



Sindaco
Stefano Marcon

Piano Regolatore Comunale LR 11/2004

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

P.A.T.
Variante n.2

DOCUMENTO PRELIMINARE





CASTELFRANCO

VENETO

Piano di Assetto del Territorio **Variante n.2**

Documento Preliminare

SINDACO
Stefano Marcon

Sommario

PREMESSA	1
Capitolo 1 LO STATO DI ATTUAZIONE DEL P.A.T.....	3
Capitolo 2 NUOVI PARADIGMI PER CASTELFRANCO VENETO	9
2.1. Le nuove sfide globali.....	9
2.2 La prossima sfida del P.A.T.....	11
Capitolo 3 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE.....	15
Capitolo 4 LA VARIANTE N.2 AL P.A.T.....	17
4.1 Iter della Variante	17
4.2 Obiettivi della Variante.....	18
4.3 Contenuti e Temi della Variante	19
4.3.1. Revisione delle strategie, bilancio dei servizi e attualizzazione del Piano	19
4.3.2. I vuoti urbani come occasione di “rinascita urbana”	19
4.3.3. La rigenerazione urbana come risposta al consumo di suolo	20
4.3.4. La rete ecologica e il sistema del verde.....	21
4.3.5. Attivazione del Sistema per la Mobilità sostenibile	21
4.3.6. Ambiti di bordo tra gli insediamenti consolidati e gli spazi aperti adiacenti.....	23
4.3.7. Adeguamenti a disposizioni sovraordinate (P.G.R.A. e P.T.R.C.).....	23
Capitolo 5 IL PROCESSO PARTECIPATIVO DELLA VARIANTE AL P.A.T.	25
Capitolo 6 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	27
6.1 Riferimenti Normativi.....	27
6.2 Obiettivi della V.A.S.	29

PREMESSA

Le conseguenze pandemiche e la grande incertezza che stiamo vivendo a livello globale con particolare riferimento agli esposti economici, energetici e geopolitici, stanno condizionando il nostro presente e condiziona inevitabilmente il nostro immediato futuro; proprio per questo è necessario un ripensamento dei paradigmi delle politiche urbane ed edilizie di gestione e governo del territorio. La pandemia ci ha ricordato quanto sia importante la dimensione locale, soprattutto in termini d'integrazione sociale e ambientale, a patto di snellire al massimo le procedure amministrative.

Questa amministrazione è consapevole che il mutato quadro normativo e i rilevanti cambiamenti territoriali, socioeconomici e pianificatori suggeriscono l'elaborazione di nuove azioni strategiche innovative e correttive che presuppongono una modifica e un aggiornamento del Piano di Assetto del Territorio. La redazione della Variante al P.A.T. di Castelfranco Veneto si pone dunque all'interno di uno scenario di cambiamenti significativi ispirandosi ai principi di riordino e rigenerazione degli spazi urbani, alla riqualificazione dell'esistente, all'economia circolare e alle infrastrutture verdi, con l'obiettivo primario di costruire un nuovo equilibrio tra città, ambiente e paesaggio. L'Amministrazione ha avviato una serie di riflessioni e valutazioni critiche in merito alle previsioni urbanistiche vigenti e non attuate dallo strumento urbanistico comunale in quanto le strategie e il dimensionamento del P.A.T. sono ancora improntate in una prospettiva espansiva e quantitativa delle funzioni e dei prodotti edilizi previsti in occupazione progressiva di suolo.

I principi alla base della Variante n.2 al P.A.T. si basano sulla consapevolezza di dover provvedere con una pianificazione non più basata sulla "quantità" bensì sulla "qualità", in primo luogo ambientale e urbana. Per l'avvio del processo di formazione del P.A.T. e delle sue varianti, la Legge Regionale Urbanistica richiede la predisposizione di un Documento Preliminare che definisce gli obiettivi da raggiungere. Questo elaborato costituisce il punto di partenza della nuova pianificazione e diventa funzionale all'apertura del dibattito con i cittadini e i portatori di interessi (o stakeholders), affinché le scelte, gli obiettivi, gli indirizzi, siano attuati nel massimo della trasparenza e con l'apporto dei "veri fruitori" del territorio.

Il Documento Preliminare, in quanto elemento cardine del percorso di elaborazione della Variante n.2 P.A.T. (Parziale), è fondamentale per la rappresentazione delle dinamiche in atto all'interno del territorio comunale e sulle quali intervenire. Con esso, infatti, vengono prefigurate le direttive strategiche che dovranno essere attuate attraverso la Variante n.2 al P.A.T., costituendo la piattaforma programmatica con la quale l'Amministrazione apre la fase di concertazione e confronto con i cittadini, le associazioni e i portatori di interesse per concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche di sviluppo del territorio.

Capitolo 1 LO STATO DI ATTUAZIONE DEL P.A.T.

Componente demografica

Prima di intraprendere un nuovo percorso è necessario comprendere l'evoluzione socioeconomica della città di Castelfranco Veneto, mettendola in relazione con le previsioni del vigente Piano e gli obiettivi raggiunti dallo stesso.

Il P.A.T. di Castelfranco Veneto tra il 2009 e il 2014 (periodo di redazione) prospettava un aumento tendenziale di circa il 14% della popolazione, pianificando e strutturando un territorio capace di accogliere circa 38.000 abitanti entro il 2021.

Pur mantenendo lo status di centro di riferimento sotto diversi aspetti (imprese, commercio, scuole, ospedali e servizi alla persona oltre che tempo libero e sport) il rallentamento demografico non ha permesso il raggiungimento e la completa attuazione delle previsioni.

La popolazione attuale (anno 2022) è di poco superiore alle 33.000 unità rimanendo di fatto stabile nella decade di programmazione. Sebbene lo stallo demografico non sia foriero di una minor "appetibilità" della città, ma riassume una situazione demografica di carattere sovralocale e agli eventi che nei successivi capitoli saranno analizzati, risulta necessaria una revisione delle previsioni dimensionali dello strumento urbanistico ed un rinnovo delle strategie di piano alla luce delle nuove sfide che il territorio della castellana dovrà affrontare.

Secondo quanto analizzato dal Rapporto Ambientale del P.A.T. vigente:

"Il fabbisogno complessivo di volume per la residenza viene dato, come sopra indicato, da una stima della popolazione residente nel Comune di Castelfranco al 2021. La differenza tra la popolazione stimata e quella attuale è stata moltiplicata per lo standard di riferimento di 235 mc/ab., generando un fabbisogno abitativo di 1.039.760 mc."

Popolazione attuale	33.591
Popolazione prevista al 2021	38.000
Famiglie attuali	13.197
Famiglie previste al 2021	15.034
Abitanti teorici nuovi	4.409
Famiglie nuove previste	1.837
Standard di riferimento (mc/ab)	235
Stima del fabbisogno per incremento demografico, per ampliamenti edifici esistenti e per recupero edifici esistenti (mc)	1.039.760
Totale	
attività compatibili e/o di servizio alla residenza (negozi, uffici, pubblici esercizi, ecc.)	25% = 259.940
TOTALE COMPLESSIVO	1.299.700

Il Piano ha stimato 4.409 nuovi abitanti entro il 2021 con 1.837 famiglie con una media di 2,4 componenti per famiglia, ipotizzando un numero di abitanti totale pari a 38.000 e 15.034 famiglie.

L'intera capacità insediativa ammonta a circa 1.039.760 mc ai quali è stato aggiunto il 25% di volume per attività compatibili e/o di servizio alla residenza (negozi, uffici, pubblici esercizi ecc) pari a 259.940 mc.

Allo stato attuale la popolazione è di poco superiore a 33.000 abitanti (2022) e confrontando i dati effettivi per il 2021 la situazione risulta la seguente:

Popolazione residente al 31/12/2021	33.357
Famiglie (2019 ¹)	14.115
Saldo nuovi abitanti	-234
Variazione rispetto alle previsioni del P.A.T. Vigente	-4.643
Saldo nuove famiglie (2019 ¹)	918
Variazione rispetto alle previsioni del P.A.T. Vigente	-919
Numero medio di componenti per famiglia (2019*)	2,36

Questa prima analisi semplificata, seppur con una tendenza negativa, conferma un sostanziale stallo dell'andamento demografico; che impone la necessità di valutare un ridimensionamento del Piano.

