

Lavori di realizzazione di una rotatoria in loc. Spresiano al km. 34+000 della SS.13 "Pontebbana"

PROGETTO ESECUTIVO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

PROGETTISTA PRINCIPALE
Ing. Antonino Gallo

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE



Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.aseec.it

DIRETTORE TECNICO: Ing. Walter Cosenza

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Umberto Vassallo

CSP



Corso Porta Nuova, 99 - 37122 Verona - www.aseec.it

DIRETTORE TECNICO: Ing. Walter Cosenza

RELAZIONE DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

RELAZIONE VALUTAZIONE PRELIMINARE
AI SENSI DELL'ART.6, COMMA 9 DEL D.LGS.152/2006

CODICE PPM		NOME FILE		REVISIONE	
NEMSVE00424		T00ES00AMBRE01A_RELAZIONE_PAESAGGISTICA.DOC		A	
		CODICE ELAB.	T00ES00AMBRE02		
D					
C					
B					
A					
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1.	PREMESSA	2
2.	RIFERIMENTI PROGRAMMATICI	3
2.1	Inquadramento territoriale	3
2.2	PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	3
2.3	PAI - Piano per l'Assetto Idrogeologico.....	5
2.4	PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	8
2.5	PAT - Piano di Assetto del Territorio	10
2.6	PRG - Piano Regolatore Generale	15
2.7	Rete Natura 2000	16
3.	PROPOSTA D'INTERVENTO	17
3.1	Stato dei luoghi.....	17
3.2	Intervento previsto.....	19
4.	CARATTERI DELL'AMBIENTE INTERESSATO.....	25
4.1	Aria	25
4.2	Acqua.....	29
4.3	Suolo e sottosuolo	30
4.4	Biodiversità e rete ecologica.....	32
4.5	Paesaggio.....	33
4.6	Rumore.....	35
4.7	Sistema insediativo.....	38
5.	POTENZIALI EFFETTI SULL'AMBIENTE	39
6.	COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO	46

1. PREMESSA

La presente relazione ha come obiettivo l'analisi della possibilità di creazione di effetti, diretti o indiretti sulla Rete Natura 2000, a seguito della realizzazione della nuova rotatoria prevista in corrispondenza dell'attuale intersezione presente al km 34+000 della SS.13 "Pontebbana" – incrocio con la Via Alessandro Volta.

Gli interventi previsti si rendono necessari per la messa in sicurezza dell'intersezione e conseguente adeguamento della viabilità esistente, nonché degli impianti tecnologici e sistemi di raccolta e gestione delle acque superficiali qui presenti.

L'area interessata dalle opere si trova all'interno del territorio comunale di Spresiano e si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 21 "Alta pianura tra Brenta e Piave" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Il presente documento analizza e stima le possibili insorgenze di eventuali impatti rispetto al sito della Rete Natura 2000, nonché sugli habitat e le specie riferite alle suddette aree, al fine di verificare la sussistenza o meno di possibili effetti negativi sulla loro conservazione (l'obiettivo di conservazione impone che non ci siano cambiamenti nella biodiversità e nella distribuzione delle specie sensibili all'interno del sito, che non si verifichi un peggioramento della salute delle specie animali e vegetali e che non vengano alterati gli equilibri dell'ecosistema).

Analizzando il contesto territoriale le valutazioni sono sviluppate con particolare riferimento ai siti del Fiume Piave, e nello specifico la ZPS IT3240023 "Grave del Piave" e il SIC IT3240030 "Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrizia". L'area di azione comunque non interferisce con un SIC e una ZPS, poiché si trova a una distanza di circa 3 km da area definita tra gli Ambiti di Sovrapposizione della Rete Natura 2000

Il documento è redatto in applicazione di quanto previsto dalla DGR 1400 del 29.08.2017, e nello specifico in osservanza del contenuto dell'allegato A, paragrafo 2.2, punto 23 relativamente alla verifica delle condizioni di non necessità di procedura di valutazione di incidenza ambientale, secondo la fattispecie "piani, i progetti e gli interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000".

Il presente documento è strutturato sulla base di quanto definito dalla Delibera sopra indicata, in riferimento ai contenuti della relazione tecnica che accompagna la Dichiarazione di Non Necessità, così come definito al punto 2.2 dell'Allegato A.

2. RIFERIMENTI PROGRAMMATICI

2.1 Inquadramento territoriale

L'intervento è localizzato nel Comune di Spresiano, Provincia di Treviso, al km 34+000 della SS.13 "Pontebbana" e consiste nell'adeguamento di una intersezione esistente che si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 13 e la strada locale via A. Volta. La zona non ha caratteristiche di forte densità demografica essendo in prevalenza un'area commerciale/terziaria, il luogo d'intervento ricade in buona parte all'interno della fascia di rispetto stradale esistente e in aree già destinate a parcheggi e non risultano esserci produzioni di particolare qualità e tipicità di cui all' art. 21 D.Lgs. 228/2001.



Figura 1 – Ortofoto del contesto paesaggistico di riferimento con individuazione dell'area d'intervento

2.2 PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 21 "Alta pianura tra Brenta e Piave" dell'Atlante Riconoscitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ed è disciplinato dal **Piano di Area del Medio Corso del Piave** adottato dalla Giunta Regionale del Veneto con delibera n. 826 del 15 marzo 2010. Quest'ultimo promuove la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e delle risorse.

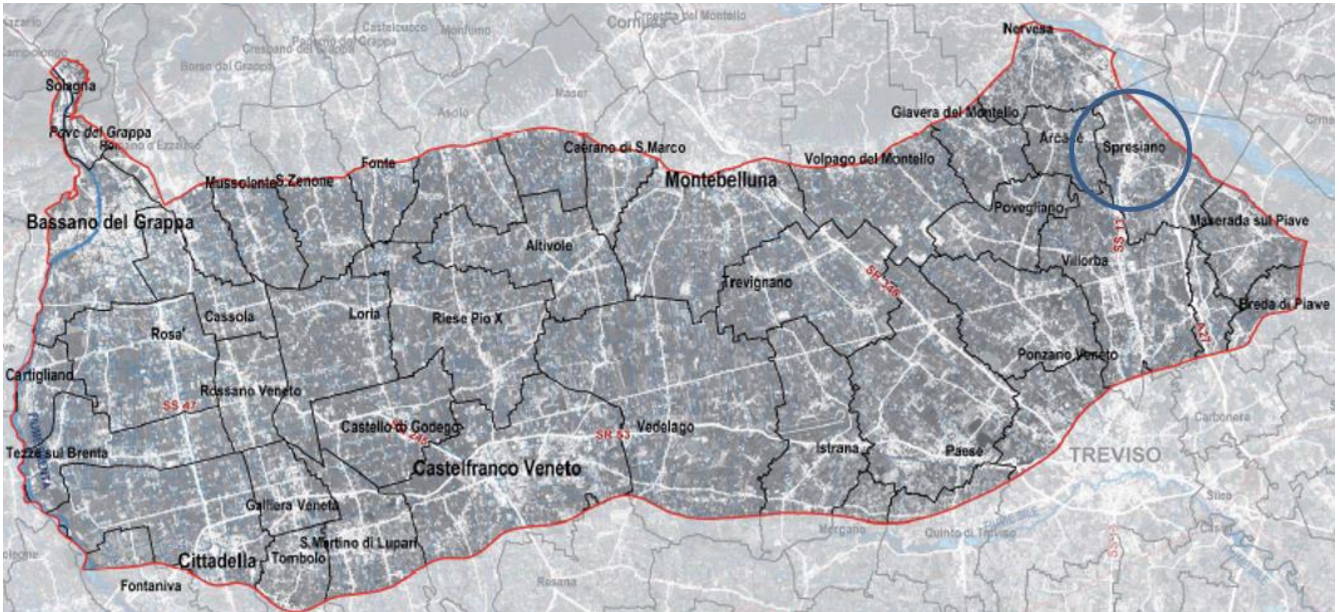


Figura 2 – Estratto dell’Atlante Ricognitivo del Veneto con individuazione dell’area oggetto d’intervento

Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e si sviluppa per ambiti determinati che consentono di "individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione".

Previsti con la L.R. 61/1985 sull’assetto e il governo del territorio, i Piani di Area hanno assunto valenza paesistica per effetto della L.R. 9/1986, predisposta in adeguamento alla L.431/1985 (c.d. legge Galasso), recante disposizioni per la tutela delle zone di particolare interesse naturalistico-ambientale.

Come il PTRC anche i Piani di Area costituiscono strumenti di pianificazione che nel disegno di governo del territorio regionale presentano carattere sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani.

Obiettivo primario della pianificazione di area vasta è la valorizzazione delle specificità locali in una logica di sistema territoriale, secondo una metodologia di co-pianificazione che promuove le dinamicità presenti negli enti locali e nelle diverse amministrazioni provinciali e punta a creare una rete di rapporti portatori di risorse e capacità diverse.

L’esperienza acquisita nella formazione dei piani di area ha consentito di orientare la pianificazione territoriale verso una sempre maggiore incisiva penetrazione degli aspetti legati alla tutela del territorio e della risorsa ambiente, nelle sue varie forme e caratteristiche, con quelli connessi allo sviluppo equilibrato dei territori.

In seguito all’approvazione della L.R. 11/2004, la pianificazione di area vasta risulta limitata ad alcune aree specifiche, restando comunque oggetto di redazione e soggette ad approvazione le varianti ai piani vigenti.

Il Piano di area del Medio Corso del Piave interessa il territorio dei Comuni di: Arcade, Breda di Piave, Cimadolmo, Mareno di Piave, Maserada sul Piave, Nervesa della Battaglia, Oderzo, Ormelle, Ponte di Piave,

Salgareda, San Biagio di Callalta, Santa Lucia di Piave, San Polo di Piave, **Spresiano**, Susegana, Vazzola, Zenson di Piave. Geograficamente il Piano confina a nord con le Prealpi trevigiane, ad ovest con il Montello, a sud e ad est con il territorio della Provincia di Treviso.

Il Piano di area individua nel suo ambito le aree da assoggettare a specifica disciplina.

I contenuti del Piano di area del Medio Corso del Piave sono articolati nei seguenti sistemi, per ciascuno dei quali sono dettate le norme di cui all'art.2, lettera d):

- Sistema delle fragilità;
- Sistema del paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche;
- Il Piave tra le colline e la pianura.

Per garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto su riportato converge nella definizione degli obiettivi di qualità del paesaggio, così come esplicitato nel Codice dei Beni culturali e del paesaggio agli artt. 135 e 143

2.3 PAI - Piano per l'Assetto Idrogeologico

La Legge 183/1989 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo" ha portato alla suddivisione dell'intero territorio nazionale in bacini idrografici classificati in bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, ed ha stabilito l'adozione di Piani di bacino specifici.

Per ognuno di essi, il Piano di Bacino costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico

Spresiano si colloca nell'ambito del territorio di applicazione del **Piano per l'Assetto Idrogeologico** redatto dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione.

Il PAI, che classifica i territori in funzione delle condizioni di pericolosità idraulica, determina le aree pericolose secondo le seguenti condizioni di pericolosità idraulica: P1 – Moderata; P2 – Media; P3 – Elevata.

Nel caso specifico, l'area oggetto di esame non compare tra quelle perimetrate a pericolosità idraulica nella cartografia del PAI relativamente al bacino del Fiume Piave, essendo il territorio del Comune di Spresiano interessato solo marginalmente e per una piccola porzione a ridosso del Fiume Piave (cfr. Figura 4 -Tav.71); l'opera infatti sarà realizzata a circa 3.00 km direzione sud-ovest dalla zona perimetrata.

