

**COMUNE DI VICENZA
DIPARTIMENTO TERRITORIO**

**DOCUMENTO PRELIMINARE
DEL PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO**

**(Art. 3 Legge Regionale 11/2004
Norme per il governo del territorio)**

**Il Sindaco Enrico Hüllweck
L'Assessore all'Urbanistica Marco Zocca
Il Consulente Giovanni Crocioni**

19 Aprile 2006

SOMMARIO

1	L'obiettivo strategico primario per Vicenza nel Piano di Assetto del Territorio: una città di rango regionale.	3
2	Un sistema articolato di obiettivi nella strategia del PAT. Il nodo cruciale delle aree produttive dismesse per il rilancio della città.....	6
3	L'equilibrio tra domanda sociale e offerta insediativa come condizione preliminare di uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio. La priorità della riqualificazione urbana e del risparmio di risorse territoriali.	12
4	La città storica e le risorse culturali: il cuore del sistema urbano nel disegno del PAT. La città pedonale.	30
5	Lo strumento della pianificazione intercomunale, il PAT e il PATI per aree tematiche: politiche infrastrutturali, parchi fluviali e sistema produttivo. La tutela delle risorse naturalistiche e degli equilibri ecologici.	33
6	Una manovra perequativa sui suoli trasparente e ragionata: concorrenza e sussidiarietà. L'utilizzo del Bando 2002-2003.....	38
7	Il processo formativo della nuova strumentazione: quadro conoscitivo, valutazione ambientale strategica, progetti di intervento, convergenze programmatiche e accordi a sostegno del PAT e del PATI. Partecipazione, consultazione e momenti decisionali trasparenti.	42

1 L'obiettivo strategico primario per Vicenza nel Piano di Assetto del Territorio: una città di rango regionale.

L'obiettivo strategico primario del Piano di Assetto del Territorio (PAT) è quello di acquisire pienamente a Vicenza un **ruolo di città di rango regionale** - con un'alta qualità di vita ed insieme un'alta capacità di competere - in grado innanzitutto di erogare efficacemente servizi urbani, di carattere pubblico e privato, al grande retroterra rappresentato dall'hinterland provinciale.

Sono servizi alle persone ed alle famiglie in senso lato, da assicurare con un elevato grado di adesione alle vecchie e alle nuove esigenze sociali della comunità vicentina; e sono servizi alle imprese, a supporto di un bacino insediativo-produttivo tra i più importanti e vitali del Paese, che attraversa in questi anni, non senza criticità, una fase impegnativa di trasformazione, selezione e sviluppo competitivo, dentro e fuori dai confini comunali.

Già oggi Vicenza svolge questo ruolo; un ruolo che tuttavia va aggiornato, accresciuto e reso più efficace, sia per il superamento di limiti storici, sul versante della centralità e dell'integrazione territoriale, sia per rispondere in modo adeguato alle nuove domande sociali e produttive emergenti.

Questo obiettivo strategico primario è stato approfondito già in sede di Documento Programmatico Preliminare 2001-2003, approvato dal Consiglio Comunale di Vicenza come momento di pianificazione strategica, nella fase conclusiva del precedente mandato amministrativo, ed è ripreso in modo evidente anche nel recente Documento Preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vicenza (Dicembre 2005).

Garantire il perseguimento di questo obiettivo strategico - con tutto ciò che ne consegue sui diversi versanti di competenza della pianificazione urbana - non appare compito semplice per l'Amministrazione Comunale.

La città soffre infatti - come già si ricordava - di limiti storici nei livelli di centralità e di integrazione con il proprio territorio più ampio; un territorio diversificato e ricco di eccellenze urbane, oltre che produttive, a sua volta sottoposto a non semplici momenti di tensione e competizione, e che raramente anche in passato ha saputo assumere adeguati caratteri di unitarietà e coesione.

Come rileva lo stesso Documento Preliminare del PTCP, e come era stato a suo tempo sottolineato anche in sede di pianificazione strategica comunale, Vicenza si trova coinvolta entro dinamiche territoriali straordinariamente impegnative, che investono l'intera area del Nord-Est.

La stessa Vicenza, infatti, è ricompresa - come è noto - tra due sistemi metropolitani assai dinamici, come quello di Venezia-Mestre-Padova-Treviso, ad Est, e quello rappresentato da Verona e dall'asta del Brennero, ad Ovest, aperto anche verso la

pedemontana lombarda; ed è quindi all'interno di dinamiche complesse e di tensioni territoriali impegnative e di grande momento che va ricercato e individuato il suo ruolo specifico di città competitiva e moderna.

Il futuro del sistema di Vicenza può essere infatti collocato tra l'obiettivo, meno ambizioso, di costituire una sorta di sistema "cuscinetto", collocato - non senza benefici indotti, anche rilevanti - tra due ambiti metropolitani forti e dinamici, o quello, più impegnativo, di proporsi come **un centro urbano di rango regionale, relativamente autonomo e ben caratterizzato**, capace di competere nel quadro più ampio del Nord-Est, assumendo a sua volta taluni caratteri metropolitani specifici, appoggiandosi e insieme sostenendo il dinamismo del proprio hinterland.

Naturalmente, tutto questo non va letto in modo schematico: le diverse realtà urbane del Veneto cooperano, convivono, si integrano, competono e partecipano, insieme ed autonomamente, ai più generali processi di trasformazione produttiva e territoriale, nell'intero sistema padano, e tra i due obiettivi sopra delineati si posizionano diverse possibilità intermedie.

L'esito di questo scenario in movimento non appare scontato, e dipende evidentemente da una pluralità di fattori, di carattere oggettivo e soggettivo, interni ed esterni al sistema vicentino, non ultimi gli andamenti più generali del ciclo economico con le sue alterne congiunture, insieme alle vicende ampie e complesse indotte dalla crescente globalizzazione dei mercati. Tuttavia, nell'ultima fase, gli esiti di questo percorso aperto sembrano dover dipendere in misura non secondaria dai risultati effettivi che potranno essere raggiunti dalla città nel quadro dei grandi programmi infrastrutturali che investono oggi il sistema vicentino, nel quadro più ampio dell'assetto territoriale del Nord-Est.

Sono tutti programmi di valenza nazionale se non europea: la linea Alta Capacità, ricompresa nel **Corridoio 5** per la fascia pedealpina del sistema padano, tra Lione e Zagabria; la pedemontana veneta a pedaggio, necessaria innanzitutto per risolvere in rete, a scala regionale, le criticità autostradali del nodo di Mestre; l'Autostrada della Valdastico, in parte realizzata, in parte in programmazione effettiva nella tratta Sud, in parte ancora incerta, in quello che appare il suo segmento più strategico a Nord, a raddoppiare, ancora con logiche di rete, un'autostrada del Brennero ormai ricca di criticità, funzionali e ambientali, fra Trento e Verona.

Per quanto riguarda **la linea Alta Capacità**, il nodo vero, una volta risolte le tematiche dell'impatto che tanto hanno impegnato la comunità vicentina, è rappresentato dalla possibilità per Vicenza di disporre direttamente ed in tempi certi di una **Stazione A.C.** in linea, come già prevedono i programmi acquisiti per Padova, Verona e Mestre.

I recenti risultati delle decisioni assunte dal CIPE in materia, nella seduta del 22 Marzo scorso, con il pacchetto cospicuo di risorse integrative riservate a Vicenza, appare dunque come un esito positivo cruciale di un lungo e impegnativo percorso di ricerca e programmazione.

Circa **la Pedemontana a pedaggio** si tratta, per Vicenza, non solo di fare decollare l'iniziativa contenendone gli impatti, ma di individuare al meglio soluzioni che possano assicurare ben più alti livelli di integrazione territoriale, verso Bassano, Feltre e le aree di Treviso, Conegliano e Belluno, oltre che risolvere impegnative questioni poste localmente alla città dalla mobilità di attraversamento.

Un discorso analogo vale anche per **la Valdastico**, il cui ruolo appare a sua volta essenziale, sul versante dell'integrazione territoriale, innanzitutto verso il retroterra produttivo di Schio e Valdagno naturalmente, ma anche verso l'area del Trentino-Alto Adige e la Baviera, adottando nella tratta Nord una più contenuta tipologia stradale a pedaggio. Nei nuovi scenari a lungo termine, la previsione della nuova Romea a pedaggio (E55), tra Venezia e Ravenna, potrebbe a sua volta accentuare il peso dell'asta della Valdastico nei programmi nazionali e nel quadrante padano orientale.

Un esito positivo ed in tempi controllati di questi programmi - che impongono al Comune di Vicenza una capacità di dialogare e cooperare ad ogni livello, ed in particolare con i Comuni della propria cintura oltre che con l'Amministrazione Provinciale - potrebbe determinare, come appare immediatamente evidente, un nuovo rilevante livello di centralità nella geografia regionale e di nodo urbano di rango elevato per l'intera area vicentina, garantendo molte delle condizioni necessarie a svolgere un ruolo non di risulta, nei ricordati processi territoriali, dinamici e complessi del sistema del Nord-Est. Peraltro è solo in quel quadro che potranno trovare una piena risposta le questioni del rinnovo dell'impianto urbano, dell'aggiornamento del suo disegno infrastrutturale, dei momenti di riassetto territoriale e riqualificazione ambientale necessari, anche nella dimensione intercomunale di cintura.

Molte di tali questioni non paiono poter essere affrontate nel merito in questa sede preliminare; alcuni grandi percorsi negoziali - con lo Stato, con la Regione Veneto, con le Ferrovie, con le Concessionarie autostradali, con il Piano Territoriale Provinciale in formazione - sono ancora in corso sui diversi tavoli, ma certamente il Piano di Assetto del Territorio, così come è nella sua natura, dovrà saper rispondere con efficacia a queste problematiche decisive per la città, acquisendo così quel ruolo essenziale che mostra di volergli attribuire la legge regionale n° 11/2004, non solo di strumento di assetto a lungo termine, ma di momento efficace di programmazione strategica.

In questo quadro la capacità di **ragionare sistematicamente in una logica di rete** appare dunque per Vicenza - e per il PAT - una questione primaria ad ogni livello territoriale, e particolarmente nei rapporti con la parallela esperienza della pianificazione territoriale provinciale.

In particolare, per Vicenza, ciò significa ripartire dal rilancio della centralità urbana derivante alla città dalla presenza a medio termine della nuova Stazione Alta Capacità.

E' anche su questo nuovo elemento strategico che occorrerà saper impostare in sede PAT un nuovo disegno dell'impianto urbano, operando appunto con logiche di rete.

Questo rappresenta per l'Amministrazione il primo impegno ed il primo obiettivo.

2 Un sistema articolato di obiettivi nella strategia del PAT. Il nodo cruciale delle aree produttive dismesse per il rilancio della città

Il Documento Programmatico Preliminare di Vicenza 2001-2003, in larga misura, è venuto a corrispondere con gli indirizzi e gli obiettivi che sarebbero poi stati acquisiti nel successivo provvedimento della legge regionale 11/2004, dove il Piano di Assetto del Territorio (PAT) - strumento principe della pianificazione strutturale di livello comunale - è andato acquisendo il significato di momento essenziale di una pianificazione strategica a medio-lungo termine.

Nella nuova legge questo valore di momento selettivo e di sintesi di un progetto di pianificazione strategica viene in particolare attribuito al Documento Preliminare del PAT, di cui con l'Art. 3 vengono evidenziati, al comma 5, i contenuti essenziali, relativamente agli "obiettivi generali" ed alle "scelte strategiche di assetto del territorio", oltre che alle "indicazioni per il suo sviluppo sostenibile e durevole".

Ma le elaborazioni condotte nel precedente mandato amministrativo non consentono solo di arrivare con un buon livello di confronto e preparazione generale, oltre che in modo tempestivo e consapevole, a questo nuovo importante appuntamento per il governo della città, proposto dal legislatore regionale.

Esse hanno anche garantito alla città di poter avviare e sviluppare, parallelamente e coerentemente, molte operazioni e interventi di rilevante respiro programmatico e di notevole efficacia pratica; operazioni perseguite in quella fase in gran parte utilizzando gli strumenti dell'urbanistica negoziale.

Si è trattato dell'applicazione pratica di quell'"urbanistica delle opportunità" - attenta appunto ad intercettare con il piano le dinamiche di mercato, al di fuori di una cultura del dirigismo - emersa come un momento centrale della strategia di governo del territorio del Comune di Vicenza.

Fra queste attività vanno segnalati i programmi pienamente acquisiti in quella fase del **nuovo Teatro** nelle aree dismesse delle Acciaierie; per il decollo del **nuovo Tribunale** nel comparto dismesso del Cotorossi; per la realizzazione di significative quote di **servizi e residenza universitaria**, nella sede dismessa della Fro Maltauro, per il rilancio del Polo "ambiente-sicurezza", investendo con questi interventi ambiti relativamente degradati nella prima periferia ed avviando così un rilevante processo di riassetto e riqualificazione urbana, che già aveva trovato spazio e prime anticipazioni/sperimentazioni nel Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST), degli anni immediatamente precedenti.

Il completamento dei programmi di riqualificazione delle aree dismesse comporta, peraltro, un particolare impegno, già in sede PAT, da parte del Comune per la promozione ed il coordinamento di adeguati e realistici programmi di bonifica dei suoli inquinati, con una stima delle relative risorse.

Questi temi appaiono del tutto centrali circa la capacità dell'Amministrazione di affrontare efficacemente una fase difficilissima e delicata – tanto per il corpo sociale quanto per il sistema produttivo – come quello della transizione tra un quadro di pianificazione in via di esaurimento e un nuovo quadro basato su riferimenti aggiornati ed aperti su diverse prospettive.

Uno dei nodi centrali, che si pone, è dunque quello di garantire un passaggio non traumatico, senza pause, rotture o discontinuità improprie, che appaiono pericolosissime in una congiuntura economica delicata, come quella che l'economia italiana sta attraversando.

Sul pacchetto delle suddette varianti attuative, concepite appunto dall'Amministrazione come un prudente momento di garanzia per una transizione non traumatica tra un quadro e l'altro della pianificazione, nell'impianto del PRG vigente, ferma restando una piena sovranità del Consiglio Comunale in materia, si ritiene di proporre un lavoro congiunto di verifica con la Provincia di Vicenza, con particolare riferimento ai problemi del quadro urbanistico, considerando che le fasi formative del PAT e del PTCP – destinate a chiarire tali problemi - sono in corso presso le due Amministrazioni.

Ed infine, con l'attivazione del Bando pubblico sugli interessi diffusi - che ha ricevuto una grande risposta sociale - l'attività di "pianificazione informale" avviata nel precedente mandato amministrativo ha saputo attivare, attraverso un rapporto inedito con il sistema della proprietà dei suoli, un'importante ricognizione sulla domanda e sulle attese diffuse della piccola proprietà immobiliare, delle famiglie e della minore impresa, che risulterà preziosa nella definizione con il PAT del nuovo quadro della pianificazione comunale, ancor più potendo utilizzare gli strumenti introdotti con il recentissimo rinnovato assetto legislativo, quali le pratiche perequative, i crediti edilizi della riqualificazione ambientale, le compensazioni urbanistiche, la cessione di aree per edilizia residenziale pubblica, di cui agli Artt. 35, 36, 37 e 39 della legge regionale 11/2004. Anche in questo senso l'Amministrazione Comunale ha dunque saputo lavorare in sintonia con l'attività della Regione Veneto.

In particolare ha cominciato così a **prendere corpo e reale consistenza** il primo e più importante degli obiettivi strategici, acquisito con il Documento Preliminare, di cui si diceva al punto 1, e cioè l'accrescimento del ruolo di Vicenza quale nodo di servizio e polo di riferimento, città regionale di rango urbano adeguato all'importanza ed allo spessore del suo hinterland insediativo-produttivo. E' un obiettivo da perseguire, come si è cominciato a fare, senza promuovere forme di espansione indifferenziata e di consumo di risorse territoriali, collocando funzioni eccellenti di alto profilo (il Teatro, il Tribunale, l'Università e altre ancora) nella fascia di prima e seconda periferia, riqualificando l'ambiente urbano e nello stesso tempo riducendo efficacemente le aree di degrado, mentre viene contestualmente accentuata l'accessibilità territoriale a quelle stesse funzioni di eccellenza dal più ampio hinterland.

Il tema delle funzioni urbane eccellenti, che possono trovare nell'ambito urbano di Vicenza una sede appropriata e rispondente, va costruito in un quadro efficace di

partenariato da sviluppare ben diversamente dal passato, a cominciare dai rapporti istituzionali con la Regione e la Provincia.