Spazio impresa: industria e terziario

Per quanto concerne il sistema delle imprese, dell'industria e dei servizi, la città di Castelfranco ha mantenuto le previsioni di sviluppo concentrato nel quadrante est del territorio, pur non esaurendo la capacità prevista dal P.A.T.

Secondo lo studio socioeconomico del Piano di Assetto del Territorio:

“In uno scenario intermedio si prevede che nel 2021 gli addetti totali arrivino a circa 19.000, di cui 13.700 nei servizi. La crescita attesa nel settore terziario da oggi al 2021 è stimata intorno a +4.000 addetti.”

Analizzando invece i dati registrati dal Sistema Statistico Regionale il numero addetti nelle unità locali delle imprese è di poco superiore a 16.465 per l'anno 2019 (ultimo dato disponibile).

Anche in questo caso la crescita prevista non si è realizzata completamente, contrariamente ha avuto una leggera flessione.

Questi numeri, seppur in un quadro analitico semplificato e basato su valori assoluti, preludono una revisione delle dimensioni previste non solo a fronte di shock economico/sociali che

¹ ULTIMO DATO DISPONIBILE PER LA COMPONENTE “FAMIGLIE”

rallentano l'impulso economico ma anche a causa di un cambio dei paradigmi della struttura dell'impresa e della sua organizzazione interna ed il rapporto con il territorio.

Tale revisione, pertanto, non sarà legata solo alla quantificazione volumetrica definita dallo strumento urbanistico ma anche nei parametri costruttivi, nella qualità dell'edificato e nel rapporto con l'ambiente circostante. Sarà necessario rivedere la struttura urbanistica delle aree industriali, in modo che possano elevare gli standard di eco-compatibilità.

Gli ambiti strategici del Piano

Le strategie promosse dal P.A.T., parzialmente recepite dal Piano Operativo, non hanno completamente attuato la loro programmazione. A causa di rapide mutazioni nell'assetto macroeconomico, alcuni temi risultano inadatti e non più attuali mentre in alcuni casi la completa realizzazione si è arrestata poiché ritenuta fuori mercato.

È necessario, pertanto, un adeguamento delle strategie di piano alla luce del cambiamento dei paradigmi socioeconomici che saranno in seguito analizzati.

Le tematiche hanno riguardato:

- l'asta del Torrente Muson, nell'ottica di ricomposizione di parti di città dismesse oltre al ripristino del rapporto con l'elemento idrico;
- lo sviluppo insediativo in relazione al nodo ferroviario della stazione;
- l'area sportiva e l'ex foro boario quale ambito di concentrazione dei servizi di scala sovralocale;
- le opere infrastrutturali complementari alla Superstrada Pedemontana Veneta;
- l'occasione data dal progetto SFMR;
- lo sviluppo dell'area commerciale e dei servizi nel quadrante est.

In alcuni casi la realizzazione di tali opere risulta antieconomica e al di fuori del mercato; nonostante ciò, tali ambiti non hanno perso la loro importanza nelle scelte strategiche del prossimo piano, ma sarà necessario adeguare le previsioni attraverso contenuti innovativi e soprattutto competitivi.

Analisi e previsioni settoriali e sovraordinate

Nel corso degli ultimi anni la necessità di porre maggiore attenzione a tematiche specifiche ha comportato la redazione di piani settoriali quali:

- il Piano delle Acque approvato con D.C.C. n. 54 del 08/06/2018:

Dopo gli eventi metereologici eccezionali meteorologici del 26 settembre 2007, è stato nominato dalla Regione del Veneto un commissario delegato per l'emergenza idraulica.

Con la nota prot. n. 191991 del 09.04.2008 e la nota prot. n. 315406 del 17.06.2008 il commissario indirizza i comuni e i consorzi di bonifica al Piano delle Acque nella pianificazione comunale. Secondo quanto riportato dalla Relazione Tecnica del Piano delle Acque vigente nel comune di Castel Franco Veneto, gli obiettivi sono:

- *“identificare nel territorio studiato le differenti vie di deflusso delle acque, perimetrando su scala dettagliata i sottobacini. Lo studio non si limita alle acque pubbliche, ma valuta anche la funzione di canali e fossi privati, nonché di fognature bianche o di tombinature a servizio di centri urbani;*
- *ispezionare tali manufatti, rilevare le sezioni tipo esistenti e valutarne l’adeguatezza, individuando tutti gli elementi (strozzature, ostruzioni, curve) che possono limitare la funzionalità della rete idraulica;*
- *proporre interventi per la soluzione di criticità note o prevedibili connesse con l’insufficienza della rete analizzata, con particolare riguardo alla rete minore priva di specifico ente gestore;*
- *individuare la titolarità e la competenza gestionale di ciascun canale, fosso o tratto di fognatura (p.e. Regione, Consorzio di bonifica, Provincia, Comune, altri enti o soggetti privati) e fissare modalità e frequenza di manutenzione delle opere;*
- *redigere un regolamento di polizia idraulica e un prontuario di buone pratiche costruttive, che potrà valere da riferimento per le norme tecniche dei piani urbanistici comunali;*
- *sviluppare elementi conoscitivi utili per azioni di protezione civile, in caso di eventi calamitosi. Una buona conoscenza idraulica del territorio, basata anche su adeguati modelli matematici, consente di valutare in anticipo possibili scenari di rischio e l’efficacia di possibili provvedimenti di emergenza.”*

Il Piano delle Acque costituisce pertanto un riferimento preliminare per la redazione dei piani urbanistici comunali sia di carattere strutturale che operativo nonché per la progettazione di opere a carattere idraulico per la salvaguardia del territorio.

- il PAES approvato con D.C.C. n. 21 del 09/05/2014:

Il Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) è un documento chiave che indica come i firmatari del Patto rispetteranno gli obiettivi che si sono prefissati per il 2020. Tenendo in considerazione i dati dell’Inventario di Base delle Emissioni (IBE), il documento identifica i settori di intervento più idonei e le opportunità più appropriate per raggiungere l’obiettivo di riduzione di CO₂.

Definisce misure concrete di riduzione, insieme a tempi e responsabilità, in modo da tradurre la strategia di lungo termine in azione. La pianificazione urbanistica strutturale deve necessariamente legarsi al PAES per la riduzione dell’impatto dello sviluppo antropico sull’ambiente e sul territorio.

- il Piano Generale Del Traffico Urbano approvato con D.C.C. n. 120 del 02/10/1998, aggiornato ed in seguito approvato con D.C.C. n. 33 del 04/02/2016:

Per quanto concerne il Piano Generale del Traffico Urbano, la normativa ne impone la redazione per i comuni che superano i 30.000 abitanti. Il PGTU costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici nel rispetto dei valori ambientali.

Tra i temi del PGTU, che sono oggetto di particolare attenzione nelle dinamiche e nelle strategie del P.A.T. vigente troviamo tra gli altri il ruolo del nodo ferroviario e della stazione, nonché le opere di connessione con la S.P.V. e le relazioni sovralocali. Importante tema trattato nel PGTU riguarda i corridoi per la mobilità lenta e sostenibile.

- Il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima in corso di redazione e adozione in Consiglio Comunale.

In ordine temporale il Comune di Castelfranco Veneto sta procedendo con l'adozione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) al fine di affrontare una delle principali sfide globali legate ai cambiamenti climatici.

Il Cambiamento Climatico è un fenomeno la cui responsabilità ricade in larga parte sull'attività umana; le città sono gli ambiti in cui congiuntamente si concentrano le cause e i rischi maggiori. Le politiche sul clima si sono concentrate prevalentemente sulla mitigazione e la limitazione delle fonti di inquinamento responsabili del mutamento degli equilibri climatici ed ambientali.

