

PROCESSO VERBALE

DELLA XXXIX SEDUTA DEL CONSIGLIO COMUNALE

L'anno 2009, il giorno 3 del mese di dicembre, alle ore 16,00 nella Residenza Municipale e precisamente nella sala delle adunanze consiliari, in ordine all'avviso di convocazione del Presidente del Consiglio comunale, Luigi Poletto, in data 27.11.2009 P.G.N. 77006, consegnato in tempo utile al domicilio di tutti i Consiglieri, all'ora ivi stabilita, si constatarono comparsi fra i componenti il consiglio sotto indicati, coloro di fronte al cui nome si aggiunge la parola "presente".

ELENCO DEI CONSIGLIERI

1-Variati Achille (Sindaco)	ass.	21-Meridio Gerardo	ass.
2-Abalti Arrigo	ass.	22-Nisticò Francesca	ass.
3-Appoggi Marco	ass.	23-Pecori Massimo	ass.
4-Baccarin Lorella	pres.	24-Pigato Domenico	ass.
5-Balbi Cristina	ass.	25-Poletto Luigi	pres.
6-Balzi Luca	ass.	26-Rolando Giovanni Battista	ass.
7-Barbieri Patrizia	ass.	27-Rossi Fioravante	pres.
8-Borò Daniele	ass.	28-Rucco Francesco	ass.
9-Bottene Cinzia	ass.	29-Sala Isabella	pres.
10-Capitano Eugenio	pres.	30-Sartori Amalia	ass.
11-Cicero Claudio	pres.	31-Serafin Pio	pres.
12-Colombara Raffaele	pres.	32-Sgreva Silvano	pres.
13-Corradi Vittorio	pres.	33-Soprana Stefano	pres.
14-Dal Lago Manuela	ass.	34-Sorrentino Valerio	ass.
15-Diamanti Giovanni	pres.	35-Veltroni Claudio	ass.
16-Docimo Mariano	pres.	36-Vettori Francesco	ass.
17-Filippi Alberto	ass.	37-Vigneri Rosario	pres.
18-Formisano Federico	ass.	38-Volpiana Luigi	pres.
19-Franzina Maurizio	ass.	39-Zanetti Filippo	ass.
20-Guaiti Alessandro	pres.	40-Zocca Marco	ass.
		41-Zoppello Lucio	ass.

PRESENTI 16 - ASSENTI 25

Risultato essere i presenti 16 e quindi non in numero legale per la validità della seduta, giusto l'art.127 del T.U.L.C.P. approvato con R.D. 4 febbraio 1915 n.148, il Presidente del Consiglio comunale, Luigi Poletto, dispone che si proceda ad un secondo appello alle ore 16.30.

Sono presenti gli assessori Cangini, Giuliari, Lazzari, Nicolai, Ruggeri e Tosetto.

Alle ore 16.30 il Presidente invita il Segretario Generale a procedere al secondo appello.

Eseguito l'appello, risultano presenti i consiglieri di fronte al cui nome si aggiunge la parola "presente".

1-Variati Achille (Sindaco)	pres.	21-Meridio Gerardo	ass.
2-Abalti Arrigo	ass.	22-Nisticò Francesca	ass.
3-Appoggi Marco	pres.	23-Pecori Massimo	ass.
4-Baccarin Lorella	pres.	24-Pigato Domenico	ass.
5-Balbi Cristina	pres.	25-Poletto Luigi	pres.
6-Balzi Luca	pres.	26-Rolando Giovanni Battista	pres.
7-Barbieri Patrizia	ass.	27-Rossi Fioravante	pres.
8-Borò Daniele	ass.	28-Rucco Francesco	ass.
9-Bottene Cinzia	ass.	29-Sala Isabella	pres.
10-Capitanio Eugenio	pres.	30-Sartori Amalia	ass.
11-Cicero Claudio	ass.	31-Serafin Pio	pres.
12-Colombara Raffaele	pres.	32-Sgreva Silvano	pres.
13-Corradi Vittorio	pres.	33-Soprana Stefano	pres.
14-Dal Lago Manuela	ass.	34-Sorrentino Valerio	ass.
15-Diamanti Giovanni	pres.	35-Veltroni Claudio	pres.
16-Docimo Mariano	pres.	36-Vettori Francesco	pres.
17-Filippi Alberto	ass.	37-Vigneri Rosario	pres.
18-Formisano Federico	ass.	38-Volpiana Luigi	pres.
19-Franzina Maurizio	ass.	39-Zanetti Filippo	pres.
20-Guaiti Alessandro	ass.	40-Zocca Marco	ass.
		41-Zoppello Lucio	ass.

PRESENTI 22 - ASSENTI 19

Risultato essere i presenti 22 e quindi in numero legale per la validità della seduta, giusto l'art.127 del T.U.L.C.P. approvato con R.D. 4 febbraio 1915 n.148, il Presidente del Consiglio comunale, Luigi Poletto, dichiara aperta la seduta e chiama all'ufficio di scrutatori i cons. Sala Isabella, Serafin Pio e Sgreva Silvano.

LA SEDUTA È PUBBLICA.

Partecipa: il Segretario Generale, dott. Simone Maurizio Vetrano.

Sono presenti gli assessori Cangini, Giuliari, Lazzari, Nicolai, Ruggeri e Tosetto.

- Prima della votazione sulla trattazione prioritaria della richiesta di dibattito presentata il 3/12/2009 dalla cons. Dal Lago, ai sensi dell'art.17 del regolamento del Consiglio comunale, in merito alla lettera inviata dal Sindaco al Ministro dell'Interno Maroni relativamente al meeting islamico che si terrà a Vicenza il 6/12/2009, entrano: Barbieri, Borò, Bottene, Cicero, Dal Lago, Formisano, Guaiti, Pecori, Rucco, Zocca e Zoppello, esce: Volpiana (presenti 32).
- Durante la comunicazione del Presidente del Consiglio, Luigi Poletto, entra: Pigato.
- Durante la trattazione dell'oggetto iscritto all'ordine del giorno dei lavori consiliari con il n. 106, entrano: Abalti, Franzina, Meridio, Nisticò, Sartori, Sorrentino.
- Durante l'illustrazione dell'oggetto da parte dell'Assessore Lazzari, esce e rientra: il Presidente del Consiglio comunale, Luigi Poletto; nel frattempo assume la presidenza del Consiglio comunale il cons. anziano presente Franzina.
- Alle ore 19,28 il Presidente dichiara sciolta la seduta.

OGGETTI TRATTATI

OGGETTO CVI

P.G.N. ---

Delib. n.---

URBANISTICA – Adozione del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.).

L'assessore alla progettazione e innovazione del territorio, Francesca Lazzari, presenta la seguente proposta di deliberazione:

“La Regione Veneto, con propria legge n. 11 del 23 aprile 2004, ha emanato le nuove “Norme per il governo del territorio”, stabilendo criteri, indirizzi, metodi e contenuti di pianificazione.

Tale legge, all'art.12, prevede che la pianificazione urbanistica comunale si espliciti mediante il Piano Regolatore Comunale, articolato in disposizioni strutturali, contenute nel piano di assetto del territorio comunale (P.A.T.) e in disposizioni operative, contenute nel piano degli interventi (P.I.).

Il P.A.T. è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

Il Piano degli interventi è invece lo strumento urbanistico che, in coerenza ed in attuazione del P.A.T., individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

Allo scopo di formare il piano regolatore comunale secondo la nuova legislazione urbanistica regionale, ed in particolare allo scopo di redigere la componente strutturale, l'Amministrazione Comunale ha avviato i procedimenti per la predisposizione del Piano di Assetto del Territorio.

Con delibera di Giunta Comunale n.142 del 21.4.2006 è stato adottato il Documento Preliminare del Piano di Assetto del Territorio redatto, secondo le direttive dell'Amministrazione Comunale; tale documento contiene in particolare gli obiettivi generali che si intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio, anche in relazione alla previsione degli strumenti di pianificazione di livello sovraordinato, e le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio.

L'art.15 della Legge Regionale 23 aprile 2004 n.11 prevede, per la formazione e l'approvazione del Piano di Assetto del Territorio, una procedura di pianificazione concertata.

Con delibera n. 273 del 19.7.2006 la Giunta Comunale ha, tra l'altro, approvato lo schema di accordo di pianificazione per la redazione del Piano di Assetto Territoriale Comunale – P.A.T. – da stipularsi con la Regione Veneto ai sensi dell'art. 15 della L.R. 11/2004.

L'Accordo di Pianificazione per la redazione del Piano di Assetto del Territorio Comunale, che fissa i contenuti, le finalità del Piano ed il programma dei lavori da seguire, è stato stipulato con la Regione Veneto il 20 luglio 2006, prot. n. 40884.

In data 12/2/2008 il Comune di Vicenza ha inoltrato alla Regione Veneto copia della documentazione inerente il PAT allora redatto. Tale documentazione progettuale non ha avuto alcun proseguo nell'iter amministrativo, non è adeguata alle disposizioni regionali entrate in vigore dopo detto inoltro ed è stata pertanto ritirata e sostituita con la proposta di P.A.T. oggetto della presente deliberazione.

Nelle linee programmatiche di governo relative al mandato amministrativo 2008-2013, approvate con deliberazione del Consiglio Comunale n.36 del 20/6/2008, l'Amministrazione, relativamente agli strumenti della pianificazione urbanistica, si è posta in primo luogo l'obiettivo di formare il P.A.T. del Comune di Vicenza e procedere alla sua approvazione. In detto documento è previsto che il processo di pianificazione già percorso non venga sprecato ma perfezionato.

Detto perfezionamento è stato guidato per il perseguimento dei seguenti obiettivi: il primo di questi obiettivi è quello di Vicenza come città capoluogo; il secondo obiettivo è quello di Vicenza come città basata sui poli di eccellenza; un terzo obiettivo si prefigge di preservare Vicenza come città con un tessuto produttivo vitale; infine, il quarto obiettivo è quello di affermare Vicenza come città nodo di una rete europea.

Per soddisfare pienamente a dette esigenze si è provveduto al necessario aggiornamento e all'approfondimento degli studi e delle attività già intraprese.

Nella fase di adeguamento, aggiornamento e completamento è stato altresì attivato un processo di informazione e di confronto con la cittadinanza sul Piano di Assetto del Territorio, come previsto dall'art.5 della L.R. 11/2004, che stabilisce come il Comune nella formazione del P.A.T. debba conformare la propria attività al metodo del confronto e della partecipazione.

Sono state pertanto attivate tutte le iniziative ritenute necessarie al fine di divulgare e favorire la partecipazione per la formazione del PAT. In particolare sono stati oggetto di approfondimento e partecipazione i temi di maggior interesse quali:

- Mobilità: mobilità veicolare privata, trasporto pubblico locale, mobilità ciclabile
- Ambiente
- Abitare
- Patrimonio Storico
- Identità, eccellenze, sviluppo: una nuova idea di città per Vicenza di cui si dà conto nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).

Atteso quanto sopra e alla luce degli aggiornamenti e approfondimenti acquisiti, l'Amministrazione Comunale ha predisposto la proposta di P.A.T. del Comune di Vicenza che in data 8/10/2009 è stata trasmessa alla Commissione Territorio.

Con nota pgn 64658 del 9/10/2009 la proposta di Piano è stata altresì inviata alla Regione Veneto – Direzione Urbanistica, al fine di proseguire nell'iter amministrativo previsto nell'ambito dell'attività di copianificazione di cui all'art.15 della L.R. 11/2004.

La Commissione Territorio ha esaminato la proposta di Piano nelle sedute del 13-15-20-23-27-28 ottobre e 3-5-10-12-17 novembre 2009.

In esito alle indicazioni emerse dalla Regione Veneto e dalla Commissione Territorio, l'Amministrazione Comunale ha provveduto ad aggiornare, conseguentemente, gli elaborati del Piano di Assetto del Territorio, che viene ora sottoposto all'adozione del Consiglio Comunale.

In conformità all'art.13 della L.R. 11/2004, il Piano di Assetto del Territorio risulta costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione tecnica – Relazione tecnica Appendice
- Elaborati grafici (CD-ROM ed elaborati cartacei):
 - Elaborato 0 – Vicenza Capoluogo – Progetti e strategie
 - Elaborato 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
 - Elaborato 2 - Carta delle Invarianti
 - Elaborato 3 - Carta delle Fragilità
 - Elaborato 4 - Carta delle Trasformabilità

- Schede direttive delle frazioni
- Norme Tecniche di Attuazione
- CD-ROM contenente la Banca Dati Alfa-numerica e vettoriale costituente il Quadro Conoscitivo, di cui all'art.10 della L.R. 23 aprile 2004 n.11
- V.Inc.A.
- Valutazione di Compatibilità Idraulica.
- Rapporto Ambientale Valutazione Ambientale Strategica
- Rapporto Ambientale Sintesi non tecnica

In ordine alla Valutazione di Compatibilità Idraulica, ai sensi della D.G.R. 1322 del 10/5/2006, nelle more dell'acquisizione del parere, considerato che il P.A.T. viene formato in conformità alle norme in materia di verifica della Compatibilità Idraulica, si dà atto che eventuali prescrizioni derivanti dal parere del Genio Civile Regionale di Vicenza saranno oggetto di recepimento in sede di Conferenza di Servizi di cui all'art.15 della L.R. 11/2004.

Ciò premesso;

Visto il parere della Commissione Territorio espresso nella seduta del 24/11/09;

Considerato che la presente deliberazione non comporta impegno di spesa;

Atteso il parere espresso in ordine alla sola regolarità tecnica del responsabile del servizio interessato, reso ai sensi dell'art. 49, comma 1, del TUEL, che viene integralmente trascritto e inserito nella presente deliberazione come segue:

"Parere favorevole alla presente proposta di deliberazione sotto il profilo della regolarità tecnica.

Addì, 19.10.2009 IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO f.to Antonio Bortoli"

La Giunta Comunale, sottopone alla vostra approvazione la seguente proposta di deliberazione:

“”Il Consiglio Comunale

D E L I B E R A

1. di adottare, ai sensi dell'art. 15 della Legge Regionale 23. Aprile 2004 n. 11, il Piano di Assetto del Territorio composto dai seguenti elaborati:

- Relazione tecnica – Relazione tecnica Appendice
- Elaborati grafici (CD-ROM ed elaborati cartacei):
 - Elaborato 0 – Vicenza Capoluogo – Progetti e strategie
 - Elaborato 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
 - Elaborato 2 - Carta delle Invarianti
 - Elaborato 3 - Carta delle Fragilità
 - Elaborato 4 - Carta delle Trasformabilità
- Schede direttive delle frazioni
- Norme Tecniche di Attuazione
- CD-ROM contenente la Banca Dati Alfa-numerica e vettoriale costituente il Quadro Conoscitivo, di cui all'art.10 della L.R. 23 aprile 2004 n.11
- V.Inc.A.
- Valutazione di Compatibilità Idraulica.

- Rapporto Ambientale Valutazione Ambientale Strategica
- Rapporto Ambientale Sintesi non tecnica

2. di dare atto che, in conformità a quanto previsto dall'art.29 della L.R. 11/2004, dalla data di adozione del P.A.T. opereranno le misure di salvaguardia in relazione alle sole norme di piano contenenti prescrizioni e vincoli;

3. di dare atto che eventuali prescrizioni derivanti dal parere del Genio Civile sulla Valutazione di Compatibilità Idraulica saranno oggetto di recepimento in sede di Conferenza di Servizi di cui all'art.15 della L.R. 11/2004;

4. di dare mandato al Dirigente competente di provvedere al deposito e alla pubblicazione degli atti secondo le procedure stabilite ai sensi dell'art. 15 della L.R. 11/2004 e con le modalità indicate nella D.G.R. 791 del 31.3.2009;

5. di dare atto che decorsi i termini per la presentazione di osservazioni sarà convocata una Conferenza di Servizi alla quale parteciperanno gli enti interessati, con un rappresentante autorizzato dal rispettivo organo competente, che si esprimeranno sul Piano e sulle osservazioni pervenute, così come previsto dall'art. 15 c. 6 della L.R. 11/2004 e s.m.i..

Nella riunione della Commissione Consiliare del Territorio del 24 novembre 2009, i Commissari esprimono il seguente parere sulla delibera:

Favorevole: Luca Balzi, Stefano Soprana, Claudio Veltroni, Francesco Vettori, Luigi Volpiana.

I consiglieri Cinzia Bottene, Francesco Rucco e Marco Zocca si riservano di esprimere il parere in aula di Consiglio Comunale.

I consiglieri Claudio Cicero, Vittorio Corradi, Alberto Filippi e Massimo Pecori sono assenti al momento della votazione.

Interviene ad integrazione della presentazione della proposta di deliberazione l'assessore Tosetto.

Il Presidente dà la parola sull'argomento, ai sensi dell'art.12, comma 1, del regolamento del Consiglio comunale, all'architetto Antonio Bortoli, dirigente del dipartimento territorio, alla dott.ssa Nicoletta Toffaletti della Cooperativa Architetti e Ingegneri – Urbanistica S.C.R.L., al dott. geologo Cristiano Mastella dello studio Mastella Geologia Ambientale ed al dott. De Marchi di LandLab studio Associato, agronomo incaricato dell'aggiornamento dell'analisi agronomica e aggiornamento della valutazione di Incidenza Ambientale.

Il Presidente, alle ore 19.28, dichiara chiusa la seduta e rinvia il prosieguo della trattazione dell'oggetto alla già programmata seduta del giorno 4.12.2009.

(per la discussione vedasi pagina n. 132)

PROCESSO VERBALE

- PRESIDENTE: 15 presenti, non c'è il numero legale, secondo appello tra mezz'ora.

(sospensione)

- PRESIDENTE: 22 presenti, acclarata la sussistenza del numero legale designo gli scrutatori: Sgreva, Sala e Serafin. Domande di attualità, la prima è a risposta dell'assessore Lago, però non c'è l'assessore, per cui la domanda di attualità slitta a domani.

“DOMANDA DI ATTUALITÀ

ICI: MANCATI RIMBORSI – TAGLI DEI TRASFERIMENTI-
RIDUZIONE DELLE ENTRATE: QUESTO GOVERNO
STROZZA I COMUNI.
COME FARE PER CHIUDERE IN EQUILIBRIO I BILANCI COMUNALI 2009 E
PREVISIONALE 2010 A VICENZA?
POSSIBILE SFORARE IL PATTO DI STABILITÀ PER I COMUNI VIRTUOSI?
Quali conseguenze?

Sulla situazione finanziaria del Comune di Vicenza, così come per gli altri comuni, pesa lo stato di abbandono in cui vengono lasciati dal governo di destra e Lega Nord.

Sarà difficilissimo chiudere il bilancio 2009: sarà pressoché impossibile impostare un serio bilancio di previsione 2010 senza snaturare l'essenza stessa dell'ente locale Comune. Questo in sintesi quanto riportato da tutta la stampa in questi giorni, in particolare dal Corriere Veneto a pag. 4 in data odierna.

E' un grido di dolore a cui la nostra comunità vicentina, il Consiglio comunale nelle sue componenti di maggioranza e opposizione, non può rimanere indifferente.

Tagli dei trasferimenti dal governo centrale, mancati rimborsi e ritardi dell'ICI spettanti a Vicenza, riduzione di entrate proprie: questa è la situazione concreta.

In Comune di Vicenza per rimborso **ICI prima casa** l'ultima quota spettante ammontava a 1,3 milioni di euro per l'anno 2007 e tale quota è arrivata in comune solo in corso d'anno, ovvero con due anni di ritardo. Con i conseguenti effetti negativi derivanti sulle casse del Comune.

