di eccellenza;
 - nuove opportunità legate allo sviluppo del territorio nelle sue specificità e vocazioni;
 - valorizzazione dell'ambiente in senso lato: naturale, insediativo, infrastrutturale, sociale;
- g. analizza i punti di debolezza esistenti, proponendo soluzioni e sistemi di modifica di tali condizioni, affinché esse diventino punti di forza nel nuovo scenario riqualificato;
- h. indica le azioni prioritarie per la trasformazione e riqualificazione dello spazio pubblico come elemento ordinatore delle trasformazioni urbane e allo stesso tempo invariante urbana.

La questione della riqualificazione urbana e del miglioramento qualitativo delle nostre città e dei loro centri storici è al centro delle politiche di intervento dell'Unione Europea fin dai primi PPU, cioè i Progetti Pilota Urbani (1993) e successivamente (1994-1999) con i programmi Urban I e poi (2002-2006) Urban II. A livello nazionale sono stati molti i programmi che negli anni hanno promosso la rivitalizzazione dei centri delle città, si pensi ai contratti di quartiere o ai programmi Urban Italia.

Questi indirizzi oggi sono ancora più evidenti di fronte agli indirizzi delle politiche della Commissione Europea per il periodo di programmazione 2007-2013, dove gli obiettivi di intervento sono principalmente la competitività del territorio e la coesione sociale in un'ottica di cooperazione. Ma per competere, un territorio, una città, deve essere attrattivo, ovvero deve offrire qualità dei luoghi, delle infrastrutture, del sistema produttivo, dei servizi, delle relazioni sociali. A maggior ragione nei centri storici delle città, dove la qualità si costruisce attraverso interventi integrati che coniughino il miglioramento delle dotazioni di beni e servizi con la riqualificazione di quel sistema connettivo rappresentato dalle reti e dalle infrastrutture pubbliche.

Un punto di partenza importante, strategico per il futuro delle nostre città a partire dai loro centri storici, è quello di guardarle con una rinnovata spinta propositiva e propulsiva, che le consideri sistemi complessi che necessitano non solo di governo, ma anche di necessari e inderogabili "upgrade" del loro funzionamento.

Gli spazi verdi e la vegetazione nel tessuto urbano

Soprattutto a partire dagli anni Ottanta si è sviluppato in Italia un interesse sempre più crescente per i temi dell'ecologia urbana, nella sua definizione di insieme di pratiche multidisciplinari indirizzate al miglioramento della qualità ambientale e della vivibilità nelle città. Tematiche come quella relativa alla minimizzazione dei consumi di energia e acqua potabile o come la riqualificazione del verde pubblico e privato stanno sempre più entrando a far parte di quel bagaglio tecnico di studi e di pratiche innovative che le Amministrazioni locali ormai vanno sperimentando nell'ambito delle politiche di rigenerazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio.

Fra questi grande rilievo assume appunto il tema del verde e della naturalità delle città, che nella storia delle città ha avuto andamenti di interesse ciclici.

La scarsa attenzione all'ambiente naturale nelle città ha costituito la prima causa del suo sistematico degrado, e tale situazione va ricercata sia nella scarsa conoscenza di tale patrimonio sia nell'ignoranza dei metodi di analisi e di intervento.

Le aree urbane sono soggette a forme di degrado ambientale che si manifestano nella estrema banalizzazione degli ecosistemi e con una forte riduzione della biodiversità e del loro equilibrio; altresì l'urbanizzazione è anche causa della perdita di conoscenza dell'esistenza dei processi naturali da parte degli abitanti stessi, specialmente considerando le fasce più giovani.

Nell'ottica e nello scenario di un piano urbanistico comunale fondato sulla sostenibilità ambientale e sulla connettività ecologica e paesaggistica, particolare attenzione deve essere posta al riassetto degli spazi verdi ed alla gestione della componente vegetazionale di quartiere.

Inevitabilmente nel definire indirizzi sperimentali ed operativi nella progettazione del verde urbano si fa riferimento spesso ad esperienze di paesi stranieri (in special modo nord Europa e nord America) dove tradizionalmente gli spazi aperti hanno un ruolo significativo ed integrato nella pianificazione urbanistica. In tali contesti, per riflesso della crescente sensibilità per i problemi ambientali, dagli anni Sessanta circa gli stessi principi e fondamenti che stavano alla base della diffusione dei grandi parchi urbani nella città dell'Europa e del nord America vengono riesaminati con un approccio di tipo sperimentale, dando origine a una nuova disciplina che prende il nome di Urban forestry, ovvero di selvicoltura urbana.

Essa ha affrontato in tal modo lo studio delle funzioni igienico-sanitarie della vegetazione, come il miglioramento del clima, la purificazione dell'aria, il sequestro del biossido di carbonio..., che vanno ad ampliare il ruolo della

vegetazione urbana rispetto a quello tradizionale dell'architettura del paesaggio.

