



**PARERE MOTIVATO**  
**n. 136 del 27 Ottobre 2015**

**OGGETTO: COMUNI DI SCHIO E VALDAGNO (VI)**  
Rapporto Ambientale al Piano di Assetto del Territorio Intercomunale

**L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS**  
**D'INTESA CON L'AUTORITA' PROCEDENTE**

- VISTA** la Legge Regione 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed in materia di paesaggio", con la quale la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
- VISTO** il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" concernente "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" e ss.mm.ii.;
- VISTO** l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente cui spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l'elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, individuata con DGR 23/2014;
- VISTA** la DGR n. 791 del 31 marzo 2009 con la quale sono state approvati le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante.
- ATTESO** che con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione VAS per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Sezione Coordinamento Commissioni Vas-Vinca-NuVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi (ora Sezione Coordinamento Commissioni Vas-Vinca-NuVV).
- DATO ATTO** che:
- Il Comune di Valdagno quale capofila del PATI col Comune di Schio, con nota n. 12685 del 6.05.14, assunta al prot. reg. al n.207874 del 13.05.14 ha addotto la seguente documentazione:
- DCC congiunta dei due comuni n.40 del 9.04.14 di adozione del PATI;
  - Copia BURV n.45 del 24.04.14;
  - NTA;
  - Sintesi non tecnica;
  - Rapporto Ambientale;
  - Relazione di progetto e sintetica;
  - Relazione tecnica;
  - Carta della salvaguardia rispetto al PRG vigente;
  - Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;



- Carta della trasformabilità;
- Carta delle fragilità;
- Carta delle invarianti;
- Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
- VincA.

A seguito della richiesta di integrazioni n.276042 del 27.06.14, il comune di Valdagno adduceva con nota n.11/01 del 14.07.14, acquisita al prot. reg. al n.304221 del 16.07.14, la seguente documentazione:

- Dichiarazione del responsabile del procedimento comunale attestante la richiesta di espressione di parere agli enti competenti in materia ambientale, di come si è tenuto conto dei pareri stessi, che gli elaborati cartografici del piano riportano le reali destinazioni d'uso del territorio e che è stata effettuata un'attenta verifica delle eventuali variazioni di destinazione, rispetto ai vigenti strumenti urbanistici comunali, delle aree su cui siano in corso autorizzazioni regionali e/o provinciali;
- Parere n.52092 del 22.05.14 dell'ARPAV di Vicenza;
- Estratto di pubblicazione ne "Il Giornale di Vicenza" del 18.05.14;
- Estratto di pubblicazione ne "Il Corriere del Veneto" del 18.05.14;
- DGC n.95 del 12.07.11 di adozione del Documento Preliminare e del Rapporto Ambientale Preliminare;
- Accordo di pianificazione sottoscritto il 31.08.11;
- Relazione conclusiva degli esiti della concertazione e relativi documenti;
- DGC n. 166 del 29.12.11 di conclusione della fase partecipativa sul Documento Preliminare;
- Copia del BURV n.45 del 24.04.14;
- Avviso di pubblicazione all'albo pretorio comunale.

Successivamente con nota n.2421 del 26.01.15, assunta al prot. reg. al n.39201 del 29.01.15, il Comune di Valdagno adduceva:

- Dichiarazione del responsabile del procedimento con cui viene sottolineato che le osservazioni al PAT sono state 106 delle quali n.23 di carattere ambientale;
- Elaborato sulle osservazioni e controdeduzioni al PATI;
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Carta della trasformabilità;
- Carta delle emergenze, criticità ed opportunità;
- Rapporto Ambientale;
- Carta dell'inquadramento generale delle osservazioni.

Con ulteriore nota n.24399 del 10.08.15, assunta al prot. reg. al n.332797 del 13.08.15, il Comune adduceva la Valutazione di Incidenza.

Il Comune di Valdagno ha trasmesso la proposta di Rapporto Ambientale Preliminare alla competente Commissione Regionale per la VAS, che si è espressa con Parere n. 36 del 6 giugno 2011, con indirizzi e prescrizioni che dovevano essere ottemperati in sede di stesura del Rapporto Ambientale.

**ESAMINATI** i pareri inviati dai soggetti competenti in materia ambientale consultati, in atti.



**VISTA** la relazione istruttoria tecnica n. 1 del 27 ottobre 2015, esaminata dalla Commissione Regionale VAS in data 27 ottobre 2015, predisposta dalla Sezione Coordinamento Commissioni Vas-Vinca-NuVV e dal Settore Pianificazione Ambientale della suddetta struttura (VInCA),

