



# COMUNE DI MAROSTICA

# PAT.2022



Piano di Assetto del Territorio (PAT)

L.R. 11/2004

PROGETTO

Relazione conoscitiva



ADOZIONE

D.C.C. \_\_ del \_\_/\_\_/\_\_

APPROVAZIONE

D.C.C. \_\_ del \_\_/\_\_/\_\_

Il Sindaco  
Matteo MOZZO

Il Responsabile Area VII Edilizia e Urbanistica  
Arch. Antonella DISEGNA

Il Segretario Comunale  
Dott. Marco ALBANO

GRUPPO DI LAVORO

ORDINE  
ARCHITETTI  
RAFFAELE GEROMETTA  
DANIELE RALLO  
PIANIFICATORE TERRITORIALE

Progettazione urbanistica  
Urbanista Raffaele GEROMETTA  
Urbanista Daniele RALLO

Gruppo di Lavoro  
Urbanista Valeria POLIZZI  
Urbanista Lisa DE GASPER  
Urbanista Fabio ROMAN  
Urbanista Alessandra MENEGHETTI  
Urbanista Fabio VANIN

Gruppo di Valutazione  
Ingegnere Elettra LOWENTHAL  
Dott.ssa Sc.Amb. Lucia FOLTRAN

MATE Engineering  
Sede legale: Via San Felice, 21 - 40122 - Bologna (BO)  
Tel. +39 (051) 2912911 Fax. +39 (051) 239714  
Sede operativa: Via Treviso, 18 - 31020 - San Vendemiano (TV)  
Tel. +39 (0438) 412433 Fax. +39 (0438) 429000  
e-mail: mateng@mateng.it



## INDICE

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Introduzione al documento .....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Schede degli elaborati di analisi ricognitivi e conoscitivi .....</b>       | <b>6</b>  |
| 1.1       | <i>Pianificazione superiore - quadro regionale - PTRC</i>                      |           |
| 1.2       | <i>Pianificazione superiore - quadro regionale - PTCP</i>                      |           |
| 1.3       | <i>Pianificazione superiore - Infrastrutture e trasporti a scala regionale</i> |           |
| 1.4       | <i>Pianificazione superiore - Piano di Area Altopiano dei Sette Comuni</i>     |           |
| 1.5       | <i>Inquadramento territoriale - mosaico prg comuni contermini</i>              |           |
| 2.3       | <i>Morfologia del territorio - orografia e idrografia</i>                      |           |
| 2.4       | <i>Morfologia del territorio - infrastrutture</i>                              |           |
| 2.5       | <i>Morfologia del territorio - costruito</i>                                   |           |
| 3.1       | <i>Uso del suolo</i>   |           |
| 3.2       | <i>Carta semiotica</i>   |           |
| 3.3       | <i>Superficie Agricola Utilizzata</i>  |           |
| 3.5       | <i>Carta dei sistemi ecorelazionali</i>  |           |
| 4.1       | <i>Pianificazione in atto - Stato di attuazione zone C</i>                     |           |
| 4.2       | <i>Pianificazione in atto - Stato di attuazione zone D</i>                     |           |
| 4.3       | <i>Pianificazione in atto - stato di attuazione aree a standard</i>            |           |
| 4.5       | <i>Carta dello Sprawl urbano o della frammentazione</i>                        |           |
| 5.1       | <i>Territori della produzione</i>  |           |
| <b>3.</b> | <b>Temi di Piano.....</b>  | <b>33</b> |
|           | Infrastrutture e mobilità .....  | 34        |
|           | <i>Quadro generale della mobilità</i>  |           |
|           | <i>Inquadramento</i>   |           |
|           | <i>La superstrada pedemontana veneta</i>                                       |           |
|           | <i>Analisi del sistema della mobilità</i>                                      |           |
|           | <i>Indagini dei flussi veicolari</i>   |           |
|           | <i>Incidentalità</i>   |           |
|           | <i>Stima delle emissioni in atmosfera</i>                                      |           |
|           | <i>Individuazione prime criticità</i>  |           |
|           | Demografia e scenari di Piano.....   | 92        |
|           | <i>Inquadramento territoriale</i>  |           |
|           | <i>Metodologia di ricavo della domanda di residenzialità</i>                   |           |
|           | <i>Lettura dei trend in atto</i>   |           |
|           | <i>Domanda di residenzialità e offerta di Piano</i>                            |           |

Appendice A - Schede di rilievo del traffico





## 1. Introduzione al documento

La presente relazione è redatta in simbiosi con il processo di costruzione degli elaborati cartografici ricognitivi e conoscitivi di Piano, al fine di fornire un supporto per la lettura metodologica e meta progettuale degli stessi.

Ogni elaborato viene destrutturato in relazione alle sue caratteristiche tecniche e rappresentative (base cartografica, scala di rappresentazione, fonti eventuali di riferimento per il recupero dei materiali....) ed esploso nei suoi contenuti e nelle sue finalità.

Il risultato finale costituisce un supporto alla lettura puntuale e trasversale degli elaborati conoscitivi e ricognitivi e quindi all'evidenziazione dei temi progettuali che da esse emergono.

La terza parte dell'elaborato propone una serie di esplorazioni di alcuni temi di Piano, come la mobilità e la demografia (e scenari di Piano), da considerare come appendici agli elaborati di analisi di tipo specialistico.



## 2. Schede degli elaborati di analisi ricognitivi e conoscitivi

Elaborato: Tavola 1.1 - Pianificazione sovraordinata –PTRC

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: PTRC Regione Veneto

Fonte: Regione Veneto

Metodologia: Lettura e interpretazione del PTRC

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro: Varie

Scala di restituzione: Varie

L'elaborato rappresenta le indicazioni e le politiche (e relative azioni) che lo strumento di pianificazione regionale definisce per l'area sovra locale di Marostica.

Sono state considerate quindi quattro elaborati o temi significativi al riguardo, da cui poter trarre spunti e osservazioni utili per la pianificazione locale.

Gli elaborati considerati sono stati:

- Biodiversità, per la lettura del sistema delle reti ecologiche regionale;
- Crescita sociale, al fine di verificare la struttura territoriale insediativa e tipologica;
- Mobilità;
- Sviluppo economico produttivo.

La predisposizione di tale elaborato ha messo in evidenza alcune caratteristiche del territorio comunale, sinteticamente riassunte ed elencate qui di seguito, suddivise per elaborato.

### *Biodiversità*

Il Piano individua nell'area comunale ed aree limitrofe tali elementi componenti il sistema delle reti ecologiche:

- Il sistema della dorsale collinare e prealpina posta nel settore nord comunale, e che si estende sul territorio con direzione est-ovest costituendo una quinta paesaggistica di rilevante qualità in termini di biodiversità e di elementi di pregio dell'architettura del paesaggio;
- La rete ecologica come strategia di tutela della diversità biologica e del paesaggio basata sul collegamento (corridoi ecologici) di aree di rilevante interesse ambientale e paesistico (area nucleo, stepping zone) in un rete continua;
- La diversità del paesaggio o spazio agrario come elemento di specificità del territorio ed elemento progettuale nell'approccio allo stesso; nel caso di Marostica si ha un salto di paesaggio tra il sistema collinare e il sistema di pianura;



- L'asse storico della Vecchia Gasparona costituisce ambito di paesaggio quale insieme delle relazioni ecologiche, storiche e culturali e morfologiche, avvenute, in corso, possibili.

#### *Crescita sociale*

- L'ambito a sud del territorio comunale è inserito all'interno del percorso dei luoghi e delle architetture del Novecento, rilevato al fine di tutelare i singoli manufatti e sistemi urbani o quartieri che si distinguono per qualità;
- L'asse della Vecchia Gasparona è definito come itinerario principale di valore storico e ambientale, elemento lineare di messa in rete di una serie di centri e funzioni di pregio storico e ambientale e culturale, e come tale elemento ordinatore di una specificità territoriale;
- Il territorio comunale di Marostica è compreso all'interno di una maglia di cosiddetti "parchi delle tradizioni rurali", come ad esempio il vicino paesaggio dei terrazzi del Brenta;
- Marostica è compresa tra le città murate.

#### *Mobilità*

- L'autostrada A4 è corridoio europeo;
- Il reticolo infrastrutturale interessante il territorio comunale di Marostica fa riferimento come asse portante a scala vasta il percorso della futura Pedemontana Veneta e dal reticolo di strade di livello provinciale, regionale e statale presenti all'interno di una cornice di scala sovracomunale; tale rete mette in evidenza la prioritaria distribuzione est-ovest delle relazioni territoriali, laddove il sistema nord-sud è di livello comunale o comunque di secondo livello dal punto di vista gerarchico e storico;
- Dal punto di vista della densità territoriale il territorio comunale è prevalentemente classificato con valori compresi tra 0,10 e 0,30 e ancora tra 0,30 e 0,50 (prioritariamente) abitanti/ettaro; la parte alta collinare è classificata a bassa densità (inferiore a 0,10 abitanti/ettaro).

#### *Sviluppo economico e produttivo*

- Il polo di Bassano del Grappa è considerato e definito come piattaforma e territorio per una pianificazione coordinata, specialmente dal punto di vista dei macro servizi e dei luoghi della produzione;
- Dal punto di vista dell'incidenza della superficie ad uso industriale sul territorio comunale l'ambito comunale di Marostica è classificato con un valore mediamente basso;
- Il sistema collinare è ambito della rete ecologica regionale, con prevalente direzione est-ovest, laddove gli elementi di riferimento sono soprattutto gli ambiti dell'area nucleo o corea area e dei corridoi di connessione e messa in rete di queste.



Elaborato: Tavola 1.2 - Pianificazione sovraordinata –PTCP

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: PTCP di Vicenza

Fonte: Provincia di Vicenza

Metodologia: Lettura e interpretazione del PTCP

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro:

Scala di restituzione: Varie

L'elaborato rappresenta le indicazioni e le politiche (e relative azioni) che lo strumento di pianificazione provinciale definisce per l'area sovra locale di Marostica.

Sono state considerate quindi i quattro elaborati più significativi al riguardo, da cui poter trarre spunti e osservazioni utili per la pianificazione locale.

Gli elaborati considerati sono stati:

- Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- Carta delle fragilità;
- Carta del sistema ambientale;
- Carta del sistema insediativo-infrastrutturale.

La predisposizione di tale elaborato ha messo in evidenza alcune caratteristiche del territorio comunale, sinteticamente riassunte ed elencate qui di seguito, suddivise per elaborato.

#### *Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale*

- Il paesaggio comunale situato a nord dell'asse della Vecchia Gasparona (parte collinare) si caratterizza per la presenza diffusa del vincolo paesaggistico, di aree boscate e del vincolo idrogeologico;
- L'ambito collinare e' oggetto del Piano di Area dell'Altopiano dei Sette Comuni in un suo settore minimo;
- Il centro storico di Marostica e' definito di notevole importanza mentre gli altri nuclei e centri storici (frazioni ,localita'...) sono definiti di grande e medio interesse.

#### *Carta delle fragilità*

- Il paesaggio collinare presenta una serie di elementi areali e puntuali e lineari di fragilita', definibili in elementi franosi e scarpate di degradazione nonche' dalla presenza di stazioni radiobase locali;





- Il territorio comunale presenta un duplice livello di reticolo idrografico locale, con elementi di primo e secondo livello, che si allarga a scala territoriale con inserimento del Fiume Brenta come asse idrografico portante, già definito come alveo fluviale disperdente;
- L'ambito comunale presenta, dal punto di vista della pericolosità idraulica, una serie di ambiti puntuali oggetto di esondazioni e allagamenti periodici.

#### *Carta del sistema ambientale*

- L'ambito collinare, dall'asse della Vecchia Gasparona in su, è definito come area carsica con presenza diffusa di aree boscate;
- Il disegno della rete ecologica provinciale individua nel territorio comunale la presenza di alcuni elementi che la compongono, tra cui un corridoio ecologico nell'ambito compreso tra il territorio comunale e Bassano del Grappa, un ulteriore corridoio ecologico che si distende con direzione est-ovest nella fascia alta collinare, e infine un corridoio ecologico secondario nel settore ovest comunale, all'esterno dei confini comunali comunque; altri elementi del disegno della rete ecologica fanno riferimento al riconoscimento dei corridoi ecologici così come definiti dal PTRC, il quale riconosce come tali il sistema est-ovest collinare dato dalle aree boscate o ad elevata naturalità.

#### *Carta del sistema insediativo-infrastrutturale*

- L'area produttiva situata nel settore sud comunale è classificata come area produttiva ampliabile ;
- L'assetto infrastrutturale comunale esistente si caratterizza per una distribuzione est-ovest e nord-sud, su cui si innesta il progetto della Pedemontana Veneta e dei caselli e complanari ad essa collegati;
- Altri elementi viari di progetto individuati fanno riferimento a una tangenziale di bypassaggio del centro di Nove nel suo settore ovest.

Elaborato: Tavola 1.3 - Pianificazione sovraordinata – Piano Regionale della Mobilità

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: Piano Regionale della Mobilità

Fonte: Regione Veneto

Metodologia: Lettura e interpretazione del Piano Regionale

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro:

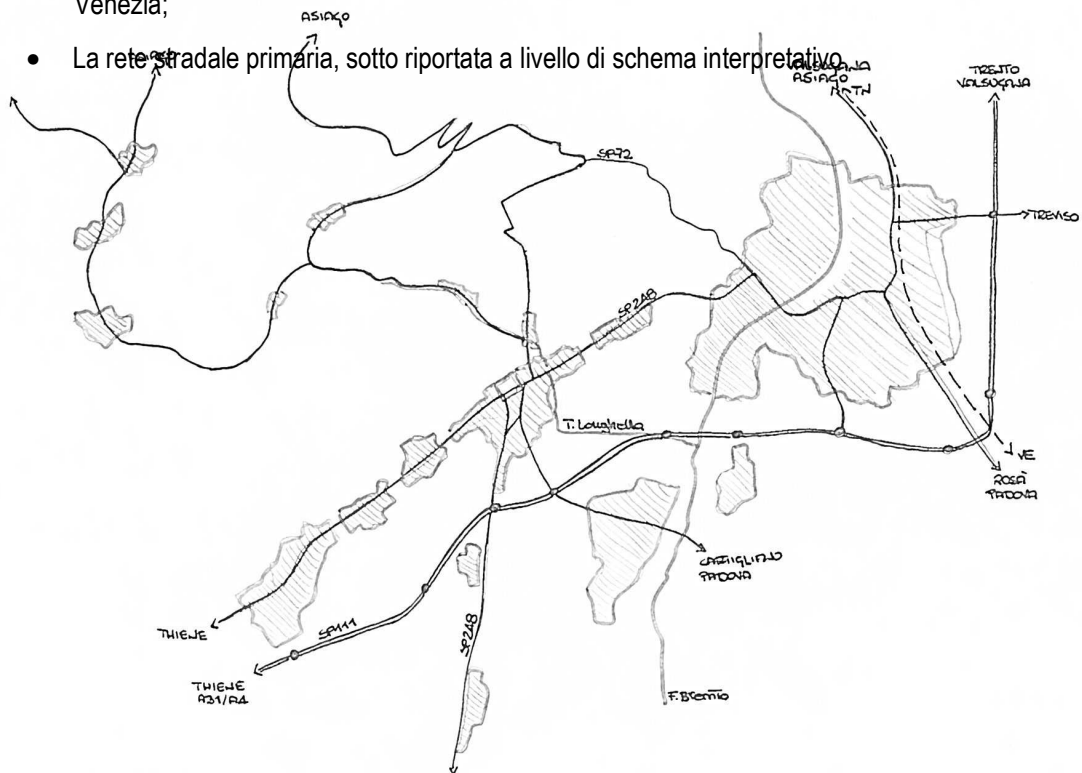
Scala di restituzione: Varie

L'elaborato rappresenta le indicazioni e le politiche (e relative azioni) che lo strumento di pianificazione regionale definisce per l'area sovralocale interessante il territorio comunale di Marostica.

Il Piano viene così esplicitato in una serie di asset o temi specifici in esso definiti, al fine di evidenziare quali siano i temi interessanti l'ambito vasto comunale.

Gli asset individuati fanno riferimento a:

- Rete autostradale, che costituisce cornice infrastrutturale a scala vasta per Marostica, laddove l'elemento viario di riferimento è sia la A4 sia la A31;
- Rete logistica, che interessa direttamente il territorio comunale solo nel suo scenario di medio-lungo periodo con l'inserimento della Pedemontana Veneta come asse di scorrimento est-ovest;
- Servizio SFMR, laddove per Marostica il nodo di riferimento è quello di Bassano del Grappa;
- La rete dell'alta capacità, dove ancora il corridoio di riferimento è quello della ferrovia Milano-Venezia;
- La rete stradale primaria, sotto riportata a livello di schema interpretativo.





Elaborato: Tavola 1.4 - Pianificazione sovraordinata – Piano di Area dei Sette Comuni dell'Altopiano di Asiago

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: Piano di Area

Fonte: Regione Veneto

Metodologia: Lettura e interpretazione del Piano di Area

Elementi geometrici prodotti: Immagini

Scala di lavoro:

Scala di restituzione: Varie

Il Piano di area comprende il territorio o parte del territorio dei Comuni di: Asiago, Bassano del Grappa, Caltrano, Calvene, Campolongo sul Brenta, Cogollo del Cengio, Conco, Enego, Foza, Gallio, Lugo Vicentino, Lusiana, Marostica, Roana, Rotzo, Valdastico, Valstagna.

Geograficamente il Piano confina a nord con la provincia autonoma di Trento, ad est costeggia il fiume Brenta, a sud comprende parte dei Comuni di Bassano del Grappa e Marostica seguendo la strada provinciale, include l'intero territorio comunale di Lusiana, per allacciarsi alla quota 600 m s.l.m. in corrispondenza dei comuni di Lugo Vicentino, Calvene, Caltrano, Cogollo del Cengio; ad ovest confina con il territorio del comune di Valdastico.

La Regione interviene su queste aree con un PIANO DI AREA, ai sensi dell'art. 3 della L.R. 61/85 e argomentato nella relazione del P.T.R.C. che consente di approfondire le questioni connesse alla più generale organizzazione della struttura insediativa con le indispensabili salvaguardie per luoghi ed ambienti di pregio, finalizzate ad evitare progressive sottrazioni delle risorse naturali. Il Piano di Area discende da una duplice esigenza: fare assumere dirette responsabilità alla Regione per "problemi riconosciuti a livello regionale" in merito a siti eccezionali, sperimentazioni progettuali su aree tematiche estensibili ad altre realtà, aree amministrate da più enti e per decisioni d'intesa con altre regioni, sviluppare elaborazioni progettuali direttamente dalla Regione da affiancare al ruolo tradizionale di controllo amministrativo.

Il quadro della pianificazione regionale di cui i Piani d'Area costituiscono una componente, viene a configurarsi secondo il P.T.R.C. come «un disegno complessivo all'interno del quale alcuni "approfondimenti" consentono di agire con puntualità su "zone strategiche" caratterizzate da specifiche problematiche riconosciute di interesse regionale, mentre un articolato sistema di direttive e di procedure detta regole di comportamento per i diversi soggetti che collaborano alla costruzione e all'attuazione del piano. La struttura e caratterizzazione dei Piani d'Area risulta ancora strettamente legata ai contenuti del P.T.R.C. distinguibili in tre categorie: il quadro di riferimento per ogni programma di intervento di rilievo regionale per soggetti pubblici e privati; le direttive nei confronti dei soggetti della pianificazione urbanistica sott'ordinata; i precetti cogenti (prescrizioni e vincoli) per gli strumenti della pianificazione; e alla specifica valenza paesistica assunta ai sensi del Decreto Legislativo 490/99.

Elaborato: Tavola 1.5 - Pianificazione sovraordinata – Mosaico dei Piani

Base cartografica di riferimento:

Altri riferimenti: PRG – PAT- PATI comunali

Fonte: comunali

Metodologia: Lettura e interpretazione degli strumenti di pianificazione comunali

Elementi geometrici prodotti: Immagini e disegni interpretativi

Scala di lavoro: Varie

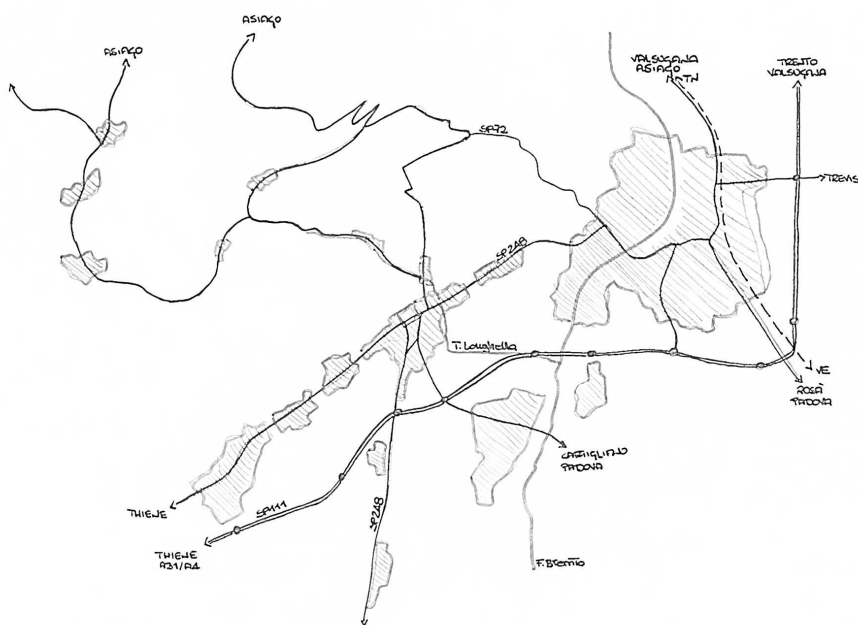
Scala di restituzione: Varie

L'elaborato mira, attraverso la lettura dei singoli strumenti comunali dei territori amministrativi limitrofi a quello di Marostica, e quindi attraverso la loro interrelazione fisica e relazionale, alla lettura delle dinamiche di trasformazione, al riconoscimento delle regole e delle valenze del territorio vasto, alla lettura dei cosiddetti temi di bordo necessari in un'ottica di pianificazione capace di essere a carattere transcalare, ovvero sia locale che d'area vasta.

L'elaborato così composto risulta essere variegato dal punto di vista delle scelte rappresentative e del relativo linguaggio di comunicazione (tipi di strumenti comunali differenti, dal PRG al PAT al PATI) e costruito su scenari temporali differenti (datazione degli strumenti comunali e temporalità degli scenari predefiniti). Questo non consente una interpretazione diretta degli stessi, ma costituisce comunque strumento e momento di analisi, a volte pittografica, dei temi di margine o bordo comunale, e quindi dei cosiddetti temi di livello sovra comunale, dalla viabilità ai luoghi della produzione, dal sistema ambientale a scala macro alle direttrici di sviluppo insediativo in atto o previste.

L'immagine a lato riporta lo schema interpretativo dell'assetto infrastrutturale primario e dei nuclei insediativi consolidati, al fine di far emergere la rete caratterizzante il territorio (storicamente, funzionalmente...) e la relazione tra rete infrastrutturale e

forma del tessuto urbano consolidato. Questa relazione mette in evidenza ad esempio come l'asse storico della Vecchia Gasparona costituisca, di fatto e inevitabilmente, l'asse forte del sistema urbano, con un continuum quasi continuo di insediamenti lineari con elemento ordinatore la vecchia strada provinciale, in un asse forte che va da Bassano del Grappa a Thiene, e che costituisce





fascia pedecollinare di separazione tra il sistema collinare e il sistema di pianura.

In questa cornice di senso la nuova Gasparona (futura Pedemontana Veneta), costituisce asse di scorrimento o strada di bordo riconosciuta, con disegno parallelo alla vecchia Gasparona, e con un sistema di porte di ingresso/uscita che permettono una loro caratterizzazione (funzionale e percettiva).

Il disegno sottostante invece riporta lo schema interpretativo del fronte della vecchia Gasparona, laddove il tema di analisi e di progetto ricercato è la porosità o permeabilità dell'asse stesso nella sua direttrice nord-sud; il disegno evidenzia, nel tratto compreso tra Mason Vicentino e Bassano, la presenza di una serie di varchi, più o meno evidenti e più o meno strutturati che permettono tale connessione, e riconducibili o a corsi d'acqua o a spazi di interstizio non ancora occupati. Se l'ambito della Vecchia Gasparona costituisce strada di bordo a sud, l'ambito compreso tra quest'asse e la dorsale urbana costituisce ambito su cui evidenziare una gerarchia tra spazi aperti e spazi costruiti, da mettere in relazione fisica e funzionale con il sistema ambientale rilevante della collina. Questo può essere perseguito attraverso un processo di destrutturazione dell'asse viario della dorsale urbana, attraverso una sua declinazione a carattere locale o urbano, laddove l'elemento ordinatore non è l'azione di spostamento veloce e di attraversamento ma bensì lo spazio costruito a fronte strada e la permeabilità dell'asse stesso.



Elaborato: Tavola 2.3 – Morfologia del territorio – orografia e idrografia

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione della morfologia del territorio fisico

Elementi geometrici prodotti: Caratterizzazione del territorio

Scala di lavoro: 2.000-5.000

Scala di restituzione: 10.000

“Nell’osservazione di un paesaggio l’orografia è caratteristica prevalente”.

Sono le “strutture orografiche che rendono specifico e unico ciascuno di questi paesaggi: la percezione della tridimensionalità misurata con lo sguardo è la chiave di lettura principale del luogo”.

Le tessiture morfologiche, le altimetrie e gli agenti morfologici hanno modificato il paesaggio nel tempo e la stessa orografia ha condizionato e continua a condizionare e caratterizzare l’esposizione al sole, gli affacci, le viste, gli orizzonti, generando nuovi paesaggi e nuove immagini di riferimento.

Dal punto di vista morfologico il territorio di Marostica presenta un carattere composito ed eterogeneo dovuto principalmente alle particolari condizioni oro – idrografiche del territorio: la città s’estende su di un territorio che si divide in due macro paesaggi, quello di pianura e quello collinare, intervallati da una fascia di penetrazione collinare sede della struttura urbana consolidata centrale, e che di fatto costituisce “gradino” di accesso alla collina.

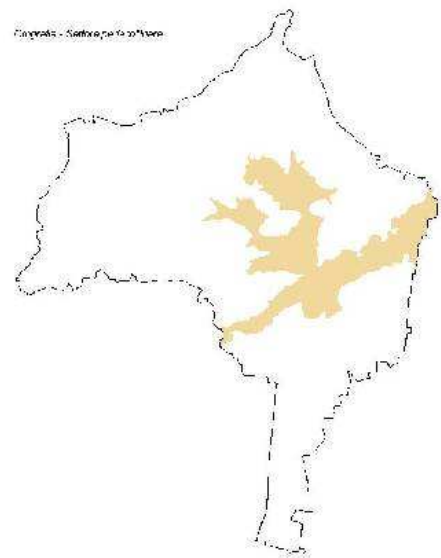
Viene nel seguito analizzata una serie di elementi che si configurano come “invarianti” del paesaggio fisico e che possono risultare d’aiuto nella sua lettura. Le tre immagini a lato, a tale proposito, rappresentano queste tre macro fasce o paesaggi, da quello di pianura (in alto) alla fascia centrale est-ovest (centro) a quello di collina (in basso).

Elemento caratterizzante questo sistema o disegno della forma del territorio è la presenza di una serie di varchi o corridoi di penetrazione del sistema insediativo (e quindi orograficamente basso) nella collina, prevalentemente in presenza di elementi d’acqua lineari (es. T. Longhella).

Orografia - Settore sud-ponente



Idrografia - Settore nord-ovest



Orografia - Settore orientale



Elaborato: Tavola 2.4 – Morfologia del territorio – infrastrutture

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

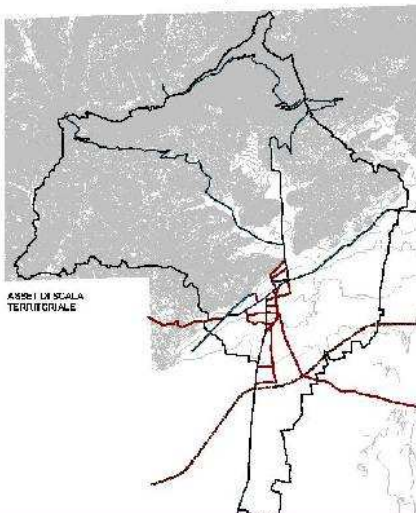
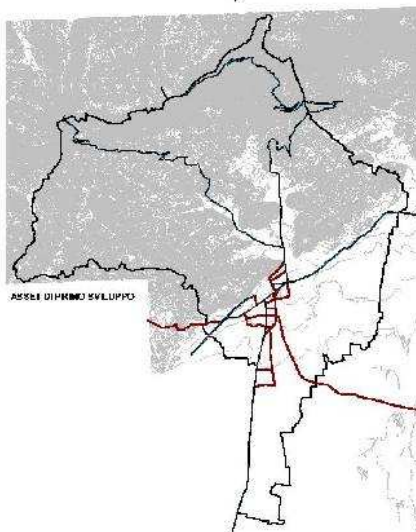
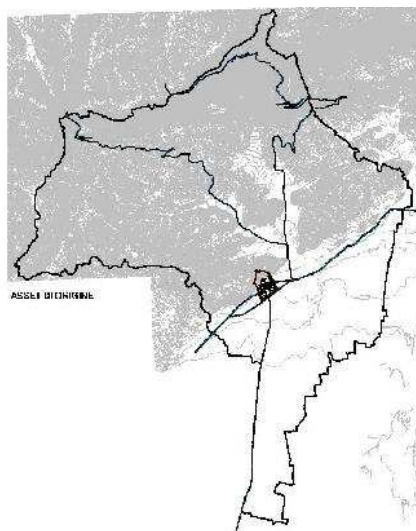
Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione della morfologia del territorio fisico infrastrutturale

Elementi geometrici prodotti: Caratterizzazione del territorio

Scala di lavoro: 2.000-5.000

Scala di restituzione: 10.000



Le immagini a lato evidenziano, sempre a proposito della morfologia del territorio, gli aspetti e gli elementi legati al sistema infrastrutturale. Questo viene esplicitato attraverso l'unione di criteri sia di tipo storico che di tipo funzionale o gerarchico.

L'immagine in alto evidenzia l'asset infrastrutturale originario o storico, caratterizzato dall'asse est-ovest Bassano – Thiene, comprensivo della prima variante viaria che ha definito il passaggio a sud delle mura del centro storico.

A tale disegno o asset si affianca successivamente un ulteriore rete (disegno centrale) che costituisce a rafforzare la direttrice est-ovest, quella nord-sud e inoltre a definire la forma urbana del capoluogo, percepibile all'interno di una sorta di semicerchio con origine la città murata.

Il terzo disegno (in basso), invece, aggiunge a tale scenario l'elemento di scala territoriale dato dalla Nuova Gasparona, che ridisegna un margine sud nel territorio, rafforza la costruzione di un triangolo produttivo nel margine sud comunale, e di fatto rifunzionalizza l'asse storico originario, declassandolo a scala locale o urbana.

Questa lettura storicizzata e gerarchizzata dell'asset infrastrutturale permette di avere temi ed elementi (fisici, disegnati) utili per l'interpretazione della città fisica e della forma urbana, e permette quindi di poter avviare un processo di reinterpretazione della rete locale e sovra comunale.

Elaborato: Tavola 2.5 – Morfologia del territorio – costruito

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione della morfologia del territorio fisico costruito

Elementi geometrici prodotti: Caratterizzazione del territorio

Scala di lavoro: 2.000-5.000

Scala di restituzione: 10.000

L'analisi della città fisica come componente della morfologia del territorio consente di:

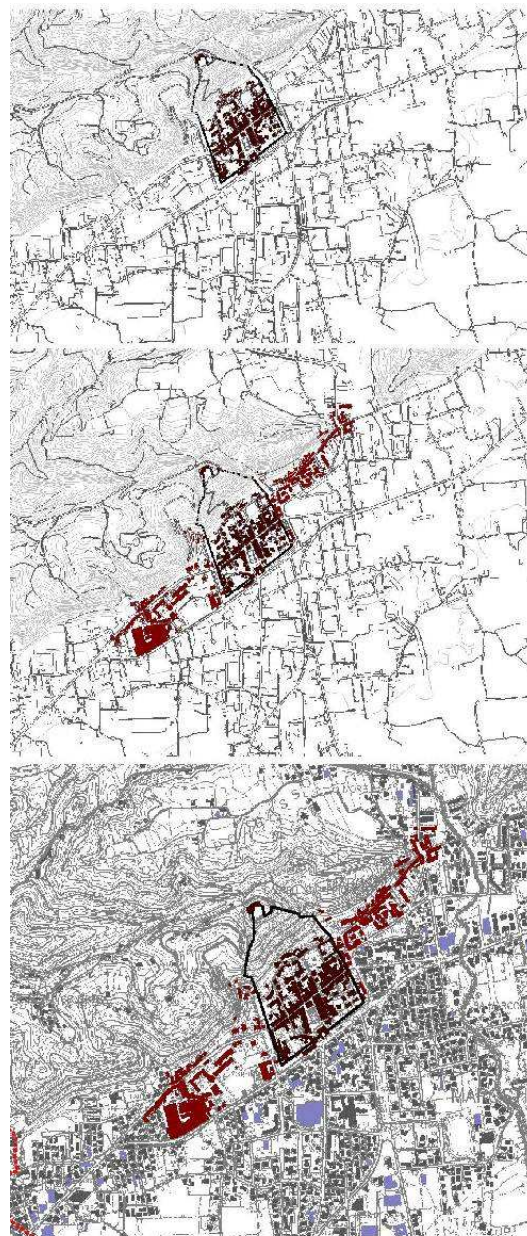
- Evidenziare i caratteri evolutivi dell'insediamento
- Evidenziare le tracce e i processi di territorializzazione
- Ricostruire le potenzialità, le risorse non valorizzate, i "percorsi" interrotti o cancellati dall'evoluzione
- Comprendere le "regole di trasformazione" della forma urbana
- Evidenziare le testimonianze rilevanti

L'interesse di un'analisi dei caratteri storici per la pratica urbanistica è di ricostruire una serie di "Invarianti storiche", ovvero un "insieme degli elementi fisici, economici, sociali e culturali presenti, espressione del perdurare di rapporti spaziali, produttivi, sociali e culturali che, nella lunga durata, hanno determinato la costruzione del territorio".

Il metodo utilizzato mira alla lettura delle cosiddette soglie storiche di formazione del disegno o forma urbana attuale, laddove l'elemento centrale o di origine è inevitabilmente la città murata storica, comprensiva del Castello Superiore e del Castello Inferiore, laddove l'elemento della cinta muraria costituisce segno fisico nel territorio, con la doppia componente di distribuzione (orizzontale e verticale).