Il PAESC è un documento con il quale l'Amministrazione Comunale intende programmare e coordinare non solo l'introduzione di misure atte a mitigare l'impatto antropico sull'ambiente e conseguentemente sul clima, ma anche l'adozione di fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico e l'efficientamento del sistema edilizio privato e pubblico nonché il miglioramento delle reti e delle relazioni infrastrutturali attraverso la promozione della mobilità sostenibile.

Verifica e valutazione preliminare

La pianificazione sovraordinata e settoriale ha reso di fatto alcune parti del P.A.T. obsolete, meno efficaci e non completamente in linea con le modifiche e le integrazioni introdotte dai piani sopracitati.

La redazione del nuovo P.A.T. diventa un'opportunità per ridefinire in maniera organica le strategie urbanistiche nel territorio comunale.

Il nuovo modello di piano sarà lo strumento più adeguato ad affrontare e rivedere i temi della qualità ambientale, degli spazi urbani e degli spazi aperti, in una chiave, ormai irrinunciabile, di sostenibilità delle scelte e di bilanciamento generale delle risorse consumate/prodotte.

Il P.A.T. di Castelfranco Veneto dovrà essere fondato da un lato sulla valorizzazione degli elementi potenziali del territorio nella direzione dello sviluppo sostenibile, sulla tutela e valorizzazione dei beni storico-culturali-ambientali da inserire nei processi di complessiva riqualificazione della vita degli insediamenti, dall'altro su una forte componente progettuale di innovazione, che formuli nuovi assetti compatibili di rigenerazione dell'esistente in luogo del relativo disordine connesso alla crescita "incrementale", per addizioni successive, che ha caratterizzato gli ultimi decenni. Dovrà quindi affrontare i problemi urbanistici partendo dalla selezione dei contenuti di attualità relativi alle problematiche territoriali, ambientali ed ecologiche, facendo corrispondere agli inevitabili incrementi dell'impegno di suolo un complessivo innalzamento della qualità.

Capitolo 2 **NUOVI PARADIGMI PER CASTELFRANCO VENETO**

Lo scenario attuale nel quale si inserisce il nuovo P.A.T. risulta in larga parte mutato rispetto a quanto previsto dal precedente piano strutturale; non solo in termini numerici come riportato in premessa, ma anche rispetto alle nuove sfide che la società ha dovuto affrontare e assorbire.

2.1. Le nuove sfide globali

Una fase di transizione per la società contemporanea

La crisi pandemica del biennio 2020/2021 è stato uno shock che ha parzialmente mutato gli stili di vita, le abitudini e di riflesso, la composizione degli spazi di vita quotidiani. Sono emerse nuove necessità legate all'ambiente lavorativo, dello svago e dell'abitare, con differenti intensità.

Durante il c.d. "lockdown" queste necessità sono diventate di primaria rilevanza; per esempio, è emersa l'esigenza di spazi più confortevoli per la vita quotidiana come giardini di prossimità, parchi e aree a verde e per lo sport, spazi per l'attività di "smart working" all'interno delle abitazioni, infrastrutture tecnologiche per le relazioni interne ed esterne all'ambiente lavoratore.

Sebbene in larga parte si è riusciti a riprendere le attività "pre-covid", l'organizzazione della vita quotidiana è stata profondamente contaminata e in qualche caso si è evoluta introducendo elementi complementari.

Anche il sistema scolastico ha affrontato un periodo di mutazione nell'organizzazione; gli standard di sicurezza e la promozione dell'attività di prevenzione richiedono spazi adeguati alla loro attuazione e sono stati introdotti nuovi sistemi per la comunicazione e l'apprendimento.

È emersa inoltre la necessità maggiore di spazi dedicati a verde al tempo libero per la salute dei cittadini e all'avanzamento di nuove discipline sportive (*healthy life*).

L'e-commerce, da entità concorrente al sistema di piccole/medie e grandi strutture di vendita, è riuscito a perfezionare il sistema stesso del commercio, attraverso lo "sfruttamento" dei vantaggi di rapidità, assortimento e facilità di accesso al prodotto, aumentando la necessità di un sistema logistico capillare ed efficiente.

Scenario pianificato – Agenda 2030, Next Generation EU e PNRR

Parallelamente l'Europa, nella programmazione strategica dei finanziamenti e delle politiche per il prossimo decennio ha assunto un importante impegno per la riduzione dell'inquinamento e nell'utilizzo consapevole delle risorse ambientali. Insieme all'Organizzazione delle Nazioni Unite sono stati stilati 17 goals/obiettivi di un nuovo corso dello sviluppo sostenibile che propone misure più restrittive rispetto al consumo di risorse ambientali e una maggiore attenzione nella chiusura della filiera del riciclo. Questi temi hanno indissolubilmente effetti sull'organizzazione della città e sulla pianificazione di una nuova struttura organizzativa nella quale la città dovrà operare: un esempio fra tutti, i nuovi modi di trasporto che comprendono mezzi sempre più diversificati aggiungendo la mobilità elettrica che necessita di infrastrutture dedicate per la ricarica.

Programmi europei: PLENTY LIFE Project e VARCITIES

La città di Castelfranco partecipa inoltre al programma europeo PLENTY – LIFE ovvero un programma intersettoriale dedicato alle città di dimensioni medio piccole, al fine di sviluppare strategie per la transizione verso l'energia pulita e sostenibile.

A questo programma, coordinato dall'Università BOKU di Vienna, partecipano tra gli altri l'EURAC di Bolzano e il Comune di Dolo che insieme a quest'ultimo, Castelfranco rappresenta il caso studio italiano. Il programma mira a fornire conoscenze alle autorità locali sulle metodologie per la transizione verso l'energia pulita attraverso la pianificazione intersettoriale che integri la pianificazione energetica con altri settori sviluppo urbano adattandola alle esigenze locali.

L'avvio del programma è avvenuto il 1° novembre 2022 e ha una durata di 3 anni, pertanto, visti gli obiettivi generali nonché le azioni specifiche, il Piano di Assetto del Territorio considererà i risultati che emergeranno durante lo sviluppo del programma di ricerca avviato. Un ulteriore e rilevante programma che dal 2020 interessa la città di Castelfranco Veneto e così nei prossimi anni è VARCITIES. Il progetto si pone l'obiettivo di adottare misure innovative e visionarie al fine di migliorare il benessere ed incrementare la qualità della vita all'interno dell'ambiente urbano, con particolare attenzione alle categorie più fragili.

Insieme a 27 partner europei il programma si sviluppa in 7 città pilota localizzate in differenti aree europee, con condizioni climatiche e sfide diverse ma che condividono gli stessi obiettivi e visioni per un futuro sostenibile nell'ambiente urbano.

A Castelfranco il progetto è incentrato su Villa Bolasco come laboratorio di sperimentazione degli effetti terapeutici del Paesaggio attraverso sei “*Visionary solutions*” che mirano al miglioramento della fruibilità degli spazi del parco da parte degli stakeholders (specialmente appartenenti alle categorie fragili) attraverso la combinazione di *nature based solutions*,

innovazione sociale e digitale. Il Piano di Assetto del Territorio valuterà gli *outcomes* emersi dalle prime fasi di questo programma al fine di diffonderli come *best practice* all'interno del territorio comunale.

Scenario di incertezza

Ad una situazione attuale e futura programmata, inaspettatamente si inserisce una situazione non prevedibile, che aumenta l'incertezza nelle scelte che il governo del territorio dovrà compiere. Da un corretto utilizzo delle risorse che negli ultimi anni è stato monitorato dalla "sostenibilità" si è arrivati ad una necessità imposta dalla mancanza della risorsa stessa.

Ci troviamo di fronte alla sesta crisi energetica nell'arco degli ultimi 50 anni; per far fronte a questa emergenza è già in atto un mutamento degli approvvigionamenti nonché una frammentazione delle fonti per la produzione di energia.