**Dal' esame del rapporto ambientale emergono i seguenti elementi:**

**DISEGNO DI PIANO**

I due comuni confinanti di Schio e Valdagno sono ubicati nel settore nord occidentale della Provincia di Vicenza, dove sono delimitati da un anfiteatro collinare e prealpino d'intensa suggestione paesaggistica, naturalistica e storica che si sviluppa ad ovest con le propaggini orientali dei Monti Lessini e delle Piccole Dolomiti e a nord con il Monte Pasubio. Da tali alture si originano le due valli, praticamente parallele, che ospitano, in tutto o in parte, i due comuni: la Valle dell'Agno, ad ovest e al cui fondovalle giace Valdagno (circa 260 m s.l.m.), e la Val Leogra, ad est e al cui sbocco sorge Schio (circa 210 m s.l.m.); entrambe le valli si presentano molto strette e con versanti ripidi coperti da boschi a monte delle due città, mentre a valle si allargano e la Valle dell'Agno prosegue fino all'Alta Pianura Veronese, mentre la Val Leogra sfocia nell'ampia Alta Pianura Vicentina. Le due valli sono separate da una dorsale collinare che funge, localmente, da confine amministrativo fra i due comuni e sulla quale, attraverso il Passo dello Zovo (quota 631 m s.l.m.), avveniva il principale collegamento stradale fra le due città, fino alla realizzazione nel 1998 della galleria stradale detta traforo dello Zovo, che ha permesso una via di comunicazione molto più rapida fra due delle più importanti città dell'alto vicentino. Schio e Valdagno sono, infatti, tra i più vasti comuni della Provincia di Vicenza (con una superficie complessiva di 117,20 kmq) ed anche fra i più popolosi, essendo collocati, rispettivamente, al terzo e al quarto posto nella classifica provinciale per popolazione residente (al 01.01.2013 Vicenza conta, infatti, 113.639 abitanti residenti, Bassano del Grappa 43.127 abitanti residenti, Schio 39.223 abitanti residenti, Valdagno 26.653 abitanti residenti - fonte: <http://demo.istat.it>). Oltre ad essere fra loro confinanti, entrambi i comuni confinano con Monte di Malo e Torrebelficino; Schio confina, inoltre, a nord con Posina e Velo d'Astico, ad est con Santorso, Zanè, Marano Vicentino e San Vito di Leguzzano e ad ovest con Valli del Pasubio, mentre Valdagno confina a nord con Recoaro Terme, ad est con Cornedo Vicentino, a sud con Brogliano e ad ovest con Altissimo e Crespadoro. Sulla società e sull'economia delle due città, poste nella fascia di transizione fra la montagna e la pianura, ha sempre molto pesato l'estensione dell'ambiente collinare-montano che ha reso difficile la coltivazione del suolo e ostacolato i commerci. In compenso i monti hanno fornito acque limpide, lana e minerali che hanno dato origine ad un ben radicato artigianato su cui sono poi cresciute le rinomate fabbriche industriali. È la disponibilità idrica, infatti, che ha consentito a Schio e Valdagno di divenire due realtà industriali di prim'ordine, soprattutto nel settore laniero e tessile, fin dai tempi della rivoluzione industriale. Da quella prima industrializzazione, che ha sostituito a poco a poco la vocazione agricola delle due aree, si arriva alla situazione odierna che si materializza in circa 1.500 piccole e medie imprese che operano nel campo della meccanica, del tessile, della moda, del trattamento di materiali plastici e della chimica.

La forte spinta industriale delle due città ha prevalso anche su una certa marginalità rispetto alle principali vie di comunicazione che sono, comunque, state rafforzate nel tempo ed i cui vettori principali sono rivolti al collegamento con le vie dell'alta pianura veneta. Schio è raggiungibile tramite la Strada Provinciale 46 del Pasubio (che parte dalla periferia nord ovest di Vicenza e risale verso nord toccando i comuni di Costabissara, Isola Vicentina e Malo) oppure tramite l'Autostrada A31 (detta Valdastico, che parte da Longare-Montegalbella, passando per Vicenza e terminando a Piovene Rocchette) uscendo al casello Thiene-Schio; la città è, inoltre, collegata al capoluogo ed ai comuni limitrofi anche per mezzo della linea ferroviaria Vicenza - Schio e di una linea di trasporto pubblico extraurbana su gomma. Valdagno è raggiungibile tramite la Strada Provinciale 246 Recoaro (che si snoda lungo la Valle dell'Agno a partire da Montecchio Maggiore fino a Valli del Pasubio) ed è collegata con i comuni di vallata e con Vicenza tramite una linea di trasporto



pubblico extraurbana su gomma gestita dalle Ferrovie Tramvie Vicentine. Le due città sono direttamente collegate dalla Strada Provinciale 134 Tunnel Schio Valdagno, con un percorso complessivo di 11 km attraverso il traforo dello Zovo (inaugurato nel 1999 e lungo 4.800 m), che ha superato gli storici collegamenti attraverso il Passo dello Zovo (16 km fra Schio e Valdagno) o della Variante Priabonese (26 km fra L'imbocco Schio e Valdagno), con le premesse per un distretto industriale comune. L'antica cultura rurale dei due territori è viva e ben testimoniata dalle molte contrade sparse sulle pendici dei rilievi (le contrà) e dai segni delle antiche pratiche agricole – appezzamenti di forma regolare, prati stabili, filari di viti maritate posti parallelamente alle linee di livello, terrazzamenti con muretti a secco, seminativi compatibili con l'altitudine e l'esposizione, ecc. Le contrade ed i centri frazionali sono, quindi, numerosi e diffusi: ufficialmente a Schio sono presenti le frazioni di Liviera, Cà Trenta, Giavenale, Magrè, Monte Magrè, Piane, Poleo, Sacro Cuore, Santa Croce, Santa Trinità, Tretto e a Valdagno sono presenti le frazioni di Campotamaso, Castelvecchio, Cerealto, Massignani, Piana, San Quirico.

