

CITTÀ MOTORE DEL FUTURO.

VICENZA – TREVISO E LA RETE DELLE TRENTA CITTÀ

PROGETTO CITTÀ PROVINCIA DI VICENZA

Affrontare il tema della città, o delle città, sotto il profilo territoriale, nell'ambito della cosiddetta città estesa e, in particolare, nel territorio vicentino, significa affrontare una problematica di ordine territoriale ibrida, poiché si sovrappongono, perdendo parzialmente il loro ruolo all'interno di un sistema di rete, i nodi e i connettori della rete stessa.

Come è evidente, il carattere peculiare del territorio vicentino, il suo essere un territorio esteso e privo di una singola polarità forte e di riferimento, ha comportato lo sviluppo di un sistema urbano continuo lungo alcuni assi principali che ha assunto una importanza tale da superare la crescita radiale, caratteristica di altre realtà urbane regionali, per dare vita a vere e proprie città lineari che coinvolgono e omogeneizzano realtà amministrative diverse.

Questo carattere peculiare rende il territorio vicentino un nodo di particolare complessità. La provincia di Vicenza va letta come un ambito dalle potenzialità diffuse, con funzioni di cerniera tra la città metropolitana del Veneto orientale e Verona, con le sue connessioni con l'Italia nord occidentale. In questo territorio gravitano molte realtà specifiche che hanno peso e relazioni sovraprovinciali e sovraregionali.

In un sistema di rete, un piano territoriale si occupa prioritariamente delle connessioni e delle relazioni.

Questo tema è stato declinato schematizzando il tessuto connettivo che caratterizza il territorio provinciale attraverso l'individuazione delle relazioni esistenti o previste dai diversi livelli di programmazione.

Una lettura delle relazioni sociali e dei caratteri del sistema insediativo ha consentito l'individuazione delle polarità urbane, ognuna delle quali ha natura e peculiarità originali e costituisce un elemento aggregatore della città estesa individuata lungo la fascia pedemontana veneta tra Vicenza e Treviso.

Le polarità individuate, per le quali, riteniamo, anche il Piano Regionale dovrà sviluppare un ragionamento sono, a partire da nord est:

1. **L'area del bassanese**, cerniera tra il trevigiano, il vicentino ed il trentino, in quanto porta della Valsugana, con centro Bassano del Grappa su cui gravita un sistema complesso di realtà urbane locali minute e disperse nel territorio.
2. **La città dell'Alto Vicentino: Thiene – Schio - Valdagno**, realtà molto dinamica dal punto di vista dei processi territoriali ed economici, in cui è in atto un importante percorso di coordinamento sovralocale di cui si dirà in seguito;
3. **L'asse della S.R. 11 verso Verona (Vi.Ver)**. Una realtà urbana complessa, sovracomunale, nata dallo sviluppo di territori della produzione, dei servizi e della residenza in sovrapposizione tra loro. Il fine è quello di porre le basi per una pianificazione coordinata che punti ad una riqualificazione complessiva dell'area a partire dalla progettazione di spazi pubblici di qualità e che consenta di sviluppare una base per potenziare le relazioni verso Verona.

Le relazioni esistenti, o potenziali, riconosciute nel territorio permettono di individuare prioritariamente un sottosistema di connessioni privilegiate tra la città lineare lungo l'asse della S.R. 11 e la città dell'alto vicentino. Il progetto del piano territoriale di coordinamento provinciale, oltre a riconoscere le polarità qui individuate, dovrà, prioritariamente, governare le relazioni tra i poli, garantendone l'ottimizzazione ed il potenziamento.

Le azioni di piano previste riguarderanno:

1. **il trasporto pubblico locale**, con la riorganizzazione del trasporto collettivo su base provinciale secondo lo schema di riferimento circolare Vicenza – Thiene – Schio – Valdagno – Montecchio Maggiore / Arzignano – Vicenza; sfruttando il S.F.M.R. per le tratte previste e completandolo con un idoneo servizio su gomma extraurbano parzialmente lungo la S.P.V.. I nodi principali di Vicenza, Thiene, Schio, Valdagno, Arzignano e Montecchio Maggiore (stazione di nuova realizzazione) saranno collegati alla rete della viabilità principale, alla rete delle piste ciclabili di rango provinciale e dovranno essere dotati di un parcheggio scambiatore di dimensione adeguata.
2. **la Rete ciclopedonale**, con l'individuazione di tracciati principali di rango regionale e provinciale ai quali la pianificazione comunale dovrà prevedere la connessione di tutti gli edifici pubblici dei comuni, dei centri storici, dei principali quartieri residenziali e delle aree produttive maggiori.
3. **Valorizzazione ambientale** con lo sviluppo, oltre che della rete ecologica, di un parco territoriale lungo i corsi d'acqua che connette l'area pedemontana del Tretto, a nord di Schio con la pianura di Marano, il Bosco di Dueville e Vicenza.