L'edilizia gioca un ruolo importante nella riduzione dei consumi delle risorse ma necessita di un'attenta politica di rinnovo e di promozione della integrazione delle fonti rinnovabili nei sistemi urbani, anche ragionando a scala di quartiere e non solo di singolo edificio, promuovendo recupero dell'energia di scarto e la condivisione da fonti rinnovabili (es. comunità energetiche).

Dall'altra parte l'emergenza climatica ha reso necessario l'utilizzo di opere complementari all'urbanizzazione e allo sviluppo insediativo. L'attenzione maggiore alla impermeabilizzazione del suolo dovuta a sempre più frequenti fenomeni climatici intensi, a fronte di una minor capacità di assorbimento e distribuzione delle acque; è necessario, pertanto, sviluppare maggiormente la capacità del sistema insediativo nel convivere con questi eventi attraverso uno sviluppo insediativo compatibile.

2.2 La prossima sfida del P.A.T.

I punti di forza della città

Gli elementi caratterizzanti la città di Castelfranco, che non hanno perso la loro importanza per il territorio sono:

- la localizzazione baricentrica rispetto alle realtà economiche e i distretti del nord-est;
- l'elevata accessibilità e la connessione con i grandi corridoi regionali come la costruenda Superstrada Pedemontana Veneta, l'A4, l'A27 e la A31 che fanno parte dei grandi corridoi europei nonché con gli hub internazionali come gli aeroporti di Venezia e Treviso, il porto di Venezia e l'interporto di Padova;
- la presenza di un polo industriale di interesse regionale;

- la presenza dell'ospedale, dello IOV, dei servizi alla persona e della rete di headquarters localizzati nel territorio;
- la presenza di istituti superiori di richiamo per il territorio circostante;
- una rete commerciale strutturata tra piccole botteghe, grandi strutture di vendita e hub per l'e-commerce.

La situazione globale, i nuovi paradigmi di sviluppo, nonché gli scenari prevedibili all'interno di un panorama di elevata incertezza rendono necessaria una revisione delle strategie che il Piano dovrà affrontare nei prossimi anni.

Tale revisione non deve necessariamente proporre un carattere riduttivo e di minor intensità dello sviluppo, ma anzi deve proporre nuove strategie in linea con lo scenario attuale e futuro in un'ottica di maggiore competitività delle strutture e delle infrastrutture.

Quale sviluppo?

Si prelude una revisione degli obiettivi di sviluppo e delle strategie di Piano, non più di tipo quantitativo e basato su parametri dimensionali ma maggiormente legato alla qualità, all'innovazione delle tecniche costruttive al fine di elevare lo standard energetico, nonché al recupero del rapporto con l'ambiente.

Il piano promuoverà pertanto lo sviluppo di politiche atte al recupero del patrimonio edilizio esistente e degli ambiti dismessi in alternativa all'espansione insediativa; questo obiettivo sarà perseguito attraverso il rinnovo del tessuto insediativo esistente ormai obsoleto (anni 60/80) per far fronte ad esigenze energetiche maggiormente eco-compatibili, di promozione di minor consumo energetico e l'aumento degli standard abitativi.

Sistema insediativo di qualità e compatibilità naturale

Il ruolo assunto dagli aspetti idro-geologici ed ambientali nella pianificazione territoriale è frutto del recente riconoscimento che un corretto rapporto con il territorio rappresenti una esigenza inscindibile per lo sviluppo della città.

In questo senso il territorio di Castelfranco Veneto è caratterizzato dalla percolazione delle acque proveniente dalla linea delle risorgive; pertanto, il piano deve riflettere attentamente sul progetto di sistema di appartenenza, attribuendogli il principale ruolo strutturale su cui poggiare le ipotesi di trasformazione e sviluppo.

Il nuovo P.A.T. integrerà le politiche volte alla difesa del suolo attraverso la prevenzione dai rischi e dalle calamità naturali, accertando la consistenza, la localizzazione e la vulnerabilità delle risorse naturali, individuando la disciplina per la loro salvaguardia.

Criticità e sfide

La città non ha totalmente esaurito le aree di espansione previste dal P.A.T. vigente; questo non impone un necessario completamento nel prossimo futuro, ma anzi diviene l'occasione per la conversione di tali aree. I punti critici riguardano:

- la debole resilienza del tessuto insediativo esistente e bassa capacità del deflusso delle acque comporta un aumento della pericolosità idraulica in occasione di fenomeni intensi e imprevedibili;
- la presenza di un patrimonio edilizio privo di valore non più in linea con gli standard energetici attuali e con la qualità della vita;
- la necessità di riduzione dei consumi, nuovi standard per le c.d. “case passive”;
- l'aumento delle necessità di spazi verdi “di prossimità” per l'aumento della qualità e dell'appetibilità economica del patrimonio edilizio.

Sistema relazionale, delle connessioni e dell'intermodalità

Il sistema infrastrutturale ha introdotto novità consistenti sul fronte dei collegamenti sovralocali: la Superstrada Pedemontana Veneta, ad esempio, è stata quasi interamente realizzata, portando a compimento gli obiettivi promossi dalla Regione per migliorare l'accessibilità ed efficientare la logistica per l'area dell'Alto Trevigiano e Alto Vicentino.

Parallelamente il progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale è stato rimodulato attraverso l'attuazione di progetti mirati e per stralci. Tra le ultime opere in ordine di tempo vi sono l'elettrificazione delle linee Bassano D.G. – Camposampiero, Belluno-Conegliano ed infine la Montebelluna-Castelfranco. L'ultimazione di queste opere ha completamente eliminato il passaggio di convogli alimentati a diesel per il territorio di Castelfranco.

Gli step successivi per il sistema ferroviario saranno il raddoppio della tratta Maerne di Martellago – Castelfranco e l'eliminazione delle principali intersezioni a raso, consentendo un aumento del traffico ferroviario e della velocità commerciale sulla linea verso Venezia S.L. rendendo Castelfranco più “vicina” al capoluogo regionale. Risulta pertanto necessaria l'ultimazione delle opere strategiche in parte complementari alla S.P.V. e al S.F.M.R. da un lato e dall'altro promuovere un maggiore sviluppo dell'area attorno alla stazione.

La città, inoltre, si trova ad affrontare le sfide di riduzione della mobilità alternativa per i flussi e le relazioni interne all'area urbana.

Per quanto concerne la mobilità lenta, inoltre, è in aumento la diversificazione dei modi alternativi per la mobilità sia privata che condivisa: dalle bici elettriche ai monopattini e gli over board che, visto il numero sempre più crescente, richiedono spazi dedicati per il transito e la sosta.

Criticità e sfide

- necessità di rinnovare il ruolo della stazione non solo come “porta di accesso” ma anche come elemento attrattore di flussi attraverso l’inserimento di ulteriori servizi che rendano vivibile l’area per più ore nell’arco della giornata;
- sostanziale rallentamento dello sviluppo dell’hub ferroviario ad est (Centro di Interscambio delle Merci);
- opere infrastrutturali di rilevanza sovralocale (prolungamento SR 245, completamento viabilità di distribuzione territoriale) non ancora avviate;
- frammentazione della rete di mobilità lenta;
- mancanza di collegamenti sicuri e qualitativamente appetibili verso i percorsi naturalistici di interesse regionale.

Componente naturale e sviluppo “ibrido” della città

Seppur vero che la città, a differenza di altre realtà locali ha saputo mantenere per lo più intatto l’ambito agricolo evitando la parcellizzazione del tessuto insediativo attraverso forme di sviluppo “diffuso”, risulta necessario promuovere una combinazione tra gli aspetti dello sviluppo puramente economico-edilizi con quelli naturali, ambientali e paesaggistici. È necessario puntare su una riprogettazione delle aree urbanizzate, sia quelle altamente densificate sia quelle (e soprattutto) quelle in disuso o in stato di abbandono. I vuoti urbani nonché le aree industriali e a maggiore trasformabilità sono un’occasione per promuovere uno sviluppo ibrido tra la componente antropica e quella naturale.