E' questo per Vicenza - un recupero qualificato delle aree produttive dismesse - un percorso effettivo di pianificazione da perseguire ancora, per **contrastare** efficacemente le tendenze alla **“città diffusa”**, secondo obiettivi acquisiti anche dalla pianificazione territoriale provinciale.

Si è così sviluppata, negli anni passati, **una fase positiva ed efficace per lo sviluppo della città**; con il risultato di garantire anche, nel prolungarsi di un ciclo di domanda relativamente alta del mercato immobiliare e nel quadro di una certa ripresa della dinamicità degli andamenti demografici, risposte adeguate da parte della strumentazione urbanistica, grazie ad una concreta, ben orientata ed assidua capacità di governo del territorio.

Ed infine - come già si ricordava - tutto questo apre un'effettiva possibilità, non così frequente, di **passaggio non traumatico fra una vecchia e una nuova strumentazione urbanistica**; un risultato particolarmente rassicurante sia sul versante della domanda sociale che su quello del sostegno delle attività produttive, in un quadro di processi aperti al mercato ed in un clima di relativa concorrenzialità. Nella piena consapevolezza delle difficoltà proprie di una fase di transizione, in questo senso va considerata come la ricerca di un momento positivo di continuità l'attività condotta, appunto, sul versante delle fasi transitorie imposte dalla nuova legge regionale, anche grazie ai perfezionamenti introdotti con il recente provvedimento legislativo in materia (la legge regionale 23/2005).

L'attività svolta negli anni passati consentirà, dunque, di poter utilizzare al meglio, già nella prossima fase di lavoro, le non indifferenti potenzialità ed il significativo grado di innovazione offerti dal nuovo quadro normativo di riferimento regionale.

La Regione Veneto con la nuova legge urbanistica, e lo stesso Comune di Vicenza, già con il Documento Programmatico Preliminare 2001-2003, hanno sostanzialmente preso atto del definitivo venire ad esaurimento del lungo ciclo dell'urbanistica sociale - comune a molte se non a tutte le città italiane - centrato prioritariamente sulle politiche dell'abitazione e dei servizi, e sostenuto dalla spesa pubblica oltre che, in senso lato nel caso di Vicenza, dall'intenso sviluppo industriale della città.

Non solo oggi è venuta trasformandosi la domanda sociale, imponendo nuove e più articolate prospettive, ma le nostre città si trovano davanti alle sfide di una competizione nelle reti urbane che, nel mercato globale, evidenzia sempre più **i fattori dell'efficienza e della qualità dei sistemi**, tenuto conto delle peculiarità e delle specificità che ogni realtà urbana di lunga tradizione storica, come appunto Vicenza, deve saper confermare ed esprimere, anche nelle fasi di intenso cambiamento.

Nel percorso di formazione del nuovo quadro della pianificazione per la nostra città, emergono dunque con chiarezza i presupposti essenziali di una vera e propria nuova fase di governo del territorio, quali:

- **Il graduale esaurirsi del lungo ciclo espansivo** dell'economia industriale vicentina, pur ancora così centrale nel sistema provinciale e regionale, e l'esigenza di collocare le nuove necessarie fasi di sviluppo della città entro riferimenti diversi, più aperti in senso lato verso le attività terziarie e di servizio, in un quadro mirato comunque prioritariamente sulla difesa e sulla qualificazione di quel tessuto produttivo originale piccolo e medio, di assoluto rilievo, che ne ha fatto e ne farà la storia economica;
- **Il parallelo graduale esaurimento della capacità dell'impianto urbano vicentino**, anche nella dimensione sovracomunale – in particolare dal punto di vista insediativo, infrastrutturale e della mobilità – di far fronte alle nuove e diverse esigenze, espresse sia da parte della domanda sociale, sia nel quadro delle nuove opportunità di sviluppo qualificato della città;
- **L'aprirsi di scenari sempre più competitivi**, nella rete urbana a scala regionale, padana e comunitaria, in conseguenza del graduale ed effettivo affermarsi ed estendersi del mercato unico europeo, e più in generale nella dimensione più ampia imposta dai processi di globalizzazione, con il parallelo affermarsi di dinamiche territoriali caratterizzate in senso metropolitano, con tutte le criticità che ne derivano e che occorre saper superare, raccogliendo ogni opportunità;
- **La maturazione di una nuova fase di infrastrutturazione del territorio regionale**, i cui elementi centrali - che rappresentano anche per Vicenza altrettante opportunità di sviluppo urbano qualificato e competitivo - sono costituiti dalla realizzazione della linea ad Alta Capacità tra Milano e Venezia (Corridoio 5) e dal rinnovo del sistema della grande viabilità, con il decollo della Pedemontana Veneta a pedaggio tra Vicenza e Treviso, e con lo sviluppo della Valdastico a Sud, e successivamente a Nord, come si ricordava nel punto 1;
- **La diffusa esigenza di una più elevata qualità**, e di un più adeguato rendimento, oltre che di un più marcato orientamento alla effettiva domanda sociale, sia del sistema dei servizi che del sistema residenziale, quanto alle condizioni abitative nel loro insieme;
- **La conferma della assoluta centralità del patrimonio culturale, rappresentato dalla città storica e dal paesaggio agrario** - con le sue emergenze ed eccellenze culturali e naturali - che richiedono oggi non tanto e non solo una generica tutela, ma politiche e programmi più caratterizzati, mirati ed attivi, oltre che aperti al contributo di una pluralità di soggetti sociali interessati;
- **L'emergere di situazioni ricorrenti di crisi ambientale** – con particolare riferimento alla congestione della mobilità ed al deteriorarsi della qualità dell'aria ed anche, in misura minore, del clima acustico, oltre alle fragilità localizzate degli equilibri idrogeologici – tali da poter essere risolte, per quanto compete alle politiche locali, attraverso una più marcata attenzione ai temi dell'organizzazione urbana, dell'efficienza funzionale, del rinnovamento infrastrutturale e delle politiche per la mobilità, dello sviluppo della logistica integrata, del corretto utilizzo delle risorse territoriali, dell'impegno sulla sicurezza ambientale;

Per quanto riguarda gli scenari della mobilità, non si dispone ancora in via definitiva dei risultati sulle pendolarità casa-lavoro e casa-studio del Censimento 2001 della popolazione, e la pianificazione provinciale non ha ancora delineato scenari programmatici di riferimento in materia, aggiornati alle nuove rilevazioni. Lo studio tempestivamente reso disponibile sui dati provvisori dalla Regione Veneto nel Giugno 2005 evidenzia, nel quadro regionale, ed anche per Vicenza, una certa riduzione della mobilità sistematica, sia per i motivi di lavoro che di studio, in quest'ultimo caso in ragione di una evidente flessione della popolazione in età scolare. Nel caso della mobilità per motivi di lavoro si evidenziano invece tendenze di diverso segno. Queste interpretazioni regionali delle dinamiche in atto sembrano appropriate anche per Vicenza ed il suo hinterland.

La stessa Regione stima che un certo incremento generale della mobilità urbana risulti come l'effetto di un marcato maggior peso dei movimenti non sistematici, (o movimenti occasionali) capace di compensare abbondantemente la flessione dei movimenti pendolari sistematici. Siamo dunque, ragionevolmente, in presenza di una mobilità che cresce ancora, sia pure con dinamiche contenute, e la domanda mostra di cambiare in misura non secondaria nella sua composizione qualitativa, con effetti non ignorabili anche per le politiche di offerta.

Il Comune intende impegnarsi attivamente in questa materia, anche in sede PAT, in un rapporto di collaborazione assidua con la pianificazione territoriale provinciale ed in sede di pianificazione intercomunale.

Sulle diverse criticità ambientali il dato più impegnativo sembra essere confermato nelle criticità degli assetti idraulici nel quadrante di Sud Ovest, in particolare negli agglomerati produttivi di Vicenza-Altavilla-Creazzo.

Su questi presupposti, e tenuto conto delle criticità ambientali più evidenti, che potranno emergere in modo sistematico solo in sede di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), sulla base della procedura parallela al PAT, già avviata ai sensi della legge regionale 11/2004, l'obiettivo centrale del riassetto della città, posto alla base della pianificazione strutturale, non può che essere confermato nell'esigenza di assicurare a Vicenza un ruolo più adeguato ed efficace di sistema urbano capace di rappresentare un autentico centro di servizi, per un hinterland produttivo e industriale di notevole spessore, estensione e dinamismo, la cui straordinaria caratterizzazione sociale ed economica rimane centrale, quali che siano i futuri scenari dello sviluppo effettivo della nostra realtà territoriale.

Questi obiettivi, capaci quindi di garantire a Vicenza innanzitutto il rango urbano di città regionale centrata efficacemente sul suo territorio, dovranno essere perseguiti sostenendo la promozione, la programmazione e lo sviluppo di funzioni eccellenti aperte verso l'hinterland, in un quadro infrastrutturale a grande scala aggiornato e moderno, capace di ridisegnare, aggiornare ed adeguare lo stesso impianto urbano della città. Questo risulta uno dei compiti precipui del PAT in formazione.

Le funzioni di eccellenza a cui guardare ed a cui riferirsi concernono, ancora, le **attività universitarie e di ricerca** - il cui rafforzamento e sviluppo in aderenza al sistema produttivo e ai caratteri storici della città rappresentano pur sempre una priorità assoluta - le **attività culturali** in senso lato, le attività culturali specifiche proprie di una città d'arte, le **attività espositive e fieristiche**, le **attività ricettive e della convegnistica**, la **logistica integrata**, le **centralità amministrative** e le **attività di servizio alla produzione**, le **funzioni sanitarie di primo livello**, oltre alla qualificazione delle **attività terziarie diffuse**, di carattere sia tradizionale che innovativo, tanto private che pubbliche.

Nel nuovo disegno della città le **residue aree produttive dismesse nella corona della prima e seconda periferia**, ed in parte anche nella periferia geografica della cintura vicentina - in un quadro aperto alla pianificazione intercomunale e ben raccordata ai coordinamenti assicurati dalla pianificazione territoriale provinciale - vengono intese come il **supporto ideale per tali funzioni di eccellenza**, in tal modo assicurando una dimensione più ampia alla città storica ed una maggiore apertura ed accessibilità territoriale, mentre nello stesso tempo si può procedere ancora verso programmi complessi di riqualificazione urbana, portando a sistema ambiti oggi inutilizzati, senza aprire, se non nei casi strettamente necessari e ben misurati, dinamiche di consumo di risorse territoriali, divenute ormai rare e pregiate.

In questo quadro si pone anche il problema - di assoluto valore strategico per l'economia vicentina - di assicurare efficacemente alla Fiera di Vicenza, uno sviluppo mirato, peculiare e realistico, in un rapporto di forte integrazione con la città e con il concorso delle categorie economiche, in un quadro ben più ampio che presenta crescenti e selettive competizioni tra le strutture fieristiche italiane ed europee, come sottolineato anche dalla Provincia, in sede di Documento Preliminare del PTCP.

Su questo nuovo assetto della città va anche imperniato il disegno di un **sistema innovativo di mobilità urbana** - ed in particolare di mobilità pubblica, pur con tutto il realismo necessario - capace di garantire una maggiore integrazione, nei rapporti fra centro e periferia, tra hinterland industriale e servizi urbani, con parcheggi di interscambio collocati ai terminali della rete della mobilità pubblica e con parcheggi di attestamento alla città storica, in un quadro di rapporti rinnovati con il disegno della linea ferroviaria ad Alta Capacità e delle grandi infrastrutture autostradali e superstradali, centrato pienamente su Vicenza, tenuto conto innanzitutto della nuova Stazione A.C.. In questo senso la ricerca - senza fughe in avanti ma anche senza rinunce - di un rinnovato impianto urbano basato su efficaci innovazioni, su un vero e proprio nuovo disegno a lungo termine della rete infrastrutturale, e sul rilancio di una mobilità pubblica compatibile, rappresenta senz'altro una priorità di questa nuova fase di pianificazione urbana, che si apre nel nuovo quadro legislativo regionale.

Questi programmi risultano anche una delle poche autentiche possibilità di risposta organica, nel medio e lungo termine, alle criticità emergenti nel campo dell'inquinamento atmosferico in ambito urbano.

Questo disegno strategico – che prevede un coinvolgimento ed un apporto coordinato delle aree dismesse e del relativo sistema proprietario, pubblico e privato, a processi guidati dal piano ed insieme aperti al mercato, di sviluppo della città, anche in un quadro di relazioni complesse da attivare e rendere ricorrente con i soggetti titolari della realizzazione e dell'esercizio delle nuove grandi infrastrutture e di un sistema rinnovato di mobilità pubblica e privata – si completa innestando su questo impianto del piano i necessari momenti innovativi, nei settori tradizionali della domanda abitativa, della politica dei servizi, della qualificazione-espansione delle aree verdi, con il nuovo respiro dei parchi fluviali ad attuazione perequativa del Bacchiglione e dell'Astichello, con la tutela attiva dei colli Berici, e con la piena integrazione nel sistema urbano delle significative emergenze naturalistiche e culturali presenti nel territorio e nel paesaggio agrario vicentino.

Nella **dimensione sovracomunale**, nel passato mandato amministrativo si sono poste le prime basi per avviare, in forme inedite, politiche coordinate con i Comuni della prima e in parte della seconda cintura, con una particolare attenzione al tema del tutto pressante e prioritario del **riassetto infrastrutturale a scala intermedia** e nell'area vasta, ma aperti anche in altre direzioni, come i **parchi fluviali**, i **servizi e la sicurezza ambientale**, e come le **politiche di riqualificazione insediativa per il sistema industriale e artigianale**. In questo senso occorrerà sviluppare la prospettiva di lavoro originale e innovativa di una pianificazione intercomunale per aree tematiche e per ambiti, secondo le linee proposte esplicitamente dalla nuova legislazione urbanistica regionale (Art. 16, comma 1), utilizzando anche l'apporto del nuovo e recentissimo percorso di formazione della pianificazione territoriale provinciale; come si è già cominciato a fare nella fase iniziale dell'attuale mandato amministrativo, avviando un confronto con numerosi sindaci dell'hinterland, in un quadro che vede, come grande opportunità, la parallela formazione del PAT, dei PATI e del PTCP.

Fermo restando che compete alla Provincia, nel nuovo quadro legislativo regionale, l'approvazione dei PATI, si tratta di verificare e promuovere concretamente l'attivazione di un ruolo di coordinamento della Provincia negli stessi processi formativi della pianificazione intercomunale strutturale.

Lo scenario programmatico di insieme ed il sistema degli obiettivi della pianificazione urbana risultano dunque in buona parte definiti nelle loro linee essenziali ma, nello stesso tempo- a cominciare dal presente Preliminare del PAT - occorre esplorarne le ulteriori potenzialità e le specifiche modalità di attuazione, per sviluppare e portare a conclusione coerentemente i diversi percorsi ancora aperti.

3 L'equilibrio tra domanda sociale e offerta insediativa come condizione preliminare di uno sviluppo sostenibile e durevole del territorio. La priorità della riqualificazione urbana e del risparmio di risorse territoriali.

Il quadro strategico della pianificazione a medio-lungo termine e il disegno di riassetto e rilancio dell'impianto urbano delineato nei suoi caratteri essenziali nei due punti precedenti, possono giovare, nella fase attuale, di un **equilibrio assai soddisfacente** nel rapporto, sempre assai delicato nella costruzione di un piano urbano, **fra domanda sociale e offerta insediativa**.

La domanda sociale viene espressa, oggi, da una compagine demografica che ha via via ritrovato **soddisfacenti caratteri di solidità e dinamicità**, dopo la flessione degli anni 80; mentre la produzione insediativa mostra, almeno negli ultimi quindici anni, di sapersi esprimere attraverso **notevoli valori di continuità**, sostenendo processi di crescita urbana misurata, graduale e fisiologica, priva sia di pressioni o accelerazioni improprie, sia di pause o momenti traumatici di discontinuità. In sostanza, le linee di tendenza fanno emergere un buon grado di equilibrio fra domanda e offerta, nei processi urbani.

Questo scenario di sviluppo equilibrato, nel quadro di un'economia di mercato, ragionatamente prevedibile anche per il medio se non per il lungo termine, appare un dato rassicurante e viene così a costituire un momento strutturale, un riferimento essenziale e preliminare, quanto alle necessarie garanzie di sostenibilità e durevolezza dei programmi, che nel complesso investiranno le varie fasi della formazione e attuazione del nuovo Piano di Assetto del Territorio di Vicenza, come chiede la nuova legge urbanistica regionale. E' una dinamica, quindi, che non va certamente forzata, ma piuttosto assecondata e accompagnata criticamente con i nuovi strumenti urbanistici.

