

2 aprile 2021

DOC. 8 - RELAZIONE TECNICO PAESAGGISTICA

Documentazione tecnica descrittiva dei criteri per
la mitigazione ambientale e una migliore sicurezza
stradale

proponente:

Chiesa Serbo - Ortodossa di Vicenza

progettista:

Dušan Jovanović architetto



Premessa

Il verde come strumento di riqualificazione urbana intreccia le strategie di espansione degli spazi costruiti che si estendono oltre i confini delle zone urbanisticamente consolidate, coinvolgono i territori agrari e naturali. La proposta progettuale si avvale di una serie di metodologie che attraversano le varie scale, dalla territoriale al dettaglio, e permettono di approfondire un ragionamento verso una migliore mitigazione ambientale dell'area di progetto. La proposta intende proporre principi generali, integrati da una serie di considerazioni derivate dall'analisi urbanistica, che verranno poi dettagliati in occasione della richiesta del relativo titolo edilizio. Il disegno generale di massima rappresenta il primo pensiero di un tema molto complesso che verrà approfondito da ulteriori studi e analisi, però allo stesso tempo pone principi fondamentali della progettazione:

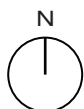
- caratterizzazione ed integrazione del limite urbano con il limite agricolo;
- riqualificazione e mitigazione ambientale dell' "artificiale" con il naturale;
- realizzazione della fascia di interazione e mitigazione, per una maggior sicurezza del parcheggio e della viabilità;
- rispetto dei caratteri e principi ambientali;
- interazioni sociali;
- trasformazione nell'ottica della sostenibilità ambientale ed economica.

L'obiettivo principale della proposta, che verrà sviluppata e presentata come progetto, è quello di redigere un piano del verde che possa essere identificato attraverso alcune tematiche principali che integrano l'intervento artificiale e lo rendono ambientalmente migliorato. Diventano fondamentali i temi del limite, delle fasce di verde, dei sistemi di percorsi interni, dei coni visuali verso il futuro progetto, della mitigazione idraulica ed ambientale con l'attuale destinazione d'uso dell'area.

Vengono riportate le elaborazioni grafiche citate nel DOC. 7 come premessa allo sviluppo del primo concetto progettuale.



