



RELAZIONE PRELIMINARE A SUPPORTO DELL'ELABORAZIONE DEI PIANI DEGLI INTERVENTI DEI COMUNI DI FELTRE (BL), BASSANO DEL GRAPPA (VI), VERONA, SAN MARTINO DI LUPARI (PD).

Il Comune di Feltre (BL) è dotato di PAT approvato a seguito delle Conferenze di Servizi del 30/04/2007 e del 19/07/2007 e ratificato con D.G.R.V. n. 2404 del 31/07/2007 pubblicata nel B.U.R. n. 76 del 28/08/2007.

Il territorio di Feltre comprende la parte occidentale della valle del Piave che con pendii si salda alle pendici delle montagne (massima elevazione è la cima dolomitica del Sass de Mura, m 2550) che costituiscono una zona di contatto tra l'area dolomitica e quella prealpina. Gran parte del territorio alpino, unitamente alla zona umida di Celarda lungo la sponda destra del Piave, è costituito in riserve naturali per l'alto valore floristico, biologico e paesaggistico. La parte occidentale dell'area, confinante con la Valsugana, gravita attorno al bacino del torrente Cismon tra gli altipiani di Lamon e di Sovramonte. Fatta eccezione per i centri principali posti a fondovalle (Feltre, Santa Giustina, Fonzaso, Arsié, ecc.) o sui terrazzi (Lamon, Sovramonte), gli insediamenti minori sorgono lungo la fascia pedemontana.

Centro principale è la città di Feltre: dopo i più remoti insediamenti retici e paleoveneti, Feltre diventò dominio di Roma a partire dal II sec. a. C. ed assunse peso rilevante, economico e militare, data la sua posizione di confine su Via Claudia Augusta Altinate, che congiungeva il basso Veneto alle regioni danubiane della Germania. La città si è sviluppata attorno all'insediamento storico più antico aggrappato sulle pendici di un colle, sviluppandosi successivamente verso Nord.

Il territorio del comune di Feltre è notoriamente caratterizzato da elevate valenze naturalistiche. Tracce dell'importanza assunta dalle montagne situate a nord della città sono reperibili fin dal XVIII secolo grazie alle relazioni prodotte dai primi botanici esploratori (Tita e Zannichelli). Nel considerare il territorio feltrino si possono individuare, per semplicità descrittiva, sei unità geografico-paesaggistiche:

- Settore dolomitico nel Parco Nazionale.
- Settore submontano, in prossimità dei confini del Parco, e delle colline terziarie.
- Fondovalle.
- Settore collinare e submontano con rilievi prealpini isolati (Miesna, Telva, Aurin).
- Monte Tomatico.
- Ambiti fluviali

Il principale "sentiero verde" si trova a 4 Km da Feltre, in frazione Cellarda, alle pendici del Monte Miesna, dove si può visitare il "Vincheto": si tratta di una riserva naturale di popolamento animale e vegetale, classificato come "zona umida di interesse internazionale", che appartiene al Demanio dello Stato ed è gestita dal Ministero delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali.

Un "sentiero natura" collega pure la base del Miesna con il santuario di San Vittore: per ogni tratto della salita sono stati indicati la qualità delle piante, le condizioni pedologiche del terreno, gli aspetti faunistici.

L'alta via delle Dolomiti n. 2 ha il suo naturale terminal a Feltre, dopo essere iniziata a Bressanone. È un percorso escursionistico-alpinistico di estremo interesse per la ricchezza dei paesaggi che si incontrano e la rarità delle specie floricole.

Altri sentieri verdi si possono percorrere da Feltre alle pendici del Monte Tomatico, a Sud; verso la pedemontana di Cart e Boschi di Villabruna, a Nord.

Oltre a questi il P.A.T. prevede la realizzazione di alcuni parchi: il Parco urbano lungo il Torrente Uniera e la nuova strada di gronda; il Parco agricolo lungo il rio Ligont; il Parco urbano lungo il torrente Colmeda; il Parco agricolo lungo il rio Musil.

Prima dell'approvazione del PAT il territorio di Feltre aveva una strumentazione urbanistica obsoleta. Il Piano Regolatore Comunale vigente risale agli anni '60; Diversi, rispetto a oggi, erano gli obiettivi posti alla base della programmazione, ispirati alle più ottimistiche ipotesi di crescita demografica e di sviluppo economico, e non confrontati con la delicatezza del territorio: un forte sovradimensionamento, una infrastrutturazione stradale ridondante per certi versi, e imprevedibile per altri, un eccessivo consumo di territorio agricolo con aree di espansione rimaste sottoutilizzate, sono solo i più evidenti fattori di inadeguatezza di quello strumento alla nuova realtà e alle nuove problematiche territoriali.