L'interpretazione effettuata riconosce poi nella direttrice est e ovest, e quindi nelle relative porte della cinta muraria, la direttrice storica principale, caratterizzante la distribuzione della città odierna; questa si appoggia all'asse storico che si dispone perpendicolare alle mura, successivamente abbassato spostando la viabilità di connessione a sud della mura stesse; in questa fascia si riconoscono anche edifici speciali che caratterizzano tali direttrici di entrata/uscita, sia a carattere produttivo che comune.

Il terzo step o passaggio definito e riconosciuto fa riferimento al







disegno attuale della città, laddove si evidenzia un rafforzamento delle due direttrici storiche, e altresì un rafforzamento, inevitabilmente con caratteristiche differenti, tra direttrice sud e direttrice nord. Tale ultima immagine potrebbe essere a sua volta esplosa in una serie di immagini o mappe tematiche, costruite per destinazione o funzione (destinazione residenziale, destinazione produttiva, servizi...) e costruite per tipologia o densità o rapporto tra costruito e spazi aperti (edificazione in collina), che qui viene però assimilata all'interno della struttura o forma attuale, demandando ad una lettura a scala differente del tessuto edificato, anche per classi o tipi di tipologie edilizie.

Elemento forte che esce da tale analisi o lettura fa riferimento alla forma e distribuzione storica della città di origine posta lungo gli assi est e ovest, e sul fatto che questa di fatto costituisca elemento o margine fisico urbano ancora percepibile e riconoscibile, e di fatto elemento di invariante o permanenza nella forma e struttura del territorio e del paesaggio comunale.

Tale elemento fisico, associato alle altre due interpretazioni della morfologia del territorio, specialmente quella orografica, diventa così elemento di progetto qualora venga legittimato come margine fisico e valorizzato nel suo interrelarsi al sistema ambientale, laddove l'elemento o l'obiettivo primario è la permeabilità dello stesso, sia longitudinalmente che trasversalmente allo stesso. In questa tematica elementi progettuali come gli spazi di retro fronte o gli spazi della connessione lenta o ancora dei cosiddetti parchi urbani di margine posso costituire temi progettuali rilevanti per il piano, sia dal punto di vista progettuale che normativo, e quindi di definizione di regole e strumenti per la valorizzazione attiva del territorio e la sua tutela come elemento caratterizzante il territorio comunale.



Elaborato: Tavola 3.1 – Uso del suolo

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione dell'uso del suolo

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000

Scala di restituzione: 10.000

L'elaborato rappresentante la carta dell'uso del suolo per il territorio comunale di Marostica è stato predisposto attraverso l'indagine del PRG vigente incrociata con il processo di foto interpretazione su base ortofoto del 2007.

La procedura di costruzione dell'elaborato prevede l'identificazione dei vari ambiti di utilizzo del suolo attraverso poligoni definiti da polilinee spezzate, e codificati attraverso un elemento puntuale recante l'identificazione della categoria o classe di riferimento per quanto riguarda l'utilizzo del suolo.

Fase successiva e finale della metodologia di lavoro è la trasposizione da elementi lineari ad elementi areali.

La predisposizione di tale elaborato ha messo in evidenza alcune caratteristiche del territorio comunale, sinteticamente riassunte ed elencate qui di seguito:

- L'ambito collinare si caratterizza come ambito prevalentemente definito da prati e prati arborati e aree boscate;
- L'ambito agricolo e urbano-rurale presenta una serie di nuclei insediativi, prevalentemente a impianto lineare appoggiato alla viabilità minore, e nell'ambito situato a sud (dove è prevalentemente distribuito) è a prevalente destinazione a seminativo, con debole e frammentata presenza di elementi lineari e puntuali dell'architettura del paesaggio (filari, siepi, alberature, ecotoni...); in questo paesaggio la direzione prevalente della tessitura agricola è con direzione nord-sud, con appezzamenti a regolare dimensione, più estensivi nel settore più meridionale comunale. In tale ambito la prevalenza delle infrastrutture è con direzione nord-sud, e una elevata presenza altresì di strade a carattere interpoderali;
- Il tessuto a destinazione residenziale e produttivo si presenta compatto e continuo, collegato in maniera lineare e a frangia lungo la vecchia strada originatrice dell'assetto insediativo attuale e lungo la direttrice nord e sud, che costituiscono elementi ordinatori di tali insediamenti, sia in termine di distribuzione sia in termine di accessibilità;



- Si rileva nel territorio una disseminazione di attività produttive o similari (attività produttive, attività terziarie...), collocate prevalentemente lungo l'asse stradale storico Vecchia Gasparona o all'interno del tessuto costruito consolidato;
- Il territorio comunale disegna nel territorio sostanzialmente una classificazione (macroclassificazione) verticale, che individua una successione di 4 paesaggi (macropaesaggi), da nord a sud: sistema collinare alto, sistema pedecollinare, sistema urbano consolidato, sistema perir urbano, sistema rurale;
- La maglia delle grandi infrastrutture che percorrono il territorio comunale definiscono una griglia di riferimento ben visibile e rilevante e racchiude al suo interno la viabilità di livello comunale, che è facilmente identificabile nelle sue varie definizioni (viabilità principale, viabilità secondaria e di distribuzione, viabilità locale);
- La geografia idrografica del territorio comunale individua la presenza di corsi d'acqua (a vari livelli... rii, torrenti...dove l'asse principale è quello del Torrente Longhella..) vincolati anche dall'ex vincolo Galasso ora D.Lgs. 42/2004, che percorrono in direzione nord-sud (prevalentemente) il comune ,, qualche altro elemento idrografico attraversa il territorio comunale con direzione nord sud, ma risulta essere di entità minore.
- La struttura idrografica principale identifica quindi nell'area una sorta di corridoio privilegiato dal punto di vista paesaggistico e naturalistico ed ecologico, laddove l'elemento acqua può costituire elemento ordinatore del progetto di reti ecologiche e di valorizzazione del paesaggio;
- La struttura del tessuto in ambito agroforestale risulta essere ordinata e continua, con una presenza di sprawl urbano non eccessiva e non troppo incisiva, per lo più localizzata lungo i fronti della viabilità di riferimento; l'immagine media del territorio rappresenta la presenza di aree adibite a seminativo, adibite a prati stabili, e adibite a colture arboree con una architettura del paesaggio semplice e ordinata, con tessitura usualmente nord-sud.



Elaborato: Tavola 3.2 – Carta semiotica

Base cartografica di riferimento: Ortofoto

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione delle relazioni di paesaggio

Elementi geometrici prodotti: Aree, Linee, Punti

Scala di lavoro: 5.000- 10.000

Scala di restituzione: 10.000

“Semiotica” deriva dal greco, e significa “segno”, ed individua un settore di studi che si occupa in primo luogo di tutto ciò che l'uomo usa per comunicare.

Il paesaggio comunica, e lo fa attraverso l'uso dello spazio che se ne è fatto e che ancora le comunità che operano in esso, svolgono. La comunicazione avviene attraverso l'uso e la percezione delle varie componenti naturali, storiche e simboliche, ed agisce a più livelli, che vanno dal concreto all'astratto, in un passaggio privo di precisi confini. Molti studi affermano che tale comunicazione, sarà sempre condizionata dal nostro modo di vedere le cose.

Nella introduzione al libro di “La dimensione nascosta”, E. Hall esamina “cosa siano lo spazio personale e sociale e come l'uomo li percepisca” definendo i termini della “prossemica”. Egli sottolinea: “l'uomo non potrà mai staccarsi dalla sua propria cultura originaria, perché essa è così profondamente penetrata nelle pieghe del suo sistema nervoso da determinare la sua percezione del mondo... è un grande errore agire come se l'uomo da una parte e le case, le città, la tecnologia ed il linguaggio dall'altra, fossero entità separate. L'uomo e il complesso delle sue estensioni costituiscono un unico sistema di interrelazioni”. Un evento o una cosa hanno senso quando, oltre all'apparenza più superficiale, ci dicono qualcos'altro.

La “prossemica” di Hall tratta della “semiologia dello spazio” e ci insegna, che lo spazio è comunicazione filtrata dalla cultura. Il modo con cui lo percepiamo non può che essere condizionato dalla sostanza culturale che ha permeato la nostra stessa essenza.

E' stata quindi predisposta una carta semiotica sullo stato di fatto del territorio dal punto di vista delle criticità e delle interazioni relazionali e spaziali presenti sul territorio. Essa mette in evidenza come sussistano nel territorio una serie di criticità prevalentemente puntuali e alcuni elementi di criticità lineari; essa mette in evidenza altresì come sussistano nell'area comunale una serie di fenomeni di (inter)relazione relazionale e spaziale.

La carta rappresenta quindi la rete formata da questi segni o relazioni o dinamiche (e relativi effetti ed impatti). Essa è per natura prettamente “pittografica”, e per tale motivo è più rappresentante delle dinamiche di effetto più che degli impatti o azioni puntuali e precise. Essa va intesa come rappresentazione (una delle



tante rappresentazioni) del territorio utile per poter dare una quarta dimensione di lettura al piano; tale "quarta dimensione" va a supplire alla inevitabile staticità delle tavole di base, ed evidenzia la necessità di leggere gli effetti e gli impatti di certe azioni o di certe fonti di pressione non in modo locale e statico ma bensì all'interno di un territorio che inevitabilmente è altrettanto dinamico.

#### *Il territorio allo scenario zero o allo stato di fatto*

La Carta semiotica dello stato di fatto o scenario zero (attualità) evidenzia una struttura pluridirezionale del territorio, sia dal punto di vista morfologico che relazionale.

La lettura evidenzia principalmente due direzioni del territorio, una orizzontale costituita dalla quinta paesaggistica della collina e del reticolo infrastrutturale e insediativo principale, e una verticale data dal reticolo idrografico e dalla relazione tra collina e pianura (verticalità del territorio).

La carta evidenzia una distribuzione delle criticità e fragilità più o meno omogenea, con una certa caratterizzazione di queste a seconda del paesaggio in cui insistono (collina o pianura), laddove nella parte settentrionale del territorio sussistono prevalentemente elementi di tipo naturale mentre nel settore meridionale sussistono elementi di tipo o origine antropica.

Altri tipi di pressione o impatto sono individuate, trasversalmente al territorio, lungo le cosiddette aree di in between ovvero ambiti di frontiera o di confine tra paesaggi (esempio tra costruito e spazi aperti o ancora tra consolidato e fascia pedecollinare).

I temi, in sintesi, rappresentati, fanno riferimento a:

- reticolo idrografico e fiume vincolati
- ambiti rurali integri
- viabilità con carico critico
- Intersezioni stradali pericolose
- Aree di in between tra paesaggi differenti
- Punti di pressione di tipo puntuale
- Punti di pressione di tipo areale
- Assi della relazionalità o direzionalità del territorio

#### *Lo scenario di Piano*

Lo scenario di Piano da definire con gli obiettivi e le azioni di Piano interverrà sullo stato di fatto in modo plurimo:

- salvaguardando le risorse e le vocazioni e le opportunità presenti nel territorio
- limitando o contenendo le criticità esistenti
- potenziando e ricostruendo il legame relazionale nord-sud della dorsale urbana centrale
- ridefinendo il livello qualitativo e identitario delle aree cosiddette di in between



Questo permette di andare a esaltare le vocazioni dei singoli paesaggi e ambiti del territorio, e in tal maniera favorire la ricerca delle soluzioni più idonee per lenire gli impatti individuati sul territorio, sia in termini diretti che indiretti.

L'approccio del Piano quindi continua ad esaltare l'orizzontalità del territorio, naturalmente orizzontale proprio per la distribuzione dei diversi paesaggi che caratterizzano il territorio comunale, ricercando però altresì una dimensione verticale nell'area; questo viene ricercato soprattutto, come detto, nella ridefinizione delle aree di bordo urbano, intese come opportunità per la definizione e costruzione di un nuovo modello di tipo insediativo e ancora come un nuovo modello di gestione delle trasformazioni del territorio.

La metodologia di costruzione e rappresentazione di tale elaborato è prettamente strutturale e indicativa, e mira a "disegnare" le linee e gli elementi che caratterizzano certe dinamiche ed effetti nel territorio, sia dal punto di vista della pressione esercitata sia dal punto di vista della capacità di definire e strutturare fenomeni di (inter)relazione nel territorio; onde per cui tale elaborato deve essere considerato come indicativo ma non prescrittivo, strutturante ma non completo.



Elaborato: Tavola 3.3 – Superficie Agricola Utilizzabile

Base cartografica di riferimento: Ortofoto, Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione del territorio

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

La nuova Legge Urbanistica Regionale, n. 11/2004 all'art. 13, co. 1 lett. f) assegna al P.A.T. il compito di determinare il limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa da quella agricola, avendo riguardo al rapporto tra la superficie agricola utilizzata (SAU) e la superficie territoriale comunale (STC), secondo le modalità indicate nel provvedimento di cui all'art. 50, co. 1 lett. c). Tale provvedimento emanato dalla Giunta Regionale con Delibera n. 3178/2004 contiene gli atti di indirizzo e tra questi, quello che si riferisce al calcolo della SAU massima trasformabile.

In quel documento si riporta la definizione di SAU, che corrisponde alla superficie agricola utilizzata comprendente una serie di utilizzazioni dei terreni come indicato nel 5° censimento generale dell'agricoltura – regolamento di esecuzione – DPR 6 giugno 2000 n. 197 – modello di rilevazione – sezioni II e IX).

Il valore della SAU calcolata sulla base della Tavola dell'Uso del Suolo, supera il parametro 45,40% definito (riportando un valore pari a 48,54 %) il quale indica quindi l'indice medio di trasformabilità della SAU negli ultimi dieci anni per quel che riguarda i comuni veneti di collina.

Per cui la trasformabilità massima della SAU nel PAT di Marostica si trova moltiplicando la SAU per il valore percentuale di riferimento pari a 0,65:

SAU calcolata dopo la DGRV n. 3650/2008

| <b>Calcolo SAU Comune di Marostica - comune di collina - fonte dati Quadro Conoscitivo</b> |                           |
|--|---------------------------|
|  | <b>ha</b>                 |
| Superficie Territoriale Comunale   | 3 643.13                  |
| aree boscate DGR 3956 del 11.12.2007   | 1 063.65                  |
| 9.5% area boscate in aggiunta alla SAU rilevata  | 101.05                    |
| SAU rilevata (copertura suolo regione veneto 2007)   | 1 667.59                  |
| SAU Totale (rilevata + aree boscate)   | 1 768.64                  |
| <i>Rapporto SAU/STC</i>  | <i>48.54% &gt; 45.40%</i> |
| <b>SAU massima trasformabile PAT</b>   | <b>22.99 ha</b>           |



Elaborato: Tavola 3.6 – Sistemi ecorelazionali

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte:

Metodologia: Lettura e interpretazione del territorio – elementi per la biodiversità

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

#### *Dalla frammentazione alla rete ecologica*

La frammentazione è un processo legato prevalentemente all'azione dell'uomo e può essere definito come il procedimento attraverso il quale una porzione di territorio omogenea (boschi, praterie, prati...) viene divisa in più parti spesso separate tra loro o viene in alcuni casi rimossa.

Le superfici naturali si trovano così a formare dei frammenti spazialmente isolati e immersi in una matrice territoriale di origine antropica.

La frammentazione cresce a scala globale per effetto di un aumento della popolazione umana e della relativa domanda di nuove terre da utilizzare.

La frammentazione porta alla riduzione dei patches (area che presenta condizioni ambientali omogenee) e al loro isolamento, trasformando la matrice ambientale da favorevole a ostile. Le popolazioni delle patches risultano inferiori e di conseguenza più vulnerabili.

Il processo di frammentazione porta alla "strutturazione di ecosistemi" a diverso grado di eterogeneità, in cui si riconoscono:

- una matrice antropica
- frammenti di ambiente naturale
- ambienti di margine.

Il progetto della rete ecologica costituisce uno strumento per la stima, la previsione e la gestione dei flussi di paesaggio, con l'obiettivo in primis di salvaguardare la biodiversità.

Il concetto di rete ecologica assume varie accezioni:

- rete ecologica come sistema interconnesso di habitat
- rete ecologica come sistema di parchi e riserve
- rete ecologica come sistema paesistico
- rete ecologica come scenario ecosistemico polivalente.

Il progetto o disegno della rete ecologica è composto da quattro elementi principali:

- aree centrali o core areas





- fasce di protezione o buffer zones
- fasce di connessione o corridoi ecologici
- aree puntiformi sparse o stepping zone
- aree di ripristino ambientale o restoration area.

CORE AREAS

Sono aree naturali di grandi dimensioni dove sono concentrate il maggior numero di specie, capaci di sostenere popolamenti ad elevata biodiversità. Le aree protette costituiscono per definizione o vocazione "core areas".

BUFFER ZONE

Sono fasce di protezione che circondano le core area con funzione protettiva verso il nucleo centrale

CORRIDOI ECOLOGICI

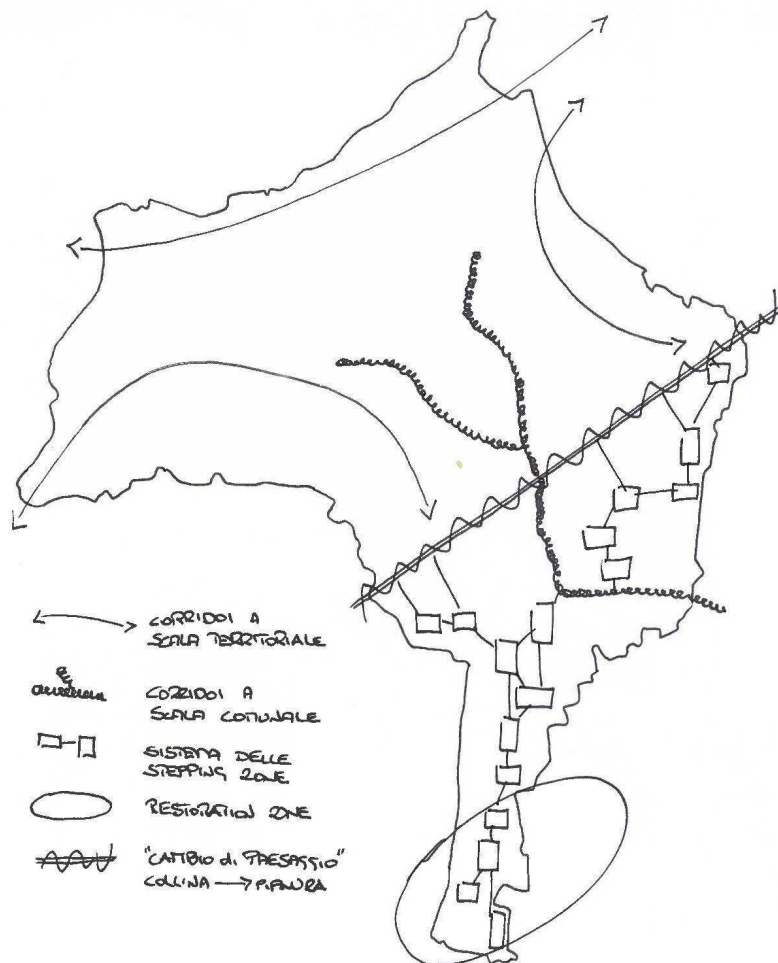
Sono fasce naturali con funzione di favorire gli spostamenti delle specie tra i nodi e gli altri componenti della rete, al fine di favorire uno scambio tra popolazioni

STEPPING ZONE

Aree con funzione di completare gli elementi di discontinuità (se presenti) dei corridoi ecologici attraverso aree naturali minori

RESTORATION AREA

Sono aree create appositamente al momento del progetto per garantire il buon funzionamento del sistema della rete, utile strumento in presenza di livelli di frammentazione o trasformazione elevati.





Elaborato: Tavola 4.1/4.2/4.3 – Stato di attuazione del PRG vigente

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: PRG vigente

Metodologia: Stato di attuazione del PRG vigente – zone C, D e standard

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

Gli elaborati predisposti rappresentano graficamente lo stato di attuazione delle zone C e D e standard nel tessuto urbanistico comunale, al fine di andare a verificare lo stato di realizzazione di esse, e quindi andare a valutare anche in prospettiva tutti quegli spazi vuoti o da recuperare o da riqualificare presenti nel tessuto urbano, a cui dare precedenza rispetto al consumo di nuovo suolo agroforestale.

Sono stati quindi individuate rappresentate le zone C (C2.1- C2.2, C3) e D (D2) e standard (classificate nelle classiche quattro lettere del Decreto Ministeriale del 1968, in relazione al loro stato di attuazione, classificandole in realizzate, non realizzate, e classificandole a loro volta a seconda dello stato dell'arte dell'iter di attuazione.

Si riportano di seguito i quadri di sintesi che individuano il residuo di Piano, in modo tale da evidenziare la componente di offerta ancora presente nel Piano.

EVIDENZIAMENTO DELLE ZONE C2.1 ANCORA DISPONIBILI

| ID          | ZTO         | SUPERFICIE TERRITORIALE | STATO DI ATTUAZIONE | DENOMINAZIONE | DENOM. N.   | LOCALITA'  | VOLUME REALIZZATO | VOLUME DA REALIZZARE |
|-------------|-------------|-------------------------|---------------------|---------------|-------------|------------|-------------------|----------------------|
| Progressivo | PRG vigente | Mq                      |                     | PRG vigente   | PRG vigente |            | Mc                | Mc                   |
| 3           | C2.1        | 4 634                   | 4                   |               |             | Pianari    |                   | 4634                 |
| 7           | C2.1        | 4 264                   | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 4264                 |
| 13          | C2.1        | 8 289                   | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 8289                 |
| 18          | C2.1        | 2 178                   | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 2178                 |
| 21          | C2.1        | 5 407                   | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 5407                 |
| 24          | C2.1        | 17 877                  | 4                   |               |             | Marsan     |                   | 17877                |
| 27          | C2.1        | 5 429                   | 4                   |               |             | Marsan     |                   | 5429                 |
| 28          | C2.1        | 3 856                   | 4                   |               |             | Marsan     |                   | 3856                 |
| 30          | C2.1        | 2 752                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 2752                 |
| 31          | C2.1        | 6 002                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 6002                 |
| 34          | C2.1        | 4 832                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 4832                 |
| 35          | C2.1        | 2 558                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 2558                 |
| 37          | C2.1        | 3 846                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 3846                 |
| 38          | C2.1        | 3 906                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 3906                 |
| 39          | C2.1        | 3 237                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 3237                 |
| 43          | C2.1        | 3 067                   | 4                   |               |             | S.Luca     |                   | 3067                 |
| 46          | C2.1        | 5 944                   | 4                   |               |             | Crosada    |                   | 5944                 |
| 47          | C2.1        | 14 103                  | 4                   |               |             | C.Carrara  |                   | 14103                |
| 49          | C2.1        | 3 901                   | 4                   |               |             | Bressani   |                   | 3901                 |
| 51          | C2.1        | 7 735                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 7735                 |
| 53          | C2.1        | 2 285                   | 4                   |               |             | Vallonara  |                   | 2285                 |
| 54          | C2.1        | 6 081                   | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 6081                 |
| 57          | C2.1        | 3 741                   | 4                   |               |             | L.Torresin |                   | 3741                 |
| 59          | C2.1        | 1 400                   | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 1400                 |
| 61          | C2.1        | 938                     | 4                   |               |             | Marostica  |                   | 938                  |
|             |             | 128 258                 |                     |               |             |            | 0                 | 128 262              |



## EVIDENZIAMENTO DELLE ZONE C2.2 ANCORA DISPONIBILI

| ID                 | ZTO                | SUPERFICIE TERRITORIALE | STATO DI ATTUAZIONE | DENOMINAZIONE      | DENOM. N.          | LOCALITA' | VOLUME REALIZZATO | VOLUME DA REALIZZARE |
|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-----------|-------------------|----------------------|
| <i>Progressivo</i> | <i>PRG vigente</i> | <i>Mq</i>               |                     | <i>PRG vigente</i> | <i>PRG vigente</i> |           | <i>Mc</i>         | <i>Mc</i>            |
| 3                  | c2.2               | 4 128                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 6192                 |
| 5                  | c2.2               | 7 157                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 10735                |
| 9                  | c2.2               | 3 430                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 5145                 |
| 19                 | c2.2               | 3 141                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 4711                 |
|                    |                    | <b>17 857</b>           |                     |                    |                    |           | <b>0</b>          | <b>26 783</b>        |

## EVIDENZIAMENTO DELLE ZONE C3 ANCORA DISPONIBILI

| ID                 | ZTO                | SUPERFICIE TERRITORIALE | STATO DI ATTUAZIONE | DENOMINAZIONE      | DENOM. N.          | LOCALITA' | VOLUME REALIZZATO | VOLUME DA REALIZZARE |
|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|--------------------|--------------------|-----------|-------------------|----------------------|
| <i>Progressivo</i> | <i>PRG vigente</i> | <i>Mq</i>               |                     | <i>PRG vigente</i> | <i>PRG vigente</i> |           | <i>Mc</i>         | <i>Mc</i>            |
| 2                  | c3                 | 4 333                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 7 799                |
| 4                  | c3                 | 4 343                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 7 817                |
| 6                  | c3                 | 2 397                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 4 314                |
| 7                  | c3                 | 24 268                  | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 43 682               |
| 8                  | c3                 | 2 024                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 3 643                |
| 9                  | c3                 | 2 732                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 4 917                |
| 10                 | c3                 | 5 257                   | 4                   |                    |                    | Marostica |                   | 9 462                |
|                    |                    | <b>45 354</b>           |                     |                    |                    |           | <b>0</b>          | <b>81 634</b>        |

## EVIDENZIAMENTO DELLE ZONE D2 ANCORA DISPONIBILI

| ID                 | ZTO                | SUPERFICIE TERRITORIALE | STATO DI ATTUAZIONE | LOCALITA' |
|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|-----------|
| <i>Progressivo</i> | <i>PRG vigente</i> | <i>Mq</i>               |                     |           |
| 1                  | d2                 | 7 787                   | 4                   | Marostica |
| 3                  | d2                 | 2 878                   | 4                   | Marostica |
| 7                  | d2                 | 7 959                   | 4                   | Marostica |
| 11                 | d2                 | 4 358                   | 4                   | Marostica |
| 12                 | d2                 | 5 571                   | 4                   | Marostica |
| 14                 | d2                 | 4 431                   | 4                   | Marostica |
| 17                 | d2                 | 6 666                   | 4                   | Marostica |
| 21                 | d2                 | 4 750                   | 4                   | Marostica |
| 26                 | d2                 | 69 049                  | 4                   | Marostica |
| 29                 | d2                 | 45 561                  | 4                   | Marostica |
| 30                 | d2                 | 56 522                  | 4                   | Marostica |
| 31                 | d2                 | 10 642                  | 4                   | Marostica |
| 33                 | d2                 | 49 288                  | 4                   | Marostica |
| 35                 | d2                 | 7 385                   | 4                   | Marostica |
|                    |                    | <b>282 846</b>          |                     |           |

## AREE A STANDARD - STATO DI ATTUAZIONE E PRIMI DATI QUANTITATIVI

| TIPOLOGIA DI SERVIZI        | NUMERO AREE | ZTO          | SUPERFICIE TERRITORIALE COMPLESSIVA | AREE REALIZZATE | AREE NON REALIZZATE |                |          |
|-----------------------------|-------------|--------------|-------------------------------------|-----------------|---------------------|----------------|----------|
| <i>Progressivo</i>          | <i>n</i>    | <i>sigla</i> | <i>Mq</i>                           | <i>Mq</i>       | <i>%</i>            | <i>Mq</i>      | <i>%</i> |
| Aree per l'istruzione       | 19          | Fa           | 50.459                              | 50.459          | 100                 | 0              | 0        |
| Aree di interesse comune    | 47          | Fb           | 81.684                              | 70.081          | 86                  | 11.603         | 14       |
| Aree a verde, gioco e sport | 109         | Fc           | 576.742                             | 221.912         | 38                  | 354.830        | 62       |
| Aree a parcheggio           | 143         | Fd           | 106.433                             | 89.545          | 84                  | 16.888         | 16       |
|                             | <b>318</b>  |              | <b>815.317</b>                      | <b>431.997</b>  |                     | <b>383.321</b> |          |



Come si evince dai quadri soprastanti, il PRG vigente dispone ancora di una offerta di Piano rilevante, quantificabile, in termini di massima, indicativi, in 150.000 mc per le zone C2 e in 145.000 mc per le zone C3 (di riqualificazione e rifunzionalizzazione), in 282.846 mq per la parte produttiva; per quanto riguarda le aree a standard, invece, si nota la realizzazione di tutte le zone per l'istruzione, una disponibilità (14%) di aree di interesse comune e a parcheggio (16%) modesta, e una elevata dote di aree a verde e sport ancora da realizzare (354.000 mq pari al 62%, su cui però vanno valutate le aree a tale destinazione presenti nel settore collinare e nei pressi del Castello superiore).



Elaborato: Tavola 4.6 – Sprawl urbano o frammentazione del territorio

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: PRG vigente

Metodologia: Consumo di suolo

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

A partire dalla fine degli anni Settanta la ricerca di luoghi più salubri unita all'aumento dei prezzi degli immobili nelle maggiori città ha prodotto l'esodo dai centri urbani e ha contribuito al fenomeno di deconcentrazione delle città che ha assunto il nome di urbanizzazione diffusa o sprawl, termine che si riferisce a "modalità di urbanizzazione caratterizzata da basse densità abitative e abbondante occupazione di suolo".

Questa antropizzazione diffusa sommata alla ricerca dell'efficienza di certi ecosistemi (per esempio agrari) e all'enfatizzazione che la società occidentale conferisce agli aspetti tecnologici piuttosto che biologici determina un contrasto sempre più marcato tra il paesaggio antropico e quello naturale.

Il fenomeno dello sprawl urbano determina nel territorio una serie di problemi, probabilmente maggiori rispetto a quelli prodotti dalla città cosiddetta densa: ad esempio produce un notevole consumo di suolo, in quanto lo spazio effettivamente occupato dagli edifici sparsi è solo una piccola parte dello spazio effettivamente influenzato dalla presenza degli edifici stessi.

La frammentazione che questi determinano influisce sulla possibilità di uso del territorio circostante e sulle relazioni che permettono il funzionamento del sistema paesistico.

Nella rappresentazione cartografica gli ambiti color ocra corrispondono alle fasce di territorio in cui è sentita l'influenza degli edifici e delle infrastrutture nel paesaggio agrario; si noti come gli spazi rimanenti costituiscano per lo più aree di risulta in cui diventa molto difficile praticare un'agricoltura multifunzionale che contenga anche le funzioni utili al benessere degli abitanti; in alcuni ambiti del territorio del sistema urbano lo spazio perso a causa dello sprawl urbano copre il 50% del territorio, a fronte di superfici occupate dagli edifici inferiori al 10%. Questo comporta e determina una frammentazione tale del territorio da rendere impossibile l'organizzazione di spazi salubri multifunzionali oltre ad andare ad aumentare l'individualismo in quanto si limitano gli spazi collettivi a favore di unità abitative totalmente autonome.

L'urbanizzazione diffusa richiede grandi quantità di energia a parità di abitanti; l'elevato consumo di suolo e la rapida trasformazione del paesaggio tradizionale inducono localmente la riduzione di habitat e di biodiversità e la perdita di riconoscibilità a favore di una omologazione dei luoghi e degli stili di vita e riduzione dei rapporti sociali. Inoltre l'aumento dei consumi energetici e dei materiali da costruzione prodotti dalle tipologie insediative a bassa densità ha ricadute vastissime.



Lo sprawl altresì aumenta fortemente la dipendenza dal trasporto privato, con una richiesta di infrastrutture per la viabilità, aumento del traffico e dell'inquinamento globale.

Per il calcolo dello sprawl urbano è stato creato un buffer di 50 metri attorno agli edifici a destinazione produttiva, un buffer di 30 metri attorno al resto dell'edificato, un buffer di 15 metri lungo gli edifici minori (annessi, baracche...).

E' stato altresì inserito di sfondo l'ambito urbanizzato così come da strumenti urbanistici comunali.

Le dimensioni dei buffer sono state attribuite in base alla raccolta di diverse fonti bibliografiche e tecniche, che hanno permesso di individuare dimensioni medie di disturbo (e di ingombro) prodotte dagli insediamenti e dalle infrastrutture lineari.

Le considerazioni che emergono dall'elaborato sono le seguenti:

- Esiste una saldatura lineare, lungo la strada Vecchia Gasparona, laddove si assiste sostanzialmente ad un continuum urbanizzato e antropizzato degli spazi lineari, con una compromissione, anche rilevante, dell'eventuale spazio per un corridoio nord-sud;
- la crescita urbana del capoluogo è avvenuta a corona del nucleo storico, per inserimenti e addizioni continue al tessuto principale, all'interno di una sorta di semicerchio con fuoco nel centro murato;
- Il paesaggio rurale ha un consumo di suolo dovuto a fenomeni di sprawl urbano accettabili, così come la collina, laddove gli insediamenti sono prevalentemente di tipo lineare disposti lungo la viabilità locale.

I temi di progetto sono individuabili in:

- Il telaio ambientale visto come infrastruttura ambientale primaria, non risolvibile all'interno del perimetro comunale;
- Le campagne urbane e i vuoti interclusi;
- Il consumo di suolo;
- Le aree verdi pubbliche (e private).



Elaborato: Tavola 5.1 – I luoghi della produzione

Base cartografica di riferimento: Ctrn

Altri riferimenti:

Fonte: PRG vigente

Metodologia: Tipi e modelli di aree produttive

Elementi geometrici prodotti: Aree

Scala di lavoro: 2.000 – 5.000

Scala di restituzione: 10.000

La lettura del sistema produttivo per il territorio comunale è stata avviata a partire dalla individuazione dei cosiddetti territori della produzione, ovvero modelli e forme dei territori della produzione e loro contestualizzazione territoriale e geografica e settoriale.

Tale rappresentazione permette di andare a distinguere modelli e politiche di intervento differenti a seconda del modello di impianto produttivo considerato, partendo dal presupposto che ogni modello produttivo comporta e si porta dietro effetti e impatti differenti sugli altri sistemi considerati.

La scelta e la rappresentazione degli ambiti individuati e la loro rappresentazione territoriale (estensione, forma, relazioni) discende dalla loro significativa e dalla loro entità (e rappresentanza) territoriale rispetto al tema analizzato e più in generale sull'assetto produttivo e non solo del territorio, in termini di distribuzione, in termini di opportunità, in termini di criticità.

