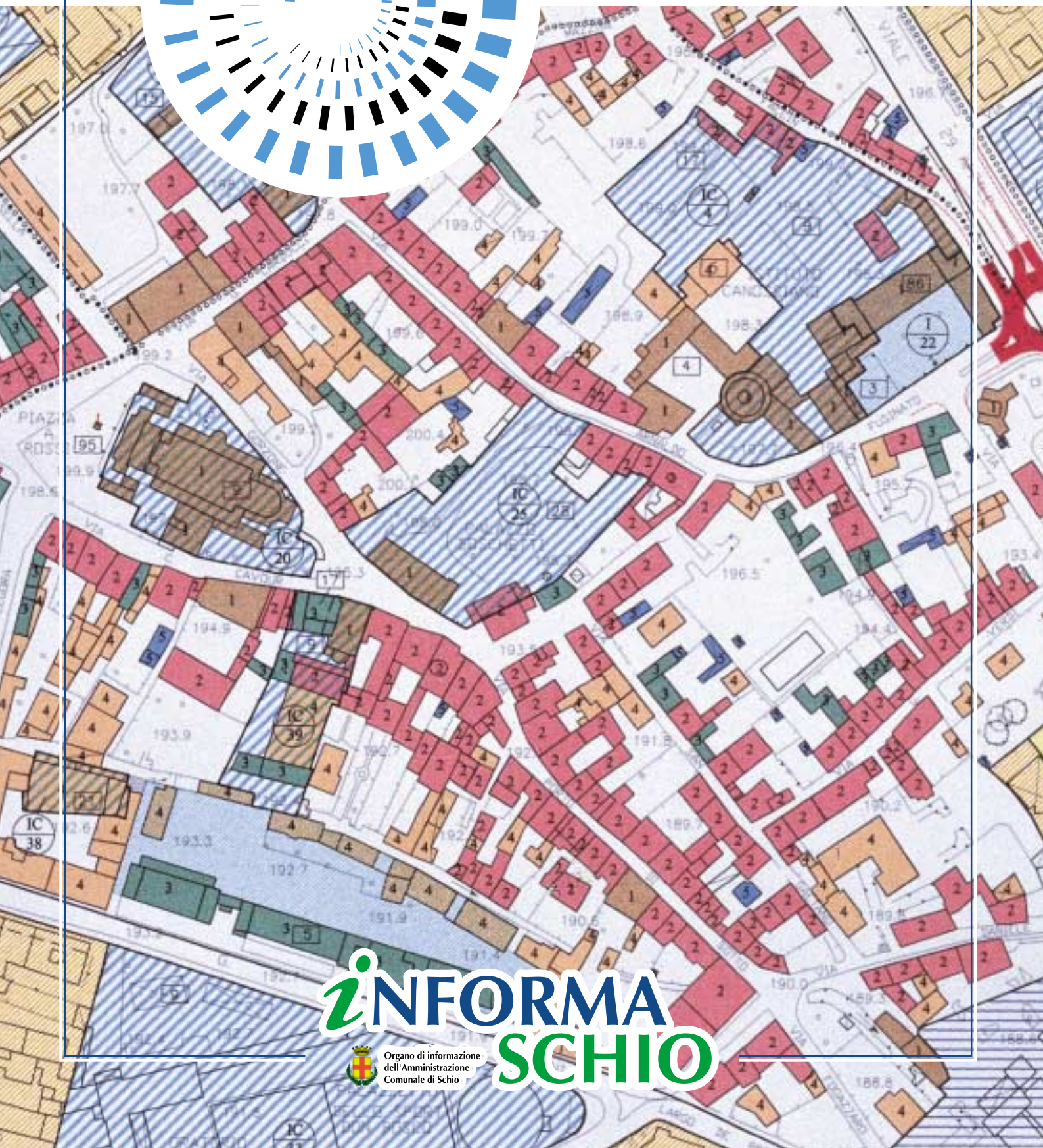
SPECIALE NUOVO PIANO REGOLATORE

PRG SCHIO



iNFORMA SCHIO

Organo di informazione dell'Amministrazione Comunale di Schio

In copertina:
Estratto dal Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Schio. (Particolare del centro cittadino)

Logo del PRG: Renzo Matino

INFORMA SCHIO

Organo di informazione dell'Amministrazione Comunale di Schio

Anno IV - Numero 2 - Luglio 2001

SPECIALE PRG

Editoriale
Il nuovo Piano Regolatore di Schio .pag. 1

Primo paragrafo
I successi acquisiti e obbiettivi per il futuro . . . . . .pag. 2

Secondo paragrafo
Il territorio comunale non è un confine . . . . . .pag. 5

Terzo paragrafo
Una stagione nuova . . . . . .pag. 7

Quarto paragrafo
1 - Le componenti strutturali . . .pag. 8
2 - La tutela delle risorse naturalistiche e ambientali . . .pag. 12
3 - L'assetto della viabilità generale . . . . . .pag. 14
4 - L'idea di città e le isole ambientali . . . . . .pag. 17
5 - Il "campus" ed il settore nord-est . . . . . .pag. 19
6 - La ss. 350 e l'accesso a Schio . . . . . .pag. 21
7 - Il nodo della stazione FS . . . .pag. 22
8 - Una definizione degli spazi incompiuti . . . . . .pag. 23
- Completare Magrè . . . . . .pag. 23
- Il complesso di aree ed immobili ex Lanerossi . . . . . .pag. 24

Quinto paragrafo
Una cartografia informatizzata . .pag. 25

Direttore responsabile
Gianlorenzo Mocellin
Segreteria di redazione
Claudia Collareta
tel. 0445.691212
e-mail: info@comune.schio.vi.it
Progetto grafico e impaginazione
Donadini & C. Advertising
Via Bertolini, 38 - 31100 Treviso
Editore
Comune di Schio
Via Pasini, 33 - 36015 Schio
tel. 0445.691111
Stampa
Europrint - Via Gramsci
Quinto di Treviso
Registrazione
Autorizzazione del Tribunale di Vicenza
n. 933 del 13.07.1998

IL SINDACO E LA GIUNTA

SINDACO
Giuseppe Berlato Sella
Segreteria del Sindaco
Palazzo Garbin
tel.0445-691204
sindaco@comune.schio.vi.it

VICESINDACO
Luigi Dalla Via
Segreteria Organi Istituzionali
Palazzo Garbin
tel.0445-691205
vicesindaco@comune.schio.vi.it

FUNZIONE COLLABORATIVA

- **SICUREZZA**
  Giovanni Battilotti
  Segreteria Organi Istituzionali
  Palazzo Garbin
  tel. 0445-691205
  g.battilotti@comune.schio.vi.it
- **CULTURA**
  Flavio Bonato
  Servizio Cultura
  Palazzo Romani Rossi
  tel. 0445-691239
  f.bonato@comune.schio.vi.it
- **RELAZIONI ESTERNE COMUNICAZIONE**
  Luciano De Zen
  Ufficio Relazioni Esterne
  Palazzo Garbin
  tel. 0445-691212
  l.dezen@comune.schio.vi.it
- **SERVIZI SOCIALI**
  Emilia Laugelli
  Segreteria Servizi Sociali
  Palazzo Romani Rossi
  tel. 0445-691291
  e.laugelli@comune.schio.vi.it
- **POLITICHE GIOVANILI**
  Gian Battista Rigon
  Segreteria Organi Istituzionali
  Palazzo Garbin
  tel. 0445-691205
  g.rigon@comune.schio.vi.it
- **AMBIENTE TRASPORTI**
  Ennio Santacatterina
  Servizio Ambiente
  Palazzo Rossi Maraschin
  tel. 0445-691317
  e.santacatterina@comune.schio.vi.it
- **URBANISTICA**
  Dario Tomasi
  Segreteria Palazzo Dal Molin
  tel. 0445-691308
  d.tomasi@comune.schio.vi.it
- **ISTITUTI DI PARTECIPAZIONE**
  Maurizio Torresani
  Ufficio Istituti di Partecipazione
  Palazzo Garbin
  tel. 0445-691231
  m.torresani@comune.schio.vi.it
- **FORMAZIONE ISTRUZIONE**
  Pietro Veronese
  Ufficio Servizi Educativi
  Palazzo Romani Rossi
  tel. 0445-691275
  p.veronese@comune.schio.vi.it

ORARIO DI SEGRETERIA:
dal lunedì al venerdì
ore 8.15 - 13.15

lunedì, mercoledì, giovedì
ore 14.20 - 18.00

ORARIO DI APERTURA AL PUBBLICO:
dal lunedì al venerdì
ore 9.00 - 13.15

Gruppo PRG
Prof. Bruno Dolcetta - coordinatore
Antonio Buggin
Lides Canaia
Eva Casanova
Michele Cassol
Guido Fabbrica
Ezio Micelli
Francesco Sbetti
Livio Viel
Franco Zanella

Direzione Urbanistica e Territorio
Carlo Del Favero - dirigente
Maria Farida Cavedon
Costante Pretto
Alessandra Nicoli
Marco Vezzali

ANCHE "INFORMASCHIO" PARTECIPA AL PREMIO GIORNALISTICO NAZIONALE PER LA COMUNICAZIONE PUBBLICA "COMUNICARE LA COMUNICAZIONE" - Ed. 2001

Il nuovo Piano Regolatore di Schio

Valorizzazione del passato, rispetto per il presente e opportunità per il futuro.

Giuseppe Berlato Sella - Sindaco di Schio

In questo numero speciale di InformaSchio, la presentazione del nuovo piano regolatore della città di Schio. Un altro passo avanti per garantire il miglioramento della qualità della vita e la salvaguardia dell'ambiente.

L'adozione di un nuovo Piano Regolatore è uno degli atti più rilevanti che un'Amministrazione può compiere rispetto al futuro della propria città e del suo territorio.
Così è per la città di Schio, arrivata a questo appuntamento dopo quattro anni di lavoro, segnati da un ampio ciclo di incontri preliminari e da importanti tappe intermedie di verifica che hanno visto coinvolti il Consiglio Comunale, i Consigli di Quartiere e le Categorie Economiche.
Il Piano Regolatore Generale approvato nel 1978 aveva delineato l'immagine del moderno centro industriale materializzatosi nella città in cui oggi viviamo.
Il Piano Regolatore qui presentato, valorizzando la storia passata e rispondendo alle esigenze del presente, pone alla nostra comunità nuove e ambiziose mete. Viene delineato un futuro di crescita della qualità della vita e di rafforzamento del ruolo di primo piano di Schio nel contesto territoriale Altovicentino, un ambito che ha maturato una valenza europea ed internazionale.
Alto grado di vivibilità delle zone residenziali tramite l'istituzione delle isole ambientali, valorizzazione dei poli di servizi realizzati negli ultimi decenni (cittadella degli studi, area ospedaliera, area sportiva in località Campagnola), efficienza della grande zona industriale in rapporto ai collegamenti materiali ed immateriali con l'esterno e sotto il profilo dell'impatto ambientale, salvaguardia del contesto paesaggistico e rurale quale bene primario per la qualità complessiva del sistema territoriale, recupero dei luoghi e dei manufatti che hanno fatto la storia della nostra città, con l'obiettivo di trasformarli in fucina di cultura, formazione e innovazione, tenendo costantemente la nostra comunità al passo con i tempi.
Questi sono i traguardi del nuovo Piano, per raggiungere i quali il P.R.G. assume i forti contenuti innovativi, progettuali e normativi, descritti nelle pagine successive.
In tema di innovazione normativa va in particolare sottolineata l'introduzione del concetto di Perequazione. Si tratta di uno strumento voluto per superare la disparità di trattamento tra i cittadini generata dalle diverse destinazioni dei suoli in proprietà e consentire all'Amministrazione migliori mezzi per garantire un armonico sviluppo tra città privata e città pubblica, condizione imprescindibile per raggiungere gli standard di qualità che ci siamo prefissati.
Standard di qualità legati strettamente alla valutazione di sostenibilità ambientale, verso la quale siamo impegnati anche dall'adesione della nostra Città alla Carta di Aalborg, la Carta delle Città Europee per lo Sviluppo Sostenibile.
Da questo deriva un'espansione edilizia della città limitata rispetto al precedente P.R.G. e attenta ad utilizzare le aree già compromesse, una valorizzazione del patrimonio esistente anche attraverso incentivi volumetrici, il riuso delle aree dismesse, l'individuazione di quote convenzionate di volume all'interno delle previsioni di nuova edificazione (sia d'espansione che di riuso) per soddisfare le necessità di edilizia economica e popolare un tempo appagate con il reperimento di nuove aree finalizzate a quel solo scopo.
Questi i tratti salienti del nuovo piano redatto dal gruppo coordinato dal Prof. Dolcetta, al quale va il nostro riconoscimento per come ha saputo dare una valida risposta progettuale alle tante esigenze di questa nostra città.