Criticità e sfide

- separazione netta tra l’elemento antropico e quello naturale;
- necessità di uno sviluppo ibrido e di coesistenza tra la componente antropica e quella naturale;
- necessità di definizione degli ambiti urbanizzati e il conseguente sviluppo di una “green belt”
- promozione di uno sviluppo sostenibile fortemente legato e in coerenza con i piani settoriali e i programmi quali il PAESC e il Piano delle Acque;

Capitolo 3 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

La Legge Urbanistica Regionale 11/2004, come evidenziato nell'art. 2, stabilisce i criteri e gli indirizzi degli strumenti di pianificazione per conseguire un miglioramento complessivo della qualità della vita, per la promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole nel rispetto dei principi di sussidiarietà, adeguatezza, efficienza e concertazione. Come si evince dall'art. 5, definisce inoltre che il governo del territorio venga attuato tramite la pianificazione urbanistica e territoriale del Comune, della Provincia e della Regione, secondo il principio di sussidiarietà e coerenza, assicurandosi che ciascun piano indichi il complesso delle direttive per la redazione degli strumenti di pianificazione di livello inferiore e determini le prescrizioni e i vincoli prevalenti. La L.R. n. 11/2004, prevede che la pianificazione urbanistica di livello comunale si attui mediante il Piano Regolatore Comunale, che si sostituisce al Piano Regolatore Generale della previgente L.R. n. 61/1985. Il Piano Regolatore Comunale, si articola in:

- il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), è lo strumento di pianificazione “che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze dalla comunità locale”;
- il Piano degli Interventi (P.I.) è lo strumento urbanistico che “in coerenza e in attuazione del P.A.T. individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità” (art.12 - L.R. 11/2004).

La pianificazione urbanistica strategica è un processo che tende ad affinare l'impiego di metodi mirati a migliorare la razionalità delle decisioni e delle azioni, tenendo conto degli obiettivi, delle priorità e delle azioni da compiere nel territorio e sul principio che ogni intervento sul territorio deve essere fondato secondo "programmi". I principali obiettivi generali che la L.R. affida alla pianificazione sono:

- promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole;
- tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani attraverso le operazioni di recupero e riqualificazione;
- salvaguardia e valorizzazione dei centri storici, del paesaggio rurale e delle aree di pregio naturalistico;

- riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente, riducendo così l'utilizzo di nuove risorse territoriali;
- difesa dai rischi idrogeologici;
- coordinamento con le politiche di sviluppo regionale e nazionale.

In applicazione della L.R. 11/2004 legge il Comune di Castelfranco Veneto ha già completato il rinnovo della propria strumentazione di governo del territorio, sostituendo al Piano Regolatore Generale della L.R. 61/1985 il nuovo Piano Regolatore Comunale (P.R.C.), articolato tra livello strutturale e livello operativo.

Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)

Il P.A.T. del Comune di Castelfranco Veneto è stato approvato con la Conferenza di Servizi il 14/01/2014 e successiva ratifica con Decreto del Presidente della Provincia n.29 del 03/02/2014, ai sensi dell'art.14 della L.R. 11/2004, e pubblicata sul BUR n.24 del 28/02/2014. Con l'entrata in vigore della L.R. 14/2017 "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo e modifiche alla Legge Regionale 11/2004" e a seguito del provvedimento n. 668 del 15 maggio 2018 con la quale la Giunta regionale del Veneto ha approvato la definizione, ai sensi dall'art. 4 della legge regionale n. 14/2017, della quantità massima di consumo di suolo ammesso nel territorio regionale e la sua ripartizione per ambiti comunali o sovracomunali omogenei, si è provveduto ad attivare l'iter di adeguamento del P.A.T. approvato alle disposizioni sovraordinate della L.R. 14/2017 e alla D.G.R. 668/2018. Con D.C.C. n.37 del 18/06/2020 è stata quindi approvata la specifica Variante al P.A.T. approvando il perimetro degli ambiti di urbanizzazione consolidata divenuti principale campo di applicazione per la successiva LR 14/2019 e recependo la quantità massima assegnata di consumo di suolo pari a 69,25 ha attribuita con Decreto Regionale n.149 del 26/09/2018.

Piano degli Interventi (P.I.)

Conseguentemente all'approvazione del P.A.T., il Piano Regolatore Generale (PRG), come previsto dall'art. 48, comma 5bis della LR 11/2004, limitatamente alle parti compatibili con il P.A.T., è venuto a costituire il Primo Piano degli Interventi (PRG/P.I). Dopo l'approvazione del P.A.T. è stato quindi approvato con D.C.C. n.83 del 28/09/2018 il Piano degli Interventi. Oltre a queste l'Amministrazione Comunale ha provveduto ad approvare le seguenti Varianti Parziali relativamente a tematiche puntuali e/o circoscritte:

- Variante n. 1 al P.I. approvata con D.C.C. n. 38 del 18/06/2020
- Variante n. 2 al P.I. approvata con D.C.C. n. 39 del 18/06/2020
- Variante Parziale al P.I. ai sensi dell'art. 7 della L.R. 4/2015 approvata con D.C.C. n. 84 del 29/09/2022

Capitolo 4 LA VARIANTE N.2 AL P.A.T.

4.1 Iter della Variante

La procedura di approvazione del P.A.T. e delle sue Varianti è prevista dalla Legge Regionale 11/2004; in particolare la legge regionale consente di scegliere tra due percorsi che prevedono:

- **Procedura ordinaria**, ai sensi dell'art. 14: la Provincia approva il P.A.T. esprimendosi alla fine del processo pianificatorio, dopo che il Comune ha già adottato il P.A.T. ed ha già contro-dedotto alle osservazioni pervenute.
- **Procedura concertata** tra Comune e Provincia ai sensi dell'art. 15: riconoscendo l'opportunità di attivare una progettazione territoriale condivisa e coerente, la Provincia co-pianifica il P.A.T. con il Comune, intervenendo nel processo pianificatorio fin dall'inizio dell'iter.

A tal fine va precisato che, successivamente alle deleghe previste dalla legge regionale e alla definitiva approvazione del PTCP avvenuta con D.G.R. n°1137 del 23/03/2010, tale competenza risulta della Provincia di Treviso.

L'approvazione ai sensi dell'art. 15, iter condiviso con la Provincia per la Variante n.2 al P.A.T. in oggetto, avviene dopo un percorso che può essere così sintetizzato:

1. Predisposizione di questo Documento Preliminare da parte della Giunta Comunale e sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione con la Provincia.
2. Il testo dell'accordo di pianificazione viene adottato dalla Giunta Comunale prima della sua sottoscrizione.
3. La finalità del presente Documento è di fornire una illustrazione dei contenuti fondamentali che l'Amministrazione precedente intende portare avanti con la Variante n.2 al P.A.T.
4. Con la sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione si procede con il recepimento del Documento Preliminare provvedendo alla disciplina degli obblighi reciproci e definendo le modalità di formazione e redazione della Variante.
5. Fase di concertazione e partecipazione ai sensi art. 5 LR 11/04 e dell'esame delle informazioni, proposte, suggerimenti, istanze, segnalazioni da parte dei soggetti interessati.
6. Con i provvedimenti amministrativi e tecnici di cui l'elenco sopra, si è avviato altresì il procedimento di consultazione, di partecipazione e di concertazione con altri enti pubblici e associazioni economiche e sociali eventualmente interessati sullo strumento urbanistico in formazione, ai sensi dell'art. 18, comma 2, della L.R. n. 11/2004 e ss.mm.ii.
7. Adozione della Variante in Consiglio Comunale.

8. Pubblicazione e deposito degli elaborati per 30 gg presso la sede del comune.
9. Presentazione e raccolta delle osservazioni dei cittadini e di imprese per i successivi 30 gg dalla data di pubblicazione.
10. Convocazione Conferenza di Servizi alla quale partecipano gli enti interessati che si esprimono sulla Variante e sulle osservazioni pervenute.
11. Qualora si riscontri il consenso del Comune e della Provincia la Variante si intende approvata ed è ratificata dalla Giunta Provinciale.