Peculiarità dell'area
scala 1:10.000



15 luglio 2021

proponente
Chiesa Serbo - Ortodossa



Evidenza area di progetto



Acqua

_fiume Tesina

_Laghetto di Marola



Asse ferroviario

_ferrovia Milano - Venezia



Rischio alluvione



Fonte di rumore



Alberature

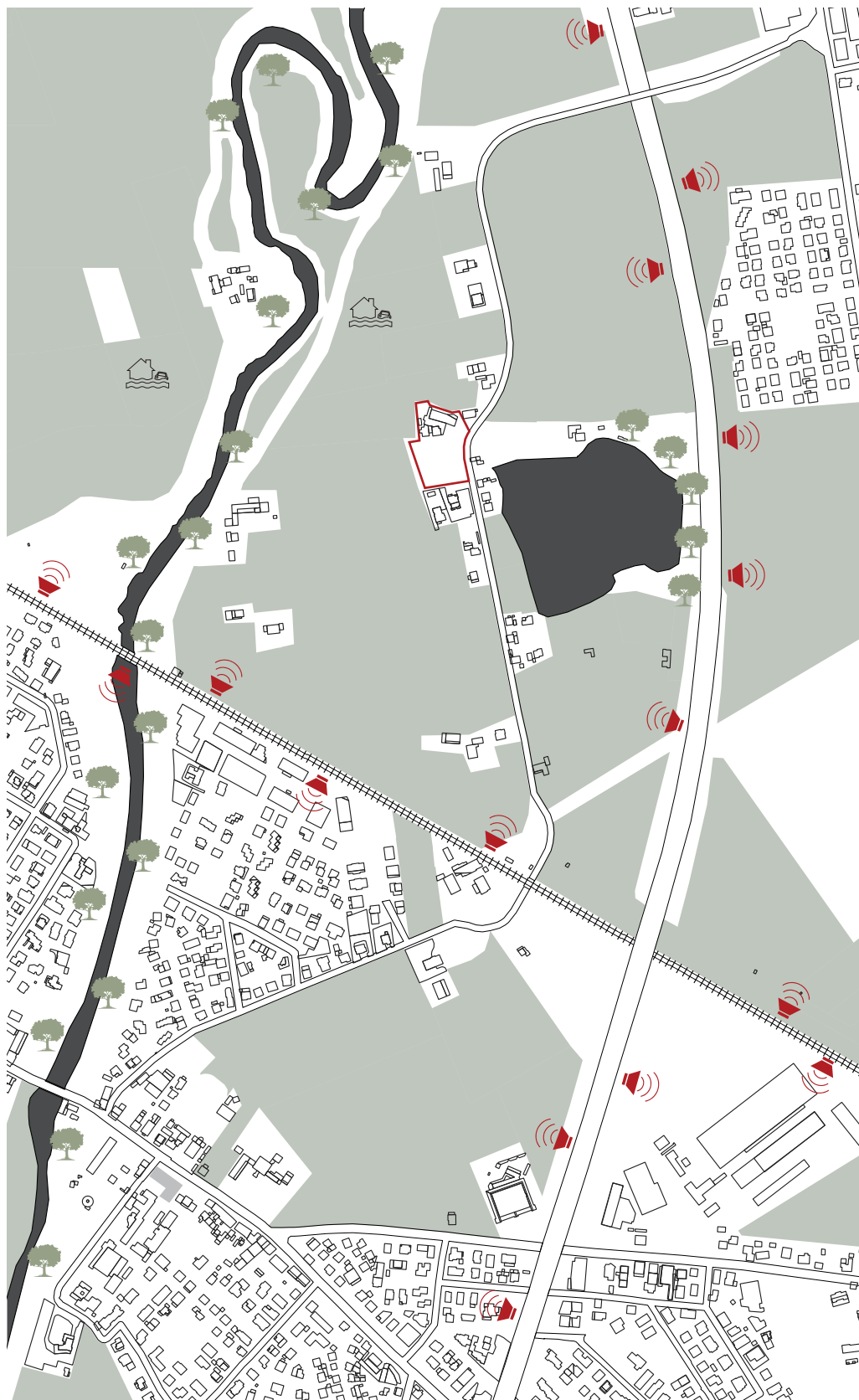
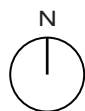


Barriera verde

Verde coltivato
e spontaneo

Condizioni Ecologiche ed
Ambientali

scala 1:10.000



Comune di Torri di Quartesolo (VI) - Prot. n. 0015598 del 19-07-2021.

15 luglio 2021

proponente
Chiesa Serbo - Ortodossa



Costruito



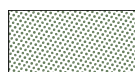
Acqua

_ fiume Tesina

_ Laghetto di Marola



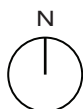
Verde coltivato



Verde spontaneo



Fonti Naturali
scala 1:10.000



Comune di Torri di Quartesolo (VI) - Prot. n. 0015598 del 19-07-2021.

Compatibilità Idraulica

"L'area di Torri di Quartesolo è posta a Sud del limite inferiore delle risorgive. Il materasso alluvionale sciolto che costituisce il sottosuolo della zona ha uno spessore variabile (180-250 m) al di sotto del quale affiora il substrato roccioso. I depositi sciolti sono costituiti nella parte più profonda da alluvioni prevalentemente ghiaioso-sabbiose, legate alla conoide fluvioglaciale dell'Astico, e nella parte più superficiale da sabbie, limi e argille, riferibili ai depositi alluvionali del Brenta.

Uno dei parametri idrogeologici rilevanti per lo studio della risposta che i terreni riescono a dare alle sollecitazioni idriche esterne, quali precipitazioni, presenza di falda freatica o acque di esondazione, è la permeabilità intrinseca, cioè la capacità del terreno di farsi attraversare da un liquido."