In sostanza ciò consentirà di operare in un **quadro equilibrato**, governando efficacemente i processi di trasformazione urbana e **le stesse dinamiche della domanda e dell'offerta insediativa**, con la possibilità di assicurare una gradualità adeguata ed un conseguente **ampio controllo dei fattori di impatto**, garantendo innanzitutto così il **carattere durevole e sostenibile dei percorsi di sviluppo** proposti per Vicenza, come chiede la nuova legge regionale.

Sotto il profilo urbanistico, la attuale fase di trasformazione della città presenta, nello stesso tempo, una domanda immobiliare relativamente sostenuta, ed una evidente esigenza di adeguare nel tempo dimensioni e qualità di un'offerta urbanistica ormai in tendenziale esaurimento; un'offerta sostanzialmente non più assicurata, o assicurata in modo non troppo efficace, o solo in parte o comunque per un tempo relativamente breve, dal PRG vigente. In parte questo adeguamento è stato avviato attraverso il Documento Programmatico Preliminare; ad esempio con i primi importanti programmi di riuso delle aree produttive dismesse ed anche con le varianti urbanistiche riguardanti il Piano Frazioni.

Tuttavia è un piano, quello vigente, che rende ormai evidenti i limiti di **un impianto urbano via via invecchiato**.

Si tratta di un impianto che può essere motivatamente e opportunamente rivisitato - senza cadere entro logiche di emergenza - cercandone un rilancio, in particolare

attraverso adeguati momenti innovativi nel disegno, nell'efficienza e nella qualità della rete infrastrutturale e del sistema della mobilità, oltre che attraverso politiche mirate di diverso ordine - dalla tutela del paesaggio ai servizi - da sviluppare anche nella dimensione della cintura metropolitana. Anche le stesse **modalità di governo del settore** ed i **processi di gestione del territorio** potranno essere organicamente adeguati e aggiornati, nel nuovo quadro legislativo, ma sperimentalmente, gradualmente e senza traumi come già si è cominciato a fare.

Il tema della sostenibilità effettiva dei processi urbani dipenderà quindi, in misura non secondaria, anche dal grado di successo che potranno raggiungere tali politiche, attivabili alle diverse scale.

Nello stesso tempo un'offerta insediativa urbana di carattere strategico, come quella prevista nel quadro di articolati programmi di riqualificazione delle aree produttive dismesse, verrà ad assumere un ben diverso valore se potrà avvalersi di un supporto come quello garantito da adeguate politiche di infrastrutturazione (e in particolare da forme innovative di mobilità pubblica), che potrebbero risultare essenziali sia dal punto di vista della accessibilità a queste nuove centralità urbane, che come vera e propria operazione di qualificazione di un impianto della città maggiormente integrato ed orientato al sostegno di funzioni urbane eccellenti, essenziali per le strategie dello sviluppo di Vicenza e per accrescere, in un quadro territoriale più integrato, il suo ruolo di servizio all'ampio hinterland produttivo rappresentato dall'intera area provinciale.

Sul versante della domanda insediativa, gli aggiornamenti e le verifiche effettuate lasciano intravedere un quadro previsionale in sostanziale continuità, rispetto alle dinamiche del passato, in particolare sul segmento, sempre molto significativo sul versante urbanistico, della domanda di abitazioni.

Le verifiche sono state condotte in due direzioni: le dinamiche demografiche e la produzione insediativa.

Si sono innanzitutto analizzate le dinamiche demografiche della città, aggiornando in misura significativa il Documento Programmatico Preliminare 2001-2003, tenuto conto anche della recente disponibilità dei dati del Censimento 2001, oltre che dei dati anagrafici degli ultimissimi anni.

Le trasformazioni subite complessivamente dalla popolazione mostrano recenti linee di tendenza di notevole interesse, come evidenziato nelle due successive tavole 1 e 2.

Nel lungo ciclo compreso tra i primi anni 80 ed il 2006, si possono rilevare tre fasi, caratterizzate per dinamiche demografiche assai differenziate.

Nel decennio 80-90 l'area di Vicenza - così come altre aree urbane del Nord del Paese - appare caratterizzata per una fortissima redistribuzione sub-urbana dei pesi insediativi, realizzando quella fase di "controurbanizzazione" che ha trasferito verso la cintura quote crescenti di popolazione e di attività produttive. Sono anni in cui la popolazione

residente in città subisce una notevole flessione, sia sul versante del saldo naturale che del saldo migratorio, a favore appunto della prima cintura urbana

Alle soglie degli anni 90 per Vicenza città i fenomeni cambiano gradualmente di segno: il saldo naturale permane negativo, sia pure con processi che vanno attenuandosi nel corso dell'intero decennio, ma il saldo migratorio risulta in grado di compensare adeguatamente questa tendenza, garantendo così un certo consolidamento, o almeno una buona tenuta della compagine demografica.

Verso gli anni 2000, nella fase più recente, infine, ad una ulteriore accelerazione dei movimenti migratori verso la città corrisponde anche un cambiamento di segno del saldo naturale, che tende ad assumere valori moderatamente positivi.

Si tratta in quest'ultimo caso di un **fenomeno importante e relativamente inedito per Vicenza**, che non si verificava dagli anni 60.

In parte queste nuove tendenze, soprattutto per quanto riguarda le dinamiche del saldo migratorio, appaiono dovute all'apporto di processi di immigrazione extracomunitaria - ed in particolare di momenti di regolarizzazione amministrativa degli ingressi e delle presenze che hanno fatto emergere quote di popolazione prima "sommese" - ma in certa misura esse appaiono attribuibili anche a tendenze strutturali di lungo periodo, proprie della popolazione residente ed a dinamiche migratorie di vario segno presenti anche nell'intera area provinciale e regionale.

Si ritiene di dover particolarmente sottolineare che, comunque, i dati anagrafici utilizzati, riferiti come sono alla popolazione residente, tengono conto della popolazione immigrata "regolare".

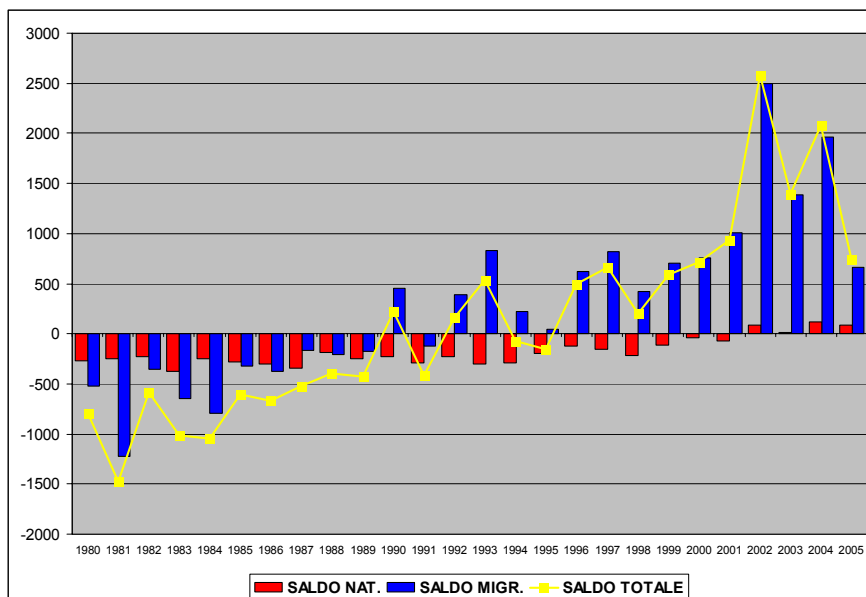
La città sembra così poter nuovamente evidenziare - o farlo in maggior misura - **la sua centralità, il suo ruolo di riferimento e supporto**, per dinamiche territoriali anche di dimensione più ampia.

Pur con qualche discordanza statistica tra le fonti anagrafiche e le fonti censuarie (peraltro ricorrente e prevedibile), la popolazione residente si attesta oggi (inizio 2006) su una soglia di 114.000 unità, a fronte delle 107.000 unità della prima metà degli anni 90, con il verificarsi quindi di processi di crescita relativamente consistenti. Peraltro, la popolazione *presente* al Censimento 2001 si evidenzia come sistematicamente superiore a quella *residente*, confermando in modo indiretto, attraverso questo ulteriore indicatore, le **tendenze positive al consolidamento della compagine demografica**.

Tav. 1 – Comune di Vicenza – Movimento anagrafico 1980-2005.

ANNO	NATI	TASSO NATALITA'	MORTI	TASSO MORTALITA'	SALDO NAT.	ISCRITTI	CANC.TI	SALDO MIGR.	SALDO MIGR.	SALDO TOTALE	POP. al 31/12
		(PER 1000 AB.)		(PER 1000 AB.)					(PER 1000 AB.)		
1980	1.009	-	1.280	-	-271	2.888	3.407	-519	-	-790	116.781
1981	857	7,4	1.106	9,6	-249	1.767	2.991	-1.224	-10,6	-1.473	114.379
1982	858	7,5	1.089	9,5	-231	2.271	2.629	-358	-3,1	-589	113.790
1983	833	7,4	1.204	10,6	-371	2.249	2.897	-648	-5,7	-1.019	112.771
1984	822	7,3	1.075	9,6	-253	2.128	2.925	-797	-7,1	-1.050	111.721
1985	800	7,2	1.078	9,7	-278	2.446	2.770	-324	-2,9	-602	111.119
1986	758	6,8	1.055	9,5	-297	2.316	2.689	-373	-3,4	-670	110.449
1987	760	6,9	1.108	10,1	-348	2.369	2.538	-169	-1,5	-517	109.932
1988	859	7,8	1.046	9,5	-187	2.216	2.424	-208	-1,9	-395	109.537
1989	857	7,8	1.106	10,1	-249	2.240	2.419	-179	-1,6	-428	109.109
1990	898	8,2	1.123	10,3	-225	2.704	2.255	449	4,1	224	109.333
1991	821	7,6	1.109	10,2	-288	1.910	2.036	-126	-0,2	-414	107.318
1992	881	8,2	1.113	10,4	-232	2.413	2.018	395	3,7	163	107.481
1993	843	7,8	1.141	10,6	-298	3.486	2.656	830	7,7	532	108.013
1994	841	7,8	1.128	10,4	-287	3.080	2.862	218	2,0	-69	107.944
1995	893	8,3	1.094	10,1	-201	2.725	2.682	43	0,4	-158	107.786
1996	912	8,4	1.036	9,6	-124	3.122	2.503	619	5,7	495	108.281
1997	982	9,0	1.140	10,5	-158	3.250	2.426	824	7,6	666	108.947
1998	964	8,8	1.187	10,9	-223	3.508	3.087	421	3,9	198	109.145
1999	973	8,9	1.088	9,9	-115	3.965	3.257	708	6,5	593	109.738
2000	1.038	9,4	1.081	9,8	-43	3.971	3.212	759	6,9	716	110.454
2001	995	9,1	1.070	9,8	-75	3.730	2.722	1.008	9,3	933	107.429
2002	1.151	10,6	1.070	9,8	81	5.145	2.645	2.500	23,0	2.581	110.010
2003	1.090	9,8	1.075	9,7	15	5.396	4.012	1.384	12,5	1.399	111.409
2004	1.203	10,7	1.088	9,7	115	5.930	3.971	1.959	17,4	2.074	113.483
2005	1.159	10,1	1.077	9,4	82	4.712	4.045	667	5,8	749	114.232

Tav. 2 – Comune di Vicenza – Saldo naturale, saldo migratorio e saldo totale dal 1980 al 2005.



Vicenza sembra così, in certa misura, riallinearsi positivamente alle tendenze demografiche di lungo periodo che investono i comuni della prima cintura e l'intera area provinciale (Tavv. 3, 4, 5, 6) i quali, senza significative oscillazioni, hanno potuto avvalersi di valori sistematicamente positivi sia del saldo naturale che del saldo migratorio, tra gli anni 80 e i primi anni 2000; prima e dopo l'accresciuto peso dei movimenti migratori extracomunitari.

Un certo residuo dinamismo presenta in città anche l'andamento della composizione delle famiglie, la cui dimensione media del nucleo si è sensibilmente ridotta fra il 1991 ed il 2001, passando da 2,6 a 2,35 membri, con un aumento sensibile del peso dei nuclei più piccoli, composti di una o due persone. Si è determinato così un consistente incremento del numero dei nuclei familiari, che sono passati tra il 1991 ed il 2001 da oltre 40.000 a quasi 45.000 unità, con un incremento netto di oltre 4.000 unità. Peraltro si tratta forse, in misura non secondaria, di un dato sottostimato, tenendo conto di un limite ricorrente in tal senso attribuibile con certezza all'ultimo Censimento.

E' forse prematuro affermare che le più recenti linee di tendenza possano garantire definitivamente una continuità acquisita alle proiezioni di medio-lungo periodo, tuttavia certamente esse rappresentano **un fattore rassicurante**, da ogni punto di vista, circa la **tenuta della città** e la sua **capacità di rispondere**, attraverso una crescita di carattere fisiologico, alle nuove sollecitazioni ed alle nuove competizioni che la attendono; soprattutto considerando che gli anni 90 avevano già rappresentato una fase di graduale consolidamento delle dinamiche urbane e di prima inversione di tendenza.

Sono questi stessi fenomeni a garantire - e ad aver garantito - anche **una tenuta nel tempo di un buon livello della domanda insediativa**, pur se non bisogna mai dimenticare che il mercato immobiliare appare influenzato, oltre che dalla domanda sociale (crescita e trasformazione della popolazione e delle sue esigenze), anche dagli andamenti congiunturali, indotti nel settore dalle dinamiche più generali del ciclo economico. E la domanda insediativa - non bisogna mai dimenticarlo - rappresenta pur sempre a sua volta un momento essenziale dell'economia "pubblica", attraverso la fiscalità locale, e la conseguente capacità dell'Amministrazione di sostenere, in parte anche con risorse proprie, i processi di trasformazione e sviluppo necessari alla città.

Si tratta sempre comunque, anche per le ragioni suddette, di **delineare** in questa fase preliminare **linee di tendenza** e di costruire **scenari di pianificazione**, di carattere generale, dotati di un ragionevole grado di attendibilità, ma relativamente aperti, tanto più operando entro quadri e congiunture così complessi.

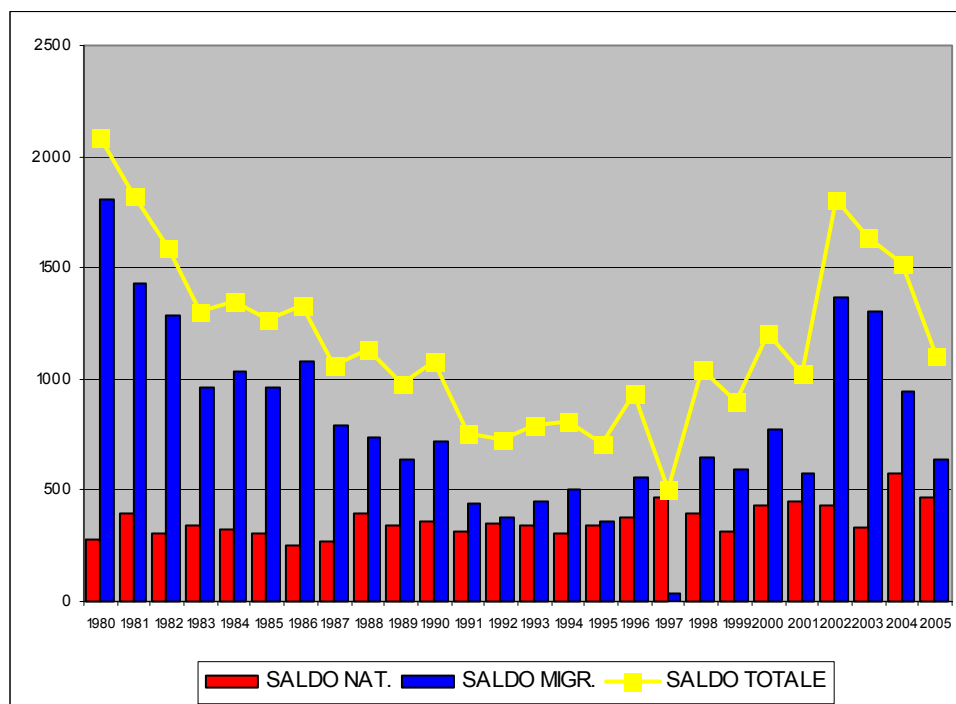
Si tratta cioè di costruire una **prospettiva seria e credibile per un nuovo ciclo di governo del territorio di lungo periodo**.