4.2 Obiettivi della Variante

Lo strumento di pianificazione, per essere veramente efficace per la crescita di un territorio, deve entrare nell'immaginario e nelle aspettative di ciascuno attraverso un processo interattivo che veda coinvolte le amministrazioni, le forze sociali, economiche, culturali e in generale la cittadinanza.

Da quando il P.A.T. è stato approvato nel 2014, profondi cambiamenti nelle dinamiche demografiche, socioeconomiche e nella sensibilità agli aspetti ambientali-paesaggistici hanno spostato l'attenzione e le priorità dalla quantità alla qualità delle trasformazioni territoriali.

L'Amministrazione Comunale, consapevole del mutato quadro socioeconomico e pianificatorio, anche a seguito delle recenti disposizioni statali e regionali, ritiene necessario provvedere ad una "manutenzione" del vigente Piano di Assetto del Territorio attraverso l'aggiornamento e/o elaborazione di nuove azioni strategiche innovative e correttive, finalizzate al raggiungimento dei seguenti principali obiettivi condivisi con la Provincia:

- riorganizzazione e riqualificazione dei nuclei insediativi, valorizzando i caratteri paesaggistici presenti attraverso la ricomposizione degli elementi costitutivi del paesaggio, in coerenza con gli obiettivi di contenimento del consumo di suolo e di riqualificazione;
- recupero dell'esistente e rigenerazione di immobili o aree dismesse o con funzioni non più coerenti con i contesti in cui ricadono;
- miglioramento qualitativo delle relazioni tra la struttura insediativa e il paesaggio circostante, in particolar modo il rapporto tra i bordi degli insediamenti urbani consolidati e le aree agricole periurbane promuovendo una progettazione in grado di offrire un'elevata qualità fisica, paesaggistica ed ecologica, anche attraverso una coerente riorganizzazione delle funzioni esistenti e previste;
- mitigazione e ricucitura paesaggistica degli ambiti di margine tra gli insediamenti e il territorio agricolo prevedendo ambiti prioritari di forestazione, di arricchimento vegetazionale e di rinaturalizzazione in grado di concorrere al miglioramento delle

- “performance” ambientali dei contesti urbani consolidati e mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici;
- verifica e razionalizzazione delle previsioni di aree per servizi ed attrezzature di interesse comune di maggior rilevanza;
 - verifica e aggiornamento degli Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.) con particolare riferimento alle destinazioni d’uso e al dimensionamento perseguendo l’integrazione delle funzioni compatibili;
 - aggiornamento della disciplina in recepimento delle disposizioni e prescrizioni introdotte dalla pianificazione sovraordinata.
 - Aumentare la sinergia tra pianificazione urbanistica locale e strategie energetico-climatiche del Comune.

4.3 Contenuti e Temi della Variante

4.3.1. *Revisione delle strategie, bilancio dei servizi e attualizzazione del Piano*

La situazione economico-sociale e le sfide di carattere ambientale e paesaggistico hanno reso necessaria una revisione delle strategie del vigente Piano di Assetto del Territorio, con particolare attenzione all’allineamento dello strumento urbanistico con la pianificazione sovraordinata e settoriale e l’attualizzazione rispetto alle dinamiche socioeconomiche del territorio del centro Veneto.

Oltre al riassetto dimensionale del Piano sarà necessaria **un’analisi delle aree a servizi** attraverso un bilanciamento quantitativo e numerico rispetto ai residenti effettivi e proponendo un nuovo sistema dei servizi per far fronte alle necessità attuali che la popolazione richiede.

Gli schemi direttori promossi dal vigente Piano non hanno trovato completa attuazione nell’orizzonte temporale stabilito. Il mutamento delle dinamiche socioeconomiche nonché le nuove sfide ambientali impongono una revisione di tali schemi, puntando a scelte strategiche maggiormente competitive e che possano diventare un’ulteriore risorsa attrattiva per la città di Castelfranco Veneto.

4.3.2. *I vuoti urbani come occasione di “rinascita urbana”*

La reinterpretazione dei “vuoti urbani” e degli spazi non più utilizzati costituisce un’opportunità per ripensare alle funzioni del territorio.

La riqualificazione urbana, stimolata dalle opportunità offerte dal nuovo strumento urbanistico, favorisce la definizione di nuove centralità urbane e di nuovi spazi di aggregazione, in grado di implementare la qualità del tessuto e degli spazi pubblici.

Nell’area urbana del capoluogo, lungo il torrente Muson, sono presenti alcuni ambiti edificati caratterizzati dalla presenza di strutture obsolete, opere incongrue o edifici produttivi dismessi,

quali l'ex foro Boario, i magazzini comunali, il polo sportivo del capoluogo recentemente interessato dal concorso idee per la sua riqualificazione.

Il Piano proporrà:

- il rinnovo degli ambiti obsoleti attraverso il loro riuso in termini di sostenibilità dello sviluppo
- la rimodulazione degli interventi legati ai grandi vuoti urbani attraverso idee condivise e in linea con la prospettiva economico-sociale
- l'inserimento di funzioni complementari anche temporanee all'interno dei progetti "tematici" quali l'area sportiva o la G.S.T.
- il potenziamento delle relazioni e delle interconnessioni tra gli ambiti di trasformazione al fine di promuoverne la fruizione

4.3.3. La rigenerazione urbana come risposta al consumo di suolo

Il contenimento del consumo di suolo passa attraverso il recupero della città esistente e la densificazione delle aree già urbanizzate attraverso azioni in grado di elevare i livelli di coerenza urbanistica nei diversi contesti urbani.

La componente insediativa della città costruita costituisce il campo di applicazione in cui il nuovo Piano può attuarsi per promuovere la rigenerazione urbana fortemente caratterizzata sotto il profilo ambientale, paesaggistico e funzionale.

Le azioni finalizzate a trasformare, riconvertire e rigenerare il tessuto esistente promuovono una possibile "indifferenza" e flessibilità funzionale favorendo la mixité come valore nella qualità degli insediamenti anche mediante la semplificazione del mutamento di destinazioni d'uso.

L'occasione ancora attuale portata dagli schemi direttori necessita di una revisione quantitativa e in linea con le dinamiche socioeconomiche presenti.

Il Piano dovrà:

- Promuovere un nuovo processo di trasformazione territoriale attraverso nuovi canoni di sviluppo insediativo più attento alla percolazione delle acque;
- Promuovere tecniche di "depaving" per le aree dismesse e i vuoti urbani anche con interventi temporanei;
- Promuovere interventi di rinnovo delle aree verdi, demandando al livello operativo il compito di incentivare tecniche "nature based solution" come i "rain garden"
- Sviluppare strategie sistematiche tra la componente antropica e quella naturale

4.3.4. La rete ecologica e il sistema del verde

In un'ottica generale del processo di riqualificazione dovranno essere ripensati i sistemi di connessione formati dalla rete dei corsi d'acqua che rappresentano i principali corridoi ecologici, dal complesso del verde urbano, costituito dal verde dei parchi, dal verde dei quartieri e dagli stessi argini dei fiumi che lambiscono il centro urbano.

Tale obiettivo è perseguibile attraverso la tutela e valorizzazione del complesso delle risorse naturali e ambientali, da introdurre nei vari processi di riqualificazione o rigenerazione degli insediamenti. Il Piano valuterà l'introduzione di nuovi standard per il verde e promuoverà la costituzione di una "green belt" attorno al consolidato anche attraverso il riutilizzo di aree impermeabilizzate e la loro conversione. Il P.A.T. assume come principio di sostenibilità la corretta gestione idrica nel territorio e la ottimizza attraverso l'incentivazione:

- della razionalizzazione dei consumi;
- della miglior gestione della qualità delle acque superficiali;
- della realizzazione di opere di adeguamento al funzionamento idraulico del territorio;
- dell'utilizzo delle acque meteoriche per tutti gli usi non potabili;

I seguenti punti rappresentano gli obiettivi primari che la collettività di Castelfranco deve poter condividere attraverso una discussione sulla definizione di un preciso disegno e ruolo degli spazi aperti, delle aree pubbliche e dello spazio rurale:

- perseguire e indirizzare il miglioramento delle aree interessate da processi di ri-naturalizzazione spontanea ed il recupero degli ambiti degradati o compromessi;
- tutelare le risorse naturalistiche e ambientali, in coerenza con le indicazioni della pianificazione sovraordinata, allo scopo di ottenere un miglior rapporto fra gli ecosistemi ancora riconoscibili e i sistemi antropizzati.