Il rimborso ICI prima casa a Vicenza, anno 2009, ammonta a **6,6 milioni di euro**.

Il sottoscritto interroga l'Amministrazione e/o l'assessorato preposto per conoscere:

- quali risposte e/o certezze abbia fornito il governo centrale circa il rimborso ICI prima casa per la formazione del bilancio previsionale 2010;
- quali iniziative si intendano intraprendere per sollecitare questo governo a non tagliare le risorse ai Comuni e a mantenere le scadenze e l'entità dei rimborsi ICI così da permettere al Comune di poter dare risposte certe ai bisogni e necessità dei cittadini-contribuenti di Vicenza.

Giovanni Rolando.

Presidente V Commissione Servizi alla Popolazione

f.to G. Rolando

Vicenza 1.12.2009”

- PRESIDENTE: La seconda domanda di attualità è intestata all'assessore Moretti che non c'è, quindi anche questa domanda di attualità, come da regolamento, sarà trattata domani.

“DOMANDA DI ATTUALITÀ

Argomento: Progetto VI Lab

Nella giornata di oggi 2/12/2009 gli organi di stampa hanno riportato la notizia in cui l'organizzazione giovanile Giovane Italia critica l'operato dell'assessore Moretti in ordine al progetto VI Lab.

Inoltre, l'assessore Moretti è stata protagonista-moderatrice del confronto avvenuto nei giorni scorsi tra l'Associazione Strade d'Europa e il consigliere provinciale Matteo Quero.

Ciò premesso il sottoscritto consigliere comunale chiede a Sindaco e Giunta comunale quanto segue:

- 1) in cosa consiste il progetto VI Lab;
- 2) se esiste un regolamento che disciplina l'attività legata a tale progetto;
- 3) da quali associazioni o gruppi è costituito il tavolo di confronto VI Lab;
- 4) quali risultati ha in concreto sortito tale tavolo di confronto.

Consigliere Rucco Francesco – PDL
f.to Rucco”

- PRESIDENTE: Prego consigliere.

- RUCCO: Io avevo presentato questa domanda di attualità sul progetto Vi.Lab all'assessore Moretti, però ho il piacere di constatare che l'assessore Moretti non si degnava di venire in aula a rispondere al consigliere che fa la domanda di attualità, però leggerò sui giornali di domani e oggi sul sito del Comune di Vicenza la risposta strumentale. Sindaco, richiami il suo assessore, si vergogni.

- PRESIDENTE: Mi dicono che è ammalata ... mi dica, per mozione d'ordine si può sempre parlare. Prego consigliere.

- ROLANDO: Magari quelli che non sono presenti oggi, la domanda di attualità può essere posticipata a domani.

- PRESIDENTE: Certo, domani, mercoledì, giovedì e venerdì, quindi le domande di attualità non vanno vanificate ma vanno trattate nelle sedute prossime, ci sono altre quattro sedute.

- ROLANDO: Benissimo, grazie.

- PRESIDENTE: Ci mettiamo un po' tranquilli? Se gli assessori presenti non hanno interrogazioni, io non ho interrogazioni pronte. Scusate, consiglieri, non ho interrogazioni pronte e non ci sono comunicazioni da parte mia.

- PRESIDENTE: E' stata presentata una richiesta di dibattito da parte dell'on. Manuela Dal Lago che non c'è, però la leggo per correttezza

“RICHIESTA DI DIBATTITO

Egregio Sig. Presidente,

Con la presente si fa richiesta di dibattito **urgente**, durante la seduta del Consiglio comunale convocato per oggi 03.12.2009, sulla lettera inviata dal Sindaco di Vicenza dott. Achille Variati al ministro dell'interno On. Roberto Maroni, relativamente al meeting islamico che avrà luogo a Vicenza domenica 6 dicembre.

Distinti saluti.

Vicenza 03.12.2009

On. Manuela Dal Lago
f.to Manuela Dal Lago”

- PRESIDENTE: Il regolamento prevede che alla proponente siano assegnati due minuti per illustrare il contenuto della richiesta di dibattito urgente, la proponente non c'è, ho letto la richiesta. Il Sindaco non c'è, quindi non può esprimere la sua valutazione sul fatto se trattare la richiesta immediatamente oppure inviarla alla Conferenza dei Capigruppo ...

Metto in votazione la richiesta di dibattito, chi vota favorevolmente è per trattare la richiesta di dibattito immediatamente, chi vota contro è per inviare la richiesta di dibattito alla Conferenza dei Capigruppo ... mi dica ...

(interruzione)

- ROLANDO: Solo per rendere un'informazione all'aula e a tutti, da quello che ho capito, l'iniziativa di domenica dell'Islamic Relief è stata sospesa sia a Vicenza sia a Parma e sia Milano.

- PRESIDENTE: Va bene, mettiamo in votazione questa richiesta di dibattito. Chi vota sì vota per trattare immediatamente questo oggetto, chi invece vota no vota per rinviarlo alla Conferenza dei Capigruppo. Chi vota sì è per trattare la richiesta di dibattito urgente presentata dell'on. Dal Lago, chi vota no è per rinviare la richiesta alla Conferenza dei Capigruppo che se lo riterrà opportuno la calendarizzerà nel momento che riterrà più utile. Prego, si vada al voto.

- SEGRETARIO GENERALE: Attivare la chiave e premere il pedale. Si può votare.

- PRESIDENTE: Favorevoli: 9. Contrari: 23. Astenuti: nessuno. La richiesta di dibattito è rinviata alla Conferenza dei Capigruppo.

OGGETTO CVI

P.G.N. ---

Delib. n.---

URBANISTICA – Adozione del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.).

- PRESIDENTE: Passiamo all'ordine del giorno, prima di dare la parola all'assessore per l'illustrazione della proposta di deliberazione del piano di assetto del territorio, volevo esprimere un paio di riflessioni brevissime perché poi mi è precluso per regolamento e per legge di intervenire sul merito della discussione, però credo mi competa fare un augurio e una constatazione. L'auspicio è che ci sia un confronto alto tra idee diverse sul futuro della città. Noi oggi ci interroghiamo e ci confronteremo non tanto sull'essere di Vicenza, che è la città in cui abitiamo e amiamo, ma sul dover essere della nostra città. Un intellettuale politico che stimo molto, Giulio Tremonti, ha detto e ha scritto nel suo ultimo saggio che compete a chi governa bene la cosa pubblica non tanto constatare la realtà quanto piuttosto elaborare delle visioni diverse sulla realtà stessa. Io credo sia importante che noi ci confrontiamo sulle diverse visioni, tutte legittime, sul futuro della nostra città.

La seconda brevissima considerazione attiene ai valori e agli interessi in gioco. Un sociologo ed economista di area progressista americano, Richard Florida, ha scritto un saggio sulla classe creativa, credo a tutti noto, sono cose conosciute, non dico nulla di nuovo. Florida sostiene che per evitare il declino delle città e per evitare processi di marginalizzazione delle città è necessario attirare i segmenti di popolazione più creativi, applicando le cosiddette tre "t".

La prima "t" sta per tecnologia, nel senso che senza innovazione non si produce sviluppo; la seconda "t" sta per talenti, nel senso che occorre valorizzare i meriti perché altrimenti non c'è competitività; la terza "t" sta per tolleranza, nel senso che senza integrazione delle diversità, razziali, etniche, religiose, sessuali, non c'è equilibrio sociale e non c'è coesione sociale. Io credo che queste proposte, queste letture delle realtà e della condizione dell'organizzazione della città su cui gli urbanisti si interrogano molto e si sono interrogati in questi anni siano valide anche per Vicenza.

Io aggiungerò, e concludo veramente, la necessità di applicare le tre "s". La prima "s" sta per sostenibilità, nel senso che ormai l'ambiente, sia da destra sia da sinistra, viene considerata una variabile che è parte integrante delle politiche di pianificazione del territorio; la seconda "s" sta per servizi, nel senso che i nostri cittadini esigono servizi sempre più efficienti ed efficaci a partire dalle fasce più deboli della popolazione; la terza "s" sta per senso, significato, per cui una città deve avere un senso, un'armatura spirituale, un'anima, deve avere una o più vocazioni. Io credo siano questi gli architravi ideali e valoriali su cui noi tutti dobbiamo interrogarci. Ognuno poi avrà le sue valutazioni, le sue visioni, le sue letture della realtà, i suoi progetti, i suoi obiettivi, le sue strategie, comunque ci anima un sentimento forte di amore per la nostra città e anche ci anima un senso di responsabilità perché oggi comunque stiamo scrivendo una pagina importante per il futuro progettuale di una città in cui viviamo e che amiamo.

Do la parola all'assessore per l'illustrazione della delibera. Dico subito che tutta la seduta del Consiglio comunale sarà dedicata all'illustrazione della proposta di deliberazione e domani si aprirà il dibattito. La Conferenza dei Capigruppo, testé riunitisi, ha deciso di rimodulare i tempi di discussione nel modo seguente: ogni consigliere venti minuti, i capigruppo o coloro che parlano a nome del gruppo avranno a disposizione minuti trenta. Prego, assessore.

- LAZZARI: Signori consiglieri e consigliere, per me come assessore di questa Amministrazione è un momento molto importante, di responsabilità, in cui si presenta una delibera molto significativa e che incide in quella che è la vita di tutta una comunità. La città di Vicenza sta compiendo un percorso di rinnovamento del tutto inedito sotto il profilo urbanistico e territoriale, usufruendo appieno delle possibilità offerte dalla legge urbanistica 11/2004 della regione Veneto in merito alla realizzazione del nuovo strumento urbanistico previsto dalla stessa normativa, cioè il PAT, il piano di assetto del territorio.

La scelta dell'Amministrazione comunale di far redigere il PAT dalle strutture interne è stata determinata, oltre che dalla consapevolezza dell'innovatività della prima applicazione della legge 11 e dalla conseguente necessità di un'immediata e piena capacità attuativa da parte degli uffici, anche da altre motivazioni. Le motivazioni sono state le seguenti: innanzitutto contenere le risorse necessarie a completare il processo di pianificazione; massimizzare l'utilizzazione della documentazione che era già stata predisposta; creare quelle condizioni per una celere redazione del piano del quale la città stava discutendo da molti anni, favorire anche la partecipazione delle strutture comunali interessate, oltre all'assessorato all'urbanistica, quindi l'intera struttura comunale, che non aveva vissuto pienamente e in maniera integrata il lavoro di preparazione del piano di assetto del territorio e quindi agevolare quelle che sono il coordinamento tra le attività di formazione del PAT e tutte le iniziative che nel frattempo in questo anno di pianificazione e di programmazione si sono fatte. Quindi, i contenuti della proposta del PAT sono stati elaborati con il coordinamento del settore urbanistica, ma dai componenti di tutti gli uffici comunali e di tutti i settori interessati. Gli elaborati cartografici sono stati redatti dall'ufficio di Piano con il supporto del sistema informativo territoriale comunale, il SIT.

Il processo di pianificazione è stato complesso perché si è sviluppato contestualmente, e lo sottolineo in maniera molto precisa, ad altre importanti iniziative che hanno impegnato tutti noi. Queste iniziative nel corso dei dieci mesi in cui si è lavorato al PAT, l'Amministrazione comunale ha accompagnato questo processo in maniera sintonica con le seguenti principali attività: l'espressione delle controdeduzioni sulle varianti del PRG per la zona industriale ovest e per l'RSA4; la partecipazione alla fase conclusiva delle attività valutative relative al progetto della base militare Dal Molin; l'elaborazione e l'adozione e controdeduzione della variante al PRG SP46, la bretella di Debba, la nuova viabilità tra viale Aldo Moro e via della Paglia, la variante al P.I.R.U.E.A. Cotorossi, la variante tecnica e l'espressione e le osservazioni del nuovo PTRC, adottato dalla Giunta regionale, oltre a partecipare al tavolo tecnico con gli altri comuni interessati per la tangenziale nord e a lavorare al sistema delle tangenziali venete.

Quindi, vedete che la complessità del processo ha consentito, come auspicato peraltro dalla legge 11 in maniera precisa, di non separare le attività tecniche di formazione del piano da quelle partecipative e di confronto concertativo. L'Amministrazione a questo proposito ha raccolto una sfida importante, seguire un percorso di piano sostenibile e partecipato, saldamente radicato su quelle che sono le peculiarità strategiche, ma anche ambientali, e storiche di questo territorio e nel contempo capace di guardare ad un futuro competitivo e ricco di nuove possibilità e opportunità per l'intera città.

In questo scenario il Comune di Vicenza ha scelto di dedicare attenzione alle tematiche e alle tecniche inerenti la progettazione partecipata e la comunicazione interattiva all'interno del piano, monitorata e certificata dall'Istituto Nazionale di Urbanistica e dall'Università di Venezia e verificare costantemente le scelte strategiche che si andavano formando nel corso del lavoro, coinvolgendo i cittadini portatori di interessi ad ogni livello e portando di fatto il dibattito sul PAT all'interno delle priorità della città di Vicenza.

Tutto questo processo è documentato negli allegati alla relazione tecnica. A partire da settembre del 2008 si è iniziato ad elaborare un progetto organico, da realizzare in parallelo allo svolgersi dell'iter del piano previsto dal PAT e attraverso il confronto costante con l'Amministrazione e la struttura tecnica dei vari dipartimenti interessati. L'idea fondante

cresciuta nelle numerose sedute di lavoro con gli assessori competenti è stata quella di tradurre e schematizzare un progetto in fieri, renderlo comunicabile, trasparente, e lo dico con molto orgoglio, raccogliendo nel contempo quante più istanze possibili da parte dei cittadini e dei portatori di interesse attraverso strumenti trasversali in grado di essere gestiti da chiunque ma ugualmente tarati e controllati e certificati per poter costituire una base solida di contributi reali potenzialmente afferenti al piano.

Ricordo a questo proposito che ci sono stati nove incontri circa con realtà di cittadini organizzati, associazioni, comitati, enti pubblici, categorie economiche e sindacati. Ci sono stati dodici *focus group* con gli *stakeholder* per ogni argomento legato alla mobilità, all'accessibilità, all'ambiente, alla solidarietà, alla cultura e allo sviluppo economico e alla Fiera. Dodici *focus group* e un incontro pubblico, oltre ai 90 incontri organizzati. Ci sono stati chiaramente *workshop* da dicembre 2008 ad aprile 2009 che hanno costituito la base progettuale di idee, da cui poi gli uffici hanno sviluppato il percorso e il piano di assetto del territorio.

Tutto ciò è passato attraverso l'ideazione di eventi tematici, assemblee pubbliche specifiche sui singoli argomenti e di incontri di carattere informativo generale, sedute di approfondimento ed esposizioni interattive. Un complesso e articolato scenario partecipativo che ha coinvolto Vicenza attraverso la partecipazione attiva e interattiva di più di 4000 cittadini, che in vario modo e vario titolo hanno scritto, contribuito, preso parte ai singoli appuntamenti e hanno accompagnato la fase di redazione del piano.

In un tempo relativamente breve si è quindi potuto informare la città sulle molteplici questioni aperte, acquisire pareri e orientamenti e trasferire nei diversi provvedimenti, con un approccio coerente e coordinato, le scelte dell'Amministrazione comunale. La scelta di non riavviare il processo di pianificazione con un nuovo documento preliminare, ripartendo dalle componenti di parte già consolidate, è stata possibile perché il documento preliminare precedente partiva da enunciazioni di obiettivi generali in gran parte desunti da indirizzi e finalità di legge e quindi ha mantenuto una sufficiente capacità di restare riferimento per le proposte di questo PAT, che necessariamente declinano quegli obiettivi ma ne danno una configurazione innovativa offrendo, come peraltro richiesto dalla metodologia della VAS, la possibilità di alternative attuative. Quindi, abbiamo applicato un principio a nostro avviso corretto di continuità amministrativa, che implica di minimizzare le discontinuità nei processi complessi, anche per la loro durata temporale, perché il tempo delle scelte era ormai arrivato. La particolare condizione di disporre di una precedente proposta tecnica, pur non vistata dai co-pianificatori regionali, ci ha permesso di lavorare in maniera particolarmente efficace per la valutazione ambientale strategica perché in questo modo abbiamo potuto avere due proposte, due ipotesi alternative confrontabili.

E arriviamo, dopo questa premessa di tipo metodologico, ad illustrare in maniera generale i temi del PAT. Una precisazione, dopo di me farà un suo intervento anche l'assessore Tosetto e il progettista del PAT, l'architetto Bortoli, e i consulenti che oggi hanno dato la loro presenza, altri saranno presenti nei prossimi giorni sulla base delle loro disponibilità.

Il nuovo piano di assetto del territorio del Comune di Vicenza si caratterizza per essere un piano credibile e per essere un piano operativo. È un piano strutturale perché determina le grandi invarianti dell'organizzazione della città, a cui agganciare le politiche diffuse di riqualificazione dei tessuti urbani, e per le quali detta regole e procedure affinché si possa operare in un quadro unitario evitando squilibri derivanti da decisioni legate alla contingenza. Per sostenere e rendere possibile il progetto di città di questa Amministrazione, il piano non ha inventato un nuovo territorio ma attraverso un percorso progettuale, un percorso analitico, ha reso espliciti alcuni elementi che ha riconosciuto come decisivi per il governo delle trasformazioni del territorio di questa città. Vicenza vuole tornare ad affermare il proprio ruolo nei confronti di un territorio molto più ampio rispetto ai suoi confini senza dimenticare chi

quotidianamente la vive e la abita attraverso un percorso progettuale che assume il ruolo della città pubblica come la chiave per ridisegnare le diverse situazioni urbane.

La rete dei servizi e delle funzioni pubbliche appare oggi come una delle principali risorse per il disegno della città. Sul piano politico e culturale l'obiettivo del piano è ridisegnare per Vicenza il ruolo di capoluogo di provincia e di area centrale veneta. Sul piano economico l'obiettivo è di potenziare, rendere più riconoscibili le attività connesse ai settori avanzati della ricerca e ai settori della produzione. Sul piano culturale l'obiettivo è di spingersi a diventare una città che non si limiti a offrire passivamente ma che produca e promuova arte e cultura. Sul piano sociale l'obiettivo è di un sempre più efficiente rapporto con i cittadini che faciliti l'integrazione tra le culture e ponga attenzione alle realtà più deboli e a tutte le differenze di genere, di etnia, economiche e di generazione.

Il piano propone un doppio livello di riorganizzazione funzionale della città a partire da questi principi. Il primo livello di riorganizzazione funzionale è quello legato ad una grande scala che riguarda l'organizzazione e la funzionalità del sistema dei grandi parchi; dei grandi servizi urbani; della mobilità su ferro e della viabilità su gomma; il sistema del verde, il sistema dei fiumi, che entrano fino nel cuore del nostro centro storico, ma anche la ricontestualizzazione di alcune grandi opere già realizzate o in via di completamento come il teatro, il tribunale, che devono essere, perché esistono, ricontestualizzate in un nuovo tessuto urbano; le aree dismesse come risorsa per ridisegnare la città, soprattutto quelle comprese nel tessuto centrale come l'ex macello o San Biagio o la spina ovest; il nuovo ruolo di alcuni ambiti oggi poco valorizzati come il compendio della stazione ferroviaria e dell'area FTV; i temi aperti come l'eventuale spostamento dello stadio, e sottolineo tema aperto, e la riorganizzazione degli uffici pubblici.