Ai sensi dell'art. 26 delle Norme Tecniche di Attuazione del PATI, il territorio comunale è suddiviso nei seguenti sei Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.), ove sono attivabili politiche convergenti di governo del territorio, sulla base di valutazioni di carattere morfologico, paesaggistico ed insediativo.

- ATO n. 1 "Paesaggio urbano", a prevalente destinazione residenziale;
- ATO n. 2 "Paesaggio produttivo", a prevalente destinazione produttiva / commerciale / direzionale;
- ATO n. 3 "Paesaggio collinare", a prevalente destinazione agricola collinare / residenziale;
- ATO n. 4 "Paesaggio montano", a prevalente destinazione agricola montano / residenziale;
- ATO n. 5 "Paesaggio agricolo", a prevalente destinazione agricola di pianura / residenziale;
- ATO n. 6 "Paesaggio di connessione tra sistemi", a prevalente destinazione agricola misto pedecollinare / residenziale.

Per ciascun ATO, il PATI ha individuato i corrispondenti obiettivi di tutela, di riqualificazione e di valorizzazione ed ha stabilito, inoltre, le aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale, per la riqualificazione e riconversione, le invarianti e fragilità, i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettivi ed i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili.

Il PATI determina all'art. 28 delle Norme Tecniche di Attuazione, per ambiti territoriali omogenei (ATO), i parametri teorici di dimensionamento, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettivi e i parametri per i cambi di destinazione d'uso, perseguendo l'integrazione delle funzioni compatibili, nel rispetto del seguente fabbisogno futuro decennale (al netto delle potenzialità edificatorie residue del previgente PRG). Con riferimento alle potenzialità edificatorie del PRG vigente si precisa che nel dimensionamento sono riportati solo i volumi delle previsioni del PRG non attuate e riconfermate dal PATI. Il PATI è stato dimensionato prendendo in considerazione gli obiettivi espressi nel documento preliminare, i dati della demografia, della consistenza del patrimonio immobiliare e della produzione edilizia, le direttive della nuova legge urbanistica e dei relativi atti di indirizzo. Obiettivo principale è quello di utilizzare il minor territorio possibile contenendo la riduzione di SAU, oltre alla partecipazione dei privati alla costruzione della città pubblica, attraverso l'istituto della perequazione urbanistica e con accordi di pianificazione. Le quantità complessivamente stabilite dal PATI nelle tabelle che seguono, ripartisce le nuove capacità edificatorie assegnate a ciascun ATO alle rispettive zone territoriali omogenee di espansione, secondo le seguenti destinazioni d'uso:

- Residenziale (R): comprendente la funzione residenziale e quelle con essa compatibili (commerciale, direzionale, artigianale e di servizio);
- Produttivo (P): comprende le funzioni non residenziali (produttive, commerciali, direzionali) in contesti specializzati;



□ Servizi (S): comprende le superfici da destinare a servizi pubblici o di uso pubblico. Accertato che la dotazione esistente e prevista dal previgente PRG è adeguata al conseguimento degli obiettivi del PATI, ogni variazione deve essere compensata preferibilmente nell'ambito del medesimo ATO.

Il dimensionamento residenziale del PATI porta ad una nuova capacità edificatoria complessiva fra i due comuni di 387.000 mc, che, rapportata al valore di 250 mc per abitante teorico, corrisponde ad un valore di 1.548 nuovi abitanti teorici. Le previsioni dei previgenti PRG non attuate e confermate dal PATI ammontano ad un valore complessivo fra i due comuni di 1.131.906 mc (circa 4.527 abitanti teorici residui). Al soddisfacimento della domanda di abitazioni dovuta alla crescita del numero di famiglie, concorre, oltre che il PATI, anche tutta la volumetria già prevista dal PRG vigente, non ancora attuata e che si ritiene di confermare con il PATI, attraverso l'individuazione di ZTO di espansione C2, ZTO di espansione PER in attuazione all'istituto della perequazione, ambiti di recupero nel centro storico e nel territorio sparso, ambiti di espansione intorno alle contrade con volumetria da assegnare E4.1 (solo di Valdagno).

Il PATI, oltre al residuo del PRG vigente, individua i seguenti tipi di trasformazione relativamente ai quali effettua la stima dei volumi da assegnare in sede di PI.

□ linee di nuova espansione: caratterizzate dal cambio di destinazione da agricola a zona con potenzialità edificatorie di tipo residenziale o produttivo, e che quindi comportano il consumo di SAU.

□ istituti del credito edilizio e della compensazione; il consumo di SAU è valutato dal PI che effettua il bilancio delle eventuali acquisizioni o sottrazioni; □ ambiti di riqualificazione e progetti di miglioramento della qualità urbana e territoriale: trattasi di ambiti già compromessi e che non comportano il consumo di superficie agricola utilizzata (SAU);

□ possibili integrazioni al tessuto consolidato e all'edificazione diffusa; il consumo di SAU è valutato dal PI;

□ ambiti relativi alla sottoscrizione di possibili Accordi di pianificazione siglati tra Comune e Privati, che sono rappresentati anche all'interno della "Tavola 4 Carta della trasformabilità".

