



COMUNE DI VICENZA

NUOVO PIANO DEGLI INTERVENTI

DOCUMENTO DEL SINDACO

**ai sensi dell'articolo 18, comma 1,
della Legge Regionale 11/2004**

Ottobre 2020

a cura del Servizio Urbanistica

Indice

Premessa.....	2
I temi del documento programmatico.....	2
1. Il rilancio e la valorizzazione della città storica.....	5
2. La rinfuzionalizzazione della città consolidata.....	5
3. L'ammodernamento della città produttiva.....	8
4. Il riordino della rete commerciale.....	10
5. L'ampliamento/miglioramento della dotazione dei servizi pubblici.....	12
6. La sostenibilità infrastrutturale.....	13
7. La ricucitura dei margini edificati tra città e zona agricola. .	15
8. La tutela e valorizzazione del territorio rurale.....	16
9. L'incentivazione della sostenibilità ambientale degli edifici e degli spazi urbani.....	17
10. La promozione della qualità architettonica.....	18
Lo stato della pianificazione comunale e l'evoluzione del quadro normativo.....	20
L'articolazione del processo di pianificazione.....	23

Premessa

La Legge Urbanistica Regionale n.11 del 2004 articola il Piano Regolatore Comunale in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il Consiglio comunale con deliberazione 11.12.2009 n. 84, ha adottato il Piano di Assetto del Territorio, successivamente approvato in Conferenza dei Servizi con la Regione Veneto il 26.08.2010. La ratifica della Giunta Regionale (delibera n. 2558 del 2.11.2010) è stata pubblicata nel B.U.R. n. 88 del 30.11.2010 e conseguentemente il PAT è entrato in vigore il giorno 15.12.2010.

Il Comune di Vicenza ha quindi elaborato il primo Piano degli Interventi, approvandolo con delibera di Consiglio Comunale n. 10 del 07.02.2013, efficace dal 23.03.2013.

Il PAT è stato oggetto di tre varianti parziali, la prima, in materia di impianti tecnologici, efficace dal 10.11.2012; la seconda, in materia SUAP, efficace dal 24.10.2018, la terza, in adeguamento alla LR 14/2017 in materia di consumo di suolo, efficace dal 27.06.2020.

L'art. 18 della LR 11/2004 prevede che il Sindaco predisponga preliminarmente un Documento che fissi gli obiettivi della nuova pianificazione, da presentarsi al Consiglio comunale, al seguito del quale si dà avvio alla redazione del PI o sue varianti e alle forme di partecipazione e concertazione previste dall'art. 5 della medesima legge regionale, coinvolgendo cittadini, enti pubblici, associazioni economiche e sociali in un dialogo pubblico sui temi di cambiamento proposti dal documento.

I temi del documento programmatico

La tematica ambientale, legata in particolare ai cambiamenti climatici, è al centro dell'agenda internazionale da molti anni e, per questo, anche l'Europa ha messo in atto politiche per il contenimento del consumo di suolo, riconoscendo l'ambiente naturale quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico.

L'obiettivo del consumo di suolo zero, da vincolo di fatto impraticabile, si trasforma in motore di una nuova stagione di

trasformazione urbana, fondata sulla riqualificazione dell'esistente e sul ridisegno del territorio urbanizzato.

Il riuso e la rigenerazione urbana, oltre alla limitazione del consumo di suolo, costituiscono principi fondamentali della materia del governo del territorio.

La sfida è quella di trovare gli strumenti e i meccanismi regolativi che consentano di avviare processi di rigenerazione urbana a consumo di suolo netto zero coniugando l'indispensabile sostenibilità economica degli interventi edilizi e infrastrutturali, sia per gli operatori immobiliari privati che per i soggetti pubblici.

Ovviamente la possibilità di invertire la prassi di ampliare l'urbanizzato a discapito del riuso della risorsa territoriale già trasformata è inequivocabilmente subordinata alla messa in campo di strategie a vari livelli che prevedano, oltre alla limitazione delle quantità di suolo naturale trasformabile, anche di strumenti di natura economico/fiscale, modulabili in funzione del livello di raggiungimento dell'obiettivo.

Guardando al problema su scala locale, va detto che la Regione Veneto ha avviato da alcuni anni una riforma legislativa che incentiva la rigenerazione urbana, che persegue gli obiettivi del riuso e della riqualificazione dell'ambiente costruito in un'ottica di sostenibilità ambientale, di localizzazione dei nuovi interventi edificatori nelle aree già urbanizzate, di riduzione delle trasformazioni nelle aree agricole.

Tutto ciò non significa che le espansioni urbane non siano praticabili, ma piuttosto che ogni nuova previsione va valutata e messa in atto nel miglior modo possibile, escludendo nuovi fenomeni di *sprawling* e spreco di aree agricole, a fronte della possibilità di crescita, sviluppo e riqualificazione offerta da azioni di riconversione dell'esistente e ricollocazione in aree proprie.

La redazione del Piano degli Interventi del Comune di Vicenza (2013) è avvenuta in un periodo storico in cui ancora si prefigurava una espansione della città, seppur di minore entità rispetto ai primi anni del XXI secolo.

L'impostazione del Piano, basata principalmente sullo sviluppo edificatorio, è stata confermata negli strumenti urbanistici successivi fino all'ultima variante al Piano degli Interventi adottata nel 2018.

Questa prassi edificatoria necessita di un generale ripensamento, focalizzato soprattutto sul contenimento delle nuove volumetrie e sulla flessibilità delle trasformazioni edilizie dell'esistente per favorire processi di riqualificazione urbana socialmente e ambientalmente sostenibili.

Ottenere i risultati auspicati e ridurre l'impronta ecologica del nuovo Piano degli Interventi sarà possibile solo se si riuscirà a declinare i temi della sostenibilità ambientale e della qualità architettonica coinvolgendo non solo gli addetti ai lavori ma anche i cittadini che possono essere i protagonisti di una svolta ECO della città: green, vivibile e resiliente.