A tale componente si è andati a fornire, attraverso l'affinamento delle tecniche colturali e ancora attraverso la selezione e il miglioramento genetico, nuove possibilità per garantire un migliore sviluppo e minori costi di gestione nella manutenzione della vegetazione urbana.

Proprio la necessità di fornire dati e informazioni attendibili sulle reali funzioni della vegetazione nella città è stata una delle motivazioni principali nella nascita della selvicoltura urbana come disciplina scientifica.

Dalla constatazione che l'ambiente urbano risulta mediamente più caldo rispetto all'ambiente rurale circostante e presenta estremi termici estivi spesso più elevati (fenomeno noto con la terminologia urban heat Island, diversi esperti e autori suggeriscono che la trasformazione dove possibile delle superfici artificiali urbane in superfici verdi, o quanto meno anche solo l'ombreggiamento di tali superfici con la vegetazione, possono ridurre considerevolmente gli estremi termici estivi.

Similmente le brezze, derivanti dalla differenza di temperatura tra i centri urbani e la campagna, possono essere utilizzate per convogliare aria più fresca e meno inquinata, mediante la pianificazione di cunei o cinture di bosco nella periferia o nei margini della città

Risulta evidente l'effetto della vegetazione, soprattutto attraverso l'effetto frangivento, con l'ombreggiamento e con l'influenza sull'umidità relativa, possa essere adeguatamente utilizzato in fase progettuale per modificare a favore degli utenti i valori di queste variabili.

L'influenza delle alberature stradali e degli alberi dei giardini residenziali sui consumi energetici, per condizionamento e riscaldamento negli edifici, costituisce un altro campo di ricerca notevole. La vegetazione e in particolare alcune specie a foglia caduca si prestano bene a fungere da veri e propri regolatori climatici grazie alle loro fasi vegetative sincronizzate con i diversi fabbisogni in energia radiante degli edifici. Infatti la scelta delle specie e del corretto posizionamento delle alberature attorno agli edifici in funzione delle ombre proiettate nei diversi periodi dell'anno stanno alla base di un efficace controllo climatico. Nella scelta delle specie è fondamentale conoscere i periodi quindi di inizio e fine della fase vegetativa della pianta nella zona climatica considerata, per poter utilizzare quelle specie che meglio sono sincronizzate con il fabbisogno energetico della zona. Si dovrà inoltre considerare la trasparenza relativa della pianta senza fogliame, per poter meglio sfruttare la radiazione solare nei mesi invernali.

Il ruolo della vegetazione urbana nel rimuovere o ridurre l'inquinamento atmosferico è un'altra funzione che ha avviato molti percorsi di ricerca sul tema. I due filoni che si possono individuare a proposito fanno riferimento al

ruolo del verde urbano nella immobilizzazione del biossido di carbonio e dei conseguenti contributi all'attenuazione dell'effetto serra, e poi alla capacità della vegetazione di filtrare gas e particelle inquinanti spesso emesse localmente, e quindi agire per ridurre l'inquinamento atmosferico locale quanto meno nelle aree verdi urbane.

Appare di rilevante importanza poi anche il ruolo della vegetazione urbana nel ridurre la concentrazione degli inquinanti atmosferici.

Appare non trascurabile pure la funzione del verde urbano sul ciclo delle acque. Spesso le città o i contesti urbani sono caratterizzati da grandi estensioni di superfici impermeabili, che possono arrivare anche a coprire il 90% del territorio stesso (basti pensare ai centri storici o alle grandi strutture di vendita). Queste aree raccolgono quantità di acqua assai elevate, che vengono poi convogliate direttamente e rapidamente nei sistemi di drenaggio del sottosuolo, e quindi successivamente nei fiumi e nei canali.

Questa situazione risulta essere non ottimale sia per possibilità di allagamenti in caso di eventi meteorici che superino la capacità dei sistemi di drenaggio stessi, sia perché l'acqua può raccogliere grandi quantità di sostanze inquinanti che saranno riversate nei corsi d'acqua, senza interventi di depurazione delle acque stesse.

Le aree verdi possono quindi avere un ruolo importante per risolvere tali questioni problematiche, sia in modo indiretto attraverso la riduzione dell'estensione delle superfici impermeabili, sia in modo diretto fungendo da aree di raccolta dell'acqua piovana, in modo tale da garantire un più lento smaltimento e filtraggio delle acque stesse.