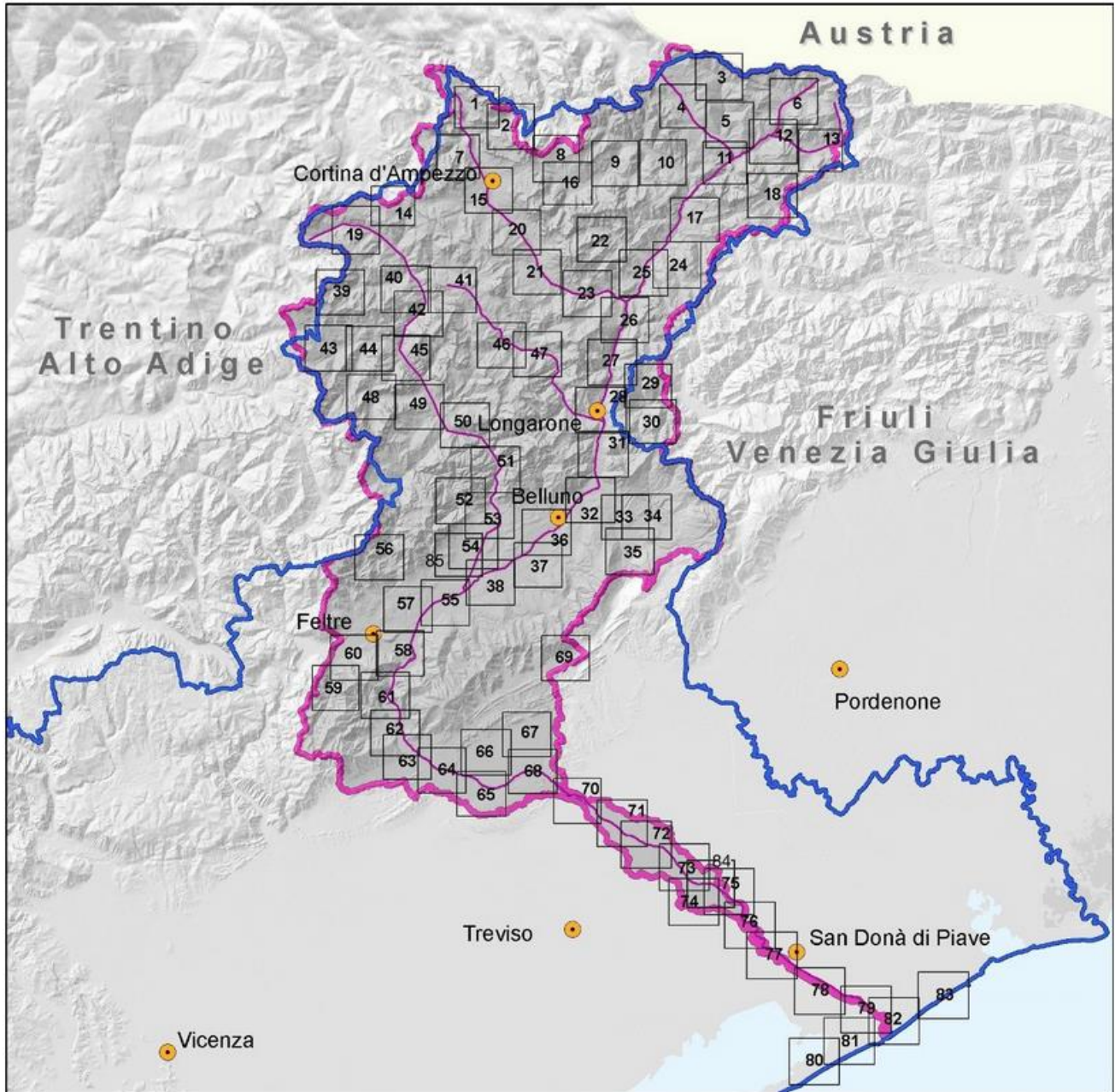


Fig.3 – Bacino del fiume Piave – Individuazione Tavole di Pericolosità Idraulica

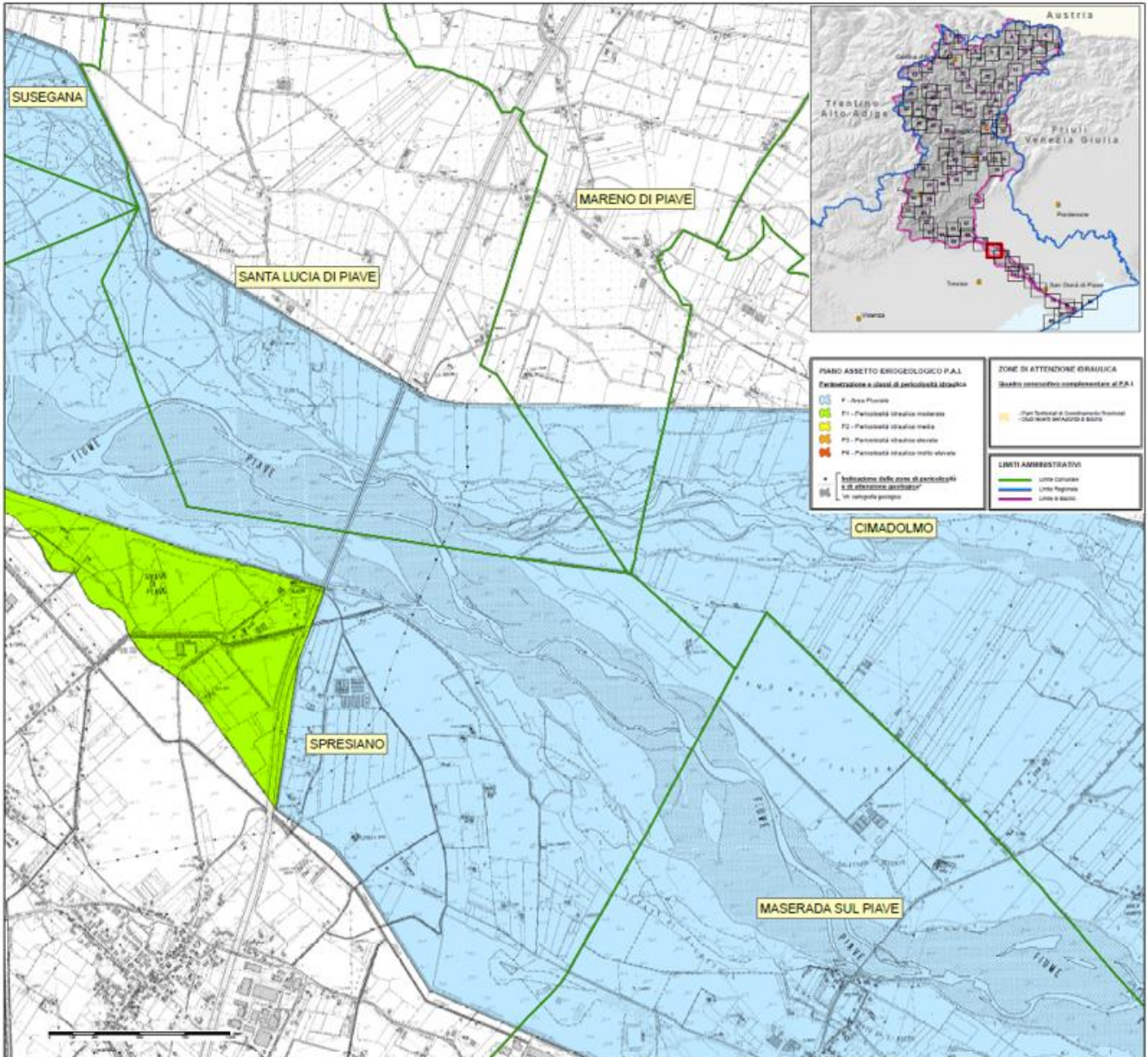


Fig.4 –Tavola 71 - Pericolosità Idraulica

2.4 PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il PTCP è configurato come processo continuo di pianificazione mirato al perseguimento di obiettivi d'interesse generale e caratterizzato da:

- norme tecniche corredate da elaborati grafici progettuali a disciplina delle trasformazioni ammissibili;
- valutazione continua degli esiti indotti nelle risorse territoriali dalle trasformazioni ammissibili mediante il monitoraggio del piano;
- partecipazione plurima alla formazione delle scelte che incidono sull'uso delle risorse territoriali.

Il PTCP costituisce atto di programmazione generale del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione che l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali, articolando sul territorio le linee di azione della programmazione regionale. Il PTCP, dando piena attuazione alle prescrizioni del PTRR approvato, ha efficacia di piano territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistici, ambientali e culturali del territorio, anche ai fini dell'art. 143 del D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e costituisce, in materia di pianificazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 24 comma 3 della LR 20/2000, l'unico riferimento per gli strumenti di pianificazione comunali e per l'attività amministrativa attuativa.

Nel Piano sono stati trattati molti argomenti tra i quali la riorganizzazione della mobilità: adeguamento della viabilità stradale e integrazione con la SFMR e interventi di miglioramento/integrazione di quest'ultima.

Il processo impostato dal PTCP guida la trasformazione del territorio trevigiano lungo finalità di sviluppo e riordino. Il piano è infatti fondato sul presupposto secondo cui nel territorio provinciale nessuna politica di sviluppo è ammissibile se non sostenuta da una contestuale e correlata politica di riordino, ed anzi, è il graduale perseguimento di obiettivi di riordino che rende possibile il necessario avvio delle politiche di governo locale verso gli obiettivi di sviluppo senza ulteriore degrado del sistema delle risorse locali.

L'itinerario delle finalità, cui è riferito il PTCP, è dedotto in particolare anche dalle opzioni dichiarate negli ambiti regionale veneto e provinciale trevigiano e complessivamente condivise a tutti i livelli di confronto partecipativo, già presentati nel Documento preliminare, nel Progetto Preliminare e nel Documento di Piano.

Gli obiettivi sono stati inseriti all'interno degli assi indicati dal documento preliminare del PTRC, tra i quali quello di interesse relativo alla mobilità è:

Asse 4. Mobilità

OBIETTIVO STRATEGICO		OBIETTIVO OPERATIVO
OS-4.1	Riorganizzazione della viabilità - mobilità	OP-4.1.1 Ridurre la saturazione della rete stradale mediante progetti infrastrutturali in funzione del progetto complessivo di territorio e delle sue qualità (realizzare nuove infrastrutture, trasformare infrastrutture esistenti, riorganizzazione dei nodi infrastrutturali).
		OP-4.1.2 Aumentare l'accessibilità alle aree urbanizzate
		OP-4.1.3 Aumentare la sicurezza stradale
		OP-4.1.4 Collegamenti ai nuovi grandi tracciati infrastrutturali dell'Unione Europea e della Regione Veneto.
		OP-4.1.5 Mettere a sistema la rete degli interporti e promuovere la logistica per ridurre la circolazione di mezzi pesanti nella rete locale.
		OP-4.1.6 Incentivare l'implementazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale quale elemento strategico della rete delle città venete e di una politica di incremento del trasporto pubblico
		OP-4.1.7 Sviluppare e incentivare la rete della mobilità slow ovvero della mobilità sostenibile.

La Relazione di Piano al punto 3.6.2.3.1 definisce le priorità di intervento sulla rete stradale demandando alle Amministrazioni locali l'ordine del loro intervento. Inoltre, al punto 3.13.1.2 "Misure per la riduzione delle emissioni" da come indirizzo: "...Sono inoltre prevedibili riduzioni degli inquinanti da interventi di fluidificazione del traffico (tangenziali, semafori intelligenti, **rotatorie**) e riduzione dei veicoli circolanti per il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico".

Ai fini della presente Relazione sono stati analizzati i contenuti degli elaborati grafici del Piano dai quali appare evidente come l'intervento previsto rientri pienamente negli indirizzi del Piano stesso.

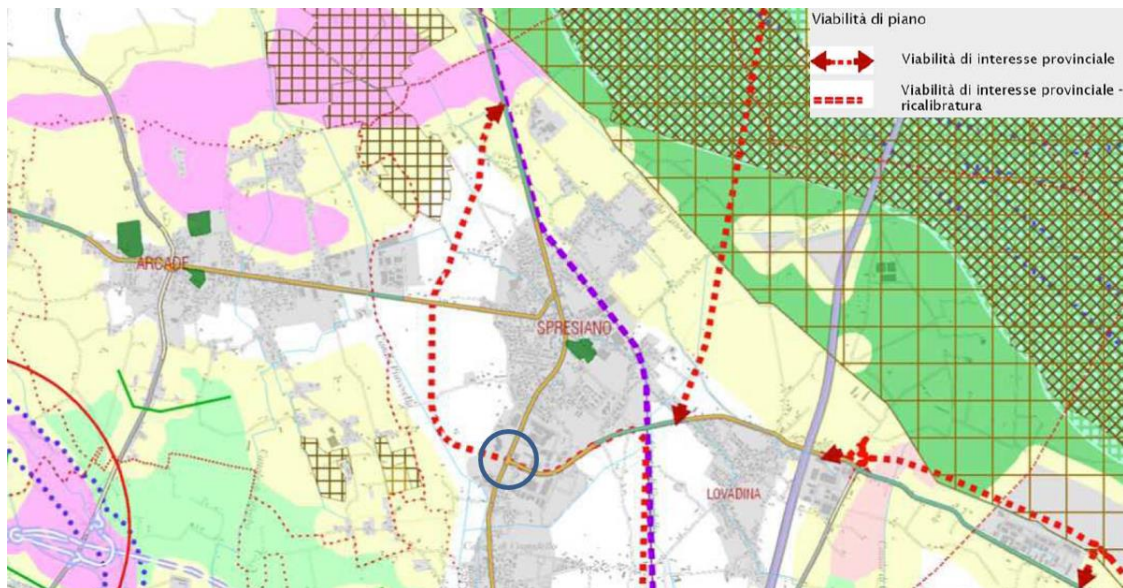


Figura 5 – Estratto Tavola 3-1-A – Sistema Ambientale Naturale – PTCP

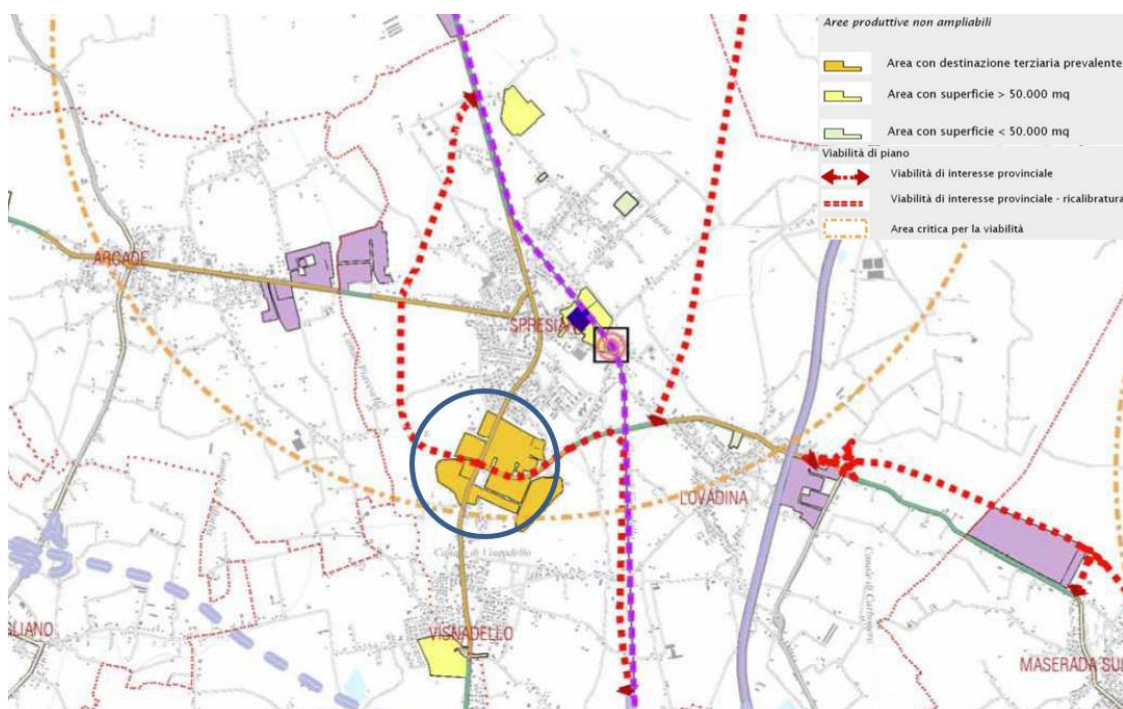


Figura 6 – Estratto Tavola 4-1-A – Sistema Insediativo Infrastrutturale – PTCP

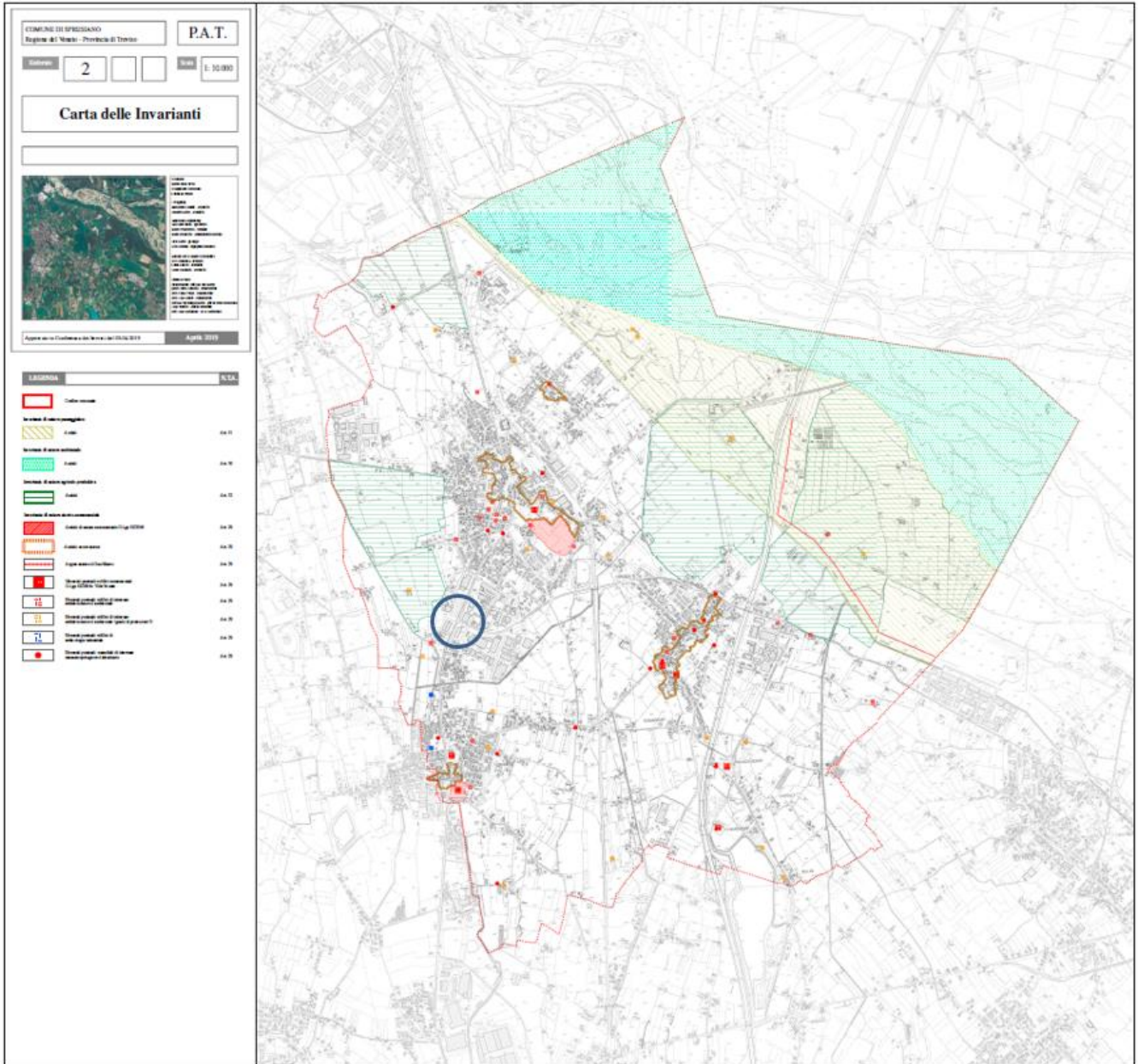


Figura 8 – Tavola 2 – Carta delle invarianti

L'area interessata non è soggetta a nessuna perimetrazione.

