COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA

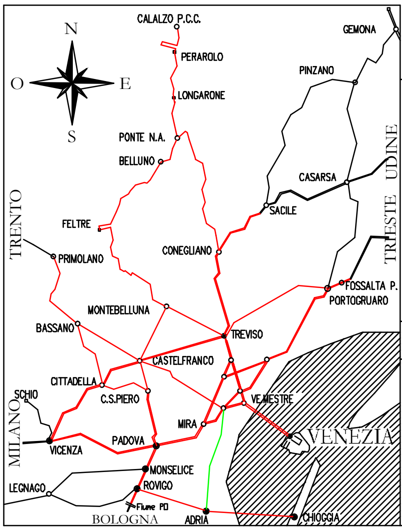
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE VENEZIA

PROGETTAZIONE: sepi s.r.l. Studi esecuzione Progetti Ingegneria

STUDI ESECUZIONE PROGETTI INGEGNERIA S.E.P.I. S.r.l.
Via F.lli Perini, 93 - 38122 Trento (TN)

SOGGETTO TECNICO: DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE VENEZIA
S.O. INGEGNERIA e TECNOLOGIE
REP. S.O.A.F.I.S. - Sede Opere d'Arte Fabbricati Impianti Speciali



PROGETTO DEFINITIVO

Linea: VENEZIA - TRIESTE
Località: QUARTO D'ALTINO - RONCADE

Progettazione definitiva dell'intervento di modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia - Trieste tra il km 15+600 ed il km 17+800 circa, ai fini della velocizzazione della tratta Venezia Mestre - Portogruaro

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Relazione

SCALA -

Foglio 1 di 1

PROGETTO/ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	PROG.OP.	FASE FUNZ.	NUMERAZIONE
1 4 4 1 1 3	0 0 1	P D	T B B C	0 4	0 4	I U N R 0 1 B

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Prima emissione	Soraperra	06.07.15	Soraperra	07.07.15	Meneguzzer	10.07.15	Meneguzzer	10.07.15
B	Seconda istruttoria	Soraperra	07.09.15	Soraperra	08.09.15	Meneguzzer	11.09.15	Meneguzzer	11.09.15

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA	SEDE TECN.	NOME DOC.	NUMERAZIONE
L 3 9 0	T R 3 0 4 4	T B B C	I U N R 0 1 B

Verificato e trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

TIMBRO

ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI TRENTO
dott. ing. MARCO MENEGUZZER
ISCRIZIONE ALBO N° 1493

File: 149915DRIS00201

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
DIREZIONE TERRITORIALE PRODUZIONE VENEZIA

Official Global Rail Carrier
EXPO MILANO 2015

Linea: VENEZIA – TRIESTE
Località: QUARTO D'ALTINO – RONCADE

Progettazione definitiva dell'intervento di modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia – Trieste tra il km 15+600 ed il km 17+800 circa, ai fini della velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro

INQUADRAMENTO URBANISTICO
RELAZIONE

sepi s.r.l. Studi esecuzione progetti ingegneria

INDICE

1 PREMESSE 1

2 SCOPO DEL DOCUMENTO 1

3 ELABORATI DI RIFERIMENTO 1

4 INTERVENTO IN PROGETTO 2

5 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PREVISIONE URBANISTICA 3

5.1 Pianificazione territoriale 3

5.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) 3

5.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) 4

5.2 Pianificazione di settore 5

5.2.1 Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) 5

5.3 Pianificazione comunale 6

5.3.1 Piano di Assetto Territoriale del Comune di Roncade 6

5.3.2 Piano degli Interventi del Comune di Roncade 6

6 INSERIMENTO URBANISTICO 8

7 CONCLUSIONI 10

1 PREMESSE

Il presente elaborato, che costituisce parte integrante della *"progettazione definitiva dell'intervento di modifica di tracciato della linea ferroviaria Venezia – Trieste tra il km 15+600 ed il km 17+800 circa, ai fini della velocizzazione della tratta Venezia Mestre – Portogruaro"*, descrive l'inquadramento urbanistico dell'opera in progetto.
In particolare, dopo una breve disamina degli strumenti di pianificazione territoriale a livello regionale e provinciale e di quelli afferenti la pianificazione di settore, si sofferma sugli strumenti urbanistici del Comune di Roncade, nel cui territorio ricade l'intervento in progetto.