Le verifiche condotte su un secondo indicatore, elementare ma di notevole efficacia pratica per misurare domanda e offerta insediativa, come l'andamento dell'attività edilizia annuale, nel quadro dei processi del mercato immobiliare, conducono a loro vol-

Tav. 3 – Cintura metropolitana – Movimento anagrafico 1980-2005.

ANNO	NATI	TASSO NATALITA'	MORTI	TASSO MORTALITA'	SALDO NAT.	ISCRITTI	CANC.TI	SALDO MIGR.	SALDO MIGR.	SALDO TOTALE	POP. AL 31/12
		(PER 1000 AB.)		(PER 1000 AB.)					(PER 1000 AB.)		
1980	839	-	560	-	279	3.788	1.984	1.804	-	2.083	71.170
1981	906	12,6	508	7,0	398	3.174	1.748	1.426	19,8	1.824	73.018
1982	832	11,3	526	7,1	306	2.914	1.632	1.282	17,4	1.588	74.606
1983	859	11,4	515	6,8	344	3.050	2.089	961	12,8	1.305	75.911
1984	828	10,8	507	6,6	321	2.990	1.959	1.031	13,5	1.352	77.263
1985	828	10,6	522	6,7	306	2.892	1.932	960	12,3	1.266	78.529
1986	786	9,9	534	6,7	252	3.029	1.954	1.075	13,6	1.327	79.856
1987	796	9,9	523	6,5	273	2.805	2.014	791	9,8	1.064	80.920
1988	930	11,4	537	6,6	393	2.712	1.975	737	9,0	1.130	82.050
1989	893	10,8	547	6,6	346	2.697	2.059	638	7,7	984	83.034
1990	897	10,7	533	6,4	364	2.618	1.899	719	8,6	1.083	84.117
1991	841	10,0	530	6,3	311	2.156	1.711	445	5,3	756	84.717
1992	929	10,9	577	6,8	352	2.431	2.053	378	4,4	730	85.447
1993	877	10,2	539	6,3	338	2.771	2.321	450	5,2	788	86.235
1994	834	9,6	532	6,1	302	3.154	2.648	506	5,8	808	87.043
1995	872	10,0	526	6,0	346	3.101	2.741	360	4,1	706	87.749
1996	917	10,4	537	6,1	380	3.074	2.520	554	6,3	934	88.683
1997	1.057	11,9	590	6,6	467	2.814	2.778	36	0,4	503	89.186
1998	959	10,7	567	6,3	392	3.557	2.910	647	7,2	1.039	90.225
1999	922	10,2	611	6,7	311	3.847	3.257	590	6,5	901	91.126
2000	1.004	10,9	571	6,2	433	3.758	2.985	773	8,4	1.206	92.332
2001	1.007	10,8	557	6,0	450	3.317	2.738	579	6,2	1.029	93.256
2002	1.048	11,0	612	6,4	436	4.339	2.970	1.369	14,4	1.805	95.061
2003	967	10,0	631	6,5	336	4.778	3.475	1.303	13,5	1.639	96.690
2004	1.163	11,9	583	5,9	580	4.690	3.750	940	9,6	1.520	98.210
2005	1.121	11,3	657	6,6	464	4.578	3.940	638	6,4	1.102	99.312

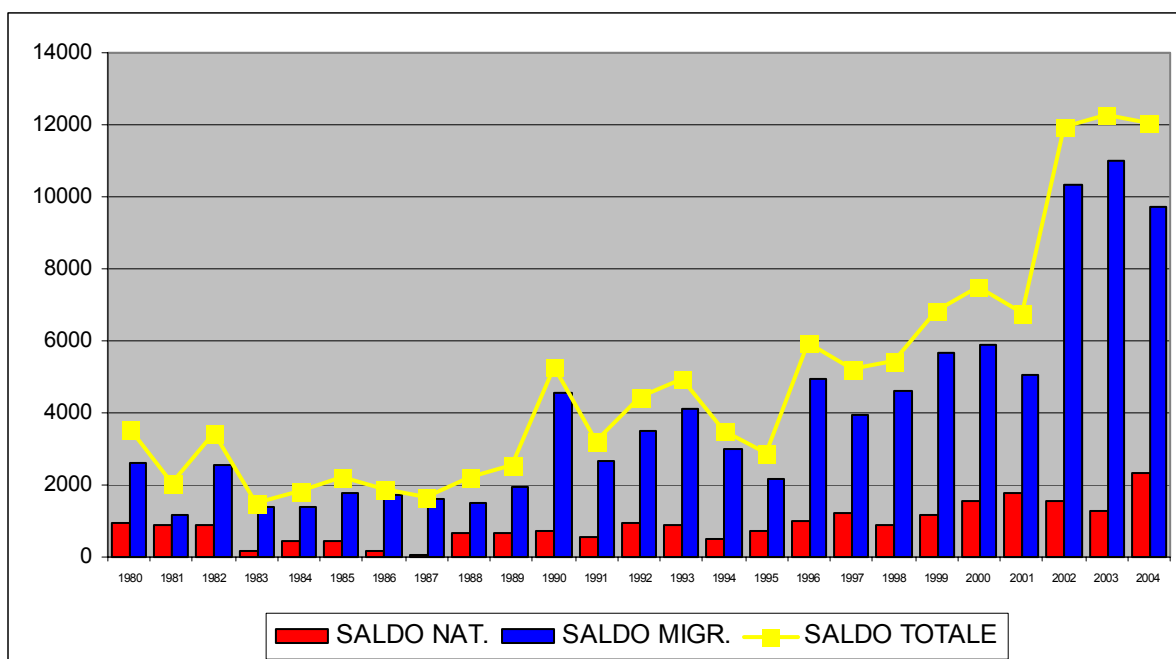
Tav. 4 – Cintura metropolitana – Saldo naturale, saldo migratorio e saldo totale dal 1980 al 2005.



Tav. 5 – Provincia di Vicenza – Movimento anagrafico 1980-2004.

ANNO	NATI	TASSO NATALITA' (PER 1000 AB.)	MORTI	TASSO MORTALITA' (PER 1000 AB.)	SALDO NAT.	ISCRITTI	CANC.TI	SALDO MIGR.	SALDO MIGR. (PER 1000 AB.)	SALDO TOTALE	POP. AL 31/12
1980	7.864	-	6.902	-	962	19.398	16.802	2.596	-	3.558	727.299
1981	7.655	10,5	6.748	9,3	907	16.507	15.334	1.173	1,6	2.080	726.402
1982	7.495	10,3	6.592	9,1	903	16.599	14.044	2.555	3,5	3.458	729.860
1983	7.191	9,8	7.033	9,6	158	16.877	15.515	1.362	1,9	1.520	731.380
1984	7.123	9,7	6.656	9,1	467	17.041	15.658	1.383	1,9	1.850	733.230
1985	7.166	9,8	6.749	9,2	417	17.040	15.260	1.780	2,4	2.197	735.427
1986	6.768	9,2	6.586	8,9	182	16.548	14.828	1.720	2,3	1.902	737.329
1987	6.613	9,0	6.530	8,8	83	16.243	14.658	1.585	2,1	1.668	738.997
1988	7.181	9,7	6.494	8,8	687	16.001	14.486	1.515	2,0	2.202	741.199
1989	7.226	9,7	6.585	8,9	641	16.244	14.320	1.924	2,6	2.565	743.764
1990	7.311	9,8	6.568	8,8	743	18.603	14.060	4.543	6,1	5.286	749.050
1991	7.132	9,5	6.566	8,8	566	15.933	13.277	2.656	3,5	3.222	748.134
1992	7.631	10,2	6.704	8,9	927	18.116	14.626	3.490	4,7	4.417	752.551
1993	7.480	9,9	6.611	8,8	869	20.571	16.485	4.086	5,4	4.955	757.506
1994	7.285	9,6	6.796	9,0	489	21.053	18.032	3.021	4,0	3.510	761.016
1995	7.363	9,7	6.638	8,7	725	20.595	18.439	2.156	2,8	2.881	763.897
1996	7.610	9,9	6.594	8,6	1.016	22.297	17.342	4.955	6,5	5.971	769.868
1997	8.109	10,5	6.859	8,9	1.250	22.085	18.139	3.946	5,1	5.196	775.064
1998	7.995	10,3	7.133	9,2	862	24.661	20.060	4.601	5,9	5.463	780.527
1999	8.061	10,3	6.906	8,8	1.155	27.481	21.805	5.676	7,2	6.831	787.355
2000	8.381	10,6	6.798	8,6	1.583	27.598	21.693	5.905	7,5	7.488	794.843
2001	8.360	10,5	6.605	8,3	1.755	24.714	19.680	5.034	6,3	6.789	795.123
2002	8.592	10,7	7.020	8,8	1.572	31.953	21.602	10.351	12,9	11.923	807.046
2003	8.414	10,3	7.138	8,8	1.276	36.464	25.489	10.975	13,5	12.251	819.297
2004	9.231	11,2	6.899	8,4	2.332	37.319	27.592	9.727	11,8	12.059	831.356

Tav. 6 – Provincia di Vicenza – Saldo naturale, saldo migratorio e saldo totale dal 1980 al 2004.



ta a risultati rassicuranti e **confermano indirettamente** le linee di tendenza precedentemente espresse.

In definitiva, secondo le fonti ufficiali (Comune-Istat), negli ultimi dieci-quindici anni si é determinata a Vicenza una produzione insediativa media dell'ordine dei 650 alloggi annui. Questa media, peraltro, deriva da un andamento differenziato, in un quadro di sostanziale continuità: una fase leggermente più sostenuta nei primi anni 90, con livelli di produzione attestati non lontano dai 700 alloggi medi annui, a fronte di una lieve flessione degli anni più recenti, con 500-600 alloggi medi prodotti annualmente, sottolineando peraltro il buon risultato del 2005, con oltre 750 nuove abitazioni costruite. L'attività edilizia sui fabbricati non residenziali, pur con più evidenti momenti di discontinuità, conferma analoghe linee di tendenza, su volumi produttivi non straordinariamente sostenuti, ma a loro volta rassicuranti; mentre anche gli interventi di ristrutturazione procedono con una buona continuità.

Questi dati trovano un'ampia conferma da una fonte statistica del tutto diversa, anche nel confronto tra le due rilevazioni censuarie 1991 e 2001. Il patrimonio abitativo, nel decennio considerato, è passato a Vicenza da 43.800 a 50.200 abitazioni in complesso, incrementandosi di 6.400 unità, con una media annua di realizzato di poco meno di 650 abitazioni; pur con una sottostima non ignorabile e non secondaria - come già si ricordava - ipotizzabile per i dati dell'ultimo Censimento 2001.

Tenuto conto di questi elementi appare ragionevole dare per certa un'attività edilizia media effettiva fra 91 e 2001 superiore alle 650 abitazioni annue realizzate.

Sono evidentemente questi gli scenari a cui riferirsi anche per costruire in modo attendibile un corretto rapporto domanda-offerta in una pianificazione di medio-lungo periodo.

Sul versante della popolazione, anche se la congiuntura socioeconomica complessiva appare ancora incerta, pur con alcuni segnali incoraggianti - come è ben noto - sembra pertanto attendibile oltre che ragionevole ipotizzare **il perdurare di un andamento moderatamente positivo delle dinamiche demografiche vicentine**; e la recentissima disponibilità dei dati relativi ai Comuni di cintura ed all'intero territorio provinciale - riportati in precedenza - consentono di convalidare queste tendenze ad una crescita fisiologica, anche guardando alle dinamiche demografiche nello scenario territoriale più ampio, già evidentemente orientate in tal senso.

Ipotizzando per il futuro a breve e medio termine **una tenuta del saldo naturale**, quanto meno su valori mediamente non negativi, ed un **andamento del saldo migratorio su linee di tendenza moderatamente positive**, anche se meno dinamiche rispetto a quelle rilevate nei primi anni 2000, si può ipotizzare attendibilmente uno scenario programmatico di consistenza della popolazione di Vicenza, all'orizzonte

temporale del 2015-2020, compresa tra 119.000 e 120.000 residenti, a fronte delle circa 114.000 unità rilevate alla fine del 2005.

Si tratta quindi di un aumento compreso entro la forbice di **5.000-6.000 nuovi residenti nei prossimi dieci, quindici anni**; una soglia quindi inferiore in misura non secondaria ai nuovi residenti del periodo 95-2005, pari a quasi 7.000 nuove unità.

Se si ipotizza, come appare del tutto probabile, un ulteriore anche se limitata contrazione della dimensione media del nucleo familiare, che si potrebbe prudenzialmente attestare nello stesso periodo su una soglia di 2,25-2,20 membri per nucleo (contro le 2,35 unità del Censimento 2001), ciò potrebbe significare la presenza al 2015-2020 di 53.000-54.500 nuclei familiari, a fronte dei circa 45.000 nuclei del Censimento 2001 e di una soglia al 2005-2006, stimabile attendibilmente intorno ai 47-48.000 nuclei. Quanto alla limitata prevista contrazione del nucleo familiare, secondo una tendenza di lungo periodo in atto nell'intero Paese, la riduzione ipotizzata risulta pari alla metà di quella che si è verificata nel decennio precedente.

Si tratterebbe quindi, secondo ipotesi del tutto prudenziali, nel periodo compreso tra il 2005 e il 2015/20, di **un aumento dell'ordine di 5.000-6.000 nuove famiglie**, o forse anche qualcuna in più.

Come già si diceva, con queste analisi e interpretazioni circa l'andamento dei processi in atto è essenziale cogliere le reali linee di tendenza e l'ordine di grandezza dei fenomeni, e non appare facile farlo in questa fase, anche se gli ultimi quattro-cinque anni sembrano effettivamente presentare percorsi relativamente regolari. Questo quadro appare quindi relativamente attendibile, oltre che costruito con un atteggiamento prudente, non solo statisticamente ma anche nella sostanza.

Sul piano dell'attività edilizia, quanto agli scenari futuri, sembra ragionevole ipotizzare, anche su questo versante, una certa fisiologica continuità dei processi di mercato in atto, con il determinarsi forse di una leggera flessione dei ritmi produttivi propri dell'ultimo decennio, che potrebbero attendibilmente attestarsi, **passando dalle 650-750 nuove abitazioni prodotte per tutti gli anni 90, sulla soglia delle 600 nuove abitazioni annue, per il decennio 2005-2015**, con una dimensione produttiva decennale pari, conseguentemente, a circa 6.000 nuove abitazioni, con ulteriori possibili incrementi, guardando all'orizzonte temporale più lontano del 2020. In sostanza ciò verrebbe a corrispondere largamente, ancora, alle dinamiche di crescita ipotizzate per il numero delle famiglie, con una contrazione prudenzialmente ridotta del 15% rispetto alle tendenze dell'ultimo decennio.

In termini di stima del fabbisogno abitativo, questi due ordini di dati, così diversi nella loro natura statistica e strutturale (i dati demografici da un lato ed i dati della produzione edilizia dall'altro), appaiono dunque sostanzialmente convergenti, e fanno pensare ad una domanda decennale complessiva, da oggi fino al 2015, che può essere quindi

ipotizzata attendibilmente intorno alla **soglia delle 6.000 abitazioni di nuova costruzione, a fronte della parallela presenza di circa 6.000 nuove famiglie.**

O comunque questa ipotesi - obiettivo appare come uno scenario prudenziale a cui il nuovo Piano di Assetto del Territorio può guardare attendibilmente ed a cui occorrerà saper rispondere con i nuovi strumenti, tanto più se si pensa all'orizzonte temporale più lontano del 2020. Ma sarà il PAT stesso a definire più precisamente queste dimensioni, anche in un confronto più ampio, che potrà essere assicurato dallo sviluppo della pianificazione territoriale provinciale.

Naturalmente a tutto questo si potrà e si dovrà accompagnare una **diffusa**, e a sua volta **fisiologica, attività di recupero e di riuso del patrimonio edilizio esistente**, in termini tali da non alterare il quadro di domanda di edilizia residenziale prima messo in evidenza, ma connotato piuttosto in modo da poter incidere soprattutto sui parametri di qualità della condizione abitativa, accompagnando e sostenendo così una seconda e parallela linea di tendenza della domanda sociale, orientata in misura crescente al recupero, tipica degli ultimi dieci e quindici anni, nell'intero Paese, come a Vicenza e nel Veneto. Da tale punto di vista, anche questa è una politica da incoraggiare senza incertezze, a partire dalla definizione di un nuovo quadro normativo - sobrio ed efficace - che dovrà senz'altro saper consentire una maggiore scorrevolezza, una maggiore facilità complessiva degli interventi diretti di recupero e riuso, e più in generale di trasformazione e adeguamento fisiologico del patrimonio immobiliare esistente e dello stesso tessuto urbano, alla domanda sociale e di mercato.