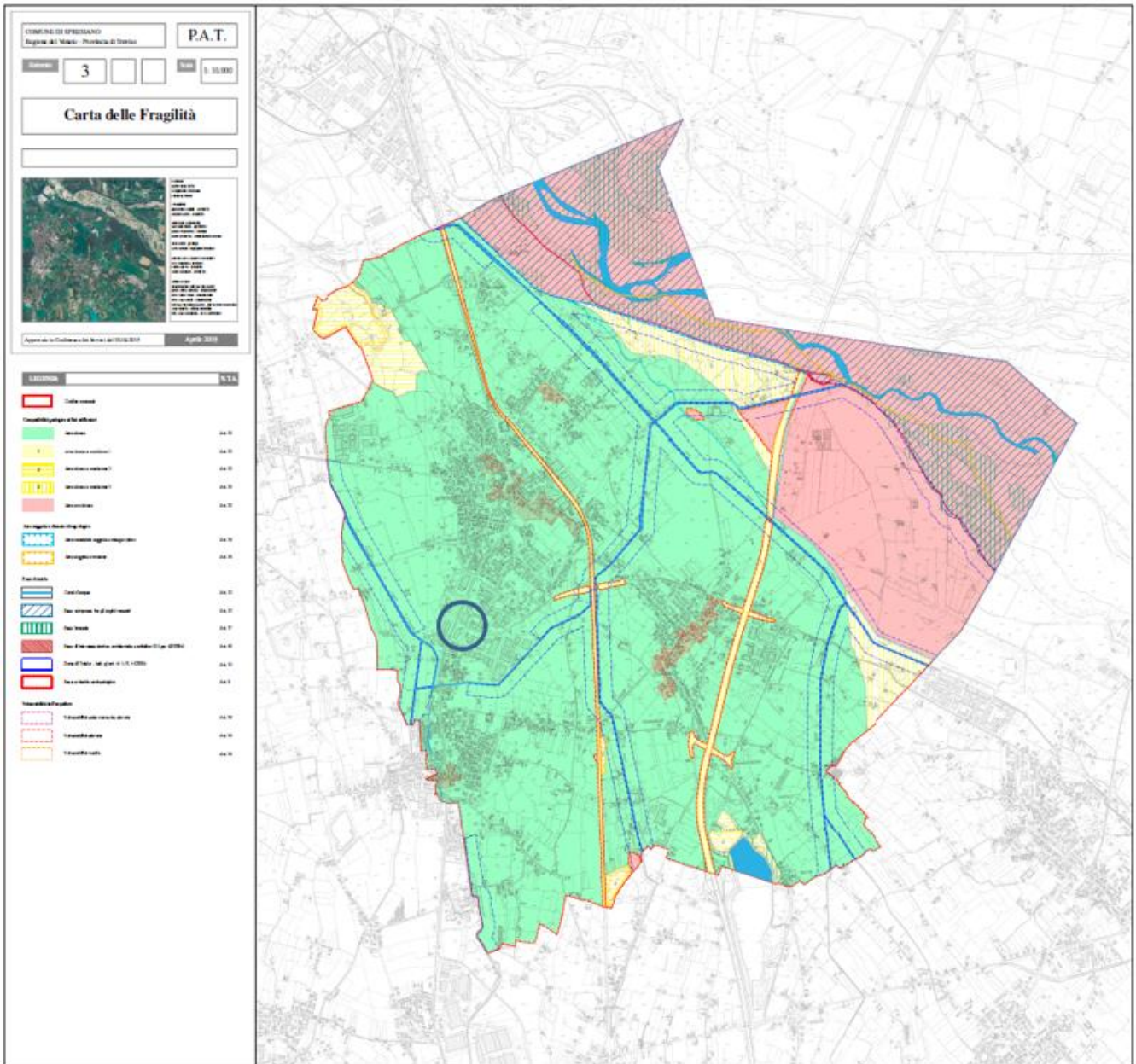
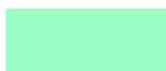


Figura 9 – Tavola 3 – Carta delle fragilità

L'area interessata dall'intervento rientra nell'Area idonea relativa alla Compatibilità geologica ai fini edificatori:



Area idonea

Art. 33

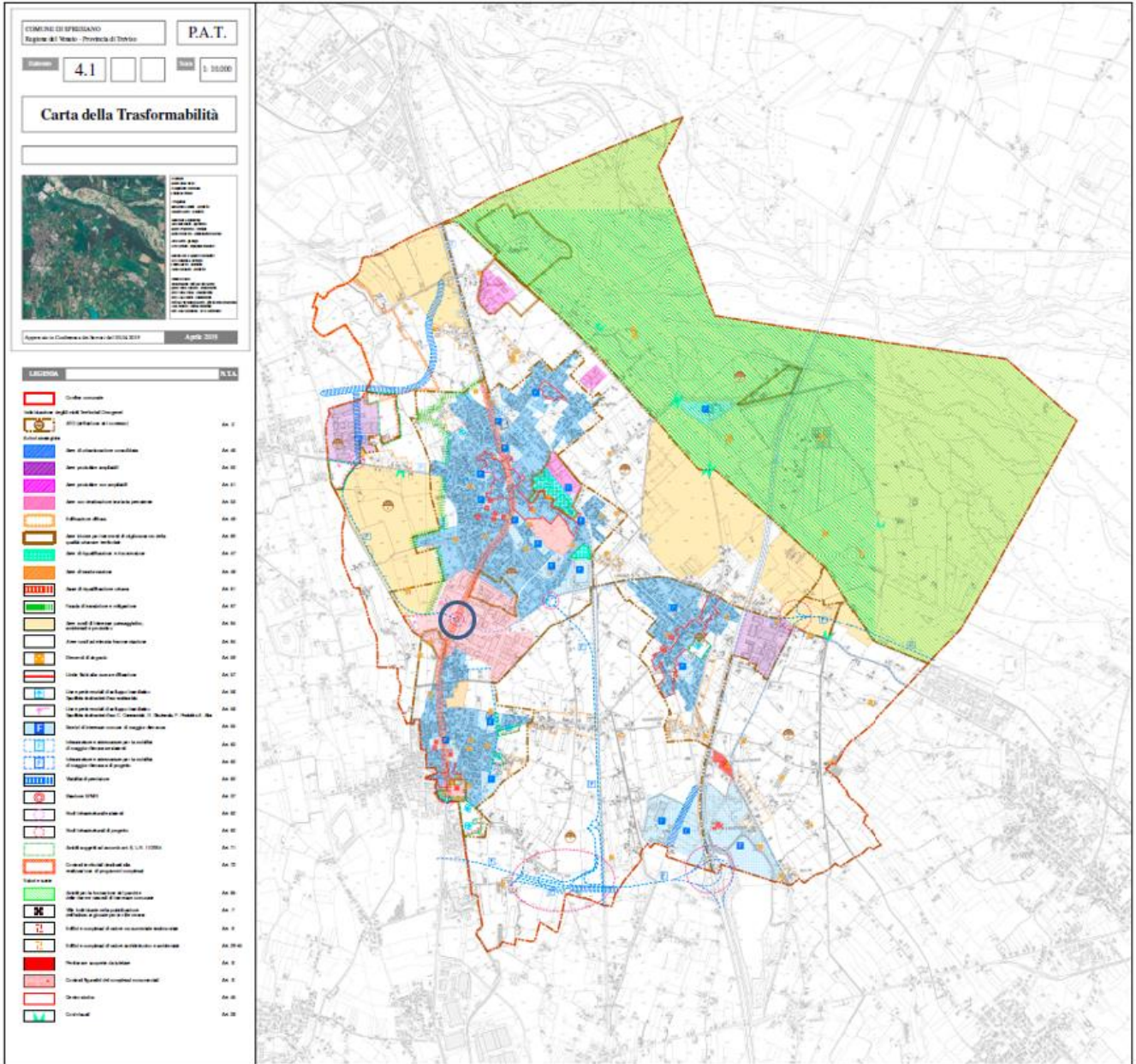


Figura 10 – Tavola 4-1 – Carta della trasformabilità

La zona interessata dall'intervento rientra nelle aree:



Aree con destinazione terziaria prevalente

Art. 53



Asse di riqualificazione urbana

Art. 61



Viabilità di previsione

Art. 62

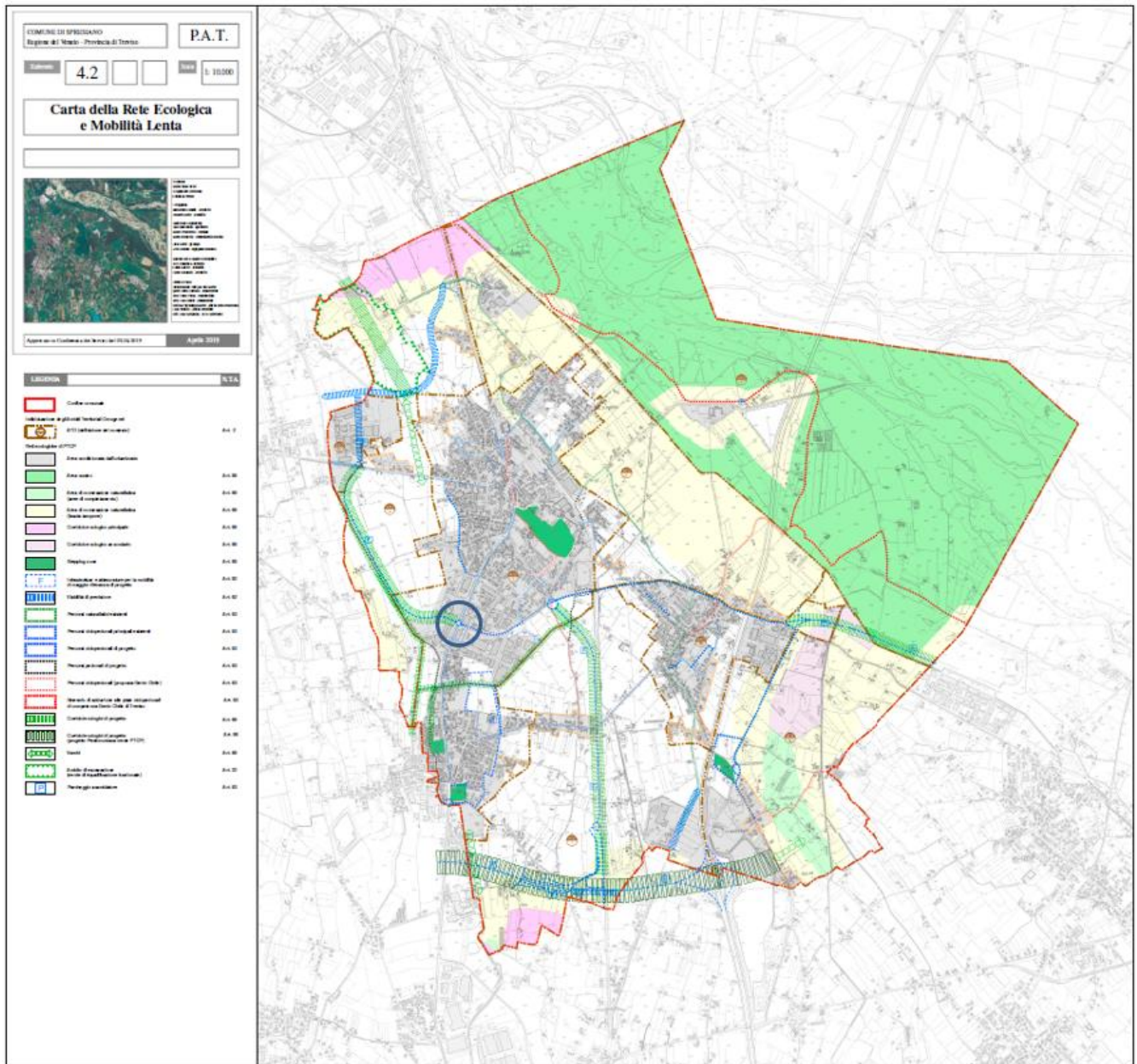






Figura 11 – Tavola 4-2 – Carta della rete ecologica e mobilità lenta

La zona interessata dall'intervento rientra nelle aree:

	Infrastrutture e attrezzature per la mobilità di maggior rilevanza di progetto	Art. 62
	Percorsi ciclopedonali principali esistenti	Art. 63
	Percorsi ciclopedonali di progetto	Art. 63
	Corridoi ecologici di progetto	Art. 66

All'interno delle Norme Tecniche d'Attuazione del PAT l'art.62 "Infrastrutture per la viabilità" definisce:

- Il PAT nelle Tavole 4.1 – Carta della Trasformabilità e 4.2 – Carta della Rete Ecologica e Mobilità Lenta – individua con specifica grafia le infrastrutture viarie principali di progetto la cui realizzazione riveste specifica importanza a livello comunale e di connessione sovracomunale. Tali infrastrutture sono:
 - la nuova pedemontana veneta e le opere complementari;
 - la circonvallazione ovest all'abitato di Spresiano;
 - **la riorganizzazione della S.S. n. 13 Pontebbana;**
 - il potenziamento dei collegamenti viari con Maserada sul Piave ed i comuni della sinistra Piave;
 - il completamento della viabilità nel quadrante est di Visnadello;
 - la stazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale a Spresiano.
- Il PAT fa proprie le previsioni di nuovi tracciati viari o il potenziamento di quelli esistenti di interesse sovracomunale, che recepiscono pianificazioni di carattere comunitario (reti transnazionali), nazionale (PGTC), regionale (PRT) e provinciale (PVP).