Su alcune parti del territorio agiscono strumenti che hanno introdotto, almeno in parte, valenze e normative di ordine ambientale e paesaggistico: sono il Piano d'Area del Massiccio del Grappa, e il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi (istituito nel 1993). Su gran parte del territorio vige inoltre dalla fine degli anni '90 un vincolo paesistico generalizzato, mentre vi sono state individuate aree SIC (Siti di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone a Protezione Speciale), con proprie specifiche normative.

Su Feltre gravano quindi molteplici strumenti, le cui regole sono spesso sovrapposte e assai scarsamente integrate, generando confusione e scarsa efficacia nella gestione della pianificazione. Vi prevalgono gli aspetti genericamente vincolistici, mentre mancano sia strumenti orientati a una salvaguardia mirata e selezionata, sia indicazioni propositive per la disciplina della valorizzazione e degli interventi.

L'eccezionalità del paesaggio feltrino ha spinto la Regione Veneto a scegliere questo territorio per la sperimentazione di un piano paesaggistico: un accordo sottoscritto tra Ministero, Regione, Provincia e Comune prevede l'elaborazione di un "progetto pilota" e di linee guida per la pianificazione paesaggistica che saranno recepite dalla Regione stessa nella definizione della propria disciplina urbanistica.

In questo quadro, gli obiettivi generali del PAT che per l'eccezionale combinazione di eventi di cui sopra ritiene di poter realizzare, sono molteplici:

- Fondare il Piano su una conoscenza approfondita della realtà del territorio, in tutte le sue componenti e nelle loro reciproche interrelazioni, con un metodo di analisi spiccatamente interdisciplinare, e con l'attivazione di un Sistema Informativo Comunale che raccoglie il quadro conoscitivo.
- Realizzare un Piano condiviso, facendo partecipare la cittadinanza e le forze sociali alla individuazione e alla discussione e degli obiettivi generali e specifici; in particolare nella fase della messa a punto delle scelte strategiche.
- Implementare il Piano urbanistico con gli aspetti paesaggistici in un dialogo continuo tra le scelte funzionali e la tutela del paesaggio: ciò nella prospettiva non solo della salvaguardia dei molti e riconosciuti valori del paesaggio, come oggi si presentano, ma anche della riqualificazione dei paesaggi del degrado, che accompagnano lo sviluppo contemporaneo.
- Implementare il Piano con gli aspetti ambientali, correlando e verificando le scelte infrastrutturali, insediative, produttive, sotto il profilo dello sviluppo sostenibile.
- Contenere l'espansione delle nuove aree insediative per la residenza, per la produzione e il commercio, nei limiti di un corretto dimensionamento, basato su previsioni realistiche e conseguenti agli obiettivi che il Piano di Assetto consente di coniugare attraverso le visioni strategiche e le necessarie azioni di tutela.
- Rispondere alla domanda di qualità della vita, verificando e ottimizzando la quantità e la distribuzione dei servizi e delle aree verdi.
- Rispondere alla generale domanda di qualità dello spazio e del paesaggio proponendo un nuovo approccio al piano, basato sulla verifica progettuale degli interventi (per aree di nuovo impianto, di trasformazione, o anche solo da sistemare e razionalizzare).
- Individuare una procedura di attuazione rappresentata dalle direttive per il P.I. che sia realistica ed efficace, attraverso piani attuativi basati sulla attivazione di iniziative e risorse tra pubblici e privati.
- Mantenere in ogni caso un'ottica sovracomunale soprattutto per le questioni di preminente

interesse paesaggistico e ambientale.

- L'individuazione delle aree strategiche del capoluogo per il rilancio del territorio feltrino. Questo insieme di aree rappresenta per Feltre l'occasione per poter fare un disegno complessivo, dove dislocare funzioni eccellenti o importanti; non vanno perciò lasciate ad iniziative sporadiche e casuali. Il P.A.T. ne indica pertanto le destinazioni e i ruoli, riqualificando le iniziative in corso o progettate, e ne precisa indirizzi, criteri e direttive con queste caratteristiche:
- Cittadella Universitaria nell'ex Ospedale Psichiatrico;
- Attrezzature ricettive e culturali e parziale utilizzo residenziale nell'ex Caserma Zannetelli;
- Funzioni produttive di eccellenza e terziario avanzato nell'area Alcoa e aree adiacenti lungo l'ex raccordo ferroviario;
- Terminai cittadino, apice del Parco Urbano, biblioteca e centro culturale, residenza, nell'area Altanon, Stazione FF.SS. e Autocorriere;
- Aree sportive ed altre attrezzature in Pra del Moro - Pra del Vescovo;
- Testata urbana di accesso e sosta per il centro storico, con funzioni terziarie a Piazzale della Lana.

Il Comune di Bassano del Grappa (VI) è dotato di PAT approvato a seguito delle Conferenze di Servizi del 07/08/2007 e del 24/10/2007 e ratificato con D.G.R.V. n. 4141 del 18 dicembre 2007 pubblicata nel B.U.R. n. 7 del 22 gennaio 2008.