Sinteticamente i criteri (primi criteri) considerati nella definizione degli ambiti e dei relativi modelli fa riferimento a:

- Condizioni di continuità territoriale del modello produttivo, anche a scala sovra comunale;
- Indicazioni desunte sommariamente dai vari strumenti urbanistici comunali;
- Assetto e previsioni infrastrutturali.

I tre territori o modelli produttivi individuati fanno riferimento a:

- Macroambiti produttivi strutturati (parte sud comunale);
- Territori della produzione della piccola e media impresa (asse storico est-ovest);
- Attività sparse in zona impropria.

#### *Macroambiti produttivi strutturati*

Tale modello fa riferimento alle grandi (per estensione, per immagine, per percezione, per bacino di scala) aree a destinazione produttiva, terziaria, artigianale, che si presentano ambiti urbanizzati strutturati per la destinazione stessa.

I temi e le condizioni insediative caratterizzanti l'ambito sono:

- L'assoluta presenza di edifici e complessi a destinazione produttiva, artigianale, terziaria;



- Assenza di gerarchia forte tra i diversi materiali urbani dell'ambito (infrastrutture, manufatti, spazi aperti);
- Processi di ampliamento dell'ambito;
- Scarsa qualità degli spazi pubblici in genere e anche scarsa dotazione di servizi alla persona e alla impresa;
- Valore residuale dello spazio aperto intercluso tra le infrastrutture e tra queste e le aree industriali (produttive) che si connotano spesso come recinti impermeabili con un fronte e un retro da riprogettare;

Tali ambiti si caratterizzano quindi per caratterizzare e denominare un luogo e un sistema, che si eleva dal piano ove è inserito e si posiziona in un livello di indipendenza, soprattutto in termini di territorialità; in tal maniera gli ambiti si collocano nel territorio in modo indipendente dal proprio territorio comunale o propri territori comunali di riferimento per posizionarsi in un contesto territoriale privo di confini ridotti amministrativi. La struttura poi articolata e ordinata della loro urbanizzazione e organizzazione ne determina una loro natura prevalentemente centripeta, ovvero con la definizione di una soglia o di un limite che guarda al suo interno.

#### *Territori della produzione e della piccola media impresa*

Tale modello fa riferimento alle strip o strade produttive e terziarie minori (e storiche), formatesi per insediamenti spontanei e non strutturati, laddove l'asse infrastrutturale (anche minore) costituisce l'affaccio e l'accesso alla stessa; tale tipologia è spesso correlata al tessuto insediativo a destinazione residenziale, laddove la sequenza "urbana" di fronte è spesso rappresentata dall'alternanza casa-attività.

Appartengono a tale modello gli ambiti produttivi minori che prevalentemente costituiscono gli assi viari.

I temi e le condizioni insediative caratterizzanti l'ambito sono:

- La commistione di tessuto a destinazione residenziale e tessuto a destinazione commerciale, produttiva, terziaria, artigianale (minore);
- Processi di rifunzionalizzazione degli ambiti della produzione;
- Impatti significativi sui contesti urbani dei tessuti locali, specialmente in termini di viabilità e di inquinamento.

In questi luoghi o ambiti non si osserva una regola o un modello insediativo preciso, ma piuttosto si osservano dinamiche di assestamento lungo la viabilità principale o secondaria, non strutturate, frutto di logiche insediative sparse e spontanee, spesso legate anche al modello insediativo casa-capannone.

In questo ambito lineare il fronte strada costituisce anche qui l'elemento di comunicazione e accesso, laddove però è minore il senso di rappresentazione e comunicazione.





### 3. Temi di Piano

## Infrastrutture e mobilità

### **Mobilità**

L'area di Marostica fa parte di un contesto territoriale in cui le dinamiche economiche hanno determinato fenomeni di espansione urbana che ha portato ad una dispersione insediativa, fenomeno generale dei paesi industriali, che appare particolarmente accentuato nel Veneto. Tale situazione genera effetti negativi dal punto di vista trasportistico. Infatti, se da un lato si hanno costi pubblici molto elevati per fornire servizi di trasporto collettivo, dall'altro si hanno fenomeni di congestione ed inquinamento per l'inevitabile prevalenza della mobilità individuale, insuperabile dal trasporto collettivo per tempi, livelli di accessibilità e comfort.

La risoluzione delle criticità legate al sistema della mobilità si presenta come un obiettivo indiscutibile per le Pubbliche Amministrazioni, sia per l'importanza del livello di accessibilità sullo sviluppo economico in un'area, sia per i problemi legati all'inquinamento. Le carenze dell'offerta di trasporto, gli impatti derivanti dalla commistione di elementi statici e dinamici del sistema urbano, gli impatti sull'ambiente e sugli insediamenti derivanti dal carico veicolare, sono i tre temi che devono essere analizzati per evidenziare le carenze e criticità e definire le azioni per la loro risoluzione.

Per comprendere in modo adeguato tale complessità, è necessario analizzare sia la dotazione infrastrutturale, sia la domanda di mobilità che ne determina i livelli di utilizzo. In questa sezione verranno descritte sinteticamente le componenti della mobilità che caratterizzano il territorio di Marostica, le metodologie utilizzate e i primi risultati che evidenziano le principali criticità.

### **Quadro generale sistema mobilità**

#### Piano Regionale dei Trasporti

Nel rapporto finale del Piano Regionale dei Trasporti adottato con D.G.R. n. 1671 del 05/07/05, viene evidenziato il quadro infrastrutturale che definisce l'ossatura principale dei collegamenti regionali.

I Corridoi transeuropei vengono qualificati come "multimodali", non corrispondono, infatti, ad un tracciato ma sono dei connettori attraverso i quali passano il trasporto di merci, di persone, di energia e di sistemi di telecomunicazione. I Corridoi transeuropei rappresentano l'ossatura portante del disegno geopolitico e di integrazione economica tra l'Europa comunitaria. I Corridoi interessanti il Veneto sono i seguenti:

- Corridoio Est-Ovest (Corridoio V Lisbona-Kiev);
- Area centrale del corridoio Est-Ovest;
- Corridoio Adriatico;
- Corridoio Tirreno - Brennero;
- Corridoio Adriatico – Brennero.



Il Veneto assume un ruolo centrale in questo sistema e il PRT evidenzia i limiti del sistema infrastrutturale veneto e la conseguente necessità di un apparato di servizi di rango superiore. Nell'analisi della situazione attuale vengono messe in evidenza le criticità che caratterizzano le reti stradali urbane, che spesso devono sopportare i carichi crescenti dei movimenti sistematici e non sistematici giornalieri con la conseguente esigenza di gerarchizzare le rete viaria distinguendo tracciati dedicati allo spostamento di scorrimento da quelli di distribuzione capillare al sistema insediativo.

I collegamenti est-ovest saranno costituiti dalla futura Pedemontana e dalla Nogara-Mare, determinate a sgravare l'autostrada A4, vicina alla saturazione.

Il PRT analizza il sistema insediativo veneto dando un ruolo fondamentale alle componenti insediative delle aree urbane venete definendole attrattori di traffico pendolare dal tessuto residenziale urbano ed extraurbano, e di utenti sia dall'esterno che dall'interno delle città stesse:

- I centri storici, ormai in larga misura risanati, hanno affermato la loro forte valenza simbolica, sviluppando specializzazioni turistico-commerciali ricreative tanto in funzione degli abitanti che dei visitatori. Parte rilevante degli abitanti tradizionali si sono allontanati e nuovi ceti medio-alti sono parzialmente subentrati assieme ad una terziarizzazione di tipo professionale, particolarmente legata alle principali funzioni amministrative pubbliche.
- Il fenomeno tende a propagarsi anche a talune zone semicentrali di più vecchia formazione: in questo contesto il tema della pedonalizzazione delle aree più centrali va lentamente affermandosi.
- Le zone residenziali sono andate dilatandosi verso le periferie, e anche oltre a queste, nelle prime e seconde cinture, con densità insediative medie e basse, che aumentano la domanda di pendolarismo, con ampio ricorso al trasporto individuale e crescente congestione nelle ore di punta.
- Il fenomeno ha carattere strutturale, legato al benessere, al miglioramento degli standard abitativi e dallo stile di vita: questo modello affida alla mobilità individuale parte sostanziale della libertà di scelta nel tempo libero e nelle relazioni sociali.
- Le nuove zone commerciali-direzionali costituiscono una tipologia insediativa supportata da una forte domanda, che ha prodotto una serie di trasformazioni adattive di tessuti esistenti, ma anche significative nuove espansioni periurbane.

In prospettiva l'obiettivo è di portare a coerenza l'evoluzione dei tessuti urbani dei centri principali con la rete di comunicazione primaria della regione e, soprattutto, con le aree e i nodi di scambio intermodale previsti al servizio delle città e del cuore metropolitano.

Si tratta di combinare due ordini di variabili: da un lato la natura della domanda di mobilità espressa dagli attrattori di traffico presenti

(amministrazione, uffici, commercio, istruzione, sanità), valutata sulla base delle loro caratteristiche specifiche – quelli che attraggono solo gli addetti e quelli che attraggono addetti e utenti; dall'altro l'accessibilità propria dei diversi tipi di localizzazione

(centrale, semicentrale, periferica, extraurbana) in rapporto alla struttura della offerta di mobilità esistente o producibile, sia pubblica

che privata. Da ciò emerge con evidenza l'importanza di una gestione strategica della mobilità urbana come fattore di successo di una città nell'attrarre imprese e visitatori, tanto più in un contesto metropolitano dove possono presentarsi alternative diverse di localizzazione di una stessa attività.

Allo stato attuale, i luoghi potenzialmente notevoli per la mobilità delle persone offerti dal sistema urbano del Veneto sono costituiti

da:

- Stazioni urbane centrali;
- Stazioni SFMR periurbane;
- Caselli autostradali;
- Intersezioni tra percorsi radiali e percorsi anulari urbani;
- Intersezioni tra viabilità di accesso aeroportuale e viabilità ordinaria.

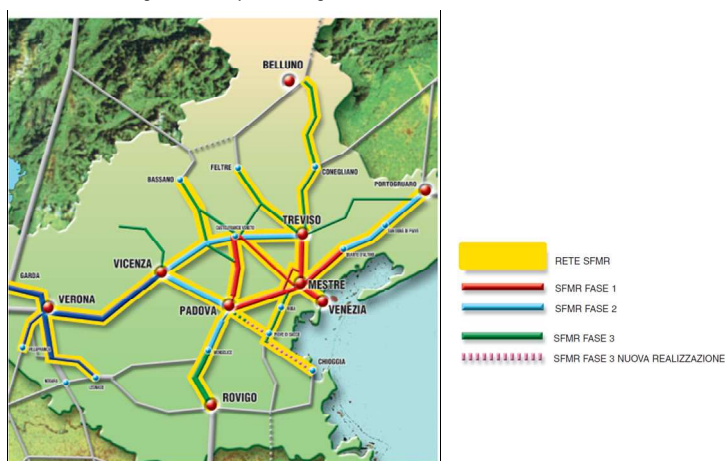
Rispetto a questa struttura – fisica e tipologica – dei luoghi notevoli per accessibilità, va impostata un politica urbana e metropolitana

condivisa, capace di mobilitare nel medio periodo decisioni e misure attorno ad un più efficace nesso tra accessibilità e localizzazioni.

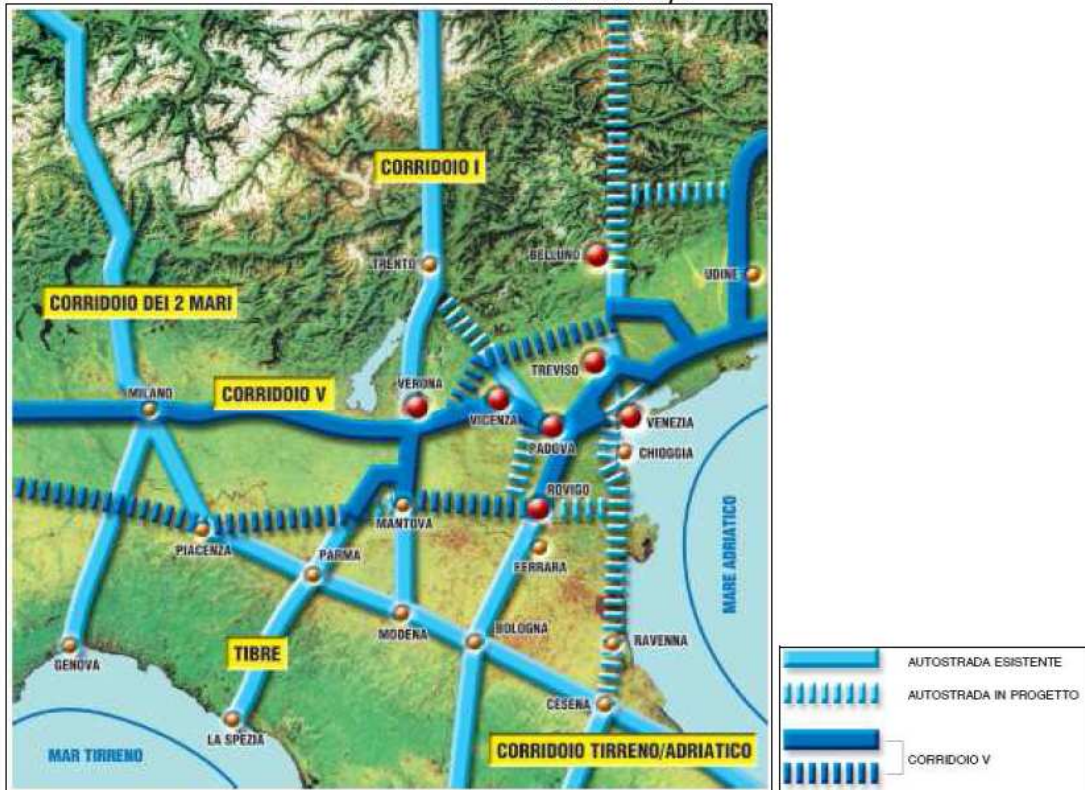
Per quanto riguarda il servizio ferroviario il progetto SFMR riguarderà le tratte che interessano l'area del bassanese in terza fase.

La connettività e la messa e rete delle diverse modalità di trasporto dalla grande alla piccola scala, diventa quindi un obiettivo anche per la pianificazione comunale.

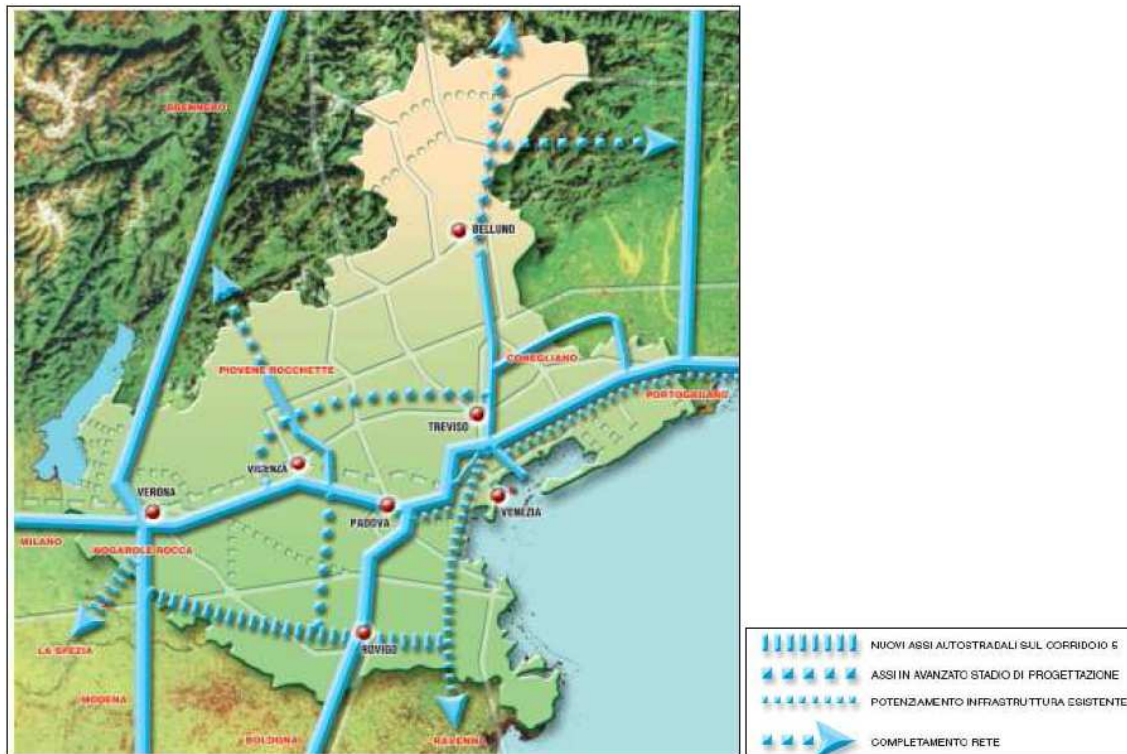
Rete SFMR. Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto - Quaderno di Sintesi



Corridoi transeuropei. Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto - Quaderno di Sintesi



Rete Autostradale. Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto - Quaderno di Sintesi



### Piano territoriale di Coordinamento Provinciale

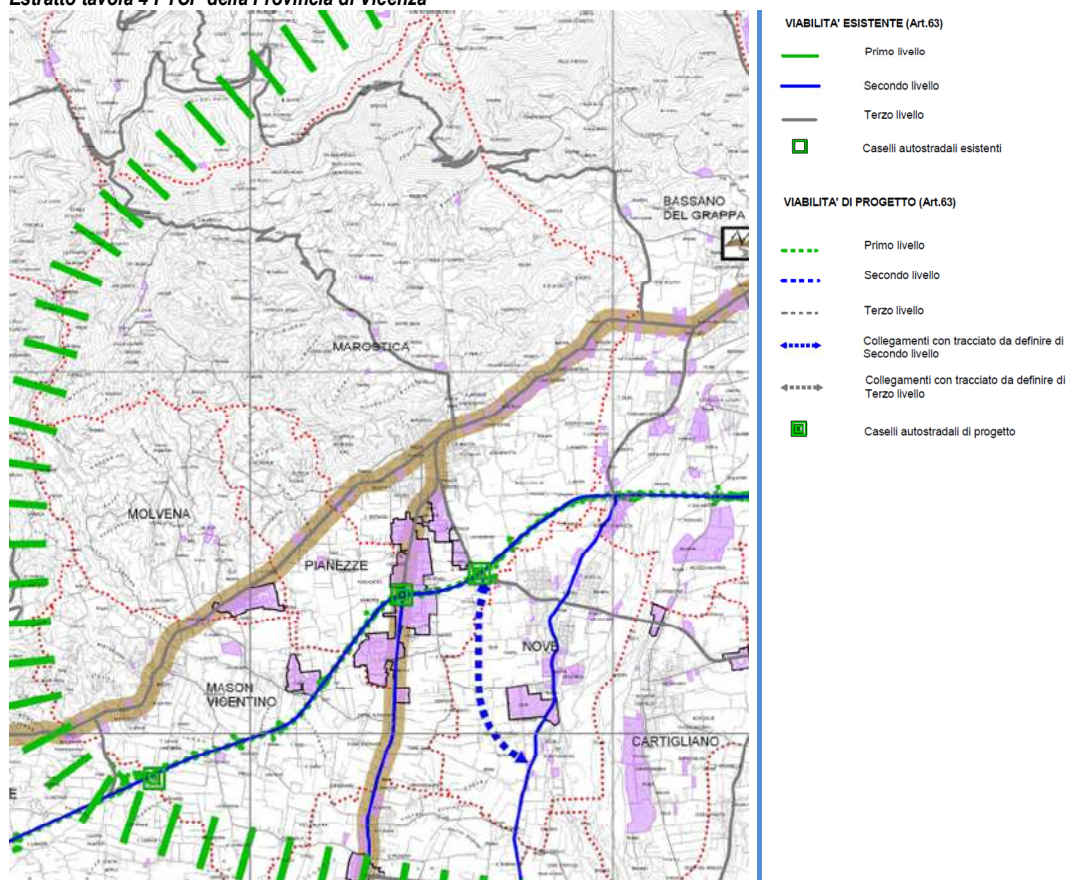
Il PTCP definisce la rete di interesse provinciale per la mobilità delle persone e delle merci, gerarchizzata in livelli fra loro integrati che costituiscono il "sistema della mobilità". La gerarchizzazione della rete ha lo scopo di definire i criteri di priorità nel fissare gli interventi per la programmazione di settore a livello provinciale.

La rete viaria provinciale che interessa il territorio di Marostica è stata identificata come segue:

- SP111 Gasparona è classificata come rete di II secondo livello che identifica le principali infrastrutture di interesse provinciale e interprovinciale che costituiscono l'ossatura portante del sistema dei collegamenti, sul quale si attesta e organizza la rete di distribuzione. La rete stradale principale garantisce i collegamenti sia interprovinciali sia intraprovinciali e di collegamento con la rete di primo livello.
- SPV costituisce l'infrastruttura di progetto di primo livello che identifica il sistema delle connessioni esistenti e di progetto d'area vasta. La rete stradale di interesse interregionale, nazionale, costituita dalla rete autostradale e superstrade.

Gli altri collegamenti intercomunali sono classificati come rete di terzo livello. Il PTCP classifica la SP248, dall'intersezione con la SP111 e futura SPV come rete di secondo livello, mentre declassa a terzo livello l'infrastruttura nel tratto di attraversamento dell'area urbana.

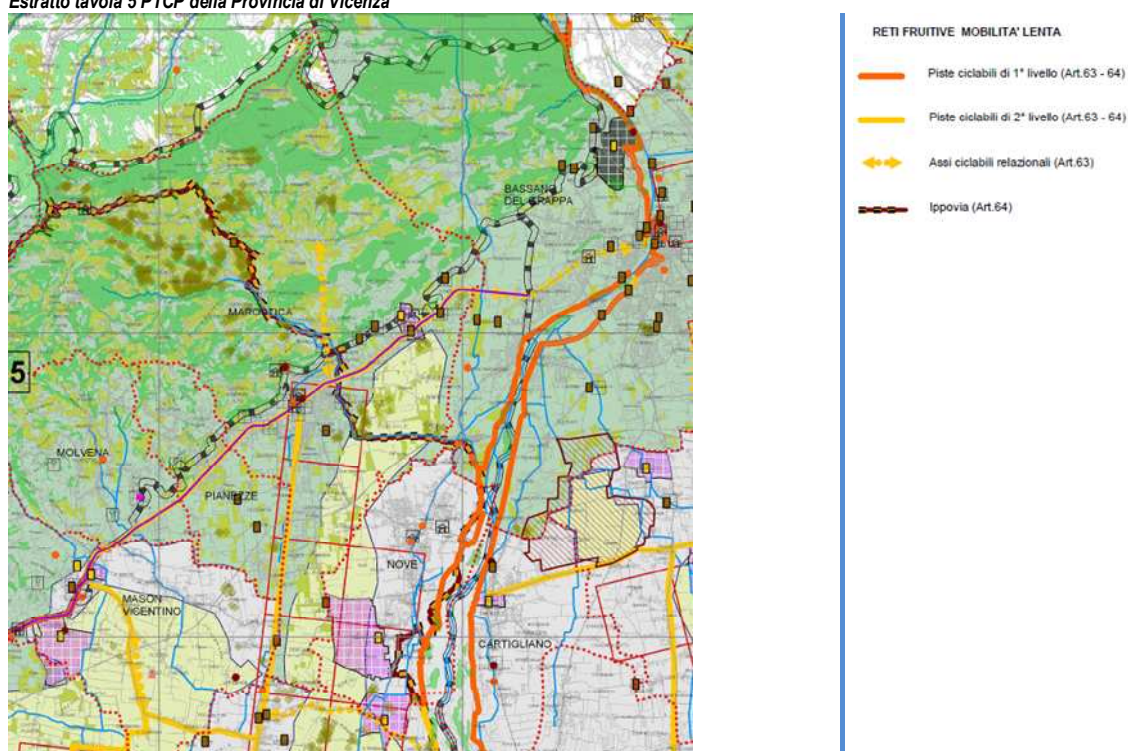
**Estratto tavola 4 PTCP della Provincia di Vicenza**



Il PTCP nella tavola 5 identifica il sistema della mobilità lenta, orientato alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale con modalità leggere e lente, costituito da percorsi ciclabili, da tracciati storici e dalle ippovie. La rete dei collegamenti ciclabili è così definita:

- a. primo livello: rete piste ciclabili di collegamento interprovinciale con valenza regionale;
- b. secondo livello: piste ciclabili di collegamento intercomunale con valenza provinciale individuate dal PTCP;
- c. assi ciclabili relazionali: la cui rappresentazione in cartografia non definisce un tracciato ma la necessità di creare il collegamento che dovrà essere definito in accordo con i Comuni interessati.

Estratto tavola 5 PTCP della Provincia di Vicenza



#### *Le Direttive per il sistema della mobilità*

Il PTCP definisce una serie di direttive per PAT-PATI al fine di raggiungere l'integrazione tra pianificazione della mobilità e pianificazione urbanistica. Le direttive si suddividono in:

- direttive generali che dettano alla pianificazione comunale criteri per aumentare l'efficacia complessiva dell'offerta di mobilità, risolvendo le problematiche legate all'attraversamento, accesso e penetrazione dei centri urbani, attuazione delle misure di moderazione del traffico e la diminuzione degli accessi sulle strade provinciali di secondo e terzo livello;



- direttive per la mobilità sostenibile allo scopo di sviluppare una connessione tra la rete di mobilità lenta sovracomunale con quella comunale, che dovrà essere interconnessa alla rete delle piste ciclabili riportata dal PTCP e le principali polarità delle aree urbane;
- direttive per la pianificazione che definiscono disposizioni per l'accesso alle strade provinciali per i nuovi insediamenti che deve garantire adeguati livelli di servizio in base ai carichi veicolari generati dai nuovi insediamenti;
- le direttive inoltre definiscono che nelle norme dei PAT/PATI dovranno essere previste specifiche direttive per il PI al fine di valutare la sostenibilità del carico urbanistico sulla rete viaria e indicazioni sulla localizzazione delle attività che prevedono rilevanti movimentazioni di mezzi.

Il Comune dovrà subordinare l'attuazione di interventi di significativa entità relativi a previsioni ricadenti in aree di espansione o di trasformazione urbanistica, delle ricadute sul sistema della mobilità. Il PTCP individua come previsioni di significativa entità gli interventi con superficie territoriale uguale o superiore a 5 ettari o volume edificabile pari ad almeno 50.000 mc o che comportino la realizzazione di spazi a parcheggio in misura uguale o superiore a 10.000 mq e le attività che prevedono rilevanti movimentazioni di mezzi.

### **Inquadramento**

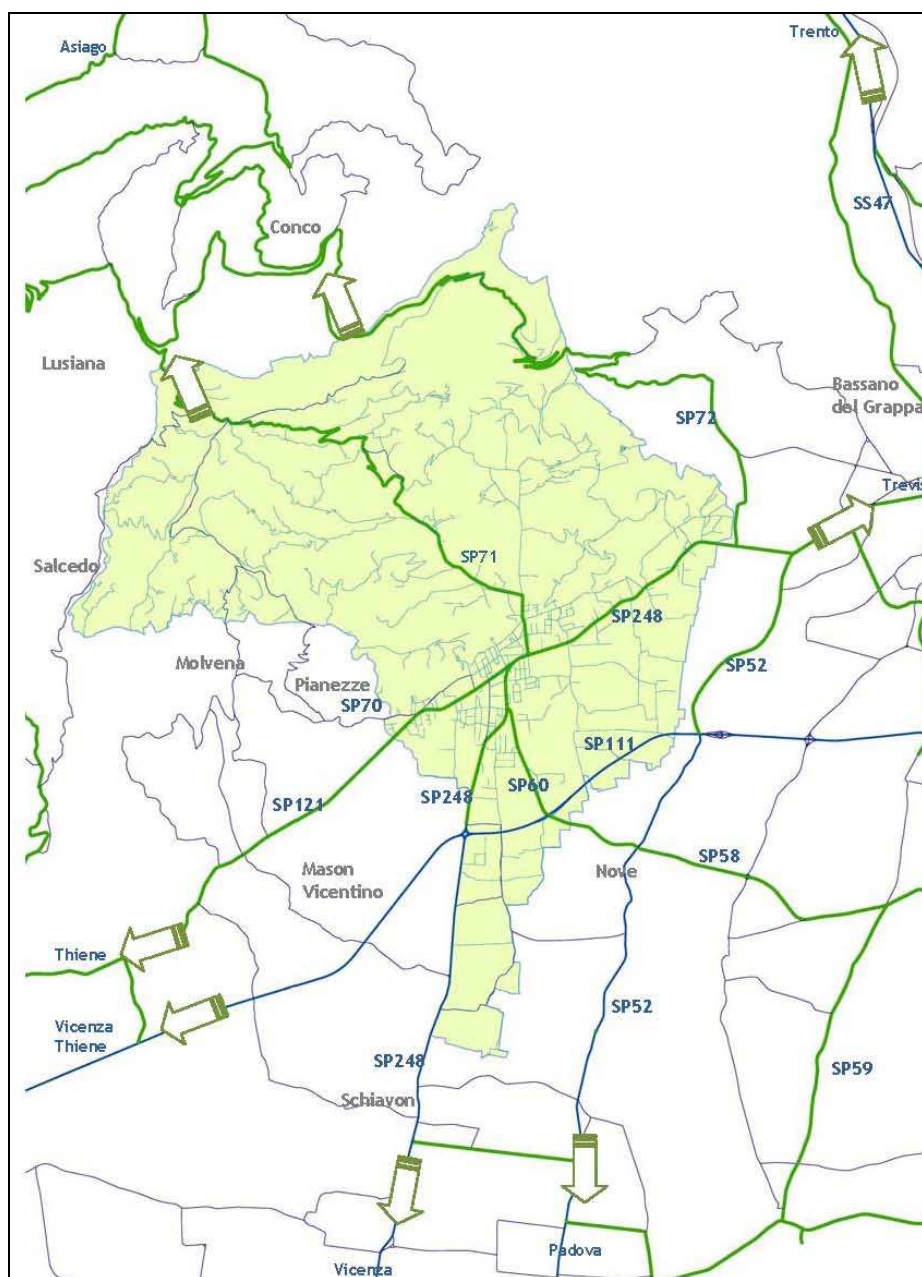
Il territorio comunale di Marostica è inserito in un reticolo di strade provinciali i cui assi principali sono costituiti da:

- l'asse storico della Vecchia Gasparona SP121;
- l'asse storico della Strada Schiavonesca-Marosticana SP248 che collega con direzione nord-sud il centro con Vicenza e Bassano del Grappa;
- la Nuova Gasparona SP111 che, parallelamente all'asse storico, attraversa il territorio aperto e si configura come una delle principali arterie di collegamento a carattere sovracomunale e territoriale.

L'assetto viario di collegamento intercomunale è costituito inoltre, da viabilità secondaria SP70 Monteferro che collega i centri urbani di Pianezze e Molvena. L'area collinare è collegata principalmente dalla SP 71 Rameston, mentre la penetrazione da sud-est è garantita dalla SP60 Nove che si collega con la SP52 in direzione Padova.



## Inquadramento sistema viario



Su questa rete si innesta la rete comunale che mette in connessione gli elementi insediativi il reticolo viario principale.

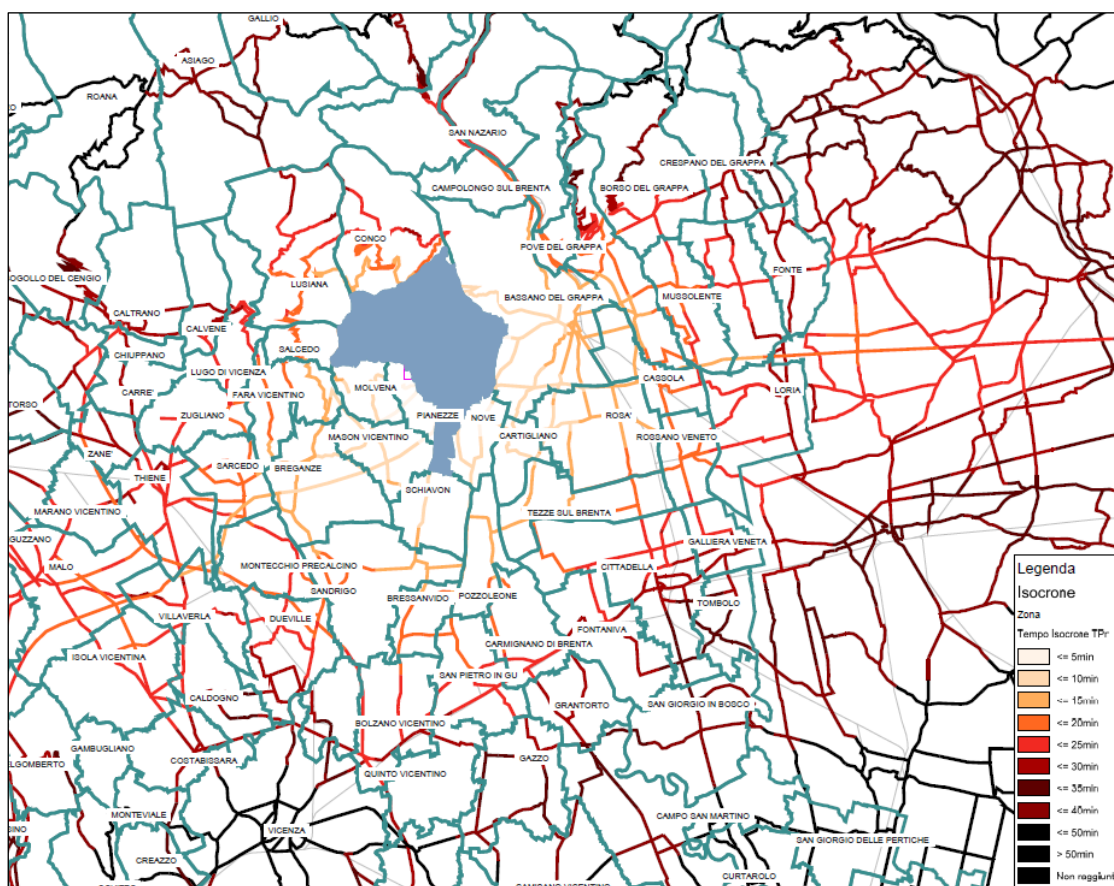
La realizzazione della SP111 ha spostato gran parte del traffico di attraversamento al di fuori del tracciato storico e del centro urbano. Tuttavia, la viabilità provinciale caratterizza ancora negativamente l'area del centro urbano, con particolare riferimento a problemi di inquinamento, sicurezza e accessibilità al territorio stesso.