Nell'insieme, ragionando sulla domanda e sull'offerta e sul conseguente dimensionamento del PAT, è forse opportuno segnalare che quelle evidenziate in precedenza rappresentano entità relativamente contenute, frazioni quantitativamente limitate, se commisurate alla consistenza effettiva del patrimonio edilizio esistente. Siamo cioè, con il dimensionamento di lungo termine del PAT, su soglie di capacità edificatoria effettiva dell'ordine del 10%-12% del patrimonio residenziale esistente. Come già si ricordava il PAT verrebbe così ad operare in un quadro di crescita e adattamento fisiologico del sistema urbano alle dinamiche della domanda.

Evidentemente, per garantire in termini di ragionevole certezza l'effettiva realizzazione dei nuovi alloggi necessari occorre, come l'esperienza insegna, che la strumentazione urbanistica presenti una capacità teorica in certa misura più elevata, per tener conto di una quota inevitabile di "dispersione" che si determina, in rapporto agli andamenti reali del mercato, sia dei suoli che degli immobili, tanto più pensando alla prospettiva lontana del 2020, a cui riferire il PAT. Sono "effetti frizionali" legati alla "vischiosità" e alla modesta "scorrevolezza" di quel mercato; agli scarsi gradi di concorrenza e trasparenza che lo caratterizzano; al contenzioso, in parte inevitabile, che si determina non di rado sull'utilizzo delle aree edificabili; ai ritardi o agli "incidenti", anche solo di natura fisiologica, di processi realizzativi che si muovono entro quadri normativi e

amministrativi di notevole complessità; alla “litigiosità” presente non di rado nel settore della proprietà immobiliare, anche se quest’ultima pare essere entrata, nel corpo sociale, in una fase di relativa flessione; infine, alla frequente complessità pratica dello sviluppo di interventi che operano nel campo del recupero e del riuso, particolarmente in contesti urbani delicati e sottoposti a tutela. Non può anche essere ignorato, in un quadro da perseguire con la pianificazione, di usi urbani più aperti, sovrapposti e integrati, un certo possibile “consumo” di previsioni residenziali da parte di usi leggeri e compatibili di un terziario leggero, orientato a collocarsi opportunamente “dentro” il tessuto urbano. Non ci sono dubbi, da questo punto di vista, che la nuova pianificazione debba puntare ad una città caratterizzata per una estesa presenza di tessuti integrati e sovrapposti, nei diversi usi urbani.

I dati del Censimento 2001 segnalano una superficie media per alloggio di 102 mq., a fronte dei 100 mq. del 1991 (con uno standard abitativo di 42 mq. per abitante), e pertanto appare ragionevole acquisire anche per il futuro una conferma della **dimensione media delle nuove abitazioni sui 100 mq. di Su.**; anche tenuto conto di tendenze contrastanti, presenti nel mercato, circa la dimensione delle abitazioni ed i vari segmenti di domanda sociale che la determinano, dove ad una maggiore dimensione derivante da una crescita fisiologica dei redditi familiari corrisponde una leggera contrazione della dimensione del nucleo.

Quanto alle nuove esigenze di riorganizzazione dell’offerta insediativa da garantire attraverso il PAT, si tratta di concepire programmaticamente una serie di **risposte articolate e diverse**, coerentemente posizionate entro uno scenario di insieme. **Anche questa relativa diversificazione dell’offerta appare un dato prudenziale largamente opportuno.**

La prima risposta alla domanda insediativa può essere efficacemente assicurata, in termini di relativa certezza amministrativa e di adeguato controllo dei tempi di utilizzo, dalla capacità edificatoria resa disponibile dagli strumenti attuativi, di carattere pubblico e privato, ricompresi nello strumento urbanistico vigente ed immessi in ampia misura entro un percorso attuativo, sia pure meritevole, come si proponeva, di un’attenta verifica non solo da parte del Consiglio Comunale, ma da condurre congiuntamente anche in sede provinciale.

Una seconda tranche significativa per il dimensionamento del PAT, oltre che di sicuro carattere strategico, si può individuare negli importanti programmi di riqualificazione e riuso previsti per il complesso delle **aree produttive dismesse**.

In parte questi ultimi comparti sono e saranno destinati ad ospitare funzioni urbane eccellenti - nuove o trasferite - ma in parte saranno riservati anche ad usi di carattere residenziale, secondo una scelta ormai acquisita di un mix appropriato di usi urbani compatibili e integrati, collocati tra la prima e la seconda periferia.

In una certa quota le aree dismesse sono già state immesse in programmi di riuso, in parte potranno esserlo, in parte si tratta di valutare, nel quadro dei nuovi strumenti e delle nuove opportunità urbane emergenti, la possibilità di un loro specifico utilizzo. Da questo ultimo punto di vista le occasioni più rilevanti potrebbero venire dal grande comparto dell'Arsenale, di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana, e si tratterà di concordare in proposito in sede PAT un orientamento opportuno, ai diversi livelli, anche riferendosi a prospettive di lungo termine. Si tratta di un rapporto ancora tutto da aprire, ed occorrerà condurre le necessarie verifiche da parte dell'Amministrazione Comunale con tutta la prudenza del caso. Se gli attuali utilizzi dell'Arsenale dovessero essere confermati anche per il lungo termine, evidentemente si tratta di tenerne conto, nel quadro più generale di dimensionamento del PAT.

Nel complesso la capacità edificatoria derivante dal recupero delle aree produttive dismesse, con utilizzi a breve, medio e lungo termine, può venire a rappresentare una seconda quota consistente e strategica di risposta alla domanda abitativa; mentre le stesse attività terziarie e le funzioni eccellenti insediabili potrebbero a loro volta trovare una risposta significativa.

Questa **doppia dimensione di offerta residenziale** rappresenta in sostanza quello che potrebbe essere definito **il segmento strategico dell'offerta**. E' un'offerta che la nuova strumentazione è in grado di rendere disponibile, in modo fin d'ora ben individuato, anche dal punto di vista localizzativo, pur in un quadro più generale di riassetto e di rinnovo marcato dell'impianto urbano di Vicenza. Naturalmente per le aree produttive dismesse non ancora riattivate si tratta di aprire un negoziato trasparente ed efficace con gli operatori interessati, in una prospettiva di applicazione di pratiche perequative mirate, che potrebbero già essere "incorporate" nel PAT.

Per richiamare i temi già accennati della **sostenibilità**, nel quadro della domanda offerta dalla produzione insediativa, è subito evidente che questa prima impostazione di piano viene già di per sé delineando un disegno controllato e relativamente compatto del sistema urbano, operando in larga prevalenza entro un quadro di contenuto consumo di risorse territoriali che presentano in gran parte i diversi strumenti urbanistici condotti verso l'attuazione nella fase conclusiva di utilizzo della capacità edificatoria dell'attuale PRG.

Quanto alle funzioni eccellenti da individuare saranno le dinamiche del mercato e del confronto istituzionale ad offrire quelle opportunità urbane a cui più volte si è fatto riferimento.

Come si diceva, questo sistema, questa base di offerta relativamente strategica, considerando i suoi buoni requisiti di qualità, si trova oggi in buone condizioni di attuabilità facendo riferimento all'impianto urbano esistente, sia sul versante degli strumenti, avviati ma non ancora portati in attuazione, che su quello delle aree dismesse, anche se per alcune di queste ultime sono prevedibili programmi di riqualificazione

relativamente impegnativi, e non brevi, anche solo ricordando la complessità e l'onerosità dei necessari interventi per la bonifica dei suoli inquinati. Tuttavia anche questi ultimi devono essere considerati dati certi, con alcuni margini di verifica ancora aperti, già ricordati, con particolare riguardo alle aree di sicuro valore strategico dell'Arsenale, nella nuova prospettiva a lungo termine del PAT.

A fianco di questo nucleo centrale e strategico di offerta, la nuova strumentazione dovrà inoltre saper garantire **un'ulteriore capacità insediativa** per far fronte al complesso della domanda.

Si tratta, in questo caso, delle uniche, vere, **quote insediative da organizzare ex novo, o in modo rinnovato**, nel quadro degli strumenti in formazione, e in particolare nel quadro del PAT. In questo caso la scelta localizzativa è ancora del tutto aperta e ne andranno attentamente verificate e ottimizzate le condizioni, innanzitutto nella prospettiva del ridisegno di un impianto urbano che soffre di un **evidente deficit infrastrutturale**.

Si tratta quindi di ragionare in sede PAT su un possibile **nuovo disegno dell'impianto infrastrutturale** della città, a cui accompagnare coerentemente un **nuovo disegno insediativo**, tenendo conto in particolare dei programmi della **nuova circonvallazione nord**, o meglio della complessiva chiusura di un nuovo disegno infrastrutturale capace di riconnettere Vicenza Est e Vicenza Ovest sul quadrante Nord, su cui già molto si è lavorato. Non va ignorato poi il pacchetto di risorse conquistate in sede governativa, nel negoziato sull'Alta Capacità, relativamente a Vicenza Sud.

Anche questo appare un tema legato almeno in parte alla sostenibilità dei nuovi programmi e ad un impianto urbano capace di rinnovarsi in misura adeguata.

Questa ulteriore soglia del dimensionamento del PAT potrà trovare risposte, di sicuro interesse – soprattutto nello scenario di un piano in formazione che si vuole ricondurre a percorsi graduali e fisiologici – entro un quadro a sua volta articolato in diversi segmenti: nelle attuali **zone di completamento (RC1)** opportunamente e criticamente rivisitate, nella nuova prospettiva e nel quadro più ampio e integrato entro cui verranno collocate; **nel sistema insediativo minore delle frazioni**, meritevole a sua volta di un aggiornamento e di un adeguamento, sia pure su elementi residuali, alle nuove domande sociali; e, infine, soprattutto in un percorso capace di guardare **alla famiglia, alla piccola proprietà ed alla minore impresa**.

E' un percorso che si intende sviluppare con il PAT, approfondendo in modo specifico e offrendo sbocchi mirati ed intelligenti alla grande risposta da parte del corpo sociale fornita dal **Bando 2002**. A tal fine appare ragionevole operare sui risultati del Bando utilizzando sia gli **innovativi percorsi** aperti dalla legislazione urbanistica regionale in materia di **pratiche perequative**, sia la **possibile gradualità** offerta dalla successione nel tempo, fra Documento Preliminare, Piano di Assetto del Territorio e Piano/i degli

Interventi. Non va inoltre esclusa, naturalmente, una specifica attenzione anche nei confronti di nuove significative proposte che la città potrebbe esprimere nelle fasi formative del Piano di Assetto del Territorio.

Sono, nel complesso, **diversi segmenti di offerta**, le cui peculiarità ed i cui rapporti quantitativi analitici non appaiono ancora oggi di facile valutazione da un punto di vista dimensionale, ma che risultano nel complesso in grado di poter garantire una **risposta articolata, differenziata e commisurata alle ulteriori esigenze di una crescita urbana integrata e fisiologica**, non sottoposta a particolari pressioni o tensioni, nel quadro di insieme che si è delineato in precedenza. Sono comunque segmenti che risultano capaci di risposte efficaci, in particolare, circa la ricerca di un rapporto autenticamente rispondente tra domanda e offerta insediativa.

Dovranno essere, certamente, risposte efficaci ad una **diffusa domanda sociale, essenziale, non ignorabile per l'equilibrio strutturale del piano, per i soggetti che la esprimono**, come si è già con evidenza manifestato nell'ampia risposta al Bando pubblico 2002, che da questi punti di vista rappresenta un percorso già avviato, prezioso, come espressione, appunto, di una domanda sociale non ignorabile.

Naturalmente come il Bando stesso evidenziava, e in certa misura imponeva con i suoi criteri selettivi, si tratta, da parte del PAT, di **non inseguire acriticamente il carattere inevitabilmente "diffuso"** - una diffusione anche territoriale - di quella domanda insediativa, ma di saperla ricondurre al disegno ed alla sintesi di un nuovo impianto urbano di qualità e di alto profilo - innanzitutto in termini di economia d'uso delle risorse urbane e territoriali - che occorre pazientemente saper perseguire.

Tutto ciò, anche in termini di innovazione disciplinare, oltre che di capacità amministrativa, rappresenta la sfida più autentica ed impegnativa per la costruzione del PAT.

Come si diceva, queste diverse ipotesi di lavoro potranno essere adeguatamente verificate e sviluppate passando dal presente Documento Preliminare al vero e proprio Piano di Assetto del Territorio, e da quest'ultimo al Piano degli Interventi.

E' in questi passaggi successivi che va collocata al meglio l'operazione di un utilizzo coerente e ragionato dei risultati del Bando, e di un efficace calibratura delle operazioni da concepire e da svolgere, che da un lato vanno mirate in modo evidente sul progetto urbano effettivo da sviluppare in sede PAT, dall'altro richiedono di essere meglio legittimate e incanalate nel quadro delle innovazioni importanti in materia introdotte dai nuovi riferimenti legislativi regionali della legge 11/2004, con la **perequazione urbanistica** dell'Art. 35, il **credito edilizio** dell'Art. 36, la **compensazione urbanistica** dell'Art. 37, la **cessione di aree per edilizia residenziale pubblica** dell'Art. 39.

Sotto il profilo della domanda abitativa, il **quadro previsionale** sopra delineato appare, proprio in rapporto alla sua ampia diversificazione ed ai suoi vari percorsi formativi,

relativamente “tranquillo”, ragionevole e attendibile, oltre che efficacemente operabile in buona misura già nelle prime fasi del processo attuativo della nuova strumentazione; evitando quindi le pause improprie spesso ricorrenti, con esiti molto negativi per il ciclo economico della città e delle imprese, nella transizione **da un vecchio ad un nuovo quadro di pianificazione urbana**.

Le aree dismesse e gli strumenti di attuazione in essere - opportunamente aggiornati e verificati nelle sedi delle Circoscrizioni e del Consiglio Comunale – paiono risultare non solo largamente compatibili con un impianto urbano rinnovato e razionale nella sua compattezza morfologica, ma rappresentano anche il momento costitutivo di un disegno della città che intende aprirsi verso l’hinterland, e insieme sostenere l’esigenza di un nuovo sistema di mobilità urbana.

L’utilizzo selettivo e rispondente del Bando, in termini di sostenibilità morfologica, funzionale ed insediativa, oltre che in termini perequativi, garantisce la correttezza, la coerenza di insieme ed un adeguato grado di fattibilità del secondo segmento di risposta alla domanda abitativa, insieme alla individuazione dei migliori criteri di utilizzo, integrazione e ricucitura sia delle zone di completamento e ristrutturazione della città come della rete delle frazioni. Si tratta in sostanza della riqualificazione dell’intero sistema urbano “minore” e delle fasce periferiche, come si vedrà meglio nel punto successivo, dedicato alla manovra sui suoli da condurre in sede di formazione del PAT.

Naturalmente é in termini del tutto integrati a questo scenario programmatico di aggiornamento dell’offerta abitativa, che dovrà essere data risposta ai problemi, vecchi e nuovi, dell’edilizia sociale, ritrovando **formule adeguate ed aggiornate di welfare urbano**, capaci di integrare ben diversamente la presenza essenziale dell’edilizia residenziale pubblica nei programmi ordinari dell’edilizia residenziale di mercato.

Questi obiettivi di **integrazione fisiologica dell’edilizia residenziale di carattere sociale**, ed anche della stessa edilizia residenziale pubblica, nel processo più ampio di costruzione del PAT e del PI potrà essere perseguito particolarmente nei programmi per il riuso delle aree produttive dismesse e nel quadro dei processi perequativi che si intendono perseguire.

Si tratta anche di verificare le condizioni per una collaborazione ben concepita, da condividere con il **mondo industriale e imprenditoriale**, circa la possibilità di attivazione di **programmi ragionati di edilizia sociale** riferiti alla forza lavoro immigrata, che rappresenterà una componente della domanda abitativa presente anche nei futuri scenari di sviluppo della città, a prescindere dalle aree geografiche di provenienza, ma nella previsione di un ragionevole crescente peso delle relazioni con i paesi dell’Est, via via integrati nel mercato del lavoro dell’Unione Europea. Naturalmente anche questi interventi specifici dovranno essere concepiti in forme integrate ai programmi urbani di carattere più generale, evitando logiche di separatezza.