Il PATI, per garantire adeguati livelli di qualità della vita e degli insediamenti, riconfermando i criteri già applicati col previgente PRG, prevede un'adeguata dotazione di aree per servizi pubblici o di uso pubblico. Il dimensionamento degli standard è effettuato tenendo presente gli abitanti insediati e gli abitanti insediabili. Per gli abitanti insediati si è preso il valore dei residenti al 28 febbraio 2014 (39.214 residenti a Schio e 26.593 residenti a Valdagno). Il PATI, per garantire adeguati livelli di qualità della vita e degli insediamenti, riconfermando i criteri già applicati col previgente PRG, prevede un'adeguata dotazione di aree per servizi pubblici o di uso pubblico in ragione del dimensionamento teorico effettuato sulla base delle diverse destinazioni d'uso; il calcolo degli standard è effettuato con la prescrizione della legge regionale n. 11/2004, che prevede un minimo di 30 mq/abitante. In particolare a ciascun abitante insediato (residente anagrafico) o da insediare rispetto alle potenzialità volumetriche espresse dal PRG (calcolato col rapporto di 250mc/ab), è già garantita la dotazione minima di 30 mq/ab, che il PATI conferma. Per gli ulteriori abitanti teorici aggiuntivi (calcolato col rapporto di 250mc/ab), in analogia con lo stato di fatto e con le politiche del PRG previgente, deve essere garantita una dotazione di aree a servizi non inferiore a 30 mq/ab (31.000 per Schio e 18.180,00 mq per Valdagno). Il PI, rispetto alla dotazione minima di 30 mq/ab, stabilisce la quantità da riservare ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria, secondo le varie tipologie (istruzione, attrezzature di interesse comune e religioso, verde e impianti sportivi, parcheggi) fermo restando i valori minimi previsti dal DM 1444/68. L'attuazione delle linee preferenziali di sviluppo previste dal PATI, sarà accompagnata anche da nuove aree a servizi, andando così a migliorare sensibilmente la dotazione attuale che già soddisfa i requisiti minimi.

Il PATI ha individuato la rete della viabilità esistente e di progetto di livello territoriale organizzandola per perseguire gli obiettivi strategici relativi ai collegamenti territoriali ed intercomunali, all'interscambio ferro-gomma fra sistemi territoriali di trasporto collettivo, alla fluidificazione del traffico a livello locale, al potenziamento della mobilità pedonale e ciclabile, alla



valorizzazione della sicurezza, dell'identità e della vivibilità dei quartieri. Le infrastrutture di maggior rilevanza di progetto derivano da previsioni dei PRG dei due Comuni e sono:

la Variante alla SP46 detta "Destra Leogra" nel Comune di Schio, per la quale è da aggiornare il Progetto Preliminare ed elaborare lo Studio di Impatto Ambientale, anche se, attualmente, l'intervento è congelato per questioni di finanziamento;

□ il grande svincolo rotatorio (Ippodromo) nel Comune di Schio, al momento risulta elaborato il solo Progetto Definitivo nel 2006 ad opera dell'Amministrazione Comunale;

□ la Tangenziale Ovest nel Comune di Valdagno: l'opera, di grande impegno economico e tutta interna alla logica comunale, prevede un lungo tunnel (il cui andamento planimetrico è peraltro assolutamente piano) che collega il tratto della SS.246 a nord della città con l'arteria che la serve ad ovest; nella logica di una sistemazione di lungo periodo si tratta indubbiamente di un completamento auspicabile che consentirebbe a tutte le parti della città che si trovano a ovest di viale Trento di recarsi a nord senza attraversare la città, con beneficio delle aree centrali e degli utenti; al momento non è stata fatta alcuna progettazione. Il PATI individua altresì alcuni nodi della rete della viabilità locale da migliorare e riqualificare. Il PI, anche sulla scorta delle indicazioni del piano generale del traffico urbano:

□ recepisce il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), favorendo la complementarità fra il trasporto su gomma e quello su ferro e dotando la stazione di Schio di adeguate infrastrutture scambiatrici come nodo intermodale della mobilità locale.

□ individua nuovi tratti viari di collegamento con altri sistemi territoriali, utilizzando anche le opportunità offerte dall'asse viario della pedemontana; □ valuta le modalità e le opportunità per potenziare il collegamento fra i due Comuni con riferimento sia al trasporto pubblico, sia al tunnel Schio-Valdagno;

□ individua ed eventualmente caratterizza i tratti stradali, anche extra-urbani, che necessitano di specifici progetti di riqualificazione, dettando anche criteri per la trasformazione;

□ mette a sistema il collegamento tra i principali poli attrattori fra i due Comuni (i Campus, centri socio sanitari, sportivi, servizi alle zone produttive, attività ricettive, ...);

□ completa lo schema viario con i tratti necessari per alleggerire il centro urbano o altre parti del territorio dal traffico di attraversamento e/o congestionamento;

□ promuove il completamento della rete ciclopedonale di interesse turistico sia sovracomunale che locale, individuando modalità per l'acquisizione delle aree e la realizzazione delle opere;

□ valorizza i centri urbani ed i quartieri promuovendo zone a traffico limitato, parcheggi, isole ambientali e misure per la riduzione dell'inquinamento atmosferico (barriere antirumore, fasce di mitigazione,...);

□ detta principi affinché tutte le zone di espansione siano sviluppate secondo i criteri delle isole ambientali; □ favorisce, nella progettazione della viabilità locale, adeguate misure di mitigazione ambientale e paesaggistica verso il territorio agricolo e le altre componenti del sistema ambientale (acqua, suolo, rete ecologica...)