IL Comune si colloca nel tratto finale della Valsugana e rientra nel bacino idrografico del Fiume Brenta e Bacchiglione. Le tracce archeologiche indicano l'occupazione di questo territorio fin dall'epoca Romano-imperiale e alcuni reperti fanno risalire l'antropizzazione almeno fino al paleolitico inferiore.

OBIETTIVI GENERALI DEL P.A.T.

1. Sviluppo socio-economico della comunità.
2. Riqualificazione strutturale del territorio in termini urbanistico – ambientali e relazionali, con attribuzione di primaria importanza alla tutela e valorizzazione delle invarianti di natura fisica, ambientale e culturale ed alla definizione dei limiti e delle condizioni di sostenibilità degli interventi e/o delle trasformazioni del territorio.

Gli obiettivi generali possono essere conseguiti attraverso il mantenimento e lo sviluppo della struttura socio – economico di Bassano, caratterizzata dalla compresenza di attività agricole, produttive, (industriali/ artigianali) e terziarie attraverso scelte strutturali e strategiche volte a:

- favorire il mantenimento della popolazione insediata in collina attraverso adeguate disposizioni di carattere urbanistico;
- riqualificare la struttura insediativa esistente e gli spazi aperti;
- promuovere nuove centralità urbane, in risposta ai bisogni espressi dalla comunità locale;
- razionalizzare e potenziare il sistema della mobilità e dei trasporti, con priorità ai trasporti pubblici.

Gli obiettivi generali sono articolati per sistemi territoriali:

- a) *sistema ambientale*: caratterizzato dalla prevalenza delle risorse naturali e paesaggistiche che qualificano 4 sottosistemi: boschi e prati montani; colline; pianura coltivata; ambito del Brenta e parco delle Rogge;

- b) *sistema insediativo*: caratterizzato dalla struttura insediativa storica e di recente formazione che qualifica 3 sottosistemi: residenziale di interesse culturale; residenziale integrato; misto a dominante produttiva;
- c) *sistema infrastrutturale per la mobilità ed i trasporti*: caratterizzato dalle reti dei collegamenti locali e territoriali.

Sistema Ambientale:

- Corridoi ecologici / Diretrici della naturalità / Armatura ecorelazionale del territorio urbanizzato: elementi individuati (corridoi ecologici), o da individuare (diretrici e armatura) e da precisare col P.I., al fine di valorizzare e integrare la rete degli spazi aperti e verdi a carattere continuo, nel territorio e nella struttura urbana, per garantire la continuità della rete ecologica, anche con il superamento della artificiale divisione "varianti" ed "invarianti", prevedendo, per quanto possibile, la:
 - riduzione degli effetti di occlusione-disturbo, tra aree urbanizzate e aree naturali e semi-naturali adiacenti, corrispondenti ai diversi tipi morfologici delle aree urbanizzate;
 - mitigazione degli effetti di occlusione-disturbo corrispondenti alle tipologie delle infrastrutture (strade, reti tecnologiche, impianti...);
- *buffer zone* (zone di amplificazione degli habitat): adozione del principio di cautela (riferito ad una adeguata *buffer-zone*) nella previsione/definizione di progetti e programmi pubblici e privati nelle aree di possibile interferenza dei siti sensibili; individuare, favorire e orientare gli interventi finalizzati alla valorizzazione e conservazione degli habitat.

- Sistema Insediativo:

- Le Linee preferenziali di sviluppo insediativo: principali direzioni dello sviluppo insediativo a cui dare preferenza a livello di ogni polarità individuata. Il P.I. dovrà definire le compatibilità ambientali e i margini di sviluppo equilibrato dell'assetto territoriale di tutte le polarità e delle aree di pertinenza, avuto riguardo anche alla domanda abitativa locale, all'ottimizzazione dell'offerta complessiva di servizi e considerando le eventuali direzioni preferenziali di sviluppo insediativo e di localizzazione delle attrezzature e delle funzioni urbane individuate dal PAT; primariamente dovrà essere privilegiato l'addensamento, il recupero e il completamento delle aree di urbanizzazione consolidata all'interno e attorno alle aree centrali delle polarità urbane, periurbane ed extraurbane.
- Le Diretrici di ristrutturazione spaziale e funzionale delle attività, di ristrutturazione spaziale e funzionale dei servizi e l'Asse intermedio per servizi, residenze e attività: il P.I. sviluppa una progettazione in grado di ri-formare la città diffusa a partire anche dallo sviluppo del concetto di «diretrice» di ri-strutturazione polarizzante al «servizio» non solo dei flussi di traffico gravitanti sulle arterie stradali, ma soprattutto del territorio;
- I Corridoi di accesso: diretrici di accesso (viario, ciclo pedonale, ferroviario) convergenti in forma radiale sul centro città;
- Le Porte nuove: aree attrezzate per l'accesso al centro città dalla rete stradale, ferroviaria e ciclo pedonale;