2 SCOPO DEL DOCUMENTO

Scopo del presente documento è quello di illustrare l'inquadramento urbanistico-territoriale dell'opera in progetto, esplicitandone i rapporti con le indicazioni e/o previsioni contenute nei documenti di pianificazione e negli strumenti urbanistici.

Si riportano nel seguito:

- i riferimenti agli elaborati di progetto riguardanti questa tematica;
- la descrizione sintetica del progetto da realizzare;
- le indicazioni del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.);
- le indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.);
- le previsioni degli strumenti urbanistici del comune di Roncade: Piano di Assetto Territoriale (P.A.T.) e Piano degli Interventi (P.I.) e la descrizione di come l'intervento in progetto si rapporta con gli stessi.

3 ELABORATI DI RIFERIMENTO

Il presente documento è corredato dai seguenti elaborati grafici:

- *IUNT01* - INQUADRAMENTO URBANISTICO: Planimetria di inserimento su cartografia P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio) - Comune di Roncade;
- *IUNT02* - INQUADRAMENTO URBANISTICO: Planimetria di inserimento su cartografia P.I. (Piano degli Interventi) - Comune di Roncade.

4 INTERVENTO IN PROGETTO

In questo capitolo viene descritto sinteticamente il progetto, che si inserisce nell'ambito del complesso dei lavori diffusi di adeguamento della linea ferroviaria Venezia - Trieste, funzionali all'incremento della velocità di percorrenza a 180 - 200 km/h.

Il segmento di linea oggetto di questa progettazione si sviluppa tra il km 15+600 ed il km 17+800, della tratta Venezia Mestre – Portogruaro. In particolare si prevede la realizzazione di una variante planoaltimetrica fra il ponte sul fiume Sile ed il manufatto di attraversamento dello scolo San Giovanni, per uno sviluppo di circa 930 metri, che ricade interamente nel territorio del Comune di Roncade.
La modifica planimetrica del tracciato ha inizio in corrispondenza della spalla del ponte sul fiume Sile in sponda sinistra, alla pk 16+849.50, e termina alla nuova pk 17+780.80.

In questo tratto saranno aumentati i raggi di curvatura, con conseguente traslazione dei binari verso nord-ovest fino ad un massimo 15 metri circa, allargando il rilevato esistente. Per quanto riguarda il profilo altimetrico si prevede un alzamento del piano del ferro fino ad un massimo di 90 cm circa.

Il progetto prevede inoltre: la realizzazione di una nuova opera di contenimento del rilevato ferroviario lato nord, nel tratto limitrofo a via Principe, costituita da una paratia di pali tipo CFA sormontati da una trave di coronamento, che si sviluppa per una lunghezza di circa 116 m; il prolungamento di due ponticelli esistenti; la traslazione della strada poderale che corre attualmente al piede del rilevato ferroviario e dell'adiacente fosso, che fungerà anche da bacino di laminazione. È inoltre prevista, in prima fase, l'installazione di una barriera antirumore per una lunghezza di 120 m sul lato nord, in corrispondenza del nucleo abitato limitrofo alla ferrovia, e la realizzazione delle fondazioni per la messa in opera, in seconda fase, di altre barriere antirumore, sia sul lato nord che quello sud, per complessivi ulteriori 430 m circa.