Pone gli obiettivi che i tracciati viari di progetto sono finalizzati a dotare il territorio comunale di infrastrutture che:

- rispondano alle necessità di trasporto di persone e merci (generate sia da fattori locali sia sovracomunali);
- apportino miglioramenti alle condizioni del traffico, in particolare nei centri urbani, contribuendo a diminuire i livelli di inquinamento acustico ed atmosferico;
- contribuiscano ad una migliore sicurezza della circolazione stradale.

2.6 PRG - Piano Regolatore Generale

L'area su cui insiste l'intervento per il quale si richiede Autorizzazione Paesaggistica, risulta identificata, nelle Norme Tecniche di Attuazione del vigente PRG, con le seguenti zone omogenee territoriali.

ZTO D/1.2 Art. 46 ZONE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI ARTIGIANALI ED INDUSTRIALI DI ESPANSIONE

ZTO D/2.1 Art. 47 ZONE PER INSEDIAMENTI COMMERCIALI E DIREZIONALI DI COMPLETAMENTO

È presente una fascia di rispetto FR per gasdotto e una viabilità di progetto che si sposa appieno con il progetto della rotatoria oggetto della presente relazione.

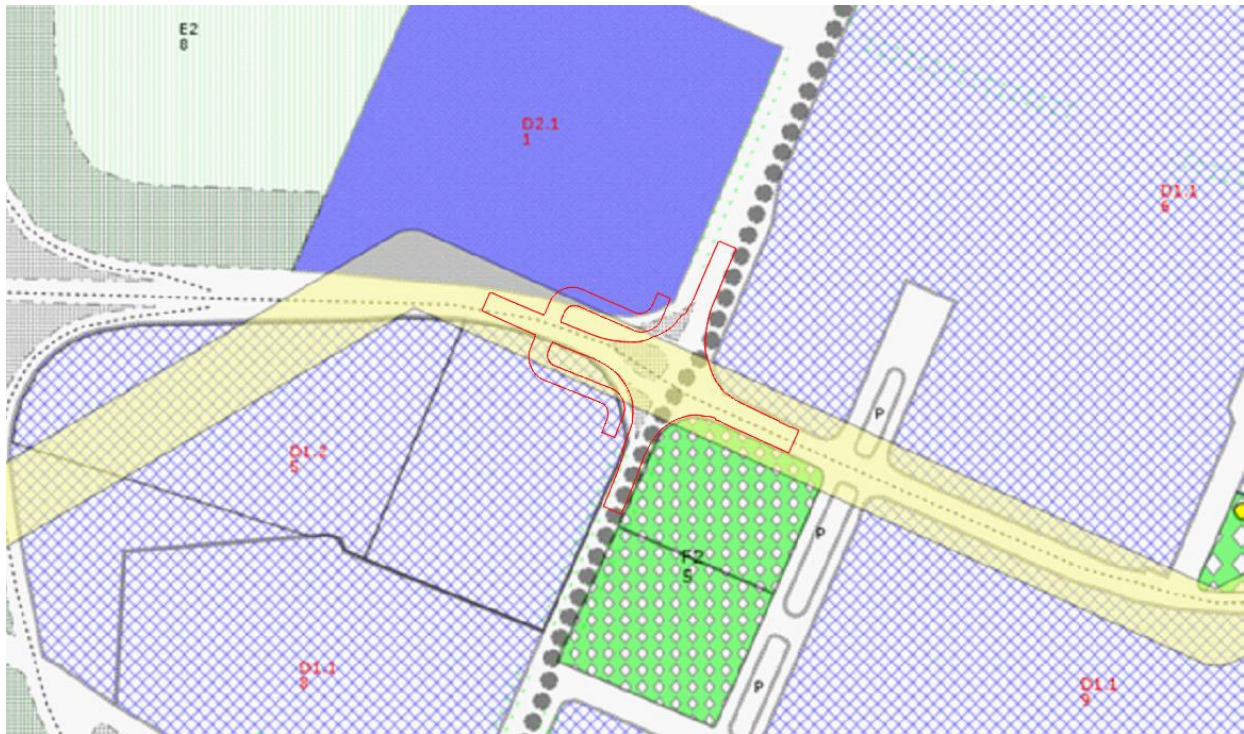


Figura 12 – Stralcio del Piano Regolatore Generale

2.7 Rete Natura 2000

I siti più prossimi all'area d'intervento sono connessi all'ambito del fiume Piave e nello specifico la ZPS IT3240023 "Grave del Piave" e il SIC IT3240030 "Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrisia".

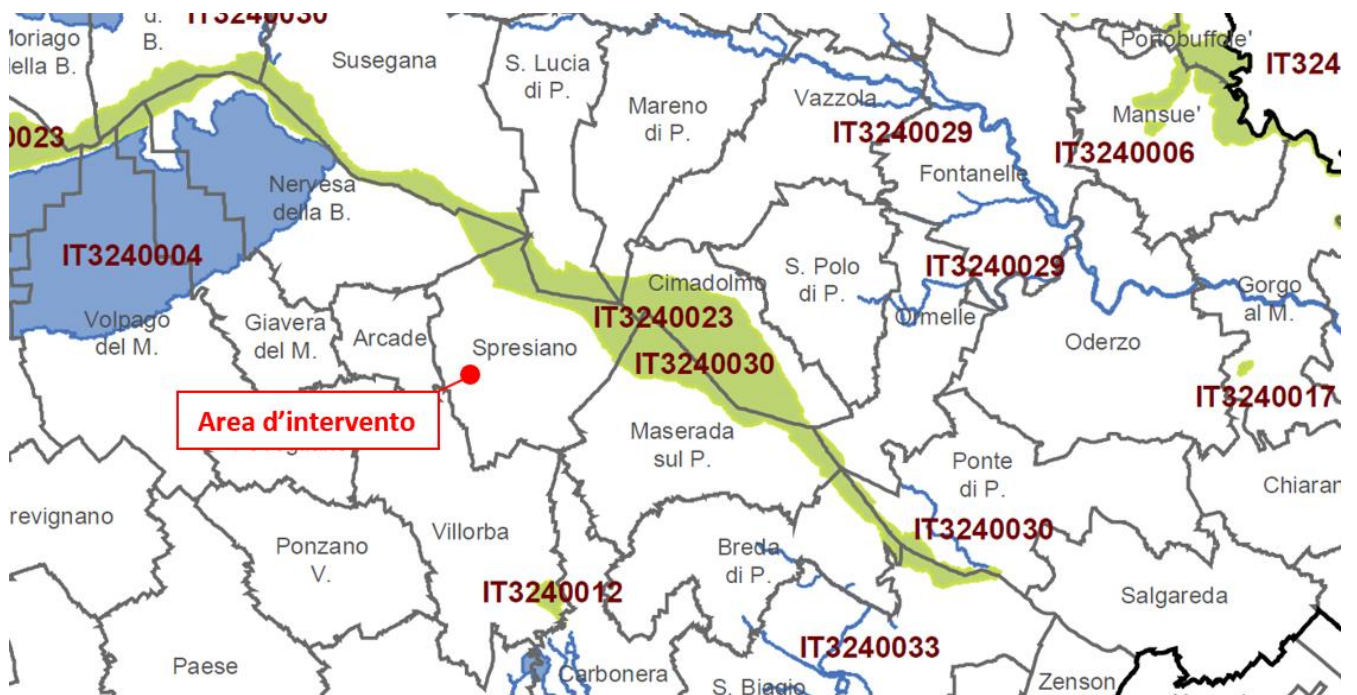


Figura 13 Quadro d'unione dei siti di Rete Natura 2000.

L'area di intervento si trova a una distanza di circa 3 km da area definita tra gli Ambiti di Sovrapposizione della Rete Natura 2000.

Il sito ZPS IT3240023 denominato "Grave del Piave" si sviluppa per una superficie pari a 4.687 ettari, mentre il SIC IT3240030 "Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrizia" si sviluppa per una superficie pari a 4.752 ettari. Entrambi sono caratterizzati come area di espansione fluviale costituita da alluvioni grossolane colonizzate in parte da vegetazione pioniera, da prati xerofili su terrazzi particolarmente consolidati, boschetti ripariali e macchie con elementi di vegetazione planiziale e, nelle depressioni, canneti. Tratto di fiume soggetto a frequenti cambiamenti dovuti al regime del fiume, con presenza di saliceti riferibili al Salicion eleagni (Salicetum eleagni) e al Salicion albae a cui sono frequentemente associati, nelle zone a substrato maggiormente stabilizzato, arbusti eliofili ed elementi dei Quercio-Fagetea. Sono presenti tratti di canneto ad elofite (Phragmites) e praterie xeriche su substrati ghiaiosi e sabbiosi, altrove infrequenti, riferibili ai Festuco-Brometea con ingressione di specie mesofile dove il terreno è meno drenato. Il sito riveste anche importanza per l'avifauna e la fauna interstiziale.

3. PROPOSTA D'INTERVENTO

3.1 Stato dei luoghi

L'intersezione oggetto d'intervento si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 13 e la strada locale via A. Volta.

Attualmente sono presenti lungo la S.S. 13 corsie per facilitare la svolta a sinistra verso la Via A. Volta e l'immissione veicolare proveniente da questa sulla S.S. 13 in direzione Treviso. Non è presente alcun impianto semaforico in virtù dell'elevato traffico veicolare presente, causando evidenti ritardi del flusso principale nell'eseguire la manovra di attraversamento e/o di svolta.

Esiste un attraversamento ciclo-pedonale che corre lungo la direzione della S.S. 13 ed attraversa in prossimità dell'incrocio via A. Volta, in tale ambito i pedoni ed i ciclisti rappresentano certamente l'elemento più debole fra le correnti di traffico che insistono in prossimità dell'incrocio.

L'area è caratterizzata da presenze antropiche ben definite, siamo infatti in presenza di zone destinate già ad attività commerciale e del terziario, sia lungo l'asse della SS.13 "Pontebbana", dove in destra lungo la direzione verso Treviso si trovano, prima e dopo l'intersezione, attività quali centri commerciali e del settore dello spettacolo (discoteche), e in sinistra attività del terziario e artigianali, che lungo la Via Alessandro Volta, con presenze di uffici e attività artigianali.



Ortofoto dell'area d'intervento con punti di ripresa fotografica



Vista n.1 – Via Alessandro Volta



Vista n.2 – SS.13 direzione Conegliano



Vista n.3 - SS.13 direzione Treviso

3.2 Intervento previsto

L'opera insiste su sedimi stradali esistenti con caratteristiche geometriche e funzionali assimilabili, per quanto riguarda la S.S. 13, ad una strada di tipo C – Strade extraurbane secondarie, secondo quanto previsto dal D.lgs. 30 aprile 1992 n.285 – Nuovo Codice della Strada e dal D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

La realizzazione della nuova intersezione con funzionamento a rotatoria si pone l'obiettivo di migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale con l'eliminazione di potenziali punti di conflitto attualmente

identificabili con le manovre di svolta a sinistra dalla Via Alessandro Volta in ingresso sulla S.S. 13 e in uscita dalla strada statale verso la Via Alessandro Volta.



Figura 14 – Sovrapposizione intervento su ortofoto

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente oltre ad un ulteriore braccio lungo la direttrice di via A. Volta. Il percorso ciclo pedonale esistente non verrà modificato dall'intervento tranne il solo tratto insistente sull'attraversamento dell'intersezione. L'attraversamento ciclo-pedonale è realizzato mediante un arretramento del passaggio pedonale rispetto al bordo esterno dell'anello rotatorio, in modo che i pedoni possano passare dietro la prima vettura ferma in attesa di inserirsi nella corona giratoria. In tale posizione risulta inoltre più semplice migliorare la visibilità reciproca pedone – automobilista evidenziando il momento pedonale rispetto a quello veicolare.

Scopo dei lavori di adeguamento dell'intersezione è quello d'incrementare, quanto più possibile, l'esiguo livello di servizio e sicurezza del nodo, di decongestionare gli elevati flussi di traffico esistenti, riducendo in tal modo anche gli inquinamenti acustici e gassosi presenti.

Si renderà necessario un adeguamento delle opere idrauliche per garantire la continuità della rete di smaltimento delle acque meteoriche con la realizzazione di nuovi fossati e tombinamenti a completamento delle opere stradali.

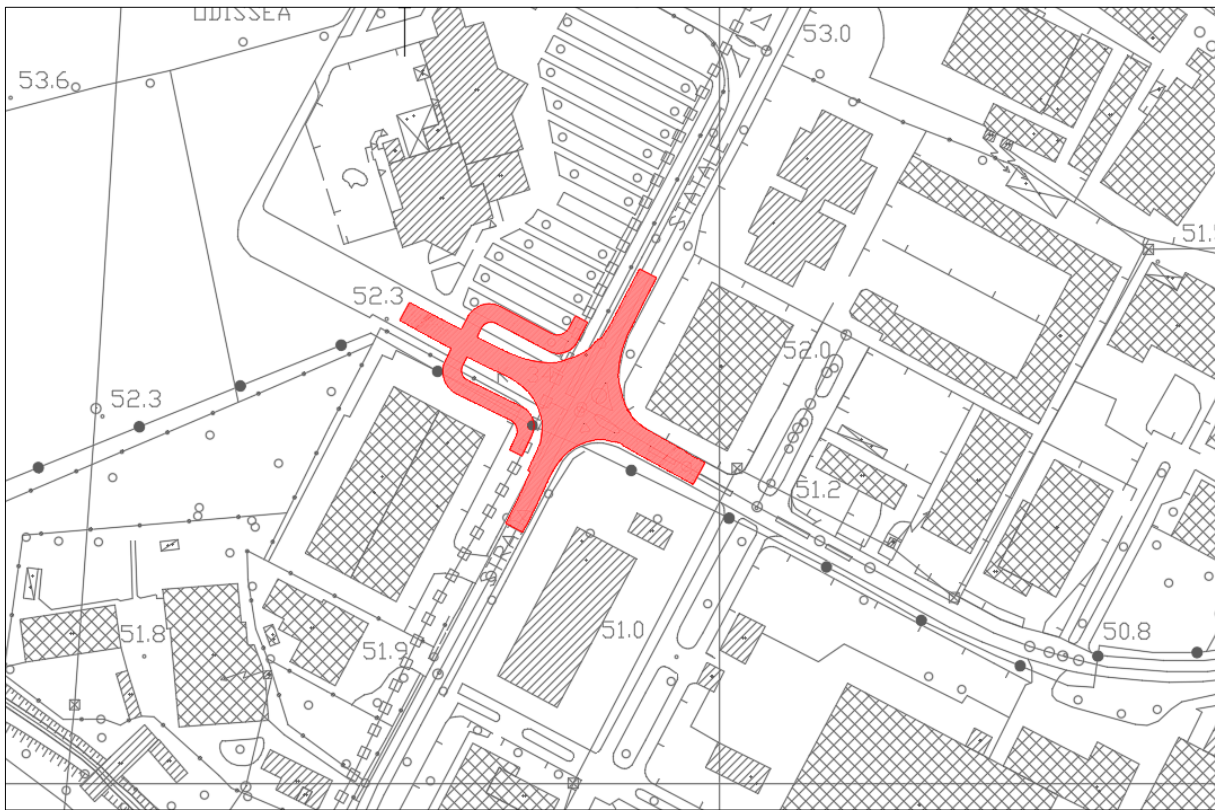


Figura 15 – Estratto della Carta Tecnica Regionale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

La viabilità di progetto adotterà per la Strada Statale 13 una sezione stradale di categoria C1 – extraurbana secondaria (D.M. 5/11/2001), mentre per le opere di collegamento di via Alessandro Volta ci si riferisce ad una sezione stradale di categoria F1 – strade locali in ambito extraurbano.