- Sistema della Mobilità:

vengono previste azioni per mitigare l'impatto e migliorare la funzionalità recependo i progetti di livello superiore (Superstrada pedemontana Veneta e S.F.M.R.) e riportando le scelte strategiche già introdotte in normativa recependo l'osservazione del Comitato di quartiere centro storico:

- *Disincentivazione dell'accesso automobilistico privato di penetrazione nella città storica, migliorando la fruizione dei parcheggi di cintura ed il servizio di trasporti pubblici, nell'ottica di una progressiva pedonalizzazione delle aree centrali.*
- *Incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti di breve raggio e specialmente quelli diretti al centro città mediante la formazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili diffusa nel territorio.*

E' stato quindi opportuno integrare il PAT con prescrizioni e direttive, da svilupparsi col P.I., che consentissero di precisare meglio gli obiettivi, già enunciati nel documento preliminare, della conservazione, del recupero e della proposizione della migliore "forma della città" di Bassano del Grappa.

In associazione al tema della forma della città vi è quello, inscindibile, della sua specifica vocazione, identificata nel turismo di qualità, nel commercio al dettaglio fortemente specializzato e non grandi strutture generiche:

- una città che lega le proprie radici socio-economiche ad un futuro improntato allo sviluppo tecnologico, ma sostenibile;
- una città di turismo culturale, turismo non di massa, bensì di qualità, grazie al proprio patrimonio storico e ambientale e come punto di partenza per la visita al comprensorio;
- lunga è la tradizione del piccolo commercio al dettaglio così come dell'artigianato specializzato. Altresì non è tradizione e vocazione l'inserimento di grandi strutture di vendita.

Il Comune di Verona è dotato di PAT approvato con D.G.R.V. n. 4148 del 18/12/2007 pubblicata nel B.U.R. n. 13 del 12.02.2008.

La città di Verona si trova al centro di un'area che è storicamente posta in posizione strategica, all'incrocio di grandi direttrici di traffico: la padana Torino-Trieste e la dorsale Roma-Brennero.

Per la sua storia, per le sue dimensioni demografiche ed economiche e per il sistema di attrezzature che in quest'area si sono concentrate, la città e l'area metropolitana ad essa riferita svolgono un ruolo importante e specifico sia rispetto agli altri grandi sistemi metropolitani padani (di Milano, di Bologna e di Padova-Treviso-Venezia), sia rispetto all'area della Mittel-Europa più direttamente relazionata al sistema economico padano

Oltre che dai fatti, questo ruolo è confermato anche dai piani e dai programmi di livello sovracomunale che concordemente propongono uno sviluppo urbano e territoriale per l'area metropolitana veronese sempre più interrelato con le altre realtà regionali e con l'Europa.

Verona è una delle Aree metropolitane del Nord, fondamentale per la sua collocazione e per i suoi caratteri storici, economici, culturali e territoriali. A tal fine le politiche territoriali debbono essere concertate in primo luogo con i Comuni (della corona, ma non solo) che fanno riferimento alla polarità urbana veronese

Il sistema urbano metropolitano presiede all'impostazione delle politiche di sviluppo e risulta strategico per l'intera comunità regionale.

L'Area Metropolitana Veronese può trovare un'eccezionale prospettiva di sviluppo nel collegamento con le città contermini (Brescia, Trento, Vicenza e Mantova), consentendo alla città e all'area metropolitana di svolgere il ruolo di tramite con le altre regioni italiane e di "Porta" per l'Europa che le è proprio.

I principali obiettivi da raggiungere all'interno di quest'area sono:

- attuare un'efficace azione di tutela e valorizzazione ambientale attraverso una più attenta regolazione del rapporto tra attività antropiche e risorse naturali;
- adattare la filosofia prevista da *Agenda 21* al fine di perseguire nello sviluppo urbanistico criteri di sostenibilità;
- qualificare il sistema insediativo con opportune azioni di tutela, di rifunzionalizzazione e di riutilizzo sia del sistema urbano residenziale sia di quello industriale in funzione di un riequilibrio dell'intero sistema metropolitano;
- razionalizzare ed incentivare l'insediamento di nuove attività produttive tecnologicamente avanzate e di un più complesso sistema di attività terziarie favorendone l'integrazione e la competitività;

- promuovere un sistema di mobilità che renda effettivamente praticabile l'idea dell'Area metropolitana, riorganizzando le relazioni e la mobilità all'interno della città capoluogo e tra questa e gli insediamenti dell'area metropolitana;
- ammodernare il sistema delle grandi reti stradali, ferroviarie e delle infrastrutture civili con particolare riguardo al ruolo di Verona quale centro di servizi e di marketing urbano a scala europea.

Come ogni organismo complesso Verona non ha una funzione dominante, ma un complesso di funzioni, alcune ereditate dal passato, altre costruite in epoche più recenti.

E' in tante sue parti un museo a cielo aperto non solo nel centro storico, ricco di monumenti noti in tutto il mondo che testimoniano della sua ricca storia religiosa e civile, ma anche nelle sue frazioni dove dal Pantheon romano di S. Maria in Stelle al medioevale Castello di Montorio antiche realtà comunali hanno consegnato alla città borghi che meritano tutela e valorizzazione al pari del centro dell'ansa dell'Adige.