L'intervento non presenta criticità ambientali, in quanto non si estende la superficie agricola utilizzata, né si alterano le dinamiche rilevanti in tal senso, prospettandosi un intervento di manutenzione/ristrutturazione del plesso attuale. Inoltre, si propone comunque un'opera di mitigazione idraulica, consistente nella realizzazione di un sistema drenante efficiente sia verso la fognatura pubblica delle acque meteoriche, sia lungo il confine verso il terreno agricolo, cosicché il risultato complessivo va valutato come un miglioramento per il profilo in commento.

Compatibilità Ambientale

Sull'immobile e sul lotto di appartenenza non risulta presente alcun tipo di vincolo, tutela e/o di salvaguardia ambientale.

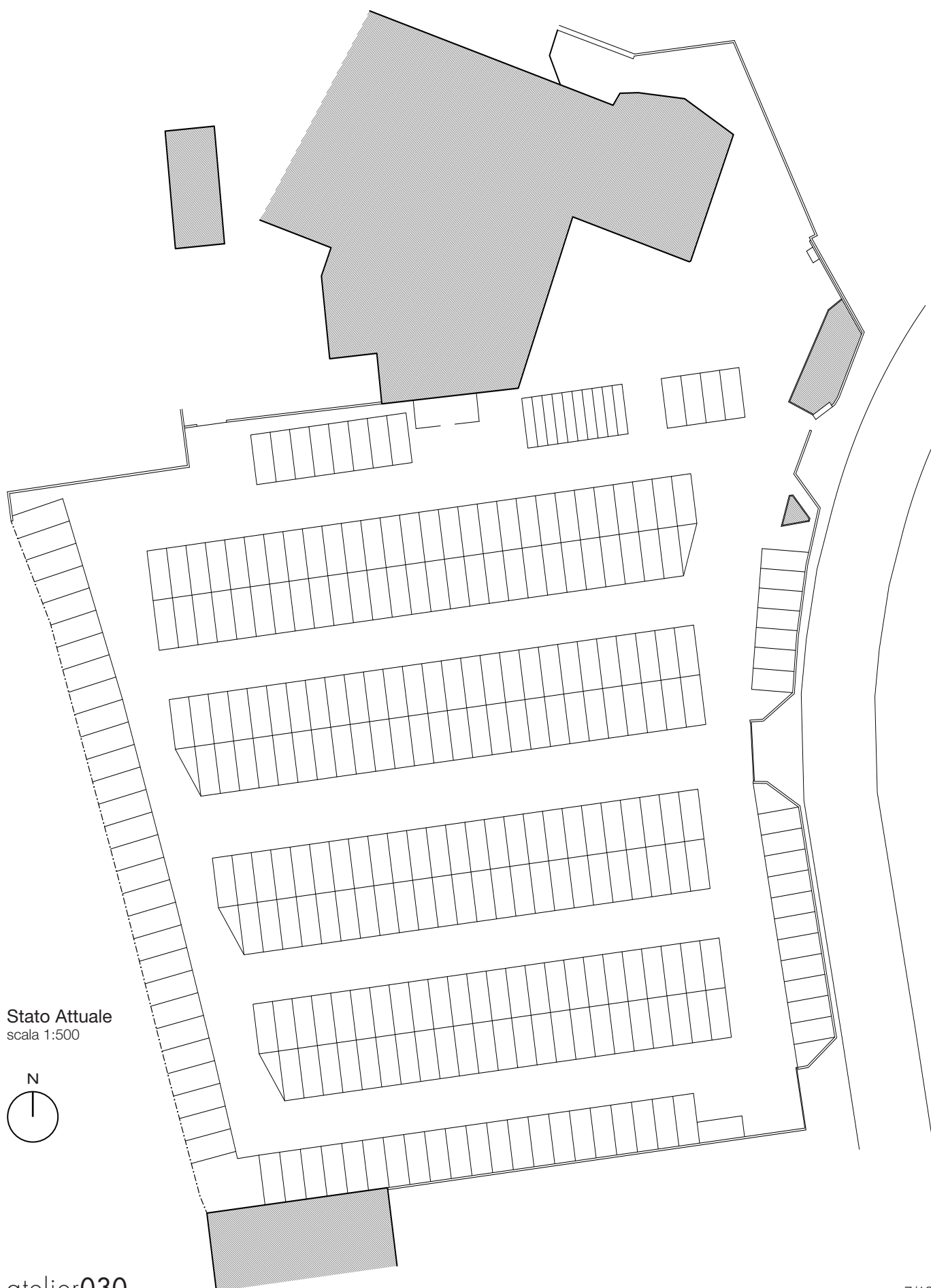
Gli usi del suolo dell'area, come desunti dal quadro conoscitivo del PAT e verificati sul posto, escludono la presenza di habitat di specie. Le caratteristiche degli interventi, portano alla conclusione che eventuali effetti perturbativi quali ad esempio, rumori, emissioni, inquinamento luminoso, rifiuti, acqua e scarichi potrebbero costituire un impatto indiretto per la fauna di passaggio; in considerazione della temporaneità del fenomeno legato alla fase di cantiere, la bassa entità prevista nel rispetto dei limiti di legge, la localizzazione degli interventi con aree già urbanizzate con fattore determinato dalla presenza delle attività dell'uomo, determinano che la variazione rispetto allo stato di fatto non risulta significativa allo stato attuale dei luoghi, cioè tale da poter escludere il manifestarsi di effetti negativi per le specie di interesse comunitario frequentanti tali aree.