La figura seguente rappresenta una stima dei tempi di percorrenza a rete carica (flussi veicolari/ora) che vengono visualizzati come isocrone. Le isocrone rappresentano lo spazio compreso nella distanza percorribile in un dato tempo con un mezzo predefinito.

Per quanto riguarda il livello di accessibilità, si evidenzia come il territorio comunale sia ben collegato nel raggio di 10 Km. I collegamenti esistenti garantiscono tempi di percorrenza al di sotto dei 10 minuti, fatta eccezione per i collegamenti collinari, per i quali la geometria stessa della strada determina rallentamenti.

Oltre questo buffer si evidenzia un aumento dei tempi di percorrenza

che arriva oltre i 60 minuti per raggiungere Vicenza, mentre si evidenziano minori tempi di percorrenza per aggiungere l'area di Thiene-Schio.



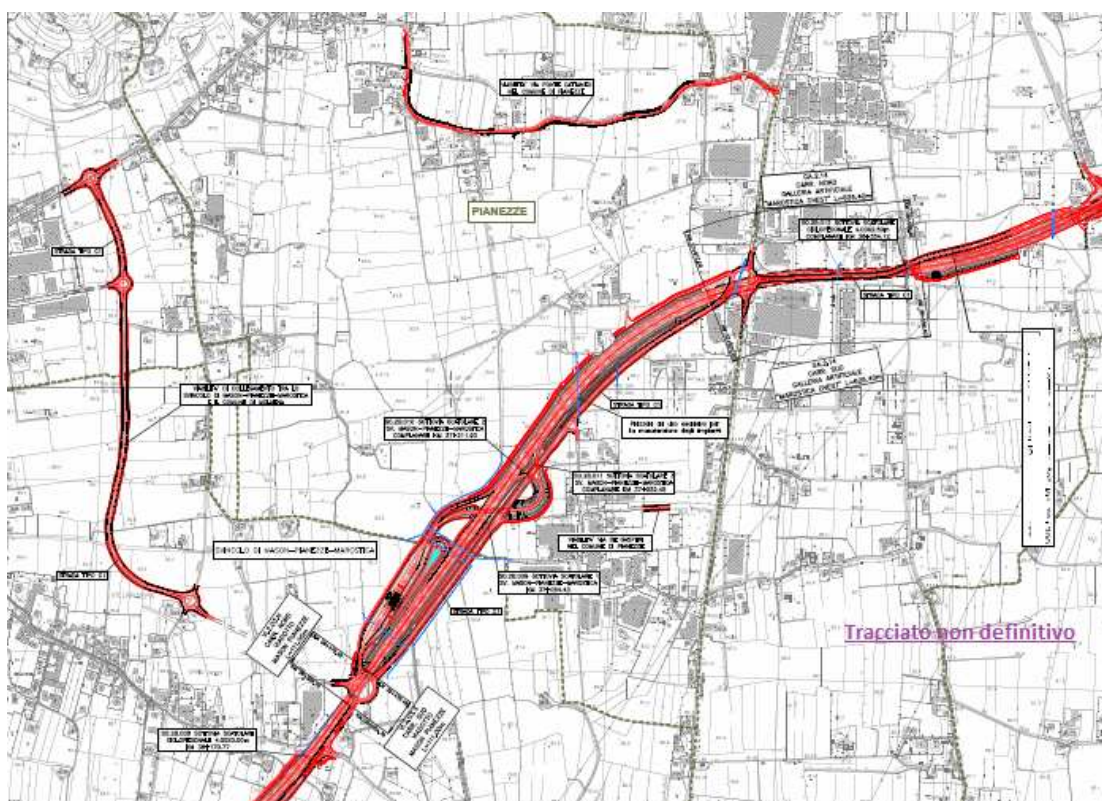
Isocrone dalla zona di Marostica

## La Superstrada Pedemontana Veneta

La Superstrada Pedemontana Veneta interessa il territorio di Marostica a sud dell'abitato in corrispondenza del tracciato della attuale SP111. L'area di Marostica è interessata dal 2° lotto di realizzazione dell'infrastruttura. Il progetto nella sua fase definitiva prevede una variazione nella posizione del casello di accesso, inizialmente previsto in comune di Marostica, è stato spostato più a ovest nel territorio comunale di Pianezze. Lo spostamento è oggetto di un protocollo d'intesa tra i comuni coinvolti, la Regione Veneto, Provincia di Vicenza e Commissario delegato, sottoscritto a febbraio 2012.

Il lotto 2 prevede la realizzazione del tratto tra l'interconnessione con la A 31 e lo svincolo di Mussolente - Loria. Tra il km 28+200 ed il km 48+000, l'andamento della SPV coincide con quello della SP 111 "Nuova Gasparona" affiancandosi ad essa in alcuni tratti ed in altri sovrapponendosi all'attuale sede. Il progetto prevede la realizzazione di viabilità complanare nel tratto compreso tra Bassano e Breganze. La SPV attraversa il territorio comunale di Marostica in galleria artificiale.

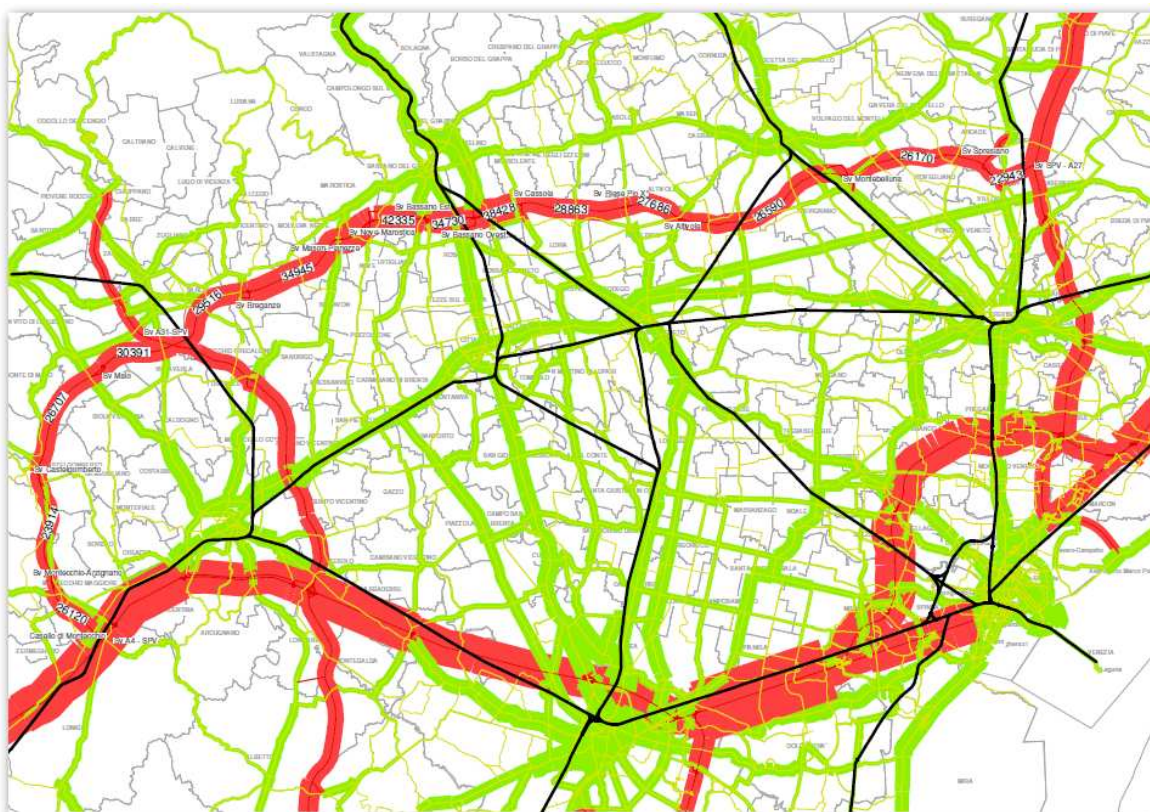
Il progetto prevede la realizzazione di due collegamenti ai comuni di Pianezze e di Molvena che collegano direttamente alla superstrada la zona produttiva di Molvena e l'abitato di Pianezze, che attualmente gravano sulla SP121.



I dati disponibili relativi alle simulazioni del traffico prevedono un flusso veicolare giornaliero di oltre 50.000 veicoli equivalenti/giorno. I dati rilevati dalla provincia di Vicenza nel 2006 registravano un passaggio sulla viabilità provinciale (SP111) di circa 30.000 veicoli equivalenti giornalieri. Se le stime corrette avremo nel 2023 un aumento del volume di traffico di oltre 20.000 veicoli equivalenti nelle 24 ore.

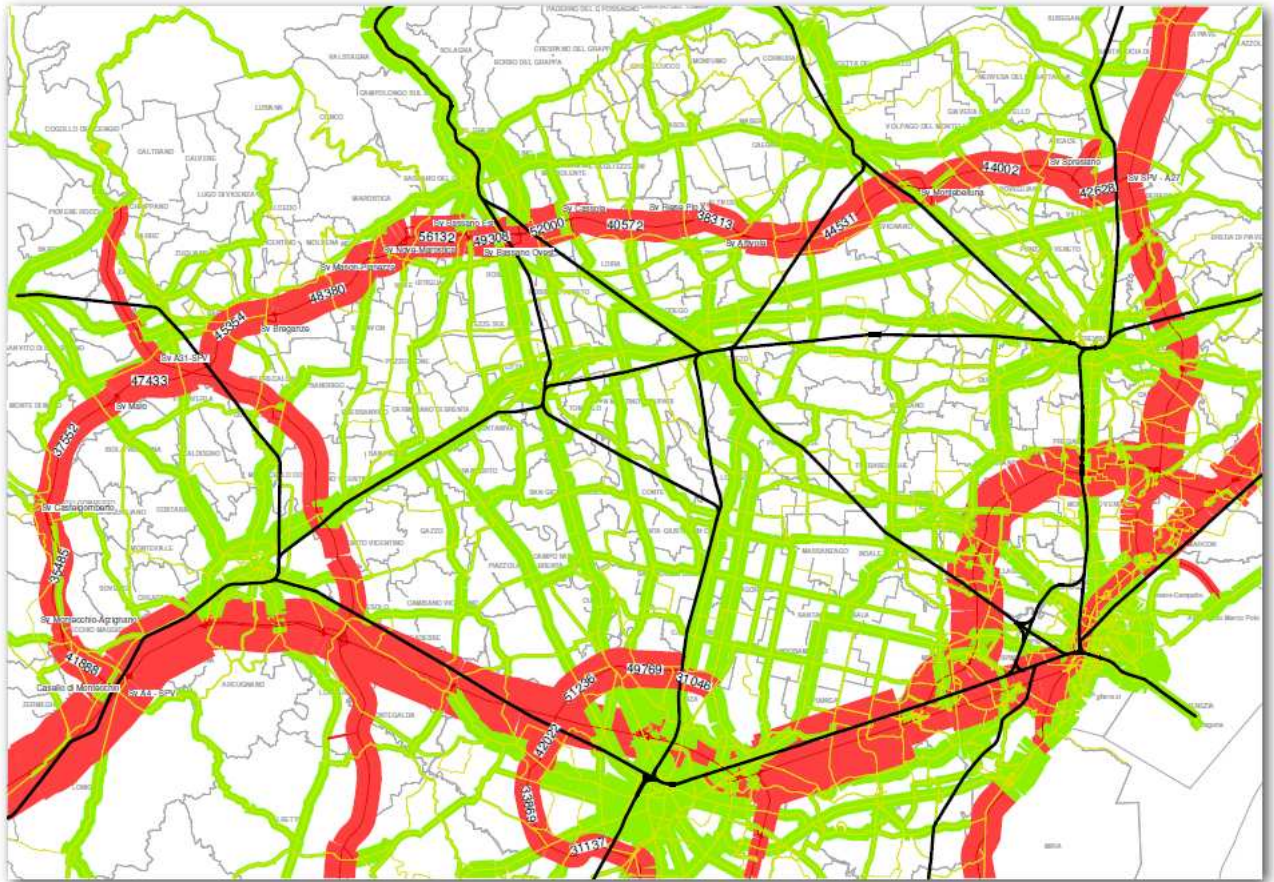
| Tratta dal casello di: Al casello di: |                        | Flussi veiceq/24h |               |               |
|---------------------------------------|------------------------|-------------------|---------------|---------------|
|                                       |                        | 2010              | 2023          | 2035          |
| A4                                    | Montecchio             | 29.721            | 46.357        | 47.022        |
| Montecchio                            | Montecchio - Arzignano | 26.120            | 41.888        | 45.311        |
| Montecchio -                          | Castelgomberto         | 23.914            | 35.512        | 44.593        |
| Castelgomberto                        | Malo                   | 26.707            | 37.552        | 50.080        |
| Malo                                  | A31-Dueville           | 30.391            | 47.433        | 59.456        |
| A31 - Dueville                        | Breganze               | 29.516            | 45.354        | 54.340        |
| Breganze                              | Mason-Pianezze         | 34.945            | 46.380        | 55.755        |
| Mason-Pianezze                        | Marostica-Nove         | 42.709            | 54.763        | 56.111        |
| Marostica-Nove                        | Bassano ovest          | 42.335            | 56.132        | 58.782        |
| Bassano ovest                         | Bassano est            | 34.730            | 49.308        | 53.336        |
| Bassano est                           | Cassola-Loria          | 36.428            | 52.000        | 57.233        |
| Cassola-Loria                         | Riese Pio X°           | 28.863            | 40.572        | 43.291        |
| Riese Pio X°                          | Altivole               | 27.756            | 38.313        | 44.830        |
| Altivole                              | Montebelluna           | 26.590            | 44.531        | 51.919        |
| Montebelluna                          | Spresiano              | 26.170            | 44.002        | 49.932        |
| Spresiano                             | A 27                   | 22.943            | 42.628        | 58.130        |
| <b>MEDIA PONDERATA</b>                |                        | <b>29.070</b>     | <b>43.920</b> | <b>51.360</b> |

**Flussogramma veicoli equivalenti previsioni al 2010 (fonte pubblicazione Regione Veneto, SIS, Pedemontana:La via dell'identità)**





**Flussogramma veicoli equivalenti previsioni al 2023 (fonte pubblicazione Regione Veneto, SIS, Pedemontana:La via dell'identità)**



Gli studi effettuati per lo studio d'impatto ambientale prevedono una generale diminuzione dei flussi veicolari pari al 20% sulla viabilità ordinaria.

**Variazione percentuale del traffico attuale dovuta alla realizzazione della SPV**

fonte: sintesi non tecnica SIA Pedemontana

| Viabilità esistente   | Variazione % dell'attuale traffico dovuta alla realizzazione della SPV |
|---|--|
| Tratta della A4 da Montebelluna (innesto SPV) e Vicenza Est | -25%   |
| Viabilità ordinaria tra Bassano del Grappa e Thiene         | -20 %  |
| Rete della viabilità ordinaria a nord di Vicenza città      | -18 %  |
| Viabilità ordinaria tra Bassano del Grappa e Cornuda        | -20 %  |
| Viabilità ordinaria tra Montebelluna e Bassano del Grappa   | -15%   |
| Tratta della A4 da Spresiano a Conegliano                   | +10 %  |
| Viabilità ordinaria tra Vicenza e Cittadella                | -15%   |
| Tratta della A4 che va Vicenza a Mestre -Treviso Nord       | -2% / -5%  |



La SPV è una superstrada che prevede il pagamento di pedaggio. E' prevista un'esenzione dal pedaggio, per i residenti dei comuni interessati dal tracciato a partire dal casello più vicino al comune di residenza, per 21 chilometri in entrambe le direzioni.

L'esenzione sarà totale per i primi dodici anni dall'entrata in esercizio della Superstrada Pedemontana Veneta; al 50 % a partire dal tredicesimo anno e al 25 % dal diciassettesimo anno fino ad arrivare all'intero pedaggio dal ventunesimo anno.

Dall'analisi effettuata durante la campagna di indagine veicolare e dal confronto con i dati sopra descritti, la domanda che ci si pone è quale influenza avrà tale conformazione viaria sulle strade di penetrazione di Marostica, e soprattutto quale sarà l'effetto dell'introduzione del pedaggio per i non residenti.

Infatti, si evidenzia che la rete infrastrutturale consente il collegamento delle zone attraverso vari itinerari, i quali saranno scelti dall'utente in funzione del costo associato. In linea teorica si possono individuare due tipologie di costi, EFFETTIVO e PERCEPITO.

Il costo effettivo comprende tutti i costi di produzione del servizio (carburante, lubrificante, pneumatici, quote di ammortamento, eventuali pedaggi autostradali e/o di sosta) ed è in funzione dei km percorsi e del carico trasportato, ed il tempo effettivo speso per effettuare il viaggio.

Il costo percepito comprende solo alcuni dei costi di produzione del servizio (carburante ed eventuali pedaggi autostradali e/o di sosta), il tempo percepito dall'utente, che può essere diverso da quello effettivo (ad esempio gli utenti tendono a dare un peso diverso ai tempi per effettuare il viaggio se spesi in coda ad un semaforo o in marcia).

Il soggetto che deve valutare il costo del viaggio inteso come spostamento dal punto A al punto B, andrà a soppesare i vari fattori che compongono la funzione costi in relazione non solo al valore in termini di denaro delle risorse utilizzate, ma altresì in funzione di una percezione soggettiva dei fattori legati ai costi percepiti.



## **Analisi del sistema della mobilità**

### *Principali poli generatori/attrattori*

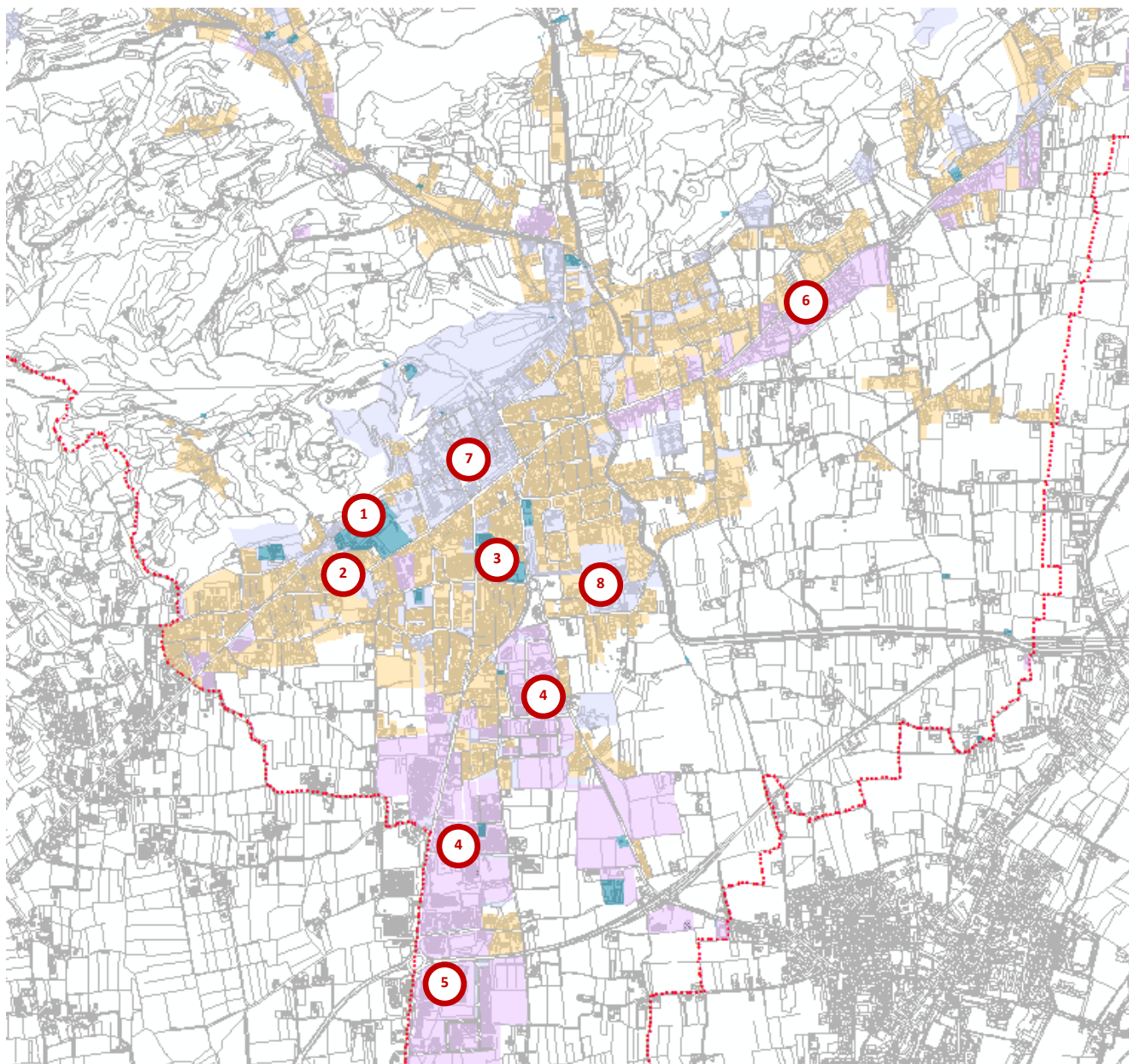
La mobilità delle persone e delle merci, sul territorio comunale, è affidata in misura predominante al vettore stradale con modalità di tipo privato. La domanda di mobilità oltre a crescere quantitativamente, sta assumendo connotati diversi in funzione dei diversi modelli insediativi ed economico-produttivi che si sono affermati negli anni recenti: risulta, infatti, molto più diffusa, rispetto al passato, sia in termini spaziali che temporali.

La componente del trasporto pendolare, infatti assume oggi un peso nettamente inferiore rispetto alla componente non sistematica. Proprio per questo motivo, i meccanismi che determinano gli spostamenti sono difficilmente riconducibili a schematizzazioni definite in passato. La complessità dell'individuazione delle cause e degli effetti sul sistema mobilità, determinate dalla continua evoluzione del sistema insediativo, fa sì che vi sia la necessità di una lettura dell'area urbana da un lato per l'identificazione degli elementi che generano e attraggono gli spostamenti e dall'altro per analizzare il livello di accessibilità che questi elementi hanno allo stato attuale dell'offerta infrastrutturale.

La figura seguente riassume i poli principali di Marostica, dove le attività commerciali produttive si dividono tra la zona sud ed est della città, collegate dagli assi principali (SP248), che in parte fungono da archi di penetrazione.

Marostica appare divisa dalla rete stradale che attraversa longitudinalmente da est a ovest, infatti, mentre il cuore storico e il polo ospedaliero, ed il centro per anziani si trovano a nord dell'asse, il polo scolastico e i centri sportivi sono localizzati a sud.

Tale conformazione vede una rottura di collegamento da parte della mobilità lenta, costretta ad condividere gli spazi di movimento per spostarsi da nord a sud, ed da est a ovest.



### *Offerta mobilità*

L'identificazione funzionale della maglia dei collegamenti è alla base di una lettura della forma della città e della ricostruzione del ruolo svolto da ciascuna infrastruttura. Occorre quindi riconoscere la correlazione tra insediamenti e reti di mobilità, identificando la "permanenza" degli elementi infrastrutturali nelle trasformazioni del territorio urbano. Oltre a ciò è necessario identificare l'offerta di mobilità sostenibile intesa come rete per la mobilità lenta e offerta di trasporto alternativo alla modalità privata.





### *Analisi gerarchica della rete stradale*

Se consideriamo il traffico urbano in funzione delle attività insediate, possiamo dire che le attività localizzate in una porzione di territorio diventano luogo di origine e destinazione di flussi.

I problemi di traffico si raffigurano quando tali attività si sovrappongono, in termini di rete di accesso, a parti differenti della città che hanno funzioni diversificate rispetto a quella produttiva-commerciale, creando una sorta di promiscuità dell'uso delle strade.

La gerarchizzazione funzionale di una maglia stradale, si pone l'obiettivo d'individuare la funzione preminente che una strada deve svolgere, in coerenza con lo stato urbano dei luoghi, con la destinazione d'uso degli edifici che l'affiancano, con le previsioni d'insediamenti futuri.

Di conseguenza, occorre valutare non solo la tipologia di strada, altresì i flussi che la interessano, le componenti di traffico, le caratteristiche geometriche ed il livello di servizio che sono in grado di garantire.

Solitamente le strade vengono classificate in tre modi diversi:

1. TECNICO in base alle caratteristiche tecniche di costruzione (Art. 2. Codice della strada) 1.A - Autostrade B - Strade extraurbane principali C - Strade extraurbane secondarie D - Strade urbane di scorrimento E - Strade urbane di quartiere F - Strade locali;
2. AMMINISTRATIVO in base all'importanza della strada - Statale, Regionale, Provinciale, Comunale, Vicinale;
3. FUNZIONALE in funzione dei movimenti serviti, individuando una rete primaria, una rete principale, una secondaria ed una locale.

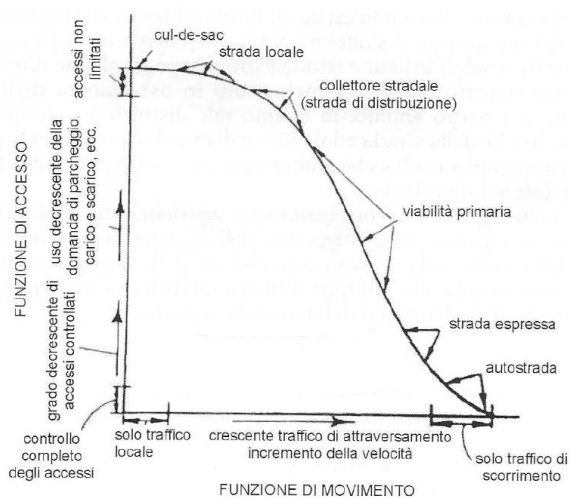
### **Classificazione D.M. 5/2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade**

| RETE  | STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE                    |   |
|---|---|---|
|   | in ambito extraurbano                                   | in ambito urbano                                  |
| a - rete primaria<br>(di transito, scorrimento) | autostrade extraurbane<br>strade extraurbane principali | autostrade urbane<br>strade urbane di scorrimento |
| b - rete principale<br>(di distribuzione)       | strade extraurbane principali                           | strade urbane di scorrimento                      |
| c - rete secondaria<br>(di penetrazione)        | strade extraurbane secondarie                           | strade urbane di quartiere                        |
| d - rete locale<br>(di accesso)                 | strade locali extraurbane                               | strade locali urbane                              |

| Rete                   | Movimento servito  | Entità spostamento | Funzione nel territorio  | Componenti di traffico |
|------------------------|--|--------------------|--|------------------------|
| <b>Rete primaria</b>   | Transito, scorrimento  | Distanze lunghe    | Nazionale interregionale in ambito extraurbano, di intera area urbana in ambito urbano | Componenti limitate    |
| <b>Rete principale</b> | Distribuzione dalla rete primaria alla secondaria ed eventualmente alla locale | Media distanza     | Interregionale e regionale in ambito extraurbano, interquartiere in ambito urbano      | Componenti limitate    |
| <b>Rete secondaria</b> | Penetrazione verso la rete locale  | Distanza ridotta   | Provinciale interlocale in ambito extraurbano, di quartiere in ambito urbano           | Tutte le componenti    |
| <b>Rete locale</b>     | accesso  | Breve distanza     | Interlocale e comunale in ambito extraurbano, interna al quartiere in ambito urbano    | Tutte le componenti    |

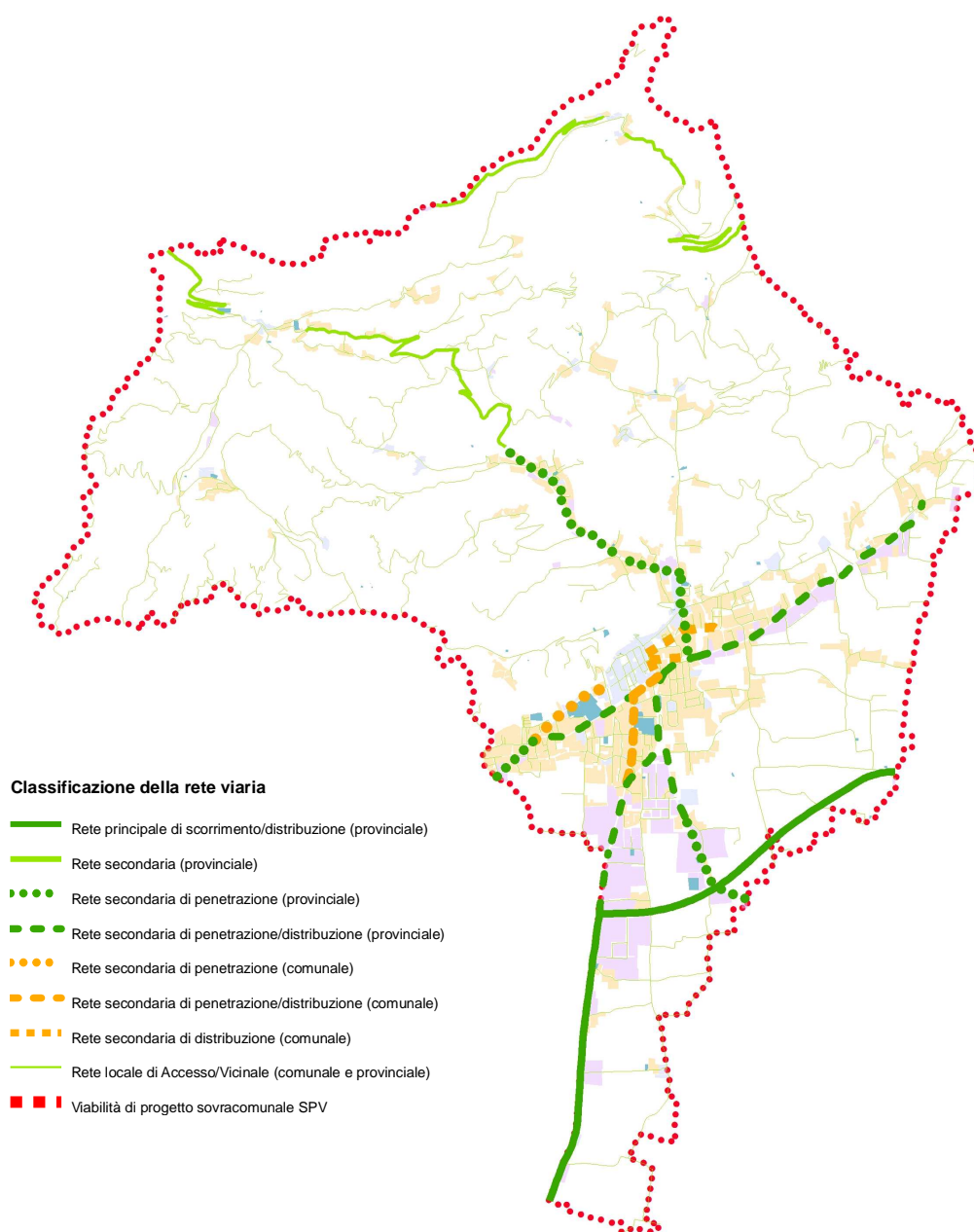
### Schema della relazione tra l'accesso e la funzione di movimento delle strade

(Progettare il traffico, Giampaolo Corda 2006)





Lo schema sopra riportato mostra la relazione tra la funzione movimento ed accesso, inteso come rapporto tra la necessità di mantenere una velocità di percorrenza costante, il limite consentito e la necessità di accedere alle varie proprietà. Nel momento in cui la strada consente una movimentazione legata alla domanda di accesso ai vari servizi offerti dall'ambiente urbano, dovrebbe diminuire il traffico improprio legato alla funzione di attraversamento. All'aumentare della componente pesante, della velocità e del traffico di scorrimento, la funzione della strada passa da locale di accesso a di scorrimento, dove la mobilità lenta, non dovrebbe essere presente, ed il numero di accessi diretti dovrebbe essere ridotto.



Viabilità principale



Fa riferimento alla SP 111 e identifica la infrastruttura a carattere sovra comunale interessante il territorio comunale di Marostica di distribuzione dei flussi alla rete secondaria. Assolve alla funzione di tenere fuori dall'abitato il traffico in attraversamenti, nonché di consentire un elevato livello di servizio agli spostamenti di scambio fra il territorio urbano ed extraurbano.

#### Viabilità secondaria di penetrazione e distribuzione

Fa riferimento alle infrastrutture che non hanno connotati di infrastrutture a scala vasta, ma che costituiscono l'ossatura principale e portate della viabilità comunale e intercomunale, nella connessione minore con i comuni contermini sono costituite principalmente dalla SP248, SP121.

A livello urbano hanno come preminente funzione di soddisfare tutte le esigenze degli spostamenti motorizzati all'interno dell'area urbana. Assumono in questo specifico contesto territoriale la funzione di accessibilità locale negli ambiti interni alla maglia viaria principale e sono costituite da Via Roma, Via Panica, Via Cecchin, Via Campo Marzio, Via Monte Grappa.

#### Viabilità locale

Viabilità di distribuzione interna a scala locale, interessata da una mobilità lenta e dalla sosta.

Si evidenzia come la viabilità costituita dalla SP248 Schiavonesca-Marosticana e dalla SP121 Vecchia Gasparona, fungono da assi di penetrazione dell'area urbana ma anche da distribuzione alla stessa, caratterizzate, in ambito urbano, da collegamenti alla viabilità comunale di quartiere e da accessi diretti alle proprietà, soprattutto nei tratti di Via Rubbi - Via Montello.

I due assi veicolari assumono le caratteristiche di connessione urbana nel tratto di attraversamento del nucleo centrale di Marostica, distribuendo i flussi di traffico alla viabilità comunale e alle attività insediate lungo bordo strada; allo stesso tempo sono utilizzate da significativi carichi veicolari in attraversamento.

#### Analisi dell'offerta di TPL

L'offerta di trasporto pubblico che interessa il territorio di Marostica è costituita unicamente da servizio extraurbano di collegamento con i principali poli della provincia (Vicenza, Thiene, Schio, Bassano del Grappa).