Viene previsto un ulteriore accesso lungo la direttrice di Via Alessandro Volta per viabilità comunale con sezione stradale di categoria F1.

Per quanto riguarda via Alessandro Volta si adotterà una sezione stradale riconducibile alla categoria F1 – locale ambito extraurbano con relativo spartitraffico di dimensioni pari a 2.00 m (D.M. 5/11/2001), come illustrato nella figura seguente, rispettando la configurazione esistente.

Attualmente l'intersezione tra la S.S.13 e Via Alessandro Volta è del tipo a raso con precedenza ai veicoli che transitano sulla statale; sono permesse tutte le manovre sia in immissione che in uscita dalla strada statale e sono presenti le corsie specializzate di accumulo per la svolta a sinistra in entrambi i sensi di marcia della S.S.13.

Tale configurazione non è in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato a causa delle diverse categorie stradali che si incrociano e per la presenza di mezzi pesanti che confluiscono nell'aria industriale.

L'intervento prevede la realizzazione di una rotatoria in grado di far fronte ai flussi di traffico di una strada statale, garantendo elevati livelli di servizio e di sicurezza per gli utenti della strada.

La rotatoria, allineata sull'asse stradale della viabilità principale, presenta una corona giratoria con diametro esterno pari a 40.00 metri, corsia di larghezza totale pari a 6.00 metri. Le corsie di ingresso e uscita hanno larghezza rispettivamente pari a 3.50 metri e 4.50 metri. L'aiuola centrale e le isole divisionali spartitraffico saranno sistemate a prato a verde.

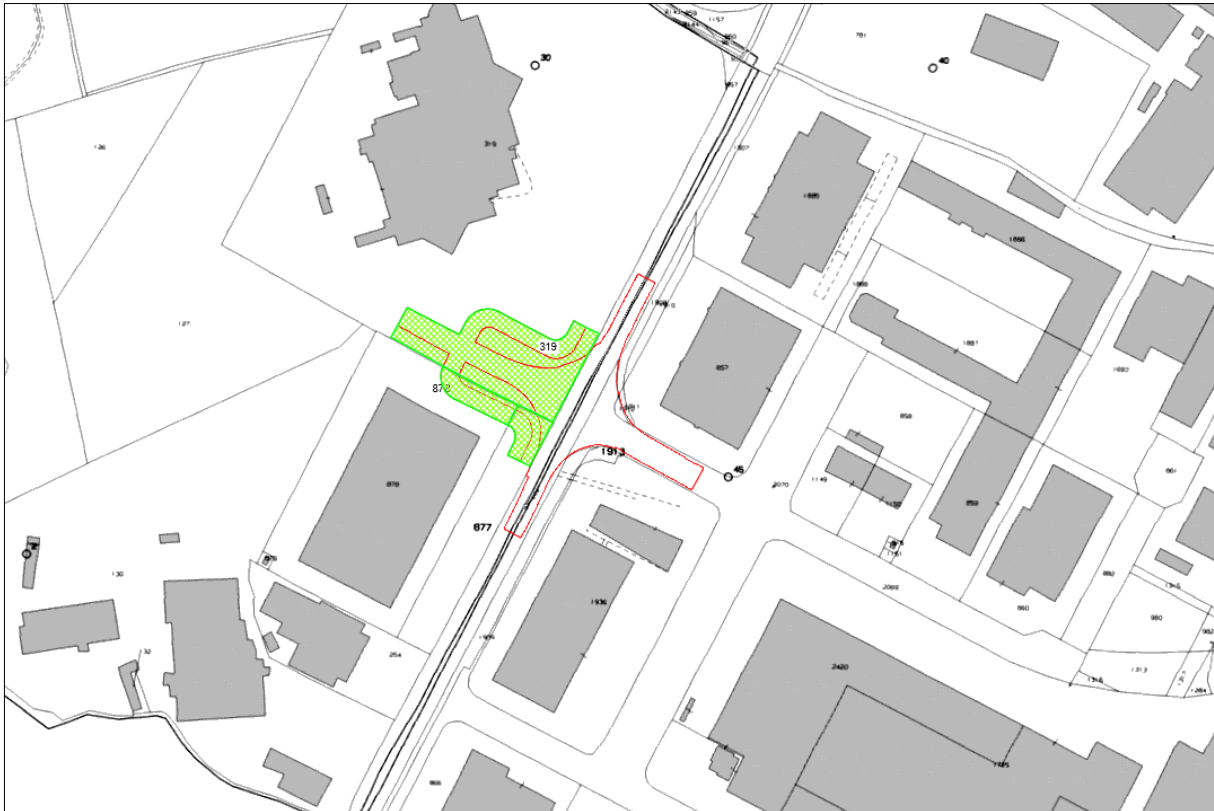


Figura 16 – Estratto della mappa catastale con individuazione dell'area oggetto d'intervento

L'insediamento, su cui insiste l'intervento, è identificato nella mappa catastale al foglio 8, particelle 319, 877 e 878 del Comune di Spresiano.

La rotatoria di progetto presenta un diametro esterno pari a 40 metri, definito in fase progettuale allo scopo di assicurare il rapido deflusso di tutte le categorie di traffico veicolare garantendo l'inscrivibilità dei veicoli in curva. La regola principale seguita per la progettazione della rotatoria ha riguardato il controllo della deflessione delle traiettorie in attraversamento del nodo, ed in particolare le traiettorie che interessano due rami opposti o adiacenti rispetto all'isola centrale.

Poiché lo scopo primario delle rotatorie è l'assoluto controllo delle velocità all'interno dell'incrocio, risulta essenziale che la geometria complessiva impedisca valori cinematici superiori ai limiti usualmente assunti a base di progetto per le manovre più dirette.

Si definisce in particolare deflessione di una traiettoria il raggio dell'arco di cerchio che passa a 1.50 m dal bordo dell'isola centrale e a 2.00 m dal ciglio delle corsie d'entrata e uscita.

Tale raggio non deve superare i valori di 80-100 m, cui corrispondono le usuali velocità di sicurezza nella gestione di una circolazione rotatoria. Se il valore della deflessione fosse troppo grande, potrebbe essere riportato ai valori sopraccitati variando la disposizione di uno o più bracci oppure aumentando il raggio dell'isola centrale. In tale ottica, il raggio esterno adottato per il progetto della Rotatoria consente di evitare il raggiungimento di velocità di marcia sull'anello elevati e al contempo garantisce un rapido deflusso del traffico veicolare. Allo scopo di ottenere il massimo vantaggio dalla realizzazione di un'intersezione a rotatoria, i rami della medesima sono stati concepiti secondo una disposizione equilibrata, orientati verso il centro dell'isola centrale, e formanti tra loro angoli prossimi all'angolo retto.

L'elemento geometrico di riferimento è stato individuato nel posizionamento del punto centrale della rotatoria. In virtù di questa scelta, l'asse dei rami è stato orientato verso il centro della rotatoria in modo da non consentire percorsi rettilinei e tangenti all'isola centrale.

La dimensione dell'anello varia in funzione della larghezza e numero di corsie dell'entrata più larga che si presenta sull'intersezione, pertanto la larghezza della singola corsia di marcia sull'anello di circolazione è pari a 3,50 metri. La carreggiata sull'anello ha una larghezza complessiva pari a 6,00 metri.

Non sono ammesse variazioni nella larghezza della carreggiata e non sono ammesse vie supplementari, accessi a proprietà o altri accessi che non siano quelli dei bracci. Questo per non compromettere la leggibilità delle traiettorie dell'intersezione e di conseguenza la sicurezza totale della rotatoria.

La pendenza trasversale dell'anello risulta essere pari a 1,5% e diretta verso l'esterno della rotatoria, in modo da migliorare la percezione della carreggiata anulare, mantenere l'orientamento della pendenza delle corsie d'entrata ed uscita e migliorare la gestione dello smaltimento delle acque meteoriche.

Le corsie di entrata nella rotatoria presentano una sola corsia allo scopo di garantire elevati standard di sicurezza in fase di immissione nella rotatoria. La larghezza di un'entrata su un ramo principale è pari a 3,50 m per una corsia, misurata a 5 m dalla linea di dare la precedenza.

Il raggio della traiettoria d'entrata è stato definito in modo tale da rallentare la velocità d'ingresso ed inducendo i veicoli a dare la precedenza a chi transita sull'anello. Le corsie di entrata sono progettate per rallentare i veicoli, mentre quelle di uscita sono state dimensionate in modo da liberare il più velocemente possibile l'anello di circolazione. Come per le entrate, anche le uscite presentano una sola corsia di marcia. La larghezza dell'uscita dalla rotatoria è 4.50 m onde facilitare la cinematica della manovra, raccordandosi alla larghezza della singola corsia pari a 3.75 metri.

L'isola separatrice favorisce la percezione delle rotatorie nell'avvicinamento a loro, riduce la velocità d'entrata, separa fisicamente l'entrata dall'uscita in modo da evitare manovre errate, controlla la deviazione in entrata ed uscita, permette di costituire un rifugio ai pedoni e permette l'installazione dei segnali stradali.

Le dimensioni dell'isola separatrice di progetto sono proporzionate a quelle dell'isola centrale in modo da ottenere dei parametri soddisfacenti della deflessione.

Le opere di adeguamento dell'intersezione vengono descritte come segue:

- Gli allargamenti e modifiche delle carreggiate stradali e di raccordo alla rotatoria verranno realizzate mediante sbancamento a sezione ristretta, per la formazione dei nuovi rilevati e successiva ricostruzione della nuova sovrastruttura stradale;
- I rilevati per la realizzazione della sede stradale verranno realizzati in misto granulare. Gli stessi saranno corredati al piede mediante fossi di guardia e/o tubazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche dalla pavimentazione stradale. Il rilevato previa formazione di piano di posa adeguatamente costipato, sarà realizzato mediante terreni appartenenti ad uno dei seguenti gruppi della classificazione UNI 10006/1963: A1a, A1b ed A3 e seguendo le avvertenze del Capitolato Speciale d' Appalto ANAS nonché le prescrizioni della direzione lavori.

Si prevede la realizzazione della sovrastruttura stradale di tipo flessibile secondo i seguenti spessori:

- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato di opportuna granulometria di spessore non inferiore a 35 cm;
- Strato di base bitumato di spessore circa 12 cm;
- Strato di collegamento in conglomerato bituminoso di spessore circa 6 cm;
- Strato di usura in conglomerato bituminoso di spessore circa 4 cm.

L'infrastruttura sarà dotata di aiuole spartitraffico per la corretta individuazione dell'intersezione a rotatoria sistemate a verde con prato, la stessa sarà corredata da impianto di illuminazione costituito da pali di altezza pari a 9,00 m lungo le arterie stradali e pali di altezza pari a 3,50 m per il percorso ciclo-pedonale;

Il progetto prevede barriere di sicurezza tipo H2, sistemate in adiacenza della carreggiata stradale anche con lo scopo di proteggere i pedoni ed i ciclisti presenti sul percorso ciclo-pedonale, le aree residuali saranno sistemate a verde con prato.

La realizzazione della nuova intersezione con funzionamento a rotatoria si inserisce bene nel contesto previsionale della mobilità locale con l'obiettivo di:

- migliorare la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale;
- eliminare i potenziali punti di conflitto attualmente identificabili con le manovre di immissione sulla SS.13 e deviazione dalla stessa verso la Via Alessandro Volta da traffico prevalentemente pesante, dato da contesto insediativo di carattere commerciale/industriale;
- sposare a pieno le previsioni di mobilità consistenti nella futura realizzazione della circonvallazione nel tratto "Odissea-Area produttiva nord di Spresiano-S.S. n.13-S.P. n.57", che confluirà nel previsto ulteriore accesso lungo la direttrice di Via Alessandro Volta.

4. CARATTERI DELL'AMBIENTE INTERESSATO

4.1 Aria

All'interno della Regione Veneto il riferimento in materia di gestione della qualità dell'aria è il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), approvato nel 2004. Esso identifica le zone caratterizzate da diversi regimi di inquinamento atmosferico e fornisce le linee guida per l'elaborazione dei Piani di Azione, Risanamento e Mantenimento a cura dei comuni, coordinati dai Tavoli Tecnici Zonali. Il piano ha definito una prima classificazione dei singoli territori comunali sulla base della presenza di fonti emmissive e dati di concentrazione delle principali sostanze inquinanti.

Il 19 aprile 2016 è stato approvato dal Consiglio Regionale il nuovo Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (DCR n. 90 del 19 aprile 2016). Il Piano adegua la normativa regionale alle nuove disposizioni entrate in vigore con il D.Lgs 155/2010. La redazione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera ha richiesto un lungo lavoro di collaborazione tra Regione e ARPAV, iniziato nel 2012 con l'aggiornamento del documento di zonizzazione, grazie alla quale è stato possibile fotografare lo stato di qualità dell'aria e le diverse fonti di pressione che influenzano l'inquinamento atmosferico, definendo gli inquinanti più critici e le sorgenti emmissive su cui concentrare le misure di risanamento. A tale scopo sono stati di fondamentale importanza gli strumenti tecnici di ARPAV, quali la rete di monitoraggio della qualità dell'aria, l'inventario regionale delle emissioni e la modellistica di previsione delle concentrazioni in atmosfera.

Il Piano propone dapprima la rassegna delle azioni realizzate nel periodo 2004-2012 per poi delineare le azioni programmate fino al 2020, cioè le linee programmatiche di intervento della Regione, individuate sulla base del lavoro di analisi svolto a livello nazionale e regionale, suddivise per ambiti o aree di intervento. Il Servizio Osservatorio Aria di ARPAV, struttura di riferimento per la conoscenza dello stato regionale della qualità dell'aria, ha fornito alla Regione Veneto il supporto tecnico-scientifico che ha permesso la definizione degli interventi di risanamento da attuare per raggiungere gli standard imposti dalla normativa.

La metodologia utilizzata per la zonizzazione del territorio ha visto la previa individuazione degli agglomerati e la successiva individuazione delle altre zone. Come indicato dal Decreto Legislativo n.155/2010 ciascun agglomerato corrisponde ad una zona con popolazione residente superiore a 250.000 abitanti, ed è costituito da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci. Sono stati individuati i seguenti 5 agglomerati:

- Agglomerato Venezia: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Treviso: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni contermini;
- Agglomerato Padova: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nel Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) della Comunità Metropolitana di Padova;

- Agglomerato Vicenza: oltre al Comune Capoluogo di provincia, include i Comuni della Valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto della concia delle pelli;
- Agglomerato Verona: oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nell'area metropolitana definita dal Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio (PAT).