Gli approfondimenti recentemente condotti dal Settore Servizi Abitativi del Dipartimento delle Politiche Sociali consentono di stimare le esigenze dell'edilizia sociale nelle sue numerose forme in una soglia compresa fra il 10% e il 20% della domanda complessiva, **da prevedere in sede PAT**.

Anche l'intera rete dei **servizi sociali di quartiere** potrà trovare in un disegno di trasformazione graduale, fisiologica e articolata in diverse componenti del nuovo assetto urbano, come quella delineata, le migliori condizioni di riqualificazione e rilancio, non prive di momenti impegnativi di adeguamento e di ricerca di **“aderenza” alle nuove domande sociali** (in particolare espresse dalla popolazione anziana), senza ignorare il segmento crescente dei servizi che possono essere realizzati da privati, anche attraverso il ricorso a formule di project financing da coordinare e integrare sistematicamente alle politiche di ammodernamento e miglior finalizzazione del sistema dei servizi pubblici.

Anche sul versante delle attività terziarie il nuovo impianto di pianificazione che qui viene proposto appare soddisfacente, quanto alla sua sostenibilità.

Alla domanda del **grande terziario**, delle **funzioni eccellenti** e delle attrezzature urbane strategiche, potranno rispondere al meglio le **aree produttive dismesse riqualificate**, nei termini che sono già stati più volte e da tempo evidenziati, anche nel Documento Programmatico Preliminare, fra cui si segnalano in particolare i comparti delle Ferrotramvie e dell'Arsenale; alla domanda di terziario diffuso e minore si potrà rispondere efficacemente, ancora nelle aree dismesse e più in generale nell'intero tessuto del nuovo sistema di pianificazione, nei termini di un mix funzionale garantito da un corretto gioco normativo degli usi urbani. Ciò potrebbe anche determinare una certa “usura” fisiologica delle destinazioni residenziali della prima periferia, e forse in qualche misura anche del Centro storico, a favore del terziario minore; se queste ultime funzioni, come appare ancora prevedibile, si estenderanno ulteriormente in modo diffuso nei prossimi anni in ambiti prevalentemente residenziali, in continuità con linee di tendenza in atto ormai nel medio periodo, a Vicenza come in altre città.

In questo senso una certa ulteriore **liberalizzazione degli usi tra residenza e terziario “leggero”** non potrà che rendere più efficaci, scorrevoli e produttivi per la qualità urbana questi processi di adattamento fisiologico dei tessuti della città, nel quadro di una maggior attenzione alle tendenze di mercato ed alle nuove domande sociali.

Si tratterà quindi di tener conto di queste diverse esigenze - anche per quanto riguarda una più precisa messa a punto del dimensionamento del PAT - nella definizione del nuovo scenario di insieme, sia nelle linee di un nuovo disegno che nel formarsi di un nuovo quadro normativo, con tutti i necessari gradi di libertà, richiesti dalla pianificazione strutturale.

Rimane ancora relativamente aperta la questione dell'**opportunità di previsione di quote, più o meno limitate, di attività di commercio al dettaglio, di pubblici**

esercizi, di artigianato di servizio e artigianato produttivo, nel quadro delle aree produttive dismesse e degli strumenti attuativi, oltre che nelle normative di riuso del tessuto urbano; e, naturalmente, questo tema verrà messo a punto in collaborazione con le **associazioni di categoria**, fra presentazione e approvazione del Documento Preliminare e fra quest'ultimo e il PAT.

Allo stesso modo con le associazioni di categoria potranno essere messe a fuoco le risposte alle esigenze emergenti sul versante di **attività, comprese fra l'industriale ed il terziario**, che potranno trovare luogo, nuovamente, in ulteriori adattamenti normativi relativi agli insediamenti produttivi esistenti, perfezionando ancora in accordo con le Associazioni, assetti normativi già in buona misura adeguati con la recente specifica variante urbanistica.

Da questo punto di vista non va esclusa la possibilità di sviluppare un vero e proprio progetto di "urbanistica delle attività produttive", riferito in particolare al grande agglomerato Ovest, che si estende tra Vicenza, Altavilla e Creazzo, con il fine di attivare concretamente, con una pianificazione coordinata di livello adeguato, processi e programmi di ulteriore qualificazione sotto il profilo ambientale, funzionale e del sistema dei servizi alle imprese. Ciò consentirebbe anche di individuare risposte efficaci ad una delle criticità ambientali, come quella rilevata nel campo dell'assetto idraulico, emergente nel quadrante di Sud Ovest Vicenza-Altavilla-Creazzo.

In accordo con le associazioni di categoria, potrà essere messo a punto anche il tema delle attività artigianali, produttive e di servizio, che appaiono ancora opportunamente insediabili in città, e particolarmente nel quadrante Est e Sud-Est. Mentre, per quanto riguarda la grande distribuzione, pare di poter confermare l'esclusione dal nuovo disegno del PAT della presenza di iniziative di rilievo, se non nei momenti di sostituzione-riqualificazione che dovessero rivelarsi necessari, valutando attentamente l'opportunità di sviluppo di parchi commerciali e centri tematici, oltre che la loro sostenibilità.

Da ultimo, un certo respiro strategico potrebbe assumere l'ipotesi di lavoro di collocare nuove quote di domanda insediativa, **per industria leggera e compatibile**, così come, forse, anche per centri commerciali di media dimensione, che non si può escludere venga espressa dal sistema produttivo vicentino - anche in un quadro di tutela dei consumatori - nell'ambito del territorio di cintura, **evitando il carico urbanistico di nuove presenze dirette in ambito comunale**, come già positivamente delineato e condiviso nel Documento Programmatico Preliminare 2001-2003.

Sarà questa una delle prove importanti di collaudo di quelle politiche territoriali di scala intercomunale, di taglio "tematico", proposte dalla Legge regionale 11/2004, di cui il nuovo quadro di pianificazione intende senz'altro avvalersi e di cui si dirà nei punti successivi.

Naturalmente, come si è già affermato, si pensa, nel caso dei nuovi insediamenti produttivi e terziari di cintura, a previsioni urbanistiche ecocompatibili e tecnologicamente avanzate (cogenerazione, teleriscaldamento, cablaggio, smaltimenti, etc.), sostenute anche da risorse pubbliche adeguate, o da risorse - anche opportunamente perequate - nella dimensione intercomunale.

L'impianto complessivo di risposta alle nuove quote di domanda insediativa, sopra delineato, mostra quindi di poter operare in termini efficaci, con un adeguato equilibrio complessivo, oltre che in un quadro evidente di sostenibilità.

Sono in generale processi di crescita urbana controllati e fisiologici che occorrerà saper innestare su un impianto urbano che si viene gradualmente adeguando e rinnovando.

Il dimensionamento previsto appare quindi ragionevolmente sostenibile e, nello stesso tempo capace di supportare, almeno in buona parte, le trasformazioni urbane necessarie, anche solo su versanti preziosi per la pianificazione urbana, come la fiscalità locale e gli oneri di urbanizzazione.

Al di là dei dati di "contabilità urbanistica", che potranno richiedere alcune ulteriori messe a punto in sede PAT, gli ordini di grandezza dei rapporti fra domanda e offerta insediativa nel nuovo quadro pianificatorio risultano, quindi, poter assicurare risposte convincenti e di adeguata efficacia, da molti e diversi punti di vista; a cominciare dalla **"sostenibilità" complessiva del nuovo organismo urbano e di "durevolezza" e continuità dei relativi processi formativi.**

4 La città storica e le risorse culturali: il cuore del sistema urbano nel disegno del PAT. La città pedonale.

Solo in questo quadro di sviluppo equilibrato e durevole, è evidente che possono essere collocate al meglio strategie mirate di tutela e valorizzazione della città storica; un problema che, come è ben noto, a Vicenza - città dell'Unesco - viene ad assumere una peculiare e particolare valenza; considerando anche il crescente peso che potrà venire ad assumere un'attività turistica integrata ai valori del sistema urbano.

La città storica è una risorsa per lo sviluppo. Essa va tutelata, innanzitutto, come già si diceva, collocando al meglio questa straordinaria emergenza culturale nel quadro di una pianificazione equilibrata. Si tratta di evitare una particolare pressione dei fattori del mercato immobiliare e, nello stesso tempo, una troppo debole domanda di presenza di attività qualificate, capaci di affiancarsi ad un tessuto residenziale che rimane, anche in prospettiva la base essenziale di una corretta utilizzazione e della migliore qualificazione del Centro Storico. Anche la **residenza universitaria** e la **ricettività**

turistica qualificata in ambienti e tessuti edilizi di alta tradizione urbana vanno concepiti, da questi punti di vista, come **un'essenziale presenza "residenziale"**, un fattore importante, se non strategico, per garantire un adeguato grado di **vivacità e animazione sociale**, oltre che di corretto utilizzo e conservazione della città storica.

Per la popolazione universitaria si conferma per Vicenza l'obiettivo strategico di una presenza studentesca superiore alla soglia essenziale delle 10.000 unità.

Le recenti tendenze segnalate dallo Studio preliminare per l'indagine del Centro Storico, relative ad una certa accentuazione della presenza di residenti stranieri immigrati, va analizzata e monitorata con attenzione, al fine di evitare il determinarsi di squilibri o l'innescare di aree di degrado, anche circoscritte.

Naturalmente si tratta di **qualificare le reti di servizio esistenti**, a cominciare dalla rete del commercio al dettaglio, dei pubblici esercizi e dell'artigianato di servizio ed anche dei servizi pubblici, insieme a funzioni di eccellenza compatibili e, pertanto, non troppo caratterizzate per il carico urbanistico, in un quadro di graduale miglioramento della qualità ambientale, che andrà costruito anche su corretti processi di manutenzione-gestione da parte privata e sul rilancio dei temi dell'arredo urbano, attraverso l'utilizzo di risorse pubbliche e private. L'Amministrazione conta di promuovere, già in sede PAT, accordi e convergenze con le categorie interessate per lo sviluppo di **progetti mirati di riqualificazione e arredo urbano**.

Per le funzioni di eccellenza compatibili il PAT dovrà saper sviluppare forme efficaci di tutela attiva, promuovendo secondo linee strategiche un crescente utilizzo per funzioni appropriate e di pregio del vero e proprio patrimonio di emergenze architettoniche presenti nella città storica.

La città storica va sostenuta anche nei fattori di un'accessibilità non impattante, grazie ad un nuovo sistema di mobilità pubblica, ai parcheggi di attestamento e di interscambio, al rapporto diretto con la nuova Stazione Alta Capacità. Andrà anche sostenuta un'indagine attenta per **verificare e incoraggiare** ogni possibilità di rafforzamento di una vera e propria **rete diffusa di parcheggi pertinenziali privati**, anche con il fine di alleggerire e ridurre la presenza delle auto negli ambienti storici. A tal fine il Comune conta di rendere disponibili le porzioni interrate anche di spazi pubblici, attraverso formule opportune; coordinandosi con la competente Sovrintendenza Archeologica, attivando intese e protocolli, anche sulla base dell'esperienza preziosa del Protocollo relativo a Vicenza, sito Unesco, esteso dalla città alle Ville del Palladio nel Veneto.

Sicuro rilievo in questo quadro dovranno venire ad assumere programmi di riqualificazione, particolarmente mirati sulla città storica, **mobilitando le significative risorse patrimoniali liberate** dalle importanti operazioni urbanistiche in corso, come quelle relative al trasferimento del Tribunale a Cotorossi, degli Uffici Comunali nel

comparto del nuovo Teatro, ed altre ancora, collocate nella prima periferia, come AIM (San Biagio), come la Centrale del Latte, come la Vecchia Dogana. Ciò comporta l'esigenza di azioni promosse, coordinate e organizzate in un vero e proprio progetto di intervento, su cui assicurare un'ampia convergenza da parte del sistema istituzionale e del mondo associativo e produttivo.

Dovranno tutte essere occasioni di riqualificazione e rilancio mirato del ruolo del Centro Storico, su versanti come quello delle **attività culturali, universitarie e di ricerca**, delle **attività ricettive** e delle **reti di servizio**.

Sul versante ambientale, le **politiche di scala territoriale relative ai parchi fluviali** dovranno trovare una "chiusura" di alta qualità nel **disegno della città storica**, riqualificando il corso dei fiumi, estendendo adeguatamente **l'utilizzo degli argini** in una ricucitura delle aree verdi storiche ed in una estensione degli ambiti pedonali e con l'avvio effettivo di una rete di spazi ciclabili.

Da questi punti di vista la "città pedonale" potrà trovare un primo riferimento strategico nella definizione di un asse pedonale prioritario Nuovo Tribunale (Cotorossi)-Nuova Università (Fro Maltauro)-Centro Storico-Teatro; su cui è ormai maturo il quadro per promuovere un vero e proprio progetto di intervento.

I processi di uso e tutela del patrimonio storico dovranno potersi avvalere di normative appropriate, semplici, sobrie e scorrevoli, che possano garantire al meglio opportuni e **fisiologici processi di riqualificazione e riuso**, aperti in modo ragionato alle dinamiche diffuse del mercato, in **campo abitativo**, del **terziario leggero**, delle **reti degli esercizi**.

A questo fine, l'Amministrazione ha avviato un percorso mirato per rendere disponibile una documentazione analitica ed inedita dello stato del patrimonio storico e delle sue attuali modalità d'uso, con la formazione di un sistema informativo già avviato su varie fonti e capace di implementarsi nel tempo.

Tale documentazione rappresenterà la base di riferimento tecnico per le politiche di riqualificazione da avviare già in sede PAT.

Sul versante della tutela dell'ambiente e del paesaggio agrario, al di là delle politiche di dimensione intercomunale che si intendono attivare su questo tematismo, in ambito comunale non si possono che confermare iniziative di tutela, più circoscritte, per ambienti di sicuro interesse come l'Oasi di Casale, il Monte Crocetta ed il Bojo delle Maddalene. Mentre particolare attenzione andrà riservata alle fasce fluviali del Bacchiglione, dell'Astichello, del Retrone e del Tesina - un patrimonio complessivamente di grande valore - anche al di fuori degli ambiti di iniziativa diretta dei due parchi fluviali veri e propri, nei tratti di città come in quelli di campagna.

Ed infine in questo quadro aggiornato di una tutela mirata dovranno trovare spazio adeguato le politiche di tutela delle **emergenze culturali, dalle ville ai casali**, alle

architetture ottocentesche di pregio presenti nella prima periferia, nel quadro più ampio di una difesa intelligente ed attiva del **paesaggio agrario storico** e del **paesaggio urbano**.

5 Lo strumento della pianificazione intercomunale, il PAT e il PATI per aree tematiche: politiche infrastrutturali, parchi fluviali e sistema produttivo. La tutela delle risorse naturalistiche e degli equilibri ecologici.

La nuova Legge urbanistica regionale 11/2004 rilancia, con innovazioni di sicuro interesse e di notevole rilevanza pratica, il tema della **pianificazione intercomunale**.

L'approccio proposto dalla nuova legge (Art. 16) ad un nodo risultato spesso problematico nell'esperienza italiana, come la pianificazione intercomunale, contiene una serie di innovazioni significative che ne dovrebbero senz'altro favorire l'utilizzo.

La questione più rilevante, quanto meno con riferimento alle specifiche esigenze in materia del Comune di Vicenza, appare discendere dalla possibilità di praticare la **pianificazione intercomunale per singoli tematismi**; ma non banale risulterà la possibilità di utilizzare tale modalità di pianificazione anche solo su **parte dei territori comunali** interessati, come consentito dalla nuova legge.

L'una e l'altra di queste innovazioni permettono quindi di superare il carattere, spesso paralizzante, di un approccio onnicomprensivo alla pianificazione intercomunale, come quello proposto dalla Legge Urbanistica del 1942, che ne aveva in realtà determinato il fallimento.

Il Comune di Vicenza intende utilizzare le opportunità offerte dalla **pianificazione intercomunale tematica in forme parallele** e contestuali rispetto alla formazione del Piano di Assetto del Territorio - anche riprendendo le utili esperienze già prodotte tra il 2001 e il 2003 - nella ricerca di un coordinamento ritenuto assai utile per la definizione di un quadro organico, nelle dimensioni territoriali ed alle scale di lavoro più appropriate.

La scelta di un percorso parallelo fra PAT e PATI è dovuta, evidentemente, a ragioni di prudenza.