□ recepisce i contenuti dell'art. 8 comma 1 del DPR 142/2004 in merito agli obblighi relativi agli interventi entro le fasce di rispetto acustico. Il PATI riporta i principali percorsi ciclopedonali, le ippovie e i sentieri di carattere territoriale, nonché gli itinerari di collegamento ritenuti strategici per il sistema insediativo, turistico-ricettivo e del tempo libero. La ricognizione interessa anche i tratti di progetto. Il PI può precisare ed integrare la rete continua di collegamenti che deve essere progettata in modo da garantire sicurezza e fluidità all'utenza, soprattutto nei nodi di intersezione con la viabilità motorizzata. Gli itinerari potranno essere integrati da attrezzature accessorie per il posteggio, la riparazione, il bike-sharing, il riparo ed il ristoro degli utenti, lo scambio con gli altri mezzi di trasporto. Il PI recepisce i tracciati previsti nei piani specifici, promuove il completamento della rete ciclopedonale di interesse turistico sia sovracomunale che locale e può indicare soluzioni circa:

i materiali di costituzione dei percorsi;

il riutilizzo di tratti di viabilità minore esistenti;

la componente vegetale di affiancamento (filari, siepi, fasce boscate, ecc.);



la mitigazione e l'inserimento in ambito urbano;  
la costituzione di ambiti di sosta;  
la messa in sicurezza dei tracciati e delle intersezioni con la viabilità esistente e con le infrastrutture di progetto;  
la modalità per l'acquisizione delle aree e la realizzazione delle opere.  
Il tracciato impone un vincolo di protezione dai nuovi interventi che ne possano compromettere la continuità.

### **CRITICITA' AMBIENTALI**

Un passaggio decisivo del processo di VAS del formulando PATI di Schio e Valdagno è l'elaborazione della Mappa della criticità del territorio e della comunità. Dopo avere effettuato l'analisi di dettaglio del contesto territoriale e ambientale dei due comuni (cfr. Capitolo 3), tale fase rappresenta la restituzione di sintesi dello stato attuale, conclusiva della fase analitica del territorio e dell'ambiente e propedeutica alla fase di impostazione della valutazione del piano. Sintesi che viene espressa attraverso le criticità, le emergenze, le opportunità e le minacce riscontrate e condivise, per quanto è stato possibile fare al momento di elaborazione del presente rapporto, con i soggetti interessati al procedimento di pianificazione. Per i fini che qui interessano, occorre chiarire il concetto di criticità. Nell'accezione scientifica il termine rappresenta il verificarsi di un evento con intensità prossima o addirittura superiore al valore soglia caratteristico per quel determinato fenomeno, valore soglia che separa il campo dello stato normale da quello critico appunto. Nel campo dell'analisi ambientale (che ricordiamo nel suo complesso si riferisce all'ambiente propriamente detto, ma anche agli aspetti sociali, economici e della vivibilità) il termine è connotato generalmente di un significato negativo e il valore soglia separa il campo della sostenibilità da quello della insostenibilità: sono esempi di criticità ambientali a questo riguardo l'attingimento di acque sotterranee oltre la capacità di ricarica dell'acquifero (in questo caso il valore soglia è di tipo naturale), il superamento del valore limite giornaliero della concentrazione di PM10 nell'aria (con valore soglia definito dalla specifica norma di settore), la presenza di elementi detrattori del paesaggio (il valore soglia è la percezione), ecc. Si può quindi intendere che per criticità si rappresentano gli scostamenti (in negativo) dalla norma o dagli andamenti o dalle condizioni cui è ragionevolmente possibile aspirare in relazione al contesto. Entro lo sterminato universo delle possibili criticità, quelle su cui si vuole qui portare l'attenzione sono evidentemente quelle che possono essere in qualche modo pertinenti a uno strumento quale è il PATI, quindi attinenti a quel tipo di piano, cioè un piano che ha a che fare con il territorio e con la produzione di città, e a quel livello di piano, cioè un piano che si proietta spazialmente nell'orizzonte cittadino/metropolitano e temporalmente nel termine medio/lungo. Trattandosi di un piano che regola l'uso e la tutela del territorio, il PATI si rivela per la risoluzione delle criticità uno strumento molto potente, ma che non è e non può essere l'unico; l'avvicinamento alla sostenibilità attraverso il superamento delle criticità deve essere perseguito in maniera integrata con gli altri strumenti di pianificazione settoriale (il Piano Urbano del Traffico, il Piano di risanamento acustico, il Piano delle attività estrattive, il Piano di Tutela delle acque, ecc.). Le criticità che la VAS consegna al PATI non sono quindi tutte quelle del territorio dei due comuni, ma quelle che possono essere affrontate in maniera adeguata con lo strumento oggetto della presente valutazione. Proprio per le caratteristiche di tale piano, che non conforma l'uso del suolo, accanto alle criticità, la VAS individua anche le emergenze del territorio (in positivo), che ne rappresentano le peculiarità, le vulnerabilità e gli elementi di identificazione ambientale e territoriale che al momento attuale non si rivelano in uno stato critico ma che, se non opportunamente tutelate e valorizzate, possono divenire elementi di criticità. Non ci dobbiamo infatti dimenticare che l'Italia è (era?) soprattutto il Bel Paese e che dobbiamo agire affinché lo rimanga anche nel futuro. Viene inoltre dato rilievo alle opportunità, intese come elementi progettuali, azioni e politiche urbanistiche che lo strumento di pianificazione mette in gioco per il miglioramento della qualità territoriale e alle minacce, che rappresentano i potenziali ostacoli al raggiungimento degli obiettivi. Esse possono essere prese a riferimento per le possibili evoluzioni future del contesto ambientale e territoriale e