Grazie a queste risorse è una città turistica fra le prime in Italia.

Non è più una città militare, ma l'esserlo stata ha lasciato in eredità un complesso di opere difensive che ha contribuito in modo decisivo a farla dichiarare "patrimonio dell'umanità"

E' una città produttiva che ha saputo garantire prosperità in settori via diversi, grazie ad una borghesia che dalla valorizzazione dei prodotti agricoli di cui è ricca la nostra provincia si è fatta nel tempo protagonista di una industrializzazione che ha toccato ogni settore della vita produttiva dalla meccanica all'agroindustriale.

E' con il Piano Regolatore del 1975 che prende forma definitiva l'area industriale e il Quadrante Europa ed è negli anni successivi che si sviluppa un terziario avanzato che opera in tutti i settori e che supporta non solamente il secondario della città.

E' una città fieristica e di scambi in cui la Fiera ha saputo costantemente inventare nuovi ambiti d'intervento, da quando con il Piano Marconi si trasferì nell'attuale sito da semplice e storica fiera dell'agricoltura ha significativamente ampliato i propri orizzonti con rassegne sempre più inserite nel panorama fieristico europeo e internazionale.

E' una città della salute con ospedali che da anni sono costante punto di riferimento e di speranza di un'utenza regionale e nazionale.

E' una città crocevia, da sempre per la sua naturale collocazione geografica e per la capacità di tenere il passo con il progressivo evolversi dei mezzi di comunicazione, il nuovo aeroporto, il sistema autostradale, la prossima alta velocità, le possibilità idrovie con il porto di Torretta e le possibili sinergie con Mantova e il suo porto.

Nel corso degli anni si sono localizzate ed "ispessite" le funzioni direzionali, pubbliche e private, l'Università, il turismo e le attività culturali. Per fare alcuni esempi: l'Università ha incrementato i suoi iscritti e prepara importanti espansioni; il turismo è cresciuto fortemente: oggi Verona ha 40 turisti ogni 100 abitanti, ed è terza in Italia dopo Venezia e Firenze dal punto di vista dell'intensità turistica sulla popolazione residente.

Le attività produttive si sono nel frattempo delocalizzate, prima nella ZAI storica e poi nel resto del territorio metropolitano.

Le funzioni residenziali si sono localizzate prevalentemente nella periferia, mentre i servizi urbani fondamentali si sono localizzati nel cuore della città creando un deficit di servizi per i comuni limitrofi.

Per tutti questi motivi, il modello di sviluppo territoriale ha comportato costi e pressioni sul territorio – in termini di tensioni e disordine insediativo, scarsa attenzione ambientale, poca volontà di governare con l'hinterland alcuni processi – non meno che benefici economici e culturali.

OBIETTIVI SPECIFICI

Mobilità Sostenibile

Il tema della mobilità è stato un asse fondamentale della pianificazione, il P.A.T. si pone i seguenti obiettivi di:

- un Piano urbano della mobilità che tenga conto dell'inserimento della Tramvia e dei suoi potenziali ampliamenti nonché della realizzazione di nuovi sistemi di trasporto rapido di massa; tenendo conto della riorganizzazione complessiva del trasporto pubblico che, oltre a rimodulare i propri percorsi in conseguenza dell'inserimento del tram e del T.R.M., vedrà un progressivo ricambio degli attuali mezzi a gasolio con mezzi a metano;
- l'estensione delle zone pedonalizzate, inserimento di ZTL (zone a traffico limitato) nel centro storico e di ZONE 30 nei quartieri;
- la pianificazione e potenziamento delle piste e dei percorsi ciclabili;
- il potenziamento del trasporto pubblico e miglioramento dei suoi standard di qualità.
- l'individuazione di idonei parcheggi scambiatori nei punti di scambio fra la mobilità provinciale e la rete dei trasporti pubblici cittadini;
- il potenziamento selettivo della grande viabilità e coerente inserimento nella stessa della rete provinciale e statale (ss. 11 e 434 in particolare);
- il miglioramento della accessibilità alle aree ospedaliere di Borgo Roma;
- l'incentivazione delle relazioni pedonali, specie nel rapporto casa-scuola con particolare attenzione ai temi della sicurezza;
- la concertazione con la Società Autostrade sulla dislocazione strategica dei caselli autostradali in particolare per il ribaltamento di quello a sud finalizzato al recupero formale e funzionale dell'ingresso alla città verso le polarità terziarie e a ovest della città utile a decongestionare il sistema di accessi;
- il potenziamento del trasporto pubblico dai Comuni della Corona alla Città a partire dalla Metropolitana ferroviaria per l'aeroporto e dal S.F.M.R.;
- l'inserimento dell'Alta Capacità ferroviaria valorizzando la stazione;
- l'individuazione di aree finalizzate e alla sosta dei campers in fregio ai principali parcheggi scambiatori o comunque in zone di facile accesso alla grande viabilità o produttive;
- la localizzazione dell'attuale scalo merci ferroviario in zona idonea in fregio al Quadrante Europa;
- le politiche di riqualificazione morfologica della viabilità urbana finalizzata alla moderazione del traffico e al recupero di spazi per la vita di relazione;
- la riorganizzazione della logistica urbana delle merci in chiave di maggiore sostenibilità;
- le politiche di diffusione del *mobility management*.