In sostanza, mentre si ritiene utilissimo ed essenziale un **coordinamento delle politiche territoriali** - particolarmente nella dimensione di cintura - non si considera invece altrettanto opportuno attivare un meccanismo rigido che possa indurre un quadro eccessivo di interdipendenze tra le diverse operazioni da svolgere, nella scala comunale come in quella intercomunale.

Per questa ragione le due operazioni verranno concepite in modi paralleli e convergenti.

Peraltro, non bisogna dimenticare che si tratta di determinare in misura equilibrata e condivisa un quadro di **accordi istituzionali tra Amministrazioni Comunali**, che non appare né scontato né semplice nei passaggi necessari, con particolare riferimento allo sviluppo di attività effettive, di ricerca, approfondimento tematico, pianificazione territoriale e progettazione, oltre che di utilizzo di risorse condivise. Nella costruzione di tale quadro condiviso potrà risultare prezioso il coordinamento della Provincia, a sua volta impegnata nella costruzione di un PTCP, che non potrà che assumere un carattere di strumento processuale e di piano “per progetti”.

Il presente Documento Preliminare, di conseguenza, mentre sottoporrà al confronto nella realtà vicentina contenuti ed obiettivi strategici del PAT, punta ad attivare anche un percorso di verifica con le Amministrazioni comunali interessate, per comprendere a quali condizioni potrebbe risultare praticabile un percorso di pianificazione intercomunale su temi di specifico interesse, secondo la logica delle “geometrie variabili”.

In questa prima fase, nel corso del 2005, si sono già avviati incontri con diverse Amministrazioni Comunali - come Bolzano Vicentino, Monticello, Quinto Vicentino, Arcugnano, Torri di Quartesolo, Altavilla, Sovizzo, Dueville - incontri che hanno consentito di riprendere positivamente temi già trattati in sede di Documento Programmatico Preliminare 2001-2003.

Senza escludere l’inserimento di altri temi specifici, su cui potrà risultare necessario un lavoro coordinato con la Provincia ed i Comuni di cintura, le aree tematiche di più evidente rilievo nel caso di Vicenza risultano essenzialmente:

- **Il coordinamento delle politiche infrastrutturali;**
- **La promozione dei parchi territoriali;**
- **Il riassetto degli insediamenti produttivi e la relativa sicurezza idraulica.**

Per quanto riguarda il coordinamento delle politiche infrastrutturali, gli scenari di lavoro sono quelli inquadrati nel precedente Capitolo 1, e derivano da un’azione comune da sviluppare sulle grandi infrastrutture e sui conseguenti momenti di raccordo del sistema della mobilità locale, tenuto conto anche dei primi orientamenti emersi in sede di Documento Preliminare al PTCP.

Le questioni potranno quindi riguardare anche la grande scala (Superstrada Pedemontana a pedaggio, Valdastico Sud e Nord, Alta Capacità Ferroviaria), dove si ritrovano riferimenti essenziali per gli assetti del territorio vicentino, ma appare di più diretto interesse saper efficacemente praticare logiche di intercomunalità soprattutto nella dimensione della prima cintura, su temi come la **nuova circonvallazione Nord** ed il suo rapporto con il sistema delle radiali (verso Vicenza e verso la rete delle grandi infrastrutture), come **l’attraversamento della città**, da promuovere in project financing, tanto più dopo gli accordi conquistati in sede CIPE, come **l’estensione verso Est e**

verso Ovest della complanare autostradale, ed altri ancora, su ambiti e criticità più circoscritte.

Di sicuro interesse risulta anche il quadro complessivo delle politiche della mobilità pubblica, in particolare nelle forme innovative che possano emergere realisticamente come necessarie, tenuto conto in particolare delle crescenti criticità ambientali.

Da questo punto di vista - ed in particolare le criticità ambientali emergenti nel campo dell'inquinamento atmosferico e della qualità dell'aria - non c'è dubbio che le risposte più efficaci, nel medio-lungo periodo, potranno venire da un aggiornamento marcato del sistema infrastrutturale e da innovazioni significative del sistema del trasporto pubblico, oltre che da un'evoluzione tecnologica sul versante delle emissioni del parco auto private.

Su questo primo tematismo, relativo all'assetto infrastrutturale, la dimensione intercomunale più efficace e praticabile riguarda il territorio corrispondente alla prima cintura. Salvo tutte le necessarie verifiche, i 12 Comuni della prima cintura che potrebbero essere interessati risultano Arcugnano, Altavilla, Creazzo, Monteviale, Costabissara, Caldogno, Dueville, Monticello Conte Otto, Bolzano Vicentino, Quinto Vicentino, Torri di Quartesolo, Longare.

Questo comunque rappresenterebbe un possibile nucleo di avvio dell'operazione intercomunale, senza escludere possibili ampliamenti ed estensioni dai confini della prima cintura verso la seconda cintura, qualora ne emergesse l'utilità; un'estensione da verificare anche in sede di PTCP.

Per quanto riguarda la promozione dei parchi di scala territoriale, si potrà ragionare su tre diverse prospettive di pianificazione intercomunale tematica:

- **La tutela del paesaggio agrario dei Colli Berici;**
- **Il parco fluviale del Bacchiglione;**
- **Il parco fluviale dell'Astichello.**

Per la tutela del patrimonio paesistico dei Berici, il quadro dell'intercomunalità tematica può limitarsi, almeno in prima battuta, ad un rapporto diretto tra i due Comuni di Vicenza ed Arcugnano, direttamente interessati, senza escludere aperture più ampie.

Quello del **“parco campagna” dei Colli Berici** è un grande tema, una riserva ampia e preziosa per la città, sia pure marcata profondamente dal segno indelebile di separazione della cintura ferroviaria lungo il Retrone.

In questo caso, evidentemente, sarebbe fuori portata e probabilmente anche improprio puntare su politiche di acquisizione e ricomposizione fondiaria. Si tratta invece di lavorare su una tutela efficace e intelligente del paesaggio agrario, e sulla costruzione di una rete leggera, un sistema “reticolare” appunto, di fruizione di questo ambiente ricompreso fra città e territorio, fra beni culturali e beni naturali.

Molti spunti di merito si possono ritrovare nelle iniziative già assunte sui Berici dalla pianificazione regionale, come nel caso della Valletta del Silenzio, oltre che delle tutele già in atto, e forse da sottrarre ad una pura logica vincolistica, dai vincoli idrogeologici ai vincoli di cui alle Leggi 1497 e 1089 del 1939, tenuto conto del nuovo Codice dei Beni Culturali. Anche in questo caso gli indirizzi emersi nel Documento Preliminare al PTCP rappresentano fin d'ora un utile riferimento.

Si tratta, in sostanza, di combinare insieme con il piano, in un esercizio difficile, interventi e incentivi per la tutela del paesaggio agrario, puntuali e mirate azioni di acquisizione, anche con il sostegno di associazioni e fondazioni private e di sponsor, e norme di gestione edilizia che garantiscano adeguati livelli di conservazione, adattamento e manutenzione dei beni immobili e delle risorse patrimoniali.

Per i due parchi fluviali del Bacchiglione e dell'Astichello, ad attuazione perequativa - e quindi in questo secondo caso attraverso azioni ben più impegnative, mirate anche sul governo dei suoli - si conta di fare riferimento ai comuni direttamente interessati da queste iniziative progettuali, in prima battuta Costabissara e Caldogno per il Bacchiglione e Monticello Conte Otto per l'Astichello.

I due parchi fluviali, oltre che aperti verso porzioni e direttrici del territorio metropolitano di cintura, possono produrre effetti rilevanti sulla qualità urbana dell'intero quadrante Nord, e della sua fascia periferica urbana, oggi troppo indifferenziata ed anonima.

Il parco del Bacchiglione, dalla sua porzione a Nord che presenta un corpo più consistente all'altezza dell'Aeroporto - a sua volta una risorsa urbana da tutelare - si può innestare in maniera profonda nel tessuto cittadino e ricongiungersi all'asta verde, preziosa, delle mura di S.Rocco, fino al Centro Storico, non lontano dal giardino Salvi e dallo stesso Campo Marzo; con buoni livelli di continuità spaziale.

Il parco dell'Astichello, su cui esistono già utilissimi approfondimenti progettuali, può a sua volta pesare ed incidere su un tessuto urbano che, dalla campagna, alla seconda e poi alla prima periferia, può venire a saldarsi al parco Querini ed ai suoi parcheggi di attestamento, ancora non lontano dai confini del Centro Storico, alla confluenza morfologicamente rilevante per la città dell'Astichello con lo stesso Bacchiglione.

Tutela del paesaggio dei Colli Berici e decollo dei parchi fluviali potranno garantire esiti non trascurabili nei campi della **biodiversità** e nella definizione di una **rete di corridoi di continuità ecologica**; anche se queste politiche per essere efficaci richiederanno, con ogni evidenza, anche una dimensione territoriale più ampia.

In questo quadro, non bisogna nemmeno dimenticare le opportunità offerte dalla Legge regionale 13/2003 per i boschi periurbani della Pianura Veneta.

Infine, di notevole impegno ed importanza pratica potrà rivelarsi un'iniziativa di pianificazione intercomunale applicata alla **riqualificazione e riassetto dei grandi e storici agglomerati produttivi di Vicenza Ovest**, anche con il fine di intervenire sulle criticità ambientali di quell'ambito, come già si sottolineava.

Nelle recenti varianti urbanistiche, adottate per coprire la fase transitoria aperta con la Legge regionale 11/2004, la zona industriale di Vicenza Ovest è già stata sottoposta ad una serie di opportuni aggiornamenti normativi, ma esistono forse le condizioni per un provvedimento più completo, operando per il lungo termine e nella dimensione intercomunale con i Comuni di Altavilla Vicentina e Creazzo; un territorio investito complessivamente da processi industriali di grande peso, tenuto conto anche delle non piccole criticità presenti in questo ambito, a partire dalle criticità dell'assetto idraulico storico, oltre che della mobilità e dei servizi già prevista nella Variante specifica adottata. Va anche verificata la possibilità di operare a questa scala un vero e proprio **progetto urbanistico di riqualificazione di quel sistema produttivo**, in accordo con le associazioni interessate. Questo disegno potrà inserirsi nel quadro più ampio proposto dalla pianificazione territoriale provinciale (vedi "Strada mercato" Vicenza - Montebello).

Su questo stesso tema si tratta anche di comprendere, in sede PAT e PATI, se un più ampio ragionamento su ipotesi di riassetto, decentramento produttivo e relativa riorganizzazione infrastrutturale possano, o meno, entrare utilmente nella pianificazione intercomunale dell'intera cintura che, in prima ipotesi, si intende centrare innanzitutto sul tema delle politiche infrastrutturali.

L'intercomunalità tematica potrà rappresentare quindi una componente non irrilevante del nuovo ciclo di pianificazione aperto a Vicenza con la nuova Legge urbanistica regionale, tenendo conto anche della risposta dei Comuni contermini, che si intende coinvolgere nei modi mirati sopra descritti, e dei risultati effettivi – da questi stessi punti di vista – della pianificazione territoriale provinciale in formazione.

Sarà la fase compresa fra il presente Documento Preliminare e l'avvio della formazione del PAT vero e proprio ad essere destinata alla costruzione di un quadro di accordi mirati (e leggeri) per l'avvio di esperienze di pianificazione intercomunale, sulle aree tematiche delle politiche infrastrutturali nella dimensione metropolitana, dei parchi territoriali e della riqualificazione degli agglomerati industriali.

L'intercomunalità, tuttavia, non esaurisce il quadro delle attività da ritenersi assai utili, se non necessarie, per assicurare al PAT un respiro adeguato.

Ad essa si può combinare opportunamente l'impegno del Progetto Pilota sulle complessità territoriali, già sostenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di prossimo decollo, che verrà a rappresentare un momento di pianificazione strategica

nella dimensione metropolitana di Vicenza; ancor più importante considerando la contestualità fra questo nuovo strumento e la formazione del PAT.

Va considerata, più in generale, una grande opportunità il percorso parallelo che vanno compiendo da un lato il Piano di Assetto del Territorio - ivi comprese le sue possibili proiezioni intercomunali - e dall'altro il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, in corso di formazione presso la Provincia di Vicenza, proposto recentemente con il **Documento Preliminare del Dicembre 2005**.

Anche nel rapporto fra le due esperienze di pianificazione in corso vanno costruiti tutti i possibili ed utili momenti di convergenza.

Nel rapporto di collaborazione con la Provincia – ovviamente da intendere non in forme gerarchiche ma dialettiche - i temi per il Comune di Vicenza, per alcuni versi, sono i medesimi ipotizzati per i possibili campi d'azione della pianificazione intercomunale, innanzitutto i temi propri delle politiche infrastrutturali; senza escludere anche ulteriori possibili temi comuni, oltre il lancio dei parchi territoriali fluviali ed il ridisegno degli assetti degli insediamenti produttivi.

Di notevole interesse nel rapporto di collaborazione con la Provincia potrebbe risultare l'intera tematica della mobilità pubblica, il **recupero progettuale del sedime delle Ferrotramvie da Ponte Alto fino in città, con tutte le necessarie politiche urbanistiche di convergenza, a partire dalla Fiera e dal riuso dell'Arsenale, la valorizzazione del Comparto di Stazione e delle Ferrotramvie per ospitare in modi condivisi funzioni urbane eccellenti**, a partire dalla **Stazione Alta Capacità**.

Ma più in generale è la costruzione dei due nuovi strumenti che potrebbe sperimentare utilmente un quadro innovativo di momenti di sussidiarietà.

Un effettiva convergenza programmatica tra le due possibili esperienze di pianificazione in corso nell'area vicentina potrebbe poi sostanziarsi in una serie di Accordi di Programma, mirati sui temi suscettibili delle azioni di coordinamento più incisive.

Nei rapporti con la **Regione Veneto** si tratta invece di verificare maggiormente le strategie e le procedure formative del PAT, in una fase che assume anche, per l'applicazione della nuova Legge urbanistica regionale, un carattere sperimentale; ma non vanno nemmeno escluse forme specifiche e possibili di **partenariato mirato**, sui temi strutturali dell'assetto del sistema vicentino.

6 Una manovra perequativa sui suoli trasparente e ragionata: concorrenza e sussidiarietà. L'utilizzo del Bando 2002-2003

Gli obiettivi programmatici e le linee metodologiche evidenziate nei punti precedenti vanno sostenuti **da una manovra complessiva, in larga misura di carattere**

perequativo, sui suoli, sulle capacità edificatorie, sulla rete dei servizi e delle infrastrutture, sui possibili corrispettivi, monetari e non.

A questo fine il percorso di costruzione del PAT, del PATI e del PI - concepito in forme unitarie, integrate, ed attraverso una gradualità convergente, a partire dal presente Documento Preliminare - intende utilizzare e finalizzare in modo organico tutti gli strumenti resi disponibili dalla nuova legislazione regionale: **la perequazione urbanistica (Art. 35), il credito edilizio (Art. 36), la compensazione urbanistica (Art. 37), la cessione di aree per edilizia residenziale pubblica (Art. 39).**

Con il PAT si intende cioè dare corso, nelle forme concretamente possibili, e secondo una prassi di **piena trasparenza**, ad un processo di governo del territorio e di **urbanistica negoziale**, capace di portare a sistema, di rendere coerente e di finalizzare al meglio, il quadro complessivo delle risorse pubbliche e delle risorse di mercato “liberate” dallo stesso processo di formazione della nuova strumentazione urbanistica, nel quadro normativo reso disponibile dalla Legge regionale 11/2004.

Si tratta di un quadro di insieme assai articolato e le cui effettive possibilità di lavoro derivano anche dalla situazione dei rapporti con il sistema proprietario ed imprenditoriale ereditato dalla gestione effettiva maturata tra il Documento Programmatico Preliminare 2001-2003, la conclusione del precedente mandato amministrativo, con il Bando pubblico 2002-2003, l'avvio del nuovo mandato, la fase transitoria in applicazione della Legge regionale 11/2004, che ha visto avviarsi l'attuazione di diverse previsioni del vecchio PRG.

In questo scenario non semplice, l'applicazione di pratiche perequative e lo sviluppo di procedure negoziali non può che tener conto delle situazioni effettive che si sono venute determinando, con l'obiettivo di definire e sviluppare un quadro di lavoro graduale ed efficace, in condizioni di piena attendibilità ed affidabilità, considerato anche il forte carattere innovativo di questo possibile percorso, di rapporto con il sistema proprietario ed imprenditoriale.