In base a quanto sopra riportato e alla natura del futuro progetto, non sussiste la necessità di sottoporre il progetto alla verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale. Tuttavia, il lotto di pertinenza destinato ai parcheggi rappresenta un elemento anomalo in un sistema caratterizzato dalla campagna veneta. L'elemento artificiale ha avuto luogo con lo sviluppo della città diffusa, elemento caratterizzante intera regione. Esso è rappresentato da un'ampia superficie asfaltata a ridosso della fascia agricola addossata al fiume Tesina. Anche in assenza di vincoli ambientali e paesaggistici, si rende opportuno un intervento di mitigazione territoriale ed ambientale sia sotto il profilo funzionale sia sotto il profilo degli elementi caratteristici. La illustrazione nelle pagine successive rappresenta il primo ragionamento a riguardo del tema e propone elementi, da realizzare in varie fasi, per una mitigazione completa dell'area.

15 luglio 2021

proponente
Chiesa Serbo - Ortodossa

Comune di Torri di Quartesolo (VI) - Prot. n. 0015598 del 19-07-2021.



Analisi dello stato attuale

Lo stato attuale, come citato in precedenza, rappresenta un elemento del tutto artificiale posto al limite tra l'asse di collegamento dei due centri abitati (Via Marconi) e l'area agricola adiacente al fiume Tesina. L'intero territorio limitrofo è isolato dai centri abitati e immerso nella campagna veneta.

In base alla destinazione d'uso allo stato attuale, l'intera area di pertinenza è resa artificiale e adibita a parcheggi al servizio dell'edificio produttivo.

Con il termine artificiale è da intendersi l'intera area della superficie complessiva di 6130 mq con la capacità di 280 posti auto a parcheggio. L'intera superficie è impermeabile ed è caratterizzata dalle essenze arboree delle due aiuole per una incidenza complessiva di 50 mq che rappresenta una percentuale inferiore all'1% del totale.

Progetto

Il concetto principale per lo sviluppo del tema della mitigazione territoriale è la sostenibilità. Il tema complesso che affronta più campi, ognuno con i suoi punti fissi e limiti. Essi sono caratterizzati dall'aspetto economico per il modo della gestione della comunità proponente; dall'aspetto tecnico della soluzione sostenibile nel tempo e senza limiti ultimi per la conclusione delle fasi intermedie; dall'aspetto ambientale e dalle caratteristiche dei materiali ed essenze da utilizzare; dall'aspetto funzionale senza compromettere la destinazione d'uso dell'area.

Soprattutto per l'aspetto economico, viene proposta una soluzione realizzativa in varie fasi con il concetto progressivo sopra accennato.