Il secondo livello invece è quello della ricomposizione dei tessuti della città esistente, oggi slabbrati, oggi privi di una forma e di sostanza urbana. Questo secondo livello appare concettualmente decisivo per il futuro della città. Infatti mentre nel primo livello si gioca l'immagine di Vicenza alla scala regionale, nazionale ed internazionale, sul secondo livello si gioca la qualità della vita quotidiana dei suoi abitanti. Il fatto che il nuovo piano sia un piano di riqualificazione della città esistente è espresso senza dubbio da due dati: il primo è che la dimensione della nuova edificazione sarà quantitativamente compatibile con la dimensione della città, il secondo è che la localizzazione di queste volumetrie è aderente al tessuto edificato e tiene conto dell'effettiva accessibilità dei servizi. Il nuovo piano definisce una dimensione delle possibili trasformazioni legate alla compatibilità ambientale e alla sostenibilità della struttura portante attraverso un processo di ridimensionamento e di rilocalizzazione e di definizione delle nuove funzioni.

Gli spazi per una progettazione innovativa sono ampi e il disegno del PAT intende dimostrare come a partire da questa attenzione per le funzioni, per i luoghi pubblici, si può innescare un processo di rinnovamento della qualità urbana. La quantità delle trasformazioni in gioco, l'entità dei servizi, la dimensione delle aree che possono rendersi disponibili, il numero e la localizzazione delle aree dismesse e di quelle destinate a liberarsi in brevi tempi, richiedono di essere affrontati mettendo a punto una strategia globale. Oggi questo disegno di insieme non è più derogabile e deve essere la struttura di base su cui trovano la giusta collocazione le scelte relative alla dotazione infrastrutturale, i progetti di incremento delle zone edificabili, il ridisegno delle aree produttive. Esso assume, quindi, il principio della sostenibilità nel suo più esplicito significato e cioè come la definizione delle condizioni ambientali e funzionali entro cui possono svilupparsi i progetti per lo sviluppo e la competitività della città.

L'Amministrazione di Vicenza attraverso il piano si è data l'obiettivo di stimolare e indirizzare le iniziative degli operatori privati, assumendosi il compito di promuovere ma di governarle e quindi di governare soprattutto le condizioni per l'attuazione. Con la realizzazione di infrastrutture di forte valenza urbana, come le reti dei mezzi pubblici di cui ci parlerà

l'assessore Tosetto, la valorizzazione della stazione ferroviaria e della metropolitana di superficie e la creazione di attrezzature pubbliche oppure con nuove regole e incentivi alla trasformazione minuta e alla riqualificazione diffusa che offrono alla struttura delle piccole e medie imprese e alle singole realtà un grande campo d'azione.

Gli elementi strutturanti del nuovo PAT sono tre:

1. il sistema storico-ambientale;
2. il sistema della mobilità;
3. il sistema delle periferie e delle frazioni.

La struttura fisica di Vicenza viene ridisegnata attraverso i suoi tre elementi strutturanti. Si è partiti con il sistema ambientale, è stato il primo, i primi studi hanno determinato il ridisegno delle ATO sulla base degli studi ambientali, quindi dall'ipotesi precedente di 12 si sono strutturati 8 ATO proprio a partire dal sistema ambientale. Quindi si è partiti dal sistema ambientale, disegnandone la forma, e preservando gli ambiti di pregio da ogni previsione non compatibile. A partire da essa si è definito lo spazio trasformabile, al cui interno la nuova organizzazione della mobilità disegna la struttura portante delle relazioni funzionali, tra i nuovi poli di sviluppo e di riqualificazione che collega le funzioni. Queste strategie hanno fortemente condizionato il disegno di piano che si è sviluppato avendo attenzione per il risparmio di suolo, privilegiando l'uso delle aree dismesse e rifunzionalizzando quelle già costruite, attivandosi per incentivare il trasporto pubblico, privilegiando mezzi non energivori e non inquinanti e una mobilità ciclopedonale prevedendo la compatibilità ambientale delle infrastrutture tecnologiche con la mitigazione e la riduzione degli impatti, trovando le soluzioni per ampliare gli spazi verdi pubblici e privati con la realizzazione di una rete ecologica.

La forma della città che il piano vuole contribuire a determinare è quella di una città aperta verso il territorio e articolata al suo interno, accessibile in modo da esaltare la possibilità di relazioni tra tutti i suoi punti, attraversata da un sistema di spazi aperti a cuneo fin nel cuore dell'area centrale non solo come contributo alla rigenerazione ambientale ma come aspetto portante del disegno fisico della città e di definizione dei suoi bordi, costituito da un complesso di nuclei abitati, le frazioni e le periferie, basate sulle identità sociali esistenti, sui nodi di scambio che le mettono in rete, sulla valorizzazione degli elementi storici presenti ed intesi come punti dei tessuti edilizi anche in periferia capaci di costruire attrattori di attività qualificanti e rivitalizzanti.

In questo quadro si modificano le relazioni fra l'area centrale e le frazioni, da centripeta a un modello policentrico delle località in rete. Il PAT propone di realizzare un modello multipolare in cui le frazioni da periferia del centro diventino nuclei di un contesto più ampio, un contesto che offre servizi e altre attività, anche ai territori dei comuni confinanti. Questo comporta una distribuzione dei servizi pubblici non centralizzata, un disegno della mobilità che non penalizza i centri delle frazioni, il potenziamento dei collegamenti ciclabili tra i diversi gruppi. Si passa quindi da un modello monocentrico costituito dal centro storico circondato da una grande periferia sostanzialmente monofunzionale ad un modello multipolare articolato all'interno dei tessuti periferici.

L'attenzione per gli aspetti strutturali e per la valorizzazione delle relazioni, piuttosto che dei singoli punti, trova una traduzione anche nel rinnovato modello di lettura del tessuto storico della città. Il PAT riconosce che uno dei valori principali che il piano deve tutelare rispetto all'immagine di Vicenza, riconosciuta come patrimonio dell'umanità, è quello di preservare l'integrità non solo del centro storico ma delle reti e del territorio su cui essa è inserita. Un piano così fortemente centrato sull'azione pubblica e sulla valorizzazione dei servizi non può dimenticare di dare risposta alla domanda di abitazione che proviene da un'utenza debole che è rappresentanza in tutte le fasce sociali, dai giovani agli anziani, alle famiglie monoparentali, ai lavoratori precari, fino alla popolazione immigrata.

Il nuovo piano svolge un ruolo importante nel rilanciare il mercato delle locazioni a partire dalla riutilizzo di alcuni edifici pubblici liberati dalle funzioni amministrative, che vengono

centralizzate, inseriti nel tessuto edificato storico, secondo un criterio di integrazione territoriale e di inclusione sociale. Nelle aree di trasformazione il PAT prevede che gli operatori cedano sistematicamente all'Amministrazione una quota di diritti edificatori che potrà essere utilizzata per le finalità istituzionali dell'Amministrazione tra le quali l'edilizia residenziale pubblica e con finalità sociali. In altre situazioni stabilisce che siano gli operatori stessi a destinare direttamente una quota dell'edificabilità edilizia residenziale con finalità sociali a prezzi o a canoni convenzionati. E per raggiungere l'obiettivo dell'operatività, il piano non può non occuparsi delle modalità attuative. Questo significa sì ad un maggiore impegno sociale dell'iniziativa privata nei processi di trasformazione e una più equa partecipazione di tutti i soggetti privati ai vantaggi e svantaggi della trasformazione ma anche un più puntuale ruolo del soggetto pubblico. Il nuovo PAT consente all'Amministrazione di prendere parte ai tavoli di negoziazione, come progetto forte nelle scelte, chiaro negli obiettivi e nelle regole, impegnativo nelle strategie, capace cioè di garantire la struttura urbanistica su cui confrontare e discutere le condizioni di mercato.

Ancora una volta il criterio della sostenibilità nelle sue diverse declinazioni ambientali, sociali ed economiche costituirà lo strumento per una verifica di coerenza degli investimenti e delle trasformazioni pubbliche e private. Vicenza si è posta la questione di recuperare la dimensione dell'architettura e del progetto urbano costruendo al tempo stesso quella base urbanistica, la cui assenza rischia di essere drammatica e di vanificare ogni sforzo di trasformazione urbana. Un piano di tipo nuovo che individua gli ambiti di trasformazione ed offre ampi spazi alla progettazione urbana, ponendo obiettivi di natura qualitativa e fornendo pochi dati quantitativi essenziali, nella consapevolezza che la qualità urbana ed edilizia è uno dei fattori dell'attrattività, della competitività e dunque dello sviluppo.

Il piano non vincola oggi il progetto di domani, definendone subito tutte le caratteristiche, ma determina la qualità complessiva di quel progetto attraverso la sua localizzazione nel quadro del sistema delle relazioni urbane e con il sistema della mobilità. Vicenza è un capoluogo, uno dei centri del sistema metropolitano veneto destinato a vedere rafforzato il suo ruolo quando verranno realizzate le opere infrastrutturali in programma. È una città d'arte e non soltanto per la presenza degli edifici palladiani e del centro storico, ma anche per la diffusa città storica, nel loro insieme un *unicum* per la stratificazione di epoche ed un patrimonio di conoscenza straordinario sulla storia delle trasformazioni della città nel lungo periodo. Non solo, Vicenza è anche una città dell'economia, il comparto industriale costituisce una realtà, una dimensione produttiva prima locale e dopo nazionale, di livello qualitativo professionale che aspetta stimoli di sviluppo, che aspetta nuove opportunità.

Per poter disegnare il proprio assetto la città deve anche guardare fuori dai suoi confini e assumersi il compito di estendere la sua influenza su una molteplicità di situazioni periurbane e di minori dimensioni. Infatti, le relazioni con il suo entroterra sono forti, una parte consistente dei comuni limitrofi ha avuto sviluppi abitativi rilevanti a causa degli alti valori del mercato residenziale con conseguente forte pendolarismo quotidiano. Queste relazioni extracomunali vanno razionalizzate, vanno riqualificate, facendo corrispondere i livelli amministrativi e i livelli di pianificazione a partire dagli elementi strutturali che sono, come ho detto prima e lo richiamo, il sistema storico-ambientale, il sistema della mobilità e il sistema delle frazioni periferiche e delle periferie. Quindi modernizzazione e riqualificazione sono i due termini che devono trovare un percorso comune, evitando di apparire e divenire obiettivi divergenti. Infatti modernizzazione non significa solo nuovi grandi progetti ma anche e soprattutto attenzione alle funzioni che si sceglie di localizzare, al loro modo di relazionarsi con la città nel suo complesso, ai processi più generali che la loro ubicazione induce. D'altro lato riqualificazione non significa solo intervento diffuso e minuto, né esclusiva azione sull'esistente. Ciascuno dei due termini possiede una dimensione micro e una dimensione macro, così come ciascuno dei due termini contiene la dimensione del nuovo intervento e del recupero dei tessuti esistenti.

Questa progettualità che ho esposto a livello generale trova la sua concretizzazione in alcune norme e in alcune tavole. Nel PAT è testimoniata dall'elaborazione di un elaborato zero che nella precedente versione non c'era, il cui inserimento tra gli elaborati di piano è stata condivisa con la struttura regionale e dalla predisposizione delle schede delle frazioni. Quindi, il ragionamento sul progetto di città e sulle funzioni pubbliche lo abbiamo anche voluto esplicitare concretamente con una tavola, che fa parte integrante del PAT e che quindi fa assumere una responsabilità. Analogamente le schede delle frazioni, anche queste non dovute dalla normativa, sono un impegno e un segno forte rispetto a questi elementi strutturanti su cui abbiamo detto. Quindi, elaborato zero e scheda per le frazioni che forniscono direttive di maggior dettaglio e ci aiutano a classificare il territorio rurale con cui il piano intende riconoscere in modo più definito le caratteristiche locali.

Con la nuova legge si abbandona quindi il *modus operandi* e noi con il nostro PAT, vogliamo sottolinearlo, di considerare l'urbanistica del territorio come una mera gestione di quantità, per ritornare alla progettazione della città in una visione complessiva del territorio, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita e gli insediamenti, sia esistenti sia futuri, rispettando l'ambiente e le sue caratteristiche. Sotto questo profilo il PAT di questa Amministrazione compie uno sforzo sperimentale, perché esempi nel territorio veneto ce ne sono ben pochi, condiviso dalla struttura regionale di copianificazione e ha dato concretezza ad una intuizione che la normativa regionale poneva: la possibilità di soddisfare il bisogno di servizi in termini di prestazioni e non solo in termini di aree che definiscono che lì ci deve stare un servizio. È un approccio senz'altro innovativo che a Vicenza, grazie anche alla sua già ricca dotazione di servizi con ampia dotazione reale, può trovare margini per una prudente e produttiva pianificazione. Il PAT allora è il disegno della nuova città, ma sarà il piano degli interventi lo strumento attuativo principale che riporterà le previsioni programmatiche sul territorio, dando ad esse valore giuridico, sia che si tratti di interventi pubblici sia che si tratti di interventi privati.

La Conferenza dei Capigruppo ha individuato in una giornata la presentazione del PAT, perciò mi limiterò solo ad alcuni articoli che io ritengo essenziali nell'esplicitare la progettualità di questa Amministrazione e vorrei cominciare dall'articolo 25. L'apparato progettuale del PAT trova nell'articolo 25 delle NTA uno dei gangli più importanti nella strategia generale del piano. In questo articolo le disposizioni contengono un elenco di progetti che sono suddivise in azioni di riqualificazione e azioni di riconversione. Ad ognuna di queste azioni corrisponde un'indicazione cartografica e sostanzialmente vengono divise in tre gruppi: il primo gruppo sono quelle azioni che noi abbiamo definito di interesse pubblico strategico, il secondo gruppo sono azioni che noi abbiamo definito con assetto delineato e il terzo gruppo con assetto aperto. Ogni gruppo fa riferimento a degli obiettivi per cui il perseguimento al differenziato differenzia ...

(interruzione)

... anche il grado di definizione progettuale, ecco perché questa divisione. Per tutte queste azioni le norme tecniche prescrivono l'obiettivo della riduzione dell'attuale complessiva superficie impermeabilizzata. Questa riduzione di impermeabilizzazione dovrà essere perseguita al netto delle altre misure di mitigazione e compensazione indicate in sede di valutazione e di compatibilità idraulica. Quali sono le azioni di interesse pubblico strategico riferite ai progetti di maggiore rilevanza pubblica oppure quei progetti che hanno una complessità attuativa, una complessità funzionale, che hanno bisogno di un supplemento di concertazione e di un supplemento di definizione prima di prendere consapevolmente una determinata direzione. L'elenco che segue ha un carattere indicativo, come dice anche la normativa, e si rinvia per il contenuto regolativo al piano degli interventi, il quale specificherà i

caratteri, potrà specificare le funzioni e andrà a definire nel dettaglio le dimensioni dell'intervento e il perimetro operativo.

Le azioni di intervento di interesse pubblico strategico sono: la stazione FS di Vicenza - questa è una previsione che deve vedere chiaramente la convergente volontà di Ferrovie dello Stato perché bisogna avviare il rinnovamento strutturale della stazione e può avere una serie di benefici sia sulla città che sul territorio. Quali sono i benefici? La possibilità di raggiungere la stazione rapidamente da sud, un parcheggio di interscambio a sud e a nord e anche accedere direttamente al cuore della città senza impegnare la viabilità a nord della stazione. Inoltre è un'occasione per riqualificare e valorizzare la stazione stessa e massimizzare l'integrazione modale pubblica di quel luogo che per noi è considerato un luogo di accesso alla città strategico dove si incrociano ferrovie, corriere extraurbane e bus urbani, e quella privata veicolare, pedonale e ciclabile -, l'area San Biagio, l'area attualmente AIM, l'area ex carceri, tutto il complesso conventuale, la palazzina ex Aci.

La previsione comprende più moduli progettuali che potranno essere realizzati anche in fasi distinte, ma che devono essere coordinate in un unico disegno. Il trasferimento della sede AIM consentirà di potenziare il parcheggio a rotazione. Il recupero e la ristrutturazione del complesso di San Biagio, ex carceri e chiostrini, che consentirà la localizzazione dell'archivio di stato e di altre strutture culturali comunali. La ristrutturazione urbanistica riqualificherà l'area e valorizzerà il patrimonio pubblico - quindi il patrimonio pubblico avrà anche una valorizzazione di tipo patrimoniale concreta ed economica. La realizzazione di un percorso pedonale lungo il Bacchiglione, riqualificazione, quindi, di tutte le aree prospicienti.

Altra azione strategica, la zona delle mura in viale Mazzini e il complesso San Rocco. E' una delle previsioni di maggiore impatto simbolico perché prevede di liberare le mura dalla presenza di edifici moderni incongrui con i valori monumentali e paesaggistici. La liberazione delle mura costituisce una premessa per avviare interventi di pulizia e di ordinaria manutenzione, ma soprattutto interventi di consolidamento e di restauro e interventi che inquadrano in un progetto più generale lo sviluppo delle mura connettendo meglio il centro storico, allargando il concetto di centro storico alla prima periferia urbana. Nell'ambito di San Rocco si pensa ad un polo dei servizi sociali dove potranno interagire tutte le persone e in Santa Maria Nova ci sarà un polo scolastico primario completo che è già stato avviato.

Area dell'ex Centrale del Latte, qui la previsione è connessa alla generale riqualificazione di quel quadrante urbano in cui è collegata la ex Centrale del Latte e l'intervento ha lo scopo di riequilibrare la dotazione di aree pubbliche e di costituire un fulcro di centralità per il quartiere.

Maddalene, la previsione attiene ad un programma settoriale per l'inserimento di strutture per l'assistenza sociale agli anziani e per il potenziamento dell'area a bosco con la realizzazione di un parco attrezzato a supporto della ciclabile, che già attraversa l'area e lega tra l'altro Maddalene Vecchie. L'investimento per la realizzazione di questa struttura assorbirà anche una parte degli oneri relativi al potenziamento dell'area boscata.

Depuratore di Casale. La conferma del depuratore di Casale comporta la necessità di accompagnare il potenziamento dell'impianto con importanti interventi di ambientazione paesaggistica e di compensazione idraulica, la localizzazione delle aree golenali del Bacchiglione, area classificata dal PAI come P4.

L'Ospedale, il seminario Nuovo, il PAT indica e recepisce la strategia dell'azienda ULS 6 che conferma l'attuale dislocazione dell'ospedale di San Bortolo, ne prevede l'ampliamento e la riqualificazione grazie appunto all'utilizzo del seminario nuovo oggi non utilizzato. È evidente che questa scelta comporta conseguenti decisioni relative all'accessibilità dell'ospedale e quindi vedrà una rivisitazione urbanistica di tutta quell'area.

Il PAT, quindi, accerterà la possibilità di riorganizzare l'accesso e rinverrà la definizione delle soluzioni ad una parte operativa successiva. Servizi per la gestione urbana, le strutture AIM in un ambito strategico per la riqualificazione, è evidente che vanno in qualche modo spostate dal centro storico.

Quartiere dell'università e polo tecnologico della Meccatronica, uno dei progetti di rango regionale più importanti e impegnativi che è costituito dalla formazione del quartiere universitario e dall'attivazione di un polo dell'innovazione a sostegno del sistema produttivo più avanzato e in particolare alla Meccatronica. Il progetto può essere attuato utilizzando eventualmente l'area che verrà liberata dal trasferimento del Menti in una nuova struttura a Vicenza est. Per la grande rilevanza strategica e per la dimensione regionale, almeno regionale, la costituzione del polo tecnologico integrato con il polo della Meccatronica e con il quartiere dell'università è uno dei fattori innovativi per lo sviluppo economico futuro del territorio vicentino e non solo della città. Quindi, il quartiere universitario diventa sede per la didattica ma sede per la ricerca, sede per servizi e potrà giovare di un innovativo sistema di trasporto pubblico connesso al nodo intermodale della stazione.