Gli obiettivi che questa Amministrazione intende perseguire – nel rispetto del sistema di vincoli e tutele di cui alle disposizioni di legge e delle pianificazione di livello superiore – si possono così articolare:

1. Il rilancio e la valorizzazione della città storica;
2. la rifunzionalizzazione della città consolidata;
3. l'ammodernamento della città produttiva;
4. il riordino del sistema commerciale;
5. l'ampliamento/miglioramento della dotazione dei servizi pubblici;
6. la sostenibilità infrastrutturale;
7. la ricucitura dei margini edificati tra città e zona agricola;
8. la tutela e valorizzazione del territorio rurale;
9. l'incentivazione della sostenibilità ambientale degli edifici e degli spazi urbani;
10. la promozione della qualità architettonica.

1. Il rilancio e la valorizzazione della città storica

La necessità di una revisione complessiva della pianificazione del “Tessuto antico e tessuto storico” della città, che aggiorni gli obiettivi di tutela all'evoluzione culturale, scientifica e normativa e che porti a uno strumento urbanistico per il centro storico moderno, flessibile e dinamico, è diventata irrinunciabile e non più differibile.

Con questa consapevolezza, l'Amministrazione comunale intende avviare un processo di rinnovamento, rispetto ai presupposti delineati dal Masterplan del 2013, definendo nuovi obiettivi strategici finalizzati alla valorizzazione della centralità del centro cittadino, tra cui:

- il sistema della residenzialità;
- il rafforzamento dei servizi collettivi;
- l'accessibilità e il sistema sosta;
- il lavoro e le attività commerciali;
- la sicurezza e la lotta al degrado.

Senza trascurare il valore storico-artistico-culturale che la Città di Vicenza identifica, il cui patrimonio palladiano è stato riconosciuto di Eccezionale Valore Universale.

Per una migliore definizione degli obiettivi da perseguire e una maggiore operatività, l'Amministrazione produrrà un apposito documento del Sindaco in cui saranno evidenziati, secondo le priorità, le trasformazioni urbanistiche, gli interventi, le opere pubbliche da realizzarsi nonché gli effetti attesi, così come previsto dall'articolo 18 della legge regionale 23 aprile 2004, n 11.

2. La rinfuzionalizzazione della città consolidata

Considerato l'attuale mutamento delle condizioni socio-economiche, legato non solo all'emergenza sanitaria ma anche alla crisi economico-demografica, non è ragionevole pensare a una pianificazione espansiva ma occorre coniugare un'attenta programmazione delle volumetrie e delle funzioni insediabili con l'obiettivo primario di ridurre il consumo di suolo ed elevare la sostenibilità delle trasformazioni mediante la riqualificazione, la rigenerazione e la ricucitura urbana, l'incremento della qualità degli spazi aperti e dell'edificato.

Con questa consapevolezza, la Regione Veneto promuove un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica, sia regionale che comunale, ispirata a 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 europeo di azzerarlo entro il 2050. Particolare rilievo rivestono le previsioni volte alla riqualificazione edilizia e ambientale e alla rigenerazione urbana, che prevedono forme e azioni quali la demolizione di opere incongrue o di elementi di degrado, il recupero e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, lo sviluppo di tipologie edilizie urbane a basso impatto energetico e ambientale.

Rifunzionalizzare la città consolidata significa, quindi, operare all'interno delle aree urbanizzate coniugando lo sviluppo con il miglioramento delle condizioni ambientali, dell'offerta di verde e, più in generale, della qualità della vita. Significa rafforzarne l'armatura infrastrutturale provando a migliorare il livello dei servizi connessi. L'obiettivo è ricostruire e rafforzare reti e relazioni ambientali che, mediante politiche di risparmio di suolo e di paziente ri-conquista dello spazio già sfruttato, si articolano nello spazio urbano costruito, attraverso interventi puntuali di riconnessione di spazi pubblici e privati, di "rigenerazione ambientale" dei luoghi degradati e frammentati. Si tratta di avvicinare le periferie al centro, facendo riemergere assi e nuclei storici privilegiando gli spazi pubblici, infrastrutture primarie di inclusione sociale, la cui qualità diffusa assottiglia le distanze - fisiche e sociali - tra le diverse parti della città. Lo spazio pubblico, a vocazione pedonale e accessibile a tutti, è inteso come rete di piazze, strade, marciapiedi, portici, fermate dei mezzi di trasporti pubblici, verde attrezzato, che si protrae nell'attacco a terra degli edifici, luogo privilegiato di crescita dell'economia urbana, la cui qualità può incentivare la vitalità del commercio di prossimità e lo sviluppo dei distretti commerciali naturali.

Obiettivi ambiziosi che impongono l'adozione di nuovi standard ambientali, pubblici e privati, capaci di far ricorso a sistemi tecnologici e scelte progettuali avanzate, con soluzioni integrate per ridurre le emissioni di gas serra e azzerare il fabbisogno energetico degli edifici, avviare processi di ri-naturalizzazione delle superfici, favorire il drenaggio delle acque, il raffrescamento del microclima, anche attraverso progetti di riforestazione urbana che possano fare da traino al rinverdimento della città. In questa direzione, la piantumazione di alberi costituisce elemento di fondamentale importanza dal punto di vista ambientale, ma anche sociale ed economico. Dal punto di vista ambientale una maggiore presenza di alberature, all'interno degli spazi pubblici e nelle aree

private, contribuirà a ridurre gli inquinanti atmosferici migliorando la qualità dell'aria e a ridurre gli effetti delle isole di calore. Dal punto di vista economico-sociale, la presenza di alberature consentirà di avere spazi urbani più gradevoli, più vivibili e adatti a soluzioni di mobilità sostenibile. Allo stesso tempo una maggiore presenza di verde e, conseguentemente una maggiore presenza di spostamenti a piedi o in bicicletta, contribuirà ad una maggiore sicurezza, a un incremento delle relazioni sociali e a una diversificazione dei possibili usi dello spazio pubblico da parte dei cittadini.