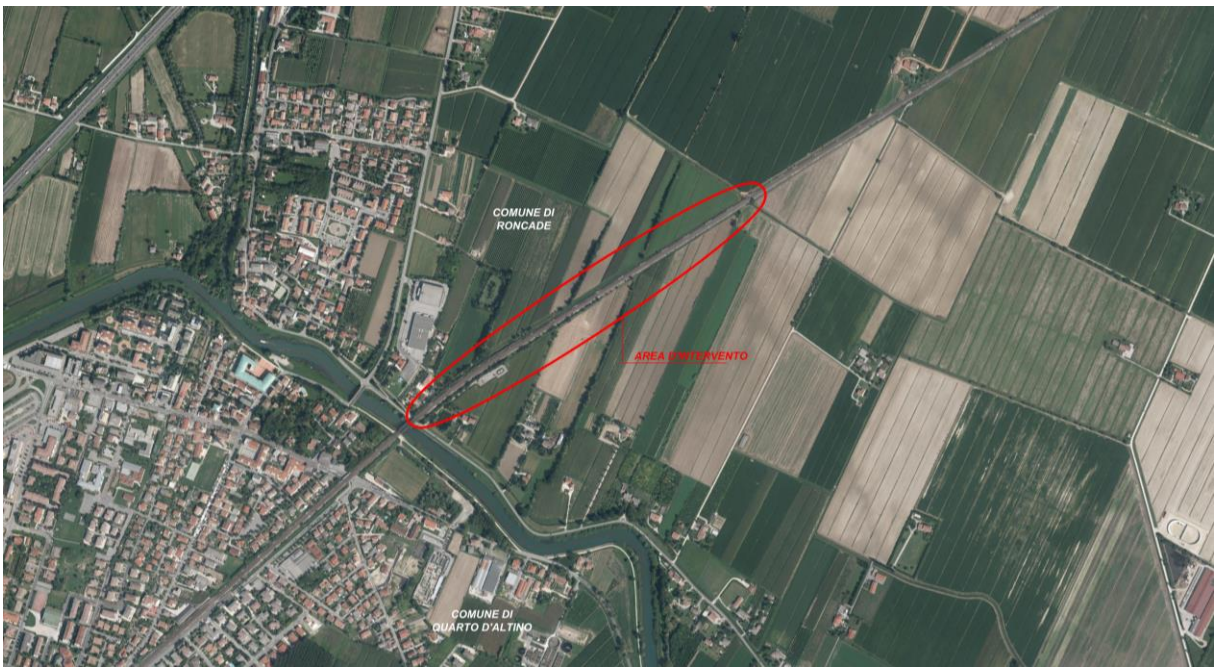


Figura 4-1 Individuazione dell'area di intervento

5 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PREVISIONE URBANISTICA

Si riportano in seguito le indicazioni contenute nei principali strumenti di pianificazione e di previsione urbanistica, con riferimento all'area interessata dall'intervento in progetto.

5.1 Pianificazione territoriale

5.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.)

Il P.T.R.C. vigente, approvato nel 1992, risponde all'obbligo, emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.
Il P.T.R.C. si articola per piani di area, previsti dalla legge 61/85, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

La Regione del Veneto, con propria deliberazione n. 815 del 30 marzo 2001, ha avviato il processo di aggiornamento del vigente Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, attraverso un percorso articolato che ha consentito di pervenire ad un primo quadro di riferimento per la formulazione del nuovo P.T.R.C., con la pubblicazione dei "Fondamenti del Buon Governo del Territorio – Carta di Asiago", del "Documento Programmatico Preliminare per le Consultazioni", del volume "Questioni e lineamenti di progetto" e con numerose indagini settoriali presentate durante l'incontro di Asiago del 2 marzo 2007 "Verso il nuovo P.T.R.C.; confronto su temi e idee". Sentiti Enti Locali e associazioni di categoria interessate, è stato definito il quadro sinottico degli obiettivi del P.T.R.C. e le tavole di vision ad essi associate, che hanno costituito parte integrante del "Documento Preliminare al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.)", adottato con deliberazione di Giunta Regionale n. 2587 del 7 agosto 2007, unitamente alla relativa Relazione Ambientale prevista dalla procedura di valutazione ambientale strategica, sulla quale si era espressa la Commissione Regionale VAS con il parere n. 59 del 19.07.2007.

Ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004 n.11 (art. 25 e 4), con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il suddetto aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Successivamente, con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 39 del 03.05.2013, è stata adottata la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C. 2009) per l'attribuzione della valenza paesaggistica.

Per quanto riguarda la mobilità, il P.T.R.C. si prefigge, fra gli altri, l'obiettivo di *"razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto"*, individuando come azioni corrispondenti quelle di *"(4.6) completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV, diventando ciò occasione per la ricomposizione paesaggistica del territorio"* e *"(4.8) implementare il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale quale elemento strategico della*

rete delle città venete". Alla tratta ferroviaria *"Venezia Mestre - Portogruaro"* (Figura 5-1), classificata come *"Tratto SFMR"*, il P.T.R.C. assegna la duplice indicazione di *"linea FS esistente"* e *"linea SFMR"*.