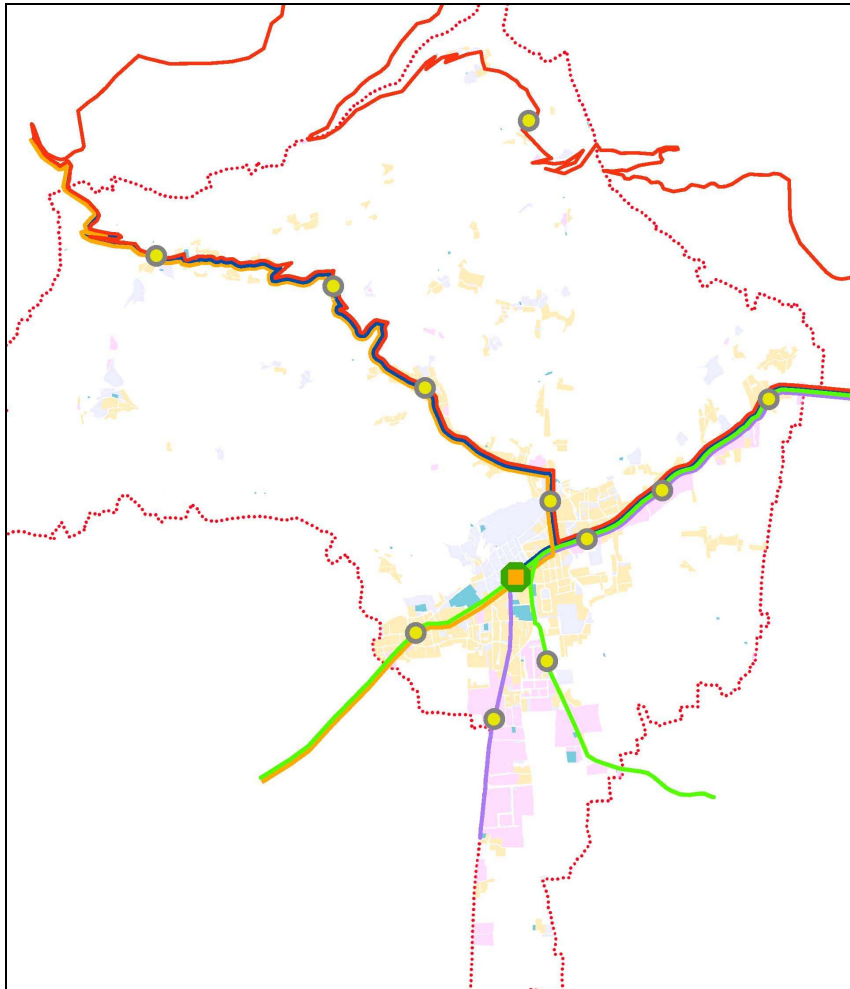
Le due linee che presentano un servizio in tutto l'arco della giornata sono la linea 5 Vicenza-Marostica-Bassano con 41 corse nel giorno feriale invernale e la linea 44 Schio - Thiene - Marostica - Bassano con 31 corse nel giorno feriale invernale, entrambe le linee presentano un servizio orario durante l'arco dell'intera giornata.








Le altre linee offrono un servizio sostanzialmente legato all'inizio e alla fine delle attività scolastiche.

Le fermate del trasporto pubblico sono dislocate lungo la viabilità principale e garantiscono un buon livello di accessibilità al servizio.



**Principali linee di trasporto pubblico**



-  Fermata Principale
  -  Autostazione
- Servizio di trasporto pubblico extraurbano**
-  FTV 5 BASSANO – MAROSTICA – VICENZA 41 corse giorno feriale
  -  FTV 20 VICENZA – BREGANZE – MAROSTICA – LUSIANA – CAMPANA 3 corse giorno feriale
  -  FTV 41 BASSANO – MAROSTICA – CONCO – ASIAGO 2 corse giorno feriale
  -  FTV 43 RUBBIO – TORTIMA – MAROSTICA – BASSANO 6 corse giorno feriale
  -  FTV 44 SCHIO – THIENE – BREGANZE – MAROSTICA – BASSANO 31 corse giorno feriale

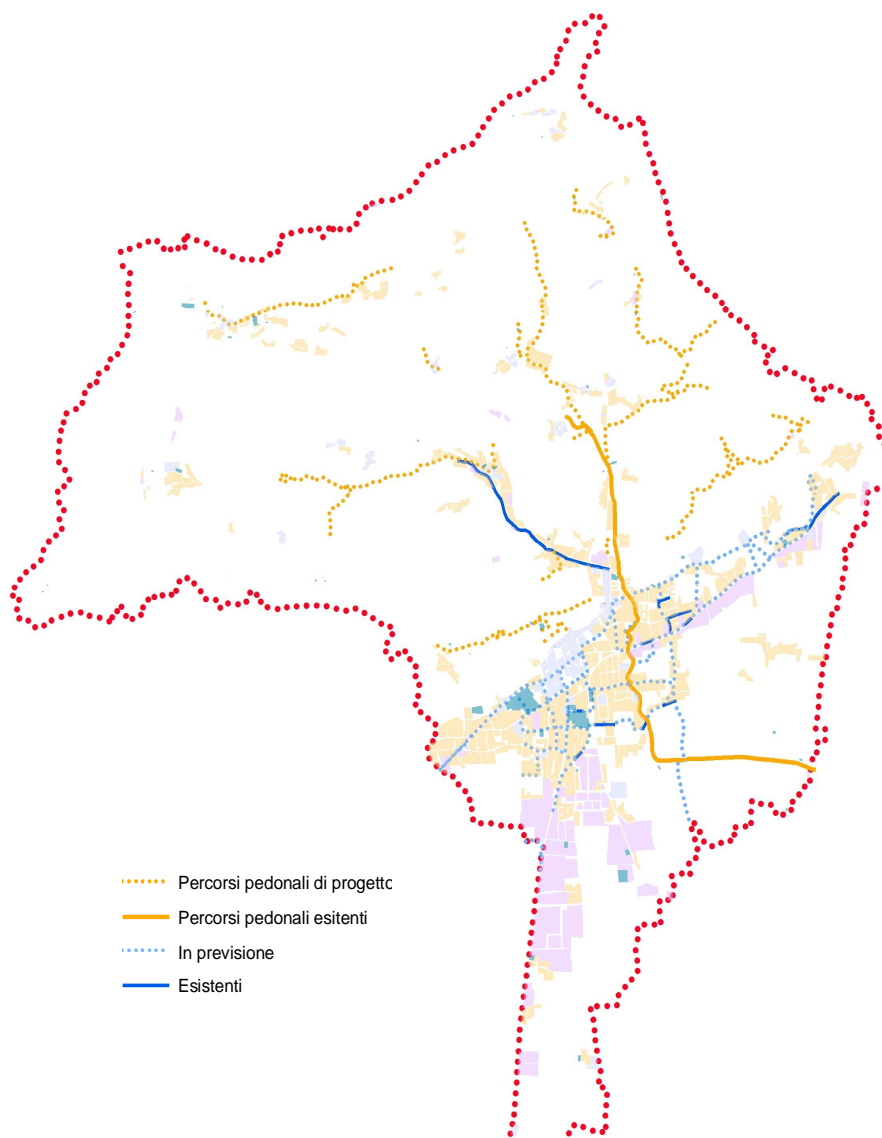
### Analisi dell'offerta ciclo-pedonale

La "mobilità lenta", nelle sue diverse declinazioni, è oggi al centro di ogni discorso di gestione equilibrata del territorio. Nuova mobilità, urbanistica, salvaguardia dell'ambiente, sono ambiti correlati che hanno, tutti, quale fine l'aumento della qualità di vita di chi abita il territorio.

La rappresentazione di seguito riportata evidenzia lo stato attuale e di progetto. L'obiettivo deve essere il miglioramento dell'accessibilità ai servizi mediante mezzi di mobilità alternativi all'automobile. Il sistema della mobilità identificato è stato articolato nei seguenti livelli:

- Percorsi ciclopedonali esistenti;
- Percorsi ciclabili in progetto;
- Percorsi pedonali esistenti;
- Percorsi pedonali di progetto.

### Rete dei percorsi ciclo-pedonali





La rappresentazione evidenzia come:

- la rete ciclabile interessa il territorio del capoluogo comunale estendendosi in direzione Pianezze e Bassano del Grappa lungo viabilità provinciale e verso nord in direzione Vallonara;
- L'unico tratto completamente realizzato è il collegamento in direzione Vallonara, mentre il resto della rete è realizzato per brevi tratti protetti dalla sede stradale.
- Altro elemento di rilievo è il percorso pedonale Argine Longhella fino a Valletta, di valenza turistico-fruttiva, che corrisponde al tracciato dell'ippovia del Brenta, ma che non ha un ruolo per gli spostamenti per motivi casa-lavoro.
- La realizzazione della maglia della rete ciclopedonale prevista nel vigente PRG, garantirebbe gli spostamenti su gran parte del territorio comunale e i collegamenti con il comune di Bassano del Grappa e Pianezze.

#### Domanda mobilità

L'osservazione della componente della domanda di mobilità è una fase fondamentale per comprendere le dinamiche che caratterizzano un'area e le relazioni che legano l'ambito oggetto di studio all'area in cui si colloca. Gli studi preliminari al PTCP della Provincia di Vicenza fotografano la situazione a livello d'area vasta. Il comune di Marostica è stato compreso nel ambiente insediativo del Bassanese. Di seguito si riportano sinteticamente alcuni contenuti che danno una lettura delle relazioni nel territorio provinciale sulla base dei dati del censimento Istat del 2001. L'osservazione dei dati aggregati evidenzia la preponderante scelta della modalità privata per gli spostamenti sistematici. Le modalità collettive soddisfano una quota non significativa della mobilità pendolare, pari circa all'8% della domanda complessiva.

#### **Spostamenti per motivi di lavoro e studio 2001 valori assoluti per mezzo utilizzato e tipo di relazione (Fonte: elaborazione dati censimento ISTAT 2001)**

| TIPO RELAZIONE               | DATO MANCANTE | TRENO | AUTOBUS URBANO | SERVIZIO EXTRAURBANO | AUTOBUS AZIENDALE | AUTO PRIVATA (COME CONDUCENTE) | AUTO PRIVATA(COME PASSEGGERO) | MOTO | PIEDI/BICI | Totale  |
|------------------------------|---------------|-------|----------------|----------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------------------|------|------------|---------|
| ESTERNO-PROVINCIA DI VICENZA | 3.5%          | 5.6%  | 1.3%           | 7%                   | 1.6%              | 70%                            | 6.7%                          | 2.5% | 1.2%       | 100.00% |
| PROVINCIA DI                 | 4.5%          | 27%   | 0.8%           | 5.5%                 | 1.7%              | 52%                            | 5.1%                          | 1.8% | 1.1%       | 100.00% |



## VICENZA -ESTERNO

|  |      |      |      |      |      |     |     |      |     |         |
|--|------|------|------|------|------|-----|-----|------|-----|---------|
| <b>SPOSTAMENTI INERNI<br/>ALLA PROVINCIA</b> | 3.7% | 0.2% | 2.4% | 3.9% | 4.1% | 50% | 14% | 4.8% | 17% | 100.00% |
|--|------|------|------|------|------|-----|-----|------|-----|---------|

L'analisi dei dati aggregati mostra, nel periodo 1991– 2001, una diminuzione di importanza, del ruolo della città di Vicenza come polo principale delle attività lavorative e scolastiche. Pur risultando ancora il maggiore attrattore della provincia, è possibile notare dalle tabelle seguenti, una riduzione degli spostamenti casa-lavoro che interessano il capoluogo, al contrario di una analoga crescita dell'attrattività del polo di Schio e di una crescita più modesta del polo di Bassano del Grappa.

**Mobilità afferente alle polarità principali, spostamenti in attrazione 2001 valori assoluti**  
(Fonte: Regione Veneto 2005)

| Polarità | Casa studio | Casa lavoro | Totale | % mobilità interna |
|----------|-------------|-------------|--------|--------------------|
| Vicenza  | 26100       | 49600       | 75700  | 50,8               |
| Bassano  | 11300       | 17100       | 28400  | 45,0               |
| Schio    | 8000        | 15900       | 23900  | 55,0               |
| Thiene   | 5700        | 11300       | 17000  | 39,4               |

**Mobilità afferente alle polarità principali, spostamenti in attrazione 2001, variazione anno 1991 – 2001** (Fonte: Regione Veneto 2005)

| Polarità | Valori assoluti |             |        | Valori percentuali |             |        |
|----------|-----------------|-------------|--------|--------------------|-------------|--------|
|          | Casa studio     | Casa lavoro | Totale | Casa studio        | Casa lavoro | Totale |
| Vicenza  | -900            | -5100       | -6000  | -3,3               | -9,3        | -7,3   |
| Bassano  | 100             | 300         | 400    | 0,9                | 1,8         | 1,4    |
| Schio    | 600             | 1200        | 1800   | 8,1                | 8,2         | 8,1    |
| Thiene   | -300            | -100        | -400   | -5,0               | -0,9        | -2,3   |

Osservando le relazioni di tipo pendolare interne e tra gli ambienti insediativi individuati dal PTCP, è possibile cogliere alcune indicazioni sulla struttura delle relazioni che interessano il territorio della provincia. In particolare, osservando i dati riportati nella tabella seguente, è possibile evidenziare come la maggior parte degli spostamenti avvenga all'interno degli ambienti insediativi. Tale situazione si verifica per tutte le aree, anche se in misura minore per i territori di montagna, delle risorgive, area berica e corridoio





multimodale che raggiungono valori prossimi al 60%. Per gli altri ambiti, si raggiungono valori percentuali intorno all'80%.

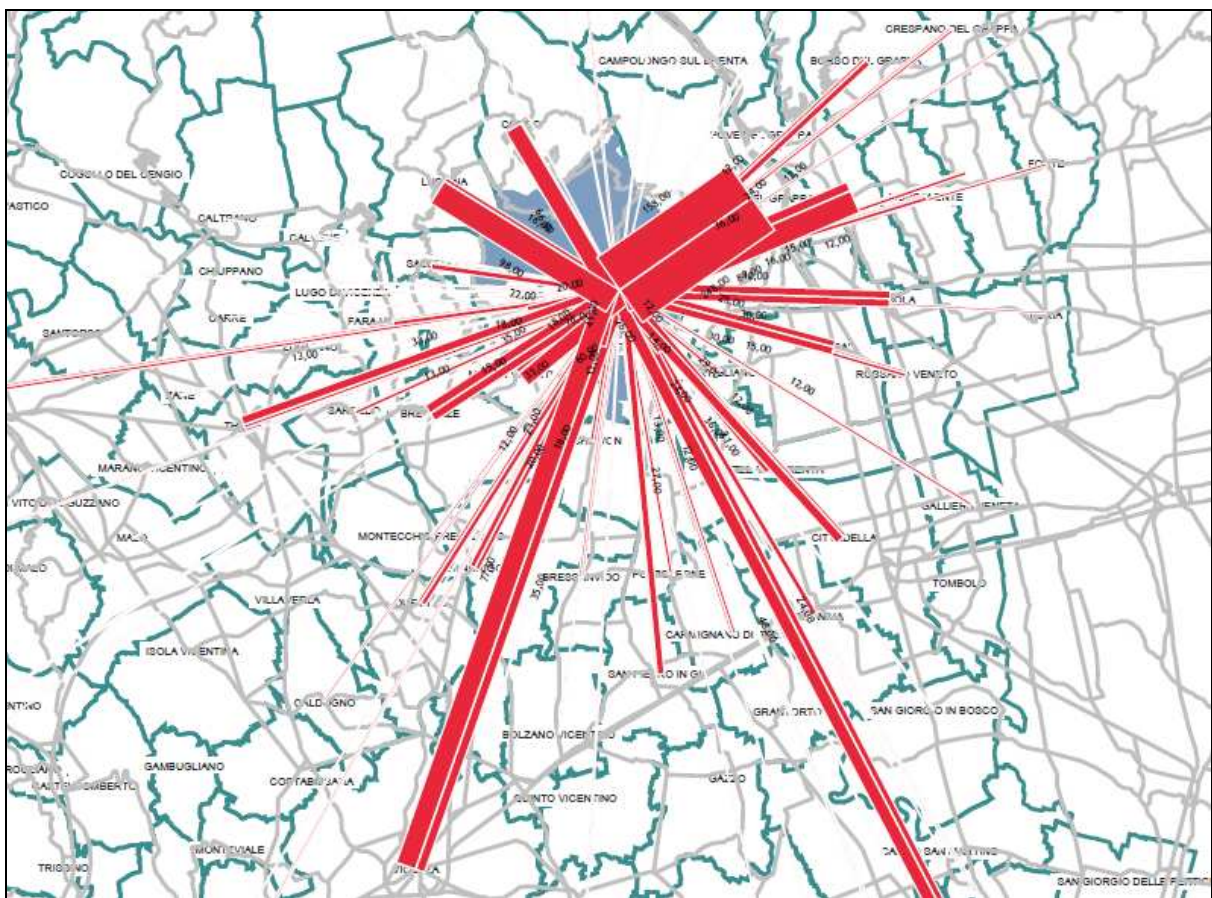
Per quanto riguarda le relazioni tra gli ambienti insediativi, si evidenzia che l'area del bassanese genera un numero notevole di spostamenti verso i comuni della provincia di Padova e Treviso e verso l'area centrale di Vicenza e dell'alto vicentino. Si evidenzia inoltre un contenimento degli spostamenti nell'area.

|   | Dato mancante | Bassa pianura e Monti Berici | Provincia di Belluno | Conurbazione Lineare Val Chiampo | Conurbazione Lineare Val D'Agno | Conurbazione multicentrica Alto Vicentino | Corridoio multimodale Montebello-Vicenza | Provincia di Padova | Pianura irrigua e fascia risorgive | Provincia di Rovigo | Territori di montagna | Provincia di Treviso | Urbanizzazione reticolare del Bassanese | Provincia di Venezia | Vicenza e comuni prima cintura | Provincia di Verona | Totale complessivo |
|---|---------------|------------------------------|----------------------|----------------------------------|---------------------------------|---|--|---------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|---|----------------------|--------------------------------|---------------------|--------------------|
| Dato mancante                             | 0             | 0                            | 0                    | 0                                | 0                               | 0   | 0  | 0                   | 0                                  | 0                   | 0                     | 0                    | 0                                       | 0                    | 0                              | 0                   | 0                  |
| Bassa pianura e Monti Berici              | 78            | 29128                        | 4                    | 399                              | 104                             | 109                                       | 2052                                     | 1956                | 35                                 | 28                  | 10                    | 20                   | 32                                      | 142                  | 7698                           | 1474                | 43269              |
| Provincia di Belluno                      | 0             | 1                            | 0                    | 1                                | 0                               | 11  | 2  | 0                   | 1                                  | 0                   | 33                    | 0                    | 97                                      | 0                    | 18                             | 0                   | 164                |
| Conurbazione Lineare Val Chiampo          | 16            | 224                          | 1                    | 20468                            | 923                             | 84  | 2008                                     | 137                 | 2                                  | 2                   | 5                     | 4                    | 6                                       | 28                   | 883                            | 218                 | 25009              |
| Conurbazione Lineare Val D'Agno           | 24            | 112                          | 2                    | 1922                             | 26271                           | 1275                                      | 1498                                     | 167                 | 18                                 | 0                   | 147                   | 20                   | 67                                      | 34                   | 1646                           | 150                 | 33353              |
| Conurbazione multicentrica Alto Vicentino | 102           | 104                          | 9                    | 114                              | 697                             | 73624                                     | 149                                      | 744                 | 779                                | 13                  | 1475                  | 66                   | 1392                                    | 137                  | 4718                           | 188                 | 84311              |
| Corridoio multimodale Montebello-Vicenza  | 27            | 1004                         | 1                    | 2051                             | 643                             | 94  | 15709                                    | 327                 | 13                                 | 2                   | 4                     | 10                   | 23                                      | 69                   | 4110                           | 536                 | 24623              |
| Provincia di Padova                       | 0             | 2341                         | 0                    | 72                               | 137                             | 332                                       | 237                                      | 0                   | 384                                | 0                   | 43                    | 0                    | 2770                                    | 0                    | 6332                           | 0                   | 12648              |
| Pianura irrigua e fascia risorgive        | 6             | 17                           | 1                    | 5                                | 9                               | 411                                       | 16                                       | 418                 | 4945                               | 0                   | 14                    | 27                   | 1091                                    | 28                   | 1651                           | 20                  | 8659               |
| Provincia di Rovigo                       | 0             | 75                           | 0                    | 8                                | 2                               | 10  | 12                                       | 0                   | 5                                  | 0                   | 1                     | 0                    | 9                                       | 0                    | 113                            | 0                   | 235                |
| Territori di montagna                     | 164           | 12                           | 71                   | 12                               | 57                              | 3786                                      | 12                                       | 142                 | 51                                 | 2                   | 13087                 | 127                  | 2773                                    | 46                   | 414                            | 17                  | 20773              |
| Provincia di Treviso                      | 0             | 21                           | 0                    | 5                                | 33                              | 67  | 15                                       | 0                   | 25                                 | 0                   | 45                    | 0                    | 4743                                    | 0                    | 469                            | 0                   | 5423               |
| Urbanizzazione reticolare del Bassanese   | 178           | 38                           | 67                   | 15                               | 66                              | 1038                                      | 46                                       | 3151                | 572                                | 9                   | 439                   | 2354                 | 63820                                   | 514                  | 1113                           | 120                 | 73540              |
| Provincia di Venezia                      | 0             | 43                           | 0                    | 9                                | 12                              | 46  | 21                                       | 0                   | 5                                  | 0                   | 5                     | 0                    | 117                                     | 0                    | 733                            | 0                   | 991                |
| Vicenza e comuni prima cintura            | 363           | 2411                         | 6                    | 787                              | 543                             | 4083                                      | 3256                                     | 4098                | 1134                               | 22                  | 104                   | 211                  | 713                                     | 774                  | 100558                         | 988                 | 120051             |
| Provincia di Verona                       | 0             | 2393                         | 0                    | 1075                             | 83                              | 67  | 1470                                     | 0                   | 4                                  | 0                   | 37                    | 0                    | 33                                      | 0                    | 1399                           | 0                   | 6561               |
| <b>Totale complessivo</b>                 | <b>958</b>    | <b>37924</b>                 | <b>162</b>           | <b>26943</b>                     | <b>29580</b>                    | <b>85037</b>                              | <b>26503</b>                             | <b>11140</b>        | <b>7973</b>                        | <b>78</b>           | <b>15449</b>          | <b>2839</b>          | <b>77686</b>                            | <b>1772</b>          | <b>131855</b>                  | <b>3711</b>         | <b>459610</b>      |

La figura seguente rappresenta le linee di desiderio degli spostamenti per motivi di lavoro o studio. La matrice origine/destinazione fa riferimento ai dati Istat 2001 ed è stata aggiornata in base ai rilievi dei flussi veicolari a livello provinciale al 2006. Osservando i dati sugli spostamenti pendolari relativi al comune di Marostica si evidenzia un forte legame con l'area di Bassano del Grappa e dei comuni della prima cintura.



**Linee di desiderio: spostamenti per motivi di lavoro-studio, matrice O/D elaborata su dati ISTAT 2001**





### **Campagna di indagine dei flussi veicolari**

Il patrimonio infrastrutturale esistente, oggetto di studio, è essenzialmente formato da strade provinciali e comunali che rispondono ad un'impostazione progettuale coerente con disposizioni normative, ma obsolete sotto lo specifico aspetto della necessità di spostarsi da parte di diverse componenti di traffico .

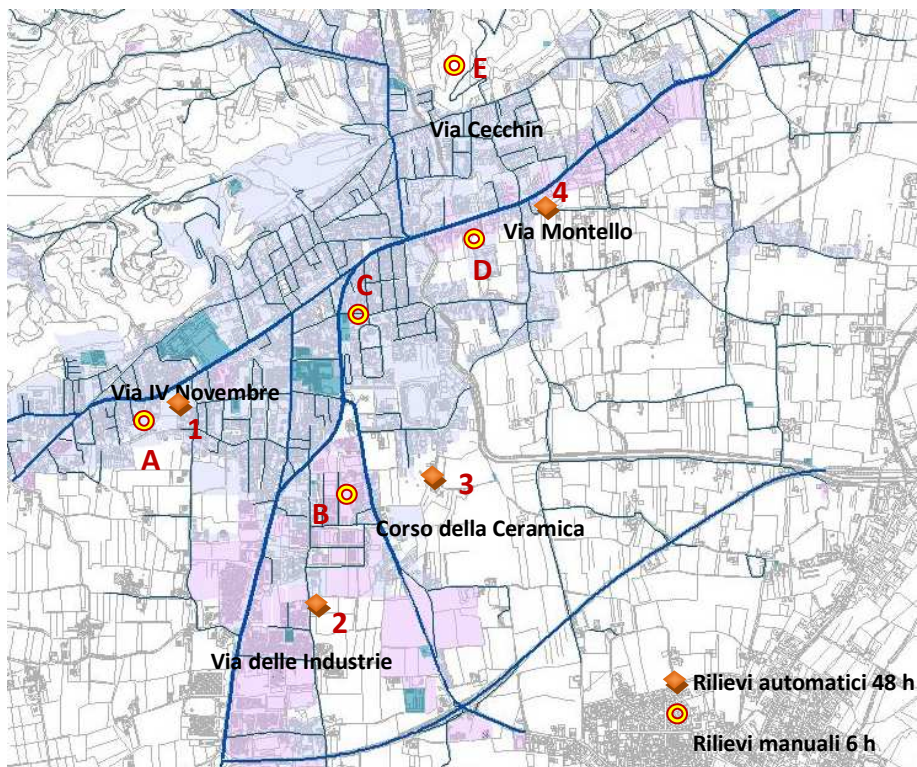
In questo paragrafo andremo ad analizzare la componente domanda al fine di evidenziare relazioni e criticità insite sia all'accessibilità, che all'attraversamento di una rete di servizio ad aree commerciali, industriali e produttive, oltre che residenziali .

Nel momento in cui si parla di domanda, si trovano in letteratura varie metodologie di ricostruzione, ma la verifica della domanda deve essere effettuata in funzione di cosa si sta cercando di valutare.

Nel caso in esame l'analisi dei flussi veicolare vuole mettere in evidenza non solo l'entità dei mezzi afferenti all'area, ma altresì la tipologia di domanda circolante nelle strade principali del territorio comunale

La campagna di rilievo è stata effettuata nei giorni 14-15 marzo 2012, ed hanno riguardato 4 sezioni di rilievo automatici bidirezionale per un totale di 48 ore e 5 punti di rilievo nei nodi di ingresso a sud est ovest e nord della zona centrale del comune, per un totale di 6 ore.

#### ***Schema localizzazione sezioni di rilievo***





I rilievi manuali sono stati effettuati attraverso il rilievo a vista dei mezzi da parte di 7 rilevatori, i quali hanno registrato il numero e la tipologia di mezzo, distinto a seconda della manovra di svolta effettuata in prossimità del nodo stradale. I dati raccolti ed elaborati sono riassunti nell'Allegato xxx

Le sezioni di rilievo poste a cordone del territorio comunale, mettono in evidenza alcuni indicatori significativi.

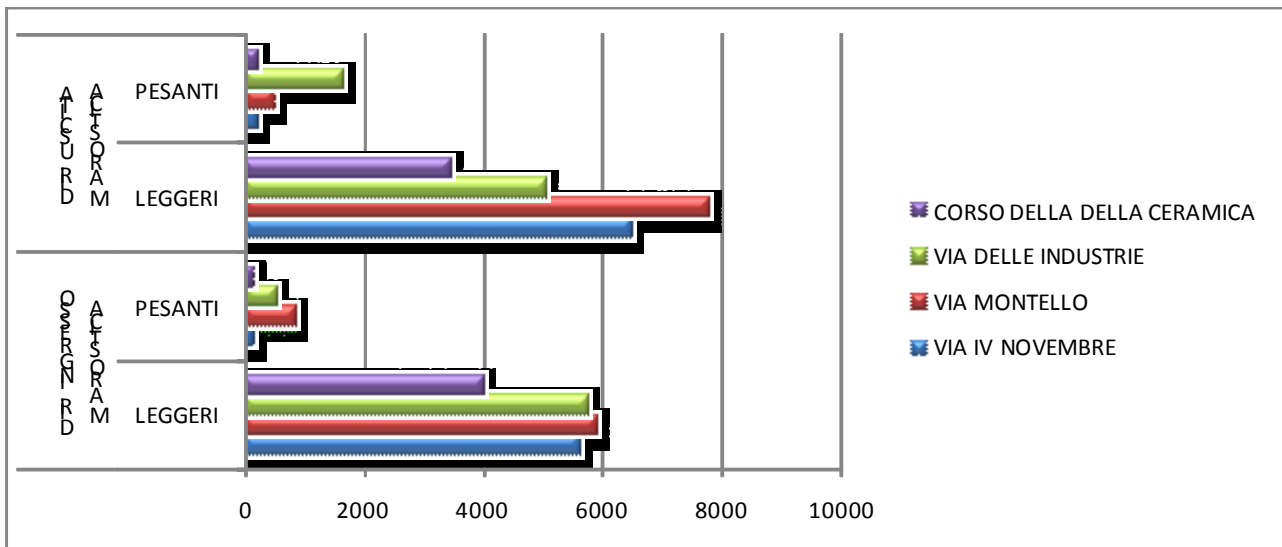
1. I tre picchi, relativi al numero di veicoli in ingresso ed egresso sono stati registrati rispettivamente alle 8:00, alle 12:00 e alle 18:00.

| Intervallo orario           | 8-9     |         | 12-13   |         | 18-19   |         |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                             | Leggeri | Pesanti | Leggeri | Pesanti | Leggeri | Pesanti |
| <b>Tipologia di mezzi</b>   |         |         |         |         |         |         |
| <b>Via Montello</b>         | 974     | 107     | 953     | 83      | 1005    | 111     |
| <b>Via IV Novembre</b>      | 862     | 27      | 802     | 33      | 1088    | 34      |
| <b>Via delle Industrie</b>  | 830     | 192     | 874     | 122     | 1010    | 146     |
| <b>Corso della ceramica</b> | 586     | 36      | 506     | 21      | 631     | 17      |
| <b>Via Cecchin</b>          | 727     | 25      | 714     | 18      | -       | -       |

2. Gli ingressi da parte dei mezzi leggeri si distribuiscono in modo piuttosto uniforme tra est, ovest, mentre si ha un apporto maggiore da sud, in quanto vengono utilizzate entrambe le principali vie di accesso, via dell'Industria e Corso della Ceramica. Da nord, in funzione dei rilievi manuali eseguiti per 6 ore consecutive a partire dalle 7:00 del mattino, si registra un picco verso l'ora di punta del mattino, con valori che si attestano ai 727 mezzi, in linea con gli ingressi da est ed ovest.
3. La percentuale dei mezzi pesanti lungo l'asse principale del territorio comunale, via IV Novembre, e lungo l'arco sud che collega Marostica a Nove, mostra un valore inferiore al 5%, valore assolutamente in linea con strade urbane che assolvono contemporaneamente funzioni di distribuzione e penetrazione. I valori cambiano notevolmente in via delle Industrie, ma tale risultato è attribuibile alla localizzazione del punto di rilievo, a sud della zona industriale, artigianale. Il numero di mezzi pesanti non viene infatti registrato successivamente dal rilevatore della sezione B di Via Roma, il quale registra un ordine di grandezza nettamente inferiore, a sottolineare che molti mezzi pesanti hanno origine e destinazione nell'area sud di Marostica.



4. Via Montello registra un notevole numero di mezzi sia leggeri che pesanti, assolvendo ad una funzione di penetrazione, distribuzione, ma altresì di attraversamento. La strada pur percorrendo una zona territoriale urbana mista residenziale commerciale, con caratteristiche funzionali tipicamente "cittadine" funge da arco di attraversamento per una categoria di mezzi in contrasto con la mobilità lenta e debole, presente nel tratto di arco.

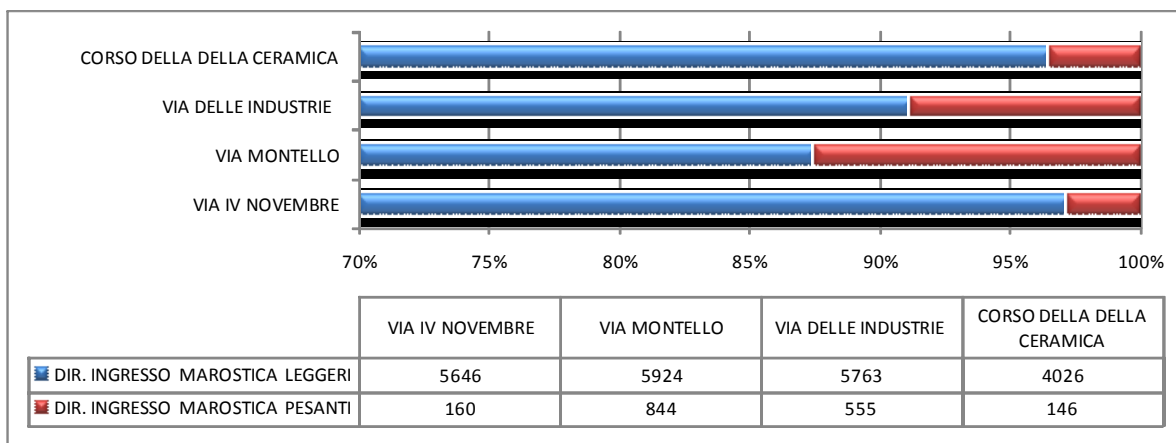


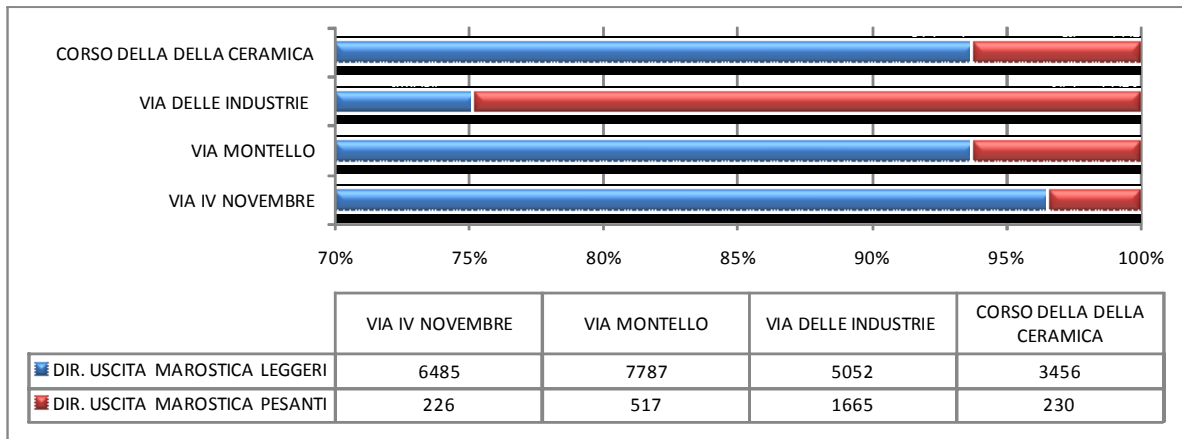
**Flussi veicolari 48 h**

5. L'analisi delle velocità medie mostra che in via Montello la percezione di trovarsi in un ambiente dove le varie funzioni legate allo spostarsi coincidono è percepita anche dai mezzi pesanti che la percorrono. Infatti i veicoli in entrata viaggiano ad una velocità media inferiore ai 50 km/h, mentre nella direzione opposta i mezzi aumentano la propria velocità attestandola ai 70 km/h. I medesimi risultati si registrano anche per in mezzi in entrata ed uscita in Via IV Novembre.