A questo sistema di relazioni sono connessi i due poli urbani dell'**Alto Vicentino** e di **Vicenza ovest**, per i quali, visto il loro carattere sovracomunale, dovranno essere individuate delle azioni specifiche che consentano un corretto, ancorché leggero, orientamento della pianificazione locale.

In particolare il **Progetto Vi.Ver.**, per l'area ad ovest di Vicenza, affronta le tematiche relative all'asse multimodale Montebello-Vicenza e alle realtà lungo la SR11 fino a Verona.

Il progetto sottintende la proposta di individuare linee strategiche territoriali coordinate tra gli enti locali che mirino allo sviluppo di un nuovo modello di città lineare da realizzare lungo l'asse della S.R.11.

Tale asse dovrà assumere carattere urbano e dovrà sostenere lo sviluppo di un sistema coordinato e continuo di spazi pubblici e servizi pubblici interconnessi tra loro lungo il quale si dovranno connettere le aree attualmente in gran parte dismesse o sotto utilizzate la cui trasformazione darà vita ad una nuova città lineare.

A questa realtà si appoggiano, ed hanno accesso al sistema dei collegamenti, le aree delle valli del Chiampo e dell'Agno, e dell'alto vicentino

Il sistema è direttamente legato alla realizzazione delle previsioni infrastrutturali (Superstrada Pedemontana Veneta).

Le azioni di piano per quest'area sono indirizzate:

- alla individuazione di un sistema continuo di spazi pubblici lungo l'asse stradale che riconnetta piazze e aree esistenti e li riqualifichi;
- alla conseguente individuazione e progettazione di fronti urbani compatti ed aperti di valenza urbana e di isolati complessi, caratterizzati da un mix equilibrato di funzioni che ne garantiscano la vitalità e la corretta funzionalità e che comprenda, oltre alla riqualificazione degli spazi produttivi commerciali e direzionali, anche una quota significativa di residenza e di servizi alla persona;
- alla individuazione, a sostegno dello sviluppo e della riqualificazione prevista, di un sistema di trasporto pubblico urbano lungo l'asse della S.R. 11 che connetta il centro storico di Vicenza con la nuova stazione SFMR di Montecchio Maggiore;
- a strutturare la nuova stazione di Montecchio Maggiore come centro di interscambio modale passeggeri, pertanto sarà connessa alla rete viaria, alla SFMR, alla rete ciclo pedonale e al trasporto pubblico locale.

Diverso, per natura e caratteristiche territoriali dell'area, l'approccio con la **città dell'alto vicentino**.

La realtà territoriale che caratterizza il sistema Alto Vicentino è costituita dalla presenza di una città policentrica, in cui servizi e funzioni economiche sono distribuite sui poli principali: Schio, Thiene e Valdagno.

La costituzione dell'identità della città dell'Alto Vicentino deve avvenire attraverso il riconoscimento all'interno degli strumenti di pianificazione territoriale regionale e provinciale, tuttavia non è possibile prescindere da un coordinamento urbanistico intercomunale.

È indispensabile che il tema della programmazione degli insediamenti, sia residenziali che produttivi, (aree produttive come punto di riferimento a scala sovralocale con gestione a livello intercomunale), il tema della distribuzione dei servizi sul territorio e il tema della mobilità siano sviluppati in un contesto che coinvolga non solo i poli maggiori ma anche i comuni contermini.

Per tale ambito territoriale dovranno essere previste, più che azioni di piano, delle modalità di coordinamento sovracomunale relative al:

sistema produttivo. Il sistema produttivo dell'alto vicentino è di rango regionale. Va individuata una forma di coordinamento e di gestione unitaria che coinvolga tutte le aree e alla quale partecipino attivamente tutte le amministrazioni e le categorie economiche per garantire la migliore funzionalità e l'ottimizzazione nell'impiego di risorse.

sistema insediativo residenziale. Pur trattandosi di una tematica tipicamente riservata al controllo delle Amministrazioni Comunali, il ruolo di polo dell'Alto Vicentino può essere esercitato in modo efficace solamente controllando in modo virtuoso lo sviluppo delle periferie residenziali che stanno crescendo al di fuori dei limiti amministrativi dei singoli comuni di riferimento.

Sistema della mobilità e delle relazioni. Il completamento del sistema della viabilità programmato è essenziale per qualificare il polo dell'alto vicentino.

È del tutto evidente che l'inserimento di progettualità di questa portata nella pianificazione territoriale provinciale non può prescindere dalla condivisione di questi temi con la Regione Veneto e con i Comuni coinvolti. Tale attività è già in corso, ma dovrà essere ulteriormente implementata per rendere efficaci gli obiettivi qui presentati.