prefigurano la valutazione del piano. La Mappa delle criticità, delle emergenze e delle opportunità, a valle della propedeutica fase di analisi, rappresenta la visione di sintesi delle problematiche territoriali dei Comuni di Schio e Valdagno e della loro comunità, che la VAS consegna al PATI con l'obiettivo di porle al centro del processo di costruzione del piano a fianco delle eventuali idonee strategie di piano correttive; l'identificazione e la rappresentazione delle criticità con cui il piano si misura è fondamentale inoltre all'impostazione del suo monitoraggio e della sua valutazione ex-post. La dizione "mappa delle criticità" è ovviamente figurata, nel senso che molte delle criticità individuate non sono rappresentabili cartograficamente, ma solo in forma verbale o numerica. Si pensi al concetto di "consumo dell'organismo urbano". Essa diviene quindi composta da due prodotti, integrati e/o complementari fra loro per meglio caratterizzare lo stato attuale del territorio sul quale il piano programma le proprie strategie, politiche e azioni:

enunciazione delle principali criticità, emergenze, opportunità del territorio e della sua comunità, esplicitate a sintesi conclusiva della fase di analisi del contesto territoriale e ambientale e della fase di analisi della preliminare documentazione del PATI stesso;

□ l'elaborazione di una cartografia tematica che consenta di individuare territorialmente le problematiche enunciate.

Il quadro ambientale e territoriale di sintesi

L'analisi delle caratteristiche del territorio e della comunità scledensi e valdagnesi attraverso le diverse fonti consente di individuare i temi critici e le emergenze che sono state ritenute pertinenti allo strumento di pianificazione oggetto di valutazione, un piano urbanistico di livello comunale. Occorre innanzitutto rilevare che all'inizio di questo percorso di pianificazione congiunta si sono evidenziate alcune difficoltà nel reperimento dei dati conoscitivi dell'ambiente e del territorio dei due comuni, in particolare sotto il profilo informatico, che si sono risolte nel corso del tempo grazie alla costante collaborazione degli Uffici di Piano dei due Comuni, strutture interne alle due amministrazioni istituite allo scopo di procedere alla "costruzione" del PATI. La disponibilità e la bontà dei dati si è inoltre evidenziata diversificata fra i due Comuni, in quanto il Comune di Schio, avendo ottenuto e mantenuto la Certificazione Emas II, dispone di banche dati ambientali straordinariamente esaurenti per un'amministrazione comunale, sia sotto il profilo dei contenuti che delle serie storiche. I due territori sono accomunati dall'esigua disponibilità di territori pianeggianti, l'alta pianura vicentina per Schio ed il fondovalle dell'Agno per Valdagno, dove gli spazi sono contesi fra le varie funzioni urbane, anche in maniera critica. La ricca disponibilità di risorse idriche superficiali ha storicamente consentito l'insediamento di opifici e attività industriali che, nel passato, hanno raggiunto livelli tali da condizionare lo sviluppo urbano delle due città (con la realizzazione, ad esempio, de "Il Palazzon" a Schio e della "Città sociale" a Valdagno). Il florido passato del territorio si apprezza anche nel ricco patrimonio storico monumentale con diversi esempi di Ville Venete, edifici storici e siti di archeologia industriale. Le due cittadine nel tempo hanno promosso e mantenuto una ricca offerta di servizi pubblici e sociali, che è forte intenzione delle due amministrazioni portare avanti. Il ricco ed articolato reticolo idrografico determina situazioni di criticità idraulica, confermate anche negli approfondimenti geologici condotti per la redazione del Quadro Conoscitivo del PATI, in particolare al fondovalle dell'Agno e nella porzione orientale del territorio pianeggiante di Schio. I due centri abitati capoluogo sono in uno stato di sofferenza per la mobilità veicolare, in particolare si registrano episodi di congestione, oltre che nel centro storico (soprattutto per i parcheggi), lungo le principali viabilità di accesso, in particolare a Valdagno, e di collegamento con il corridoio infrastrutturale pedemontano; le amministrazioni stanno lavorando per organizzare al meglio le funzioni delle infrastrutture viabilistiche. Al traffico veicolare sono, quindi, imputabili anche gli episodi di inquinamento dell'aria che si registrano soprattutto nella concentrazione delle polveri sottili PM10, oltre che essere la principale fonte di inquinamento acustico in ambiente urbano. Sul fronte degli inquinamenti fisici, occorre inoltre ricordare la presenza di una fitta rete di elettrodotti nella campagna agricola di Schio, la presenza di emissioni anomale di gas Radon dal sottosuolo e la vicinanza, con ripercussioni sull'inquinamento luminoso, agli Osservatori Astronomici professionali di Asiago e non professionali di Busa Novegno e di Marana di Crespadoro. I territori dei due Comuni contano la