Successi acquisiti e obiettivi per il futuro

Negli ultimi anni, lo sviluppo di Schio è stato rilevante.

Negli ultimi anni, lo sviluppo di Schio è stato rilevante. La popolazione è in crescita, per effetto della positiva evoluzione di tutti i comparti produttivi e, in particolare, della sua base industriale, forte e diversificata in più settori. Nel quadro della crescita complessiva del nord-est, Schio si attesta sui valori più alti. Possiamo ritenere, peraltro, che essa si sia manifestata con un equilibrio ed un ordine che manca a tante altre, non meno dinamiche, realtà territoriali. Ciò è dovuto sia alla lunga tradizione civica della popolazione nel suo insieme, che alle specifiche modalità con le quali l'Amministrazione Comunale ha interpretato il suo ruolo. Si pensi alla acquisizione, attrezzatura e cessione, in quella che costituisce una delle più incisive e complesse operazioni pubbliche nel settore, delle aree produttive; alla determinazione con la quale è stato perseguito l'ammodernamento della rete stradale di livello territoriale contribuendo alla realizzazione del tunnel di collegamento tra la pianura scledense e la valle dell'Agno ed elaborando e coordinando i progetti per la nuova grande viabilità; alle politiche pubbliche in materia di servizi; alle politiche della casa; ai provvedimenti in materia di tutela e valorizzazione dell'ambiente. Ma allo stesso tempo dobbiamo sottolineare che tutto ciò non basta.

Veduta panoramica di Schio. (Foto P. Tomiello)

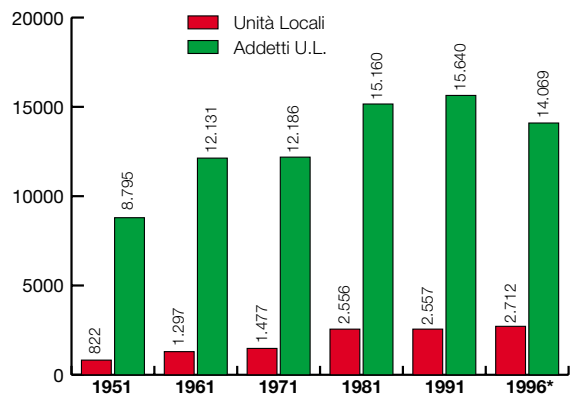
UNITÀ LOCALI E ADDETTI AL CENSIMENTO 1971 (fonte ISTAT)

ATTIVITÀ	Unità locali	Totale Addetti
Agricoltura, foreste, caccia e pesca	6	14
Industrie estrattive	7	53
Industrie manufatturiere	371	8.853
Energia elettrica, vap., gas e acqua	4	76
Costruzioni e install. impianti	72	594
Commercio (esclusi alberghi e pubblici esercizi)	673	1.617
Alberghi e pubblici esercizi	128	264
Trasporti e comunicazioni	54	298
Credito e assicurazioni	29	167
Servizi	133	250
TOTALE	**1.477**	**12.186**

Nota: la classificazione dei servizi nel 1971 non è ulteriormente comparabile con l'attuale classificazione.

UNITÀ LOCALI E ADDETTI AL 31/12/2000 (fonte CCIAA Vicenza)

Settore ATECO	Unità locali	Totale Addetti
Agricoltura, caccia e silvicoltura	224	92
Estrazione di minerali	5	5
Attività manufatturiere	892	6.942
Prod. e distrib. energ. elettrica, gas e acqua	5	-
Costruzioni	359	679
Comm. ingr. e dett., rip. beni pers. e per la casa	965	1.761
Alberghi e ristoranti	182	333
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	85	221
Intermediazione monetaria e finanziaria	102	341
Attiv. immob., noleggio, informat., ricerca	434	678
Istruzione	11	8
Sanità e altri servizi sociali	11	176
Altri servizi pubblici, sociali e personali	161	239
Imprese non classificate	334	729
TOTALE	**3.770**	**12.204**



* Censimento intermedio 1996: Imprese 2.462
Addetti Imprese 11.795

POPOLAZIONE E FAMIGLIE ANNO 1971 E 2000 (fonte dati I.S.T.A.T.)

Anno 1971	
Famiglie	10.866
Maschi	16.767
Femmine	18.308
Totale maschi + femmine	**35.075**

Anno 2000 (al 31/12/2000)	
Famiglie	15.168
Maschi	18.131
Femmine	19.333
Totale maschi + femmine	**37.464**

Il mercato bisettimanale. (Foto D. Sassi)

Gli spazi per attività produttive, che pur erano stati programmati con generosità nel Piano Regolatore elaborato negli anni '70, sono già stati utilizzati ed è ancora vivace una ulteriore domanda e, con essa, quella di attrezzature di sostegno alla produzione. Si esprime la pressante richiesta di un radicale adeguamento delle reti stradali e, più in generale, delle reti e attrezzature logistiche per la mobilità di cose e persone. La domanda residenziale si è mantenuta alta e diversificata, così come i consumi sociali in termini di

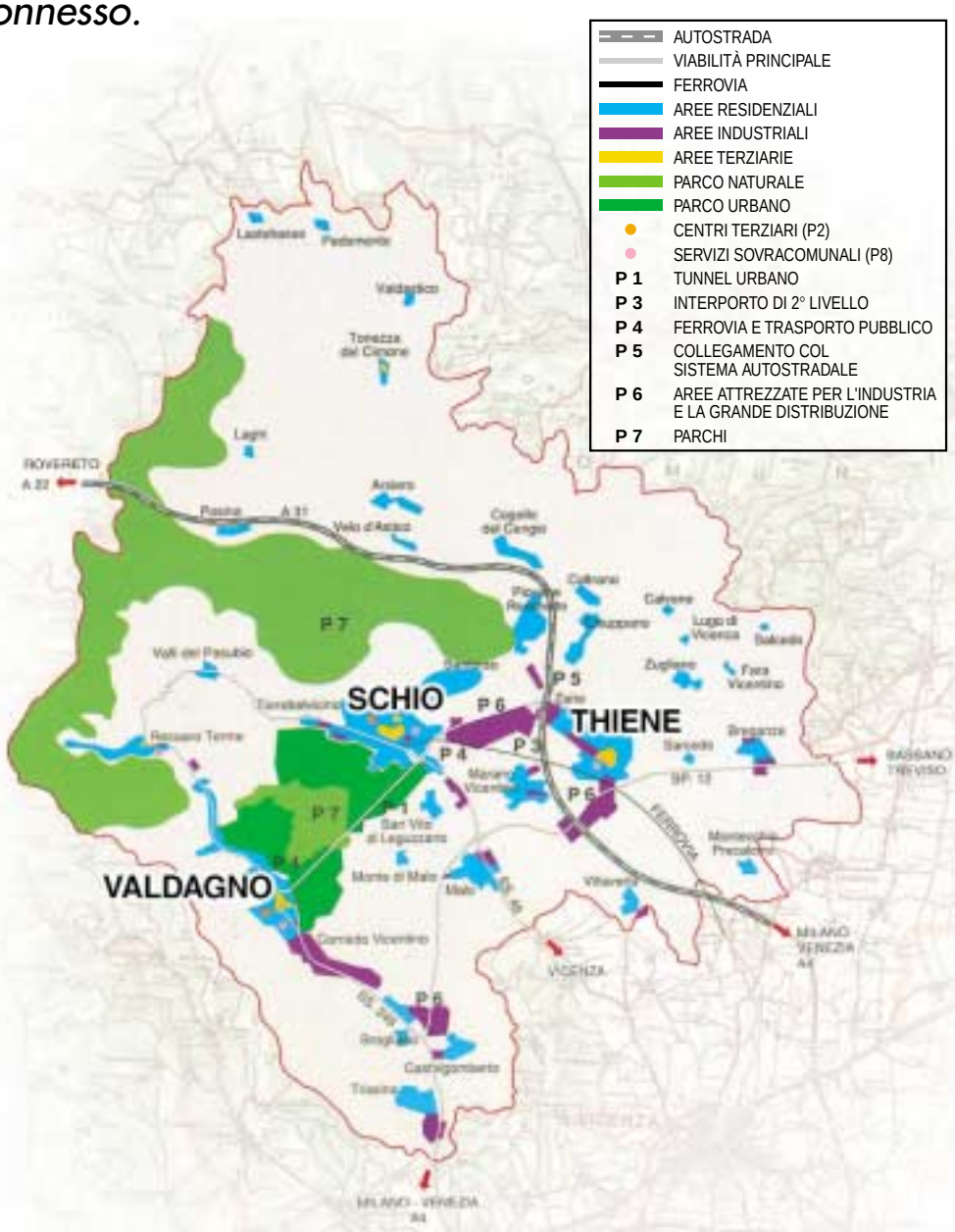
servizi, di attrezzature per il tempo libero, di disponibilità di spazi e di paesaggio rurale e di ambiente.
Per altri versi la popolazione e gli organismi che la rappresentano, i Consigli di Quartiere, esprimono una generale domanda di migliore qualità del risiedere; gli agricoltori e quanti abitano i centri rurali di collina e di pianura, formulano domande forti ed orientate di mantenimento dei caratteri distintivi di questi specifici contesti territoriali, per ragioni inalienabili di identità e come valori da condividere con la intera comunità.
Su un altro versante, infine, categorie economiche segnalano la presenza di problemi che già creano, o possono creare, limiti severi allo sviluppo. Il riferimento è alle trasformazioni profonde che sono intervenute, e ulteriormente si annunciano, nella organizzazione del commercio e che influiscono su strutture consolidate in centro-città; alla crescente domanda di manodopera industriale sia per i quadri di base che per quelli collocati a livelli di responsabilità tecnica e manageriale; alla domanda di connessione in rete dei saperi; ai temi posti, da una società sempre più complessa, alle politiche sociali.
Altri interrogativi si pongono, infine, a quanti approfondiscono i temi della pianificazione e i meccanismi di realizzazione della città. In particolare emerge, in tutta l'esperienza amministrativa comunale più recente, la necessità di assicurare la realizzazione effettiva dei servizi, la città pubblica, contemporaneamente all'insediamento degli utenti, e con accettabili oneri a carico della collettività.
Mentre guardiamo, dunque, alla crescita della società scledense avvenuta negli ultimi anni e con il concorso di tutti, come ad un obiettivo in buona parte conseguito, appare necessario porsi nuovi e altrettanto impegnativi traguardi, orientati sia al consolidamento delle posizioni raggiunte che alla definizione, luogo per luogo, di quei livelli di qualità che appaiono importanti, oggi, sia nei progetti individuali che nelle possibilità di una comunità forte e aperta come quella scledense.