La situazione di emergenza climatica impone di accelerare su questi obiettivi, nel solco delle politiche già attuate dalle altre città aderenti al *Covenant of mayors for climate & energy*, iniziativa europea alla quale la Città di Vicenza ha aderito il 26 marzo 2019.

Occorre pertanto definire strategie capaci di innescare interventi ripetibili e a basso livello di complessità, minuti, plurimi, gestibili in tempi brevi, che aiutino a fare rete e a dar vita a processi virtuosi di rigenerazione ambientale e del patrimonio edilizio, prevedendo usi mutevoli degli spazi, sia dal punto di vista funzionale che temporale.

Con questo scopo la disciplina urbanistica del nuovo Piano degli Interventi dovrà:

- promuovere e incentivare gli interventi di riqualificazione urbana ed edilizia;
- definire misure finalizzate a contrastare l'abbandono degli edifici proponendo meccanismi semplificati e incentivanti per il loro recupero con una normativa flessibile che favorisca gli investimenti dei proprietari;
- promuovere l'utilizzo dell'intervento edilizio diretto IED convenzionato in luogo del piano attuativo;
- prevedere la suddivisione in comparti funzionali di più semplice realizzazione tramite IED convenzionato;
- recepire progetti e iniziative relative a interventi urbanistici di rilevante interesse pubblico anche attraverso forme alternative di concertazione e partecipazione come gli accordi di pianificazione pubblico-privato e gli accordi di programma tra soggetti pubblici, regolamentati dagli artt. 6 e 7 della LR. 11/2004.

Nell'ottica di incentivare la rigenerazione urbana, anche la Regione Veneto, con le leggi regionali 14/2017 e 14/2019, ha fornito strumenti operativi alle amministrazioni comunali affinché

garantiscono l'effettiva partecipazione degli abitanti della città alla progettazione e gestione dei programmi di rigenerazione rendendone sostenibile l'impegno economico.

La normativa prevede infatti incentivi, ai quali possono accedere sia le Amministrazioni comunali che altri enti e privati cittadini, tra questi: la riduzione del contributo di costruzione, la generazione di crediti edilizi, il finanziamento per la demolizione integrale di opere incongrue o di elementi di degrado, con ripristino del suolo naturale o seminaturale.

In particolare la disciplina dei crediti edilizi costituirà lo strumento cardine per la riduzione del consumo di suolo nei contesti di trasformazione della città.

Per rendere effettivamente applicabile tale istituto, finora solo formalmente ma non ancora concretamente utilizzato, si dovranno definire i criteri e le modalità operative sulla base delle più recenti disposizioni regionali in materia.

Secondo quanto previsto dalla disciplina regionale in tema di rigenerazione urbana, il Piano degli Interventi dovrà altresì procedere:

- all'identificazione delle aree degradate;
- alla stesura di una disciplina per la demolizione integrale di opere incongrue o di elementi di degrado nonché di manufatti ricadenti in aree a pericolosità idraulica e geologica con ripristino del suolo naturale o seminaturale;
- alla stesura di una disciplina per il recupero, la riqualificazione e la destinazione a ogni tipo di uso compatibile con le caratteristiche urbanistiche e ambientali del patrimonio edilizio esistente, mediante il miglioramento della qualità edilizia.

3. L'ammodernamento della città produttiva

La principale area produttiva di Vicenza (industriale/artigianale) ha avuto origine in seguito all'approvazione - nei primi anni '60 - di un piano finanziario da parte del Comune per acquisire le aree di Vicenza Ovest, prossime al casello autostradale, in attuazione delle previsioni urbanistiche del Piano Regolatore del 1958 c.d. "Piano Marconi".

L'intero compendio delineato dal progetto urbanistico definiva tre principali ambiti per l'insediamento delle attività economiche; a Est di Viale degli Scaligeri si collocavano le industrie leggere e le aziende artigianali, a Ovest, in prossimità dell'autostrada, le

industrie pesanti e, sempre a Ovest ma in adiacenza alla ferrovia, la Fiera e le attività commerciali o più genericamente terziarie.

A oltre cinquant'anni dalla sua formazione, la zona Industriale di Vicenza Ovest continua ad avere la stessa struttura urbanistica, fatta prevalentemente da ampie strade, ma mal definite nella sezione poiché non sempre delimitano le aree di sosta, sono pressoché sprovviste di marciapiedi, piste ciclabili e golfi per la sosta del trasporto pubblico, mentre una parte consistente delle aree produttive ha visto un progressivo mutamento delle funzioni economiche insediate.

Nonostante siano sempre più presenti attività direzionali e commerciali rispetto alle attività produttive, il piano urbanistico non ha seguito il processo di trasformazione delle attività economiche.

In passato alcune varianti urbanistiche hanno affrontato con diverse strategie i repentini mutamenti evolutivi del mondo economico, ma senza efficaci risultati.

Oggi si ritiene che il tentativo di pianificare l'evoluzione con norme sempre più dettagliate (funzioni ammissibili, indici differenziati, ecc.) e con procedure complesse (schema direttore), non sia la soluzione più idonea.

La nuova strategia che si vuole perseguire è quella di indicare solamente le funzioni non compatibili con detti ambiti e di permettere lo sviluppo con procedure snelle (es. IED convenzionato) che consentano comunque di dare un apporto significativo allo sviluppo, anche della "parte pubblica", al fine di migliorare il sistema della mobilità interna e il potenziamento delle reti infrastrutturali, nonché la riqualificazione dell'unico asse "ambientale-ecologico" che ancora permane, la roggia Dioma.