I percorsi visivi guidano le varie fasi del progetto, individuando assi compositivi dell'area di progetto in relazione all'edificio, attraverso l'inserimento delle piante conifere, cosicché in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo si avrà la percezione del percorso di raggiungimento del luogo di culto. Il limite verso la strada, in base al ridisegno distributivo dei posti auto e della movimentazione interna, potrà essere adattato e accompagnato dalle essenze di siepi basse e comunque non superiori a 80 cm per non compromettere la vista dal lato strada. Identico ragionamento anche per il lato verso la campagna però con le essenze a terra e comunque non superiori a 30 cm. La tessitura dei posti auto seguirebbe la linea nord del lotto in maniera quasi ortogonale ai lotti agricoli limitrofi. Per accentuare detta tessitura verranno realizzate delle fasce di divisione dei posti auto adiacenti nelle quali verrà posta l'essenza vegetale come verso la campagna. L'intervento più invasivo riguarda la pavimentazione. L'asfalto dei parcheggi verrebbe sostituito da uno grigliato erboso che per la forma e colore romperebbe sia l'equilibrio monotono della pavimentazione attuale sia degli assi principali rappresentati dalle linee rette. L'intervento conclusivo riguarda la creazione delle trincee in corrispondenza della siepi e parallelo al lato nord del limite dell'area. Esse avrebbero la funzione, attraverso la creazione di un imbocco per l'acqua sul lato della campagna lungo il fiume, di realizzare una struttura di protezione alle alluvioni nel periodo delle grandi precipitazioni.

Di seguito vengono descritte varie fasi operative, da considerarsi senza aspetti vincolanti quanto alle tempistiche esecutive, che avranno come il filo conduttore la completa mitigazione ambientale del area di progetto.

Fase I

Riqualificazione completa dei perimetri del lotto nella quale i blocchi in cls verranno ricoperti dalle siepi. L'intervento è fondamentale per porre in evidenza i limiti fisici del lotto dando una nuova impronta territoriale.

Fase II

Individuazione degli assi principali dell'area di progetto corrispondenti ai potenziali accessi del futuro centro civico parrocchiale. Essi permetterebbero in qualsiasi momento di individuare la visuale ed il percorso verso il centro. Gli assi verrebbero accentuati dalle essenze arboree conifere, che in primo luogo e nel primo periodo, vista la loro natura e grandezza, verrebbero disposte nelle aiuole che non porterebbe dei compromessi all'utilizzo del parcheggio. La disposizione interna dei percorsi e dei parcheggi rimarrebbe inalterata. Parallelamente, la nuova impronta territoriale comincerebbe ad assumere la forma progettuale.

Fase III

Si tratta della fase più complessa che andrebbe a cambiare radicalmente l'impronta territoriale. Verrebbe studiata una nuova forma dei posti a parcheggio in relazione agli assi principali fissati nella fase II, all'individuazione dei percorsi secondari ed accessori e dallo studio della nuova movimentazione carrabile all'interno del lotto. Verrebbero ridistribuite le aiuole con essenze arboree però sempre in relazione agli assi principali. Parallelamente verrebbe riqualificata la muretta perimetrale verso strada ed eventualmente spostati gli accessi in funzione del nuovo disegno.

Fase IV

La fase più radicale e caratteristica dell'intero intervento. Porterebbe all'eliminazione delle aiuole ed alla riqualificazione del fondo con la creazione della nuova idonea stratigrafia per la piantumazione. Le aiuole verrebbero sostituite dalla piantumazione degli alberi. La segnaletica orizzontale lascerebbe lo spazio al nuovo grigliato erboso che definitivamente aumenterebbe la percentuale a favore dell'area verde. Tra i posti auto verrebbero create delle isole verdi con le essenze a statura bassa per spezzare l'equilibrio e la monotonia del grigliato erboso e per evidenziare i percorsi secondari.