Il quartiere fieristico. Si prevede in carattere generale che il sistema fieristico, sia ancora individuato e gestito entro i limiti e gli edifici della Fiera. Il PAT riconosce tutta l'area come un'area da riqualificare in funzione di pubblico interesse proprio per il rilancio della Fiera stessa, della zona industriale e un maggiore collegamento di quella parte di città con la città stessa e con il sistema insediativo che si sviluppa ad ovest fino a Montecchio maggiore.

Polo della prevenzione, è un progetto di rilevanza sovracomunale, in parte anche regionale, perché è stato inserito nel PTRC e il territorio prevede una struttura innovativa che raccolga tutte le funzioni della protezione civile, Suem, Croce Rossa, sala operativa della Prefettura, Protezione civile del Comune e della Provincia. La previsione del PAT è coordinata con altri progetti che garantiscono quindi l'adeguatezza delle infrastrutture che devono essere connesse alla riqualificazione delle sedi che di volta in volta si libereranno per portare lì le strutture della prevenzione.

Si prevede anche un polo per gli impianti sportivi al bordo nord del tessuto edificato del capoluogo in viale Bacchiglione. Lì sono dislocati degli impianti e delle strutture che costituiscono oggi un polo di rilevanza comunale. Si rende necessario adeguare l'accessibilità e avviare, anche grazie al recupero del campo federale, un complesso progetto che porti ad una maggiore integrazione e sinergia funzionale tra tutti i diversi impianti e le diverse strutture che sono lì ubicate. Anche qua si ragiona in termini di migliore tecnologia e tecniche costruttive e gestionali per il contenimento dei consumi energetici.

Il primo gruppo di azioni strategiche è questo. Il secondo gruppo sono le azioni con l'assetto delineato e sono le così dette pre-intese:

- l'arena degli eventi dello stadio Menti - la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale Vicenza Futura, società che detiene parte rilevante dell'ambito individuato, presenta un progetto per la realizzazione di una struttura idonea a sostituire il Menti che sarà demolito;
- Piazza di Bertolina;
- Monte Asolone Astichello - qui la previsione del PAT appoggia la proposta di un'intesa preliminare con la quale la società Marte presenta un progetto per realizzare edifici residenziali a fronte della cessione e sistemazione di una vasta area lungo l'Astichello;
- Area ex Zambon - la previsione si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale la società Zambon, a fronte della realizzazione di edifici residenziali, procederà alla bonifica dell'area e alla realizzazione di un parco urbano e di altre strutture di supporto;
- Banca Popolare di Vicenza - la previsione del PAT si appoggia alla proposta di un'intesa preliminare con cui la società Stampa Immobiliare della Banca Popolare, a fronte della ristrutturazione e destinazione direzionale di parte del Parco Europa, procederà alla demolizione di un edificio collocato a ridosso e alla sistemazione dell'area e cessione gratuita di un'area del fronte strada al Comune;
- Montagnole PP6 - la previsione si appoggia alla proposta di intesa preliminare a cui vi rinvio. Sono allegati tutti alla relazione tecnica, i dettagli di queste pre-intese con le

quali i proprietari dell'area, nota come Montagnole o giardini Riello, accettano di permutare parte della proprietà con altra area di perdita comunale;

- Campo federale del PP6 - il meccanismo è lo stesso, prevede la permuta di aree;
- Idem per l'ex PP5, la previsione si appoggia sulla proposta con la quale i proprietari dell'area accettano di realizzare, durante la realizzazione di edifici che hanno varie destinazioni, una quota aggiuntiva di circa il 30% di parcheggi ad uso pubblico;
- Marchetto ex PP5 - la previsione del PAT si appoggia alla proposta di intesa preliminare con la quale i proprietari si impegnano alla realizzazione delle urbanizzazioni primarie e alla cessione gratuita al Comune di un'area su cui realizzare il nuovo centro civico comunale.

Il terzo gruppo sono azioni per i quali i soggetti interessati non hanno presentato ipotesi o sulla presentazione di ipotesi non si è raggiunto un accordo, perché i termini accoglibili di intesa preliminare per il PAT non permettevano di prolungare la trattativa, ma che possono successivamente essere oggetto di verifica per accertare eventuali sinergie, eventuali compatibilità.

Centro logistico Vicenza est, ex consorzio agrario e aree inattuate del PP9, spina ovest, la parte finale della spina ovest fino a Monte Crocetta, portale di Vicenza est, il cardine est nelle nostre carte, il portale Vicenza ovest cardine ovest, l'arsenale Lego ex cotonificio Rossi, tutta quell'area. Magazzini generali, mercato, piazza per Saviabona, aree produttive Laghetto-Astichello, ambito Dioma, zona industriale ovest. Queste sono tutte le azioni.

Gli altri articoli che voglio accennarvi in velocità e che sono quelli che delineano in maniera più significativa la progettualità del piano di assetto del territorio sono l'articolo 30, il quale individua le linee preferenziali di sviluppo insediativo, che dovranno essere seguite come linee preferenziali, cioè dove la città preferenzialmente crescerà. Anche qua sono state divise in tre gruppi: il gruppo A, il gruppo B e il gruppo C.

Questi gruppi prevedono degli interventi di dimensione insediativa che devono essere adeguati alle previsioni e alla perequazione degli obiettivi di pubblico interesse, integrando la realizzazione di servizi e dei luoghi centrali che per dimensione territoriale e caratteristiche funzionali assumono una rilevanza per intere parti della città, per il quartiere di riferimento, per l'area di riferimento, e sono:

- a San Pio X, dove si prevede di realizzare delle attrezzature per attività ludiche, sportive, ricreative ed educative di tipo ambientale in un parco urbano con il recupero di caratteri tipici dell'assetto rurale tradizionale;
- Anconetta, dove si prevede di localizzare attrezzature per attività ricreative e sportive dislocate in un'area boscata attraversata da percorsi pedonali e accessibili al sistema integrato del trasporto pubblico e percorsi ciclabili;
- Laghetto, dove si prevede di localizzare delle attrezzature per l'assistenza e impianti per attività ricreative, sportive e ludiche che richiedono minime attrezzature e ampie superfici verdi.

Il secondo gruppo invece individua tre realtà periferiche: Tormeno, Bertesinella e Poggio. E come in altre aree di intervento, in questo caso bisogna fare attenzione e garantire la sostenibilità idraulica, che è assicurata stabilendo che la percentuale di superficie di nuova impermeabilizzazione non dovrà essere superiore al 15% della complessiva superficie territoriale, quindi si introduce questa salvaguardia. È una percentuale molto contenuta che in sede di PI dovrà essere riferimento per attribuire le quantità edificatorie e i parametri urbanistici edilizi. Il PI, inoltre, disciplinerà gli interventi per garantire il corretto inserimento dei nuovi insediamenti nel territorio.

L'articolo 31 parla della riqualificazione dell'edificazione, diffusa che è molto cara a qualche consigliere comunale, e affida al PI la definizione dei perimetri anche individuando zone da assoggettare a speciale disciplina insediativa. La disciplina degli interventi

ammissibili, anche in forma puntuale, sarà determinata attraverso i parametri urbanistici ed edilizi appropriati a ciascun contesto specifico, quindi non saranno spalmati in maniera indifferenziata ma legati al contesto. Quindi si indicheranno le modalità di trasformazione urbanistica per le attività dismesse non compatibili con il contesto.

E arrivo all'articolo 49 che è un articolo molto importante che individua le infrastrutture, le attrezzature di maggiore rilevanza. Questo articolo ve lo illustrerò in maniera più dettagliata l'assessore Tosetto, io puntualizzo solo due questioni: la riqualificazione dell'arsenale FS in località Carpaneda, che chiaramente prevede il tracciato di un raccordo ferroviario senza che ciò costituisca variazione del PAT. È ovvio che questo tipo di intervento in sede di adeguamento deve prevedere di acquisire un orientamento comune con le Ferrovie dello Stato circa la rilocalizzazione dell'arsenale. Il piano degli interventi potrà stralciare la previsione del raccordo e riclassificare eventualmente il limitrofo territorio rurale nel momento in cui tale previsione non sarà definita. E poi la pluralità di funzioni nel sito Dal Molin. Nel sito Dal Molin sono previste una pluralità di funzioni, tra le quali una struttura aeroportuale civile, vi ricordo che c'è stata una delibera comunale che noi abbiamo recepito, parco sport, parcheggi, percorsi ciclopedonali. L'articolo 49, per quanto riguarda questo aspetto, è completato dall'articolo 46 che rinforza invece per quest'area la previsione ambientale e urbana. Adesso darei la parola ad Ennio Tosetto per la parte infrastrutturale.

- PRESIDENTE: Prego, assessore Tosetto.

- TOSETTO: Dopo l'intervento della collega Lazzari, signor Presidente, Sindaco, egregi colleghi, tocca a me parlare della questione della mobilità.

Come avete sentito, da quello che ha detto prima l'assessore Lazzari, Vicenza si trova all'interno di un'area centrale veneta e questo è stato il pensiero che ha guidato complessivamente il PAT. Altre due questioni hanno guidato il PAT: il principio della sostenibilità, di cui dopo vi darò dettaglio nella mia relazione, per quanto riguarda la viabilità e l'infrastrutturazione, e poi il tema della città pubblica. Io credo che questi siano gli elementi fondanti, su questi ci sono tutte le articolazioni successive che sono di ordine urbanistico e che sono di ordine, nel caso mio, infrastrutturale, della mobilità, dei trasporti e del verde urbano.

Come si colloca questa rete all'interno di questo disegno che vi ha illustrato prima l'assessore all'urbanistica? Si colloca su sei grandi sistemi: il sistema delle infrastrutture a scala territoriale, quelle definite dalle reti carrabili su gomma e quelle su rotaia. Queste sono di dimensioni extraterritoriali molte volte, interessano non solo la città di Vicenza ma anche la provincia, la regione in un ambito nazionale e anche internazionale; poi c'è il sistema di razionalizzazione degli accessi nei centri abitati, per alleggerire il traffico e la pressione del traffico che oggi in qualche misura, forse in misura eccessiva, attanaglia e provoca problemi di rilevante entità nella nostra città. Pensiamo a 300-350.000 mezzi al giorno all'interno del nostro piccolo contesto di città da 110.000 abitanti e quindi il tema di portare via traffico dai quartieri per tentare di dare maggiore salute e qualità della vita ai nostri cittadini. La terza questione è il sistema organico di nodi scambiatori, cioè di punti di intersezione in cui tutte le reti si incrociano e la gente trova modalità diverse di muoversi sul territorio. In macchina prima, con il treno dopo, con la bicicletta, con il trasporto pubblico locale e, perché no? anche a piedi perché dobbiamo considerare anche questo aspetto come un aspetto rilevante per qualsiasi processo di urbanizzazione.

Poi il trasporto pubblico locale, altro tema relevantissimo all'interno del PAT, poi magari mi soffermerò di più, sperando di fare presto perché i temi sono, come avete sentito, molteplici e molto rilevanti. Poi il tema della mobilità ciclabile accompagnato a quello della pedonalità e infine il sistema del verde e delle aste fluviali.

Partendo dalla prima questione, cioè dal nodo territoriale, dalla struttura a scala territoriale, Vicenza nel nodo strutturale regionale del territorio regionale. Lo sviluppo infrastrutturale del

territorio assegna a Vicenza una funzione baricentrica, questo lo avete capito, e nodale rispetto a grandi direttrici che sono in fase di progettazione.

Dal punto di vista del traffico su gomma si incrociano a Vicenza e nel suo territorio il sistema tangenziali venete, cosiddetto Sitare, il prolungamento della A31 che arriva da sud e il prolungamento della Valdastico che si colloca a est della città, la superstrada pedemontana veneta verso nord, che collega quindi tutto l'asse pedemontano. Voi capite che, quando saranno realizzati questi tre sistemi, Vicenza sarà baricentro del Veneto per quanto riguarda questa tipologia di infrastrutturazione. Anche i sistemi di trasporto collettivo introducono nel territorio di Vicenza importanti infrastrutture come l'alta velocità-alta capacità e ancor di più il sistema ferroviario metropolitano regionale, che dovrà accompagnare questo importante asse strutturale, il cosiddetto "Corridoio 5" per l'alta velocità, ma poi il sistema metropolitano regionale che per la mobilità regionale interessa ancora di più per collegarci con i comuni contermini e la rete regionale e non solo.

Di fronte quindi a questo scenario complesso e strategico, la città di Vicenza vuole attrezzarsi per adeguare la sua infrastrutturazione e gli assetti della mobilità alla nuova organizzazione territoriale. Il sistema delle relazioni sovracomunali si deve quindi integrare con le esigenze della mobilità locale attraverso le seguenti strategie, quali sono le strategie che noi abbiamo messo in atto nel PAT? Sono di tre livelli: il primo livello, come ho detto nella mia apertura, riguarda razionalizzare gli accessi dell'area urbana per decongestionare i quartieri. Il secondo livello è di sviluppare una nuova rete portante di trasporto pubblico locale rinnovandola rispetto a quello che c'è ora. La terza questione è promuovere la mobilità sostenibile, quindi passare dalla città del consumo di energia e di territorio, alla costruzione della città della sostenibilità. Cosa vuol dire? Una città che si confronta sia sulla questione economica ma anche sulla questione sociale, quindi della salute pubblica, in particolare per quanto mi riguarda, e anche quella ambientale, cioè rispettare l'ambiente e dare una giusta valorizzazione alle peculiarità ambientali che questa città ha. E anche della creatività per ridurre gli impatti e il peso che ogni contesto urbano ha sull'impronta ecologica, ossia sul peso dell'impatto ambientale provocato da una urbanizzazione senza regole, ad esempio votata e organizzata in modo preponderante se non esclusivo, sull'utilizzo del mezzo privato del trasporto. Così è stata organizzata non solo la nostra città ma la maggior parte delle città europee finora, solo sul trasporto privato su gomma. Bisogna cambiare orizzonte.

Lunedì prossimo, il 12/12, a Copenaghen ci sarà un importantissimo convegno continentale, perché non si può neanche dire internazionale ma continentale in cui si affronteranno questi temi. Questi temi non sono più spostabili nel tempo, sono problemi di oggi, sono problemi che ci riguardano direttamente per dare certezze e garanzia di poter vivere alle generazioni future, quelle che arriveranno dopo di noi e quelle che oggi scontano pochi anni di età. L'obiettivo, quindi, è di creare le condizioni per portare sempre più vicentini ad utilizzare modi di trasporto non inquinanti e rispettosi dell'ambiente e della salute quali la bicicletta, il mezzo pubblico, che dovrà essere sempre più confortevole, questo è un altro punto, e a misura dei bisogni espressi dalla città e dai cittadini.

A Vicenza, nel suo territorio, si sta sviluppando quindi un sistema infrastrutturale complesso, in grado di offrire nuove relazioni di scala territoriale ma anche una nuova accessibilità per la città. Vicenza deve strutturare l'accesso e questa infrastrutturazione deve assicurare adeguato supporto e integrazione per la nuova viabilità. La pedemontana garantisce un sistema di superamento del nucleo urbano per i traffici che da est si dirigono verso ovest. Voi pensate che oggi la città di Vicenza sconta un traffico pesantissimo di attraversamento. Noi riteniamo che con la realizzazione di queste grandi infrastrutture questo traffico di attraversamento della città, che non ha nulla a che vedere con l'economia della città e con lo sviluppo della città, ma è solo un processo di consumo del territorio, del consumo delle nostre risorse, dell'area e così via, non dovrà più avvenire.

A completamento di questo nuovo quadro di riferimento a scala di città delle relazioni intercomunali e provinciali, all'interno del PAT vengono inseriti i seguenti interventi: la nuova SP46, che abbiamo già votato recentemente, che punta verso nord sulla direttrice della strada del Pasubio, per creare un'importante connessione con i comuni di Malo, Schio e Thiene e mette in relazione il territorio di Vicenza con la pedemontana veneta; la nuova bretella posta a sud della SP247 della Riviera Berica e il nodo di Vicenza est, il collegamento tra le due realtà. Questo dovrebbe sgravare l'attraversamento urbano della Riviera Berica e garantire nuova capacità alla parte terminale della Riviera Berica.

L'ultima questione riguarda il collegamento delle due polarità ovest ed est a conclusione della SP46 e, dopo il prolungamento di Via Aldo Moro, il collegamento a nord, la realizzazione della circonvallazione a nord per collegare queste due bretelle. Questo dovrebbe dare modo che una rilevante porzione a nord della città possa trovare una soluzione definitiva ad un mero traffico di attraversamento, quindi dovrebbe sgravare il traffico di attraversamento per chi entra a nord della città per andare a est o a ovest o per chi esce dalla città nostra per andare a est o a ovest.

Il sistema infrastrutturale su rotaia. Se non si vuole vivere solo di un trasporto privato su gomma, bisogna realizzare nuove infrastrutture per il trasporto collettivo. Oggi la città sconta un'arretratezza non più giustificabile nel trasporto su ferro. Ci vuole coordinazione tra i vari sistemi di trasporto, parcheggi, autobus, biciclette, tutto deve concorrere al trasporto urbano ad affermare modelli di trasporto veramente sostenibili e compatibili con i nuovi bisogni di una città sicura, pulita e sana per i suoi abitanti. Può essere questa l'occasione giusta per mettere in rete Vicenza con i comuni contermini, per costruire insieme alleanze per evitare che Vicenza, come è stato finora, si riduca al ruolo di città del consumo, alla quale viene chiesto solo un mero ruolo di servizio. Città da attraversare, città da usare per i servizi che offre, ad esempio le scuole per fare un esempio pratico, città da contornare e talvolta cinturare con massivi interventi edilizi inibendo possibili soluzioni e possibilità di interrelazione tra tessuti urbani, ma anche tra spazi verdi e luoghi delle relazioni sociali.

Il nodo dell'alta velocità e dell'alta capacità ferroviaria. Per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto collettivo, l'alta velocità - alta capacità interessa il territorio di Vicenza garantendo potenzialmente lo sviluppo di un servizio ferroviario di media e lunga distanza direttamente connesso con le linee portanti del sistema ferroviario italiano ed europeo, il cosiddetto corridoio 5. Il 29/03/06 nel quadro del programma delle opere strategiche il CIPE delibera sul collegamento ferroviario Verona-Padova stabilendo un tracciato in sostanziale affiancamento all'attuale linea ferroviaria con la progettazione di tunnel ad est e a ovest della stazione di Vicenza e del passaggio in tunnel anche della stazione di Vicenza. La delibera in oggetto rappresenta la base di sostegno da noi condivisa ancora efficace dal punto di vista normativo per poter intraprendere la progettazione esecutiva e non perdere il cospicuo cofinanziamento europeo al "Corridoio 5", tra le priorità della politica comunitaria dei trasporti. Questa idea progettuale ha anche il pregio di non devastare dal punto di vista dell'impatto ambientale i Berici, come invece accadrebbe in un'ipotesi che è già stata presentata a suo tempo e poi scartata e osteggiata in maniera pesantissima da tutti i comuni interessati, cioè quella che prevedeva che il tracciato fosse in affiancamento all'autostrada A4.