Al fine di superare il concetto tradizionale di "zona industriale" a favore di mix dinamico di attività economiche si dovrà:

- prevedere servizi alla persona, all'interno e/o nelle aree limitrofe, che consentano di ottimizzare i tempi di gestione della quotidianità per chi vi lavora (welfare aziendale);
- incrementare i servizi per le famiglie e i residenti di prossimità (welfare sociale) tali da rendere i luoghi della produzione più attrattivi per gli investitori (marketing territoriale).

4. Il riordino della rete commerciale

La normativa Europea (direttiva Bolkestein), prevede che sia possibile programmare le strutture commerciali, fino a 2500 mq, purché gli atti di pianificazione urbanistica siano correlati a esigenze di tutela dell'ambiente urbano o afferenti all'ordinato assetto della viabilità, della necessaria dotazione di servizi.

Vicenza ha una notevole dotazione di media distribuzione di vendita che continua a crescere occupando e trasformando spazi del territorio consolidato. Si tratta del nuovo modello di sviluppo delle società finanziarie e dei grandi gruppi della distribuzione che, abbandonati gli investimenti nelle grandi strutture di vendita (ipermercati) e nei grandi centri commerciali, hanno trovato nuovi sbocchi e nuove quote di mercato grazie alla deregolamentazione nell'insediamento delle medie strutture.

In alcuni casi l'espansione commerciale non è stata preceduta da specifiche valutazioni di impatto sul tessuto edificato esistente e sull'ambiente, poiché non previste dalle attuali normative di tipo sovra-comunale.

Solo la volontà dell'Amministrazione di cercare di preservare i contesti e di apportare, dove possibile, delle migliorie infrastrutturali ha prodotto esiti meno impattanti.

Il rischio concreto è che anche queste strutture commerciali si possano trasformare a medio/breve periodo in ennesimo esempio di degrado urbano.

Occorre quindi regolamentare le aree dove il fenomeno è più evidente e presenta elementi di maggiore criticità, per esempio lungo gli assi di penetrazione al centro cittadino, ovvero nelle aree più densamente abitate della città, caratterizzate da un forte carico viabilistico e con previsioni di profonde trasformazioni legate alla futura AV/AC.

I nuovi edifici vanno inseriti in una pianificazione complessiva di rivitalizzazione dei quartieri che necessitano anche di spazi di relazione e di servizi essenziali per la cittadinanza.

E' quindi necessario un diverso approccio alla mobilità che va considerata in maniera integrata alla pedonalità, alla ciclabilità e al trasporto pubblico e privato.

Necessita inoltre un principio di programmazione economica che agevoli gli insediamenti commerciali in armonia con le previsioni di sviluppo abitativo o di rigenerazione urbana.

Infatti una recente sentenza del Consiglio di Stato chiarisce che le Amministrazioni hanno la possibilità di intervenire per tutelare

“valori” quali la tutela dell’ambiente, la lotta al degrado urbano, il divieto di consumo del suolo, la sostenibilità economica e sociale del sistema commerciale, il rafforzamento del servizio di prossimità, il pluralismo delle forme distributive e stabilire eventuali aree interdette.

A tale scopo si procederà con un approccio di carattere conformativo mirato alla puntuale individuazione, in ragione del contesto insediativo, delle aree commerciali e delle tipologie di vendita ammissibili nei quartieri e lungo gli assi di penetrazione alla città.

Per quanto sopra si ritengono fondamentali e da perseguire i seguenti obiettivi:

- valorizzare l’attrattività degli spazi urbani in relazione all’esistenza del patrimonio storico e architettonico e l’integrazione della funzione commerciale con le altre funzioni di attrattività urbana (attività para-commerciali, artigianali, pubbliche) e la promozione del loro servizio commerciale unitario;
- sostenere l’offerta commerciale all’interno del centro storico con particolare attenzione alla tutela del patrimonio architettonico così come nei quartieri e nelle Frazioni;
- valorizzare le attività commerciali storiche e di nicchia;
- rafforzare e privilegiare i piccoli negozi di vicinato;
- migliorare la qualità insediativa avendo cura degli spazi pubblici e dell’arredo urbano, valorizzando la presenza di elementi identitari, armonizzando i nuovi interventi al contesto esistente;
- migliorare l’accessibilità alle attività commerciali, anche per mezzo del trasporto pubblico e la rete di piste ciclabili;
- adeguare o migliorare la dotazione di spazi di sosta;
- riqualificare, razionalizzare e ammodernare gli insediamenti e i poli commerciali già esistenti, compresi i parchi commerciali di fatto.

Risulta quindi urgente la definizione di una più precisa strategia di sviluppo urbanistico-commerciale, in grado di consentire l’assunzione di decisioni coerenti da trasporre poi puntualmente nella pianificazione urbanistica.

L’Amministrazione ha infatti già avviato un tavolo tecnico con le Associazioni di categoria, in particolare per quanto attiene il

marketing urbano il cui obiettivo è l'individuazione dei punti critici e lo sviluppo del piano sinergico d'azione commerciale.

5. L'ampliamento/miglioramento della dotazione dei servizi pubblici

La città di Vicenza è nel suo complesso sufficientemente dotata di quelle funzioni pubbliche o di interesse pubblico che urbanisticamente vengono definite come "standard" di Piano.

Tuttavia il territorio comunale non è servito in maniera sempre omogenea, poiché solo successivamente all'entrata in vigore nel 1968 del DM 1444, si è iniziato a dotare le aree edificate ed edificabili di minimi quantitativi di superfici a verde e a parcheggio.

Risulta pertanto indispensabile poter dotare la città e soprattutto i quartieri storici delle principali funzioni di servizio al fine di migliorare la qualità della vita.