Il dimensionamento a medio e lungo termine del PAT trattato nel precedente Capitolo 4, quanto all'offerta insediativa da rendere disponibile a medio e lungo termine, per far fronte alle esigenze abitative di circa 6.000 nuove famiglie, si articola opportunamente in molti segmenti di offerta.

Fanno parte di tale dimensionamento momenti ormai relativamente acquisiti, come i comparti dismessi già attivati nel precedente mandato amministrativo (PP6-Nuovo Teatro, Cotorossi-Tribunale, Fromaltauro-Università).

Si tratta di un **quadro di momenti attuativi** in buona parte acquisiti e capaci di garantire alla nuova strumentazione un solido ancoraggio sui versanti della affidabilità dei percorsi di piano e della loro necessaria continuità, oltre che della sostenibilità ambientale, e del contenimento degli impatti.

E' un dato che consentirà al Comune di operare con serenità alla costruzione, non certo semplice o breve, di un nuovo quadro effettivamente operante di pianificazione urbana, come il PAT ed il PI.

Nel progetto di piano, nel disegno a lungo termine del PAT, emergono poi due nuovi sottosegmenti di offerta impegnativi - oltre ai segmenti minori e fisiologici delle frange urbane, delle vecchie zone RC1, delle frazioni - rappresentati rispettivamente dal riuso delle residue aree produttive dimesse e dalle nuove quote di offerta necessarie, da collocare secondo "le linee preferenziali dello sviluppo insediativo", come afferma la nuova Legge regionale, al punto e) del comma 1 dell'Art. 13.

Per gli ultimi comparti dismessi, ciò non comporta consumo di nuove risorse territoriali, ancora contenendo così gli impatti ed accentuando la sostenibilità dell'impianto urbano; per le linee preferenziali del nuovo sviluppo insediativo si tratta invece di operare, a partire dal Bando sui suoli, in un corretto rapporto tra Superficie Agricola Utilizzata (SAU) e zone di previsione con destinazioni diverse da quella agricola, ancora secondo gli orientamenti della nuova legislazione.

Questo intero doppio segmento di offerta, aree dimesse e nuove quote insediative, verrà sostanzialmente inserito entro le logiche di un percorso perequativo; e più in particolare di un percorso perequativo mirato e finalizzato al **nuovo progetto urbano**.

Gli esiti di tale manovra perequativa - confermando orientamenti già da tempo espressi - potranno essere sostanzialmente orientati in diverse direzioni:

- l'insediamento di funzioni urbane eccellenti;
- l'edilizia residenziale di carattere sociale;
- il sostegno del nuovo impianto infrastrutturale, ed in particolare la circonvallazione Nord;
- l'attuazione perequativa dei parchi fluviali;
- le opere di urbanizzazione ed i servizi;
- la cessione di aree, oltre i minimi di legge, in modo orientato sulla casistica precedente.

La manovra perequativa potrà assumere un **carattere fondiario** o basarsi, invece, su **corrispettivi** economici, come anche su combinazioni opportune, ivi compresi interventi diretti degli operatori, a seconda delle situazioni che si potranno venire a determinare nella prassi e nelle risposte effettive del corpo sociale, del sistema proprietario, del mondo imprenditoriale.

La manovra fondiaria verrà praticata, in via preferenziale, in tutti i casi in cui potrà risultare effettivamente ed utilmente praticabile; mentre anche gli interventi diretti, per realizzazioni mirate al sostegno dei programmi, vanno ritenuti una soluzione prudentiale, rispetto ai corrispettivi monetari.

Per quanto riguarda le residue aree dismesse, dove assume particolare rilievo nel lungo termine il problema delle possibili modalità di riuso dell'Arsenale di proprietà RFI, si procederà attraverso un percorso di negoziato trasparente.

Ai comparti industriali dismessi occorre guardare ancora per insediare funzioni di eccellenza, per ospitare quote di edilizia residenziale di carattere sociale oltre che di mercato, per individuare risposte appropriate a quote di domanda espresse attraverso il Bando pubblico 2002-2003, senza escludere il caso di negoziare corrispettivi monetari, mirati nelle direzioni previste.

Le aree dismesse residue presentano, in genere, fattori di complessità non ignorabili - a partire dai costi elevati della bonifica dei suoli - si tratta quindi di operare, nel quadro dei negoziati ipotizzati, con ogni necessario realismo, rimanendo primaria l'esigenza generale di completare organicamente un processo di riqualificazione urbana esteso all'intero sistema cittadino.

Emerge poi l'obiettivo altrettanto importante di utilizzare al meglio, **selezionare e finalizzare opportunamente il quadro della domanda diffusa emerso con il Bando pubblico 2002-2003**, nei limiti dimensionali di domanda e offerta, da recepire nella nuova strumentazione, come evidenziato nei punti precedenti.

Si tratta innanzitutto di comprendere la praticabilità di un disegno così complesso, difficile e delicato di ricomposizione organica dei caratteri diffusi della domanda espressa attraverso il Bando, tra i casi di "trasferimento" con opportuna ricomposizione della domanda insediativa o invece la sua collocazione in sito, nel quadro di un ridisegno della zonizzazione delle frange della periferia urbana e/o delle frazioni, anche nel quadro dei diversi casi citati previsti dalla nuova legislazione regionale.

Le domande sono state, a suo tempo, localizzate e classificate nei loro caratteri oggettivi, si tratta ora di misurarne criticamente l'operabilità effettiva, analizzando, selezionando e negoziando, in modo trasparente e attraverso criteri predeterminati, contenuti e relativa praticabilità delle proposte.

Si tratta anche di comprendere il rapporto che potrebbe utilmente intercorrere tra le varie fasi del processo di piano che si intendono attivare, anche ipotizzando un percorso per approssimazioni successive, fino alla operatività dei Piani degli Interventi previsti dalla nuova legislazione, in attuazione del Piano di Assetto del Territorio.

In linea preferenziale **il quadrante Nord della città** appare, per varie ragioni, come il più appropriato a svolgere una funzione di recepimento insediativo della domanda abitativa, assumendo tuttavia come riferimento un quadro più ampio, e garantendo anche a questa fase di lavoro, che si potrebbe collocare tra Documento Preliminare e PAT, opportune condizioni di concorrenzialità e trasparenza.

Se queste scelte mirate e strategiche sulle dimensioni “variabili” dell’offerta insediativa vanno affidate al Piano di Assetto del Territorio (PAT), la manovra minuta e mirata sulla domanda diffusa potrebbe essere invece riservata al Piano degli Interventi (PI), anche sapendo procedere con la necessaria gradualità, passando da strumenti generali di medio-lungo periodo a strumenti di medio-breve termine, in opportuna successione tra loro, andando verso un’operatività crescente degli strumenti.

Si tratta allora, in sede PAT, di individuare gli ambiti disponibili ad ospitare le quote di domanda diffusa suscettibili di una ricomposizione, definendo in modo certo, attendibile e trasparente, il quadro dei rapporti contrattuali e di garanzia necessari a sostenere un disegno così innovativo e impegnativo, anche attraverso i nuovi strumenti resi disponibili dalla legislazione regionale.

Nella seconda fase - nel passaggio tra il PAT e il PI, o meglio i successivi PI - si tratta invece di far maturare nei modi più opportuni, ed aperti verso un tessuto variegato ed esteso di piccoli utilizzatori, i criteri e le modalità migliori di gestione dei suoli interessati.

Sarà, nel suo complesso, un processo sostenibile - o meglio “reso” sostenibile - con le stesse risorse della manovra perequativa mirate sull’attivazione di quadri garantiti da quel punto di vista.

In parallelo, ed in modo non dissimile, si potrebbe muovere il quadro del riutilizzo delle aree produttive dismesse residue, ipotizzando un percorso analogo: in sede PAT la definizione dei criteri di riuso dei comparti produttivi da riqualificare, in sede PI, l’operatività effettiva del riutilizzo, man mano che nel tempo ne potranno maturare le condizioni.

E’ questo dunque il senso complessivo della manovra sui suoli che si intende impostare con il PAT e sviluppare con il PI: **un governo aperto e articolato della domanda e dell’offerta insediativa**, per costruire in tutte le sue fasi un percorso di riqualificazione e riassetto, adeguato agli obiettivi strategici di rilancio della città, nel **ciclo della pianificazione strutturale** aperto dalla nuova Legge urbanistica regionale.

7 Il processo formativo della nuova strumentazione: quadro conoscitivo, valutazione ambientale strategica, progetti di intervento, convergenze programmatiche e accordi a sostegno del PAT e del PATI. Partecipazione, consultazione e momenti decisionali trasparenti.

Le linee programmatiche essenziali e lo scenario di sintesi delle azioni strategiche conseguenti, messe a fuoco con il Documento Preliminare del PAT della città di Vicenza, rappresentano il **quadro di riferimento** su cui impostare l’intero lavoro di formazione della nuova strumentazione urbanistica, fino al Piano di Assetto del Territorio ed ai Piani degli Interventi.

E' un lavoro che si verrà sviluppando secondo **due direzioni sovrapposte e convergenti**.

Da un lato il Documento Preliminare evidenzia **l'intero arco delle tematiche, delle criticità, delle opportunità di sviluppo, degli obiettivi su cui verificare la capacità di confronto, di apporto e di contributo critico da parte dell'intera comunità vicentina**.

Dall'altro, lo stesso Documento rappresenta il **punto d'avvio di un impegno di approfondimento e di affinamento progettuale**, che si dovrà sviluppare in sede tecnica, tenendo conto nello stesso tempo del livello di confronto che sarà possibile sviluppare, nelle parallele fasi della consultazione e della partecipazione.

E' un percorso circolare, intrecciato e ricorrente che dovrà gradualmente condurre, con ritmi adeguati e senza dispersioni, verso un quadro programmatico sempre meglio approfondito e definito, senza dimenticare che il PAT rappresenta pur sempre uno strumento generale capace di definire un assetto strutturale di insieme ed un quadro strategico essenziale per il medio e lungo termine. E' al Piano degli Interventi che spetta, successivamente, garantire l'operatività gestionale, con la necessaria analiticità di dettaglio.

La consultazione della comunità vicentina si svilupperà innanzitutto attraverso un confronto con **i protagonisti ed i rappresentanti delle diverse componenti del mondo dell'economia, delle professioni e della cultura**, attraverso incontri di lavoro e verifiche mirate, a seconda dei soggetti coinvolti, in un quadro garantito nei suoi requisiti di trasparenza.

Nello stesso tempo un confronto parallelo si potrà sviluppare sull'**insieme delle relazioni istituzionali** che convergono a vario titolo sul nuovo Piano: con **la Regione** e il suo Assessorato all'Urbanistica; con **la Provincia**, tenuto conto in particolare della parallela importante fase, in corso, di formazione del PTCP; con **i Comuni della cintura**, coinvolti nel processo della pianificazione intercomunale tematica; con **i Consigli delle Circoscrizioni**, tutti interessati al nuovo piano.

Un particolare impegno partecipativo, infine verrà rivolto agli interessi diffusi che si sono espressi attraverso il **Bando 2002-2003**, attivando uno specifico lavoro di aggiornamento, di approfondimento e di definizione di un percorso mirato di risposta selettiva - anche attraverso le richiamate pratiche perequative - alla domanda sociale diffusa a suo tempo espressa in sede di Bando; senza dimenticare nuove possibili sollecitazioni e proposte.

L'impegno parallelo sul versante dell'approfondimento tecnico dal Documento Preliminare verso il PAT si svilupperà nelle diverse direzioni necessarie, anche in base agli indirizzi di legge, ed anche attraverso il parallelo e graduale sviluppo dell'impegno

tecnico, già attivato sulla **Valutazione ambientale strategica** e sulla definizione del Quadro conoscitivo, come previsto dalla legislazione regionale.

Il Comune conta anche di procedere per la formazione del PAT verso l'utilizzo di competenze specialistiche in materia idrogeologica e geotecnica, in campo agronomico e sul tema della mobilità.

Un particolare apporto verrà richiesto al SIT, una struttura già positivamente attiva, che potrà svilupparsi adeguatamente nel processo di formazione del PAT, caratterizzandosi poi a regime come momento essenziale delle fasi del monitoraggio attuativo.

Naturalmente si tratta di governare efficacemente, in modo ben coordinato e con stile sobrio il sistema delle relazioni diversificate e complesse che questo intero processo potrà comportare, controllandone adeguatamente la razionalità e gli sviluppi, sia sul versante politico-istituzionale che sul versante tecnico.

Quanto alla natura ed ai caratteri specifici del PAT – nel pieno ed assoluto rispetto delle prescrizioni di legge ed anche delle linee di indirizzo sin qui espresse dalla Giunta Regionale – si è già rilevata in precedenza l'opportunità di concepire questo strumento innovativo per una **doppia valenza**: da un lato **un piano di assetto** capace di individuare un attendibile disegno di lungo termine per lo sviluppo della città e del suo territorio; dall'altro uno **strumento di pianificazione strategica** capace di definire in successione obiettivi, tempi, modi, azioni, convergenze, accordi, risorse, iniziative, in un percorso di piano ben articolato, in una logica tale da poter concepire e sostenere fin dall'origine, con respiro adeguato, una successiva efficace fase attuativa.

Da questo punto di vista il carattere essenziale dello strumento PAT – anche per consentire la formazione di un adeguato, organico ed efficace Piano degli Interventi, condotto in rapida successione temporale verso l'operatività – potrebbe essere quello di strutturarsi attraverso un'opportuna combinazione tra uno scenario di insieme, di carattere “orizzontale”, ed una serie di progetti strategici di carattere “verticale”, tesi ad assicurare la fattibilità, l'operabilità e la sostenibilità delle diverse componenti del PAT ritenute essenziali.

Fra questi, in via esemplificativa, si possono qui richiamare i seguenti progetti, che il PAT potrebbe impostare e incorporare nelle linee essenziali:

- Un progetto per l'assetto infrastrutturale, esteso al territorio di cintura – e quindi caratterizzato in senso intercomunale (intercomunalità tematica) – capace di portare a sintesi efficace il quadro di assoluto valore, ma anche di altissima complessità emerso nel corso degli ultimi anni, richiamato nei suoi aspetti essenziali nei capitoli precedenti;
- Un progetto capace di portare a sistema il quadro delle azioni da sviluppare nella prospettiva di un'adeguata disponibilità di risorse patrimoniali comunali e/o pubbliche, conseguentemente alle importanti operazioni di riassetto in corso di

formazione, con particolare riferimento alla città storica, come richiamato nei capitoli precedenti;

- Un progetto per il riassetto del grande agglomerato industriale di Vicenza Ovest-Altavilla-Creazzo, con l'obiettivo – già richiamato – di assicurare alle strutture produttive interessate più adeguati livelli di ecocompatibilità, qualità, rispondenza ed efficienza;
- Un progetto per i parchi fluviali del Bacchiglione e dell'Astichello – anch'esso concepito nella forma della pianificazione intercomunale tematica – per avviare dal Centro Storico alla prima e seconda cintura questa grande idea guida per la riqualificazione urbana ed ambientale, e per innescare il disegno dei corridoi di continuità ecologica;
- Un progetto per assicurare una risposta efficace e selettiva alla domanda diffusa espressa attraverso il Bando 2002-2003, imperniato essenzialmente sull'utilizzo di pratiche perequative e nella ricerca di un'adeguata razionalità del disegno urbano;
- Un progetto per attivare operazioni mirate sul Centro Storico – in collaborazione con le numerose Associazioni interessate – sui temi della qualità urbana, estesa alle questioni dell'arredo urbano, della città pedonale (con priorità all'asse Nuovo Tribunale-Università-Centro Storico-Teatro), dei parcheggi pubblici e pertinenziali, della ricettività qualificata, delle funzioni di eccellenza insediabili nella città storica e nelle sue emergenze architettoniche, suscettibili di ben misurate valorizzazioni;
- Un progetto sul sistema delle aree dismesse, per impostarne organicamente un programma articolato di riuso, a partire dagli approfondimenti già richiamati come opportuni sul tema della bonifica dei suoli.

Su questo insieme di azioni progettuali da impostare in sede PAT, e che si potrà estendere in conseguenza di adeguate sollecitazioni in fase partecipativa, andranno costruiti gli aspetti essenziali sia nel quadro della sostenibilità delle diverse azioni, sia per farne componenti significative ed essenziali del quadro di insieme della pianificazione strategica. Nel merito saranno questi i temi essenziali di confronto e di dialogo con la pianificazione provinciale.

Questo impianto del piano potrebbe essere opportunamente sviluppato nell'arco temporale di un anno, a partire dall'approvazione del presente Documento Preliminare da parte della Giunta Comunale.