4.3.5. Attivazione del Sistema per la Mobilità sostenibile

I problemi della circolazione e della mobilità rappresentano ai giorni nostri uno dei temi più sentiti dalla collettività.

Si provvederà all'individuazione di una serie di interventi in una logica di sistema della mobilità "dolce" cittadina, tra essi coordinati, mirati ad ottimizzare le condizioni di sostenibilità degli spostamenti, organizzando processi e ipotesi progettuali grado di attivare un sistema di relazioni sostenibili, sicure e qualificanti.

Diventa quindi l'occasione per promuovere la mobilità sostenibile mediante il potenziamento delle connessioni esistenti e la realizzazione di nuovi percorsi che forniscano un apporto positivo alla risoluzione dei problemi della mobilità e costituiscano un'opportunità alternativa di sviluppo turistico sostenibile.

Il piano dovrà tenere in considerazione il nuovo paradigma del e-commerce non solo dall'esterno ma anche in funzione delle piccole attività del centro. Sarà valutata la possibilità di riorganizzazione della logistica urbana, basata sulla flessibilità della rete e sulla capillarità.

In particolare, il PAT diventa l'occasione per:

- introdurre il sistema degli "hub della logistica al consumatore" individuando le aree ottimali per il posizionamento di "locker della logistica"
- riorganizzare, gerarchizzare e dare ordine alla rete viaria, in modo da separare, per quanto possibile, flussi di traffico con caratteristiche ed esigenze differenti, tenendo conto anche dei contesti, in particolare insediativi, attraversati dalle infrastrutture stesse. A tale operazione è subordinata la riqualificazione delle aree urbane interessate impropriamente dal traffico di attraversamento, studiando la possibilità di creazione di un'isola pedonale nel centro del paese;
- la rifunzionalizzazione della viabilità locale non solo organizzando i sistemi di circolazione ma proponendo interventi di riqualificazione delle strade: risagomatura delle sedi, ripavimentazione, alberature stradali, parcheggi pubblici e privati nei luoghi di maggior interesse, percorsi pedonali e ciclabili, attrezzatura degli incroci, riordino degli accessi, ecc.
- l'individuazione delle eventuali integrazioni della struttura viaria esistente, necessarie alla razionalizzazione e rifunzionalizzazione del sistema complessivo;

In tema di mobilità e connessioni territoriali saranno promosse iniziative legate all'occasione data dalla S.P.V. e dal nuovo P.R.T. tenendo conto degli impatti sulla mobilità di penetrazione.

In particolare, il piano considererà:

- la promozione delle opere complementari alla S.P.V. nell'ottica di sviluppo di una rete logistica più capillare;
- il completamento e l'adeguamento al P.G.T.U.
- l'individuazione degli hub di interscambio al fine di bloccare il traffico ai margini della città;
- l'individuazione di un sistema gli assi di maggiore rilevanza per i percorsi ciclopedonali di rilevanza strategica
- la promozione di corridoi interni per la mobilità alternativa, a fronte di una riduzione dell'utilizzo dell'auto privata promuovendo invece infrastrutture per la mobilità alternative

4.3.6. Ambiti di bordo tra gli insediamenti consolidati e gli spazi aperti adiacenti

La riprogettazione e ricucitura dei margini tra gli insediamenti consolidati e gli spazi aperti adiacenti è una delle principali azioni che lo strumento urbanistico generale intende promuovere per la riqualificazione e lo sviluppo sostenibile del territorio.

La Variante provvederà ad integrare la disciplina del P.A.T. introducendo nuove disposizioni programmatiche per la qualità urbana, ambientale e paesaggistica finalizzate al riordino morfologico e funzionale degli ambiti di bordo, privilegiando le relazioni visive con gli spazi aperti e valorizzando i caratteri paesaggistici presenti attraverso la ricomposizione degli elementi costitutivi del paesaggio agrario storico.

Una riorganizzazione fisica e funzionale indirizzata al miglioramento del rapporto tra gli insediamenti esistenti e gli spazi aperti circostanti, revisionando ove necessario le destinazioni d'uso urbanistiche delle aree di bordo. Una riprogettazione degli ambiti di bordo che potrà prevedere anche nuovi sviluppi insediativi sostenibili, coerenti e funzionali al raggiungimento degli obiettivi fissati al cap. 3.2, nel rispetto del dimensionamento degli A.T.O. del P.A.T. e della quantità di consumo di suolo di cui la Variante n.1 al P.A.T. approvata ai sensi della L.R. 14/2017.

La reinterpretazione dell'edilizia esistente risulta un'occasione per la città per puntare sul rinnovo del patrimonio edilizio in contrasto all'espansione e al consumo di suolo vergine. La densificazione degli ambiti edilizi consolidati privi di valore necessita di progetti di tipo "masterplan" che prevedano scenari tendenziali di aumento della popolazione, portando alla rimodulazione degli spazi nell'ottica di integrazione di nuovi servizi e potenziamento di quelli esistenti. Tale obiettivo si baserà sul principio della "città dei 15 minuti" profondamente relazionato alla struttura del *transit oriented development*.

4.3.7. Adegamenti a disposizioni sovraordinate (P.G.R.A. e P.T.R.C.)

La Variante n.2 al P.A.T. intende aggiornare la disciplina del P.R.C. per allinearla alle disposizioni e prescrizioni introdotte dalla pianificazione di natura sovraordinata intervenute successivamente alla sua approvazione.

Con la Variante n.2 al P.A.T. verranno recepite negli elaborati cartografici e nelle Norme Tecniche le nuove indicazioni e prescrizioni del:

- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) dell'Autorità di Bacino Distrettuale Alpi Orientali adottato, ai sensi degli artt. 65 e 66 del D. Lgs. n.152/2006, con Deliberazione n.3 del 21/12/2021 e successiva Deliberazione n.2 del 18/03/2022 dall'Autorità di Bacino.
- P.T.R.C. entrato in vigore con Deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 (BUR n.107 del 17 luglio 2020), alla luce anche della recente D.G.R. n.1619 del 19/11/2021 "Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato con

deliberazione del Consiglio regionale n. 62 del 30 giugno 2020. Approvazione delle "Linee-guida per l'applicazione degli articoli 79 e 81 delle Norme Tecniche del PTRC".

Il Piano dovrà:

- Individuare ed aggiornare gli interventi mirati per le situazioni critiche derivanti dalla pianificazione sovraordinata;
- Individuare e disciplinare le nuove aree individuate dal P.G.R.A. adeguando la disciplina operativa;

Capitolo 5 IL PROCESSO PARTECIPATIVO DELLA VARIANTE AL P.A.T.

Il metodo del confronto e della concertazione con gli altri enti territoriali e con le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, nonché il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio, è sancito dall'art. 5 della LR 11/2004. Anche il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio e di interessi diffusi è inteso secondo effettivi criteri di "partecipazione" invece che di mera "consultazione" e che si estenda dalla fase di definizione degli obiettivi e delle scelte a quella della loro attuazione nel piano.

La redazione della Variante n.2 al P.A.T. dovrà seguire un processo di elaborazione trasparente e aperto alla partecipazione ed alle esigenze delle comunità locali, promuovendo occasioni di contatto e confronto fra le scelte politiche e tecniche del Piano e le esigenze locali, anche al fine di individuare alcune priorità sulle azioni da intraprendere.