Panoramica della Fabbrica Alta. (Foto P. Tomiello)

Veduta della zona industriale. (Foto M. Eberle)

Il territorio comunale non è un confine

Schio, Thiene, Valdagno: un sistema territorale dinamico e interconnesso.



Schio appartiene e contribuisce a definire un sistema territoriale ampio e dinamico che possiamo, in prima approssimazione, definire come alto-vicentino e si articola in numerosi centri: da Schio a Thiene, alla corona di comuni minori di pianura e di collina. Le relazioni privilegiate che sono state sempre intrattenute con Valdagno sono oggi rese più strette dal collegamento veloce assicurato dal tunnel. Le due città sono ora distanti fra loro solo pochi minuti.
Lo spazio economico e culturale che ne deriva, ben più ampio rispetto al passato, è competitivo nei confronti dei sistemi esterni, si configura tendenzialmente sempre più interconnesso, in una logica multipolare che ammette una grande flessibilità nel funzionamento complessivo

e offre una gamma di alternative ampia e diversificata ai nuovi investimenti.
Di questa condizione Schio è consapevole e, con riferimento ad essa, ha sviluppato due scelte complementari:
- da un lato punta, entro i suoi confini, ad un rafforzamento dell'offerta di servizi rari;
- dall'altro ritiene che, nell'immediato futuro, si debba pensare a contenere, in termini quantitativi, un ulteriore sviluppo di nuove strutture industriali o la incontrollata crescita residenziale; che si debba favorire, invece una sostanziale razionalizzazione e valorizzazione del già costruito.
Nel primo caso si apre una competizione virtuosa tra i centri più importanti dell'alto-vicentino, ciascuno dei quali non può che puntare ad accogliere e rafforzare la propria dotazione di servizi, e introdurne altri innovativi. Bisogna ricordare, infatti, che in un "sistema insediativo reticolare" la capacità della rete di centri di competere con gli altri sistemi dipende dalla capacità di puntare sull'eccellenza di tutti i suoi nodi; la competizione interna, pertanto, è il processo necessario per allocare al meglio le risorse fra le diverse alternative.
I concetti di "competizione" e di "cooperazione" sono entrambi necessari e contestuali.
Nel secondo caso si aprono orizzonti di forte riqualificazione dell'esistente e, per converso, si fa concreta ed implicita l'ipotesi di coinvolgimento di comuni contermini nella offerta residenziale e dei servizi di base.

L'ospedale. (Foto M. Eberle)

Espressione innovativa architettonica in zona industriale. (Foto M. Eberle)

Ingresso dello "Schio Valdagno Pass", lato Schio. (Foto M. Eberle)

Una stagione nuova

Schio persegue la qualità dell'ambiente e del territorio.

Schio, in altri termini, cerca un equilibrio basato sulla qualità, dopo un impetuoso ed ampio periodo di crescita. Rivolge principalmente la sua attenzione a tutte le strutture che concorrono al funzionamento della città e a tutti gli insediamenti che attendono un processo di completamento oculato ed una diffusa e capillare riqualificazione.
Si potrebbe formulare questo obiettivo come la ricerca della "qualità totale"; e non si tratta di una espressione retorica, ma di un programma che si propone di dare corso a concrete azioni, diffuse e incisive su tutto il territorio comunale, in grado di determinare la percezione diretta di un importante miglioramento del quadro di vita di tutti e di ciascuno.
In questo quadro assume particolare significato la tutela delle risorse naturalistiche, paesistiche e ambientali presenti nel territorio scledense. E' stata posta in grande evidenza, infatti, la necessità di assegnare allo spazio rurale pari dignità rispetto alle esigenze di crescita e organizzazione della città, non solo perché la responsabilità di una comunità si esprime in pari misura nei confronti di ogni elemento, di ogni operatore e di ogni abitante del suo spazio, non solo per il contributo all'economia che i diversi settori assicurano, ma anche per una giusta valutazione del ruolo che le risorse paesistiche, i valori naturalistici, le attività agricole esercitano nel consolidamento e nella tutela della qualità del luogo in cui viviamo.
L'agricoltura assume, dunque, il duplice compito di mantenere efficiente la gestione dello spazio che ad essa compete e di segnare i "confini" della città densamente costruita.
In altri termini Schio definisce, per il tempo cui si estendono le previsioni del nuovo PRG, sia gli obiettivi di crescita qualitativa che i limiti della espansione urbana, considerandoli obiettivi non solo compatibili ma strettamente correlati e complementari.
Al tempo stesso intende approfondire ***il valore delle differenze*** che riguardano i modi d'uso dello spazio urbano e rurale, per riconoscerle e tutelarle, sia quando riguardano il patrimonio culturale che la storia ci consegna, sia i nuovi progetti.

Campagna a Giavenale con la vista del monte Summano. (Foto P. Tomiello)

1 *Come leggere il piano.*

Le componenti strutturali

La zona industriale, la rete delle comunicazioni, l'abitato, l'archeologia industriale e le aree di trasformazione.

a) Il ***motore industriale*** continua a richiamare investimenti, con una crescita ancora consistente dei diversi settori e la diversificazione delle produzioni.
Entro la grande zona industriale di Schio i processi di continua riorganizzazione procedono in parte con la utilizzazione di residue, limitate possibilità di espansione fisica, in parte reinterpretando l'uso di contenitori esistenti.
I margini di crescita sono ancora ammessi nelle residue aree inedificate ma tendono a manifestarsi processi di accrescimento contigui agli edifici industriali esistenti (per ampliamento fino a potenziale definizione di piastre continue su amplissime superfici) o di crescita verticale (con la aggiunta di un piano all'esistente).
Per contro si assiste ad una crescente articolazione d'uso degli immobili. E' già presente massicciamente il settore dei servizi privati (e nuovi progetti sono destinati a questo ramo di attività), così come il commercio o l'intrattenimento. Si assiste alla nascita, così, di un'area caratterizzata da articolate funzioni, alcune delle quali costituiscono complementi significativi delle funzioni centrali urbane che a Schio si concentrano nel centro storico e nelle aree di riqualificazione ad esso contigue.

La zona industriale. (Foto M. Eberle)

Il PRG affronta questo tema senza contrastare la complessità che si va formando nel "parco industriale", consapevole che è opportuno aprire le maglie insediative per le diverse funzioni a più localizzazioni alternative. Ma pone alcuni fondamentali limiti allo sviluppo definendo criteri che attengono alla definizione di "soglie di sostenibilità" dello sviluppo locale per preservarne la qualità, non pregiudicarne l'efficienza e la lunga durata degli investimenti.
Per il comparto produttivo, dunque, il PRG prevede solo limitate integrazioni che ritiene siano preferibilmente destinate a piccole aziende, già solide

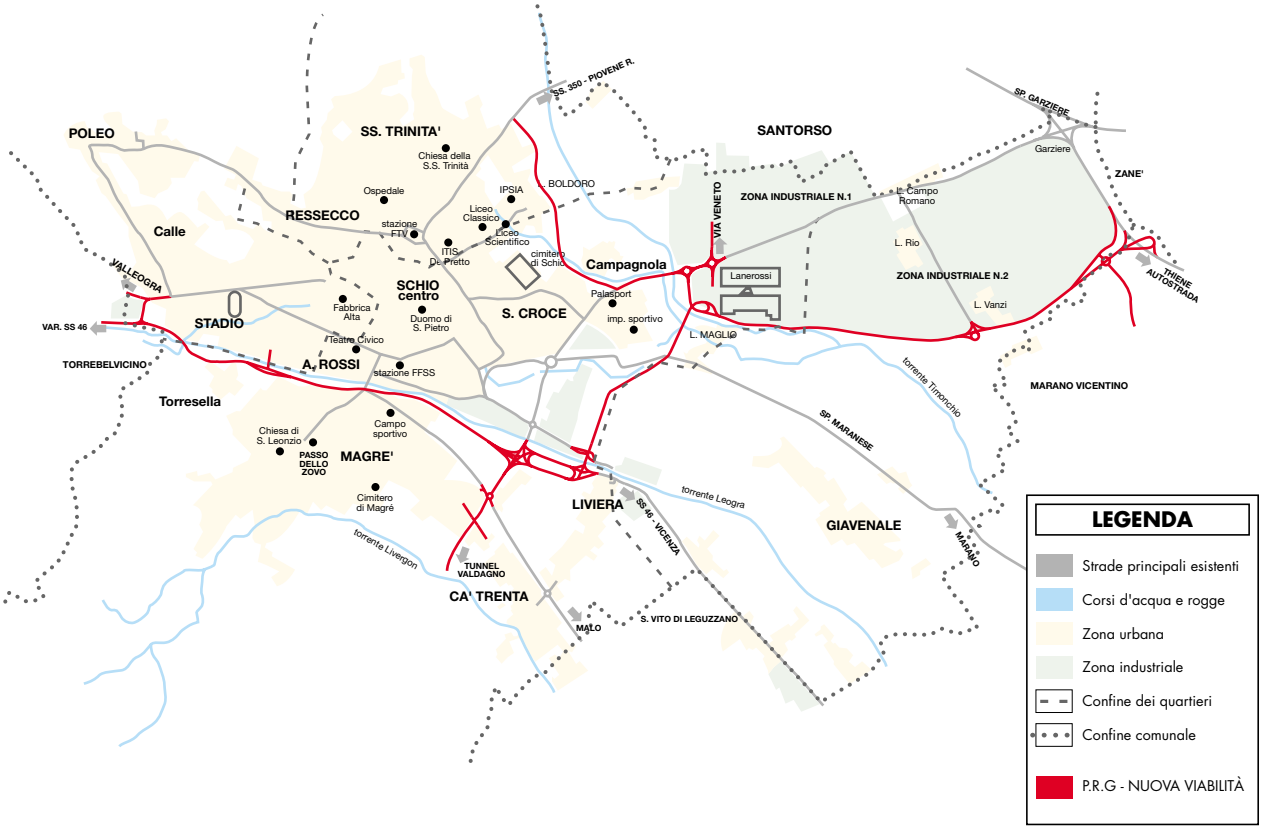
Veduta del Lanificio Conte. (Foto P. Tomiello)

Primo piano della Fabbrica Alta. (Foto P. Tomiello)

o nascenti, considerando che lo spirito imprenditoriale sia una delle risorse più straordinarie di cui gode la comunità scledense e su cui riposa il suo futuro.