presenza di sorgenti puntuali di potenziale elevato impatto ambientale, come il termovalorizzatore ed il depuratore, entrambi in località Ca' Capretta del Comune di Schio, un'azienda a rischio di incidente rilevante nel Comune di Valdagno, oltre che diversi allevamenti zootecnici. Le porzioni di pianura si elevano rapidamente a colline e montagne, quest'ultime segnate anche dalle vicende storiche della Grande Guerra, che incorniciano i due territori fra i Monti Lessini e l'Altopiano di Asiago. Paesaggi rurali collinari, dove i fondi coltivati si alternano a macchie boschive che divengono predominanti con l'altitudine, in cui le contrade assumono una rilevanza significativa (trattasi di circa 90 nel Comune di Schio e 200 nel Comune di Valdagno) ed il cui spopolamento o meglio ricambio generazionale e occupazionale sta determinando l'abbandono della cura e coltura del territorio locale, oltre che l'insorgere di nuovi fabbisogni di servizi.

Le porzioni del territorio montuoso presentano punte di alta valenza naturalistica che hanno determinato l'inserimento di 1.030 ettari del territorio scledense nel SIC/ZPS IT3210040 "Monti Lessini - Pasubio - Piccole Dolomiti Vicentini", ma presentano anche una certa propensione al dissesto idrogeologico. La conformazione geologica delle colline e delle montagne è alla base delle diverse aree di pericolosità geologica censite dagli strumenti di pianificazione settoriale (PAI Brenta – Bacchiglione) ed ora dalla Tavola 3 Carta delle Fragilità del PATI stesso.

#### **VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE**

A sostegno della fase di valutazione del piano viene proposta una metodologia di analisi e valutazione quali-quantitativa degli effetti derivanti da tutte le azioni di piano sulle diverse componenti della sostenibilità ambientale, con particolare evidenza alle criticità ed emergenze riscontrate nel territorio e nella comunità di Schio e Valdagno con la fase di analisi e sintesi dello stato attuale. Analogamente al PATI, la VAS si confronta con gli Ambiti Territoriali Omogenei o ATO, con un passaggio di scala che consente di affiancare alla valutazione strategica complessiva l'approccio territoriale con l'obiettivo di effettuare una verifica, per ambiti, delle politiche, strategie, azioni che il piano intende perseguire per il superamento delle criticità riscontrate. Tale fase è condotta con l'ausilio di una matrice di analisi, elaborata una per ciascun ambito territoriale omogeneo, che consente di verificare in maniera compiuta quanto e come l'impostazione delle strategie, delle politiche e delle azioni della proposta di PATI Schio-Valdagno (riportate nelle righe) tenga conto e risponda alle criticità e alle emergenze del territorio (riportate nelle colonne) sul quale svolge la propria azione. I contenuti fondamentali del PATI analizzati nella matrice di analisi sono derivanti dalla lettura dei vari documenti ed elaborati del piano e dal confronto con gli estensori della proposta stessa; in particolare si è dato risalto agli obiettivi e al dimensionamento (in termini di abitanti teorici) espressi dal piano per il singolo ATO ed ai contenuti della Tavola 4 - Carta della Trasformabilità quale rappresentazione delle azioni strategiche del piano.

#### **ATO n. 1 "Paesaggio urbano"**

Rappresenta l'ambito cittadino, urbanizzato e strutturato, dei Comuni di Schio e Valdagno. In tale paesaggio sono ricompresi i centri storici maggiori, alcuni centri minori, le preesistenze del patrimonio industriale storico e gli ampliamenti residenziali recenti. Sono ricomprese anche parti di territorio non urbanizzato strettamente funzionali al completamento delle aree verdi urbane ed i corridoi ecologici principali dei corsi d'acqua Leogra a Schio e Rio e Agno a Valdagno. Le strutture urbanistiche che insistono nei due territori comunali hanno caratteri distinti, in conseguenza del dialogo che esse instaurano con la diversa morfologia del territorio di ciascuna di esse e con l'interpretazione delle risorse in essi presenti; così, mentre l'ATO n. 1 nel territorio di Schio è un ambito unico posto allo sbocco delle valli Leogra, Gogna, Timonchio nell'alta pianura vicentina, l'ATO n. 1 nel territorio di Valdagno è un ambito "a macchia di leopardo" distinto nel maggiore ATO n. 1.1 in corrispondenza dell'abitato di Valdagno sul fondovalle intercollinare del fiume Agno, nell'ATO n. 1.2 in corrispondenza della località Nori sulle pendici collinari del versante in sinistra idraulica dell'Agno, nell'ATO n. 1.3 in corrispondenza del tronco inferiore delle valli Garzaro e Spazzavara prossimo al fondovalle in destra idraulica dell'Agno e nell'ATO n. 1.4 in corrispondenza della popolosa Frazione Piana sul versante collinare in destra idraulica dell'Agno. Il