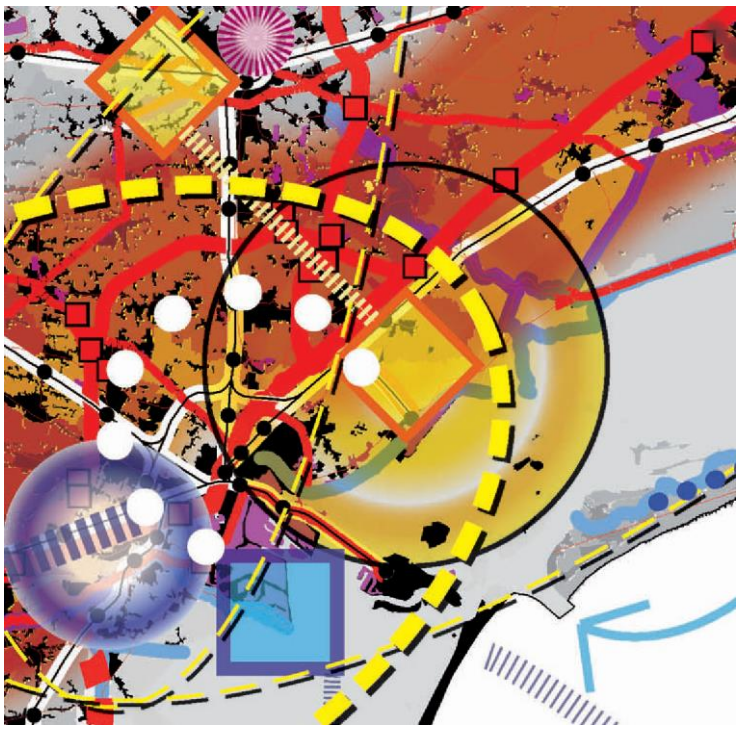


Figura 5-1 P.T.R.C.: estratto da Tavola 04 Mobilità

5.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

La funzione di pianificazione territoriale di coordinamento si concretizza nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), il quale determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e le politiche strategiche di sviluppo, con particolare riguardo alle specifiche vocazioni e alle peculiarità geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, insediative, infrastrutturali, ambientali e paesaggistiche del territorio. La direttiva comunitaria 2001/42/CE ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che consiste nel processo continuo di valutazione degli effetti del Piano sulla riqualificazione e razionalizzazione del territorio e sul miglioramento della qualità ambientale, nonché sull'individuazione delle eventuali misure correttive. Il Piano individua inoltre specifici progetti di area vasta che assumono una valenza strategica per l'adeguato e sostenibile sviluppo del territorio provinciale, per la valorizzazione delle sue principali risorse ambientali, paesaggistiche e storico-culturali.

Il P.T.C.P. è stato adottato il 30.06.2008 con delibera di Giunta della Provincia di Treviso n.25.

In data 23.03.2010, ai sensi dell'art. 23 della L.R. n. 11/2004, con Delibera della Giunta Regionale n. 1137 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è stato approvato.

In relazione al trasporto pubblico locale, il P.T.C.P. indirizza fondamentalmente la propria strategia di medio-lungo periodo nella realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR). Il progetto SFMR è stato suddiviso in 4 fasi distinte; la linea *"Quarto d'Altino - Portogruaro"* (Figura 5-2), classificata come *"Tratto SFMR"*, è ascritta alla seconda fase.