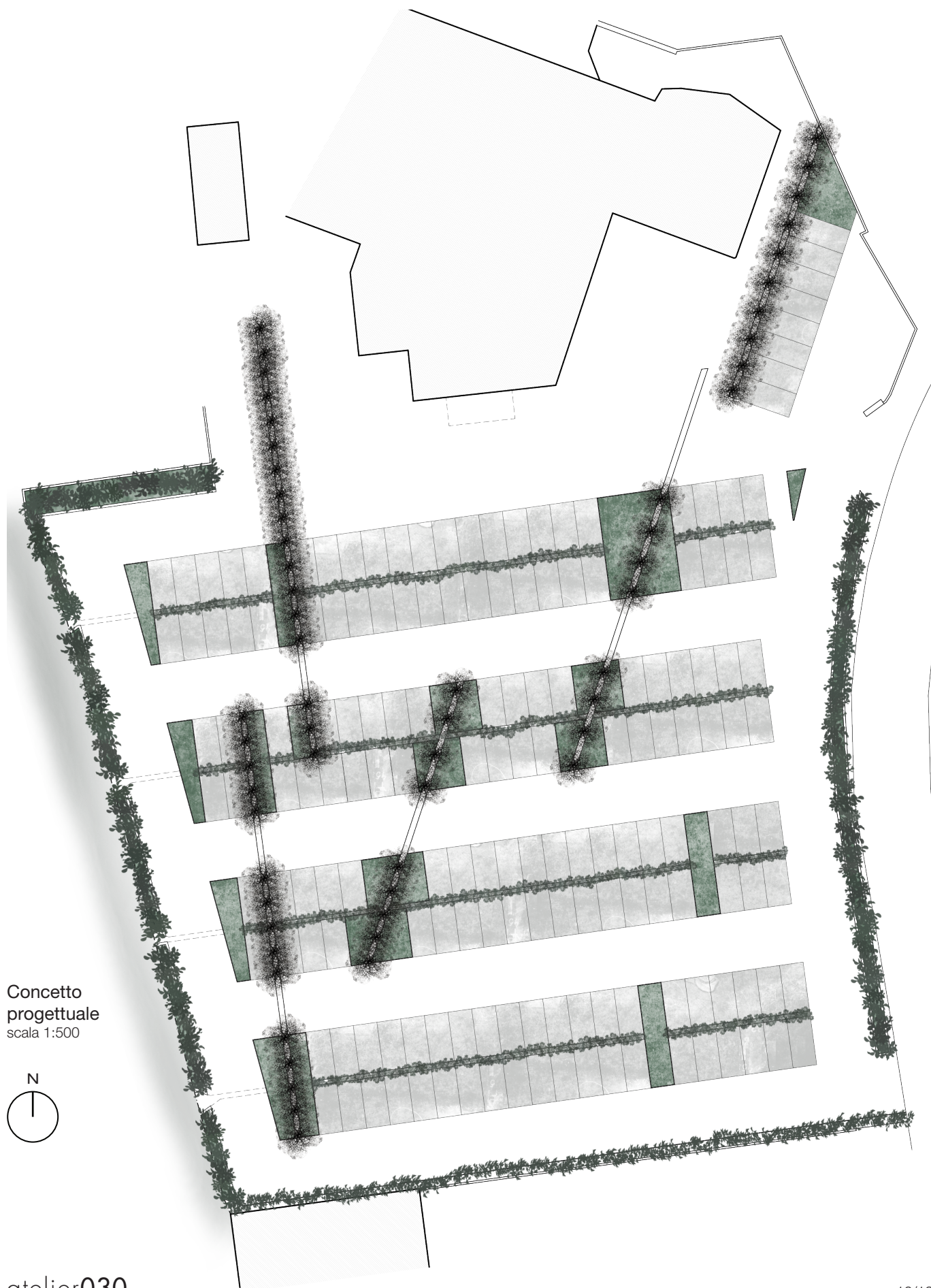
Fase V

La fase di completamento dell'intero percorso con l'accento alla mitigazione idraulica attraverso la realizzazione delle trincee che separano le due file dei posti auto. Con il loro allargamento in prossimità al confine verso l'area agricola permetterebbero al flusso d'acqua di defluire all'interno dell'area dedicata senza la teorica possibilità di allagamento del terreno.

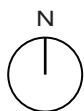
15 luglio 2021

proponente
Chiesa Serbo - Ortodossa

Comune di Torri di Quartesolo (VI) - Prot. n. 0015598 del 19-07-2021.