Sulla base della meteorologia e della climatologia tipiche dell'area montuosa della regione e utilizzando la base dati costituita dalle emissioni comunali dei principali inquinanti atmosferici, stimate dall'inventario INEMAR riferito all'anno 2005, elaborato dall'Osservatorio Regionale Aria, sono state quindi individuate le zone denominate:

- Prealpi e Alpi;
- Val Belluna;
- Pianura e Capoluogo Bassa Pianura;
- Bassa Pianura e Colli.

Il comune di Spresiano ricade all'interno della zona Pianura e Capoluogo Bassa Pianura.

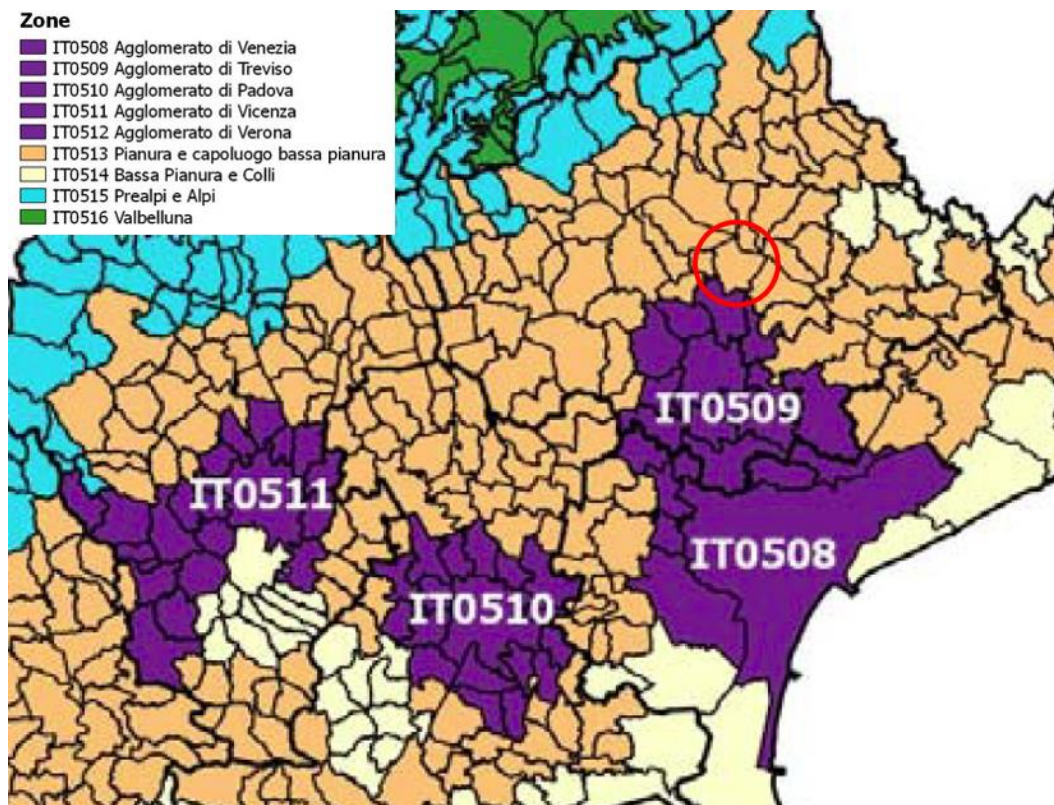


Figura 17 - Estratto della zonizzazione della qualità dell'aria

L'area di Spresiano si trova in posizione quasi baricentrica rispetto a due punto di rilevamento, la centralina sita a Conegliano e quella posta in Via S. Agnese a Treviso.

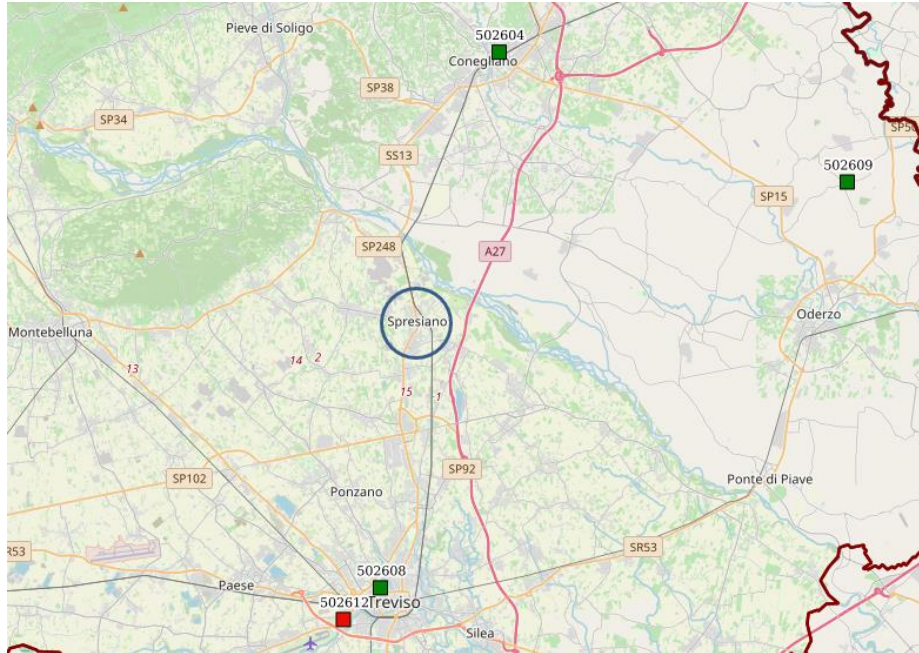


Figura 18 – Estratto mappa delle stazioni di rilevamento

Il Dipartimento Provinciale ARPAV di Treviso, su richiesta dell'Amministrazione Comunale, ha condotto una campagna di monitoraggio per la determinazione di diversi inquinanti atmosferici presenti nel territorio comunale di Spresiano.

Di seguito si riporta stralcio della relazione tecnica dove vengono riportati in particolare i risultati della campagna di monitoraggio eseguita tra aprile e maggio 2019 e tra ottobre e novembre 2019.

Al fine di valutare lo stato della qualità dell'aria nel territorio comunale di Spresiano, ARPAV ha eseguito il monitoraggio di alcuni inquinanti atmosferici, nel periodo caldo compreso tra il 10/04/2019 e il 23/05/2019 e nel periodo freddo compreso tra il 05/10/2019 e il 20/11/2019. La scelta temporale è stata valutata in base a quanto riportato al paragrafo 3.3.6 del documento del CTN_ACE dal titolo "Linea Guida al Monitoraggio e all'analisi di microinquinanti in campo chimico-fisico" dove viene previsto che "nel caso specifico di indagini di lungo periodo i rilievi devono essere svolti almeno in due periodi, tipicamente freddo e caldo, caratterizzati da una diversa prevalenza delle condizioni di rimescolamento atmosferico". In particolare, sono stati monitorati n. 6 siti.

Gli esiti della campagna di monitoraggio oggetto della presente relazione tecnica sono stati comparati con quelli rilevati presso le stazioni fisse della rete di rilevamento della qualità dell'aria situata a Treviso e con i valori di riferimento previsti dalla normativa sulla qualità dell'aria, ove disponibili.

La determinazione di PM10 è stata eseguita con frequenza giornaliera a Spresiano nel Sito 1 - via Croda Granda e nel Sito 2 - Visnadello via Monsignor Condotta. Per quanto riguarda l'inquinante PM10 si sono osservati in entrambi i siti alcuni superamenti del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m³ previsto dal D.Lgs. 155/2010 da non superare per più di 35 volte l'anno. I dati di PM10 rilevati nel Sito 1 - via Croda Granda e Sito 2 - Visnadello via Monsignor Condotta risultano direttamente confrontabili tra loro. Il dati rilevati a Spresiano risultano

leggermente superiori ma ben correlati con quelli rilevati a Treviso – via Lancieri di Novara. Allo scopo di verificare il rispetto dei limiti di legge previsti dal D.Lgs. 155/2010 per il PM10, è stata utilizzata una metodologia di calcolo elaborata dall’Osservatorio Regionale Aria di ARPAV. L’applicazione della metodologia di stima, utilizzando come stazione di riferimento quella di Treviso – via Lancieri di Novara, ha evidenziato il rispetto del Valore Limite annuale di 40 µg/m3 e il rischio di superamento del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m3 da non superare per più di 35 volte l’anno.

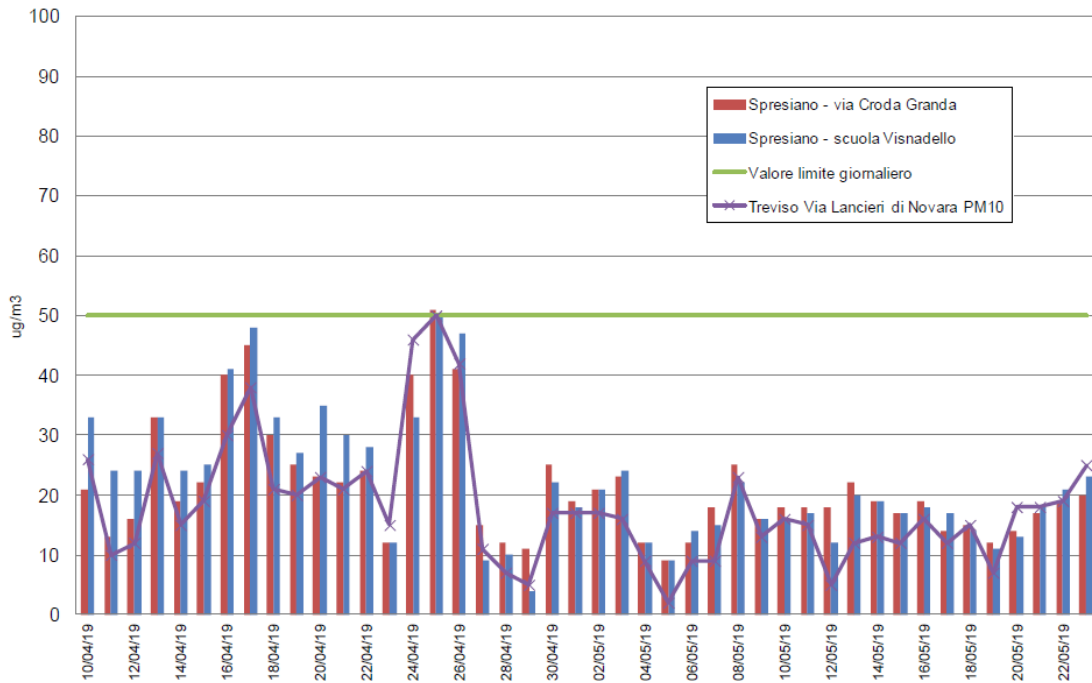


Figura 19 – Concentrazione giornaliera PM10 – campagna periodo caldo

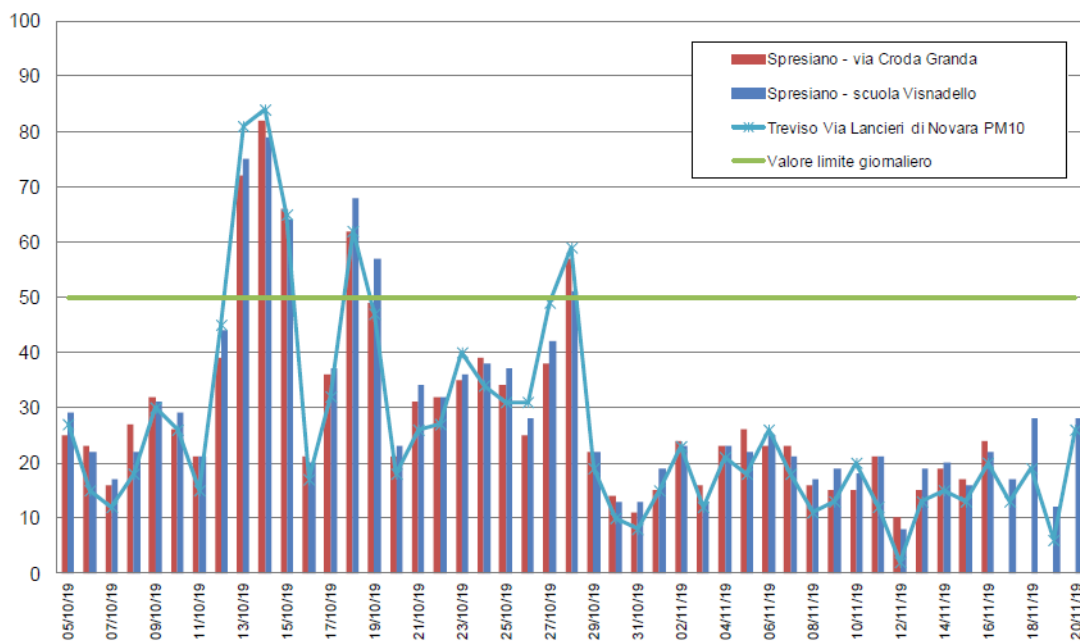


Figura 20 – Concentrazione giornaliera PM10 – campagna periodo caldo

4.2 Acqua

Il contesto all'interno del quale si colloca l'intervento quello riferito al sistema agricolo che si affaccia lungo il fiume Piave che se pur avendo un bacino prevalentemente montano, include anche un territorio di bassa pianura di circa 510 km², che recapita le proprie acque di drenaggio attraverso le opere di bonifica poco a monte della foce del fiume Piave. Il bacino del Piave può essere diviso in quattro grandi sottobacini: l'alto corso; il bacino della Valbelluna a Pederobba; il bacino del Cordevole; la zona delle Prealpi e della Pianura.

Allo sbocco in pianura, il Piave attraversa un imponente materasso permeabile alimentando l'acquifero indifferenziato che, successivamente, restituisce parte delle portate alimentando a sua volta il fiume.

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo delle acque di superficie si rileva che sono presenti in prossimità dello spazio d'intervento punti di monitoraggio della rete idrica di superficie che rientrano nel sistema di monitoraggio di ARPAV.