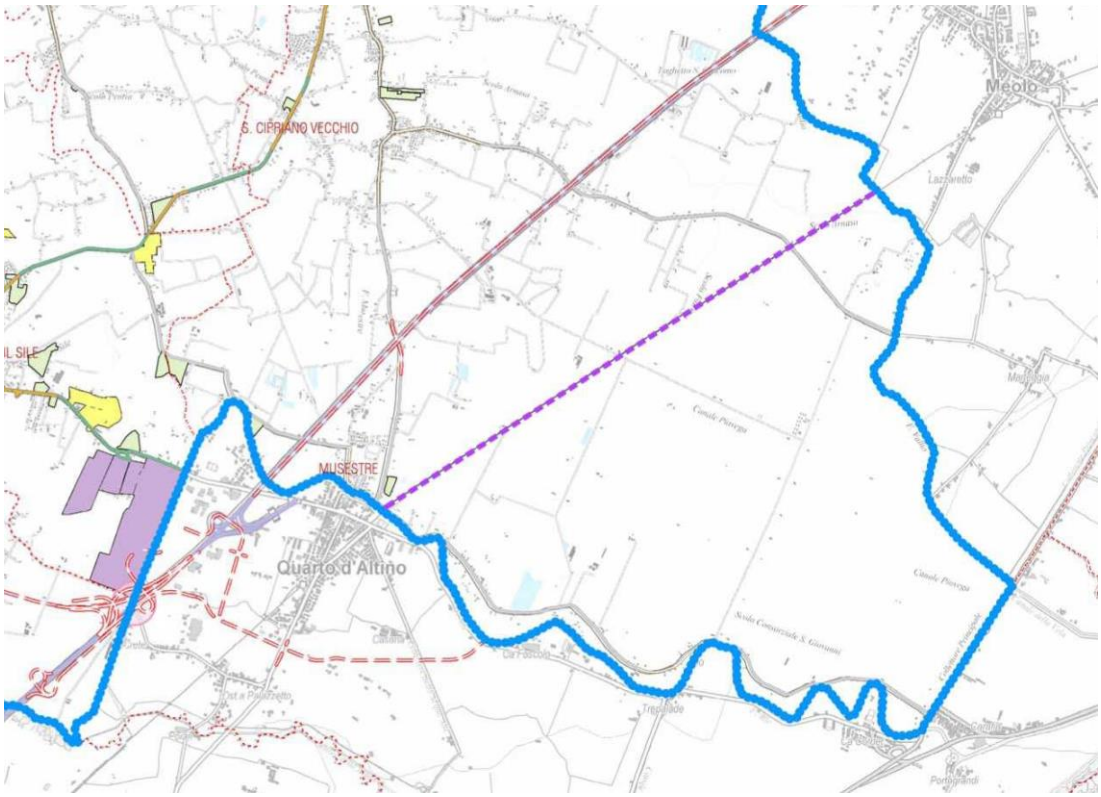


Figura 5-2 P.T.C.P.: estratto da Tavola 4-1 Sistema insediativo-infrastrutturale.

5.2 Pianificazione di settore

5.2.1 Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.)

Per quanto riguarda la rete ferroviaria il P.T.R. specifica che, coerentemente con i piani di trasporto europeo e nazionale, le FS stanno affrontando ed affronteranno nel prossimo decennio una fase di modernizzazione e di sviluppo, che passa per la realizzazione del quadruplicamento delle linee principali e per interventi selettivi di potenziamento, mantenimento in efficienza e sicurezza. Il piano degli investimenti si può suddividere sinteticamente ed in termini strategici in tre grandi aree tematiche:

- risorse per il mantenimento in efficienza, per la sicurezza e per l'ammodernamento tecnologico della rete e del materiale rotabile;
- potenziamenti dell'infrastruttura esistente;
- costruzione di nuove linee con caratteristiche d'alta velocità e capacità. Le ferrovie stanno ora investendo sull'ammodernamento tecnologico dell'esercizio, che consentirà, nell'arco dei prossimi anni, di introdurre anche in Italia moderni sistemi di

comando e controllo della circolazione che apporteranno significativi recuperi di produttività, potenziando anche gli indicatori di sicurezza.

L'intervento in oggetto rientra fra quelli di potenziamento dell'infrastruttura esistente sopraccitati.

Per la Regione Veneto il 1° Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) è stato approvato nel 1990, mentre si è in attesa dell'approvazione da parte del Consiglio Regionale del 2° P.R.T., che è stato adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005.

5.3 Pianificazione comunale

Con la legge regionale n.11 del 23 aprile 2004 la Regione Veneto ha introdotto due nuovi strumenti di pianificazione comunale, che vanno a formare il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.): il Piano di Assetto Territoriale (P.A.T.), che contiene le disposizioni strutturali e il Piano degli Interventi (P.I.), che contiene le disposizioni operative.

Il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) è lo strumento di pianificazione mediante il quale viene definito l'impianto generale delle scelte strategiche di organizzazione e trasformazione del territorio, a livello di inquadramento spaziale e temporale. Esso rappresenta l'espressione delle esigenze e delle priorità espresse dalla comunità locale, verificate e/o da verificare sia in funzione degli indirizzi programmatici, dei vincoli e dei progetti esistenti o in corso di elaborazione da parte degli enti sovraordinati, sia in funzione delle condizioni di compatibilità con la tutela delle risorse paesaggistico - ambientali ed ha efficacia temporale di dieci anni.

Il Piano degli Interventi (P.I.) è lo strumento urbanistico che, coerentemente con il P.A.T., regolamento gli interventi nel territorio con il compito di stabilirne la disciplina e la programmazione temporale ed ha efficacia temporale di cinque anni.