Il presupposto della partecipazione è la ricerca di livelli di comunicazione, trasparenza, ascolto rispetto ai diversi tipi di portatori di interesse. Si parte dalla convinzione che il progetto sostenibile deve coinvolgere, oltre i tecnici anche e soprattutto i portatori di interesse, per ricercare che il progetto di piano sia compreso e per quanto possibile sia condiviso e rappresenti i desideri dei cittadini.

Agli incontri partecipano sia la rappresentanza istituzionale della comunità locale, sia i rappresentanti del mondo politico ed economico (amministratori pubblici, investitori, imprenditori), sia i rappresentanti delle associazioni informali (associazioni di volontariato) che i singoli cittadini.

In tal senso le attività partecipative che rientrano nei processi integrati di Piano e di VAS comprendono le attività aventi i seguenti scopi:

1. informare per tempo il pubblico sul processo di piano;
2. permettere alla cittadinanza di poter accedere ai contenuti di entrambi i processi;
3. acquisire contributi per avere una condivisione delle scelte di piano e raccogliere eventuali proposte integrative;
4. trovare un giusto punto di equilibrio fra la necessità di costruire un ampio consenso fra i diversi attori potenzialmente coinvolti e la costruzione del Piano;
5. informare infine sulle decisioni adottate.

Capitolo 6 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

6.1 Riferimenti Normativi

A livello europeo la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 giugno 2001 con lo scopo di integrare la dimensione ambientale all'interno di piani e programmi per valutare gli effetti che questi strumenti producono sull'ambiente, promuovendo lo sviluppo sostenibile e garantendo un elevato livello di protezione dell'ambiente e della salute umana. L'articolo 3 - "Ambito d'applicazione" dispone che i piani ed i programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente devono essere sottoposti ad una valutazione ambientale: il paragrafo 3 dello stesso articolo precisa poi che per i piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree di livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi, la valutazione ambientale è necessaria solo se gli Stati membri determinano che essi possono avere effetti significativi sull'ambiente.

LA V.A.S. viene definita come "il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte-politiche, piani o iniziative nell'ambito di programmi - ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale". La V.A.S. nasce dall'esigenza, sempre più radicata sia a livello comunitario sia nei singoli Stati membri, che nella promozione di politiche, piani e programmi, insieme agli aspetti sociali ed economici, vengano considerati anche gli impatti ambientali.

A livello regionale, in Veneto la Valutazione Ambientale Strategica è stata introdotta dall'articolo 4 dalla L.R. 11/2004 e dalla DGRV 791/2009 "Adeguamento delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica a seguito della modifica alla Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, cd. "Codice Ambiente", apportata dal D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4. Indicazioni metodologiche e procedurali" e l'allegato F - Procedure per la verifica di assoggettabilità a VAS, definisce la procedura di Verifica di Assoggettabilità.

Con la D.G.R. n.1646 del 07 agosto 2012 "Linee di indirizzo applicative a seguito del cd Decreto Sviluppo, con particolare riferimento alle ipotesi di esclusione già previste dalla Deliberazione n.791/2009 e individuazione di nuove ipotesi di esclusione e all'efficacia della valutazione dei Rapporti Ambientali di P.A.T./P.A.T.I" e successivo parere della Commissione Regionale VAS n. 84 del 03 agosto 2012 sono stati definiti i piani esclusi dalla Verifica di Assoggettabilità.

Successivamente con D.G.R. 384 del 25 marzo 2013 è stato preso atto del parere n.24 del 26 febbraio 2013 della Commissione regionale VAS in merito all'applicazione sperimentale della

nuova procedura amministrativa di VAS e con D.G.R. 1717 del 03 ottobre 2013 sono state confermate le linee di indirizzo applicative (a seguito della sentenza n. 58/2013 della Corte Costituzionale che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 40, comma 1, della Legge della Regione Veneto 6 aprile 2012, n. 13, nella parte in cui aggiunge la lettera a) del comma 1-bis all'art. 14 della Legge della Regione Veneto 26 giugno 2008, n. 4) deliberate nel parere n. 73 del 2 luglio 2013 della Commissione regionale VAS.

La recente L.R. 29/2019 ha, tuttavia, introdotto ulteriori commi alla L.R. 11/2004 prevedendo “ai fini della verifica di sostenibilità ambientale di piani e di programmi che determinano l’uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2 del medesimo articolo 6”, una scheda contenente le informazioni necessarie per la valutazione degli eventuali impatti significativi sull’ambiente, derivanti dall’attuazione del piano o del programma. Pertanto, come riportato nella nota esplicativa in merito alla nuova procedura di Verifica Facilitata di Sostenibilità Ambientale prot. 83962 del 21/02/2020, con l’art.2 della L.R. 29/2019 deve considerarsi superato quanto stabilito dal parere n.84 del 03/08/2012 allegato alla DGR n.1646 del 07/08/2012 e dal parere n.73 del 02/07/2013 allegato alla DGRV n.1717 del 03/10/2013 in merito alle cosiddette “cause di esclusione”.

Il recente Decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito in Legge n. 108 del 29/07/2021, ha evidenziato la necessità di semplificare ed agevolare la realizzazione di traguardi e obiettivi stabiliti dal “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” introducendo, tra le altre, alcune modifiche della disciplina concernente la Valutazione Ambientale Strategica.

Anche il successivo Decreto-legge n. 152 del 06/11/2021, convertito in Legge n. 233 del 29/12/2021, introducendo ulteriori urgenti misure finalizzate all’accelerazione delle iniziative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha drasticamente ridotto i tempi sia di consultazione dei piani e programmi sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica, sia i tempi amministrativi relativi alla fase di istruttoria tecnica per valutazione e stesura del relativo parere motivato.

Con la D.G.R. n. 791 del 31 marzo 2009 era stata adeguata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica a seguito della modifica alla Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, cosiddetto "Codice Ambiente", apportata dal D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, fornendo altresì puntuali “Indicazioni metodologiche e procedurali”. È pertanto risultata chiara la necessità di adeguare quanto disposto dalla D.G.R. n. 791 del 31 marzo 2009, in materia di procedimento amministrativo, alle nuove disposizioni legate alla sburocratizzazione e accelerazione della procedura di VAS introdotte anche con le normative sopra riportate.

Alla luce di quanto sopra, con la recente D.G.R. 545/2022 si passa pertanto dall'attuale procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) definita dalla D.G.R. n. 791/2009 e composta di n. 7 allegati procedurali, ad una procedura composta da n. 3 allegati, conseguendo altresì una

riduzione dei tempi istruttori nelle procedure di Valutazione Ambientale Strategica a carico dell'Autorità competente.

6.2 Obiettivi della V.A.S.

La procedura e i contenuti della Valutazione Ambientale Strategica si configurano come elemento fondante per la costruzione della Variante al Piano. La valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale per essere efficace deve svolgersi come un processo interattivo rispetto al percorso di elaborazione della Variante, in questo modo essa:

- concorre a fornire elementi conoscitivi e valutativi per la formulazione delle decisioni definitive;
- documenta in maniera trasparente le ragioni poste a fondamento delle scelte strategiche, sotto il profilo della garanzia della coerenza delle stesse con le caratteristiche e lo stato del territorio e con gli obiettivi di sostenibilità. Sotto questo aspetto la VAS costituisce strumento di partecipazione e confronto sulle scelte di piano e sui criteri e le motivazioni assunte dall'Amministrazione.

A tal scopo, il procedimento della VAS è avviato in parallelo all'elaborazione del presente documento, al fine di:

- discutere la Variante al Piano piuttosto che giustificarla, altrimenti più che un apporto di valore aggiunto si verificherebbe una subordinazione ed essa;
- redigere una prima analisi sullo stato dell'ambiente (Rapporto Ambientale Preliminare) e fornire delle prime indicazioni per il Documento Preliminare della Variante al P.A.T. come elemento di riferimento e confronto per la definizione degli obiettivi e scelte strategiche definite.