Settore Produttivo

Obiettivi specifici per la riqualificazione del sistema produttivo sono:

- potenziamento delle aree idonee a ospitare siti industriali e/o produttivi sviluppando soluzioni ecologicamente sostenibili e ponendo il tema del soggetto gestore alla scala metropolitana;
- diversificazione dei siti industriali e produttivi in diverse tipologie per consentire al Consorzio Zai il governo delle richieste d'inserimento localizzando ogni nuovo insediamento nel sito più coerente alla tipologia produttiva;
- sviluppo e completamento dell'ambito del Quadrante Europa quale polo principale delle infrastrutture e degli spazi organizzati per l'esercizio delle attività logistiche e di interscambio di tipo commerciale relative a beni e servizi di scala metropolitana e interregionale;
- progettazione e attivazione dell'ambito dell'innovazione alla Marangona nel quale si dovranno organizzare le strutture per collocare attività produttive e di ricerca in grado di esprimere la scelta strategica di Verona in ambito produttivo quale città dell'innovazione e della ricerca scientifica e tecnologica
- determinazione delle attività cosiddette "fuori zona" compatibili con il disegno pianificatorio generale. Al riguardo è già stato siglato un accordo di pianificazione con la Provincia per esaminare congiuntamente le attività fuori zona che possono rientrare nei criteri previsti dalla Legge Regionale 35 ed adottata il 28.02.2005 la Variante n. 276 al P.R.G. Vigente.

Verona Sud

Il P.A.T. conferma le potenzialità della zona a sud della città in termini sia di riqualificazione urbana, sia economica/funzionale.

Gli obiettivi sono:

- innovazione funzionale con l'apertura ad attività di servizio avanzato, nella consapevolezza che in particolare la trasformazione di Verona Sud dovrà essere progettata su scala metropolitana, piuttosto che comunale, anche per le dimensioni del territorio da trasformare ;
- qualificazione dei due quartieri di S.ta Lucia-Golosine e di Borgo Roma e dei loro margini verso la ZAI storica e loro connessione attraverso una viabilità di rango urbano;
- riqualificazione come *boulevard* monumentale dell'asse portante da Verona Sud a Porta Nuova;
- stretta integrazione tra le manovre di riqualificazione e di valorizzazione fondiaria e il processo di reinfrastrutturazione generale della città;
- predisposizione per le aree di massima trasformabilità collocate lungo l'asse di Viale del Lavoro di un progetto unitario misurato su di una realistica e verificata trasformabilità delle stesse, e su di una chiara idea di città, all'interno della quale collocare il senso e la natura degli interventi previsti;
- governo della terziarizzazione dell'ex Zai storica, conseguente alla progressiva dismissione delle aree produttive;
- subordinazione delle aree dismesse da riqualificare a piani attuativi, con l'intento di costruire una vera e propria parte di città che affianchi agli interventi privati elementi consistenti di utilità ad uso pubblico;
- previsione nella nuova Verona Sud di una "pluralità di funzioni" compresa quella abitativa ed in particolare quella culturale e quella sociale;
- previsione non solo di funzioni direzionali private ma anche pubbliche come coerente alternativa alla permanenza di attrattori significativi nel Centro storico;
- inserimento dell'area dedicata al Prusst nel piano generale di Verona Sud, tenendo conto degli standard previsti e già deliberati per quest'area;
- individuazione di possibili estensioni in zona per la Fiera, indispensabili per la massima funzionalità della stessa nel medio periodo fino ad occupare l'intero isolato nella quale essa è già insediata.

Centro Storico

Obiettivo generale e prioritario per l'ambito del Centro Storico è la definizione di adeguati meccanismi di tutela, attraverso:

- incentivazione di azioni di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente, incentivazione della ricostruzione di un più articolato mix sociale;
- determinazione della futura destinazione dei contenitori più significativi attualmente non utilizzati, secondo una logica coerente rispetto alle destinazioni d'uso già consolidate;
- individuazione di percorsi tematici all'interno del centro storico finalizzati alla valorizzazione dei suoi aspetti storici, paesaggistici e culturali;
- chiusura al traffico della città antica, con l'entrata in esercizio della tramvia.