In relazione alla recente scoperta che il governo ha revisionato il nulla osta previsto per questa tratta così strategica per l'economia e la società nazionale va costituita un'alleanza molto stretta tra enti locali, Camera di Commercio e categorie economiche per muovere la Regione Veneto ad assumere iniziative forti rispetto alla volontà di pervenire alla progettazione esecutiva. Su questo ci siamo mobilitati, c'entra poco con il PAT ma è giusto che venga detto in Consiglio. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro fra tutti i sindaci e i parlamentari che ci rappresentano a Roma e poi i rappresentanti di categoria per discutere proprio di questo problema. Secondo le richieste delle esigenze di RFI da una parte e di viaggiatori vicentini dall'altra, si potrà decidere di far fermare il treno nell'attuale stazione o di farlo proseguire

senza fermate nel tunnel senza perdite di tempo. Quindi, per noi la questione della stazione è importante, ma non è vincolante in maniera assoluta per quanto riguarda l'alta velocità. E' invece vincolante il cambio: ci si deve impegnare ad ottenere delle perequazioni come i parcheggi nei pressi delle stazioni, l'utilizzo delle tracce liberate dallo sviluppo dell'alta capacità e l'alta velocità e quindi la costruzione e l'implementazione del sistema ferroviario metropolitano regionale. Questo per noi è assolutamente prioritario.

Rimane ferma in merito la posizione assunta dal Sindaco di Vicenza in sede di Focus group, programmato nel percorso del piano strategico fortemente condivisa sia dalle forze politiche, sia dai sindaci dei capoluoghi veneti, sia dalle categorie economiche. Le riassumo, sono due i punti che il Sindaco Achille Variati poneva in questo frangente: il primo di distinguere la questione del passaggio del tracciato per Vicenza dalla gestione in termini di fermata dei vettori, di cui ho parlato poc'anzi; la seconda questione è di correlare strettamente l'alta velocità-alta capacità ferroviaria con la costruzione di una linea metropolitana regionale di superficie che colleghi Vicenza ai nodi più vicini, quindi alle città della provincia e alle città venete.

Ora dico qualcosa sul sistema ferroviario metropolitano regionale. Se ha un senso preciso la scelta di non collocare Vicenza come nodo primario dell'alta velocità ferroviaria ne discende naturalmente la contestuale necessità di metterla in testa alle priorità del SFMR, quindi da un punto di vista più completo e sistemico, l'alta velocità è anche fatta per il trasporto ferroviario metropolitano. Gli obiettivi sono diversi: collegamento veloce ad alta frequenza tra la città con le fermate e i nodi primari per noi, Verona e Padova; utilizzazione della pluralità di tratte esistenti: Vicenza-Padova, Vicenza-Cittadella-Bassano, Vicenza-Schio, la tratta Vicenza-Montecchio Maggiore per infrastrutturare la mobilità metropolitana della città e la sua conurbazione e per costruire la rete delle relazioni sostenibili della mobilità sostenibile; l'integrazione del servizio del SFMR, sistema ferroviario metropolitano regionale, con il sistema trasporto pubblico locale, con i parcheggi di interscambio intermodale e di servizio alle principali funzioni, la fiera verso ovest, il tribunale a sud, l'arena degli eventi ad est.

Direttamente connesso a questo sistema sarà quello delle relazioni di breve distanza, garantite dal sistema ferroviario metropolitano, con l'affermazione della stazione di Vicenza, quale nodo principale ferroviario e la previsione di ulteriori fermate poste in relazione con le zone ovest ed est sulle linee per Verona, Ponte Alto, da una parte, ma può essere anche Montecchio e così via, arena degli eventi, la zona nord e la linea su Schio in località Anconetta.

Dal punto di vista della mobilità i nuovi sistemi di collegamento devono risolvere il rapporto tra città diffusa e popolazione metropolitana. La via della progettazione esecutiva dell'alta velocità ferroviaria, con la soluzione in galleria del nodo di Vicenza e la quadruplicazione dell'attuale linea, la contestuale realizzazione con avanzamento nella scala delle priorità dei collegamenti con Cittadella, Bassano, Schio e Montecchio e il completamento del grande quadrante infrastrutturale con la conseguente rimodulazione delle localizzazioni insediative.

Direttamente connessa a questo sistema metropolitano su ferro si colloca la necessità di sviluppare un nodo di interscambio strategico per la mobilità alla scala metropolitana e urbana, garantendo spazi per la sosta dei veicoli con la previsione di parcheggi di interscambio. Qui passiamo su un altro argomento, cioè come queste reti poi danno dei servizi a chi si muove sul territorio? Attraverso quali strumenti? Attraverso quali strutture? Attraverso dei nodi di interscambio, sono i famosi parcheggi di interscambio per l'attestamento delle linee di trasporto pubblico locale, per il raggiungimento della sosta delle biciclette, individuando così punti strutturati per l'intermodalità dei sistemi di trasporto.

Altra questione di cui vi ho parlato in apertura riguarda il tema dei quartieri. L'argomento è liberare i quartieri e razionalizzare gli accessi. L'obiettivo strategico di garantire lo sviluppo di centralità urbane, un luogo di periferia con scarse identità passa attraverso la realizzazione di sistemi infrastrutturali mirati a decongestionare i centri dei quartieri storicamente collocati

lungo le direttrici di connessione tra il territorio e la città di Vicenza e, in quanto tali, interessati oggi da rilevanti componenti di traffico di attraversamento. Pensiamo a viale San Lazzaro, viale della Pace, ma pensiamo anche alle strade di secondo livello dal punto di vista della dimensione carrabile delle strade, Saviabona, Anconetta, Polegge, Sant'Antonino, Viale Dal Verme. Tutti i quartieri della nostra città sono attraversati da sistemi viari pesantissimi dal punto di vista dei transiti e fortemente inquinati. Lasciamo perdere poi le aree centrali come corso San Felice, per dire un emblema rispetto a tutti ma anche Borgo Scroffa. Adesso guardando l'amico Francesco, ad esempio Via Ragazzi del '99, Via Quadri. Insomma ne abbiamo veramente a decine di strade dove il traffico è pesante e dove il fenomeno dell'inquinamento acustico e dell'aria è rilevante. Gli accessi alla città, quindi, il PAT deve considerarli creando, e questi sono i contenuti del PAT dal punto di vista della mobilità interna dei quartieri, creando delle bretelle. Dove? A Polegge sulla direttrice strada Marosticana, a Saviabona sulla direttrice Cavazzale-strada Nicolosi, a Bertessinella, alla Stanga, a Longara, ai Ferrovieri, nelle mappe queste sono chiare. Queste sono tutte bretelle che ci consentono di difendere i quartieri da un attraversamento pesantissimo di traffico privato.

Il decongestionamento degli assi viari, per consentire lo sviluppo delle centralità di quartiere interessa anche alcuni ambiti centrali, i cui flussi di traffico hanno ormai annullato le connessioni storiche, le relazioni ciclabili e pedonali, la qualità della vita e architettonica dei luoghi. La realizzazione delle bretelle scolmatrici offre anche l'occasione di procedere alla riqualificazione di importanti assi viari, parlo di uno in particolare: si tratta di offrire nuove soluzioni al rapporto, ad esempio, tra la città e i suoi colli, tra la città, Monte Berico e Monte Crocetta. In questo contesto si colloca ad esempio, per sgravare Colli Berici e ridare questo elemento di continuità spaziale tra il centro storico e Monte Berico, la creazione del nuovo collegamento sotto Monte Berico attraverso l'adeguamento dell'opera programmata in ambito Sitave, che sarebbe lo scolmatore tra il fiume Retrone e il Bacchiglione. Quest'opera si connetterebbe verso est con la Riviera Berica e via Martiri delle Foibe, e verso ovest con via Fusinato consentendo una previsione di riduzione del traffico su Porta Monte, quindi su viale Risorgimento e su Viale Margherita, ma anche con la continuità di via delle Foibe con il collegamento di strada delle Foibe, con il casello di Vicenza est per sgravare il traffico oggi presente su viale della Pace, quindi, verso ovest il tunnel si collegherebbe con la nuova asta viaria da ricavarsi a sud della ferrovia, cioè questo tunnel, quando arriva su Viale Fusinato attraverserebbe il fiume Retrone, andrebbe a collocarsi nella parte sud della stazione e poi continuerebbe, affiancando il fiume, andrebbe sotto Via Ferretto de Ferretti, giungerebbe all'altezza dell'ex lanificio Rossi, girerebbe a sinistra connettendosi verso l'area industriale. Questa è anche una vecchia previsione che noi abbiamo ritenuto valida e che abbiamo quindi mutuato nel nostro progetto, e invece girando a destra passando sotto la ferrovia o sopra la ferrovia, all'altezza di Piva Gomme, si connetterebbe con il quartiere di San Lazzaro. Tale ulteriore sviluppo offrirebbe la possibilità di creare per la stazione ferroviaria l'affaccio verso sud con parcheggio, una stazione quindi passante con un doppio affaccio che risolve anche il suo rapporto con la città e il superamento dell'attuale cesura costituita dall'attraversamento di viale Venezia e di Viale Milano.

Tra gli obiettivi qualitativi vi è sicuramente quello della ricucitura fra il territorio nord e sud. Anche questo è un altro tema che è inserito nel PAT, ricucire non solo a sud i Monti Berici con la città, ma ricucire a nord la città con Monte Crocetta, quindi intervenire sull'asta di fronte al Villaggio del Sole, villaggio della produttività e creare una continuità spaziale di relazioni, evitare questa cesura e trovare un modo di collegare questi due quartieri dando proprio questa continuità spaziale, da Monte Berico a Monte Crocetta per dirla in parole molto semplici. Quindi da lì poi si snoda tutto il sistema di riqualificazione delle aree e degli spazi aperti, di cui Francesca Lazzari ha parlato molte volte negli interventi pubblici che abbiamo avuto e quindi ci sarebbe di fatto una continuità verde fra la realtà di Monte Crocetta e Monte Berico e poi la città.

La nuova strutturazione degli accessi, quindi i parcheggi. La città mira anche ad alimentare in modo diretto i parcheggi scambiatori, confermati e potenziati nel PAT, in quanto finalizzati ad offrire una risposta alle soste pedonali e alle soste di lunga durata. Le localizzazioni previste sono queste: Ponte Alto direttrice S.S. 11 verso Verona, nuova SP 46 casello Vicenza ovest, Vicenza est arena degli eventi, Viale Ferrarin zona sportiva. Questi sono i tre nuovi parcheggi intermodali e di interscambio. Sono confermati Bassano, Stadio e Cricoli, mentre sono prevedibili ulteriori importanti bacini di sosta all'interno dei cardini dell'accessibilità delineati dal PAT. A supporto di tali parcheggi, nell'ambito più centrale della città, la sosta a breve e media durata troverà collocazione privilegiata all'interno di parcheggi, anziché lungo la strada, per ottimizzare il sistema di comunicazione della sosta e per consentire la riqualificazione urbana all'interno di spazi dedicati. Di questo se n'è occupato in particolare il consigliere Soprana, che ringrazio e rispetto al lavoro che lui ha fatto molte cose sono state riassunte anche all'interno di questo PAT.

I maggiori parcheggi previsti, cito solo i maggiori, sono l'ex Gil, Carmine, Verdi, Campo Marzio, Eretenio, zona FTV, Ferrovia lato sud.

Vengo al trasporto pubblico locale. Anche questo tema è assolutamente fondamentale e vede all'interno del PAT una rivoluzione rispetto allo stato attuale. L'attuale sistema della mobilità pubblica del territorio comunale è costituito essenzialmente dalla linea ferroviaria Milano-Venezia, oggi questo abbiamo, la linea ferroviaria Vicenza-Schio, dalla stazione centrale direzione nord con fermate intermedia ad Anconetta, una rete di trasporto pubblico extraurbano che lungo le principali radiali di accesso in città porta gli utenti provenienti dai comuni e della provincia fino in centro città in particolare in due nodi, il nodo della stazione e di Piazza Matteotti. Capite anche voi che è una struttura datata, ha il suo tempo, scombinata, forse oggi per incentivare l'uso del trasporto pubblico locale bisogna pensare a qualcosa di diverso, una rete del trasporto pubblico urbana di autobus diffusa capillarmente nel territorio comunale e fino ai comuni contermini.

La rete urbana ha uno sviluppo sostanzialmente radiale, con percorso centrale ad anello, lungo il percorso delle mura duecentesche all'interno del centro storico, evitando il transito per Corso Palladio, come avveniva fino alla fine degli anni '90. Se voi pensate negli anni '90 l'asse centrale urbano di ristrutturazione urbana della nostra città e l'asse di corso Palladio, cioè l'asse romano, quello che ha creato la nostra città. Nel momento in cui noi abbiamo tolto questo passaggio di mobilità, di trasporto pubblico locale, questo sistema che si reggeva in particolare su questa assialità è venuto meno. Quindi dalla struttura degli spostamenti che avvengono in città si evidenzia una concentrazione degli spostamenti pedonali in auto di scambio con i comuni esterni proprio nella direttrice est-ovest e ovest-est, quello appunto di impianto urbano di Vicenza. Parallelamente la linea di trasporto pubblico che risulta più carica è la linea n.1 che effettua proprio il percorso lungo questa direttrice. La direttrice ovest-est è quindi, già oggi, un'importante direttrice di carico di traffico, sia esso pubblico sia privato. D'altro canto lo stesso sviluppo urbanistico della città vede appoggiarsi su Viale S. Lazzaro e viale Verona da un lato e viale della Pace dall'altro i due quartieri più popolosi della città. Adesso non credo di sbagliare ma metà della città, 40-50.000 abitanti e forse anche più, metà della città vive in queste due polarità. Il PAT, quindi, interpreta la forza e il ruolo di direttrice degli spostamenti di scambio con l'esterno della città, degli spostamenti interni alla città, sia recuperando le previsioni regionali, sia sui sistemi degli insediamenti direzionali e commerciali, proponendo la localizzazione di funzioni attrattive lungo l'asse del nuovo centro civico, quindi lungo l'asse est-ovest. Il nuovo centro civico viene collocato a ridosso della stazione FTV, quindi lungo questo asse. Arena degli eventi si colloca a est, oltre quelle già avviate, la Fiera è già su questo asse, la stazione è da sempre su questo asse, dal 1860, da quando hanno iniziato la realizzazione e, forse Marco Appoggi mi smentirà sulle date, so che è un esperto di trasporti ferroviari, il tribunale e l'università. Quindi, tutta una serie di centralità, di polarità ...

(interruzione)

... saranno realizzate lungo quest'asse. Il progetto di servizio metropolitano regionale che include Vicenza-Padova, Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio con relative fermate in Vicenza stazione centrale-Anconetta, anche queste ricadono in questo sistema. Quindi, questo rafforzamento del ruolo di attrattore di funzioni e di spostamenti non può che essere soddisfatto da un sistema di mobilità pubblica incisivo, efficace e confortevole, favorendo lo scambio sia con la modalità privata (auto e bici) sia con le altre modalità di trasporto collettive, quali trasporto extraurbano, il treno e la metropolitana regionale. Il PAT introduce la dorsale metropolitana come direttrice lungo la quale va sviluppato il sistema di trasporto pubblico locale innovativo, portante di tutta la rete di linee di trasporto urbano che collega e racchiude tutti i principali nodi di interscambio con le ferrovie, con il SFMR, con le principali direttrici automobilistiche e con i relativi parcheggi scambiatori ad est ed a ovest e quelli centrali, ad esempio il parcheggio Verdi e il parcheggio che si pensa di realizzare in futuro nella zona Eretenio-Campo Marzio, toccando il parcheggio anche nel lato sud della stazione toccando gli importanti nodi infrastrutturali di Vicenza est e Vicenza ovest.

La stazione ferroviaria, come ho detto, sarà caratterizzata da un doppio affaccio, le caratteristiche principali del nuovo innovativo sistema di trasporto, oltre alla frequenza adeguata, devono essere la puntualità garantita dal percorso in corsie riservate e protette e il comfort, il basso impatto ambientale, il coordinamento con gli altri mezzi di trasporto pubblico. Abbiamo visto che facendo determinate operazioni, ad esempio il tunnel, noi riusciamo a togliere il traffico da alcune strade e queste strade, quindi, possono ospitare delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico locale. Il progetto di dorsale metropolitana può sfruttare la realizzazione già programmata della corsia riservata ai bus Ponte Alto-stazione. Questo progetto peraltro è già stato presentato sia da FTV sia dal Comune di Vicenza e ci auguriamo che possa trovare un sollecito finanziamento. Oltre a questo sistema lineare est-ovest, l'altro sistema portante del trasporto pubblico locale è la nuova circolare, la quale potrà da un lato intercettare tutte le linee radiali di bus che caratterizzano il tradizionale trasporto pubblico locale proveniente dai quartieri, dai comuni contermini e dai parcheggi di interscambio, e dall'altro consentire di recarsi nei luoghi più centrali con mezzi molto contenuti nelle dimensioni, a ridottissimo impatto ambientale. Quindi, avremo un sistema lineare ed un sistema invece anulare che girerà attorno al secondo perimetro delle mura, quelle scaligere e poi in quelle veneziane e quindi toccherà di fatto la stazione, la questura, l'ospedale e poi viale Margherita, il tribunale e ritornerà in stazione. Attorno a questi due grandi sistemi arriveranno poi gli altri, quelli radiali, di arrivo dall'esterno della città e anche dall'interno dei quartieri.

L'ultima questione che volevo affrontare, la penultima per la verità, è la questione delle reti ciclabili. Nel piano urbano della mobilità, e nel successivo piano degli interventi avrà un importante sviluppo il tema della mobilità ciclabile, come volano verso una mobilità più sostenibile. La bicicletta rivestirà un ruolo essenziale strutturale connesso secondo un disegno strategico non residuale, con il sistema della viabilità e con le politiche del trasporto pubblico. Il flusso già attualmente presente all'ingresso della città storica e all'interno dei quartieri non può essere contrastato da difficoltà di accesso e movimento o da pericolosità indotte dalla presenza di mezzi automobilistici e il trasporto di bici va incentivato garantendo anche la dotazione infrastrutturale di una rete viaria articolata e sicura. Le ultime notizie che abbiamo preso dai giornali sono di una certa gravità, sempre più difficile nella nostra città è andare in bicicletta, quindi dobbiamo trovare un sistema diverso, più forte, più strutturato che permetta alla gente, per chi ne ha voglia, e speriamo sempre di più, cittadini sempre più numerosi, che chi ha voglia di andare in bicicletta lo possa fare senza pericolo. L'incentivazione verso l'uso della bicicletta, già diffusa nella realtà vicentina, si ottiene attraverso la realizzazione di una rete diffusa di piste ciclopedonali o ciclabili, la creazione di punti di parcheggio e custodia delle biciclette, perché questo è fondamentale, la costituzione di alcuni centri di servizio per la

bicicletta che oltre alla custodia prevedano anche il noleggio e la riparazione, la diffusione di ponti di interscambio tra bicicletta, bus e treni. Le soluzioni pianificatorie da adottare una volta approvato il PAT, quindi in sede di piano degli interventi, sono le seguenti:

1. progettazione delle piste ciclabili che riconnettano le periferie più dense dal punto di vista demografico con il centro storico, con le aree centrali;
2. trasformazione di grandi assi viabilistici di penetrazione alla città in strade urbane a tutto tondo, con il disegno delle aree di sosta, messa in sicurezza di tutti i punti di attraversamento ciclabile pedonale;
3. la promozione del trasporto pubblico eco-compatibile con mezzi di dimensione media, che siano attivi con percorsi diversi dal vecchio modello a impostazione radiocentrica e con arrivi all'interscambio con l'area della stazione che permettano un interscambio tra mobilità, bus e mobilità ciclabile.