Interno di una fabbrica. Stabilimento Zanon.

b) Nel capitolo dell'efficienza sta tutta la questione della sistemazione della ***rete delle comunicazioni*** e dei servizi connessi, con riferimento sia alla viabilità di interesse territoriale, che a quella urbana, che alla mobilità su ferrovia, per merci e persone. Le scelte del P.R.G. confermano ed integrano un disegno generale che è già stato lungamente elaborato e discusso, e che appare coerente e convincente. Il Piano, pertanto, può esercitarsi a cogliere ed esaltare le ricadute positive che ne derivano all'assetto generale della città ed a ciascuna delle sue parti. Sul disegno della nuova grande viabilità si possono sviluppare, allora, nuove e significative ipotesi progettuali per lo spazio urbano.
Il nodo scledense viene traslato a sud-est del centro storico e raccorda tutte le direttrici territoriali trasferendo all'esterno della città ogni traffico di transito.



La rete stradale che evidenzia in rosso la nuova viabilità.

c) ***La questione urbana***, necessariamente articolata in una molteplicità di temi, ha impegnato la progettazione sia su questioni di strategia e di impostazione generale, sia di dettaglio con riferimento a nodi, luoghi, aree, funzioni. In essa si inscrivono:

- la conferma del centro storico come centro-città;
- una profonda riorganizzazione del sistema della circolazione, con la separazione del traffico di attraversamento da quello afferente alle diverse zone urbane, con interventi importanti e innovativi sul trasporto pubblico, piste ciclabili... per consentire a ciascuno dei quartieri, di configurarsi come "isole ambientali" dotate di specifica identità e di requisiti qualitativi legati alla sicurezza, alla riduzione dell'inquinamento, alla gradevolezza della scena urbana;
- la individuazione di alcuni temi progettuali eccellenti sui quali puntare l'attenzione del progetto.

d) Il Piano definisce gli immobili, aggregati nei centri storici maggiori e minori, distribuiti nelle contrade e nel territorio aperto, che costituiscono il patrimonio storico-culturale di Schio. Posto l'obiettivo di regolare direttamente, senza il ricorso a Piani Attuativi, le diverse "categorie di intervento", il Piano ha così approfondito gli studi e le prescrizioni per renderle direttamente operative. Nel settore dei Beni Culturali una specifica ricchezza è costituita, infine, dalla gamma di edifici che ricadono nella categoria dell'***archeologia industriale***; oltre ai complessi produttivi, fra i quali spicca per qualità e rappresentatività la "Fabbrica Alta", va considerato tutto il Villaggio Operaio voluto e realizzato da Alessandro Rossi per il quale vige, peraltro, già un Piano Particolareggiato che ne assicura la tutela e detta le regole per la sua conservazione e ripristino.

e) Infine sono stati definiti analiticamente i perimetri di tutte le "aree di trasformazione" (sia in espansione che relative a comparti di ristrutturazione) cui si ritiene, secondo le indicazioni della Amministrazione Comunale, di applicare i ***meccanismi della perequazione***.

Panoramica con il Duomo di Schio (Foto P. Tomiello)

La perequazione nel PRG di Schio

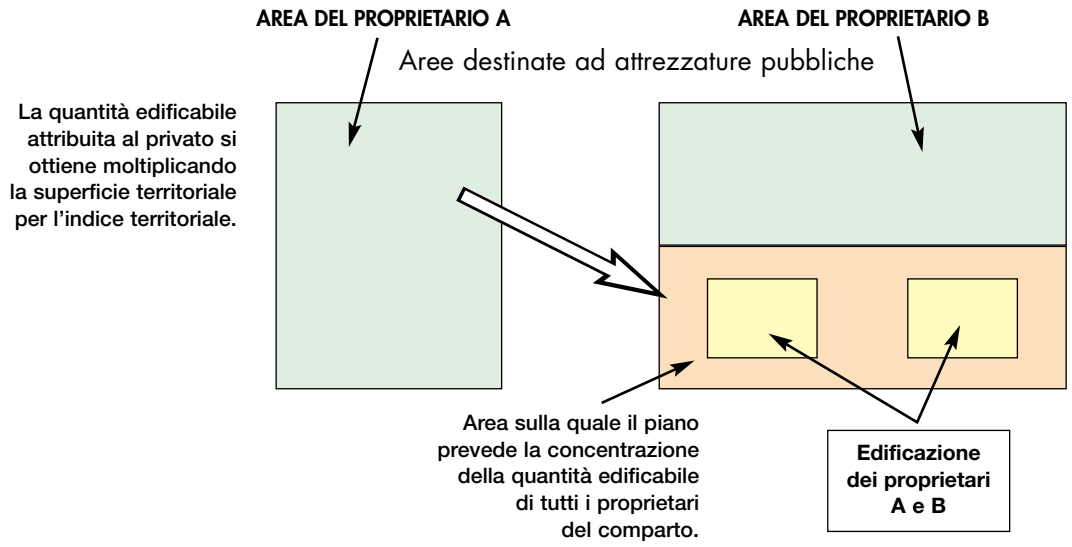
La Perequazione Urbanistica è lo strumento attivato per gestire la crescita urbana e risolvere le esigenze della città pubblica ripartendo equamente vantaggi ed oneri tra i proprietari delle aree soggette a trasformazione.
All'interno di un perimetro di perequazione esteso a tutte le aree, siano esse riservate a edificazione o a destinazione pubblica, è riconosciuto un indice edificatorio che potrà essere sfruttato nelle porzioni di suolo indicate dal Piano.
Una volta realizzata la potenzialità edificatoria di un'area di perequazione, le superfici destinate all'uso pubblico vengono cedute all'Amministrazione Comunale come è avvenuto finora per gli standard delle normali lottizzazioni.
Tale processo permette all'Amministrazione Pubblica di acquisire le aree necessarie per la realizzazione delle infrastrutture e delle parti pubbliche della città, a fronte della possibilità per i privati di realizzare propri interventi.
L'acquisizione della parte pubblica, attraverso questo processo, consente di non applicare la procedura espropriativa evitando, quindi, conflitti tra Amministrazione e cittadini.
La tipologia perequativa è suddivisa in quattro classi:

1ª) aree dismesse nel precedente PRG esterne al centro storico **It = 1,20 mc/mq**
2ª) aree già destinate a standard e servizio nel precedente PRG **It = 0,54 mc/mq**
3ª) aree all'agricoltura nel precedente PRG **It = 0,36 mc/mq**
4ª) aree già destinate all'agricoltura nel precedente PRG e di valore paesaggistico **It = 0,24 mc/mq**

It = Indice di edificabilità territoriale

Le aree individuate nel PRG sono organizzate in Comparti che potranno essere suddivisi, a loro volta, in sub comparti di classe omogenea.
Gli ambiti di perequazione, pertanto, potranno essere costituiti da porzioni aventi indici diversi a seconda delle caratteristiche originarie delle aree interessate.

Esempio di perequazione tra più proprietari



2 *Come leggere il piano.*

La tutela delle risorse naturalistiche e ambientali

Il piano difende l'integrità e promuove lo sviluppo degli spazi verdi nel territorio e nella città.

a) Il paesaggio degli spazi aperti.
Una attenta ricognizione del ***paesaggio degli spazi aperti***, con la definizione areale delle coperture vegetali ha consentito la loro ordinata valutazione, con il riconoscimento delle risorse naturalistiche e ambientali, e la loro regolamentazione.
Le "unità di paesaggio" montane e collinari del Tretto e di Monte Magrè costituiscono sistemi di grande qualità e di forti contenuti paesaggistici ed ambientali riconosciuti, peraltro, dal PTRC del Veneto.
Il Piano ne tutela l'integrità ponendo, nel contempo tutte le questioni inerenti la sua conservazione, affidata in massima parte, alle popolazioni insediate. Ne discende che, oltre ad un uso appropriato degli spazi aperti, il Piano prevede le misure atte a favorire il miglioramento delle condizioni abitative nelle contrade e il rafforzamento, in residenza e servizi, dei centri maggiori: S. Maria, S. Ulderico, S. Rocco, S. Caterina e, sul versante sud, di Monte Magrè, che costituiscono gli elementi organizzatori dello spazio collinare. Lo spazio agricolo di pianura, ormai largamente eroso dalle funzioni urbane e ridotto nelle sue dimensioni, è tutelato rigorosamente dal Piano in ragione delle funzioni direttamente svolte e del compito affidato di "contenere" lo sviluppo urbano entro rigorosi limiti.

Il Tretto: veduta di S. Caterina (Foto P. Tomiello)

Il Giardino Jacquard. (Foto P. Tomiello)

Il Leogra. (Foto M. Eberle)

Monte Magrè. (Foto M. Eberle)

b) Sistemi del verde presenti in ambiente urbano; le reti ecologiche.

La seconda componente riguarda i ***sistemi del verde presenti in ambiente urbano***, sia nelle forme della concentrazione in parchi e giardini di dimensione adeguata, sia di sistemi lineari complessi connessi ai corsi d'acqua sia, infine, nella forma più semplificata, ma importante sotto il profilo ecologico e del paesaggio urbano, delle alberature stradali.

Ha preso corpo, così, una interpretazione dei compiti del nuovo PRG, nei confronti delle componenti naturalistiche presenti nella città e nel territorio, volta al loro riconoscimento e consolidamento, per conferire caratteri di continuità ai sistemi naturali o prossimo-naturali su tutto lo spazio scledense; a maggior ragione per quelle limitate parti della città e dello stesso spazio di pianura, intensamente trasformato dalla attività agricola, in cui le aree naturali relitte sono frammentate e sottoposte a processi di degrado.

In questi tipi di paesaggio un ruolo importante va assegnato a ***"corridoi ecologici di connessione"***, a fasce di territorio, cioè, quali:

Contrà Marsili, pianta tratta da: "Contrade del Comune di Schio".

- le fasce di vegetazione ripariale arborea ed arbustiva legate ai reticoli idrografici naturali e artificiali (torrenti, canali, rogge, zone umide);
- i sistemi di siepi e nastri arborei ed arbustivi in territori agricoli (a separazione di campi, per segnare percorsi...);
- le fasce arboree ed arbustive legate a infrastrutture lineari.

Su quest'ultimo punto molto si potrà fare nei prossimi anni, in sede di attuazione di specifiche e ben finalizzate politiche del verde, per rafforzare i diversi elementi della rete così individuata, e per migliorare la qualità e la composizione degli ecosistemi naturali che la compongono.

"Botteghe" con tinozze in legno ad accessori. (Foto storica Lobba e Ruaro)

Impianto di lavaggio del caolino con vasche in cotto poroso per l'addensamento della "barbottina" (caolino in sospensione). (Foto storica Lobba e Ruaro)

Contrà Marsili, vista tratta da: "Contrade del Comune di Schio".

3 *Come leggere il piano.*

L'assetto della viabilità generale

Interventi sulla viabilità primaria, regolazione dei flussi interni, la "strada parco" e il completamento delle piste ciclabili.

a) La viabilità territoriale.