Via delle Industrie al contrario, presenta caratteristiche di flusso extraurbano, con la forte presenza di mezzi pesanti, rispetto ai mezzi leggeri, i quali viaggiano ad una velocità media di 70 km/h.

**Percentuali di mezzi pesante distinte per sezione 48 h**





1. L'analisi dei flussi veicolari mostra una criticità in Via Rubbi, che pur attraversando tratti prettamente urbani raccoglie il flusso di carico maggiore del territorio analizzato. Tale corrente veicolare si divide successivamente tra via Cecchin e Via Montello. L'arco, infatti, deve decentrare il traffico in uscita da Marostica, ma allo stesso tempo distribuisce e collega le correnti dirette a Bassano del Grappa, fungendo da strada di attraversamento.

**Sintesi dei dati rilevati per sezione e direzione**

| Sezione | localizzazione                         | tipo di rilievo      | anno | direzione           | Fonte       | Mezzi leggeri 8-9 | Mezzi Pesanti 8-9 | Mezzi leggeri 24h / 6h | Mezzi pesanti 24h / 6h |
|---------|--|----------------------|------|---------------------|-------------|-------------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| 1       | Via IV Novembre<br>incrocio Via Bon    | automatico<br>48 ore | 2012 | Pianezze            | rilievi PAT | 371               | 14                | 6485                   | 226                    |
| 1       | Via IV Novembre<br>incrocio Via Bon    | automatico<br>48 ore | 2012 | Bassano<br>del G.   | rilievi PAT | 491               | 13                | 5646                   | 160                    |
| 2       | Via delle Industrie<br>(altezza Vimar) | automatico<br>48 ore | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT | 457               | 45                | 5763                   | 555                    |
| 2       | Via delle Industrie<br>(altezza Vimar) | automatico<br>48 ore | 2012 | SP111               | rilievi PAT | 373               | 147               | 5052                   | 1665                   |
| 3       | Corso della Ceramica                   | automatico<br>48 ore | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT | 343               | 13                | 4026                   | 146                    |
| 3       | Corso della Ceramica                   | automatico<br>48 ore | 2012 | Nove                | rilievi PAT | 243               | 23                | 3456                   | 230                    |
| 4       | Via Montello                           | automatico<br>48 ore | 2012 | Bassano<br>del G.   | rilievi PAT | 558               | 51                | 7787                   | 517                    |

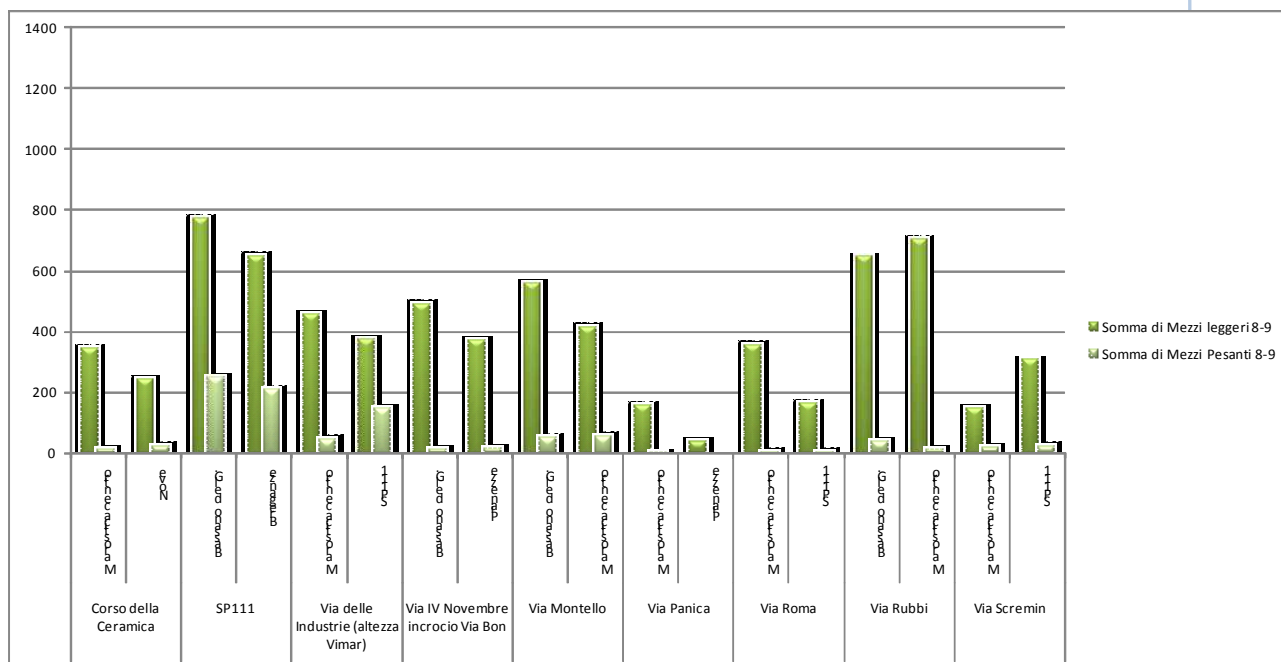


| Sezione | localizzazione | tipo di rilievo      | anno | direzione           | Fonte                             | Mezzi leggeri 8-9 | Mezzi Pesanti 8-9 | Mezzi leggeri 24h / 6h | Mezzi pesanti 24h / 6h |
|---------|----------------|----------------------|------|---------------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| 4       | Via Montello   | automatico<br>48 ore | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT                       | 416               | 56                | 5924                   | 844                    |
| 5       | SP111          | automatico<br>72 ore | 2006 | Breganze            | rilievi PTCP<br>Provincia Vicenza | 650               | 207               | 7849                   | 2957                   |
| 5       | SP111          | automatico<br>72 ore | 2006 | Bassano<br>del G.   | rilievi PTCP<br>Provincia Vicenza | 770               | 248               | 8850                   | 3101                   |
| A       | Via Panica     | manuale 6<br>ore     | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT                       | 155               | 1                 | 810                    | 17                     |
| A       | Via Panica     | manuale 6<br>ore     | 2012 | Pianezze            | rilievi PAT                       | 51                | 0                 | 288                    | 8                      |
| B       | Via Scremin    | manuale 6<br>ore     | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT                       | 155               | 18                | 1165                   | 16                     |
| B       | Via Scremin    | manuale 6<br>ore     | 2012 | SP111               | rilievi PAT                       | 322               | 22                | 1826                   | 116                    |
| C       | Via Roma       | manuale 6<br>ore     | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT                       | 355               | 6                 | 1580                   | 30                     |
| C       | Via Roma       | manuale 6<br>ore     | 2012 | SP111               | rilievi PAT                       | 163               | 6                 | 1034                   | 37                     |
| D       | Via Rubbi      | manuale 6<br>ore     | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT                       | 700               | 11                | 4199                   | 99                     |
| D       | Via Rubbi      | manuale 6<br>ore     | 2012 | Bassano<br>del G.   | rilievi PAT                       | 644               | 46                | 3915                   | 225                    |
| E       | Via Cecchin    | manuale 6<br>ore     | 2012 | Marostica<br>centro | rilievi PAT                       | 462               | 12                | 1801                   | 67                     |
| E       | Via Cecchin    | manuale 6<br>ore     | 2012 | Conco               | rilievi PAT                       | 265               | 13                | 1694                   | 78                     |





**Numero veicoli in ora di punta Mezzi leggeri e mezzi pesanti**



2. La tavola 6.2 rappresenta in termini di veicoli equivalenti la domanda afferente alla rete stradale principale, rilevata tra le 8/9 del mattino di un giorno feriale tipo. La tavola riassume quanto descritto pocanzi, ossia che il carico maggiore è quello della direttrice sud est, est sud. Mentre Via IV Novembre, Via Roma, ed il primo tratto di via Rubbi presentano flussi che rientrano nella norma.
  
3. Per quanto riguarda il conflitto funzionale degli archi, si sottolinea una criticità in via Rubbi, poi via Montello. Sia il grafico soprastante che la tavola 6.2 mostrano infatti che vi è una forte presenza di traffico motorizzato, ma altresì le indagini manuali hanno registrato l'ingresso di circa 174 mezzi a due ruote in sei ore. Oltre ai veicoli i rilevatori evidenziano la fruizione degli archi nelle ore di morbida, da parte dell'utenza debole, registrando una media di 20 pedoni/h in attraversamento all'intersezione, dirette o provenienti dal centro. Tale situazione mette in risalto il conflitto tra i fruitori, i quali con esigenze di movimento diversificate esigono di muoversi in sicurezza.
  
4. Anche se via Roma e Via IV Novembre, che svolgono la funzione di servizio alla residenza e/o attività commerciali, presentano flussi veicolare nella norma, generalmente sotto i 600 veicoli/h, essendo vie di accesso al centro sono interessate da un notevole flusso di utenza debole, caratterizzate da differenti livelli di vulnerabilità: si considerano come maggiormente vulnerabili i pedoni, seguiti dai ciclisti e dai conducenti di ciclomotori. Allo stato attuale questi archi mancano di



interventi infrastrutturali o di gestione del traffico capaci di garantire la sicurezza delle categorie sopra citate e organizzare in modo diverso la coabitazione fra i diversi utenti della strada, in modo tale che i veicoli a motore si integrino meglio nella vita urbana, senza danneggiare gli altri utenti.

### **Incidentalità**

Il tema della sicurezza stradale è oggi trattato sotto varie sfaccettature. Non basta parlare di velocità o di interventi di moderazione del traffico, ciò che oggi risulta necessario è valutare i principali ruoli che una strada dovrebbe svolgere e lo standard che dovrebbe essere mantenuto, al fine di garantire un livello di servizio sufficiente per tutte le categorie di fruitori della strada.

La capacità di soddisfare la domanda è, infatti, intesa non solo come la capacità di far defluire il traffico motorizzato, ma come la capacità di far muovere il traffico in sicurezza.

Tra gli elementi da considerare quali fattori in grado portare a compromettere il livello di sicurezza si elencano:

- mancanza del rispetto del limite di velocità;
- limite di velocità non conforme all'uso funzionale del sistema arco nodo;
- regolamentazione errata della circolazione;
- presenza di conflitti tra manovre di svolta alle intersezioni;
- conflitto tra le modalità di trasporto (mezzi e domanda debole);
- mancanza di una segnaletica adeguata (in quanto i sinistri sono spesso causati da indecisioni o incertezze generate da segnaletica complessa o contraddittoria in corrispondenza delle zone di decisione).

Dati relativi all'incidentalità nel Comune di Marostica sono resi disponibili dalla Direzione del Sistema Statistico Regionale e sono riportati di seguito.

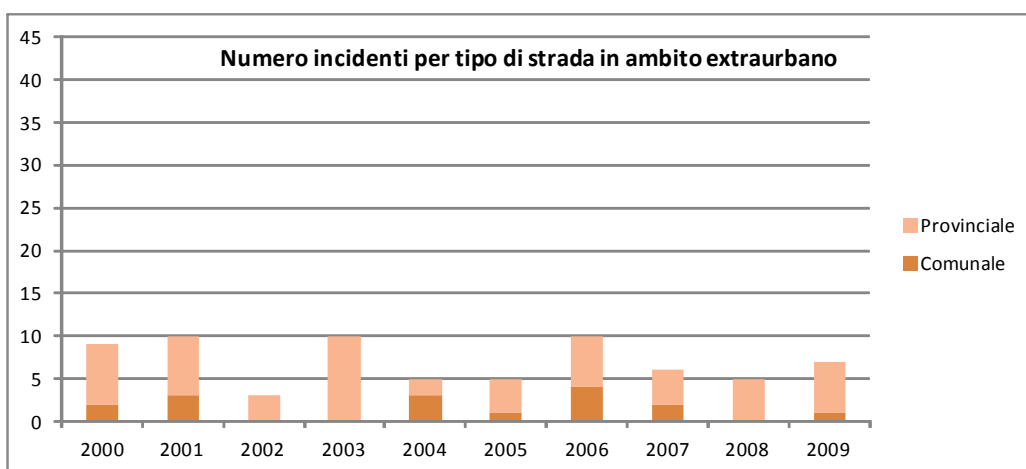
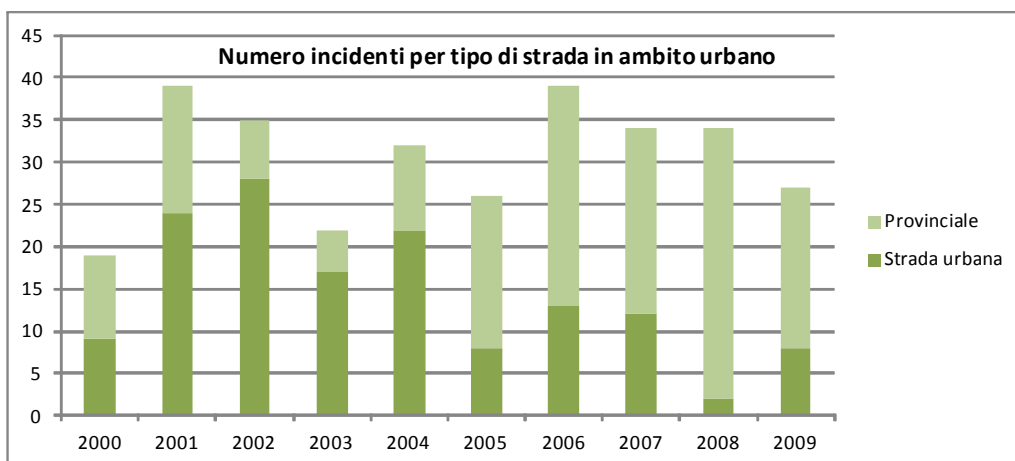


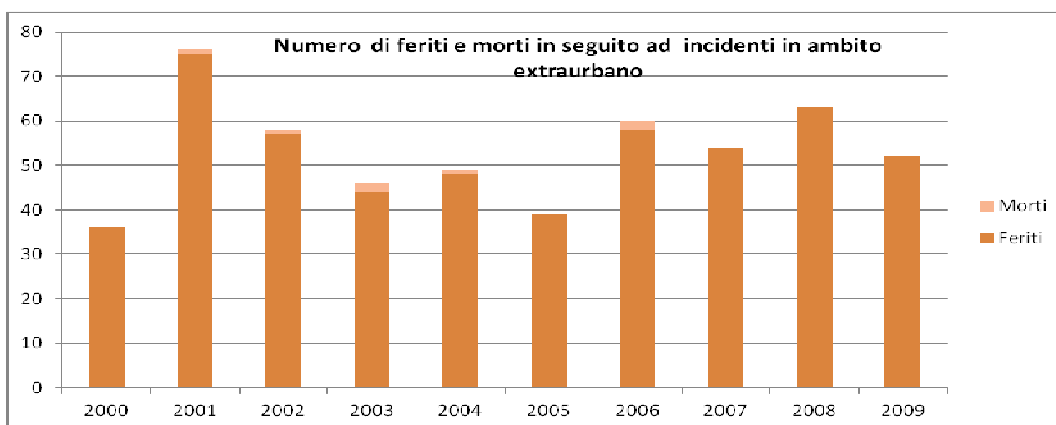
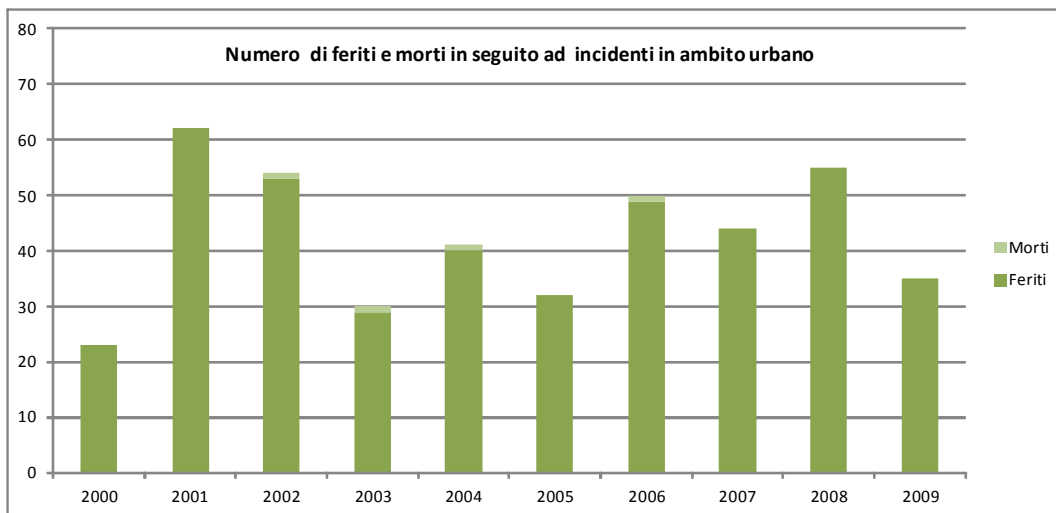
|             |          | Nell'abitato  |             |           | Fuori abitato |             |           | Totale    |
|-------------|----------|---------------|-------------|-----------|---------------|-------------|-----------|-----------|
| anno        |          | Strada urbana | Provinciale | TOTALE    | Comunale      | Provinciale | TOTALE    |           |
| <b>2000</b> | sinistri | <b>9</b>      | <b>10</b>   | <b>19</b> | <b>2</b>      | <b>7</b>    | <b>9</b>  | <b>28</b> |
|             | Morti    | 0             | 0           | 0         | 0             | 0           | 0         | 0         |
|             | Feriti   | 10            | 13          | 23        | 3             | 10          | 13        | 36        |
| <b>2001</b> | sinistri | <b>24</b>     | <b>15</b>   | <b>39</b> | <b>3</b>      | <b>7</b>    | <b>10</b> | <b>49</b> |
|             | Morti    | 0             | 0           | 0         | 1             | 0           | 1         | 1         |
|             | Feriti   | 41            | 21          | 62        | 3             | 10          | 13        | 75        |
| <b>2002</b> | sinistri | <b>28</b>     | <b>7</b>    | <b>35</b> | <b>0</b>      | <b>3</b>    | <b>3</b>  | <b>38</b> |
|             | Morti    | 1             | 0           | 1         | 0             | 0           | 0         | 1         |
|             | Feriti   | 43            | 10          | 53        | 0             | 4           | 4         | 57        |
| <b>2003</b> | sinistri | <b>17</b>     | <b>5</b>    | <b>22</b> | <b>0</b>      | <b>10</b>   | <b>10</b> | <b>32</b> |
|             | Morti    | 1             | 0           | 1         | 0             | 1           | 1         | 2         |
|             | Feriti   | 22            | 7           | 29        | 0             | 15          | 15        | 44        |
| <b>2004</b> | sinistri | <b>22</b>     | <b>10</b>   | <b>32</b> | <b>3</b>      | <b>2</b>    | <b>5</b>  | <b>37</b> |
|             | Morti    | 0             | 1           | 1         | 0             | 0           | 0         | 1         |
|             | Feriti   | 28            | 12          | 40        | 6             | 2           | 8         | 48        |
| <b>2005</b> | sinistri | <b>8</b>      | <b>18</b>   | <b>26</b> | <b>1</b>      | <b>4</b>    | <b>5</b>  | <b>31</b> |
|             | Morti    | 0             | 0           | 0         | 0             | 0           | 0         | 0         |
|             | Feriti   | 11            | 21          | 32        | 2             | 5           | 7         | 39        |
| <b>2006</b> | sinistri | <b>13</b>     | <b>26</b>   | <b>39</b> | <b>4</b>      | <b>6</b>    | <b>10</b> | <b>49</b> |
|             | Morti    | 0             | 1           | 1         | 0             | 1           | 1         | 2         |
|             | Feriti   | 15            | 34          | 49        | 4             | 5           | 9         | 58        |
| <b>2007</b> | sinistri | <b>12</b>     | <b>22</b>   | <b>34</b> | <b>2</b>      | <b>4</b>    | <b>6</b>  | <b>40</b> |
|             | Morti    | 0             | 0           | 0         | 0             | 0           | 0         | 0         |
|             | Feriti   | 13            | 31          | 44        | 3             | 7           | 10        | 54        |
| <b>2008</b> | sinistri | <b>2</b>      | <b>32</b>   | <b>34</b> | <b>0</b>      | <b>5</b>    | <b>5</b>  | <b>39</b> |
|             | Morti    | 0             | 0           | 0         | 0             | 0           | 0         | 0         |
|             | Feriti   | 3             | 52          | 55        | 0             | 8           | 8         | 63        |
| <b>2009</b> | sinistri | <b>8</b>      | <b>19</b>   | <b>27</b> | <b>1</b>      | <b>6</b>    | <b>7</b>  | <b>34</b> |



|        | Nell'abitato  | Fuori abitato |        |          | Totale      |        |    |
|--------|---------------|---------------|--------|----------|-------------|--------|----|
| anno   | Strada urbana | Provinciale   | TOTALE | Comunale | Provinciale | TOTALE |    |
| Morti  | 0             | 0             | 0      | 0        | 0           | 0      | 0  |
| Feriti | 9             | 26            | 35     | 1        | 16          | 17     | 52 |

Dai due grafici di seguito riportati si evidenzia il numero maggiore di sinistri in ambito urbano, rispetto all'ambito extraurbano. I valori nel decennio analizzato sono rimasti pressoché costanti per l'ambito extraurbano







## Stima delle emissioni in atmosfera

In questa sezione vengono stimate le emissioni in atmosfera prodotte dal traffico veicolare transitante sulle infrastrutture stradali del Comune di Marostica oggetto di rilievo dei flussi di traffico.

### *Metodologia di indagine*

Il carico inquinante indotto dai flussi veicolari è stato valutato mediante l'applicazione del modello di calcolo COPERT IV, che costituisce la metodologia di riferimento per la stima delle emissioni da trasporto stradale in ambito europeo.

Tale metodologia fornisce i fattori di emissione medi di numerosi inquinanti in funzione della velocità dei veicoli; tali fattori sono costituiti dalla somma di quattro contributi:

- emissioni a caldo, ossia le emissioni dei veicoli i cui motori hanno raggiunto la loro temperatura di esercizio;
- emissioni a freddo, ossia le emissioni durante il riscaldamento del veicolo;
- emissioni evaporative, costituite dai soli COVNM (composti organici volatili non metanici);
- emissioni da abrasione di freni, pneumatici e manto stradale (sono una frazione molto rilevante delle emissioni di particolato primario dei veicoli più recenti, in particolare per i veicoli a benzina e per i diesel con tecnologia FAP).

Le emissioni dipendono essenzialmente dal tipo di carburante, dal tipo di veicolo e dalla sua anzianità, nonché dalle condizioni di guida.

I fattori di emissione sono disponibili per diversi livelli di aggregazione:

per tipo di veicolo, detto settore (automobili, veicoli leggeri, veicoli pesanti, autobus, motocicli);

per tipo di strada, detto attività (autostrade, strade extraurbane, strade urbane);

per tipo di carburante (benzina, diesel, GPL, metano);

per tipo legislativo, ossia categoria Euro (da Euro 0 ad Euro V).

Al fine di determinare la distribuzione dei veicoli insistenti sulle infrastrutture viarie del territorio oggetto di studio nelle diverse categorie veicolari, si è fatto riferimento alla composizione del parco mezzi della Provincia di Vicenza relativa all'anno 2010, riassunta nella Tabella seguente e rappresentata nel grafico.

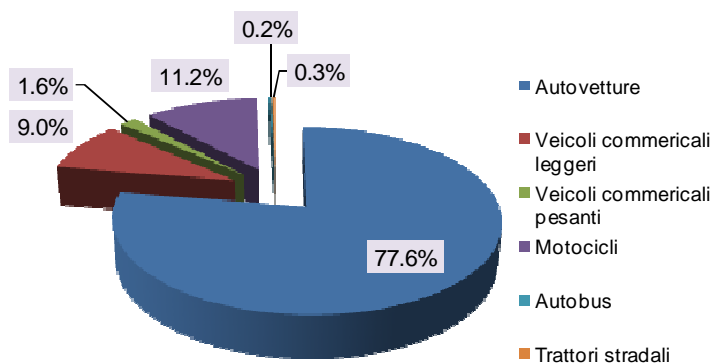
Ù



### Composizione del parco veicoli della Provincia di Vicenza, anno 2010 (fonte ACI)

| Categoria veicolare                            | Percentuale categoria sul totale |
|--|----------------------------------|
| <b>Autovetture</b>                             | <b>77,6%</b>                     |
| <b>Veicoli commerciali leggeri (&lt;3,5 t)</b> | <b>9,0%</b>                      |
| <b>Veicoli commerciali pesanti (&gt;3,5 t)</b> | <b>1,6%</b>                      |
| <b>Autobus</b>                                 | <b>11,2%</b>                     |
| <b>Motocicli</b>                               | <b>0,2%</b>                      |
| <b>Trattori stradali</b>                       | <b>0,3%</b>                      |
| <b>Totale</b>                                  | <b>100,0%</b>                    |

### Rappresentazione grafica del parco veicoli della Provincia di Vicenza, anno 2010 (fonte ACI)



A titolo di confronto, la tabella di seguito riportata riassume la suddivisione del parco veicolare del Comune di Marostica. Si può verificare come il parco circolante nel Comune di Marostica rispecchi sostanzialmente quello rilevato a livello provinciale.

I dati ACI sono stati successivamente elaborati in modo da ottenere una composizione per tipologia di veicolo, alimentazione ed anzianità congruente con le analoghe classi definite nella metodologia CORINAIR.

Nota la tipologia di veicoli presenti, secondo le impostazioni di CORINAIR, è possibile calcolare, per ciascuna tipologia di veicolo, i fattori di emissione degli inquinanti di interesse, espressi in t/km.



La produzione media oraria dell'inquinante  $i$ -esimo può essere valutata, per ciascun tratto stradale, tramite la seguente espressione:

$$Q_i = \sum_z (FE_{i,z} \cdot L \cdot n \cdot p_z) \quad [g/h]$$

dove:

$FE_{i,z}$  fattore di emissione per l'inquinante  $i$  e per la tipologia di veicolo  $z$ , calcolato alla velocità di riferimento per ciascuna ora del giorno [g/km]

$L$  lunghezza del tratto stradale [km]

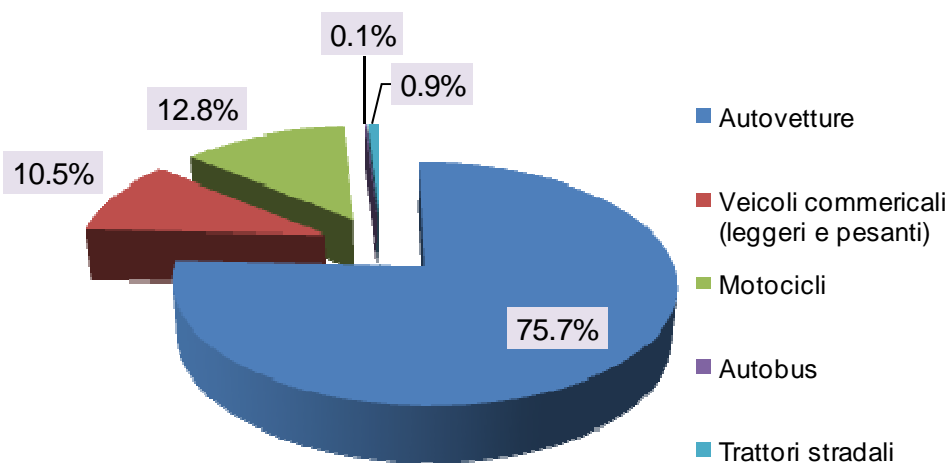
$n$  numero di veicoli all'ora [veicoli/h]

$p_z$  percentuale di ciascuna categoria di veicolo.

#### Composizione del parco veicoli del Comune di Marostica, anno 2010 (fonte ACI)

| Categoria veicolare                          | Percentuale categoria sul totale |
|--|----------------------------------|
| <b>Autovetture</b>                           | <b>75,7%</b>                     |
| <b>Veicoli commerciali leggeri e pesanti</b> | <b>10,5%</b>                     |
| <b>Autobus</b>                               | <b>12,8%</b>                     |
| <b>Motocicli</b>                             | <b>0,1%</b>                      |
| <b>Trattori stradali</b>                     | <b>0,9%</b>                      |
| <b>Totale</b>                                | <b>100,0%</b>                    |

#### Rappresentazione grafica del parco veicoli del Comune di Marostica, anno 2010 (fonte ACI)









**Ripartizione statistica delle categorie veicolari nelle relative classi Copert IV**

| <b>Categoria veicolare</b>         | <b>Scomposizione per</b>                                   | <b>Classi Copert IV</b> |
|------------------------------------|--|-------------------------|
| <b>Autovetture</b>                 | Alimentazione, cilindrata, anno di Immatricolazione        | <b>36</b>               |
| <b>Veicoli leggeri (&lt;3,5 t)</b> | Alimentazione, peso, anno di immatricolazione              | <b>12</b>               |
| <b>Veicoli pesanti (&gt;3,5 t)</b> | Alimentazione, peso, anno di immatricolazione              | <b>49</b>               |
| <b>Autobus</b>                     | Anno di immatricolazione                                   | <b>6</b>                |
| <b>Motocicli</b>                   | <b>Alimentazione, cilindrata, anno di immatricolazione</b> | <b>16</b>               |

**Area di indagine**

Nella tabella seguente si riporta una breve descrizione dei tratti stradali oggetto della presente indagine.

**Descrizione dei tratti stradali oggetto di indagine**

| Sezione | Ubicazione           | Tipologia stradale | Rilievo fotografico   |
|---------|----------------------|--------------------|---|
| S1      | Via 4 Novembre       | Strada urbana      |    |
| S2      | Via Industrie        | Strada Urbana      |   |
| S3      | Corso della Ceramica | Strada urbana      |   |
| S4      | Via Rubbi            | Strada urbana      |  |



### *Calcolo delle emissioni in atmosfera*

Tale determinazione è stata effettuata per i contaminanti monossido di carbonio (CO), polveri sottili (PM10 e PM2,5), ossidi di azoto (NOx), e biossido di zolfo (SO2).

Nella Tabella seguente sono riportati i valori di emissione dei contaminanti oggetto di studio espressi in chilogrammi/chilometro all'ora (kg/km·h), calcolati per i tratti di strada interessati dalla presente indagine.

Per una migliore visualizzazione ed analisi critica dei risultati, nei grafici successivi (Figure 1.3÷1.12) sono state rappresentate le emissioni dei diversi contaminanti per le sezioni di rilievo interessate e la loro distribuzione percentuale nelle differenti categorie veicolari.

I valori di emissione così ottenuti costituiscono una base di partenza per un'eventuale approfondimento dell'analisi avente lo scopo di valutare l'impatto della componente traffico sullo stato della qualità dell'aria.

Tale analisi viene condotta mediante l'applicazione di un idoneo modello di dispersione (Caline, Calpuff, altri) ed il successivo confronto delle concentrazioni dei contaminanti risultanti dalle simulazioni con gli Standard di Qualità dell'Aria (SQA), stabiliti dal D.lgs. 152/2006 e s.m.i., e con i valori di concentrazioni di fondo che caratterizzano l'area di studio, desumibili dai rapporti ARPAV. Al riguardo si evidenzia che allo stato attuale gli inquinanti monossido di carbonio (CO) e biossido di zolfo (SO2) non presentano criticità dal punto di vista ambientale, in quanto i valori di concentrazione di fondo rispettano ampiamente gli Standard di Qualità dell'Aria di cui sopra.

Concludendo, in questa sede ci si limita a determinare le emissioni delle componenti veicolari definite in precedenza per i contaminanti oggetto di studio (emissioni proporzionali al numero di veicoli transitanti), e di valutare il contributo percentuale di tali componenti nella formazione dell'emissione complessiva.

A seguito di tale analisi, si potranno quindi individuare le componenti veicolari che presentano l'incidenza maggiore e sulle quali agire allo scopo di minimizzare l'impatto sull'ambiente circostante.