La rete delle piste sarà suddivisa in tre livelli:

1. la rete ciclabile extraurbana, con un sistema radiale di collegamento con i comuni contermini in potenziamento di una rete già esistente e una parte in fase di realizzazione;
2. la rete ciclabile urbana, con un sistema anulare che raccoglie i ciclisti provenienti dall'esterno e li distribuisce nei quartieri della città e verso il centro, quindi il sistema delle relazioni circolari fra i quartieri e fra i quartieri e il centro, la rete ciclabile di quartiere.
3. microsistema diffuso capillarmente nei quartieri contestualmente alla creazione di isole ambientali e zone 30 a traffico limitato.

All'interno del PI dovremmo confrontarci anche per creare delle zone pedonali all'interno dei centri storici soprattutto a ridosso delle aree di servizio, le scuole, i centri civici, le chiese e i centri sociali annessi. Verranno collegate le 10 reti in ingresso dei comuni di Creazzo, Costabissara, Caldogno, Monticello Conte Otto, Bolzano, Quinto vicentino, Torri di Quartesolo, Longare, Arcugnano e Altavilla per completare la rete urbana. In ambito di quartiere si tratta soprattutto di realizzare piste o percorsi ciclabili protetti da interventi di moderazione del traffico, atti a garantire la sicurezza dei ciclisti. Le reti ciclopedonali sono comunque da affiancare anche ad altro tipo di politica che ancora in questa città non è iniziata, aumentando lo sviluppo dell'offerta di *car-sharing*, *car-pulling*, *by sharing*, cose che a tutt'oggi non esistono nella nostra città.

L'ultima questione, mi avvio alla conclusione, riguarda il sistema del verde urbano, la risorsa ambiente. Fino agli anni '60 il lento procedere nella costruzione della città si presentava come un chiaro esempio di un'equilibrata interdipendenza tra i manufatti urbani e gli ecosistemi territoriali con la loro diversa complessità. Chi si ricorda, ovviamente chi è nato qualche decennio fa, chi si ricorda la città degli anni '60-'70, la ricorda con i viali di accesso alberati, con zone agricole strutturate, con giardini e parchi verdi ben curati, cose che oggi con difficoltà riusciamo ancora a riconoscere alla nostra città. L'unica evidente frattura che c'era allora era costituita dalla linea ferroviaria, questa era proprio una cesura netta fra la città storica e il colle. Ora il PAT tenterà, come vi ho detto anche nei passaggi precedenti, di ricucire una situazione slabbrata, poco connotata e per taluni aspetti contraddittoria. Meno del 50% della superficie territoriale comunale è oggi superficie agricola utilizzata, questo è un dato che ci deve far riflettere. Si tratta, quindi, di puntare sulla qualità dei processi riorganizzativi e pianificatori di tutto ciò che non è costruito e pertanto si presenta come territorio aperto tutelandolo e riqualificandolo. I temi natura e urbano nel loro intrecciarsi con diverse connotazioni e identità ispirano i contenuti del PAT, che si propongono di migliorare il sistema ambientale urbano e periurbano per una città dove si possa vivere, muoversi, lavorare e bene operare, pensando alla qualità della vita presente delle generazioni future, e non solo la città degli scambi e non solo la città delle strade, ma anche alla città degli spazi aperti, anche alla città degli spazi agricoli, anche alla città dell'ambiente. Il verde e in generale l'ambiente urbano

sono considerati un valore intrinseco che integra le bellezze artistiche ed architettoniche della città in un unicum che costituisce la peculiarità qualitativa dei diversi elementi naturali del territorio urbanizzato. L'obiettivo è la costruzione di un paesaggio urbano promuovendo collegamenti ecosistemici, considerando unitariamente alle diverse scale queste complessità, il verde dei parchi e i boschi periurbani. Abbiamo quello del ponte del Quarello, abbiamo quello di Campaneda di recente attuazione, 6000 alberi sono stati piantati lo scorso anno verso la fine del 2008, magari molti non lo sanno ma ne faremo un altro su Debba. Il verde di quartiere con i parchi gioco e i viali alberati, cose che si possono realizzare. Il terzo paesaggio, cioè tutto quel verde residuale che va considerato, riqualificato, riconquistato a un valore di paesaggio urbano, il sistema degli argini e delle penetrazioni fluviali, la costruzione di un anello verde periurbano che avvolga il capoluogo da est a ovest, intercettando gli assi ambientali radiali e svolgendo una funzione, tutto questo è importantissimo, di supporto e regolazione dei processi di riqualificazione e sviluppo insediativo e infrastrutturale.

Prossimamente avremo grandissimi nodi, grandissime tratte infrastrutturali da realizzare, questo sarà un campo di verifica di come il paesaggio urbano può entrare all'interno della progettazione infrastrutturale per evitare che le infrastrutture diventino solo cesure di pezzi di territorio e molte volte dequalificazione dal punto di vista della qualità della vita in questi luoghi. I brani di campagna che ancora presentano elementi di qualità ambientale ai quali non si può rinunciare che richiedono regole e soprattutto progetti a sostegno della loro tutela. Il sistema delle connessioni è l'elemento portante per la creazione di un sistema di contiguità tra le aree che utilizzano da un lato le aste fluviali e dall'altra il sistema di parchi, con la duplice funzione da un lato di caratterizzare il paesaggio e dall'altro anche di mitigare il sistema infrastrutturale esistente e quello di nuova realizzazione.

In sede di redazione del PI dovranno poi trovare specificazione la puntuale pianificazione degli spazi a verde pubblico, secondo l'evocazione ed utilizzo di coordinate nel territorio. Altra questione importante è la stesura di un nuovo regolamento comunale sul verde, con indicate le tecniche di realizzo degli spazi a destinazione pubblica e dettare le direttive per la tutela delle essenze arboree, arbustive e quelle più qualificate oggi esistenti. Le norme di attuazione per le aree agricole e la tutela.

Io concludo il mio intervento dicendo che all'interno del PAT, oltre a queste cose che vi ho detto, per quanto riguarda il sistema della risorsa ambientale, il PAT prevede la riqualificazione del sistema delle aree verdi esistenti. Le leggo perché sono molte, qualificate e molto interessanti: Parco Querini, Giardini Salvi, Campo Marzo, oasi Valletta del Silenzio, parco villa Guiccioli, Viale Mazzini, parco Retrone, parco Fornaci, parco Bedin Aldighieri, parco Villa Tacchi, giardini e parchi rionali perché poche volte in questa sala riecheggiano questi nomi, quindi è il caso di dirli oggi in fila in modo tale da non scordarceli. Il PAT indica nuove aree verdi per la creazione di un sistema di connessione, queste nuove aree sono: aree ponte del Quarello, parco Bedin Aldighieri, parco ex ospedale psichiatrico di San Felice, area FTV, parco delle Piarde, area stadio Menti e nuova università, area verde San Pio X in connessione con il quartiere, parco delle Montagnole, quartiere-parco Astichello, parco Querini, parco San Rocco-Viale Mazzini, Porta Santa Croce, area Carpaneda, area ex Centrale del Latte, parco Astichello. Figuratevi dove sono questi luoghi e che importanza hanno nel momento in cui vengono strutturate le correlazioni fra questi all'interno di questi spazi urbani. Riusciamo a fare una grandissima operazione di riqualificazione di tutti i quartieri di tutta la città. Spina ovest da stazione a Monte Crocetta, riqualificazione delle aree verdi lungo le mura storiche, Viale Mazzini.

Con questo auspicio concludo il mio intervento, avrei moltissime altre cose da dire ma casomai poi mi riservo in replica di fare le ulteriori osservazioni. Ora passo la parola all'architetto Bortoli per la sua relazione e lo ringrazio prima del suo intervento per il grande lavoro che è stato fatto, non solo da lui, da lui in particolare che ha guidato un gruppo

splendido e straordinario all'interno dei nostri uffici per produrre questo risultato e dare questo regalo alla città. Passo la parola all'architetto Bortoli.

- PRESIDENTE: Adesso la sequenza degli interventi prevede l'intervento di alcune persone esterne al Consiglio, quindi l'ammetto ex articolo 12 del nostro regolamento, cioè nell'ordine l'architetto Bortoli, che è il progettista e coordinatore del piano, la dottoressa Toffoletti, che parlerà della Vas, il dottor Mastella per le problematiche geologiche e il dottor de Marchi per la Vinca. Quindi adesso do la parola all'architetto Bortoli. Prego, architetto.

- BORTOLI: Grazie, Presidente. Buonasera consiglieri e assessori, il mio intervento mi emoziona in questa sede del Consiglio, mi emoziona per due motivi: primo perché l'impegno che mi è stato affidato quando sono stato chiamato dal Sindaco a ricoprire il posto di direttore del settore urbanistica, e poi direttore del Dipartimento Territorio, mi ha fatto sentire una responsabilità notevole, grande, una responsabilità che trova la sua origine intanto nel mio apprezzamento a questa città, una delle grandi ed importanti città del Veneto; secondo perché è un impegno che io andavo ad affrontare in una città che è stata sempre oggetto di una grande attenzione da parte di chi come me si è occupato di architettura e di urbanistica. Devo dire che ho trovato in questa città un giacimento di cultura, di struttura, e su questo devo ringraziare tutti i collaboratori che ho trovato all'interno di questo municipio, che mi hanno accompagnato nella formazione di questo piano. Un giacimento di piani e di progetti, un giacimento di piani e di progetti che ha facilitato la formazione della proposta di piano di assetto del territorio che oggi è alla vostra attenzione. È un giacimento che inizia tanti anni fa, decenni fa, quando questa città si dotò dei primi piani, che si sviluppò poi con la formazione dei piani regolatori, fino ad arrivare a quella fase più delicata e più turbolenta che abbiamo conosciuto in tutti i comuni del Veneto delle tante varianti al piano regolatore, che poi ha determinato l'innovazione legislativa e che ci ha portati ad individuare i nuovi strumenti della pianificazione, così come già era successo in altre regioni d'Italia, nella loro duplicità di funzione del piano strutturale e del piano degli interventi. Questa duplicità di funzione, nella volontà del legislatore, ma poi nelle esigenze della città, è una duplicità oggi necessaria, una duplicità che consente ad una città di definire con gli altri soggetti della pianificazione, con la comunità locale, ma anche dentro al sistema della pianificazione e della regolazione di scala regionale e provinciale, definire le regole di ingaggio, lo scenario di riferimento e fatto questo passo poter avere una maggiore e piena autonomia e una maggiore e piena responsabilità nella gestione di attuazione del piano strutturale strategico. Questo significa che il piano di assetto del territorio che voi adesso andate ad affrontare, dal punto di vista della decisione che compete al Consiglio, è un piano che ha due nature contemporaneamente: quella di definire le regole, la griglia del sistema della pianificazione stabile e persistente nel tempo, che si proietta senza una dimensione temporale ma in una dimensione più di progetto dentro al sistema del territorio; dall'altra invece una funzione di carattere, se vogliamo da un certo punto di vista, più tradizionale, di natura più urbanistica, più regolativa, più di sostegno delle trasformazioni che nella città e nel territorio di Vicenza devono avvenire per affrontare le criticità e i bisogni che questa città manifesta e che sono stati il punto di partenza già, e lo ricordo qui con piacere, nelle elaborazioni coordinate dal professor Crocioni, fino a un anno e mezzo fa e che ci hanno consentito, grazie alla continuità con cui abbiamo avuto nel rapporto, nell'assistenza, dei consulenti che ci hanno assistito anche ora, una continuità di elaborazione ed una evoluzione del progetto della proposta di piano che, devo dire, ha caratterizzato fortemente questo piano, dandogli una robustezza, una forza, una struttura che è senz'altro riconoscibile nella proposta che è venuto fuori dal lavoro di tante persone. Dicevo un giacimento di piani, ma purtroppo anche un giacimento di piani e progetti che, ho riscontrato proprio a causa di una rigidità del sistema normativo, hanno fatto fatica a passare dalla fase di ideazione e di disegno ad un momento operativo e attuativo, e questo è uno dei punti che la legge regionale proprio vuole

risolvere. Vuole rompere quel meccanismo che portava dentro al piano regolatore tutte le esigenze, tutte le soluzioni in modo indefinito nel tempo, fortemente separato e distinto dalle modalità di programmazione e di ricerca delle risorse, che sono necessarie per consentire invece il passaggio dall'idea, dal progetto di piano alla formazione invece della città attraverso la realizzazione dei progetti.

Questo tema della realizzazione dei progetti è senz'altro in capo al piano di assetto del territorio, perché è un punto di passaggio verso la nuova pianificazione operativa di cui accennerò più tardi. Un piano che non può più guardare soltanto ai propri confini amministrativi. Oggi la pianificazione i confini amministrativi li considera, dentro quei confini stabilisce le regole di competenza di ciascun ente ma quei confini non possono più essere un limite oltre il quale c'è l'ignoto. E anche questo è stato uno dei punti di grande attenzione di questo piano di assetto del territorio, guardare cosa c'è fuori, guardare quali sono le esigenze anche degli altri comuni circostanti, capire quali sono le interrelazioni possibili e offrire anche ai territori circostanti un sistema di pianificazione, uno scenario dentro cui anche quei comuni possano riconoscersi e ritrovare degli elementi di connessione, di relazione e delle opportunità di maggiore equilibrio di sviluppo del territorio. Le dinamiche sociali, quelle economiche e quelle infrastrutturali hanno oggi una velocità, una rapidità, un'innovazione che non possono più essere governate negli effetti territoriali e fisici di una città attraverso quella vecchia strumentazione che ancora governa la maggior parte dei comuni del Veneto. Il piano regolatore generale ormai ha dato ciò che poteva dare, la velocità, la rapidità, l'innovazione hanno bisogno di questa crisi, di questo passaggio dalla forma di pianificazione conformativa, vincolante, di zonizzazione, ad una fase invece di pianificazione di strategie, di progetti, dentro uno scenario condiviso.

L'altro punto a cui il piano di assetto del territorio ma poi anche la pianificazione che seguirà dovrà porre grande attenzione, ma già lo riconosciamo dentro alle proposte di questo piano, è il problema di una riconoscibilità dei luoghi. I cittadini, le comunità locali anche in questo territorio rischiano di perdere quella loro capacità di riconoscere nel territorio, nei luoghi della città, il loro punto di riferimento e attraverso questa difficoltà di riconoscimento anche una difficoltà di governare le trasformazioni. Le trasformazioni richiedono impegni, risorse, ma anche un coinvolgimento della popolazione che un tempo sembrava non necessario. Oggi i processi di formazione dei piani richiedono, non solo per norma, ma per costruire un piano che possa essere efficace, una costruzione attraverso un processo di concertazione e di partecipazione, che è scritto nel testo della legge regionale, ma che se non viene praticato rischierebbe di produrre piani che poi faticerebbero a ritrovare la loro forma, la loro concretezza nella fase attuativa. Si passa anche da una fase di controllo, del controllo della regione sui comuni ad una fase di affidamento della responsabilità, quindi un piano fatto con la regione, costruito con la regione, condiviso con la regione dentro le regole comuni e da qui un affidamento per la sua attuazione. Anche questo è un passaggio cruciale, importante, di grande responsabilità per il Comune, di grande responsabilità per le strutture tecniche del Comune che si troveranno a dover svolgere l'attività di pianificazione non più con l'aspettativa poi della regione che ci mette a posto gli errori, che ci corregge le eventuali avventatezze che potremmo aver introdotto nel piano. Dopo il piano di assetto del territorio la responsabilità dei comuni e delle strutture tecniche aumenterà moltissimo e aumenterà ovviamente anche l'autonomia decisionale delle amministrazioni.

Il PAT è fatto di scelte strategiche e di scelte strutturali, scelte che nel piano di assetto del territorio e l'hanno già chiaramente descritto l'assessore Lazzari e l'assessore Tosetto, che devo ringraziare perché hanno accompagnato la formazione tecnica di questo piano con una dedizione veramente rara. Ricordavano prima come il piano ha una sua logica intrinseca, che ha due riferimenti fondamentali: il primo è il riferimento all'armatura ambientale, ad un'armatura ambientale che è nel contempo il riconoscimento dei caratteri del territorio e della qualità di questo territorio ma nel piano diventa anche un progetto della qualità ambientale,

quindi non solo un riconoscimento di una necessità di tutelare i valori ambientali ma i valori ambientali, le caratteristiche del territorio come progetto di sviluppo e di evoluzione. Dall'altra parte l'armatura infrastrutturale, che non è solo l'armatura delle strade, ma è tutto quel sistema di strade, ferrovie, corsi d'acqua, ma anche impianti, tecnologia, ma anche una struttura urbana che è il patrimonio più grande che la città di Vicenza oggi può mettere in campo come struttura urbana di grande rilevanza, di grande qualità, non solo nel suo centro storico ma anche nella sua dimensione compatta, che è uno degli elementi che rispetto ad altre dimensioni di città capoluogo del Veneto caratterizza Vicenza. Una minor dispersione, una maggior compattezza e quindi in questi momenti, in questi anni un'opportunità maggiore di fare un investimento sulla città costruita per avviare dei processi di recupero e di riqualificazione che in altri luoghi e in altre città sarebbero molto più difficili, molto più onerosi.

Il piano si proietta dal punto di vista strettamente dimensionale perché questo è giustamente un limite che ci pone la legge, in una dimensione decennale, ma questa dimensione decennale in realtà è un sistema, una regola per poter avere una misura oggi di quanto si presume possa crescere la città. È una presunzione, è una valutazione, e lo sappiamo, le trasformazioni dei territori, ma ancora di più in questi anni l'evoluzione dell'assetto demografico e le caratteristiche sociali, dell'età, della composizione delle comunità, sono cambiate e continuano a cambiare e sarebbe veramente presuntuoso pensare che oggi attraverso quattro numeri, quattro tabelle si potesse prevedere in modo deterministico quale sarà poi la quantità di popolazione che sarà presente a Vicenza nel 2019. Assai più serio è che questa nostra verifica di capacità dimensionale è invece una verifica di capacità di accogliere all'interno della città una popolazione, la capacità di offrire servizi, la capacità di servire questi cittadini, insieme a tutti quegli altri cittadini e a tutti quegli altri operatori che in una città come Vicenza vengono, vivono, pur non abitandola perché è un luogo in cui i servizi non sono solo i servizi minuti del municipio o i servizi dell'assistenza sanitaria, ma sono servizi che si rivolgono ad una dimensione territoriale assai più ampia che non quella dei confini amministrativi. Quindi un piano che quando si dimensiona non si ridimensiona come esito di un calcolo matematico, per dire "quanti abitanti ci saranno", no, è la volontà e la capacità di costruire un progetto capace di sostenere il suo sviluppo.