5.3.1 Piano di Assetto Territoriale del Comune di Roncade

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Roncade è entrato in vigore il 5 Gennaio 2010 con la Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n.3682 del 30.11.2009 (B.U.R. n.104 del 22.12.2009), che lo ha ratificato a seguito degli esiti della Conferenza di Servizi del 14.10.2009.

La Giunta Comunale, con Deliberazione n. 57 del 24/03/2014 e successiva integrazione n. 67 del 07/04/2014, ha formalmente avviato la procedura di formazione della Prima Variante al Piano di Assetto del Territorio, adottando la seguente documentazione: il Documento Preliminare, il Rapporto Ambientale Preliminare e la Proposta di Accordo di Pianificazione con la Provincia di Treviso.

5.3.2 Piano degli Interventi del Comune di Roncade

Il P.I. è stato definitivamente adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n.36 del 25.06.2010 e successivamente approvato, congiuntamente all'esame delle osservazioni, con deliberazione dello stesso Consiglio n.57 del 29.11.2010.

La *Carta della Zonizzazione Territoriale* suddivide il territorio comunale in Ambiti Territoriali Omogenei (A.T.O.), definiti quali porzioni di territorio che per le loro caratteristiche, sia

morfologiche che funzionali, possono essere assimilate a contesti similari ed omogenei. In particolare il P.I. individua quattro tipologie di A.T.O.: insediativo a prevalente destinazione residenziale; insediativo a prevalente destinazione produttivo; fluviale integro; agricolo. Gli A.T.O. sono a loro volta suddivisi in zone territoriali omogenee.
La stessa Carta individua inoltre le aree e gli ambiti con particolare valenza ambientale, fra le quali ad esempio i S.I.C. e le Z.P.S.

La Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale riporta le aree e gli elementi vincolati distinguendo: vincoli di carattere paesaggistico; vincoli di carattere monumentale; vincoli di destinazione forestale; Rete Natura 2000; vincoli legati alla pianificazione di livello superiore; altri vincoli.

La Carta delle Zone Significative individua le aree interessanti i nuclei insediativi principali del Comune (capoluogo e frazioni) e contiene le indicazioni relative alle capacità insediative relative alle singole zone territoriali omogenee.

6 INSERIMENTO URBANISTICO

Di seguito vengono evidenziate le principali indicazioni contenute negli strumenti urbanistici (P.A.T. e P.I.) del Comune di Roncade, relativamente alla porzione di territorio attraversata della tratta ferroviaria oggetto della progettazione cui la presente relazione si riferisce.

Dall'analisi delle Carte contenute nel P.A.T. (si veda tavola *Planimetria di inserimento su cartografia P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio) - Comune di Roncade*), si evince principalmente quanto segue:

- Per la maggior parte della sua estensione, l'intervento in progetto si sviluppa in aree non soggette ad alcun tipo di vincolo; solo nel tratto iniziale, nei pressi di ponte ferroviario sul fiume Sile, si ricade in zone soggette a:
  - vincolo paesaggistico - aree di notevole interesse pubblico, ai sensi del D.lgs. 42/2004
  - vincolo paesaggistico - corsi d'acqua ex R.D. 1775/1933;
  - Ambiti per Parchi o per l'istituzione di Parchi e Riserve Naturali ed Archeologiche ed a Tutela Paesaggistica;
  - Ambiti naturalistici di livello regionale.
- La linea ferroviaria attuale ricade, per un tratto, all'interno della fascia di rispetto del depuratore; si fa rilevare peraltro che l'impianto è attualmente dismesso e che la variante ferroviaria in progetto consente l'allontanamento dei binari dell'impianto, seppur rimanendo all'interno della zona di rispetto;
- L'area interessata dal progetto ricade in una zona di pericolosità idraulica P1 - moderata (con riferimento al P.A.I.). Si fa rilevare peraltro che l'entità e le caratteristiche delle modifiche previste dall'intervento in progetto, non determinano alterazioni della classe di pericolo, come illustrato nella relazione idrologica e idraulica di progetto;
- L'intervento in progetto ricade in massima parte in aree paesaggisticamente caratterizzate dall'*Agro Centuriato*;

Le modifiche al tracciato ferroviario rientrano inoltre, sotto il profilo della compatibilità geologica, in *"Aree idonee a condizione B"*, ossia in aree comprese nella fascia di pericolosità idraulica P1 e P2 come già evidenziato al punto precedente.