In quest'ottica il recupero degli ambiti degradati o pressoché dismessi, ovvero della rifunzionalizzazione della città consolidata, risulta essere l'unica vera grande occasione per innalzare il livello di qualità dello spazio urbano.

Quartieri che hanno idonei servizi, ma sono in carenza di aree per la sosta dei veicoli, possono in parte, se dotati di adeguati marciapiedi e piste ciclabili, magari alberati e con piccole aree attrezzate, sopperire alla mancanza di stalli, poiché si rendono sicuri e protetti gli spostamenti brevi verso negozi di quartiere, servizi sanitari di base, scuole dell'obbligo, ecc.

In città esistono poi delle situazioni di concentrazione di funzioni pubbliche e di interesse pubblico che si possono definire "distretti" o "poli". In particolare sono chiaramente riconoscibili quello scolastico, in zona Astichello e quello ludico/sportivo nel quartiere di San Paolo. Proprio per quest'ultimo necessitano ancora di importanti strategie pianificatorie: da sempre l'area è condizionata dalla ridotta presenza di superfici di sosta per le numerose strutture sportive esistenti (palazzetto dello sport, impianti notatori, campi di atletica leggera, pattinodromo, campi di calcio) e che nelle giornate in cui avvengono manifestazioni di una certa rilevanza non riescono a soddisfare le numerose richieste.

Resta l'opportunità di giungere a un accordo pubblico/privato con la proprietà dell'ex Campo Federale, che seppur posto all'estremità del "polo sportivo" di via Goldoni, può portare a incrementare i servizi e le funzioni per l'intero compendio.

Il realizzando “Parco della Pace”, oltre che a localizzare nuove funzioni pubbliche, incrementerà significativamente la dotazione a verde ludico/sportiva, ambientale e di mobilità/sosta.

6. La sostenibilità infrastrutturale

Nello scenario regionale, Vicenza riconosce le proprie peculiarità economiche e culturali e la collocazione territoriale come fattori fondamentali per contribuire a un posizionamento di successo del Veneto, alla scala nazionale e internazionale.

Per ottenere questo risultato è anche necessario creare una trama di connessioni rapide e comodamente accessibili, in particolare rafforzare e integrare la grande mobilità per gli spostamenti a lungo raggio.

Ciò nonostante oggi non si può e non si deve prescindere dal rispetto ambientale e territoriale che risultano patrimonio per il benessere collettivo, pertanto parlare di infrastrutturazione deve andare in simbiosi con sostenibilità. Occorre risolvere le conflittualità tra esigenze di scorrimento veloce e di sviluppo delle singole realtà di quartiere attraverso l'estromissione del traffico improprio di attraversamento, salvaguardando le peculiarità del nostro territorio rurale.

Al tema delle grandi infrastrutturazioni, in parte già oggetto di attuazione (variante alla SP 46 Pasubio), in parte solo in fase di preliminare studi di fattibilità (prolungamento Aldo Moro) e in parte solo di ipotesi preliminari (tangenziale Nord), deve essere affiancato il tema della mobilità minore che, seppur limitata a piccoli tratti di connessione locale, produce grandi benefici alla comunità locale.

In questo contesto risulta di fondamentale importanza il confronto con i comuni contermini. L'integrazione tra comune capoluogo e il resto del territorio è sempre più stretta, sia per quanto riguarda le relazioni sociali e culturali, sia per le relazioni economiche. Per il cittadino il grado di relazione con strutture e servizi di altre amministrazioni è talmente elevato da rendere ormai superata la dimensione tradizionale della sua appartenenza al singolo comune e alla collettività in cui risiede.

La città oggi si presenta come un continuum urbano con i comuni limitrofi, comuni che dimostrano di avere gli stessi problemi relativi alla mobilità, alla pianificazione urbanistica e alla tutela dell'ambiente.

Il tema delle infrastrutture e della mobilità deve essere pertanto affrontato con una metodologia di *governance* che sappia coinvolgere i comuni della cintura urbana. Le sinergie devono essere sviluppate sia a livello di grandi infrastrutture che di mobilità ciclopedonale e viabilità minore.

Il fine ultimo delle politiche infrastrutturali future sarà quello di portare a termine il grande anello tangenziale esterno alla città per interdire definitivamente i flussi di attraversamento, in particolare per ciò che riguarda il traffico pesante.

Si ritengono prioritari:

- l'integrazione e il completamento del sistema di tangenziali e di raccordi autostradali di cintura.

Risulta fondamentale - in funzione del ridisegno del prolungamento di Via Aldo Moro in direzione del casello di Vicenza Nord e della variante SP46 Pasubio verso località Moracchino - lo studio di una viabilità di collegamento a Nord della città che si spinga oltre i limiti del territorio comunale e che si sviluppi con un tracciato più esterno rispetto alle precedenti ipotesi. In tal modo si supererebbero le criticità del precedente tracciato e si potrebbero intercettare i flussi di traffico e le esigenze di mobilità delle conurbazioni in rapido sviluppo dei Comuni di Costabissara, Caldogno, Monticello Conte Otto.

- La viabilità di collegamento tra la SP 247 Riviera Berica in località Debba e il casello autostradale di Vicenza Est.

Quest'opera infrastrutturale darà risposta alle criticità di collegamento tra l'Est e il Sud del territorio vicentino, risolvendo le problematiche legate alla congestione del traffico lungo la Riviera Berica in ambito urbanizzato deviando i flussi sulle direttrici portanti.

- La viabilità in zona Sant'Agostino-Nogarazza, quale collegamento diretto tra la zona produttiva di Arcugnano e Altavilla con il casello autostradale di Vicenza Ovest. Il progetto sarà a cura della società Autostrade SpA.
- La viabilità di by-pass su strada del Tormeno, verso l'abitato di Torri di Arcugnano e la viabilità di by-pass su Via Faggin e Strada Val di Bugano, verso l'omonimo abitato in Comune di Longare. Tali interventi concorreranno a risolvere le problematiche di sicurezza stradale determinate dalle attuali intersezioni anguste e pericolose.