## Emissioni in atmosfera nei tratti di strada considerati

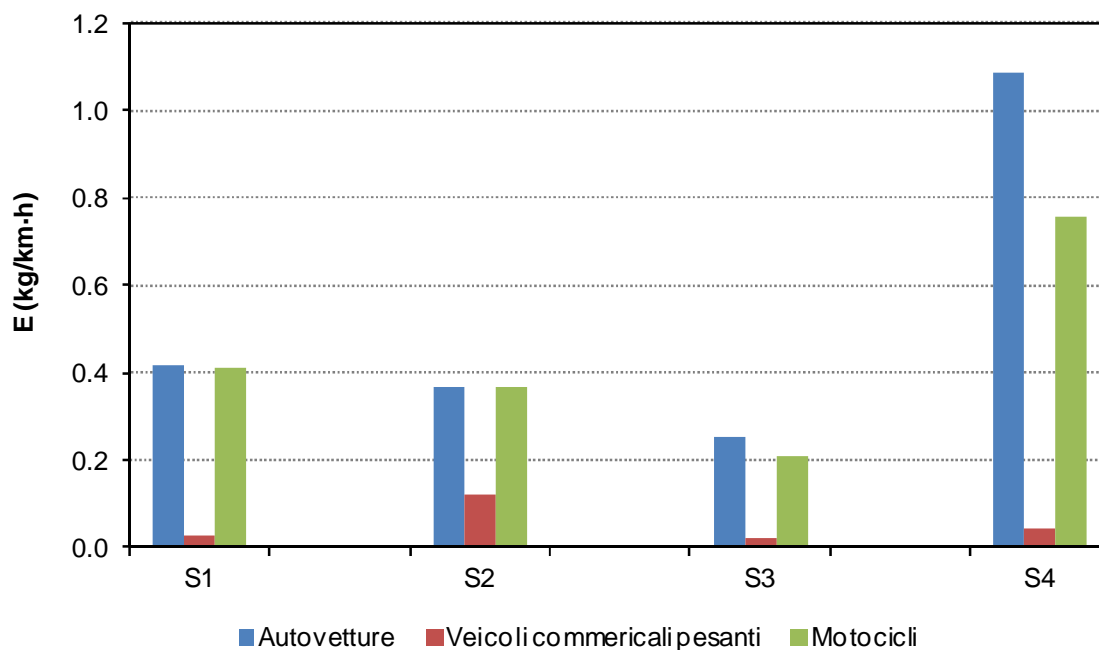
| Sezione | Tipologia veicolo | Numero veicoli | CO      | NO <sub>x</sub> | PM <sub>10</sub> | PM <sub>2.5</sub> | SO <sub>2</sub> |
|---------|-------------------|----------------|---------|-----------------|------------------|-------------------|-----------------|
|         |                   | al giorno      | kg/km·h | kg/km·h         | kg/km·h          | kg/km·h           | kg/km·h         |
| S1      | Autovetture       | 12.131         | 0,42    | 0,23            | 0,021            | 0,017             | 0,025           |
|         | Veicoli pesanti   | 386            | 0,03    | 0,11            | 0,004            | 0,004             | 0,003           |
|         | Motocicli         | 867            | 0,41    | 0,01            | 0,002            | 0,002             | 0,001           |
|         | Totale            | 13.384         | 0,85    | 0,34            | 0,027            | 0,022             | 0,029           |
| S2      | Autovetture       | 10.815         | 0,36    | 0,20            | 0,017            | 0,014             | 0,022           |
|         | Veicoli pesanti   | 2.220          | 0,12    | 0,54            | 0,019            | 0,017             | 0,016           |
|         | Motocicli         | 773            | 0,37    | 0,01            | 0,002            | 0,002             | 0,001           |
|         | Totale            | 13.808         | 0,85    | 0,75            | 0,039            | 0,033             | 0,039           |
| S3      | Autovetture       | 7.482          | 0,25    | 0,14            | 0,012            | 0,010             | 0,015           |
|         | Veicoli pesanti   | 376            | 0,02    | 0,09            | 0,004            | 0,003             | 0,003           |
|         | Motocicli         | 446            | 0,21    | 0,003           | 0,001            | 0,001             | 0,001           |
|         | Totale            | 8.304          | 0,48    | 0,24            | 0,017            | 0,014             | 0,019           |
| S4      | Autovetture       | 14.467         | 1,09    | 0,32            | 0,029            | 0,023             | 0,034           |
|         | Veicoli pesanti   | 605            | 0,05    | 0,18            | 0,008            | 0,007             | 0,005           |
|         | Motocicli         | 1.479          | 0,76    | 0,01            | 0,004            | 0,003             | 0,002           |
|         | Totale            | 16.551         | 1,89    | 0,51            | 0,041            | 0,033             | 0,042           |



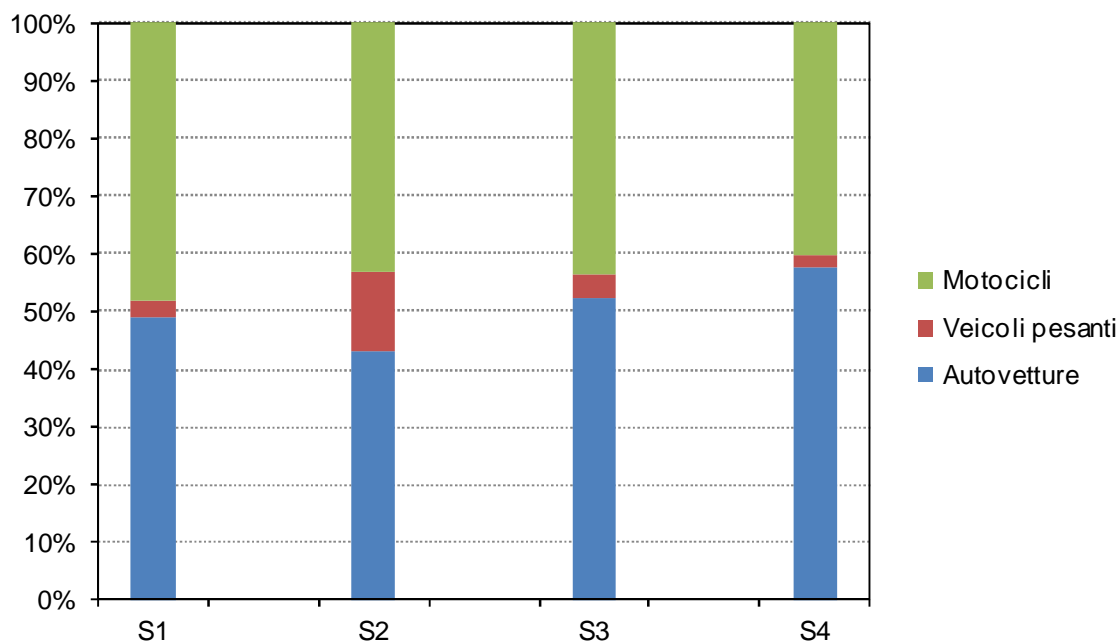
Nelle figure seguenti si riportano, per il contaminante monossido di carbonio (CO), le emissioni prodotte dalle diverse categorie veicolari per le sezioni oggetto di indagine, e si può valutare il “peso” di ciascuna categoria sull’emissione totale.

Come si può notare, le sezioni S1 ed S2 presentano emissioni simili, con una maggiore incidenza delle emissioni da traffico pesante per la sezione S2. Le emissioni della sezione S3 risultano le più basse, mentre quelle della sezione S4 le più elevate per effetto del maggior numero di veicoli in transito. Le componenti che presentano l’incidenza maggiore sono essenzialmente autovetture e motocicli.

**Emissioni di CO, espresse in kg/km·h, per le diverse categorie veicolari**



Distribuzione percentuale delle emissioni di CO nelle diverse categorie veicolari



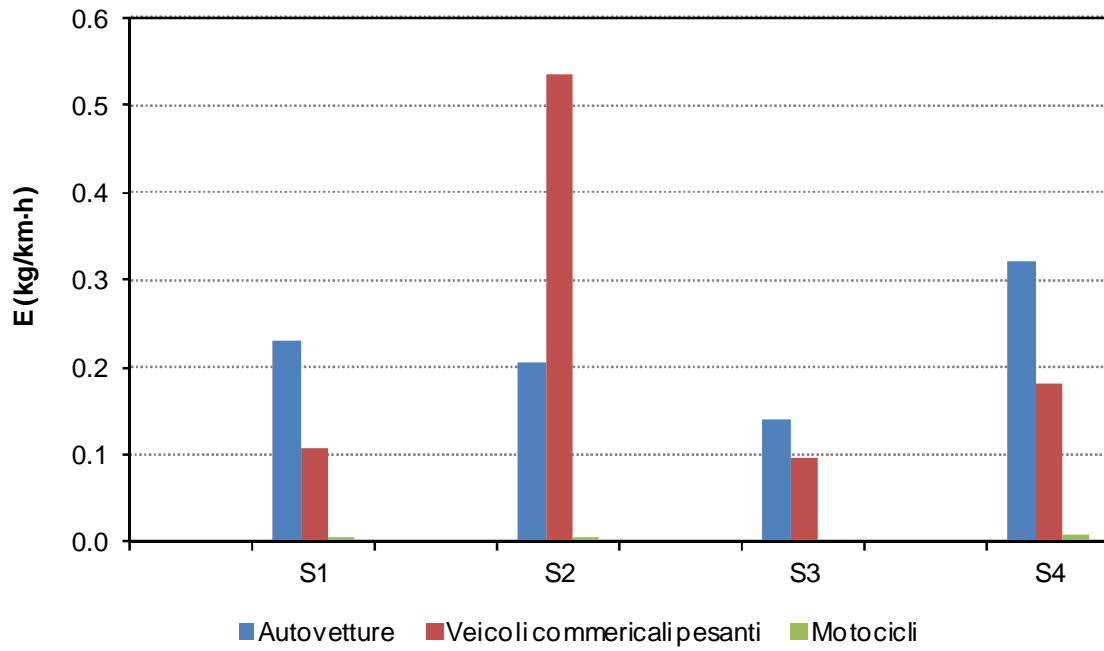
Nelle figure seguenti si riportano, per il contaminante ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), le emissioni prodotte dalle diverse categorie veicolari per le sezioni oggetto di indagine, e si può valutare il “peso” di ciascuna categoria sull’emissione totale.

Per tale contaminante la sezione S2 presenta le emissioni più elevate, e ciò è legato al maggior numero di veicoli pesanti in transito nel tratto interessato. Per le altre sezioni, il contributo delle autovetture risulta maggiore rispetto a quello dei mezzi pesanti.

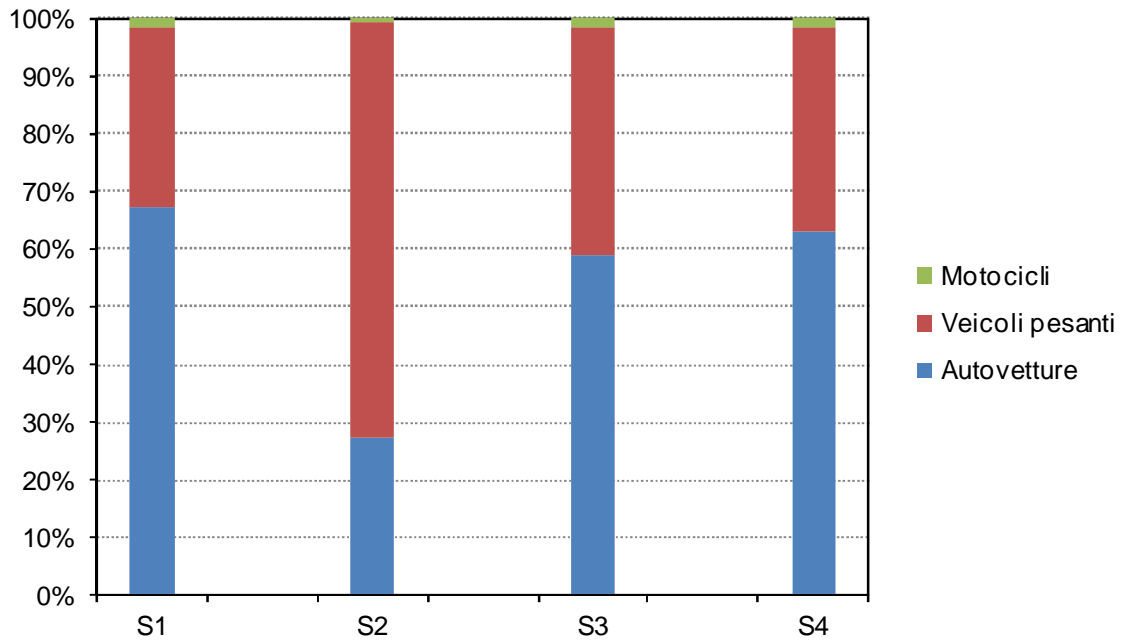
Le componenti che presentano l’incidenza maggiore sono in questo caso le autovetture ed i mezzi pesanti.



Emissioni di NOx, espresse in kg/km·h, per le diverse categorie veicolari



Distribuzione percentuale delle emissioni di NOx nelle diverse categorie veicolari

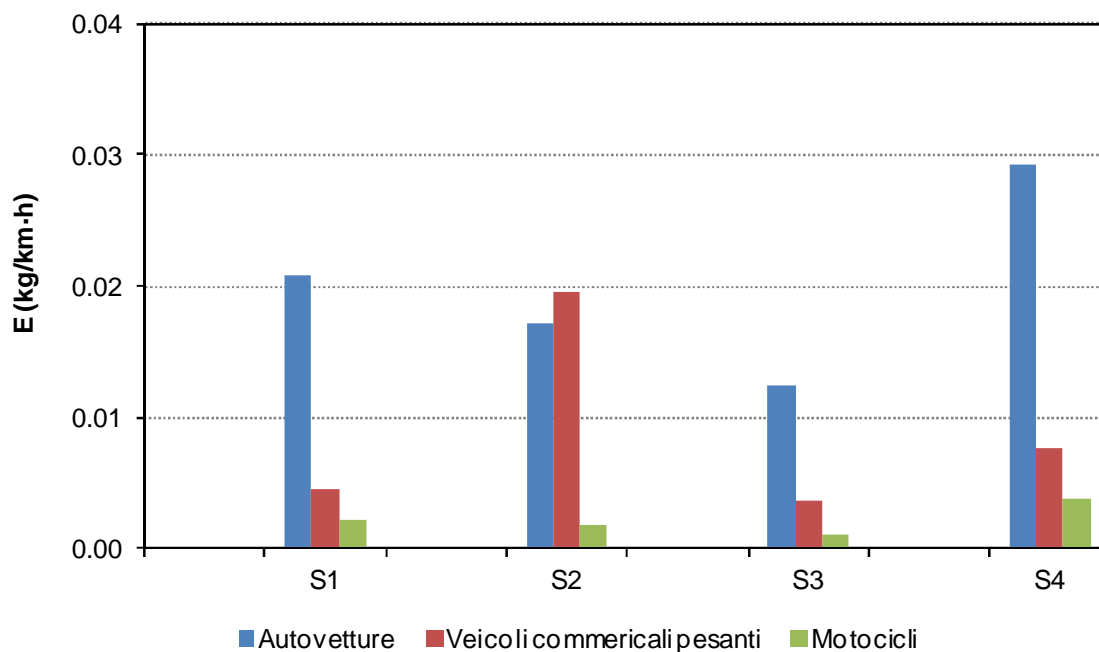


Nelle figure seguenti si riportano, per il contaminante PM<sub>10</sub>, le emissioni prodotte dalle diverse categorie veicolari per le sezioni oggetto di indagine, e si può valutare il “peso” di ciascuna categoria sull’emissione totale.

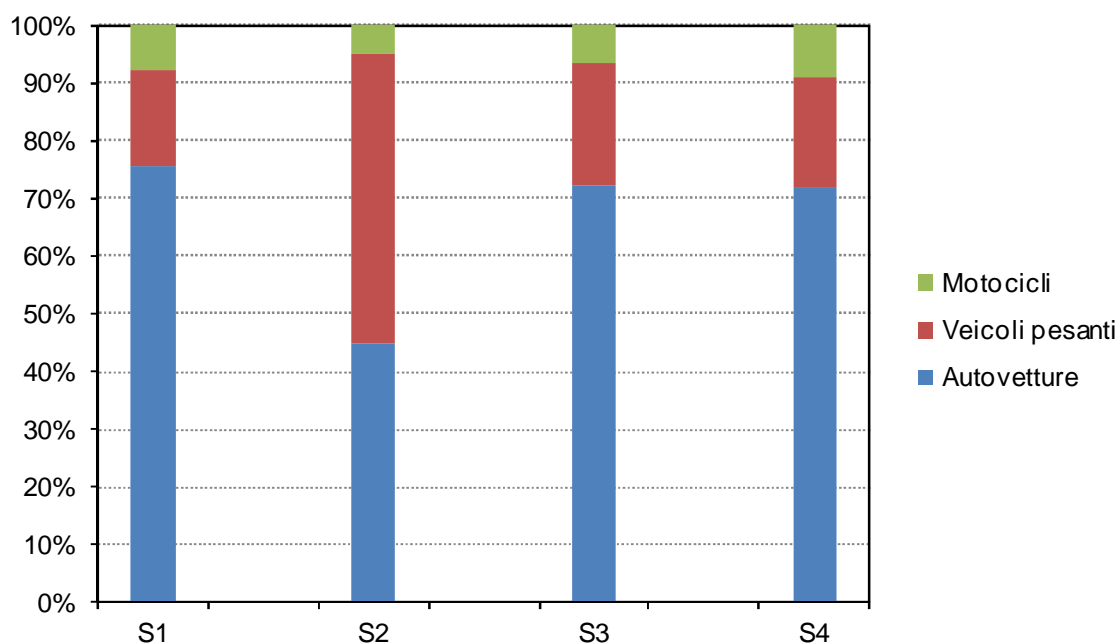
Come visto per il CO, anche per tale contaminante la sezione S4 presenta le emissioni più elevate. Emerge un importante contributo delle autovetture per tutte le sezioni eccetto la S2, dove rimane preponderante il contributo dei veicoli pesanti.

Quindi, escludendo la sezione S2, la componente che presenta l’incidenza maggiore è dovuta alle autovetture.

**Emissioni di PM<sub>10</sub>, espresse in kg/km·h, per le diverse categorie veicolari**



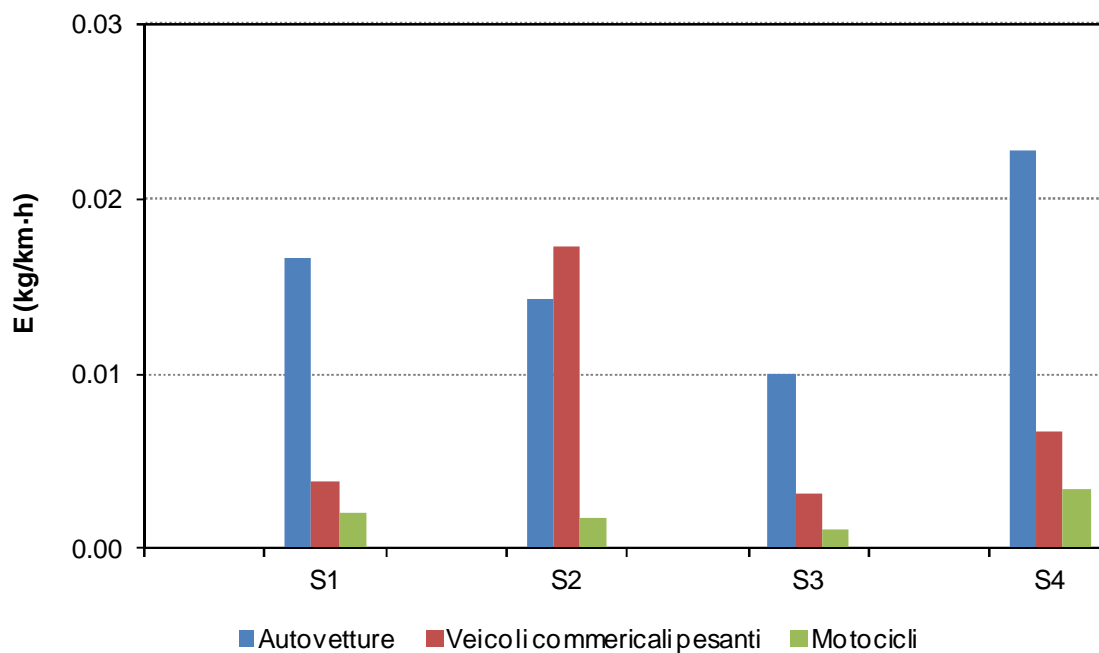


**Distribuzione percentuale delle emissioni di PM10 nelle diverse categorie veicolari**

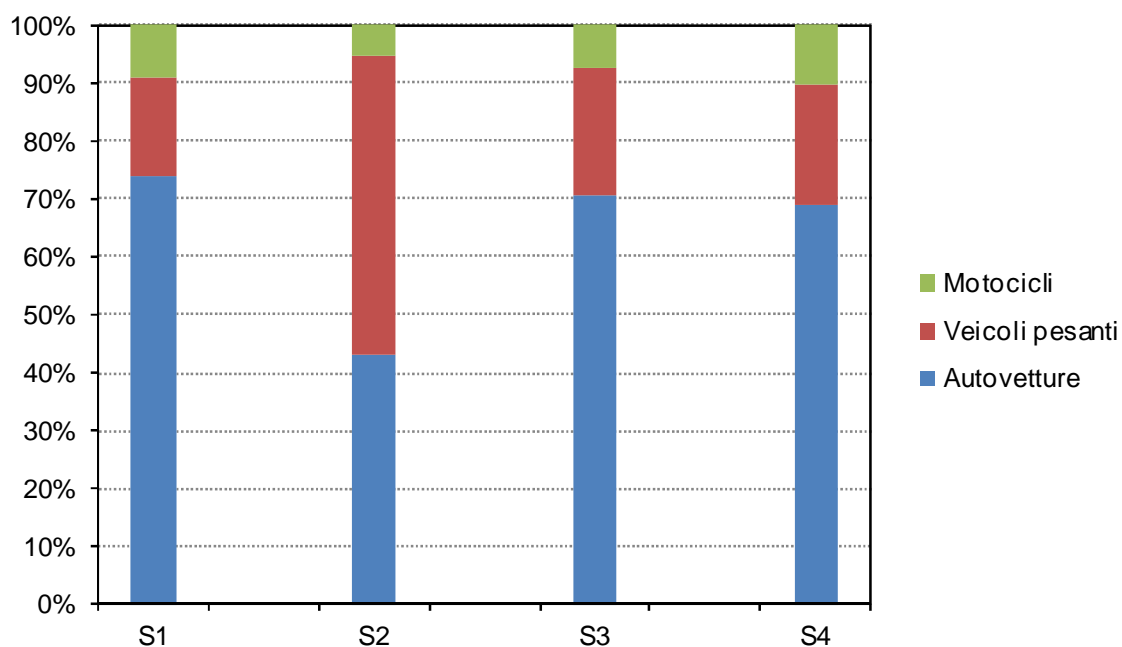
Nelle figure seguenti si riportano, per il contaminante PM<sub>2,5</sub>, le emissioni prodotte dalle diverse categorie veicolari per le sezioni oggetto di indagine, e si può valutare il “peso” di ciascuna categoria sull’emissione totale.

Per il PM<sub>2,5</sub> valgono le stesse considerazioni formulate per il PM<sub>10</sub>.

Emissioni di PM<sub>2,5</sub>, espresse in kg/km·h, per le diverse categorie veicolari



Distribuzione percentuale delle emissioni di PM<sub>2,5</sub> nelle diverse categorie veicolari



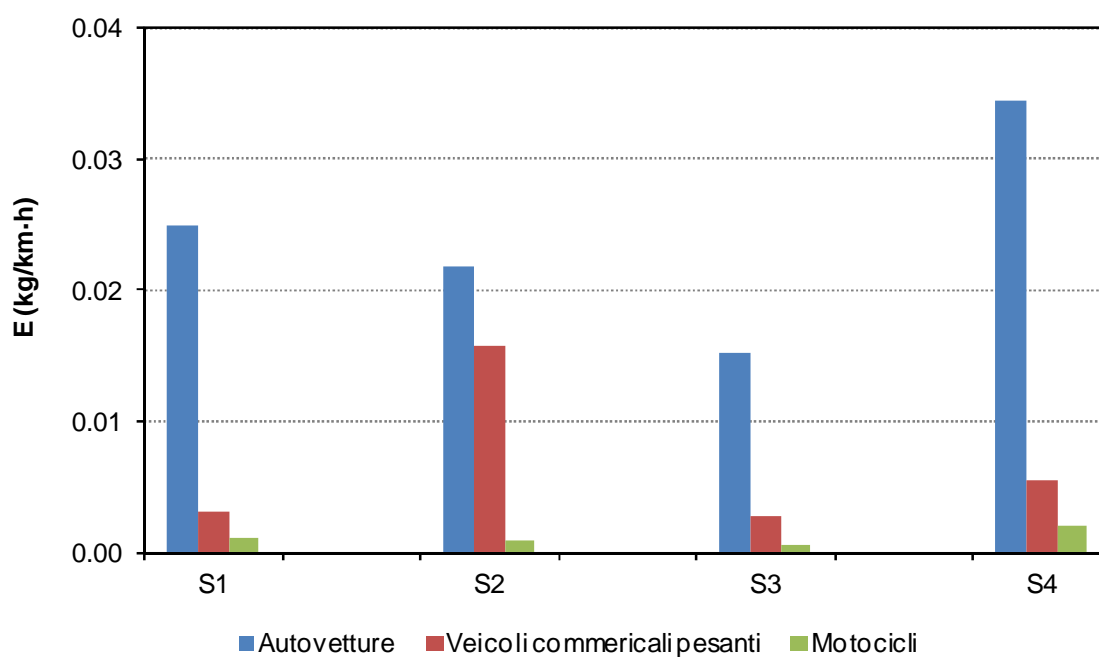


Nelle figure seguenti si riportano, per il contaminante biossido di zolfo  $SO_2$ , le emissioni prodotte dalle diverse categorie veicolari per le sezioni oggetto di indagine, e si può valutare il “peso” di ciascuna categoria sull’emissione totale.

Anche per tale contaminante la sezione S4 presenta le emissioni più elevate. Si osserva un contributo prevalente delle autovetture per tutte le sezioni, sebbene per la sezione S2 rimanga importante il contributo dei veicoli pesanti.

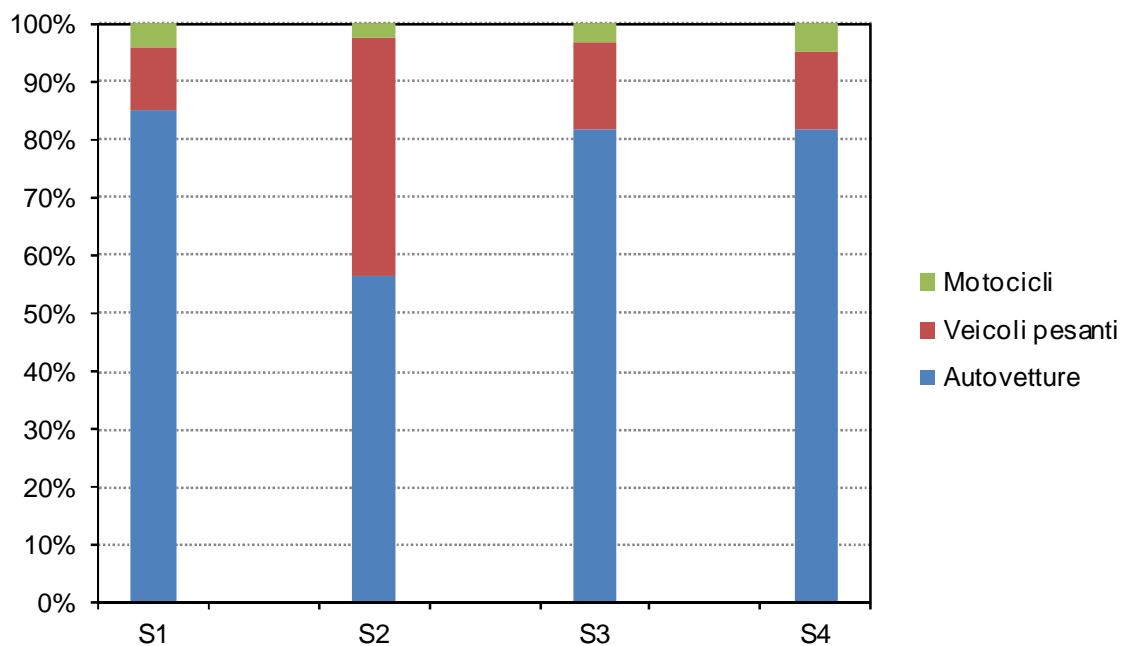
La componente che presenta l’incidenza maggiore è costituita dalle autovetture.

**Emissioni di  $SO_2$ , espresse in  $kg/km\cdot h$ , per le diverse categorie veicolari**





### Distribuzione percentuale delle emissioni di SO2 nelle diverse categorie veicolari





## Individuazione delle principali criticità

L'identificazione funzionale della maglia dei collegamenti è alla base di una lettura della forma della città e della ricostruzione del ruolo svolto da ciascuna infrastruttura. Occorre quindi riconoscere la correlazione tra insediamenti e reti di mobilità, identificando la "permanenza" degli elementi infrastrutturali nelle trasformazioni del territorio urbano.

Le strade provinciali Vecchia Gasparona e Marosticana, hanno avuto un'evoluzione nel tempo del proprio ruolo e si trovano ad assolvere funzioni diverse da quelle originarie, con caratteristiche tecnico – funzionali non adatte alla nuova domanda ed allo sviluppo del tessuto urbano. D'altro canto il tessuto urbano e le funzioni del vivere si intersecano e entrano in conflitto con i flussi veicolari in attraversamento, che attualmente utilizzano Via Rubbi e Via Montello per effettuare spostamenti verso Bassano del Grappa.

Se consideriamo il traffico urbano in funzione delle attività insediate, possiamo dire che le attività localizzate in una porzione di territorio diventano luogo di origine e destinazione di flussi, così come i poli scolastici diventano luogo di attrazione di una particolare categoria di utenti, che necessita di una appropriata regolazione sia del traffico che della rete di accesso.

Marostica in quest'ottica, presenta un tessuto urbano servito da una rete dove non si raffigurano problematiche legate alla congestione, ma dove i problemi di traffico sono legati alla maglia viaria che assolve contemporaneamente funzioni diversificate, permettendo simultaneamente l'accesso, la distribuzione, la penetrazione e l'attraversamento di aree urbane. Ugualmente, le diverse modalità di spostamento, che fruiscono della medesima rete, entrano inevitabilmente in conflitto, mancando un collegamento ciclo-pedonale capace di dividere le correnti veicolare dall'utenza debole.

Dare pari dignità a tutti i fruitori della strada significa riorganizzare gli spazi di circolazione in funzione di una domanda diversificata nei modi e nel tipo, aumentando la vivibilità dei centri urbani. Il Piano deve promuovere, ove possibile, la fruizione degli spazi della città in condizioni di piena sicurezza da parte delle utenze deboli, recuperando lo stile di vita e la naturale vocazione delle popolazioni montane. Questo obiettivo, alla scala urbana, viene perseguito anche attraverso la valorizzazione delle principali centralità urbane, la proposizione di percorsi di collegamento tra le varie parti della città che fanno parte non solo quindi del polo storico, ma altresì delle varie parti della città che attraggono utenza. In particolare si fa riferimento a Via Roma e Via Rubbi, dove mancano le condizioni per raggiungere il polo scolastico di Via delle Laste in sicurezza per gli spostamenti con modalità lenta.

Riassumendo le fragilità maggiori legate al sistema della mobilità sono:

1. l'asse viario Bassano-Thiene, caratterizzato dalla presenza di volumi e tipologie di traffico impropri che attraversano l'ambito urbano. Le direzioni principali del flusso di auto sono determinate dal pendolarismo verso l'area centrale e dai poli di servizi presenti sul territorio. Dai dati relativi al censimento 2001 della Popolazione è possibile desumere come siano forti le relazioni tra il comune



- di Marostica e l'area di Bassano del Grappa e della sua cintura, dato confermato dai risultati della campagna di rilievo veicolare.
2. Via Roma che costituisce, di fatto, la porta sud del centro storico è ad oggi caratterizzata da una componente di traffico molto diversificato assumendo contemporaneamente funzioni e ruoli sia di accesso ai poli scolastici e sportivi, che di penetrazione al centro storico; l'asse andrebbe riqualificato sia in termini di accessibilità da parte di tutte le componenti della mobilità sia in termini di sicurezza.
  3. La futura realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e le relative opere complementari (complanari e snodi) andrà ulteriormente a evidenziare la viabilità est-ovest posta nel margine sud del territorio comunale, onde per cui si può ipotizzare di prevedere misure e azioni per "togliere" il traffico pesante dall'interno del tessuto urbano (consolidato). Sarà necessario valutare gli effetti dell'introduzione del pedaggio per le medie percorrenze sulla distribuzione del traffico veicolare (in particolar modo sulla componente commerciale). Allo stesso tempo andranno valutati gli effetti derivanti dalla realizzazione della viabilità complementare prevista dal progetto nei territori di Molvena e Pianezze.
  4. In linea generale il sistema mobilità presenta alcuni conflitti funzionali degli archi e dei nodi, riassunti puntualmente nella tabella seguente. Oltre a quelle indicate in tabella si sottolinea che la viabilità legata a spostamenti di breve e media lunghezza utilizza percorsi conosciuti, preferendo a volte strade locali a strade di livello gerarchico superiore. A ciò va sommato il numero di veicoli costretti ad utilizzare le Provinciali localizzate a nord del territorio come unico elemento di collegamento. Le strade Provinciali in questione così come molte vie di quartiere, hanno caratteristiche geometriche assimilabili alla classe "F", ossia carreggiate di ridotte dimensioni con capacità limitate. Le vie avendo un ruolo storico nel tessuto urbano servono alcuni rioni, i quali accedono con le proprietà direttamente sul fronte strada, creando situazioni funzionali in contrasto in funzione della domanda di fruizione.

La tabella seguente riporta la descrizione delle carenze, criticità e problematiche della rete e dei nodi del territorio analizzato. I risultati derivano dalle indagini svolte, da osservazione sul campo e dalle segnalazioni evidenziate dall'Ufficio di Piano.

Ogni elemento è contrassegnato da un riferimento identificabile in tavola 6.3.



**ELEMENTO**

**ELEMENTO CRITICO:** *Conflitto funzionale dell'arco*

Strada locale di collegamento tra San Luca e le località limitrofe. Assume simultaneamente funzione di connessione tra le varie località e di accessibilità locale.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Il marciapiede è presente a tratti lungo l'arco interessato. Sono presenti accessi diretti alle proprietà. La strada presenta variazioni piano altimetriche, con una sezione ridotta di transito veicolare, inferiore a 3,5 m per corsia.

**ELEMENTO CRITICO:** *Conflitto funzionale dell'arco*

*Sicurezza*

Strada locale di collegamento tra Crosara e le località limitrofe. Assume simultaneamente funzione di connessione tra le varie località e di accessibilità locale.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Il marciapiede è presente a tratti lungo l'arco interessato. Sono presenti accessi diretti alle proprietà.

La strada presenta variazioni piano altimetriche, con una sezione ridotta di transito veicolare, inferiore a 3,5 m per corsia. Inoltre tratti di arco presentano restringimenti di corsia dovuti alla presenza a lato strada di ostacoli laterali e scarse condizioni di visibilità.

**LOCALIZZAZIONE**

**LOCALIZZAZIONE: FRAZIONE SAN LUCA**



**LOCALIZZAZIONE: FRAZIONE CROSARA**



**VIA PEROZZI**



**VIA SISEMOL**



**OBIETTIVI**

**OBIETTIVI**

Razionalizzazione del rapporto tra le funzioni di movimento ed accesso.



**OBIETTIVI**

Razionalizzazione del rapporto tra le funzioni di movimento ed accesso.

Interventi di potenziamento della sicurezza stradale





**ELEMENTO**

**ELEMENTO CRITICO:** *Conflitto funzionale dell'arco*

**Sicurezza**

Strada locale di collegamento tra Vallonara e le località limitrofe. Assume simultaneamente funzione di connessione tra le varie località e di accessibilità locale.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Il marciapiede è presente a tratti lungo l'arco interessato. Sono presenti accessi diretti alle proprietà. La strada ha variazioni piano altimetriche, con una sezione ridotta di transito veicolare, inferiore a 3,5 m per corsia. La visibilità è ostacolata da elementi posti a margine della carreggiata, in particolare gli edifici, in quanto l'arco tagli in due parti il centro storico della frazione. I rilievi hanno evidenziato un flusso in ingresso in direzione Marostica, pari a circa 341 veicoli/h con percentuali di mezzi pesanti del 3%.