Dall'analisi delle Carte contenute nel P.I. (si veda tavola *Planimetria di inserimento su cartografia P.I. (Piano degli Interventi) - Comune di Roncade*) si evince principalmente quanto segue:

- *Carta della Zonizzazione Territoriale*: l'intervento si sviluppa prevalentemente su "aree agricole integre" ricadenti nell'A.T.O. 4.3; per le aree di tale A.T.O. "viene favorita la tutela e la valorizzazione delle componenti anche di carattere ambientale e paesaggistico, nonché di valore storico culturale, talora legate all'agro centuriato". Per le "zone agricole integre" ed in particolare per gli ambiti riconducibili all'agro centuriato, le Norme Tecniche Operative del P.I. prescrivono "il corretto e rispettoso inserimento di nuove infrastrutture e insediamenti". Il tratto iniziale del tracciato, nel quale peraltro il rilevato ferroviario di progetto non si discosta in maniera significativa

dall'esistente, si snoda invece nell'A.T.O. 1.4, interessando una "zona residenziale di completamento - tipo B".

Per quanto riguarda il sistema ambientale, dalla Carta si evince che la variante del tracciato ferroviario non interessa direttamente "l'area nucleo" (*core area*) ubicata in corrispondenza del fiume Sile. Tale evidenza si ricava anche dalla "Variante Parziale di Adeguamento al Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile (approv. con D.C.C. n.75 del 30.12.2003)", che individua i limiti dell'ambito di riserva naturale del fiume Sile. L'intervento in progetto si sviluppa per un lungo tratto in "area di connessione naturalistica" (*buffer zone*); si tratta di un'area destinata a funzione di cuscinetto tra la *core area* e il resto del territorio. In tale area, ai sensi dell'art. 58 delle Norme Tecniche Operative, fra l'altro "deve essere favorito l'incremento di siepi e alberature".

- *Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale*: nel primo tratto, fino all'altezza dell'impianto di depurazione dismesso, l'intervento ricade in area soggetta a "vincolo paesaggistico - aree di notevole interesse pubblico", ai sensi del D.lgs 42/2004. Con riferimento alle indicazioni che riguardano la "Pianificazione di Livello Superiore" un primo segmento del tracciato di progetto insiste in "ambito per l'istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica". Infine, la fascia di 150 m contigua all'argine sinistro del Sile è soggetta vincolo paesaggistico - corsi d'acqua ex R.D. 1775/1933. Il tracciato attraversa inoltre la fascia di rispetto dell'impianto di depurazione e si snoda per la gran parte del suo sviluppo in "area di pericolosità P1 - moderata", con riferimento alle classi di probabilità di inondazione definite dal P.A.I.

  In questa Carta, così come anche nella *Carta Zone Significative*, viene evidenziata la fascia di rispetto della ferrovia attuale. Il D.P.R. n.753/1980 prevede che *"Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. La norma di cui al comma precedente si applica solo alle ferrovie, con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'art.1."*.

7 CONCLUSIONI

Le analisi riportate in questa relazione evidenziano che l'intervento in progetto si estende, sotto il profilo urbanistico, prevalentemente in aree a destinazione agricola, ad eccezione del tratto iniziale che ricade in un'area residenziale di completamento. La valenza paesaggistica e storico culturale delle aree agricole attraversate (in parte riconducibile all'agro centuriato) impone il "corretto e rispettoso inserimento" delle nuove infrastrutture. Inoltre la variante planoaltimetrica del tracciato ferroviario insiste in un'area classificata come P1 per quanto riguarda la pericolosità idraulica (livello moderato di pericolosità).

Dal punto di vista ambientale e vincolistico la situazione più delicata è quella che interessa il primo tratto dell'intervento in progetto, limitrofo al fiume Sile, laddove la variante di tracciato si snoda all'interno di una zona vincolata paesaggisticamente sia come area di notevole interesse pubblico (D.lgs. 42/2004) e sia come area adiacente un corso d'acqua (R.D. 1775/1933). L'opera in progetto non ricade peraltro in area S.I.C. (sito di interesse comunitario) ne in area Z.P.S. (zona protezione speciale). Per il rimanente tratto il tracciato ferroviario si sviluppa in "area di connessione naturalistica" (*buffer zone*), per la quale non vigono condizioni ostative.

Si evidenzia infine che la variante planoaltimetrica in progetto rientra quasi interamente nella fascia di rispetto ferroviaria.