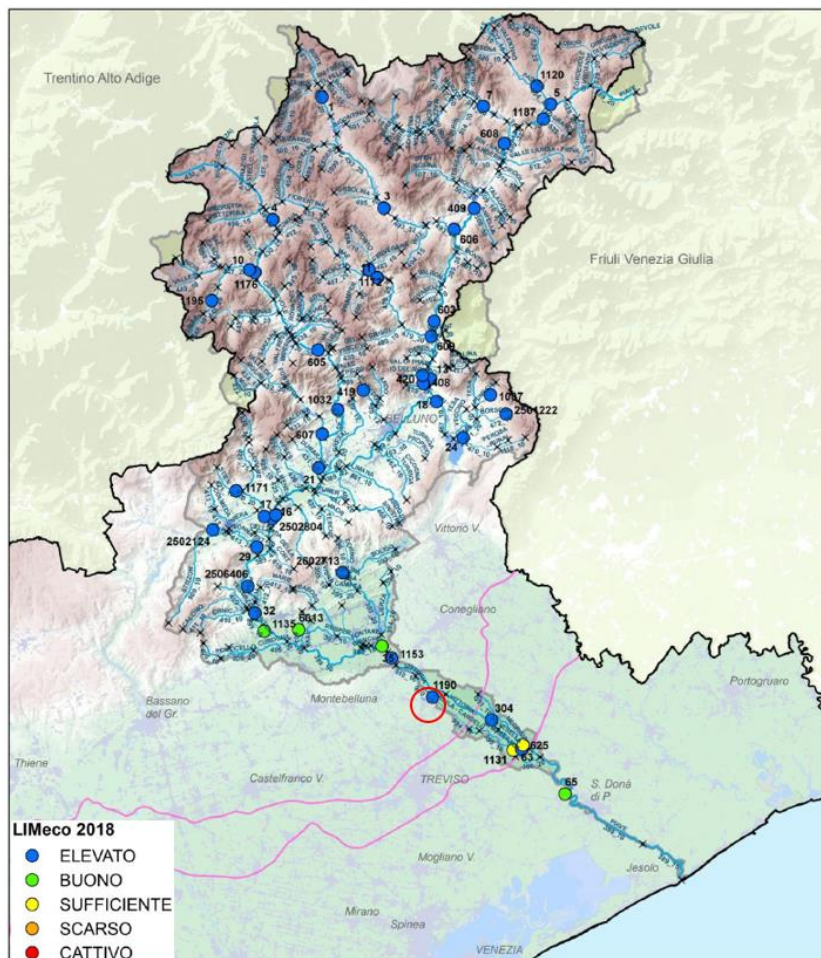


Figura 21 – Rappresentazione dell'indice LIMeco nel Bacino del fiume Piave – Anno 2018

Analizzando comunque il contesto territoriale, sulla base dei dati ARPAV pubblicati nel gennaio 2018 (in riferimento alla campagna del 2016) si osserva come il tratto del corso d'acqua che corre in prossimità dell'area

d'intervento, pur la stessa non interferendo con corsi d'acqua principali o elementi connessi a fiumi o canali che ricoprono interesse ambientale, sono caratterizzati da livelli dell'indicatore LIMeco Elevato (Livello 1).

L'indice LIMeco, introdotto dal D.M. 260/2010 (che modifica le norme tecniche del D.Lgs. 152/2006), è un descrittore dello stato trofico del fiume, che considera quattro parametri: tre nutrienti, azoto ammoniacale, azoto nitrico, fosforo totale, e il livello di ossigeno disciolto espresso come percentuale di saturazione. La procedura di calcolo prevede l'attribuzione di un punteggio alla concentrazione di ogni parametro sulla base della tabella 4.1.2/a del D.M. 260/2010 e il calcolo del LIMeco di ciascun campionamento come media dei punteggi attribuiti ai singoli parametri, quindi il calcolo del LIMeco del sito nell'anno in esame come media ponderata dei singoli LIMeco di ciascun campionamento.

Il campionamento effettuato nel 2016 ha rilevato una qualità chimica scadente, in riferimento alle concentrazioni di ammoniaca. In riferimento agli altri inquinanti indagati (arsenico, cloro, e altri nitrati) non si riscontrano situazioni particolarmente critiche.


Per quanto riguarda il livello della falda, sulla base delle informazioni contenute all'interno del Progetto SAMPAS, in prossimità dell'alveo è posizionata ad una profondità massima di 10 metri dal piano campagna, con oscillazione massima annuale di circa 4 metri.

4.3 Suolo e sottosuolo

L'area di interesse si colloca nell'Ambito di Paesaggio n. 21 "Alta pianura tra Brenta e Piave" dell'Atlante Ricognitivo del Veneto individuato nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Nella Carta dei Suoli del Veneto vengono descritte le unità cartografiche ed in riferimento al paesaggio vengono specificate: la morfologia, il materiale parentale, le quote, la vegetazione, l'uso del suolo, il regime idrico e la presenza di non suolo.

L'area oggetto di intervento rientra nell'Unità Cartografica AA2.3 con caratteristiche di seguito riportate

Unità Cartografica AA2.3 Carta dei suoli in scala 1:250.000 Aggiornamento 2018 (RV75)	REGIONE DI SUOLI: 18.8 - Pianura Padano-Veneta. PROVINCIA DI SUOLI: AA - Alta pianura antica, ghiaiosa e calcarea, costituita da depositi fluvioglaciali localmente terrazzati e secondariamente da pianure alluvionali dei torrenti prealpini (risalente all'ultima glaciazione). SISTEMA DI SUOLI: AA2 - Suoli della pianura ghiaiosa fluvioglaciale, con poche tracce di idrografia relitta, formati da sabbie e ghiaie, da fortemente a estremamente calcaree.
	Pianura ghiaiosa fluvioglaciale del Piave e piana proglaciale dell'anfiteatro di Vittorio Veneto (conoidi di Nervesa e di Vittorio Veneto), con tracce di canali intrecciati, subpianeggianti. L'unità è costituita da 7 delimitazioni e si estende su una superficie di 12.554 ettari. Quote: da 13 a 120 m s.l.m. Pendenze: subpianeggiante (0,2-1%, modale 0,5%). Morfologia: Pianura fluvioglaciale, con tracce di canali intrecciati Materiale parentale e substrato: depositi fluvioglaciali, estremamente calcaree; sabbiosi ghiaiosi. Uso del suolo: mais e secondariamente vigneti, prati permanenti asciutti. Non suolo: consumato 29%; acque 1%. Capacità d'uso (LCC): IIIs

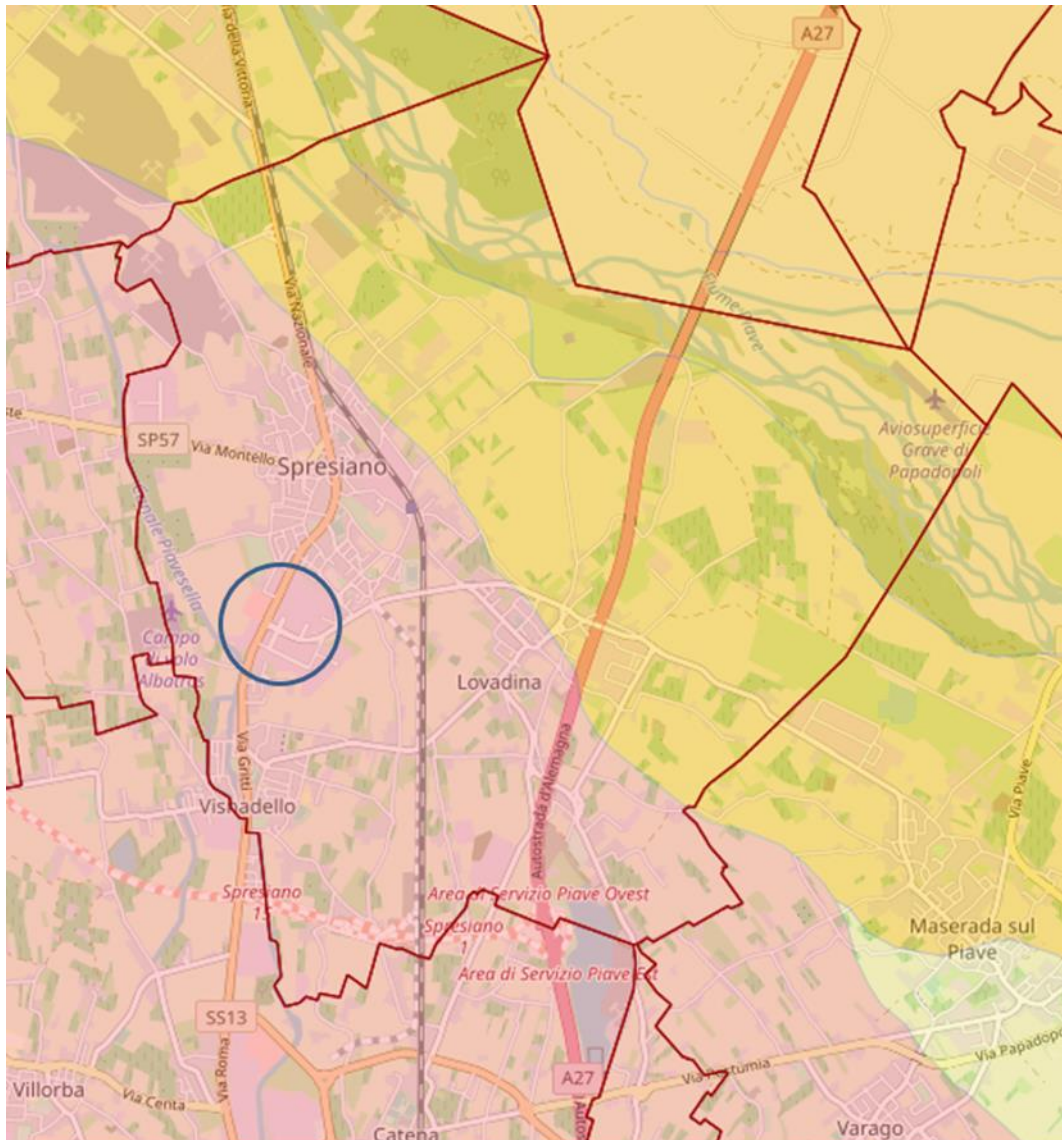


Fig. 22 – Carta dei suoli del Veneto

Seppur la componente agricola a Spresiano svolge un ruolo di grande rilievo siamo in presenza di forti spinte insediative ed infrastrutturali. Sulla base della lettura dell'uso del suolo a questo livello non si rileva la presenza di aree di particolare valenza ambientale o dove siano presenti elementi che possono concorrere allo sviluppo di relazioni ecologiche.

L'area, di fatto, è già caratterizzata da presenze antropiche ben definite, siamo infatti in presenza di zone destinate già ad attività commerciale e del terziario, sia lungo l'asse della SS.13 "Pontebbana", dove in destra lungo la direzione verso Treviso si trovano, prima e dopo l'intersezione, attività quali centri commerciali e del settore dello spettacolo (discoteche), e in sinistra attività del terziario e artigianali, che lungo la Via Alessandro Volta, con presenze di uffici e attività artigianali.

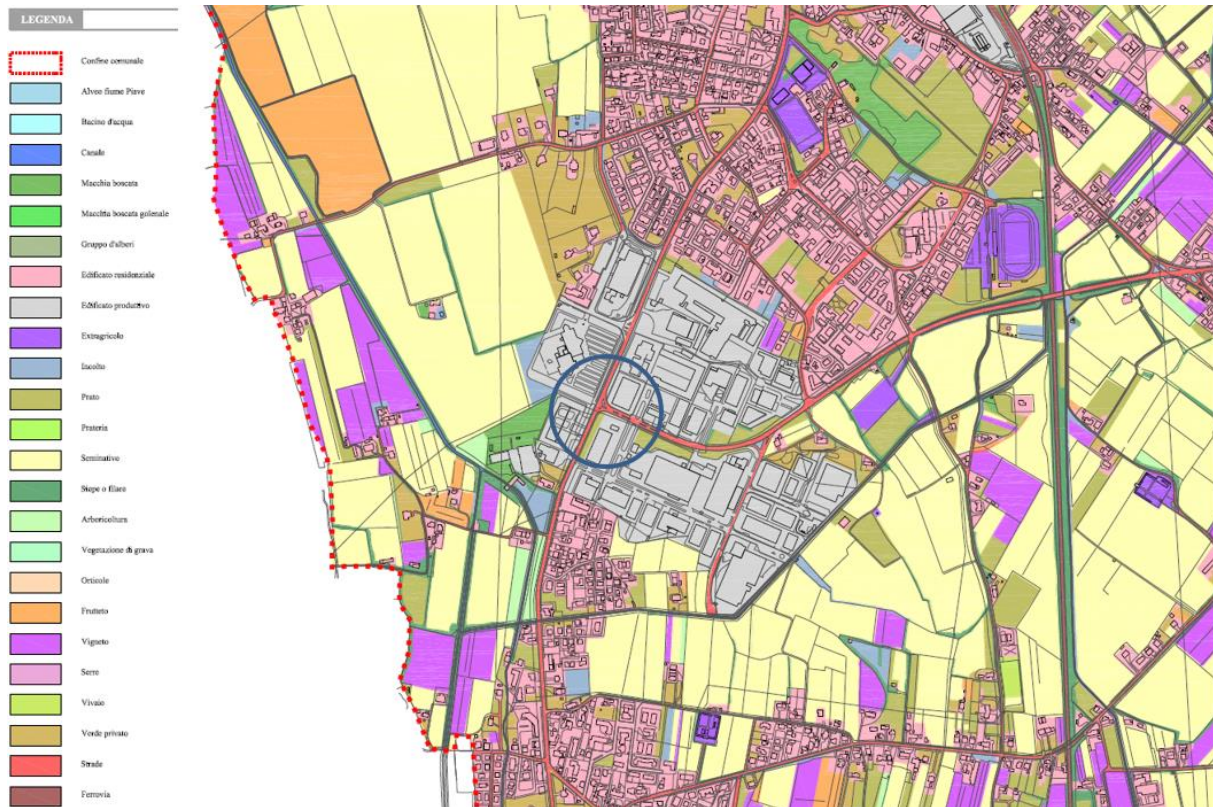


Fig. 23 – Stralcio Tavola 1.7 - Uso del suolo, P.A.T. Comune di Spresiano

4.4 Biodiversità e rete ecologica

Analizzando il contesto territoriale, sulla base degli strumenti di gestione e pianificazione urbanistica e ambientale e in particolare il PAT si evince chiaramente che nella Tavola 4.2 – Carta della Rete Ecologica e Mobilità Lenta - individua gli elementi strutturanti la “Rete ecologica comunale”, quali elementi portanti del sistema del verde. La Rete ecologica va intesa quale sistema interconnesso e polivalente di ecosistemi caratterizzati dalla presenza di popolazioni vegetali ed animali, configurato al fine di tutelare biodiversità e dinamiche ecologiche, nel contesto della sostenibilità delle trasformazioni insediative territoriali. La Rete ecologica si articola nei seguenti elementi costitutivi:

- aree nucleo: porzioni di territorio individuate dal PTCP fondamentali per il mantenimento nel tempo delle specie guida delle popolazioni; comprendono le aree SIC e ZPZ dell’ambito del fiume Piave;
- aree di connessione: porzioni di territorio individuate dal PTCP la cui funzione prevalente è di proteggere /attenuare i fattori di disturbo determinati dalle aree maggiormente antropizzate e/o insediate; esse comprendono:
 - le aree di completamento delle aree nucleo;
 - le buffer zone ovvero fasce-tampone di protezione mirate a ridurre i fattori di minaccia alle aree nucleo ed ai corridoi;

- corridoi ecologici principali: elementi fondamentali per la costruzione di connessioni ecologico-faunistiche tra le aree rurali individuate dal PTCP, con specifica attenzione anche alle relazioni potenziali con gli ambiti esterni al PAT che presentano idonee caratteristiche. Rappresentano l'elemento chiave delle reti ecologiche poiché consentono la mobilità delle specie e l'interscambio genetico indispensabile al mantenimento della biodiversità;
- corridoi ecologici secondari: riguardano elementi per la costruzione di connessioni secondarie del territorio sia rurale che urbano, individuati dal PTCP e dal PAT, ai quali è demandata la funzione prioritaria del miglioramento della qualità ambientale dei sistemi di pianura;
- varchi: sono punti specifici di criticità, corrispondenti a strettoie esistenti nella rete e ad aree in cui sono in atto processi dinamici di occlusione, individuati dal PAT, per i quali prevedere il mantenimento delle possibilità di circuitazione faunistica, contrastando la pressione antropica;
- stepping zone: riguardano isole di elevata naturalità individuati dal PTCP e coincidenti con i parchi delle Ville che integrano la catena di continuità della rete.