Per contraltare, accanto ai numerosi aspetti positivi, la vegetazione in un ambiente molto artificiale dove l'utilizzazione della risorsa spazio prevede forte competizione e a volte pure conflitti, può presentarsi come un fattore di disturbo; basta pensare alle radici che sollevano i marciapiedi e danneggiano le infrastrutture sotterranee o alle foglie che intasano grondaie e tubazioni o ai pollini che provocano allergie.

A tale proposito la selvicoltura urbana si propone come strumento e momento di valutazione di tali aspetti e di ricercare con gli strumenti più consoni di tracciare un bilancio costi-benefici sufficientemente realistico, capace di fornire preziosi elementi di valutazione nella pianificazione di nuovi spazi e nella progettazione di nuove sistemazioni.

Strategie di Piano – altre opportunità derivate/a favore dal/del progetto di Piano

La buona infrastrutturazione di Marostica (stradale e la vicinanza al "polo" di Bassano del Grappa) è rappresentata principalmente dalla rete di connessioni territoriali legate alla Nuova Schiavonesca e alla SPV e alla direttrice per

Bassano del Grappa, rappresenta il potenziale della città come Polo attrattore a livello sovra locale.

La particolare condizione di accessibilità ha già innestato un processo di insediamento di attività e servizi di interesse sovralocale, tendenza che potrebbe essere potenziata rispetto alle opportunità che la città suggerisce.

Il possibile progetto di valorizzazione del ruolo e della posizione della città di Marostica risulta quindi possibile perché strutturato su una rete efficiente, e anche di tipo relazionale, considerata e definita da una serie di elementi caratterizzanti il territorio comunale (città murata, sistema collinare...).

Tale opportunità è di fatto la preconditione per innestare radicali processi di trasformazione per potenziare l'attrattività della città a scala anche territoriale.

La condizione di unicum che Marostica ricopre nel panorama territoriale non si limita alla sola presenza infrastrutturale, ma è rappresentata anche per l'ottima dotazione di aree pubbliche e dalle peculiarità che ne connotano la morfologia e la percezione (castello inferiore e superiore e centro storico murato, connessione verso l'altopiano di Asiago...).

Il mosaico di tali risorse e luoghi di pregio ambientale e storico-culturali, sia privati che pubblici, evidenzia le potenzialità per la riorganizzazione della città pubblica, rispetto all'aggregazione funzionale e l'opportunità di nuovi poli a servizi e come centri civici per la popolazione residente, sia a scala comunale sia a scala di quartiere/frazione/nucleo. Tali aree, parallelamente alle aree dismesse o dismettibili, possono anche rappresentare il motore di processi diffusi di rigenerazione urbana, e come aree di scambio per attivare processi dinamici di riorganizzazione dei sistemi urbani esistenti.

Marostica quindi rappresenta un sistema di grande potenzialità, che ha i presupposti per una profonda rigenerazione dei suoi tessuti per rigenerare un sistema urbano più efficiente e di qualità.

Inoltre le aree sottoutilizzate di grande potenzialità consentono di innestare nuovi processi di costruzione della città capaci di rimodulare e creare nuove centralità che rispondano ai reali bisogni incrementando la struttura policentrica (fisica e relazionale) di Marostica e limitare quindi le aree periferiche. La struttura policentrica quindi assicura un sistema efficiente di distribuzione dei principali servizi e riattiva processi di riqualificazione del tessuto consolidato adiacente.

La reale opportunità di Marostica per un progetto di "qualità urbana e territoriale" è rappresentato dalla presenza di porzioni del tessuto localizzate in posizione baricentrica rispetto ai diversi sistemi urbani oggi privi di caratterizzazioni evidenti e con presenza di edifici dismessi, che permetterebbe quindi di intraprendere processi di radicale rifunzionalizzazione secondo un disegno unitario a scala urbana. Da segnalare inoltre sono sub-sistemi urbani e sovralocali che per caratterizzazione ed efficienza si sono consolidati nel tessuto urbano e rappresentano polarità ed elementi attrattivi.

È il caso di alcuni assi viari principali, dove si sono consolidati processi a scala anche sovra comunale o del nucleo centrale di Marostica (porta est specialmente), dove il sistema commerciale e di servizi funziona come polo attrattore anche di di rilevanza sovralocale.

Anche il sistema ambientale partecipa alla qualità urbana e alle potenzialità di Marostica, in particolare nel suo sistema di parchi e aree naturali, che oltre a garantire un sistema di qualità ecosistemica, promuovono attività e servizi di interesse sovra comunale.

Alcuni assi di progetto fanno riferimento a immagini o concetti perseguiti dal Piano

Risparmiare riqualificando

Il perdurare della crisi ha già messo in discussione il tradizionale modo di costruire la città che prevedeva di recuperare le risorse per la gestione della città pubblica attraverso la fiscalità derivante dalle nuove realizzazioni.