Il PAT, quindi, è fatto di due dimensioni: una dimensione di tempo indefinito, quindi una dimensione di visione di città e una dimensione più immediata, di regole fatte per governare la città e quindi un piano fatto di direttive. Voi avete avuto occasione di leggere le normative, i vincoli sono inesistenti praticamente, sono tutti indirizzi, direttive che vengono date per poter poi tradurre gli obiettivi e le strategie di piano in scelte operative, che hanno una loro dimensione precisa nel territorio, un loro perimetro, una loro caratterizzazione. Un richiamo, non solo perché ho qui la bravissima consulente Toffaletti, che ci ha accompagnato come responsabile della struttura Caire nella formazione del piano, attraverso la costruzione del rapporto ambientale per la valutazione ambientale strategica, ma questa è una novità del nostro sistema di pianificazione che non possiamo ignorare. Dire che c'è un progettista del piano e dire che c'è un progetto di piano, come se questo fosse un percorso di autonomia e di tecnocrazia che sceglie, che decide, oggi è praticamente impossibile. Il piano è un piano che viene costruito in un sistema di dialogo, di verifica e di confronto. Grazie a questo sistema che ci proviene dalla normativa europea che chiamiamo Vas, un acronimo semplice, che vuol dire valutazione ambientale strategica, ma che nella sua declinazione non è sufficientemente chiaro per la complessità che sottende. Una complessità che nasce dal fatto stesso che il piano e la Vas si fondono, come dicevo prima, non sulla volontà delle amministrazioni soltanto, non sulla capacità dei tecnici che formano il piano soltanto, non sulle cognizioni tecniche di tutte le specialità che convergono sul piano, ma attraverso un obbligato ma necessario processo concertativo e partecipativo. E questo con il rapporto con il pubblico, del rapporto con gli *stakeholder*, del rapporto con tutti quelli che hanno gli interessi nella città, e che verso la città sono accompagnati proprio in questo processo di valutazione ambientale strategica, che

riconosce questo come un elemento fondamentale, oltre ovviamente a quei tecnicismi che sempre ci sono nelle attività di natura tecnica ma che hanno questo come fondamento cruciale, esiziale. Quindi un percorso che ci costringe, che ci ha accompagnato volentieri per ricercare dentro all'esito, dentro la proposta del piano, la coerenza che ci deve essere tra gli obiettivi da perseguire e le scelte che il piano contiene, obiettivi di coerenza che noi non abbiamo semplicemente enunciato, e non abbiamo solo sottoposto alla verifica, ma che abbiamo dovuto tradurre in una dimensione trasversale, volumetrica, qualcuno potrebbe dire a 360°, come dimensione di controllo degli effetti che il piano potrebbe produrre alla scala territoriale, alla scala urbana, nella dimensione del territorio aperto, sui vari temi che ha affrontato, che sono quelli della mobilità, quelli della sostenibilità ambientale, quelli della sostenibilità sociale ed economica. Una capacità complessiva del piano di essere proposta, verifica della proposta ed essere pronto per quella fase successiva che voi seguirete che è il monitoraggio del piano. Io devo insistere su questi aspetti perché altrimenti perdiamo la cognizione innovativa di che cos'è il piano di assetto territoriale. È un'innovazione, una vera innovazione per gli amministratori, una vera innovazione per i tecnici che formano i piani e che poi li devono gestire e qui la presenza dei colleghi non è solo formale, è una presenza che ha accompagnato tutta la formazione del piano di assetto del territorio.

Chiudo con due connotazioni più specifiche sul contenuto del piano. Ve lo ha già ricordato l'assessore Lazzari, lo ha ricordato l'assessore Tosetto: previsioni, processi di formazione del piano, luoghi dentro ai quali le proposte del piano, i progetti del piano vengono localizzati.

Una cosa molto semplice, diceva l'assessore "gli ATO". Abbiamo individuato con dei perimetri specifici degli ambiti territoriali omogenei. Anche questo non è semplicemente un meccanismo tecnico per poi costruire le quantità insediative residenziali, piuttosto che commerciali, piuttosto che direzionali. No, quelle sono le modalità, i luoghi, quegli ambiti territoriali che ci consentono, proprio per averli individuati come luoghi di elevata omogeneità interna, ci consentono di valorizzare, di mettere in evidenza quelle specifiche caratteristiche che all'interno di tutti questi ATO sono riconoscibili e, proprio partendo dalla riconoscibilità di quelle specifiche caratteristiche, creare le condizioni perché questi luoghi diversi ritrovino all'interno del territorio un equilibrio che altrimenti rischia, come è già avvenuto in passato, di perdersi. E quindi ad esempio superare quella logica di frazionamento, di zonizzazione che ha determinato la crescita, probabilmente molto importante negli anni passati per il Comune di Vicenza, ad esempio della zona industriale di Vicenza ovest, ma oggi nella sua separatezza, nella sua difficoltà a dialogare con il resto del territorio e non solo del Comune di Vicenza, una grande difficoltà a ritrovare le risorse e le opportunità per essere riqualificata e per restare all'altezza delle esigenze di produzione e di evoluzione dell'economia di questo territorio. Quindi le caratteristiche degli Ato, le differenze degli Ato come punto di forza per ritrovare un equilibrio ad una scala territoriale del Comune ma non solo del Comune.

Mi scuso ancora con i consiglieri se sono stato troppo lungo e mi permettete un ringraziamento ancora a tutti i colleghi della Regione e della Provincia che ci hanno accompagnato nella formazione di questo piano, colleghi che sono stati non solo collaborativi ma fortemente coinvolti nelle scelte che facevamo. Molte delle cose che noi abbiamo portato dentro questo piano nascono come spunto che esce dalla città di Vicenza, ma trova la sua definizione non solo tecnica ma anche di progetto, di reazione, in un rapporto costante che abbiamo avuto con questi nostri colleghi di questi enti territoriali. Devo ricordare che hanno fatto veramente un lavoro molto importante i colleghi responsabili del consorzio di bonifica e del Genio Civile regionale di Vicenza che ci ha veramente accompagnato con grande cura. Grazie.

- **PRESIDENTE:** Grazie, all'architetto Bortoli, passerei la parola ora alla dottoressa Toffoletti.

- TOFFOLETTI: Grazie, Presidente, buona sera a tutti. Il mio intervento attiene in particolare alla valutazione ambientale strategica, che è un processo piuttosto recente che è stato introdotto nell'ordinamento normativo europeo. In particolare è stato introdotto da una direttiva del 2001 con l'obiettivo di valutare durante i processi di formazione del piano i potenziali effetti derivanti dall'attuazione delle varie azioni che il piano va a programmare in un determinato territorio. Questo per fare in modo che nel momento di costruzione del piano vengano prese quelle necessarie misure correttive per impedire che poi le azioni possano avere degli impatti negativi sul territorio. Quindi una valutazione ambientale di tipo preventivo che affianca la costruzione del piano dalle sue fasi iniziali, fino alla sua fase di approvazione ed oltre.

In Italia il recepimento a partire dal 2001 è stato piuttosto lento e anche per questo motivo c'è stata una procedura di infrazione da parte dell'Unione Europea ed è stato formalmente recepito poi nella Vas del 2006 a livello nazionale. In realtà a livello regionale la procedura di Vas è stata introdotta con la legge regionale di riforma dell'urbanistica, quindi all'articolo 4 della legge 11 si dice espressamente che all'atto di formazione dei PAT deve essere elaborata la Vas in perfetta sincronia e parallelismo.

La procedura di Vas è un processo che accompagna, come dicevo prima e come ha anche anticipato l'architetto Bortoli, tutto il processo di costruzione e formazione del piano, dalle sue fasi iniziali, e produce della documentazione tecnica nei vari stadi progettuali del piano. Così in affiancamento al documento preliminare fu elaborata una relazione ambientale sulla quale si era già espresso la Regione nel 2007, con un parere positivo con prescrizioni, mentre in affiancamento al PAT in adozione, cioè in questo momento, viene elaborato un rapporto ambientale che vi andrò brevemente ad illustrare e dopo la fase praticamente di adozione, c'è tutta una procedura di convalida da parte della Commissione regionale Vas, che si conclude con l'espressione di un parere motivato che verrà assunto all'atto di approvazione del PAT vero e proprio. La Vas, per legge, per come è stata impostata, è pensata inoltre per seguire il piano oltre alla sua approvazione, è prevista una specifica fase di monitoraggio del piano durante la sua attuazione per fare in modo che eventuali impatti non verificati in queste fasi preventive possano essere verificate in corso di attuazione del piano ed eventualmente corretti in fase attuativa. Come vi dicevo in questo momento siamo di fatto nel secondo grosso *step* procedurale della Vas e in particolare tra gli elaborati del piano trovate come elemento fondamentale del piano il rapporto ambientale della sua sintesi non tecnica per consentire anche la partecipazione da parte di un pubblico non tecnico. Questi documenti verranno, infatti, pubblicati insieme al piano proprio per consentire la fase di consultazione e per includere nel piano osservazioni di carattere ambientale. Il rapporto ambientale è il documento più corposo della Vas. Ha una struttura che posso riassumere in sintesi in tre parti fondamentali: il rapporto ambientale attua una rassegna ... dello stato nel territorio e dell'ambiente del Comune nel quale il PAT va a fare la propria programmazione per consentire di evidenziare quali sono gli elementi di criticità, di opportunità o di emergenze che il territorio possiede e che la Vas in qualche modo consegna al PAT, affinché lo possa tenere adeguatamente in considerazione. Dopo questa fase di analisi generale si passa ad una fase di sintesi in cui vengono dettagliate tutte queste considerazioni alla fase di valutazione vera e propria.

La fase di analisi si è rivolta a tutte le componenti ambientali dello stato dell'ambiente del territorio del Comune di Vicenza e quindi ha riguardato gli aspetti ambientali nella sua completa interezza, quindi sono stati analizzati gli aspetti di qualità per quanto riguarda l'aria, il clima acustico, l'acqua, il ciclo idrico integrato nel sottosuolo ... una serie di componenti ambientali che ci hanno consentito di capire quali sono i problemi ... e le particolarità del territorio comunale. Da questa fase di analisi siamo passati invece ad una fase di sintesi, con la definizione della mappa delle criticità e delle emergenze e delle opportunità, che ha sia una rappresentazione cartografica, che qui vedete rappresentata in maniera piuttosto semplificato, comunque ... del rapporto ambientale e anche ... la carta è anche accompagnata da una descrizione dei contenuti della mappa.

La fase più importante, comunque, del rapporto ambientale è la fase di valutazione perché è il cuore della procedura ed è anche il cuore e l'espressione poi del giudizio di sostenibilità in relazione con i pareri ... È uno strumento complesso e così deve essere conseguentemente valutato ...

(interruzione)

... come vi dicevo la valutazione ha riguardato diverse metodologie di analisi e valutazione del piano che abbiamo chiamato "linee di azione della Vas" proprio perché diverse metodologie devono incrociare, valutare e in qualche modo giudicare la bontà del piano che la Vas va a valutare. Sono queste che sono elencate. Un primo momento della Vas è stata la verifica dell'analisi di coerenza del processo di pianificazione già anticipato anche dall'architetto Bortoli.

La fase di coerenza è quella fase di valutazione che consente di verificare se le misure programmate dal PAT sono coerenti con gli strumenti della pianificazione sovraordinata, e a livello tecnico questa si chiama analisi di coerenza esterna, se le linee e azioni programmatiche del PAT sono coerenti con il proprio territorio ed è la forma di analisi di coerenza interna, e anche per vedere se nel corso del dettaglio e dell'approfondimento e della costruzione del PAT c'è una coerenza tra strategie e obiettivi dal documento preliminare alle azioni specificamente elencate e dettagliate dal PAT.

Così l'analisi di coerenza ha valutato la coerenza del piano rispetto agli strumenti della pianificazione sovra ordinata, che sono ovviamente il PTRC, sia quello vigente con tutte le sue forme attuative che nel corso del tempo hanno dato origine, ad esempio, ai piani d'area e quindi anche allo stesso piano d'area dei Colli Berici che estende le sue programmazioni anche nel territorio comunale, ma anche il PTRC così come è stato adottato dalla Regione Veneto nel febbraio di quest'anno, un altro strumento di pianificazione con il quale si è confrontato il PAT in maniera molto forte, definendone una coerenza anche con il PTCP della Provincia ovviamente.

Un altro tema e un'altra linea sulla quale si è dettagliata l'analisi della Vas è l'indagine dell'impronta ecologica. Questo è un tema che è molto caro alla regione Veneto e che richiede sistematicamente a tutti i comuni del territorio regionale e che ha richiesto anche per il Comune di Vicenza nel parere del 2007. L'impronta ecologica è di fatto la definizione di quanto territorio ha bisogno una singola persona di una determinata comunità per sostenere il suo stile di vita. Di fatto forse è un tema per cui forse il PAT non è lo strumento più idoneo, per valutare l'impronta ecologica, perché nell'impronta ecologica molti sono gli aspetti che si riferiscono ad esempio proprio ai comuni stili di vita sui quali il PAT ha veramente poco governo. Comunque per quanto riguarda Vicenza si è verificato che l'impronta ecologica potenziale di un cittadino attualmente è leggermente inferiore alla media del cittadino italiano.

La parte più importante è stata senza dubbio quella successiva che era di verificare ed operare la valutazione quali-quantitativa di tutte le strategie e azioni programmate dal PAT e di cui ne parlerò meglio in seguito.

Questa valutazione ha consentito di valutare i potenziali effetti sul territorio e verificare se il PAT al suo interno ha già le misure, gli strumenti per consentire la mitigazione o la compensazione di questi impatti ambientali sul territorio. Come vi dicevo un tema fondamentale per verificare da un punto di vista quali-quantitativo gli effetti di tutte le politiche e azioni sul territorio è stata l'applicazione di uno strumento di cui qui vedete una parte di rappresentazione, uno strumento un po' tecnico e vedo che non si vede neanche molto bene alla proiezione, comunque è presente nella documentazione che è a disposizione dei consiglieri. È un approccio di tipo matriciale, così si chiama a livello tecnico, in ogni riga sono dettagliate le azioni e le politiche programmate dal PAT, in particolare per Vicenza. Avendo un territorio così vasto e avendo una sensibilità così diversificata dalla pianura alla collina, agli ambiti

fluviali e così via, le singole azioni sono state elencate ATO per ATO perché gli ATO sono questi ambiti territoriali che quindi sono anche omogenei da un punto di vista ambientale e territoriale. Non si vedono, comunque nelle righe sono riportate tutte le azioni, mentre nelle colonne sono riportati tutti gli aspetti peculiari delle diverse componenti ambientali che prima abbiamo visto e che la Vas ha passato in rassegna.

Questo approccio di tipo tabellare consente di dare un giudizio che ha tre valori di riferimento fondamentali, per poter procedere poi ad una valutazione di tipo quantitativo preventivo sulla sostenibilità del PAT stesso. In particolare gli elementi di incrocio nella matrice si riferiscono in particolare alla natura dell'impatto che può essere positivo, negativo o incerto, nel senso che a volte gli effetti in questo momento non sono prefigurabili perché dipendono anche dalle modalità attuative con cui le strategie verranno tradotte in azioni. Viene dato il numero che è rappresentato nella tabella e che dà il significato della magnitudo dell'impatto, quindi un impatto di basso, medio e alto grado e il colore invece della cella evidenzia se l'effetto è un effetto diretto o indiretto. Complessivamente questo approccio consente di definire un bilancio di sostenibilità per le diverse componenti ambientali e anche per gli aspetti di sostenibilità, nei quali ormai è riconosciuto, si articola la sostenibilità stessa. La sostenibilità ambientale della Vas non è solo ambientale nella verità, e così ci richiede anche la Regione, deve attenersi sia agli aspetti propriamente ambientali ma devono anche essere aspetti di sostenibilità sociale, economica e di vivibilità. Questo approccio consente proprio di declinare un giudizio a scala di queste quattro componenti della sostenibilità secondo questa scala in cui ai colori freddi è associato un giudizio di sostenibilità positiva e ai colori caldi un giudizio di sostenibilità negativa, comunque quello che si è evidenziato è che nel complesso le misure programmate dal PAT con tutte le necessarie misure di correzione e mitigazione hanno valori positivi, quindi di sostenibilità ...

(interruzione)

... di media magnitudo. Quindi, questo è come si è chiusa la valutazione ambientale e strategica in questo momento che consegniamo ovviamente al vostro giudizio e al giudizio della cittadinanza, perché a seguito dell'adozione la Vas verrà resa pubblica e condivisa anche con i portatori di interesse locale, i cosiddetti *stakeholder*. Grazie.

- PRESIDENTE: Grazie, dottoressa, la parola ora al dottor Mastella.

- MASTELLA: Buonasera a tutti, sono il dottor Mastella, geologo, mi sono occupato con piacere di questo PAT, con lo scopo di redigere per la prima volta un'elaborazione puntuale delle caratteristiche geologiche del territorio vicentino.

C'erano diversi studi fatti a livello universitario, a livello del PRG, ma sempre in maniera un po' estemporanea, con diverse lacune. Abbiamo cercato di fare un lavoro puntuale andando a fare, laddove si poteva, delle penetrometrie, facendo dei buchi, andando a tirare fuori i dati necessari per implementare la banca dati e raccogliendo tutta una serie di informazioni di dettaglio, da indagini realizzate da diverse imprese, costruttori e altri colleghi sul territorio vicentino.

La prima tavola che abbiamo redatto è la tavola geolitologica in cui sono state individuate delle litologie prevalentemente buone, sabbiose e ghiaiose, dico buone dal punto di vista edilizio. Nell'area nord abbiamo rilevato, oltre al centro di Vicenza, delle litologie invece più fini che hanno quindi una penalizzazione, poi la vedremo nell'ambito della penality ai fini edificatori, nell'area a valle del Comune di Vicenza, nelle aree di esondazione, nelle aree infravallive, quindi ci sono delle litologie più fini, poi naturalmente delle litologie rocciose sui Monti Berici e Monte Crocetta. Tutto questo è stato messo in legenda. Qui si vede male naturalmente, voi avete una versione cartacea ben più chiara, che esprime esattamente questo.

Andiamo alla slide successiva in cui si riscontra con questa differenza di colori questa tipologia di terreni. Quindi da ricordare: a nord queste litologie migliori, nelle zone invece di bassa quelle più tenere.

La tavola geomorfologica, invece, è una tavola che va ad evidenziare le caratteristiche del terreno, le caratteristiche morfologiche derivanti dai diversi agenti che hanno lavorato, dico agenti geologici naturalmente, specialmente nell'ambito fluviale, che ha eroso, che ha creato delle scarpate. Si riscontrano ancora dei terrazzi molto interessanti, dei terrazzi fluviali, cioè prima i corsi d'acqua hanno deposto durante le alluvioni e poi il corso d'acqua in una situazione di minore energia ha eroso e ha creato delle scarpate che sono gli elementi che noi abbiamo individuato invariati, anche come elementi importanti perché danno una tridimensionalità del territorio di Vicenza che vale la pena caratterizzare. Naturalmente zone di cono detrito, piccole frane, specialmente nell'area dei Berici c'è una situazione di terreni argillosi che possono dare origine a questo tipo di fenomeni. Abbiamo trovato poi una situazione di carsismo, questo naturalmente sempre nei Berici, che hanno una situazione di vulnerabilità. Poi tutti questi elementi diventano fondamentali nell'ultima tavola che sarà quella della penalità ai fini edificatori che sarà la tavola poi che rientra di prepotenza all'interno della tavola 3, tavola della fragilità, che è la tavola in cui la parte geologica la fa da padrona.

Naturalmente rientrano poi gli elementi delle forme artificiali, che sono le aree di bonifica, elementi importanti da tenerne conto, rilevati stradali e scarpate di cave e situazioni di cava. In legenda naturalmente gli stessi elementi che vi ho appena accennato e sintetizzato. È una tavola in cui gli elementi bisogna andarseli a vedere in una scala con più dettagli di questa, perché sembra quasi vuota, però nel dettaglio qualcosa di meglio si vede, ogni piccolo segno ha una sua valenza.