Il Piano di Assetto del Territorio si relaziona inoltre con il piano di gestione che in conseguenza della convenzione con l'Unesco si sta predisponendo di concerto con la locale Soprintendenza responsabile del monitoraggio delle attività di pianificazione dei siti classificati dall'Unesco stessa come Patrimonio dell'Umanità

Quartieri e frazioni

Elemento fondamentale del disegno della città e del sistema insediativo sono i tessuti edilizi che compongono l'edificato.

E' necessario diffondere un livello urbano nell'organizzazione degli insediamenti per mezzo di:

- Recupero e riorganizzazione anzitutto della struttura urbana con azioni mirate al suo miglioramento funzionale e alla dotazione dell'insediamento consolidato dei servizi e delle attrezzature assenti o carenti;
- inserimento di funzioni e attività compatibili con la natura dei luoghi;
- miglioramento dei collegamenti con la città;
- adeguamento delle aree a servizi e a verde ai moderni standard e all'obiettivo di dotare ogni realtà urbana di tutte le principali funzioni;
- attenzione a prevedere in ogni quartiere luoghi e spazi che favoriscano momenti e attività di aggregazione sociale;

- salvaguardia delle aree residuali a verde presenti nei quartieri in particolare in quelli caratterizzati da una minore presenza di standard a verde;
 - introduzione e/o tutela dei luoghi simbolo da conservare e valorizzare per il loro ruolo di identità collettiva che gli stessi rivestono;
 - riqualificazione ambientale della zona collinare della città con attenzione alle diverse morfologie e caratteri dei luoghi; valorizzazione della collina come sistema di servizi ambientali da offrire alla città anche attraverso il coinvolgimento del terzo settore;
 - attenzione ai fenomeni di segregazione sociale e di discriminazione socio-spaziale.
 - inserimento di idonee aree Peep (Edilizia Economica Popolare) con annessi servizi alla persona ed attenzione alle politiche della casa come fattore di qualità sociale e di innovazione;
- Sistema delle Fortificazioni**
- adozione di un progetto speciale per il recupero e la valorizzazione delle fortificazioni da inserire in un disegno di rete, fruitiva ed ecologica.

Principali servizi della città

- previsione di adeguati spazi a servizi funzionali ad un'efficace presenza del sistema formativo in tutti i suoi segmenti con particolare attenzione ai servizi per l'infanzia e l'adolescenza (competenza primaria dell'ente comunale) e per il sistema formativo secondario per il quale le scelte saranno concertate con la Provincia titolare della competenza, in una logica di aree di gravitazione equilibrate a non congestionanti;
- individuazione all'interno della zona universitaria dell'ex caserma Passalacqua di adeguati spazi riservati al quartiere, funzionali a un rilancio di Veronetta;
- riconfigurazione dell'ospedale di Borgo Trento come "ospedale della città" con possibile dismissione dall'uso ospedaliero del geriatrico e gestione col quartiere della corrispondente area, considerando le future necessità indotte dall'arrivo del TRM;
- salvaguardia del presidio ospedaliero di Marzana quale luogo vocato alla riabilitazione e alla lungo-degenza;
- individuazione di adeguate aree destinate ad attività sportive con specifiche e aggiornate norme regolamentari che favoriscono l'intervento del privato convenzionato.
- conferma della vocazione della Spianà a grande parco urbano destinato ad ospitare impianti sportivi diversificati;
- individuazione di nuovi poli scolastici e sportivi, attraverso appositi studi di fattibilità.

Paesaggio e verde

Lo sviluppo di un sistema di spazi verdi come nuovi importanti elementi della struttura del paesaggio urbano è obiettivo specifico del P.A.T. che si pone l'obiettivo di:

- recupero delle cave e loro inserimento entro le reti ecologiche e fruitive;
- salvaguardia delle parti di territorio comunale vocate ad uso agricolo e valorizzazione del ruolo delle aziende agricole anche in conseguenza delle verifiche di cui alla nuova legge urbanistica relative alla SAU (superficie agricola utilizzata);
- protezione e salvaguardia delle dorsali collinari, propaggini terminali dell'altopiano lessineo, nella loro caratteristica fisionomia di aree boscate e praterie aride (i cosiddetti "vegri" della tradizione popolare). Individuazione e protezione negli ambiti collinari delle "oasi xerothermiche" nelle quali esercitare coltivazioni particolari come quelle dell'olivo;
- protezione e salvaguardia dell'ambito fluviale atesino, in particolare nelle zone a monte e valle dalla città dove si conservano formazioni riparie e retroriparie che costituiscono un insieme di notevole valore ambientale;
- predisposizione di un piano del verde che dovrà costituire sia l'elemento connettivo della città, sia favorire una diversa qualità della vita nei quartieri;
- identificazione degli ambiti adatti alla formazione dei parchi urbani, extraurbani e di riserve naturali di interesse comunale. Prefigurazione di un iter privilegiato per i parchi dell'Adige Nord e sud e per il parco delle Mura Magistrali con riferimento anche ad esiti di concorsi di idee e di progetti già sviluppati.