Il venire meno di quella che era la principale fonte di finanziamento a disposizione dei comuni richiede un radicale ripensamento dei meccanismi attraverso i quali mantenere la città.

Come in tutti i settori la scelta obbligata appare quella del risparmio ovvero quella di mettere a punto strategie per riuscire a gestire i servizi esistenti con minori risorse. Poiché già da molti anni i finanziamenti a disposizione per i comuni sono in forte calo sono già stati abbandonati i programmi per la realizzazione di nuovi servizi così come gran parte delle manutenzioni non ritenute fondamentali per mantenere l'agibilità delle strutture e la quasi totalità delle risorse sono state concentrate sulla gestione.

Questa impostazione che potremmo definire di emergenza tuttavia non può essere mantenuta per molto tempo in quanto gran parte degli edifici pubblici, così come sono stati realizzati, hanno di per se costi di gestione molto alti che aumentano progressivamente in rapporto alla mancanza di manutenzione.

La situazione di crisi economica produce effetti di destabilizzazione sociale che richiederebbero proprio in questa fase una maggiore presenza di strutture dedicate al welfare. Infatti:

- ☐ la crisi economica sta aggravando i problemi economici per molte famiglie ed in questa fase la presenza di una rete sociale pubblica è strategica per contenere gli effetti negativi sulla vita delle famiglie;
- ☐ il sistema ambientale della città mantiene il suo trend negativo ed in questa fase di mancanza di risorse sembra sempre più difficile investire risorse in questo settore che per altro è stato trascurato anche nei periodi di maggiore disponibilità economica.

Va infine sottolineato che la città è il luogo dove si producono le trasformazioni economiche e che il mantenimento della sua efficienza e della sua attrattività è vitale per stimolare localmente occasioni di ripresa.

In una fase così caotica la sperimentazione di nuovi approcci al problema dello sviluppo urbano, in fin dei conti, è meno rischiosa che in passato e la disponibilità a farlo, a partire dagli aspetti ambientali, sta guadagnando terreno in misura proporzionale alle crescenti difficoltà della rendita di assicurare un contributo al mantenimento della città pubblica.

Un'opportunità che la città di Marostica può mettere in campo in questa fase, in cui la crisi economica ha già manifestato una forte componente strutturale, è l'utilizzo delle aree in fase di riqualificazione, dismissione o dismesse o da rifunionalizzare, pubbliche e private, per promuovere processi di riqualificazione e di riorganizzazione urbana.

La rigenerazione del tessuto esistente

Le microtrasformazioni del tessuto consolidato sono invece processi puntuali di rigenerazione della città che consente, con l'effetto cumulativo della azioni, di innestare un processo partecipativo per l'incremento della qualità urbana. Le azioni riguardano singoli edifici e aree pubbliche che possono essere attuate da privati e piccoli imprenditori che agiscono sulla città esistente e ne migliorano le prestazioni.

Per favorire tali processi, il progetto di Piano individua gli strumenti più idonei per l'attuazione degli interventi, di cui l'Amministrazione Comunale si fa promotrice. Tali strumenti sono di fatto l'opportunità di un reale incentivo per l'attuazione ed il controllo di coerenza con gli obiettivi dei singoli interventi privati; le aree pubbliche sono alla base di qualsiasi processo di rigenerazione, infatti consentono di creare i presupposti della città dinamica ed in evoluzione.

I processi di rigenerazione hanno come obiettivo primario la riqualificazione della città esistente per l'innalzamento della qualità urbana a favore di un sistema urbano più efficiente con ripercussione sulla vivibilità della città ma anche sul valore intrinseco del sistema e sulla rendita. In particolare risultano strategiche e prioritarie le azioni che agiscono sul miglioramento delle performance urbane, la diminuzione dell'emissione, l'incremento di aree a servizi, l'aumento del valore ambientale delle aree non edificate, la risoluzione di criticità puntuali e la riqualificazione delle aree degradate e sottoutilizzate.

Il miglioramento della qualità urbana è di fatto lo strumento di attrattività e di controllo delle funzioni insediate, un sistema di alta efficienza determina un potere attrattore e partecipa alla competitività del sistema a scala territoriale.

Le potenzialità di Marostica anche alla scala vasta, come il sistema di accessibilità di eccellenza, diventa il motore su cui innestare le politiche per il rilancio della città. La dotazione di servizi di alto profilo, la qualità edilizia ed urbana diffusa, la policentralità della città diventano di fatto gli elementi di competizione che possono attrarre nuovi sistemi di elite che rafforzano il

sistema. Il modello che si vuole perseguire non si basa su l'individuazione di elementi puntuali di qualità all'interno della città, risultato di nuove aree di trasformazione, ma di innestare un radicale processo di riorganizzazione urbana che determini un livello qualitativo costante in tutte le parti della città.