- Il completamento dei principali collegamenti ciclabili con i comuni contermini, già avviato da anni ma che in alcuni tratti non sono ancora stati risolti (Creazzo, Quinto Vicentino, Arcugnano).

7. La ricucitura dei margini edificati tra città e zona agricola

Il tessuto edilizio ai margini della città evidenzia alcuni episodi edilizi singoli e mal inseriti nella campagna circostante.

Nel corso degli anni, lungo le principali vie di comunicazione, sono stati sviluppati interventi edificatori senza un vero disegno urbanistico, ma solamente come singole risposte a particolari esigenze di privati cittadini, creando così fenomeni di conurbazione, “saldatura” spontanea di centri edificati e centri rurali e marginali.

Si ritiene auspicabile non più procedere con il dissipamento dell'edificato, ma piuttosto con la ricucitura delle aree di frangia, allo scopo di creare un giusto compromesso fra ciò che è costruito e ciò che deve restare naturale. Obiettivo deve essere la salvaguardia della percezione visiva dello spazio urbano attraverso interventi mirati, in termini di funzioni e volumetrie.

Secondo lo spirito della disciplina regionale sul consumo di suolo, l'obiettivo della pianificazione è quello di definire il confine della città all'interno del quale concentrare l'edificato.

Risulta pertanto necessario ricomporre il “confine urbano” nei contesti in cui la stratificazione nel tempo delle trasformazioni edilizie e degli interventi infrastrutturali, ha originato un territorio di margine della città disomogeneo, frammentato, irregolare, caratterizzato da discontinuità e vuoti.

A determinare questa situazione ha contribuito anche la crisi economica degli ultimi anni e la conseguente stagnazione del settore edilizio che ha frenato la realizzazione degli interventi di nuova urbanizzazione programmati dal vigente Piano degli Interventi.

L'obiettivo di ricomposizione e ridisegno dei limiti del territorio urbanizzato, nel rispetto dei limiti di consumo di suolo, va perseguito sia con interventi minori che con trasformazioni a scala più ampia.

I primi, legati ad adeguamenti di dettaglio ovvero ad interventi puntuali con funzione sociale e finalizzati a rispondere alle esigenze abitative delle famiglie, devono essere inseriti nel

territorio con il massimo rispetto per il paesaggio. In tal senso viene confermata, per i cittadini che dimostrino il possesso dei requisiti, la disciplina per il soddisfacimento del fabbisogno abitativo familiare avente carattere sociale del vigente piano degli interventi.

Le seconde devono coniugare qualità funzionale e architettonica degli spazi e degli edifici con esigenze ecologiche e ambientali. La loro attuazione deve partire dalla ripianificazione – orientata al ridimensionamento delle volumetrie e delle superfici fondiari – delle previsioni di espansione già individuate nel corso degli ultimi anni dal PAT e dal PI.

Qualsiasi trasformazione non potrà in ogni caso prescindere da una preliminare verifica di compatibilità paesaggistica rispetto al sistema di tutele del PAT e della pianificazione di livello superiore, nonché degli imprescindibili obiettivi di qualità dell'immagine urbana e degli spazi aperti a salvaguardia del paesaggio palladiano dichiarato di Eccezionale Valore Universale.

La ricucitura edilizia dei margini della città deve essere altresì associata alla realizzazione di boschi urbani e aree ad alta funzionalità ecologica, che concorrano al miglioramento delle “performance” della città nella tutela della biodiversità e nella risposta ai cambiamenti climatici.

8. La tutela e valorizzazione del territorio rurale

Il territorio rurale, grazie allo stato colturale ancora riconoscibile, alla presenza di corsi o specchi d'acqua, alla diffusa vegetazione, risulta un luogo di particolare pregio dal punto di vista naturalistico, ambientale e paesaggistico.

In virtù di tali caratteristiche la tutela e la valorizzazione del territorio rurale non può prescindere dall'incentivazione e il sostegno delle attività agricole. La carenza di analisi e di esperienze progettuali specifiche riguardanti il territorio agricolo, unitamente al trasferimento spesso acritico dei criteri della pianificazione urbana alle aree rurali, ha contribuito a creare situazioni di instabilità nell'organizzazione del territorio.

Oggi occorre far leva sulle possibilità delle aziende di coniugare le esigenze ambientali della collettività con i piani aziendali produttivi.

Per quanto riguarda gli edifici e i manufatti esistenti che il Piano degli Interventi individua quali elementi di pregio per il loro valore architettonico o ambientale, è necessaria una revisione della

puntuale normativa che ne consenta uno snellimento delle procedure per una loro eventuale rifunzionalizzazione, coniugata con una nuova mappatura della qualità effettiva (grado di intervento) degli immobili già censiti.

Sul tema della tutela della qualità del territorio rurale, l'Amministrazione comunale conferma la sua grande attenzione ai temi della rigenerazione e della riqualificazione ambientale. Un primo focus è su tre grandi aree che meritano di essere maggiormente preservate per il loro ruolo fondamentale nella costruzione della rete ecologica comunale: l'area a sud del futuro Parco della Pace, l'area a nord est dell'Astichello, tra viale Cricoli e via Fratelli Bandiera e l'area di Gogna, che sono individuate dal Piano degli Interventi come ambiti di riqualificazione e miglioramento ambientale "Frm". Il percorso di tutela in corso di redazione, introdurrà soprattutto limitazioni alle trasformazioni edilizie a garanzia di un più adeguato livello di difesa dell'ambiente naturale. Un secondo focus, sulla base degli stessi presupposti di tutela, sarà esteso ad altre aree del territorio comunale con caratteristiche paesaggistiche e ambientali simili, quali le aree collinari e pedecollinari della dorsale Berica, di Monte Crocetta, di Monte Bisortole e di Bugano.