Concetto
progettuale
scala 1:500



Mobilità Viabilità

Come già citato nel DOC. 7, il Comune di Torri di Quartesolo è caratterizzato dalla presenza di importanti arterie di trasporto sia veicolare che ferroviario. Infatti, il nodo più importante rappresenta il casello autostradale di Vicenza Est e la interconnessione dell'autostrada A4 con la A31. Lo svincolo di Vicenza Est registra la presenza della tangenziale che collega i due principali caselli del capoluogo.

Un altro punto d'interesse viario rappresenta via Roma che attraversa il centro abitato del Comune di Torri di Quartesolo, che ha forte impatto soprattutto nelle ore di punta.

Di grande importanza risulta la rete ferroviaria con la stazione nella frazione di Lerino, soprattutto nelle ore di punta quando accoglie i studenti e lavoratori pendolari.

Via Marconi, che attraversa l'area di progetto, è una strada secondaria che collega il centro abitato del Comune di Torri di Quartesolo con la frazione di Marola. Flussi di traffico intenso si registrano nelle ore di punta, senza però creare grandi disagi.

Il motivo è che non vi sono particolari punti d'interesse che potrebbero provocare code e rallentamenti.

L'accesso al Laghetto di Marola avviene mediante l'impiego di una strada secondaria e non crea particolari disagi impattanti al traffico.

Il trasporto pubblico urbano ed extraurbano è convogliato su via Roma e nelle frazioni di Marola e Lerino.

L'unico modo per raggiungere l'area interessata è mediante l'impiego di veicoli privati o, in via alternativa, di motocicli e biciclette. La pista ciclabile pianificata lungo il fiume Tesina rappresenterebbe il punto di forza nell'ottica del raggiungimento dell'area secondo uno scenario "NO AUTO".

Un significativo impatto di viabilità automobilistica potrebbe derivare dai prospettati nuovi punti di interesse pubblico, quali il pianificato centro sportivo ed il proposto centro culturale.

Tuttavia, avendo a disposizione un'ampia area dei parcheggi e allo stato di fatto due punti di accesso, si ritiene che l'aumento del flusso veicolare non determinerebbe alcun effetto significativo sia sotto il profilo del traffico veicolare sia ecologico ed acustico.

In conclusione, si potrebbero rilevare criticità particolari nella questione della sicurezza stradale, dato che il tratto rettilineo comporterebbe i conducenti a non rispettare i limiti di velocità. Pertanto, potrebbero essere intraprese delle precauzioni per un aumento della sicurezza stradale: installazione dei dispositivi e della segnaletica verticale, creazione degli scorci visivi attraverso gli effetti della prospettiva con la segnaletica orizzontale, il ridimensionamento puntuale della corsia. Erano, questi, alcuni principi base per lo sviluppo definitivo della proposta.

La proposta progettuale articolata sulla base dei principi è stata approfondita con la collaborazione del prof. Luca Della Lucia, docente di Trasporti presso Università di Padova, che in seguito di un'analisi approfondita e rilievo del flusso di traffico nonché tipologie dei mezzi di trasporto, ha sviluppato diverse soluzioni progettuali comprensivi della valutazione economica. Il rilievo, ipotesi progettuali e quadro economico di massima sono contenuti nel DOC.09 allegato alla presente relazione.

Conclusione

La riqualificazione dell'area privata in oggetto con il riuso dell'edificio esistente in virtù del tema di archeologia industriale e rigenerazione dell'area dismessa appartenente alla città diffusa veneta, è una grande risorsa per la creazione di un novo polo della vita e dell'inter-scambio culturale. Esso non sarebbe limitato solamente al Comune di Torri di Quartesolo ma bensì assumerebbe le dimensioni molto più ampie.

Il tema indicato ulteriormente ampliato con quello della mitigazione territoriale ed ambientale e della sicurezza stradale tende ad offrire un nuovo orizzonte nella realizzazione definitiva del progetto.

Per i motivi descritti precedentemente ed ampliati dalla presente relazione, si richiede al Sindaco e agli uffici competenti una valutazione del progetto e di un parere preliminare.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti.

In fede
Dušan Jovanović architetto