Il progetto tiene conto di interventi su:

- il ***tronco sostitutivo della SS. 349***, nel tratto Thiene - Piovene Rocchette;
- su questo nuovo tronco si innestano due principali raccordi: l'uno verso Thiene; un secondo dovrà servire la nuova strada verso Schio che, passando a sud della zona industriale e fiancheggiando, per buon tratto, il torrente Timonchio confluisce sul grande raccordo stradale est ultimato recentemente a cura dell'Amministrazione Comunale e già aperto al traffico;
- il ***traforo dello Zovo*** che collega la piana di Schio con Valdagno e la sua valle;
- la ***variante della SS. n°46***, che evita l'attraversamento dell'abitato di Torrebelvicino, confluisce su via Rovereto in corrispondenza del confine comunale di Schio e prosegue poi, sempre lungo il Leogra ma in destra idrografica, fino ad est di Magré, per raggiungere tutte le altre direttrici territoriali che confluiscono sul complesso raccordo ivi progettato (progetto recentemente approvato).

Innesto Via Maestri del Lavoro su via dell'Artigianato.

La viabilità territoriale così concepita libera la città dalla maggior parte del traffico di attraversamento (pari a circa il 50% del totale) che attualmente impegna la rete interna e consentirà di promuovere politiche di riqualificazione diffusa dell'ambiente urbano.

b) La regolazione dei flussi interni alla città.

È stata prevista una selezione funzionale della rete urbana configurando un ***anello interno*** (costituito essenzialmente da viale 29 Aprile, via Martiri della Libertà, viale Maraschin, via Rovereto e loro raccordi, con un nuovo tratto in corrispondenza della Stazione Ferroviaria e di un tunnel tra via della Potara e via Rovereto). Sarà assicurato, così, il collegamento e la distribuzione tra le diverse parti della città eliminando le viscosità proprie delle interferenze con il traffico locale.

E' confermata, quindi, la previsione della galleria che collegherà l'intero settore nord del territorio e il settore sud ed ovest, rendendo ben accessibili fra loro le varie parti che compongono l'intero organismo urbano.

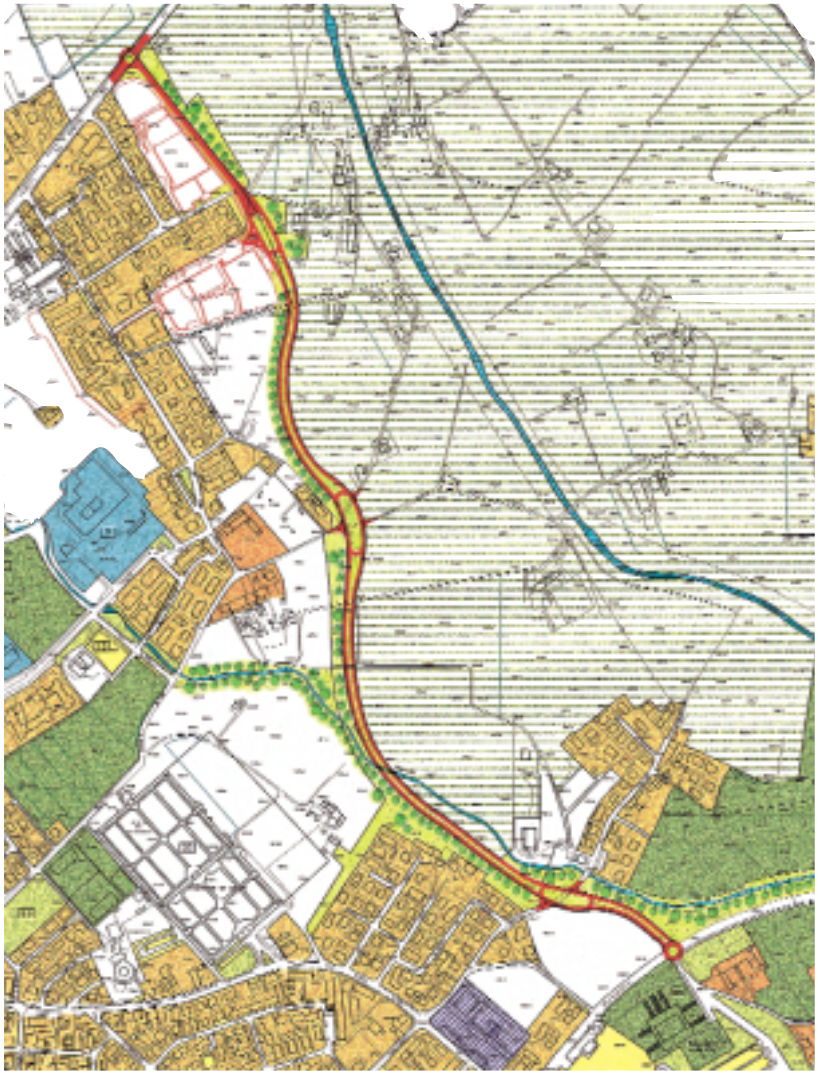
Entro questo schema generale si inserisce il ***potenziamento della rete di trasporto pubbli-***

co che consentirà di rendere più razionale l'uso dell'automobile in ambito urbano, così come l'ulteriore ***potenziamento dell'offerta di parcheggio*** in aree strategiche, prossime al centro città.

Ideogramma del progetto della viabilità scledense.

c) La "strada parco".

Le innovazioni introdotte dal nuovo PRG in campo viabilistico risolvono una questione importante, relativa al collegamento fra la direttrice di Santorso, la zona industriale e la viabilità generale che si sta realizzando a sud ed est di Schio. Un tronco stradale si stacca a nord della città dalla strada statale n° 350 e si dirige verso sud-est, lambendo la città, fino a raggiungere la strada che conduce alla zona industriale, in corrispondenza della zona sportiva e, più precisamente, del Palazzetto dello Sport.



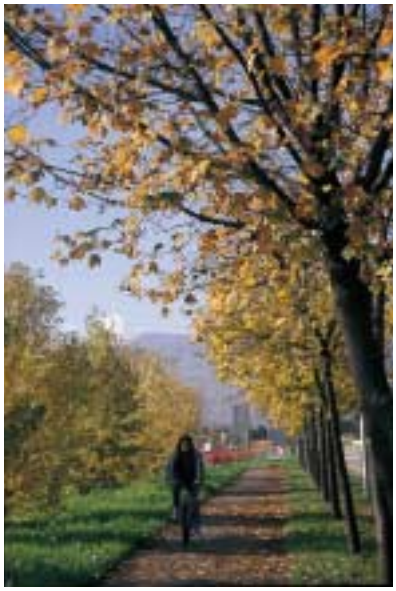
Primo piano sul tracciato della "strada parco"

Le caratteristiche di tracciato e la sezione, con le due carreggiate separate da una larga fascia intermedia, le previsioni di arredo arbustivo ed arboreo lungo tutto il percorso, l'affiancamento, per il tratto più ad est, di sentieri pedonali e pista ciclabile le conferiscono la particolare configurazione di ***"strada parco"***.

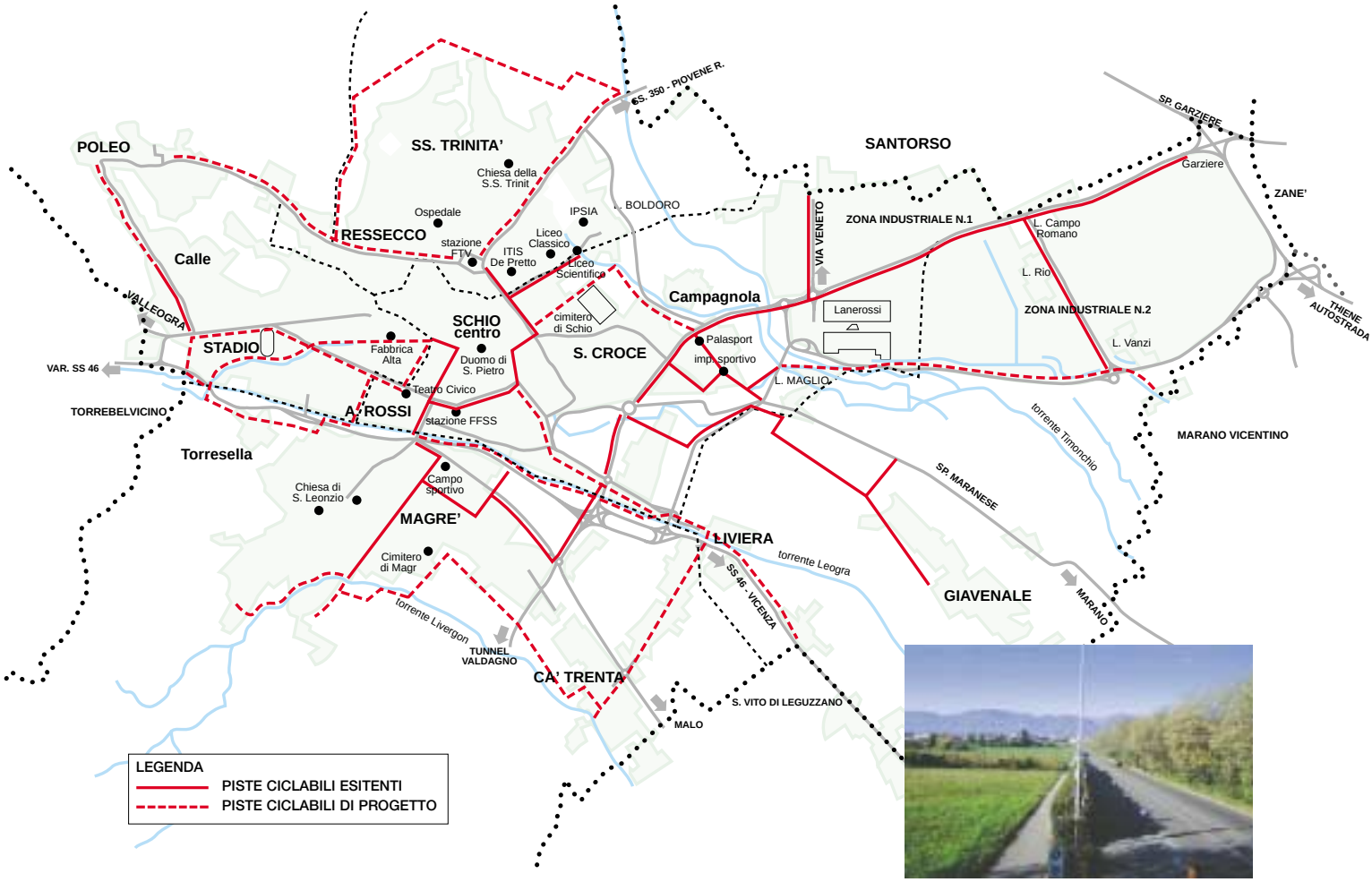
Il tracciato consente di alimentare da nord le espansioni del quartiere di SS. Trinità già esistenti e quelle programmate, segue nella maggior misura possibile la trama delle sistemazioni agricole, segna, con una immagine coerente, il limite della città.

d) La rete delle piste ciclabili.
Si prevede sia completata anche per le zone attualmente non servite in modo idoneo, così da concepire questa modalità di movimento come una delle opzioni forti per parte della popolazione, di ogni fascia di età. Davanti alla difficoltà di individuare i percorsi più idonei per le piste ciclabili in tanta parte della città, abbiamo fatto ricorso alla trama viaria storica che ci sembra avere, anche nel caso di Schio, alcune fondamentali e positive caratteristiche:

- collegano effettivamente, con i percorsi più "economici" le località ed i nuclei più antichi di Schio, che sono ancora oggi il cuore dei quartieri;
- i percorsi sono, di norma, suggestivi ed hanno caratteristiche planimetriche non adatte alla velocità sostenuta degli autoveicoli; sono adatti, quindi, ad essere oggetto di provvedimenti di limitazione della velocità e possono essere riprogettati anche per le piste ciclabili.