Saranno inoltre meglio definite le disposizioni normative della rete ecologica così come tracciata dal Piano degli Interventi a cui le azioni di trasformazioni, sia a opera di soggetti pubblici che privati, dovranno sottostare per garantire la preservazione dei valori ambientali.

9. L'incentivazione della sostenibilità ambientale degli edifici e degli spazi urbani

Vicenza, con questo nuovo Piano degli Interventi, interpreta il legame tra sviluppo urbano e ambiente non solo attraverso strategie volte alla conservazione, alla tutela e alla cura delle fragilità dei propri assetti eco-sistemici ma anche attraverso un approccio "*resiliente*" di prevenzione, mitigazione e adattamento ai cambiamenti, in primo luogo a quelli climatici.

Il contrasto al consumo di nuovo suolo, l'esigenza di riqualificare il patrimonio edilizio, per lo più di scarsa qualità, la maggior consapevolezza del ruolo che la città può svolgere quale attrattore di flussi economici, ma anche quali strumenti per il riequilibrio ambientale e la mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici, sono temi che richiedono un profondo ripensamento delle azioni

pianificatorie al fine di rispondere alla sempre crescente domanda di qualificazione dello spazio urbano.

Fondamentale è incentivare la rigenerazione e il rinnovamento urbano. A fronte di una sempre minore disponibilità di risorse pubbliche a disposizione, diventa necessario poter disporre di strumenti capaci di valutare/orientare la sostenibilità dei programmi di rigenerazione urbana attraverso un insieme di indicatori riferibili a tutti quegli aspetti che possono concorrere a definire la qualità urbana nel modo più ampio possibile.

I protocolli o certificazioni di sostenibilità definiscono le strategie di riduzione dell'impatto ambientale nel progetto e nella costruzione dell'edificio o di un gruppo di edifici, permettono la comparabilità tra edifici e possono essere utilizzati come linea guida per la determinazione degli obiettivi di sostenibilità. A livello nazionale e internazionale tutti questi strumenti sono caratterizzati da una struttura multicriteria con categorie suddivise in criteri e indicatori, la cui somma pesata fornisce il punteggio finale. Alcuni protocolli si sono spinti anche a valutare la sostenibilità in ambito urbano come l'ITACA a "Scala Urbana".

L'approccio metodologico dell'Amministrazione, per raggiungere questo obiettivo, è quello di implementare l'applicazione dei protocolli green – anche attraverso l'aggiornamento degli strumenti normativi quali il Regolamento Edilizio e il Prontuario per la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale del PI – incentivando gli interventi di bioedilizia e di rigenerazione urbana ad elevato standard di sostenibilità ambientale.

10. La promozione della qualità architettonica

L'architettura della città, piazze e palazzi che fanno da sfondo al nostro quotidiano e stanno dinanzi ai nostri occhi nella vita di tutti i giorni, è espressione culturale connaturata alla civiltà umana, veicola valori e costumi della convivenza civile. E' un "galateo urbano" quello scritto dalla Basilica Palladiana, dalla casa ad appartamenti di Carlo Scarpa, dall'elegante rigore del quartiere del comitato per la produzione edilizia (CPE) di Ignazio Gardella.

Non si può arrestare la metamorfosi della città che è un organismo vivo e vitale e oggi, di fronte alle sfide della globalizzazione e dell'emergenza ambientale, urge un cambiamento che non può essere procrastinato o negato fossilizzandosi nel passato.

Il tessuto urbano e il patrimonio costruito per continuare a vivere in salute necessitano di essere rigenerati in modo sostenibile

(ecologico, efficiente e duraturo) ma questo intervento non può essere eseguito senza rispetto delle testimonianze del passato, producendo architetture mediocri e intervenendo senza alcuna qualità architettonica.

Si tratta di un problema complesso, di natura prettamente culturale più che vincolistica. E' del tema culturale che l'architettura deve sapersi far interprete, coniugando il rispetto per la tradizione con l'originalità e l'indipendenza creativa, il rigore tecnico con la sensibilità artistica, la prestazione energetica con la qualità compositiva.

Con questo obiettivo la Regione Veneto, con la legge cosiddetta Veneto2050 del 2019, ha lanciato una sfida importante: legare la rigenerazione sostenibile del patrimonio edilizio alla qualità architettonica. Per questo è stata istituita una "*commissione regionale per la qualità e la bellezza architettonica*" e un "*premio per la qualità e la bellezza architettonica*". L'Amministrazione intende cogliere questa sfida e istituire, a sua volta, un sistema di premialità legato sia alla qualità ambientale che alla qualità architettonica degli interventi urbanistici ed edilizi che interesseranno la città.

Lo stato della pianificazione comunale e l'evoluzione del quadro normativo

Secondo le disposizioni dell'art. 18 della L.R. 11/2004, decorsi 5 anni dall'entrata in vigore del Piano degli Interventi, decadono le previsioni urbanistiche relative alle aree di trasformazione o espansione soggette a strumenti attuativi non approvati, alle nuove infrastrutture e alle aree per servizi.

Il concetto di “decadenza” rappresenta una novità nella pianificazione regionale veneta. Infatti, la precedente norma per l'assetto e l'uso del territorio (L.R. n. 61/1985) non prevedeva una temporalità dello strumento urbanistico comunale, in quanto esso continuava la sua vigenza sino a nuova variazione.

Considerati i termini di approvazione del primo Piano degli Interventi di Vicenza, le previsioni pianificatorie di cui sopra sono decadute il 23 marzo 2018.

Con l'intento di rinnovare e definire le previsioni di piano in decadenza, in coerenza con il Piano di Assetto del Territorio, il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 10 del 15 marzo 2018, ha adottato la “*Variante parziale al Piano degli Interventi ai sensi dell'art.18 della L.R. 11/2004 per il rinnovo delle previsioni urbanistiche in decadenza*”.