**ELEMENTO CRITICO:** *Conflitto funzionale dell'arco*

Strada locale di collegamento tra Valle San Floriano e le località limitrofe. Assume simultaneamente funzione di connessione tra le varie località e di accessibilità locale.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico.

Il marciapiede è presente a tratti lungo l'arco interessato.

Sono presenti accessi diretti alle proprietà.

A tratti l'arco consente velocità superiori ai 50 km/h, e consente l'accesso a strutture scolastiche.

**LOCALIZZAZIONE**

**LOCALIZZAZIONE: FRAZIONE VALLONARA**



**LOCALIZZAZIONE: VALLE SAN FLORIANO**



**VIA VAL BELLA**



**VIA STROPPARI**



**OBIETTIVI**

**OBIETTIVI**

Razionalizzazione del rapporto tra le funzioni di movimento e accesso.

Interventi di potenziamento della sicurezza stradale

**3**

**OBIETTIVI**

Razionalizzazione del rapporto tra le funzioni di movimento e accesso

**4**





**ELEMENTO**

**ELEMENTO CRITICO:** *Conflitto funzionale dell'arco*

Strade di penetrazione a nord del territorio del capoluogo comunale, dove le varie esigenze della domanda entrano in conflitto.

Le strade presentano un tracciato rettilineo che invita l'utente della strada ad aumentare la velocità di percorrenza.

**LOCALIZZAZIONE**

**LOCALIZZAZIONE: MAROSTICA CENTRO**



**VIA CECCHIN**



**CORSO DELLA CERAMICA**

**VIA RAVENNATE**



**OBIETTIVI**

**OBIETTIVI**

Razionalizzazione del rapporto tra le funzioni di movimento e accesso.

Interventi di potenziamento della sicurezza stradale

5

11  
11

12



**ELEMENTO**

**ELEMENTO CRITICO:** *Conflitto funzionale dell'arco*

Strada di penetrazione a ovest del territorio del capoluogo comunale, dove le varie esigenze della domanda entrano in conflitto.

In particolare si fa riferimento al tratto afferente al polo ospedaliero ULLS 3 che richiede uno spazio adatto alla sosta degli utenti ed alla movimentazione di utenti deboli. Da sopralluogo effettuato in data 14 marzo 2012 si evidenzia che il parcheggio interno della struttura non era sfruttato dagli utenti, mentre Via Panica presentava, a lato strada, un numero considerevole di mezzi (circa 40 veicoli) in sosta vietata. Tale difformità è attribuibile sia alla poca chiarezza nel segnalare il luogo di sosta, sito all'interno della struttura, sia al punto di accesso di tale zona di sosta, attualmente posto tra la strada di percorrenza locale Panica e la viabilità di accesso ai parcheggi non adeguato a consentire contemporaneamente il passaggio simultaneo dei mezzi in entrata ed uscita, oltre che dei pedoni.

**ELEMENTO CRITICO:** *Sicurezza*

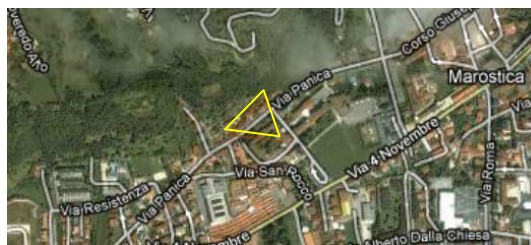
**Conflitto tra varie componenti di traffico**

Le intersezioni presentano problematiche relative all'area di conflitto, e alla tipologia di traffico interessata, che vede la presenza di tutte le categorie.

La localizzazione delle intersezioni, il ruolo urbano che assumono e la copresenza di funzione di distribuzione, rendono i nodi punti critici a livello di sicurezza, a causa di una poco chiara leggibilità delle manovre e dei relativi spazi di manovra delle singole componenti di traffico.

**LOCALIZZAZIONE**

**LOCALIZZAZIONE: MAROSTICA CENTRO**



**LOCALIZZAZIONE: MAROSTICA CENTRO**

**VIA PANICA**



**VIA RUBBI, VIA**



**OBIETTIVI**

**OBIETTIVI**

Razionalizzazione del rapporto tra le funzioni di movimento e accesso.

Interventi di potenziamento della sicurezza stradale

6

**OBIETTIVI**

Potenziamento della sicurezza alle intersezioni.

8

7

10



**ELEMENTO**

In particolare si segnala l'intersezione a raso tra Via delle Laste Via Rubbi quale "ponte" di collegamento tra il polo scolastico e l'area residenziale sita ad est, dove è localizzato un parcheggio che permette la sosta dei genitori che accompagnano i figli alle scuole localizzate in via dalle Laste, dove il conflitto tra utenza debole e motorizzata è maggiormente marcato.

L'intersezione tra Via Roma e Via Rubbi è caratterizzata da una conformazione geometrica non chiaramente segnalata per manovre e relativi spazi di manovra.

**ELEMENTO CRITICO:** Conflitto funzionale dell'arco

**Mancanza di connessione tra aree urbane**

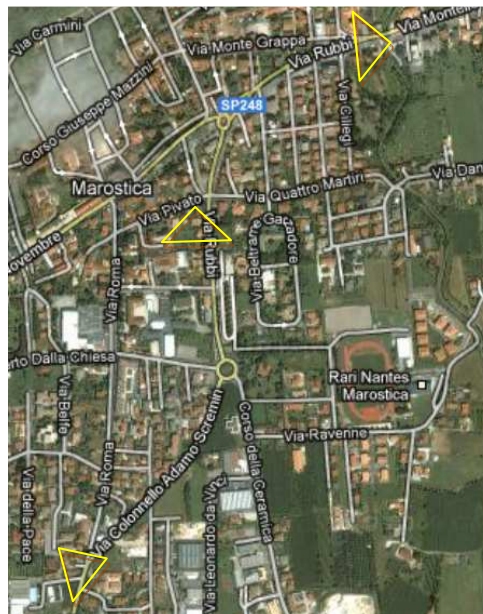
Via Roma si può raffigurare sia come strada di collegamento tra il centro storico e l'area sud della città che come asse di penetrazione da sud.

Il ruolo urbanistico di questa direttrice storica non è messo in evidenza, manca, infatti, una connessione, per la mobilità lenta, tra l'area centrale della cittadina e il polo scolastico e sportivo.

Presenta un flusso veicolare modesto, inferiore ai 400 veicoli/h.

La percentuale di mezzi pesanti si attesta su valori inferiori al 2%.

**LOCALIZZAZIONE**



**LOCALIZZAZIONE: MAROSTICA CENTRO**



**VIA RUBBI**



**VIA ROMA-VIA RUBBI**



**VIA ROMA, ZONA STADIO POLO SCOLASTICO CENTRO**



**OBIETTIVI**

**OBIETTIVI**

Riorganizzazione degli spazi urbani, in funzione del luogo e del grado di interferenza e priorità delle diverse modalità di spostamento.



**ELEMENTO**

Le piste ciclopedonali non sono collegate al polo scolastico e al centro della città attraverso un percorso chiaro e continuo.

**ELEMENTO CRITICO: Conflitto funzionale dell'arco**

L'arco presenta caratteristiche tecnico funzionali modeste, permette, infatti, velocità ridotte, a tratti inferiori ai 30 km/h.

Malgrado tale conformazione è utilizzata come ingresso da sud alternativo a Corso della Ceramica.

**LOCALIZZAZIONE**

**LOCALIZZAZIONE: MAROSTICA CENTRO**



**VIA  
LEVA'**



**OBIETTIVI**

**OBIETTIVI**

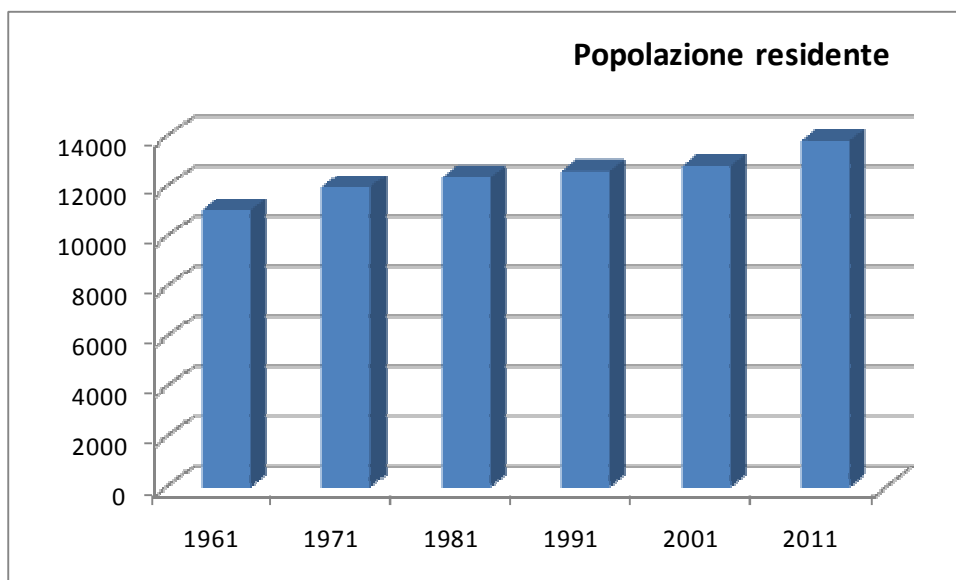
Riduzione del traffico improprio.

**13**



## Demografia e scenari di Piano

Marostica è un comune di 13.824 abitanti che sorge ai piedi dell'Altopiano di Asiago, e che si estende su una superficie di 36,62 km<sup>2</sup>. L'altitudine del comune è compresa fra una quota massima di 858 metri s.l.m. e una minima di 76 metri s.l.m. e confina con i comuni di Bassano del Grappa, Conco, Lusiana, Mason Vicentino, Molvena, Nove, Pianezze, Salcedo e Schiavon



Sotto il profilo della consistenza demografica, dagli anni '60 del secolo scorso ad oggi la popolazione registra una crescita più o meno continua, che negli ultimi anni ha conosciuto una notevole intensificazione, con valore al 2011 di 13.824 residenti, corrispondente rispetto al 1961 di un incremento in valore assoluto di 2.731 abitanti, equivalente ad un incremento percentuale del 24,61%, laddove lo sviluppo maggiore si è riscontrato nell'ultimo decennio, sia in termini di valore assoluto che in termini percentuali.

### *Inquadramento territoriale*

Il territorio s'area vasta entro cui si colloca Marostica è definito e riconosciuto come una media-grande urbanizzazione in estensione che comprende al suo interno spazi aperti di dimensioni e caratteri al quanto differenti. Esso infatti si compone e caratterizza di molteplici trame ed elementi insediativi e del paesaggio, laddove la tradizionale rete relativa ai centri medio-piccoli, residenziali e produttivi e dei servizi, costituisce soltanto un elemento del modello o sistema, che comprende altresì anche insediamenti lineari, reticoli equipotenziali urbanizzati su nodi e aste, insediamenti diffusi caratteristici (ambienti fluviali, sistema degli edifici e complessi speciali, sistema della collina, sistema del paesaggio rurale...).

La rappresentazione di tale modello evidenzia un sistema di spazi centrali fortemente multicentrico, appoggiato sia sui tradizionali nuclei storici (sottoposti a processi di riuso e risignificazione) sia su nuove edificazioni (lineari e puntuali) lungo le strade provinciali specialmente.



Il comune si è storicamente sviluppato lungo la dorsale pedecollinare vicentina, all'interno della dorsale Bassano del Grappa - Thiene, che si è configurato come il principale fattore influenzante la struttura insediativa del capoluogo e delle frazioni, seppur non essendo l'elemento diretto di influenza e di costruzione dell'assetto insediativo comunale. La forma del territorio insediato è quindi principalmente dettata dalla morfologia del territorio, laddove il sistema collinare costituisce un limite all'insediamento di pianura compatto, quinta paesaggistica che ritrova lungo i suoi percorsi un insediamento prevalentemente lineare e diffuso costituito dalle frazioni e dalle località ivi collocate.

In questo contesto territoriale il sistema collinare fa da quinta paesaggistica del sistema urbanizzato principale, posto lungo la viabilità principale est-ovest, entro cui si collocano una serie di direttrici e centri minori, prevalentemente anch'essi sorti in modo lineare lungo questi assi di collegamento locale.

Lo sviluppo, prevalentemente produttivo, del territorio comunale, correlato dalla definizione di nuovi assi forti di scorrimento e attraversamento (Nuova Gasparona, ad esempio) ha "allungato" il sistema insediativo locale verso sud, laddove ancora una volta gli assi viari costituiscono gli elementi ordinatori e allo stesso tempo i margini degli insediamenti, in cui la destinazione prevalente è quella produttiva-commerciale seppur commissionata a quella residenziale di frangia o margine.

L'assetto attuale individua nel territorio comunale tre porte principali di ingresso (est, ovest, sud) e un'accesso locale (nord), laddove l'elemento mancante è forse una certa progettualità (anche percettiva delle stesse) La cosiddetta "porta ovest" risulta essere inserita all'interno di un continuum urbano (a destinazione mista) con i territori comunali contermini, e disposta lungo la vecchia strada provinciale ordinatrice del territorio, con presenza di rilevanti luoghi, spazi e funzioni in fase di dismissione o potenzialmente dismettibili capaci di costituire contenitori e spazi fisici per il suo ridisegno, specialmente in una logica di valorizzazione della permeabilità est-ovest e nord-sud della dorsale urbana. [

La porta est, in direzione Bassano del Grappa, invece si presenta più a struttura di frangia o lineare, laddove l'elemento stradale costituisce l'affaccio quasi unico delle funzioni insediate, ancora caratterizzate da una destinazione d'uso mista, in cui emergono però fisicamente alcuni edifici o complessi di rilevanti dimensioni, e prevalentemente a destinazione produttiva e commerciale, anche dismessi o in fase di riqualificazione/rifunzionalizzazione; in tale asse lineare uno dei temi che emergono è la definizione dei limiti e degli elementi ordinatori dell'asse stesso (bordo strada, fronti urbanizzati, spazi di retro fronte...) e la sua permeabilità nord-sud, anche in relazione ai corridoi di tipo ecologico (es. Torrente Longhella) presenti nel settore di territorio.



### *Metodologia di ricavo della domanda di residenzialità*

L'analisi che seguirà va interpretata come il tentativo di dare una risposta agli interrogativi che riguardano il futuro del Comune di Marostica al fine di delineare scenari che possano guidare l'amministrazione nella propria azione di pianificazione territoriale.

Al fine di fornire gli elementi utili alla stesura del nuovo Piano di Assetto del Territorio, si vogliono analizzare le tendenze demografiche, utilizzando i dati (prevalentemente ISTAT) disponibili, individuare i cambiamenti in atto e, alla luce di questi, delineare una possibile evoluzione demografica definita all'anno 2025.

Per poter procedere al calcolo di tali proiezioni demografiche che è stato necessario formulare delle ipotesi verosimili riguardanti l'evoluzione futura della popolazione presa in esame.

È necessario premettere che l'evoluzione demografica è la risultante di due componenti: quella naturale e quella migratoria. Il saldo naturale, ossia lo scarto tra il numero di nati e di morti in un dato anno, è determinato da alcune variabili quali la natalità, la fecondità e la mortalità. Per queste variabili si sono evidenziate nel tempo delle precise dinamiche.

Il primo assunto, sul quale si basano queste proiezioni, ipotizza che le dinamiche individuate proseguano nel futuro seguendo l'evoluzione avvenuta nel passato recente.

Gli altri assunti sono invece relativi al saldo migratorio, ossia allo scarto tra il numero di immigrati e il numero di emigrati in un dato territorio (dove per immigrati ed emigrati si intendono tutti coloro che provengono o migrano verso un comune diverso, non necessariamente estero).

Come per la componente naturale, anche i flussi migratori futuri sono stati stimati estrapolando le tendenze storiche. Ma in questo caso sono state aggiunte due specifiche ulteriori. In primo luogo si ipotizza che i flussi siano in qualche modo "agganciati" alla domanda di lavoro, per cui le persone tenderanno a trasferirsi in quei comuni nei quali la richiesta di lavoratori è elevata.

Per contro nelle zone caratterizzate da una scarsa domanda di lavoro si verificherà una "fuga" di residenti verso altri comuni. L'altro assunto riguarda sempre la domanda di lavoro e in particolare postula la sua sostanziale stabilità nel tempo. Ciò comporta, ipotizzando un tasso di occupazione costante, la stabilità del numero di individui in età lavorativa.

Riassumendo, l'impianto previsionale che sta alla base del modello utilizzato parte da tre considerazioni:

- a. la sostanziale stabilità dei fenomeni incidenti: ovvero che i tassi di natalità e mortalità della popolazione proseguiranno nel futuro secondo le tendenze attuali;
- b. la stabilità della domanda di forza lavoro;
- c. la libera variazione dei tassi di immigrazione in funzione della domanda di lavoro.



Il tema degli scenari demografici è sicuramente un tema complesso, e il cui percorso non risulta privo di pericoli. Pur tuttavia deve essere affrontato alla luce dell'obbligo del dimensionamento definito dalla Legge Regionale n. 12/2005. E del resto l'essenza dell'urbanistica risiede proprio nella proposta dimensionale delle previsioni di Piano. Il Piano deve prevedere, quindi, gli scenari demografici definendone il carattere (qualitativo e quantitativo) nelle varie fasi future e nello stesso tempo, in un rapporto di causa/effetto, dovrà verificare l'influenza che gli interventi pianificatori previsti produrranno sugli scenari demografici ipotizzati. Nel primo caso sarà esaminato il processo, che potremo definire "neutrale", di sviluppo influenzato esclusivamente dai fattori naturali (nati, morti, immigrati, famiglie...), nel secondo caso invece dovremo ipotizzare degli scenari alternativi conseguenti alla realizzazione del Piano.

#### Letture dei trend in atto

Il primo passaggio realizzato all'interno della metodologia perseguita fa riferimento al ricavo dei valori di incremento/decremento, in valore assoluto e in valore percentuale, definito a partire dal primo quadro di andamento della popolazione locale.

Il quadro così ricavato (sottostante)

| Comune di Marostica - PAT 2025 |             |                       |        |           |                       |        |                |
|--------------------------------|-------------|-----------------------|--------|-----------|-----------------------|--------|----------------|
| Popolazione e Famiglie         |             |                       |        |           |                       |        |                |
| anno                           | popolazione | incremento/decremento |        | famiglie  | incremento/decremento |        | famiglia media |
|                                |             | V.A.                  | %      |           | V.A.                  | %      |                |
| 1961                           | 11.093      |                       |        |           |                       |        |                |
| 1971                           | 11.975      | 882                   | 7,95   |           |                       |        |                |
| 1981                           | 12.379      | 404                   | 3,37   |           |                       |        |                |
| 1991                           | 12.639      | 260                   | 2,10   |           |                       |        |                |
| 2001                           | 12.848      | 209                   | 1,65   |           |                       |        |                |
| 2002                           | 12.984      | 136                   | 1,06   |           |                       |        |                |
| 2003                           | 13.172      | 188                   | 1,45   | 4.921     |                       |        |                |
| 2004                           | 13.279      | 107                   | 0,81   | 5.042     | 121                   | 2,46   | 2,63           |
| 2005                           | 13.397      | 118                   | 0,89   | 5.109     | 67                    | 1,33   | 2,62           |
| 2006                           | 13.455      | 58                    | 0,43   | 5.202     | 93                    | 1,82   | 2,59           |
| 2007                           | 13.609      | 154                   | 1,14   | 5.349     | 147                   | 2,83   | 2,54           |
| 2008                           | 13.668      | 59                    | 0,43   | 5.406     | 57                    | 1,07   | 2,53           |
| 2009                           | 13.761      | 93                    | 0,68   | 5.508     | 102                   | 1,89   | 2,50           |
| 2010                           | 13.824      | 63                    | 0,46   | 5.583     | 75                    | 1,36   | 2,48           |
| <b>Variazione periodo</b>      |             |                       |        |           |                       |        |                |
| 2001-2010                      |             | 976                   | 7,60   | 2003-2010 | 662                   | 13,45  |                |
| i.i.m.a                        |             | 108                   | 0,8441 |           | 95                    | 1,9218 |                |

è articolato su tre valori: popolazione, famiglie, numero di componenti per famiglia (valore medio).

Per i primi due parametri il valore ricavato (annuale) viene espresso in valore assoluto e in valore percentuale rispetto al suo trend di crescita/decrecita.

Quello che emerge, focalizzando l'attenzione soprattutto nel periodo 2001-2010 è un aumento della popolazione di 976 persone, che si caratterizza per un forte aumento di residenti negli anni 2003, 2003 e 2007, con una media anno pari a circa 108 residenti incrementali.





Per quanto concerne le famiglie, invece, l'aumento nello stesso periodo è pari a circa 662 famiglie residenti, con una media anno pari a 95 famiglie residenti.

I valori i.i.m.a. così ricavati vengono riferiti all'anno 2010 e proiettati in un modello di andamento demografico proiettato al 2024.

La prima simulazione, definita come SCENARIO O IPOTESI DI MASSIMA, di fatto mantiene il trend registrato, ovvero definisce lo scenario demografico (popolazione/famiglie) al 2024 così come si ricaverrebbe dalla continuità dei valori attualmente registrati.

| Marostica PAT 2012 - Scenario demografico al 2024 - Popolazione e famiglie<br>IPOTESI MAX (calcolata sull'i.i.m.a. 2001-2010) |        |      |      |     |             |            |                |
|---|--------|------|------|-----|-------------|------------|----------------|
| FAMIGLIE 2010   | iima   | m    | n    | m-n | Famiglie    | Incremento |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2010 | 0   | 5.583       | 0          |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2011 | 1   | 5.690       | 107        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2012 | 2   | 5.800       | 217        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2013 | 3   | 5.911       | 328        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2014 | 4   | 6.025       | 442        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2015 | 5   | 6.140       | 557        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2016 | 6   | 6.258       | 675        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2017 | 7   | 6.379       | 796        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2018 | 8   | 6.501       | 918        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2019 | 9   | 6.626       | 1.043      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2020 | 10  | 6.754       | 1.171      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2021 | 11  | 6.883       | 1.300      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2022 | 12  | 7.016       | 1.433      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2023 | 13  | 7.151       | 1.568      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2024 | 14  | 7.288       | 1.705      |                |
| POPOLAZIONE 2010  | iima   | m    | n    | m-n | Popolazione | Incremento | famiglia media |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2010 | 0   | 13.824      | 0          | 2,48           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2011 | 1   | 13.941      | 117        | 2,45           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2012 | 2   | 14.058      | 234        | 2,42           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2013 | 3   | 14.177      | 353        | 2,40           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2014 | 4   | 14.297      | 473        | 2,37           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2015 | 5   | 14.417      | 593        | 2,35           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2016 | 6   | 14.539      | 715        | 2,32           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2017 | 7   | 14.662      | 838        | 2,30           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2018 | 8   | 14.786      | 962        | 2,27           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2019 | 9   | 14.910      | 1.086      | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2020 | 10  | 15.036      | 1.212      | 2,23           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2021 | 11  | 15.163      | 1.339      | 2,20           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2022 | 12  | 15.291      | 1.467      | 2,18           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2023 | 13  | 15.420      | 1.596      | 2,16           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2024 | 14  | 15.550      | 1.726      | 2,13           |

Il valore ricavato delle persone per nucleo familiare è tendente al ribasso, al di sotto della soglia media provinciale e regionale, e per certi versi risulta essere non realistico.

Viene così ricavato un secondo modello o scenario, definito come IPOTESI O SCENARIO PRUDENZIALE.



Questo viene definito attraverso il blocco delle persone per nucleo familiare, e più precisamente bloccando il valore ad un dato medio (2.25), che già risulta inferiore al valore provinciale e regionale ma che tutto sommato costituisce un valore anomalo ma registrabile.

Si evidenzia come il dato sia "viziato" dalle convivenze (ogni convivenza di fatto sono due nuclei familiari, dalle case di riposo, dalle caserme.....). Bloccando il dato del nucleo familiare medio, fermo restando il valore ipotizzato al 2024 della popolazione residente (15.550), viene indirizzato il valore complessivo delle famiglie residenti, che in questa ipotesi demografica raggiungono un incremento al 2024 di circa 1.328 nuclei.

| Marostica PAT 2012 - Scenario demografico al 2024 - Popolazione e famiglie<br>IPOTESI PRUDENZIALE (calcolata sull'i.i.m.a. 2001-2010) |        |      |      |     |             |            |                |
|---|--------|------|------|-----|-------------|------------|----------------|
| FAMIGLIE 2010   | iima   | m    | n    | m-n | Famiglie    | Incremento |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2010 | 0   |             |            |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2011 | 1   | 6.196       | 613        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2012 | 2   | 6.248       | 665        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2013 | 3   | 6.300       | 717        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2014 | 4   | 6.354       | 771        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2015 | 5   | 6.407       | 824        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2016 | 6   | 6.461       | 878        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2017 | 7   | 6.516       | 933        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2018 | 8   | 6.571       | 988        |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2019 | 9   | 6.626       | 1.043      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2020 | 10  | 6.682       | 1.099      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2021 | 11  | 6.739       | 1.156      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2022 | 12  | 6.796       | 1.213      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2023 | 13  | 6.853       | 1.270      |                |
| 5.583   | 1,9218 | 2010 | 2024 | 14  | 6.911       | 1.328      |                |
| POPOLAZIONE 2010  | iima   | m    | n    | m-n | Popolazione | Incremento | famiglia media |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2010 | 0   | 13.824      |            |                |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2011 | 1   | 13.941      | 117        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2012 | 2   | 14.058      | 234        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2013 | 3   | 14.177      | 353        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2014 | 4   | 14.297      | 473        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2015 | 5   | 14.417      | 593        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2016 | 6   | 14.539      | 715        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2017 | 7   | 14.662      | 838        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2018 | 8   | 14.786      | 962        | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2019 | 9   | 14.910      | 1.086      | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2020 | 10  | 15.036      | 1.212      | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2021 | 11  | 15.163      | 1.339      | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2022 | 12  | 15.291      | 1.467      | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2023 | 13  | 15.420      | 1.596      | 2,25           |
| 13.824  | 0,8441 | 2010 | 2024 | 14  | 15.550      | 1.726      | 2,25           |



### Domanda di residenzialità e offerta di Piano

Per poter eseguire un modello di simulazione degli scenari demografici correlati alla domanda di residenzialità occorre andare a stimare il residuo del Piano vigente, sia di diritto sia di fatto.

#### OFFERTA RESIDENZIALE DEL PIANO

##### Offerta residenziale del progetto di Piano

##### Domanda di edilizia residenziale al 2024 - scenario di massima

|   |                                  |                                    |                                  |
|---|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Incremento numero famiglie  | 1.705                            |                                    |                                  |
| Alloggi equivalenti   | 1.705                            |                                    |                                  |
| Alloggi non occupati 5%   | 85                               |                                    |                                  |
| Alloggi sottratti alla residenza per altri usi 3% (alloggi esistenti) | 51                               |                                    |                                  |
| Totale  | 1.841                            |                                    |                                  |
| Stima dimensionamento   | <i>Ipotesi min (mc/alloggio)</i> | <i>Ipotesi media (mc/alloggio)</i> | <i>Ipotesi max (mc/alloggio)</i> |
|   | 200                              | 300                                | 400                              |
| <b>totale mc</b>  | <b>368.273</b>                   | <b>552.409</b>                     | <b>736.546</b>                   |

##### Offerta residenziale del progetto di Piano

##### Domanda di edilizia residenziale al 2024 - scenario prudenziale

|   |                                  |                                    |                                  |
|---|----------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| Incremento numero famiglie  | 1328                             |                                    |                                  |
| Alloggi equivalenti   | 1328                             |                                    |                                  |
| Alloggi non occupati 5%   | 66                               |                                    |                                  |
| Alloggi sottratti alla residenza per altri usi 5% (alloggi esistenti) | 40                               |                                    |                                  |
| Totale  | 1.434                            |                                    |                                  |
| Stima dimensionamento   | <i>Ipotesi min (mc/alloggio)</i> | <i>Ipotesi media (mc/alloggio)</i> | <i>Ipotesi max (mc/alloggio)</i> |
|   | 200                              | 300                                | 400                              |
| <b>totale mc</b>  | <b>286.848</b>                   | <b>430.272</b>                     | <b>573.696</b>                   |

I due quadri soprastanti riportano la domanda di edilizia residenziale espressa allo scenario temporale del 2024 dai due modelli di trend di scenario demografico ipotizzati.

Il passaggio metodologico successivo è la correlazione tra le analisi della demografica (popolazione e famiglie) e l'offerta residuale del Piano integrata dalla proposta del PAT..

Innanzitutto viene fissato come il termine di riferimento nella costruzione dello scenario e del dimensionamento di Piano siano le famiglie e non la popolazione residente, che pur serve per la sua



determinazione.

Il termine di riferimento delle famiglie costituisce l'indicatore privilegiato in quanto è incrociabile con la domanda - offerta di residenzialità laddove il parametro di riferimento è la richiesta di un alloggio per ogni nuova famiglia.

Il primo scenario ipotizzato è quello definito di massima o di trend, e ipotizza il mantenimento dei trend evidenziati negli ultimi dieci anni sino al 2024 ovvero all'interno dello scenario temporale del Piano.

La metodologia definita e perseguita è costituita dai seguenti passaggi/considerazioni:

1. si rileva il valore di famiglie ricavato al 2024 utilizzando il trend registrato nello storico degli ultimi dieci anni;
2. ad ogni famiglia viene associato un nuovo alloggio;
3. si ipotizza una stima di utilizzo di alloggi già esistenti ma non occupati, assumendo un valore indicativo compreso tra 5 e 7%, ovvero una quota parte della nuova offerta di residenzialità in termini di alloggi che si somma alla produzione del Piano;
4. si ipotizza quindi una stima di alloggi prodotti che verranno sottratti alla destinazione residenziale (per destinazioni commerciali, direzionali come ad esempio i piani terra di complessi residenziali...), associata ad una quota parte del 5% degli alloggi realizzati;
5. si ricava il valore totale complessivo della produzione di nuovi alloggi con il nuovo Piano ;
6. Si ipotizzano, come scenari dimensionali medi, tre modelli di alloggio, espresso in relazione alla sua metratura; i tre modelli ipotizzati fanno riferimento ad alloggi di 200,300 e 400 metri quadrati; per la scelta del modello ritenuto più coerente e realistico si deve prendere a riferimento il valore medio di alloggio presente nel territorio comunale, il valore medio dell'offerta attuale del mercato immobiliare..... nel caso specifico viene ritenuto come più realistico il valore di alloggio di 300 mq di superficie, che se pur sovradimensionato rispetto alle medie locali va a compensare tutti quegli alloggi sottratti alla destinazione residenziale e destinati ad altre destinazioni possibili (commerciale, direzionale....) che risultano avere dimensioni maggiori rispetto agli alloggi residenziali;
7. viene quindi stimata o determinata l'offerta già disponibile nel PRG vigente, o residuo di PRG vigente, senza andare a contare e integrarla con la nuova offerta prodotta dal progetto del nuovo Piano;
8. la differenza tra alloggi richiesti dal dimensionamento ipotizzato e il residuo di Piano definisce la produzione richiesta dal progetto di Piano, espressa in mq o in mc; lo scenario così definito e la relativa offerta di Piano fa riferimento alla destinazione residenziale.

Di seguito vengono riportati i quadri per i due scenari ipotizzati, di massima e prudenziale, e il rapporto tra domanda di edilizia residenziale dello scenario e residuo di PRG vigente, e di conseguenza la quota di progetto richiesta al progetto di Piano.


**Domanda di edilizia residenziale al 2024 - scenario di massima**

|   |                                     |                                       |                                     |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Incremento numero famiglie  | 1 705                               |                                       |                                     |
| Alloggi equivalenti   | 1 705                               |                                       |                                     |
| Alloggi non occupati 5%   | 85                                  |                                       |                                     |
| Alloggi sottratti alla residenza per altri usi 3% (alloggi esistenti) | 51                                  |                                       |                                     |
| Totale  | 1 841                               |                                       |                                     |
|   |                                     |                                       |                                     |
| Stima dimensionamento   | <i>Ipotesi min</i><br>(mc/alloggio) | <i>Ipotesi media</i><br>(mc/alloggio) | <i>Ipotesi max</i><br>(mc/alloggio) |
|   | 200                                 | 300                                   | 400                                 |
| <b>totale mc</b>  | <b>368 273</b>                      | <b>552 409</b>                        | <b>736 546</b>                      |
| Residuo offerta di Piano (mc)   | 236 679                             | 236 679                               | 236 679                             |
| Offerta di Piano PAT (mc)   | 130 000                             | 130 000                               | 130 000                             |
| Offerta complessiva del Piano (mc)                                    | <b>366 679</b>                      | <b>366 679</b>                        | <b>366 679</b>                      |
|   |                                     |                                       |                                     |
| differenza  | <b>-1 594</b>                       | <b>-185 730</b>                       | <b>-369 867</b>                     |

**Domanda di edilizia residenziale al 2024 - scenario prudenziale**

|   |                                     |                                       |                                     |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Incremento numero famiglie  | 1328                                |                                       |                                     |
| Alloggi equivalenti   | 1328                                |                                       |                                     |
| Alloggi non occupati 5%   | 66                                  |                                       |                                     |
| Alloggi sottratti alla residenza per altri usi 5% (alloggi esistenti) | 40                                  |                                       |                                     |
| Totale  | 1 434                               |                                       |                                     |
|   |                                     |                                       |                                     |
| Stima dimensionamento   | <i>Ipotesi min</i><br>(mc/alloggio) | <i>Ipotesi media</i><br>(mc/alloggio) | <i>Ipotesi max</i><br>(mc/alloggio) |
|   | 200                                 | 300                                   | 400                                 |
| <b>totale mc</b>  | <b>286 848</b>                      | <b>430 272</b>                        | <b>573 696</b>                      |
| Residuo offerta di Piano (mc)   | 236 679                             | 236 679                               | 236 679                             |
| Offerta di Piano PAT (mc)   | 130 000                             | 130 000                               | 130 000                             |
| Offerta complessiva del Piano (mc)                                    | <b>366 679</b>                      | <b>366 679</b>                        | <b>366 679</b>                      |
|   |                                     |                                       |                                     |
| differenza  | <b>79 831</b>                       | <b>-63 593</b>                        | <b>-207 017</b>                     |