Suggestiva immagine di una pista ciclabile. (Foto P. Tomiello)



Il potenziamento delle piste ciclabili.

Pista ciclabile che affianca la normale viabilità.

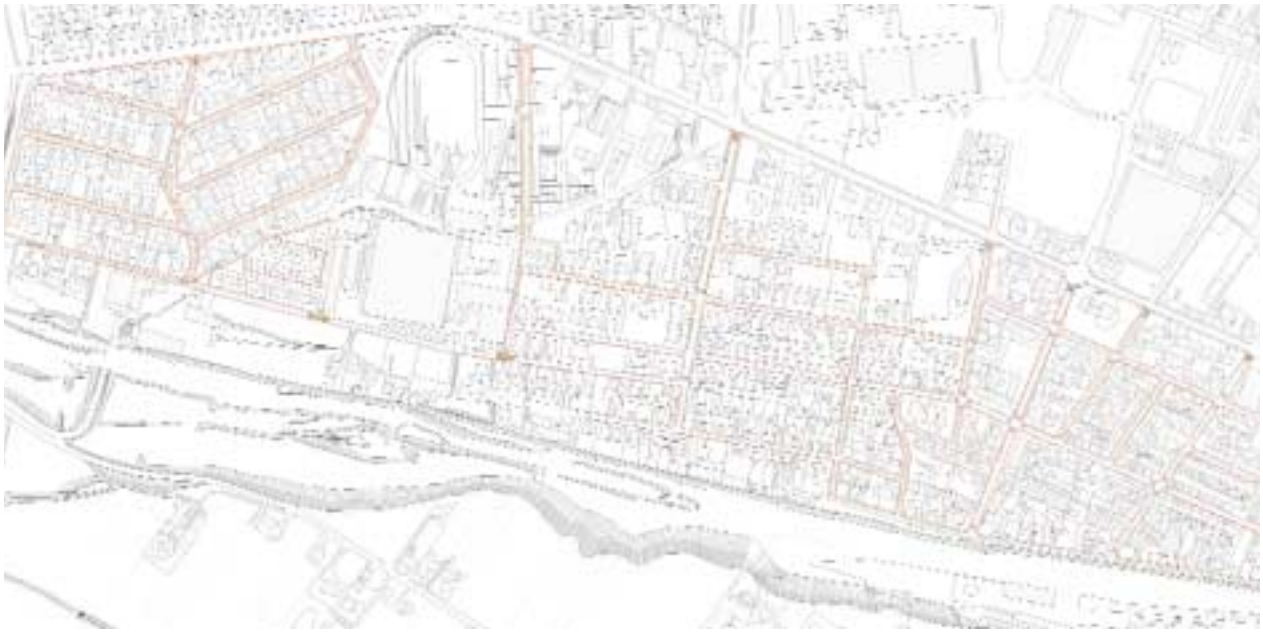
4 *Come leggere il piano.*

L'idea di città e le "isole ambientali"

Riorganizzazione degli spazi pubblici e moderazione del traffico automobilistico all'insegna della sicurezza.

L'idea di città che emerge dalle politiche comunali fino ad ora perseguite è una idea forte, che punta alla conferma delle gerarchie interne fra le diverse parti, ma intende promuovere la qualità insediativa in tutto lo spazio urbano. La riorganizzazione radicale della viabilità e dei flussi di movimento interni è la premessa perché sia difeso il centro antico e siano configurati come "isole ambientali" i diversi quartieri urbani o significative parti di essi.
In altri termini le indicazioni, apparentemente solo di ordine tecnico e funzionale individuate nel paragrafo precedente hanno, invece, carattere strutturale perché costruiscono le condizioni per conferire agli spazi urbani un senso diverso da quello che lo sviluppo ha loro assegnato fino ad ora o, nel caso dei ***centri storici di Schio e di Magrè***, a ritrovare quello antico in cui la misura è data dalla dimensione fisica dell'uomo e dai tempi del suo movimento.
Il terreno elettivo di intervento è la riorganizzazione degli spazi pubblici, sia quelli destinati alla circolazione automobilistica, che quelli complementari ad essi, anche sulla base dell'esperienza di tante città europee che perseguono una politica di questo tipo da molti decenni, con risultati importanti sotto numerosi punti di vista.
Al centro delle strategie vi è la drastica moderazione del traffico automobilistico entro i quartieri residenziali, a favore di quello pedonale e ciclabile (***traffic calming***, nella definizione convenzionale internazionale, o ***banalisation*** nella dizione francese).

Obiettivi di intervento di ***traffic calming*** sono:
- migliorare la sicurezza delle strade urbane;



Il Quartiere Operaio: una delle future isole ambientali.

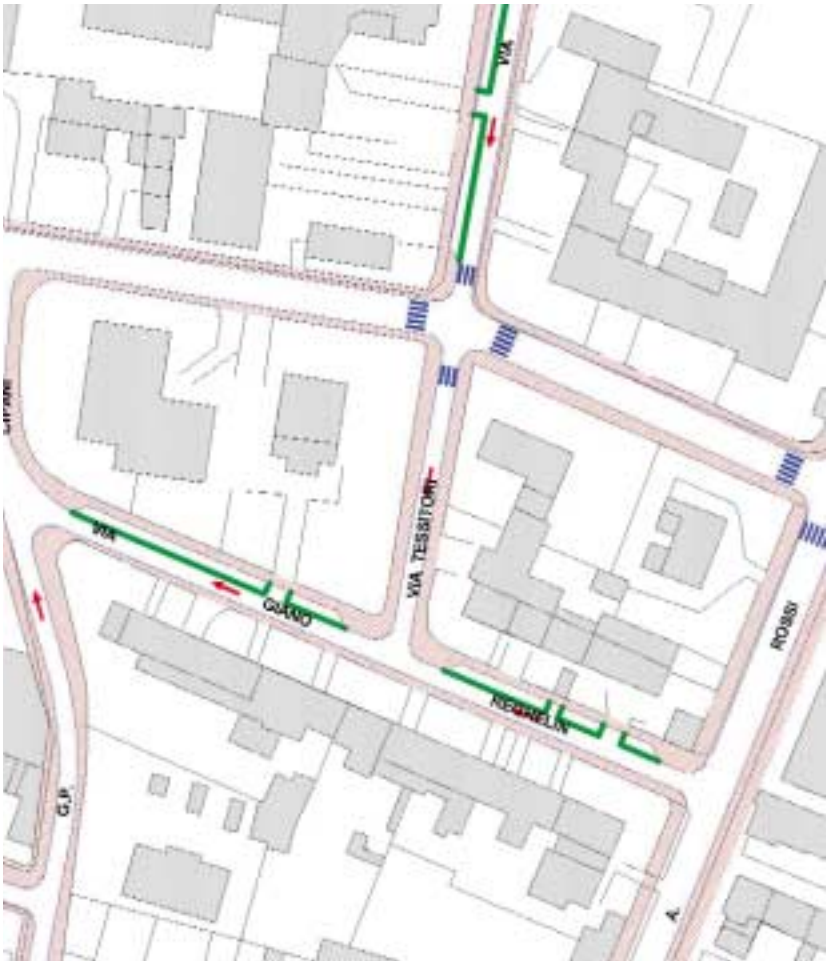
- aumentare lo spazio disponibile per modi di spostamento alternativi all'automobile (piste ciclabili, percorsi pedonali...);
- ridurre l'effetto barriera creato dal traffico automobilistico;
- impostare spazi strategici di sosta per rendere accessibili funzioni urbane con modi alternativi all'automobile.

La crescita della sicurezza è un obiettivo civile che non è stato finora messo in giusta luce, tanto più necessario se si considera che gli incidenti stradali, con morti e feriti, sono intollerabilmente numerosi in ambito urbano e che per muoversi in città non è necessario, di norma, usare l'automobile.

Il progetto delle "isole ambientali" riposa su un'idea apparentemente contraddittoria, quella che sia possibile una coabitazione non conflittuale fra pedoni, ciclisti e l'automobile e che la strada, lo spazio stradale, possa assolvere, contemporaneamente, a più funzioni.

L'esperienza ha portato ad ammettere una velocità di 30 km/ora e su questa base si sono realizzate, in una grandissima varietà di contesti, strade e quartieri regolati come "isole ambientali".

Il principio è che i pedoni siano il riferimento per l'uso dello spazio stradale ed i bambini possono giocare in qualsiasi spazio pubblico del quartiere. Le politiche di traffic calming, se correttamente concepite ed applicate, assicurano loro la sicurezza.



L'isola ambientale: particolare.

Infatti, una volta attuate tutte le politiche di riassetto dello spazio stradale, la incidentalità scende dell'85-90% senza che siano ridotte in modo significativo la possibilità e l'efficienza degli spostamenti in automobile.

Al tempo stesso il quartiere acquista spazi prima interdetti, l'inquinamento da rumore e dell'aria scende drasticamente, la scena urbana si anima e si offre con caratteri di qualità altrimenti impensabili.

D'altra parte vi sono differenze molto accentuate fra i temi progettuali proposti da Magrè e quelli, ad esempio presenti in SS. Trinità, fra il comparto territoriale del settore nord-est e Poleo, Aste, S. Martino o, infine il Quartiere Rossi e le sue espansioni.

Di ciascuna ***isola ambientale*** saranno valorizzate occasioni e risorse, accentuando, piuttosto che livellando i caratteri distintivi dei diversi contesti.

5 *Come leggere il piano.*

Il “campus” ed il settore nord-est

Il principio di agglomerazione dei servizi: scuole, strutture sportive, biblioteche e laboratori.

Nella fase di individuazione delle principali linee di progetto per la città di Schio e, in particolare, nel corso della ricognizione del territorio urbano e delle sue principali strutture organizzative, ci è apparso di grande interesse il fatto che, nelle scelte di localizzazione e nella realizzazione di alcune grandi attrezzature a servizio della città e della popolazione, l’Amministrazione Comunale abbia mantenuto fermo, in un arco di tempo ampio, esteso all’intero dopoguerra, il “principio di agglomerazione”. Ha localizzato, cioè, una accanto all’altra, strutture dedicate a determinate categorie di servizi e le ha poste, tendenzialmente, in relazione fra loro.
Questa considerazione ci è stata suggerita, in particolare, dalla disposizione che in Schio hanno le attrezzature della scuola secondaria superiore e delle attrezzature sportive:
- la gamma completa dell’offerta didattica pubblica è situata nel quadrante nord ed i singoli istituti, pur costruiti in tempi e da soggetti pubblici diversi, occupano lotti contigui ad essi riservati dalla pianificazione comunale;
- il grande complesso delle attrezzature sportive di livello comunale e intercomunale, costituite dal “palazzetto dello sport” e dal complesso delle “piscine” al coperto ed all’aperto con le relative aree ed attrezzature di servizio, sono realizzate in un ampio comparto territoriale, anch’esso localizzato nel settore nord, al margine della città e in posizione che ammette ulteriori sviluppi, in un quadro di rilievo paesistico e ambientale.
Il comparto impegnato dalle scuole superiori ci è subito apparso come suscettibile di evoluzione, per portarlo ad una organizzazione molto più intrecciata e ricca di relazioni e funzioni, tale da richiamare l’idea

Planimetria che illustra lo sviluppo del “campus” nel progetto del Piano Regolatore.