L'ultima tavola forse è la tavola più significativa per quanto riguarda il territorio di Vicenza. È un territorio in cui l'acqua la fa da padrona, sia l'acqua a livello sotterraneo che l'acqua a livello superficiale. Ci sono corsi d'acqua come il Retrone che non sa bene dove andare, torna indietro da cui anche il nome. Insomma c'è una situazione in cui la falda si trova a profondità, in certe situazioni sub-superficiale, meno di due metri, altre in cui è un po' più alta da 2-5 m e altre da 5-10 m. Sono elementi importanti questi specialmente dal punto di vista edificatorio, chi si occupa di case, chi ha avuto una casa con presenza di acqua sa cosa significa, costi, problematiche, si può pensare tutti sistemi di impermeabilizzazione che si vuole ma poi comunque l'acqua prima o poi i problemi li dà. Specialmente poi quando c'è concomitanza di falda alta, precipitazioni intense, magari una bella esondazione di un corso d'acqua, i tre elementi messi assieme danno delle criticità che il territorio del Comune di Vicenza sa e paga o ha pagato. Ci sono quindi delle zone con deflussi difficoltosi perché ci sono delle zone di basso topografico, delle zone di chiusura e delle zone invece di esondazione vera e propria che sono definite dal PAI, dal piano di assetto idrogeologico che fa capo al vicentino con delle aree che hanno una loro criticità, danno un valore di pericolosità e quindi va tenuto conto proprio nella caratterizzazione della penalità del territorio. Qui abbiamo monitorato tutta una serie di elementi dati dai consorzi di bonifica, di una serie di opere che hanno avuto la loro valenza. Questa è la tavola in cui c'è questa evidenziazione, questi colori sono i colori delle soggiacenze che sono esattamente il valore che poi conta, qui il colore azzurro è da zero a due metri, il colore violaceo è da due a cinque, poi c'è il valore 5-10. Naturalmente l'area dei Berici è il 5-10, questa è maggiore di 10 metri, cioè la profondità della falda dal piano campagna che diventa essenziale nella valutazione.

Andiamo allora all'ultima tavola che è questa della compatibilità ecologica che è quella più significativa perché poi è quella che fa testo, entra dentro la tavola della fragilità. L'idoneo non ve lo racconto, vuol dire che il territorio è idoneo per realizzare interventi edilizi, quello non idoneo che adesso andremo a vedere, specialmente nell'area dei Monti Berici per le caratteristiche che ho detto prima, carsismo, vulnerabilità degli acquiferi, frane e quant'altro. L'idonea condizione è della serie che possiamo costruire "a patto che" e andiamo a vedere cosa

sono questi “a patto che”. Le aree condizioni sono: la presenza di terreni, abbiamo diviso quattro classi e in ogni classe c'è una condizione che è la differenza delle altre. Abbiamo sommato anche due o tre condizioni perché non è che fossero così facilmente evidenziabili, non una condizione dalle caratteristiche geodetiche scadenti, non potevamo fare una zona che aveva solo quella, magari aveva quella, aveva anche la falda bassa, magari aveva anche un'area di esondabilità e magari aveva anche una vulnerabilità. Allora abbiamo fatto delle classi che fossero differenziate ma che nell'insieme potessero in qualche modo evidenziare e comprendere questi criteri che sono sinteticamente: caratteristiche geotecniche scadenti, rischio di esondazione, profondità della falda inferiore ai 2 m o da 2 a 5 m, la vulnerabilità acquifera. Questo è il risultato della carta delle penalità ai fini edificatori, carta di compatibilità geologica che la trovate nella tavola 3 più gli elementi agronomici, di cui parlerà il mio collega nel prossimo intervento. Grazie dell'attenzione e buonasera.

- PRESIDENTE: Grazie, dottor Mastella. Prego, dottor De Marchi.

- DE MARCHI: Buonasera. Io mi chiamo Roberto De Marchi, sono agronomo e mi occupo della pianificazione del territorio aperto. Vista l'ora e vista la lunghezza degli interventi sarò breve e cercherò di condensare in pochi minuti un lavoro che in realtà è stato molto lungo ed approfondito, che ha richiesto rilievi, sopralluoghi, valutazioni notevoli fatti sul territorio palmo a palmo. Tutto il materiale è disponibile per tutti, quindi chi vuole può recuperare tutte le informazioni e si rimane assolutamente disponibili per ogni chiarimento.

Le indagini che noi abbiamo eseguito sul territorio aperto per il PAT sono relative a due aspetti fondamentali: uno è l'aspetto produttivo, quindi legato all'agricoltura, l'altro è l'aspetto più prettamente ambientale paesaggistico, perché il lavoro che noi facciamo si riflette in alcune scelte del PAT, sia per quanto riguarda i vincoli che le fragilità, le invarianti e le trasformabilità. Inoltre, noi ci siamo occupati anche della valutazione di incidenza ambientale, delle aree Sic di cui poi parleremo brevemente.

Questa prima slide mostra la realtà produttiva delle aziende agricole, il nostro lavoro è cominciato già nel 2007 ed è proseguito adesso e siamo andati a verificare quali sono le localizzazioni delle aziende agricole vitali e voi le potete vedere sulla sinistra, sono riportate le diverse tipologie per cui voi vedete che la tipologia del seminativo, del cerealicolo, dello zootecnico, cioè degli allevamenti, sono quelle preponderanti.

L'allevamento zootecnico è molto importante, ce ne sono oltre una quarantina che sono di un certo peso e sono quelli segnati con un cerchietto. Voi vedete che per esempio nella parte nord, Risare, Polegge e poi scendendo verso ovest, l'are del Biron e di Monte Crocetta, ... allevamenti zootecnici, cioè bovini da carne e da latte, ci sono una quarantina di allevamenti zootecnici, alcuni grossi e alcuni meno grossi. E' chiaro che il settore agricolo è, come il resto dell'attività ..., in fortissima crisi, quindi questa è una realtà assolutamente dinamica, cosa che abbiamo visto anche in Commissione Territorio, e pertanto è evidente che deve essere tenuta monitorata, però il dato importante da capire è che comunque c'è una realtà che va assolutamente valorizzata e spinta, anche perché il ruolo dell'agricoltura anche in termini produttivi è importante anche nella conservazione del territorio, assolutamente decisivo. Ci sono poi una serie di attività connesse che sono proprio quelle che oggi come oggi diventano più importanti, che sono quelle attività che non sono più quelle direttamente produttive legate alla coltivazione dei campi e all'allevamento del bestiame ma alla trasformazione diretta dei prodotti e alla vendita diretta, alle attività agrituristiche e ci sono alcune realtà importanti che vanno spinte.

La successiva slide è un'immagine che è quella dell'uso del suolo, questo è un documento importante perché a partire dall'ortofoto, cioè delle fotografie aeree, noi abbiamo provveduto ad un rilievo passo passo sul territorio per individuare le numerosissime tipologie di uso del suolo. Questo permette innanzitutto la conoscenza precisa di quello che avviene sul territorio

aperto, dopo di che può essere utilizzato anche per scopi didattico-conoscitivi e permette infine di arrivare alla determinazione della superficie agricola utilizzata che è un termine importante perché la normativa regionale dice che solamente una certa parte di questa superficie agricola utilizzata può essere, in relazione ad un determinato rapporto, trasformata nei dieci anni di validità del PAT. Voi vedete ad esempio che il dato della Sau, superficie agricola utilizzata, che noi abbiamo rilevato sono quei 4073 ettari, sono poco più di 4000 ettari sugli 8050 della superficie totale complessiva del Comune. Nel giro degli ultimi dieci anni a Vicenza abbiamo perduto qualcosa come 200 ettari di superficie agricola utilizzata, quindi abbiamo perso grosso modo venti ettari all'anno che vuol dire qualcosa come una trentina di campi da calcio all'anno di superficie agricola utilizzata ed è stata perduta per impermeabilizzazioni, edificazioni, per infrastrutture e così via e questo è un dato piuttosto significativo e da tenere in considerazione. Infatti, a partire da ciò il PAT ne prende atto e ha un atteggiamento di sostenibilità e di recupero della superficie. Quindi, il calcolo che siamo costretti ad usare per le normative regionali è quello che voi vedete esemplificato in basso a sinistra che permette di individuare una superficie trasformabile in dieci anni di meno di 27 ettari. Quindi, voi capite che se in dieci anni abbiamo consumato ogni anno 20 ettari, adesso noi abbiamo che per dieci anni non possiamo consumarne più di 30 e questo la dice lunga sulla sostenibilità del piano.

Qui siamo in una tavola un po' più schematica, perché mette in evidenza gli aspetti ambientali importanti del territorio. Io credo che tutti noi conosciamo Vicenza e ci sono alcune peculiarità che noi abbiamo rilevato e che abbiamo fatto emergere e che sono estremamente importanti. Fondamentale, che viene ripresa dal PAT, è la penetrazione degli assi fluviali, che è un elemento assolutamente importante dal punto di vista eco-sistemico e ci interessa molto far vedere quella specie di X, voi vedete che i rami principali di questi assi fluviali formano una sorta di X, una sorta di cromosoma in cui il centro è proprio nel centro della città ed è quella parte che deve essere comunque legata al resto dell'asse fluviale in una condizione di continuità che permette di andare dalla campagna alla città.

Poi altri ambiti, quelli con il cerchio sono quelli che sono individuati come ambiti di importanza naturalistica ed ambientale. Allora, a nord, l'area delle Risare, è un'area di prati stabili in cui le sistemazioni agrarie sono state fatte dai Benedettini del medioevo e che ha un valore estremamente interessante perché molto poco edificata e c'è un'agricoltura di grande pregio e una sistemazione agraria di grande pregio, corsi d'acqua, prati stabili, vegetazione arborea. L'ambito più a sinistra contempla alcuni elementi estremamente interessanti dal punto di vista ecosistemico perché stiamo parlando del "bojo" delle Maddalene, stiamo parlando della sorgente della Seriola, stiamo parlando di Monte Crocetta, un'unione di elementi molto importanti che vanno tenuti presente e da mettere in rete. Scendendo la penetrazione dei Colli Berici, quella parte verde rappresenta le superfici boscate e voi immaginate che lì ci sono i Colli Berici che praticamente penetrano e, da Pedemonte dei Colli Berici a Piazza dei Signori, c'è veramente poche centinaia di metri e questo è un aspetto assolutamente peculiare ed interessantissimo di Vicenza che viene preso in considerazione nel PAT e che è stato negli anni scorsi molto trascurato. C'è una sorta di frattura tra la città e il colle che è immediatamente lì e che invece va ripreso in mano perché è un elemento naturalistico e paesaggistico molto valido.

Se ci spostiamo ancora verso est scendendo ai piedi dei Colli Berici abbiamo la Valletta del Silenzio. Qui non dico nulla di nuovo nel citare le qualità di questo sito sul quale occorre ragionare in termini molto approfonditi e poi spingendosi ancora l'area di Casale su cui ci soffermeremo un po' più avanti. Le aree Sic sono già presenti, sono l'osasi di Casale, sono il sistema delle risorgive che scende dal bosco di Dueville a nord e attraverso i rami del Bacchiglione entra in città e poi riprende la caratteristica di area Sic, cioè sito di importanza comunitaria, a valle della città e poi vedete il limite del Sic dei Colli Berici che ci sta a diretto contatto.

Passiamo alla successiva, qui sono le conclusioni che noi abbiamo tratto da introdurre nelle carte del PAT. Qui parliamo delle invarianti, cioè degli ambiti a limitata trasformabilità che

abbiamo individuato perché estremamente importanti e validi. I primi sono gli invarianti di tipo ambientale, cioè dove le caratteristiche naturali sono preponderanti e sono gli elementi di pregio naturalistico. Il primo è il “bojo” delle Maddalene e le sorgenti della Seriola, il secondo è l’oasi di Casale. I crinali principali, voi vedete quei sistemi lineari in marroncino, rappresentano la morfologia sommitale delle nostre colline e solo gli elementi morfologici importanti da considerare sia dal punto di vista paesaggistico, sia dal punto di vista idrologico, perché sono gli spartiacque e non devono essere in qualche maniera toccati. I trattini verdi che voi vedete sono le formazioni arboree lineari, cioè il nome tecnico per parlare delle siepi, delle alberate, delle piantate, che abbiamo rilevato puntualmente, sono da 900 a 1000 a Vicenza, cioè un bel numero. Qui abbiamo segnato le più importanti, quelle che sono le cento più lunghe e sono elementi di continuità ecologiche importanti. Abbiamo individuato anche una quarantina di grandi alberi, cioè di alberi che per la loro dimensione, portamento e posizione sono assolutamente interessanti e che andrebbero aggiunti a quell’elenco della Provincia in modo tale da poterne fare elemento di storia e di conoscenza della cultura e delle coltivazioni.

Le invarianti di tipo paesaggistico sono quelle in cui, accanto agli elementi ambientali, c’è anche la mano dell’uomo che è intervenuta, per cui abbiamo la Valletta del Silenzio e a nord nell’ambito delle Risare di cui abbiamo parlato prima. I parchi storici sono anche inseriti in questa sequenza, voi vedete lungo il corso dei fiumi, quindi abbiamo il parco Querini, Campo Marzo, il parco Retrone e il parco sulla sommità collinare di villa Guiccioli.

Procediamo nella successiva. Qui parliamo di rete ecologica, che è un concetto che non invento io, ma è un concetto importante perché permette di affrontare i temi in una maniera diversa, discende dalla normativa europea e anche la nostra legge regionale lo abbraccia. Rete ecologica vuol dire l’insieme delle grandi aree di naturalità, cioè che sono i serbatoi, le aree più piccole che hanno meno importanza ma che vanno messe in rete e i collegamenti tra queste aree che sono dati dai corridoi ecologici.

Voi vedete che le aree nucleo sono date dalle aree Sic, quindi ancora l’oasi di Casale, le connessioni sono date da tutti i corsi d’acqua esistenti e gli ambiti di connessione ecologica sono quegli ambiti dove c’è una grande valenza di naturalità di cui abbiamo parlato anche nelle precedenti slide.

Qui poi abbiamo introdotto alcune azioni strategiche, quali l’ipotesi di mitigazione degli interventi infrastrutturali, quindi sulle strade di progetto, abbiamo ragionato sul fatto di inserire coerentemente con quello che è il risultato del PAT, l’area ad est del Dal Molin come un importante serbatoio di naturalità che deve essere perlomeno considerato a compensazione e poi abbiamo anche individuato quelle frecce verdi che rappresentano le connessioni ecologiche, cioè quelle ipotesi che vanno messe in atto per fare in modo che la rete degli elementi naturali possa funzionare in maniera più corretta e che permetta di avere il collegamento tra la città e la campagna e tra questi ambiti in maniera serrata. Ad esempio nella parte sud del Comune di Vicenza abbiamo una serie di elementi importantissimi che non devono assolutamente rimanere separati, ma devono rimanere in stretto collegamento, partendo da Gogna, abbiamo il Retrone, Gogna, l’area dei Colli Berici, la Valletta del Silenzio, abbiamo la fascia del Bacchiglione, importantissima, quindi abbiamo l’oasi di Casale e poi volendo possiamo arrivare al Tribollo e al Tesina per avere questo collegamento molto importante da sviluppare.

Queste valutazioni vanno riprese poi nel piano degli interventi perché richiedono una serie di messe in pratica che possano consentire la realizzazione di questa connessione ecologica. Ultimo aspetto di cui vi parlerò è la valutazione di incidenza ambientale. La normativa europea con la direttiva Habitat e con la direttiva Uccelli negli anni dal ‘70 al ‘90 ha messo insieme una serie di elementi che sono quegli elementi naturali dove sono molto concentrate le specie, gli habitat e gli habitat di specie pregevoli. Nel nostro territorio ne abbiamo due che interessano direttamente la città di Vicenza, il primo è quello che discende dalle risorgive, dal bosco di Dueville, voi vedete quella serie di rami che entrano a Vicenza e poi attraverso l’Orolo e il

Bacchiglione, sito di importanza comunitaria, che riprende a sud della città, come il corso del Bacchiglione, e scorre in senso nord-sud. Anche l'asta del Tesina sulla destra fa parte dello stesso sito di importanza comunitaria perché è un reticolo unito in questo senso.

Il secondo Sic è l'area dell'oasi di Casale, ed è estremamente importante perché oltre ad essere sito di importanza comunitaria è anche zona di protezione speciale, cioè ha una scala di valore maggiore. Noi abbiamo delle fortune veramente notevoli che dobbiamo in qualche maniera valorizzare e utilizzare meglio. Infine, in verde scuro c'è l'area Sic dei Colli Berici di cui non possiamo non tener conto, perché è molto vicina ed è assolutamente in connessione con quello che succede nel nostro territorio.

Va detto immediatamente che tutte le azioni del PAT non hanno alcuna incidenza su questi siti e questo è un elemento assolutamente importante. L'unico ambito che può avere delle ripercussioni per quanto piccole e soprattutto un'area che va valorizzata è l'oasi di Casale, per cui abbiamo messo in cantiere una serie di ipotesi di miglioramento dell'oasi di Casale, proprio perché è aggredita su almeno tre fronti dalla pressione antropica, e quindi è opportuno che vengano prese delle misure per la sua tutela e valorizzazione e messa in relazione con il sistema naturale di cui parlavamo prima. Per cui interventi interni sono quelli di ristabilire la piena funzionalità vegetativa delle specie esistenti, potenziando anche l'offerta didattica, perché lì abbiamo veramente un laboratorio all'aperto importantissimo e anche l'ampliamento o la verifica dell'area Sic, perché ci possono essere delle puntuali verifiche da fare in sede di piano degli interventi. Dal punto di vista esterno c'è naturalmente la pista ciclabile da rimettere in ordine, l'acquisizione delle vasche esterne perché l'oasi all'interno della zona Sic, l'oasi gestita dal WWF occupa circa la metà della superficie, un'altra parte invece è di proprietà privata e varrebbe la pena di metterle in relazione perché ci sono degli elementi naturali importantissimi.

Sul lato nord c'è il villaggio degli americani ma c'è una fascia di territorio aperto importante che può essere considerato come area *buffer*, cioè da frammezzo a livello naturalistico. Il lato est dove si svilupperà il polo logistico, quindi bisognerà stare attenti a inserire vegetazione, al ciclo delle acque e a muoversi in termini molto soft. Infine il lato sud della campagna aperta e il lato ovest verso il Bacchiglione sono occasioni per mettere in relazione l'oasi di Casale con la natura circostante. Mi fermo qui, vi ringrazio per l'attenzione e buonasera.

- PRESIDENTE: Grazie, dottor De Marchi. Come da intese assunte all'unanimità all'interno della Conferenza dei presidenti di gruppo e come da avviso di convocazione chiudo la seduta. Domani la parola spetta al Consiglio, ricordo che questo *ad abundantiam*, questo è un atto fondamentale così qualificato da D.lgs. 267 che rientra nella competenza del Consiglio comunale, unico abilitato ad approvare o respingere il PAT. Quindi, quando parla il Consiglio comunale si esprime attraverso i propri rappresentanti la comunità vicentina. Ricordo i tempi di intervento decisi all'interno della Conferenza dei presidenti di gruppo, ogni consigliere avrà venti minuti in deroga al regolamento e ogni capogruppo o chi parla a nome del gruppo avrà trenta minuti in deroga al regolamento.

Buona serata, domani appello alle ore 16:00.

La seduta è tolta.

IL PRESIDENTE
Poletto

IL PRESIDENTE
Franzina

IL SEGRETARIO GENERALE
Vetrano