La tutela delle risorse naturalistiche, paesistiche, ambientali e culturali è ormai il primo obiettivo che la pianificazione territoriale si pone ai vari livelli; finalità e obiettivi acquisiti dai

piani sovraordinati quali il PTRC, il PTP e il Piano d'Area (PAQUE per Verona) e che dovranno guidare le trasformazioni del territorio in questo senso.

Le zone di tutela naturalistico-ambientale corrispondono alla parte collinare del territorio comunale coprendo una superficie di circa 50 km quadrati, una parte quindi consistente in considerazione della superficie complessiva del territorio rurale che è valutata in circa 134 km quadrati. Quest'ambito si caratterizza per il forte pregio ambientale e l'elevata naturalità delle aree, e nonostante l'omogeneità morfologica si differenzia in maniera evidente tra le parti dando origine a diverse unità di paesaggio con specifiche e ben definite caratteristiche.

Le previsioni sull'area extraurbana, da fattore secondario, sono diventate perciò essenziali nel processo di pianificazione tanto da condizionare le previsioni stesse sullo sviluppo della città. Da elemento di risulta, l'area extraurbana (agricola) è diventata parte organizzativa dell'intero territorio e del disegno della città. Ne deriva la necessità di trattare le aree esterne alla città con la stessa, se non maggiore attenzione che fino a oggi è stata posta alla progettazione dell'edificato. La progettazione del sistema del verde, inteso questo come l'insieme del territorio ad uso agricolo, gli spazi di natura propri della collina e le diverse presenze di aree libere ai margini dell'urbano, è elemento costitutivo della organizzazione del territorio, tanto da caratterizzarlo come atto strategico.

Esso costituisce il patrimonio principale per il futuro della città, ulteriormente valorizzato dall'esistenza di una vasta gamma di manufatti di valore architettonico ambientale che vanno dalla corte rurale al centro storico minore, dal forte agli insediamenti di archeologia industriale. Va ricordato che sono state individuate ben 805 corti rurali per complessive 5880 unità edilizie. Perciò la salvaguardia dell'edilizia rurale storica esistente e degli elementi del paesaggio agrario è uno degli obiettivi principali.

La parte orientale del territorio agricolo, sia essa quella di pianura, corrispondente alle "basse di S. Michele" e ai fondo valle di Valpantena e Squaranto, sia il settore collinare che da Montorio sale fino Moruri e Magrano, si presenta con un certo grado di naturalità dell'ambiente e con una presenza importante dell'attività agricola sia in termini economici che di superficie interessata. In queste zone la tutela dell'attività agricola che dovrà essere prioritaria, sarà accompagnata alla verifica della compatibilità con i valori ambientali e naturalistici. Un'attenzione particolare dovrà essere rivolta al recupero e al mantenimento del patrimonio edilizio rurale esistente e ai criteri delle nuove edificazioni.

Il Comune di San Martino di Lupari (PD) è dotato di PAT approvato a seguito delle Conferenze di Servizi del 04/06/2009 e del 07/10/2009.

Il territorio del comune di San Martino di Lupari (PD) che si estende su una superficie di 24 km² nella pianura nord della provincia di Padova, con una popolazione che ha superato recentemente i 13.000 abitanti.

Tutto il territorio ricade all'interno della Centuriazione Nord, impostata sulla via Postumia, che fungeva da Decumanus Maximus, il cui centro storico presenta edifici di pregio architettonico risalenti al cinquecento ed ai primi del novecento.

Una geometrizzazione così spinta dell'agro fu responsabile dell'andamento della maglia stradale, della rete irrigua minore che corre parallelamente a questa e della distribuzione, allora ed oggi, degli insediamenti e delle aree antropizzate.

San Martino, Lovari, Monastiero e Campretto, sono, infatti, tutti centri storici di antica formazione, sorti in prossimità dell'incrocio delle principali vie di comunicazione, mentre i primi insediamenti della zona, riconducibili all'età del bronzo sono le Motte di Campagna Alta e la Motta Fiorina di Campretto.

Sono presenti nel territorio realtà produttive di rango nazionale di elevata specializzazione al cui fianco si sviluppano tutta una serie di realtà legate alla produzione di beni tradizionali, che

vanno dal settore alimentare, a quello della ristorazione aziendale, a quello del vestiario e del mobile.

Obiettivo del PAT è il perseguimento di un modello di sviluppo capace di promuovere un'efficace riorganizzazione del sistema insediativo finalizzato al progressivo consolidamento di fulcri insediativi selezionati secondo requisiti di:

- abbattimento degli impatti strutturali ed infrastrutturali connessi;
- controllo della dispersione delle lottizzazioni e del relativo appesantimento della domanda infrastrutturale;
- preservazione delle risorse, tutela ed attribuzione d'identità e qualità all'ambiente;
- offerta di servizi di qualità ad abitanti ed imprese;
- miglioramento dell'accessibilità;
- promozione della qualità architettonica in ogni intervento pubblico e privato, anche con il ricorso, per le opere più significative, al concorso di progettazione.