Gli istituti tecnici. (Foto M. Eberle)

di "campus" di tradizione anglosassone, scelta organizzativa peraltro molto debolmente praticata in Italia.
L'idea prende le mosse dalla considerazione che l'organizzazione attuale offre agli utenti-studenti, ma anche alla categoria dei docenti, un'idea di separazione in gruppi distinti che va al di là delle scelte disciplinari e si prolunga, almeno in parte, nella gestione di tante altre attività (pensiamo alle biblioteche ed agli altri supporti informativi, alla rete dei laboratori, alle attrezzature informatiche...).
Il PRG concepisce l'intero spazio non diviso in lotti recintati ma unitario; propone il radicale ridisegno dello spazio interno al vasto recinto che contiene tutti gli edifici scolastici esistenti, con l'eliminazione della netta separazione della strada carrabile, da integrare in un ridisegno della pavimentazione, spazi di sosta, viali pedonali, aree alberate.... Ciò che si intende comunicare è la costruzione di un "ambiente" (quello del campus, appunto) nettamente distinto dal resto della città, con caratteristiche che fanno emergere lo spazio pedonale come dominante e l'automobile come ospite.
È ipotizzabile la realizzazione di ulteriori servizi di "campus", dotati di autonomia gestionale e accessibili per tutta la giornata, par fare del "campus" un riferimento per tutta l'utenza, studenti e docenti, con una "cafeteria" che consenta, soprattutto agli studenti con residenza lontana, ma non soltanto a questi, di organizzare tutta la giornata nel "campus", senza ulteriore debito di lavoro a casa.
Nel contesto dell'intero settore nord, infine, prende forma una trama di percorsi che collegherebbero, su sedi protette pedonali e ciclabili, le sedi scolastiche con le zone a parco e la zona sportiva, configurando, così, un'offerta in grado di innovare i modi d'uso delle strutture e del territorio.
Una organizzazione di questo tipo, profondamente innovativa nella sostanza e nella forma, è in grado di adeguarsi, per la grande flessibilità implicita nel modello, ad una evoluzione anche forte dell'offerta didattica, e sembra costituire, per la sua unicità in un'ampia area territoriale, ragione di vitalità ed attrazione del distretto scolastico scledense.
Nella ricerca della qualità per Schio il "campus" rappresenta un capitolo importante.

6 *Come leggere il piano.*

La SS 350 e l'accesso a Schio

Un tema urbano complesso in via di soluzione.

a) La direttrice di Santorso.
La direttrice di Santorso viene trattata nel PRG come un viale urbano che richiede di essere riorganizzato nella funzione e nella immagine.
Per il primo aspetto la sua attuale configurazione ne fa un tratto molto pericoloso, per la velocità che consente, per le innumerevoli immissioni, per il disordine degli spazi di sosta... L'introduzione di ben cadenzate "rotonde", in corrispondenza di assi viari di quartiere, e di una fascia centrale, che scoraggi la svolta a sinistra e gli attraversamenti, dovrebbero migliorarne la sicurezza e l'efficienza. Per quanto concerne l'immagine, oltre a prevedere un corredo arboreo lungo tutto il tracciato, dovranno essere riorganizzati gli accessi ai fronti commerciali e gli spazi di sosta eventuali ad essi collegati.

b) "Piazza del Parco di S. Francesco".
Nel tratto finale, nella immissione, cioè, nello spazio occupato dalla Stazione delle Autocorriere, il Piano ha sviluppato un insieme di decisioni coordinate, che incidono sulla forma dello spazio e sulle sue funzioni. Una grande rotonda raccorda le strade che convergono su quel nodo vitale, configurando una soluzione unitaria e dotata di una forte immagine. Ma la stessa strada che volge a ovest viene deviata, allontanandola dal parco urbano per espandere lo spazio antistante la collina, eliminando ogni separazione da esso. La ragione per la quale si è pensato ad un trasferimento della Stazione delle Autocorriere è che, nella attuale posizione, non svolge adeguatamente i suoi compiti, è lontana dal baricentro della sua utenza, sia quella studentesca che quella generale urbana, e non è coordinata con il trasporto ferroviario. La nuova localizzazione potrà essere raggiunta, invece, percorrendo l'anello viario interno e realizzando un percorso circolare che potrà meglio servire tutta l'utenza. Si osserverà, infine, che il deposito degli autobus è già ora prossimo proprio alla Stazione Ferroviaria.
Lo spostamento della Stazione delle Autocorriere potrà esser realizzato, peraltro, solo dopo che saranno state ultimate importanti infrastrutture urbane e, segnatamente, il nuovo accesso alla zona della Stazione Ferroviaria e il tunnel di via della Potara.
Lo spazio liberato dalla Stazione delle Autocorriere sarà, allora, disponibile per essere attrezzato con costruzioni in superficie che siano di integrazione all'uso del parco, mentre nel sottosuolo (ma anche, in parte in superficie) potrà essere realizzato un grande parcheggio. In considerazione della sua vicinanza al cuore della città e della possibilità di realizzare un percorso gradevole e protetto fra il nuovo sistema di parcheggi e il centro storico, sarà possibile rinunciare al parcheggio multipiano previsto nei pressi di piazza Almerigo da Schio.
Si prevede, infine, la realizzazione di una ***passerella pedonale*** che sovrappassi via Leonardo da Vinci in corrispondenza dell'ospedale, in posizione prossima alla nuova grande piazza di espansione del parco, in modo da eliminare ogni attraversamento pericoloso per tutti gli abitanti del quartiere di SS. Trinità.
La soluzione è agevole perché la quota della strada è, in quel punto, più bassa degli ipotizzati piani di appoggio della passerella, che contribuirà, inoltre, ad animare il paesaggio nel luogo più importante di accesso a Schio ed ai suoi servizi.

Piazzale Divisione Acqui: la nuova sistemazione.

7 *Come leggere il piano.*

Il nodo della Stazione FS

Un nuovo accesso alla città e un funzionale polo d'interscambio automobili-autocorriere-ferrovia.

La Stazione delle Autocorriere verrà collocata nelle aree in fregio alla Stazione Ferroviaria, che godrà di un profondo rinnovamento e sarà collegata all'anello viario interno diventando, al tempo stesso, il nodo intermodale più importante e la "porta di città" più attrezzata e prossima al centro.
Il Piano predispone un insieme di decisioni molto ambiziose per questo comparto, che costituisce l'area di trasformazione urbana più importante ed è sottoposta, anch'essa al ***procedimento di perequazione***.
Comprende un vasto complesso di aree di proprietà comunale ed uno minore delle FS. Si propone di condensare in esso le funzioni di polo di interscambio automobili-autocorriere-ferrovia, realizzando così un nodo estremamente promettente per la futura utilizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) in cui Schio sarà inserito. Il Piano prevede di arretrare e rinnovare la Stazione Ferroviaria accogliendo i treni "di testa", entro uno spazio coperto e vetrato, accanto al quale si situerà la Stazione delle Autocorriere. Un ampio parcheggio (che potrà essere realizzato anche su due piani) accoglierà un gran numero di automobili. Sul lato opposto della ferrovia, sui terreni raggiungibili pedonalmente senza attraversare i binari, si potranno realizzare importanti edifici, serviti da derivazioni di via Venezia. L'intera testata del comparto verso viale Maraschin sarà destinato all'ampliamento dei giardini pubblici.
Questo progetto segnerà una importante occasione per rinnovare il paesaggio urbano della città e realizzare importanti opere di architettura contemporanea.

L'area comprenderà la stazione ferroviaria, la stazione delle autocorriere, un ampio parcheggio e l'ampliamento dei giardini pubblici.

8 *Come leggere il piano.*

Verso una definizione degli spazi incompiuti

Il processo di rielaborazione dello spazio urbano di Schio è alla continua ricerca di nuovi equilibri.

Ogni territorio urbano, colto in un particolare momento della sua storia, si presenta con parti che appaiono perfettamente definite nella funzione e nella forma, ed altre, non meno numerose ed estese, in cui il cammino verso una chiara definizione del profilo morfologico appare in evoluzione o, più semplicemente, incompiuto. Il processo di rielaborazione dello spazio urbano è, di norma, continuo e alla ricerca di sempre nuovi equilibri, cosicché ogni progetto di Piano va collocato nel suo tempo e deve enunciare le sue valutazioni ed i suoi obiettivi.
In questo senso il progetto urbanistico si è proposto di cogliere i tragitti incompiuti delle diverse aree urbane e di indirizzarle verso assetti che appaiono desiderabili o per raggiungere una più adeguata immagine urbana, o per meglio utilizzare aree relitte, realizzare economie complessive nel processo di urbanizzazione o, infine, per avviare processi di trasformazione più radicali su aree ed edifici che hanno concluso il proprio ciclo di vita.
Molti sono i progetti già formalizzati in documenti ed atti urbanistici, perché Schio è una comunità dinamica e si muove in modo ordinato, entro le procedure previste dai documenti di piano. Sono stati puntualmente registrati nel corso della progettazione e inseriti in essa.

8.1

Opere di completamento a Magrè

Un progetto di grande respiro.

A Magrè sono state previste alcune opere di completamento in aree interne all'abitato di più antica origine e prossime al centro storico, l'ampliamento degli impianti sportivi, il completamento del quartiere PEEP. Il progetto di maggior respiro, peraltro, riguarda la vasta area ad est, attualmente ancora destinata ad attività agricole ma, nei fatti, dismessa. Su di essa è previsto un progetto urbano che consentirà di dare all'area ed all'intero quartiere la sua definitiva forma, integrandolo anche con alcune strutture commerciali, oggi particolarmente carenti in destra Leogra.