La variante di rinnovo delle previsioni in decadenza è intervenuta proprio nella fase di prima attuazione della Legge Regionale 14/2017 sul contenimento del consumo di suolo che ha imposto nuovi limiti quantitativi di suolo consumabile e stabilito innovativi criteri per la programmazione di nuovi interventi di urbanizzazione.

Dopo l'adozione della citata variante parziale al PI:

- la Regione ha fissato, con la DGR 668/2018 ed il successivo Decreto 191/2018, la quantità massima di suolo consumabile.
- il Comune ha adottato una variante al Piano di Assetto del Territorio (PAT) per la conferma/rettifica degli ambiti di urbanizzazione consolidata.

La nuova disciplina regionale, in estrema sintesi, si pone gli obiettivi di dare priorità al riuso della città costruita “consolidata” e di vincolare e limitare, nel contempo, le trasformazioni al di fuori di essa che consumano suolo.

Per dare attuazione a questo disegno generale, la Legge Regionale 14/2017 impone nuovi paradigmi nella progettazione degli strumenti urbanistici. Essa definisce un nuovo criterio di

dimensionamento (il consumo di suolo) e stabilisce un rigido percorso sequenziale per l'individuazione, nel piano, di nuove urbanizzazioni su territorio libero.

In particolare il legislatore regionale ha stabilito che per individuare aree nelle quali programmare interventi di nuova urbanizzazione il Comune deve procedere:

1. a una preventiva verifica delle possibilità di riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
2. alla verifica del rispetto dei limiti del consumo di suolo;
3. all'attivazione di procedure ad evidenza pubblica, cui possono partecipare i proprietari degli immobili nonché gli operatori pubblici e privati interessati, per valutare proposte di intervento che, conformemente alle strategie definite dal PAT, risultino idonee in relazione ai benefici apportati alla collettività in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, di efficienza energetica, di minore consumo di suolo, di soddisfacimento degli standard di qualità urbana, architettonica e paesaggistica.
4. all'utilizzo obbligatorio dell'istituto dell'accordo pubblico-privato di cui all'art. 6 della LR 11/2004.

L'Amministrazione comunale, che deve procedere all'approvazione della variante di rinnovo delle previsioni in decadenza, per garantire continuità tecnica allo strumento urbanistico, non può prescindere da questo nuovo quadro normativo e dai nuovi indirizzi urbanistici contenuti del presente Documento programmatico, in particolare quelli volti al riuso, al rispetto ambientale, alla qualità edilizia, al risparmio di consumo di suolo e alla valorizzazione del territorio rurale.

In tal senso:

- le previsioni di espansione al di fuori degli ambiti di urbanizzazione consolidata del PAT che la variante al PI ha confermato (e che, si ricorda, sono ad oggi decadute), devono essere stralciate dal procedimento di approvazione e ripianificate nel rispetto degli indirizzi del presente documento. Il potenziale consumo di suolo connesso a queste previsioni di espansione deve essere riconsiderato nel rispetto delle direttive regionali attivando forme di evidenza pubblica per assicurare la massima qualità e valenza socio ambientale delle future trasformazioni con criteri che comunque assegnino un livello di priorità agli ambiti interessati dalla decadenza delle relative previsioni di trasformazione;

- le osservazioni presentate alla variante saranno valutate in coerenza con i contenuti programmatici ed eventualmente accolte in sede di approvazione.

L'articolazione del processo di pianificazione

Con il presente Documento Programmatico del Sindaco, come previsto dalla normativa regionale, l'Amministrazione fissa gli obiettivi della Pianificazione urbanistica.

La formazione del nuovo Piano degli Interventi – che avrà corso successivamente all'approvazione della variante di rinnovo delle previsioni in decadenza nei termini precedentemente indicati – può essere operativamente articolata in due fasi non necessariamente consequenziali:

- la prima, relativa agli adempimenti obbligatori stabiliti dalla disciplina regionale, riguarderà il raccordo del Piano degli Interventi alle disposizioni del nuovo Regolamento Edilizio in via di formazione e alla recente variante di adeguamento del PAT alla LR 14/2017 per il contenimento del consumo di suolo. Altri adempimenti obbligatori sono l'adeguamento dello strumento urbanistico alla LR 14/2019 (Veneto 2050) in materia di crediti edilizi da rinaturalizzazione nonché al Piano Territoriale di Coordinamento Regionale di recente approvazione;
- la seconda tratterà invece i temi descritti nel presente documento.

I contenuti di piano saranno sviluppati con una serie di varianti di carattere tematico, ovvero relative a specifici ambiti territoriali, con particolare riferimento alla riorganizzazione della città consolidata e alla ripianificazione delle previsioni decadute e non rinnovate.

La formazione della seconda fase sarà accompagnata da bandi a evidenza pubblica inerenti, principalmente, le seguenti tematiche:

- Accordi pubblico-privato per la riorganizzazione della città consolidata e la ricomposizione dei confini urbani;
- Manufatti incongrui oggetto di rinaturalizzazione;
- Esigenze abitative di carattere familiare;
- Varianti verdi.

Verranno altresì prese in considerazione le richieste di variante puntuale presentate da singoli cittadini qualora coerenti con il quadro di obiettivi del presente documento.

Il processo di pianificazione del nuovo Piano degli Interventi, in coerenza con il bilancio comunale e la programmazione delle opere pubbliche, sarà inoltre intimamente coordinato con i due fondamentali strumenti urbanistici tematici in fase di formazione:

- la variante al Piano degli Interventi della Città Storica e degli adiacenti tessuti e borghi storici (incarico affidato a all'RTP Tombolan&Associati - Nord Progetti srl - arch. Massimo Vallotto);
- il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (incarico affidato a RTI TPS - Systematica srl - Tombolan&Associati).