tessuto urbano presenta, tuttavia, un carattere comune da attribuire, prevalentemente, alla cultura industriale, forte e di lungo periodo, che caratterizza entrambe le comunità di Schio e Valdagno. Allo stesso modo le due strutture insediative hanno conosciuto e conoscono tuttora, nella loro storia evolutiva, una forte componente di progetto che guida le scelte insediative. La pianificazione dello sviluppo urbano e territoriale ha proposto, in altri termini, a partire dall'800, una serie di progetti che hanno orientato un ordinato e ragionato assetto sia delle strutture dedicate al lavoro, sia delle residenze, sia, infine,

della distribuzione dei "luoghi centrali" e delle strutture di servizio, dando forma alle strutture insediative attuali. Il risultato è che, nei due sistemi, il paesaggio urbano si può descrivere con pochi tratti significativi. Per l'ATO n. 1, il PATI Schio - Valdagno persegue l'obiettivo principale di migliorare la qualità dell'insediamento attraverso:

- il potenziamento ed il completamento dei servizi e la valorizzazione degli spazi pubblici;
- la promozione dei luoghi centrali-identitari;
- la qualità dei quartieri anche con la creazione di percorsi in sicurezza, la riduzione del traffico di attraversamento nelle aree centrali e nelle aree residenziali e il miglioramento della viabilità e dei collegamenti;

- il rafforzamento del ruolo residenziale, privilegiando azioni di completamento del tessuto urbano consolidato e la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente. Prevalentemente a completamento delle frange urbane, nell'ATO n. 1 prendono forma la maggior parte delle previsioni urbanistiche di tipo insediativo residenziale, rilevato che del dimensionamento residenziale complessivo del PATI Schio - Valdagno pari a 1.518.906 mc, il 77 % è programmato in questo ambito. Delle previsioni residenziali per l'ATO n. 1, pari a complessivi 1.173.812 mc, la maggior parte sono derivanti dai previgenti PRG (1.006.812 mc) ed una minore parte è di nuova programmazione (167.000 mc). Largamente inferiori sono le previsioni di tipo produttivo / commerciale / direzionale (per lo più ereditate dai PRG) e lo sviluppo insediativo per servizi di interesse comune; il PATI prevede la tutela delle aree verdi esistenti e strutturate, oltre che la programmazione di aree verdi da strutturare e, nel solo Comune di Valdagno, la presenza di una grande e medio grande struttura di vendita ai sensi della L.R. n. 50/2012. Estese porzioni dell'ATO n. 1 sono destinate a progetti di miglioramento della qualità urbana e territoriale. A servizio delle città è la programmazione delle infrastrutture di maggior rilevanza di progetto (Variante alla SP46 detta Destra Leogra per Schio e Tangenziale ovest per Valdagno, anche in questo caso completamente derivanti dai PRG) e delle nuove piste ciclabili. La "densa" struttura urbanistica attuale e di piano viene riflessa nella matrice di analisi e valutazione delle azioni previste dal PATI per l'ATO n. 1 nella Carta della Trasformabilità, in cui gli elementi ed i caratteri naturalistici assumono, ovviamente, un ruolo secondario. L'aumento del carico insediativo programmato dal PATI (in totale 4.695 abitanti teorici) comporterà, se non opportunamente mitigati e/o compensati, effetti negativi diversificati quali la sottrazione di suolo, l'aumento dell'impermeabilizzazione, l'aumento dei consumi idrici ed energetici, della produzione di reflui e rifiuti urbani, della domanda di mobilità e delle sue emissioni acustiche ed atmosferiche (pressioni, peraltro, già esercitate allo stato attuale dall'ambiente urbano). Su molti di questi temi il PATI interviene già con le idonee misure correttive, fra cui ricordiamo la valutazione della compatibilità idraulica, la disciplina per la sostenibilità di cui agli artt. 50+55 delle NTA del PATI, le politiche di perequazione, l'allestimento del progetto della rete ecologica locale, ecc. La manovra insediativa costituirà però il meccanismo di innesco della riqualificazione urbana, del miglioramento dell'offerta dei servizi, degli spazi verdi e delle dotazioni territoriali. Il bilancio di sostenibilità complessivo per l'ATO n. 1 è comunque pari a 3 e, quindi, nella scala di valutazione individuata, risulta moderatamente sostenibile, per effetto soprattutto delle corpose ed articolate misure relative al Paesaggio e Patrimonio Culturale e Architettonico e agli Aspetti Socio - Economici. Per quanto concerne la "Qualità dell'aria" le valutazioni effettuate evidenziano quanto sia difficile coniugare direttamente le politiche urbanistiche al miglioramento dello stato di tale componente ambientale (che si rileva critico, già, allo stato attuale in ambiente urbano), perché su di essa si può agire prevalentemente in maniera indiretta e con una pluralità di azioni (non solo urbanistiche) che sono generalmente oggetto della