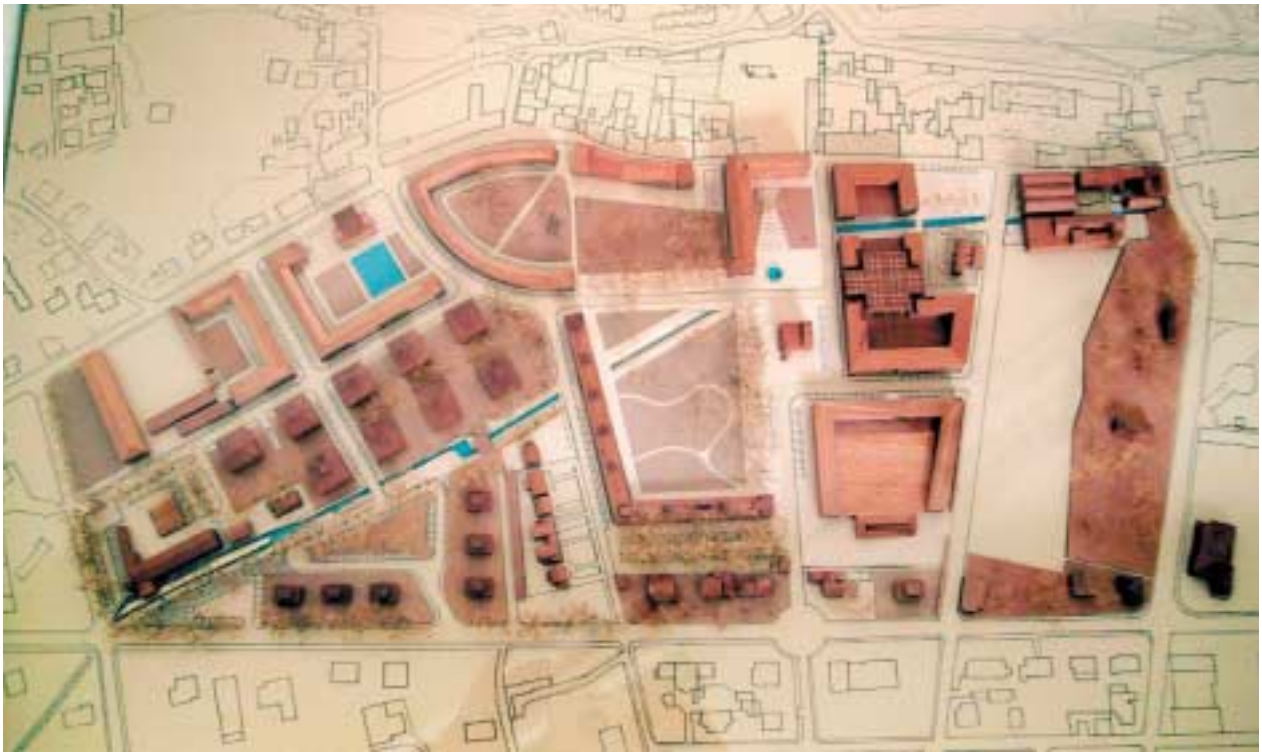
Planimetria del nuovo assetto di Magrè.

8.2

Il complesso di aree ed immobili ex Lanerossi, comprendente la "Fabbrica Alta" e tutti gli edifici ed aree contermini

Riqualificazione delle aree e degli edifici.

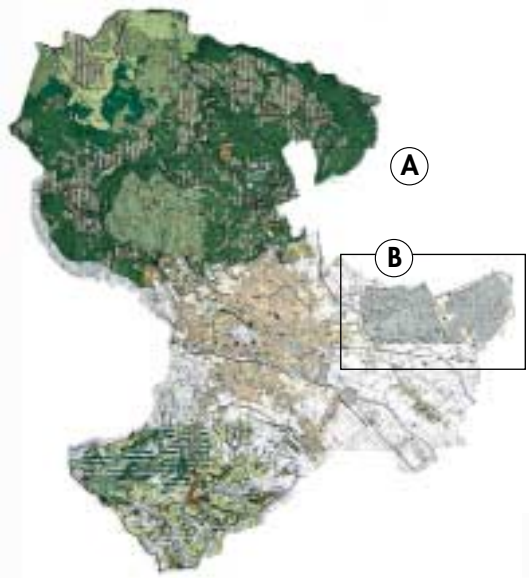
Sulle prospettive di quest'area è stata scritta già una lunga storia, e la situazione attuale si presenta come matura per una meditata decisione. Il progetto (a cura dello Studio Gregotti) presentato dalla proprietà ha contenuti funzionali e qualità adeguati al grande tema urbano cui si riferisce. Qui ci interessa mettere in evidenza un secondo aspetto, di grande rilevanza per le strategie comunali, ed è l'impatto della operazione sul più generale equilibrio delle prospettive di organizzazione e di crescita della città. Il riferimento è ai tempi di realizzazione dell'opera di riedificazione dell'area, con riferimento sia alla dimensione complessiva dell'opera che alle diverse destinazioni d'uso ma anche delle innovazioni morfologiche che introduce.
Le superfici utili edificabili nell'area Lanerossi sono cospicue e tali da contribuire ad una parte significativa del fabbisogno di Schio nei settori residenziale e terziario.



Il plastico del nuovo complesso Lanerossi su progetto proposto dall'arch. Vittorio Gregotti (Foto M. Eberle)

Una cartografia informatizzata

Il territorio scledense in versione tridimensionale



Il sistema informatico della cartografia comunale consentirà la visione tridimensionale (3D) e prospettica del territorio.

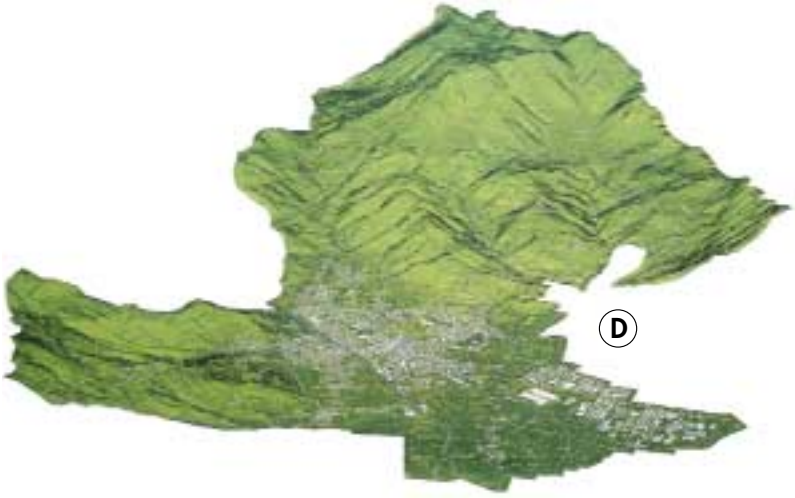
(A) *Il territorio comunale. Carta del paesaggio.*

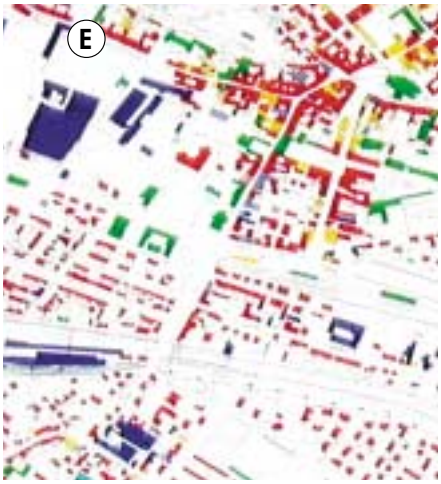
(B) *Particolare della zona industriale.*

(C) *Zona industriale con evidenziate le destinazioni d'uso definite dal Nuovo Piano Regolatore.*

(D) *La nuova cartografia comunale tridimensionale.*

(E) *Particolare della nuova cartografia tematica del territorio comunale.*

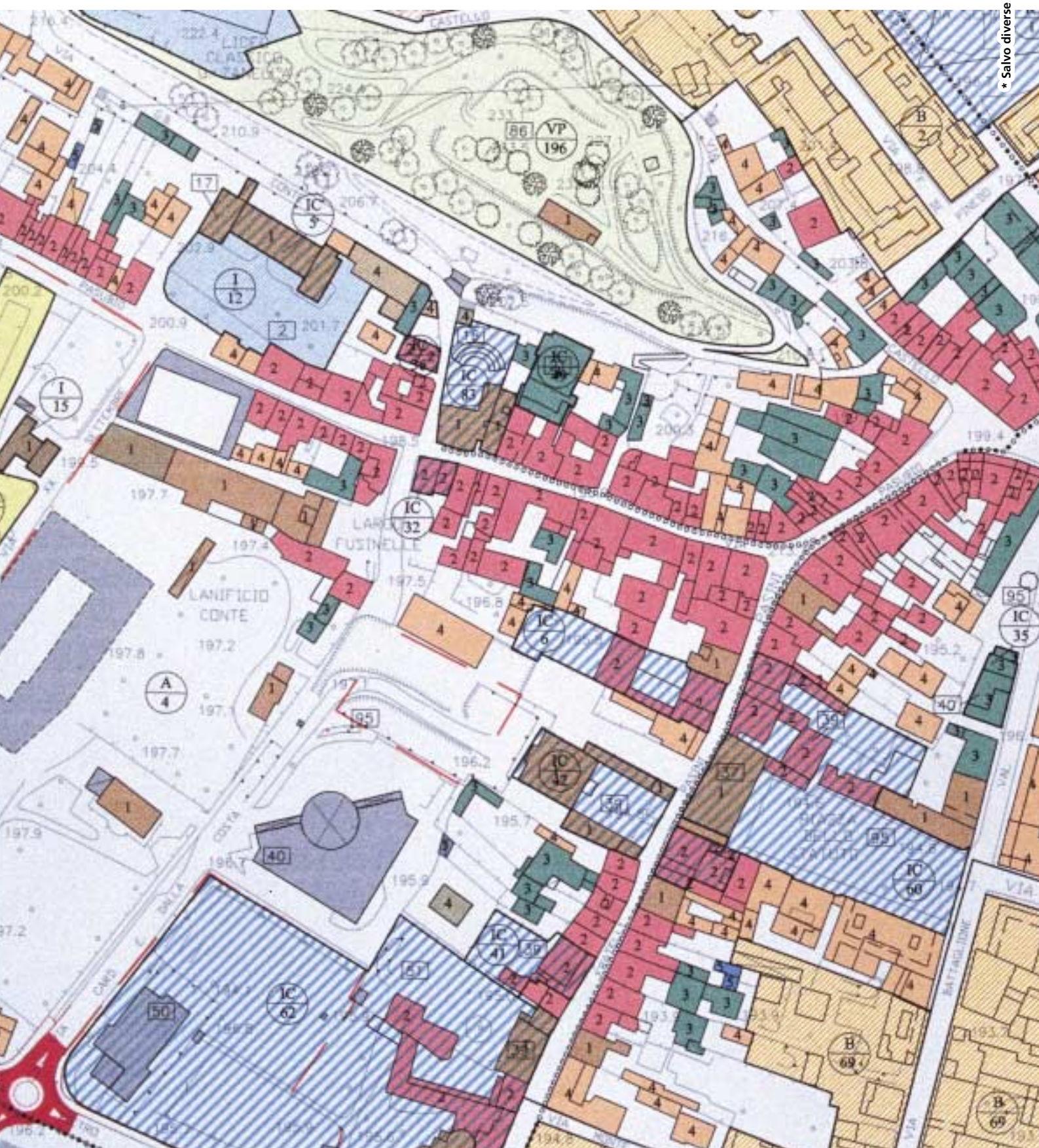




PRG SCHIO
NUOVO PIANO REGOLATORE DI SCHIO

Esposizione al pubblico presso "Palazzo Romani Rossi", Via Pasini, 27
dal 11 luglio al 9 agosto 2001*

ORARI:	
dal lunedì al sabato	la domenica presso il Comando di Polizia Municipale
ore **9,00-12,00 16,30-19,30**	**9,00-12,00 15,00-18,00**

Per informazioni e appuntamenti:
U.R.P. - Ufficio Relazioni con il Pubblico, Piazza Statuto, 17 - Tel. 0445-691212 - e-mail info@comune.schio.vi.it

* Salvo diverse indicazioni conseguenti all'iter di adozione