Il PAT persegue il generale miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del territorio comunale, individuando nella rete ecologica il fattore preminente per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, di tutela della naturalità e del potenziamento della biodiversità.

Per quanto riguarda in dettaglio l'area interessata dal progetto, e gli spazi limitrofi, non si rilevano elementi che costituiscono la rete ecologica, o che supportano lo sviluppo della biodiversità territoriale e locale.

Dal momento che l'area d'intervento è già soggetta a pressioni antropiche, in particolare riferite ai rumori prodotti dai mezzi in transito lungo SS.13 Pontebbana e produzioni di polveri e gas, risulta estremamente limitata la presenza di specie caratterizzate da particolari sensibilità.

4.5 Paesaggio

All'interno del PAT sono stati individuati gli assetti paesaggistici secondo il "principio fondamentale della integratività gerarchica" per il quale le perimetrazioni devono derivare da valutazioni rigorose, allo scopo di non compromettere le funzioni bio-ecosistemiche.

Nel territorio di Spresiano si riscontra una diversificazione della struttura paesaggistica connaturata principalmente alla configurazione degli insediamenti e alla morfologia locale, che originano le seguenti tipologie:

- paesaggio fluviale del Piave;
- paesaggio a primaria vocazione agricola;
- paesaggio della dispersione insediativa;
- paesaggio a prevalente connotazione urbana.

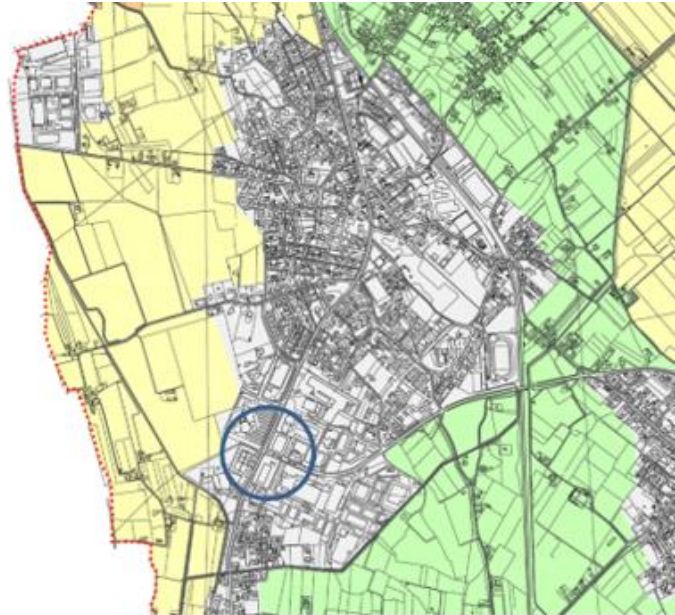
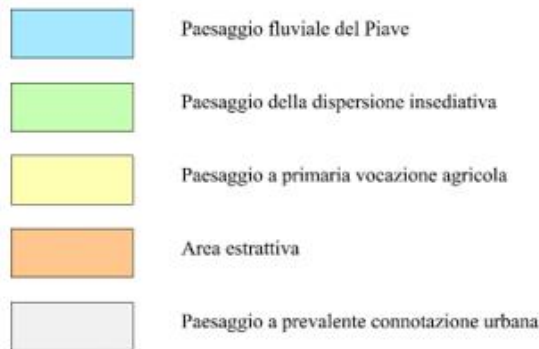


Fig. 23 – Stralcio Tavola 1.10 – Tipologie del Paesaggio, P.A.T. Comune di Spresiano

L'area di interesse rientra nel paesaggio urbano. A Spresiano le aree urbane si dispongono in un sistema unitario esteso linearmente lungo l'asse viario storico della Strada Statale n. 13 Pontebbana, comprendente Visnadello, Spresiano e Calessani, dal quale diparte verso est l'area urbana di Lovadina.

Il paesaggio urbano assume pienamente i caratteri della sprawl urbano dell'area centrale veneta, dominato dalla presenza delle "villette" o di piccoli e medi edifici plurifamiliari, spesso frammisti con altre funzioni e con tendenza alla progressiva occupazione di spazi agricoli.

Questo paesaggio prettamente urbano, si connota per una ridottissima dotazione di vegetazione naturale, con assenza o limitatissima presenza di biopermeabilità; non si rivengono coni visuali di particolare pregio, mentre numerosi sono gli elementi detrattori. Fanno eccezione in questo panorama alcune aree coincidenti con parchi di ville dove la dotazione di verde assume aspetti gradevoli e di un certo interesse paesaggistico.

Sono individuabili anche aree di urbanizzazione produttiva, con tipologia edilizia prevalentemente rappresentata dal capannone prefabbricato, frequentemente in dialogo con gli spazi aperti, dando spesso luogo ad impatti visivi che incidono negativamente sulla qualità paesaggistica dei luoghi.

Anche dove gli insediamenti produttivi risultano connessi ed in continuità con l'ambiente urbano, l'integrazione paesaggistica raramente risulta correttamente risolta. La vegetazione naturale è di fatto assente, "sacrificata" a necessità di tipo produttivo. Infine, seppure solo in parte direttamente attribuibile all'ambiente urbano, a Spresiano è presente un numero consistente di infrastrutture viarie e tecnologiche che impattano con il paesaggio (ad esempio l'autostrada A 27). Comportano spesso una perdita della percezione complessiva del paesaggio e divengono elementi di frammentazione dello spazio aperto; a volte si connotano quali elementi conflittuali rispetto alla preesistente organizzazione fondiaria.

4.6 Rumore

L'inquinamento acustico rappresenta un'importante problematica ambientale, in particolare nelle aree urbane, dove i livelli di rumore riscontrabili sono spesso elevati, a causa della presenza di numerose sorgenti quali infrastrutture di trasporto, attività produttive, commerciali, d'intrattenimento e attività temporanee che comportano l'impiego di sorgenti sonore. Nonostante sia spesso ritenuto meno rilevante rispetto ad altre forme di inquinamento, sempre più la popolazione considera il rumore come una delle principali cause del peggioramento della qualità della vita.

Il territorio comunale di Spresiano è segnato da assi infrastrutturali di notevole impatto quali l'autostrada A 27 Venezia – Belluno e la strada statale n° 13 "Pontebbana", di collegamento Conegliano - Treviso

Il Comune di Spresiano è dotato del Piano di Zonizzazione acustica del quale si riporta stralcio della relazione al fine di esporre la classe di appartenenza dell'area oggetto dell'intervento.

La Legge Quadro individua, in un sistema pubblico - privato, il soggetto deputato all'attuazione della strategia di azione sopra delineata, definendo in dettaglio le competenze in materia dei vari enti (Stato, Regioni, Province, Comuni ed enti privati).

In attuazione dell'art. 3 della legge quadro è stato emanato il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14/11/1997 sulla determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore, che stabilisce l'obbligo per i comuni di adottare la classificazione acustica. Tale operazione, generalmente denominata "zonizzazione acustica", consiste nell'assegnare, a ciascuna porzione omogenea di territorio, una delle sei classi individuate dal decreto, sulla base della prevalenza ed effettiva destinazione d'uso del territorio stesso.

I comuni recependo quanto disposto dal DPCM 14/11/1997 e dalla Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto (DGR n° 4313 del 21 settembre 1993) devono provvedere a classificare il territorio di competenza nelle sei classi acusticamente omogenee fissando per ognuna di esse diversi limiti di ammissibilità di rumore ambientale (vedi tabella). I livelli di rumore devono essere verificati sia nel periodo diurno che in quello notturno.

Si riporta di seguito la classificazione del territorio comunale, zonizzato nelle 6 classi sopradefinite

Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di riferimento	
	Diurno 06.00-22.00	Notturmo 22.00-06.00
I - Aree particolarmente protette	50	40
II - Aree prevalentemente residenziali	55	45
III - Aree di tipo misto	60	50
IV - Aree di intensa attività umana	65	55
V - Aree prevalentemente industriali	70	60
VI - Aree esclusivamente industriali	70	70

Valori limite assoluti di immissione L_{Aeq} in decibel; art. 2 DPCM 14/11/1997

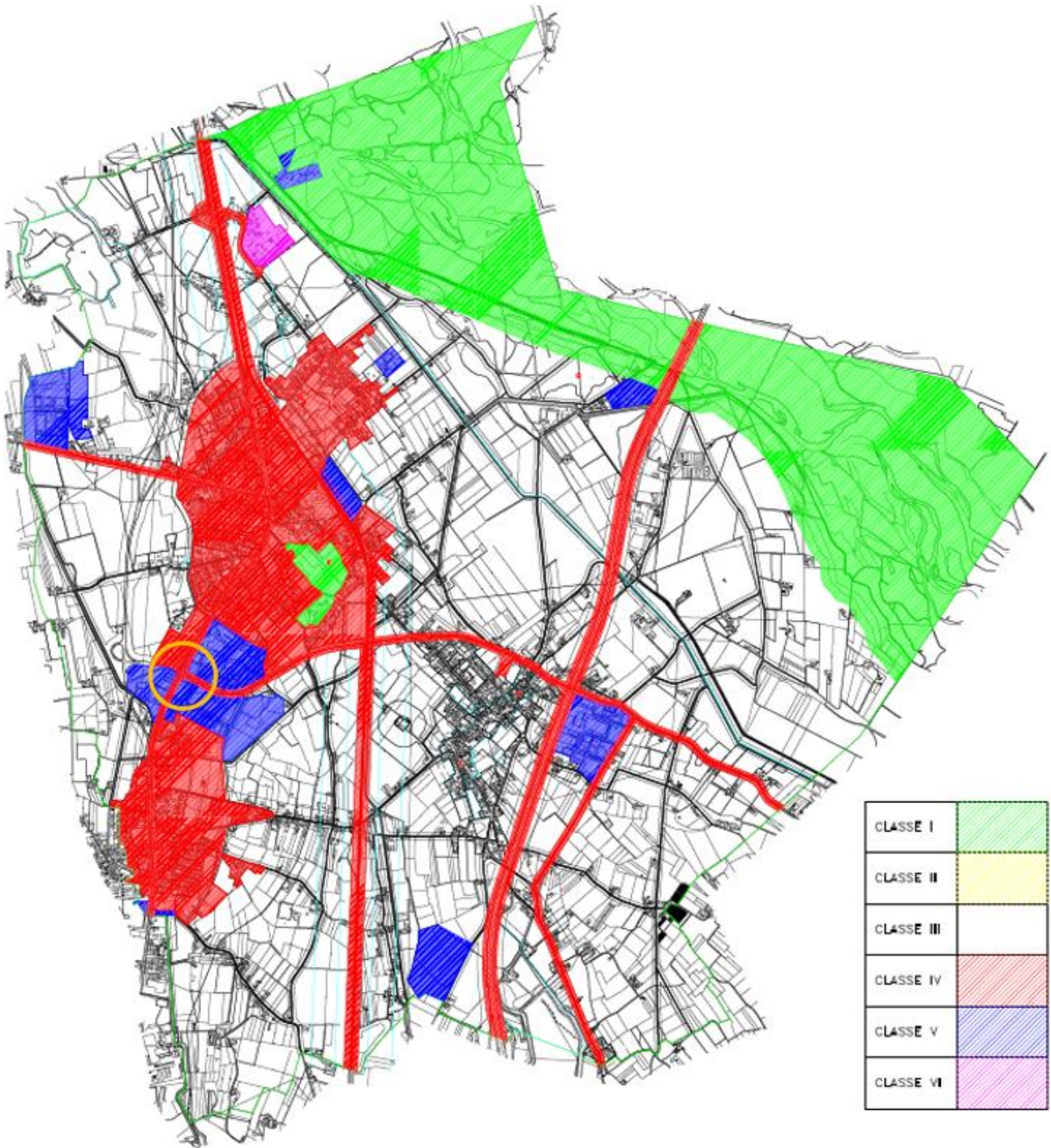


Fig. 24 –Piano di Zoonizzazione acustica - Comune di Spresiano

L'area oggetto dell'intervento ricade in parte in Classe IV e in parte in Classe V.

Le classi di destinazione d'uso del territorio non rappresentano realtà sempre immediatamente riconoscibili, in particolare in un territorio caratterizzato da elevata articolazione degli insediamenti. Tuttavia, partendo dalle

effettive condizioni di fruizione del territorio e dalle destinazioni indicate nel P.R.G., esse sono state individuate seguendo i seguenti criteri di indirizzo riportati nel D.G.R. Veneto 21.09.93 n° 4313.

Classificazione della viabilità

Ai lati delle strade di grande comunicazione, di traffico elevato vengono individuate delle "fasce di pertinenza" di ampiezza pari 30 m per lato. Queste, in base alle indicazioni della Regione Veneto, sono elementi della zonizzazione acustica del territorio, inserite in classe IV e con le relative fasce di transizione vengono a costituire una specie di "zona di esenzione", relativa alla sola rumorosità prodotta dal traffico stradale, rispetto al limite di zona locale, che dovrà, invece, essere rispettato da tutte le sorgenti che interessano tale zona.

Invece le strade locali sono considerate parte integrante dell'area di appartenenza ai fini della classificazione acustica e per queste non viene definita una fascia di pertinenza.

Per quanto riguarda la viabilità, sono state individuate le seguenti vie che presentano maggior traffico di collegamento - attraversamento:

- strada statale n° 13 "Pontebbana", di collegamento Conegliano - Treviso;
- strada provinciale via Montello, di collegamento con il Comune di Arcade;
- strada provinciale via Volta, via Matteotti, via Carducci, di collegamento con il Comune di Maserada;
- strada provinciale via Minzoni, via Vecellio, di collegamento Lovadina – Vascon;
- strada comunale di svincolo dalla Pontebbana e di adduzione alla zona industriale di via Calessani.

Queste sono state individuate come strade di tipo B "strade di grande comunicazione o di traffico elevato", con riferimento al Decreto Interministeriale 01.04.1968 n° 1404, per le quali era già stata prevista nel P.R.G. una apposita fascia di rispetto, che ora è stata inserita in classe IV.

L'autostrada A 27 Venezia – Belluno, strade di tipo A facendo riferimento al Decreto Interministeriale 01.04.1968 n° 1404, è stata inserita in classe IV, unitamente all'apposita fascia di rispetto che era già stata prevista nel P.R.G.

Le altre strade sono state considerate parte integrante dell'area di appartenenza e, quindi, non inserite in una classe a se stante.

4.7 Sistema insediativo

A partire dal secondo dopoguerra il territorio comunale è stato oggetto di profonde trasformazioni dovute alle forti dinamiche insediative che hanno interessato la residenza e l'apparato produttivo.

La crescita del numero dei residenti ha toccato soprattutto a partire dagli anni '90 del secolo scorso livelli sostenuti, visto il ruolo insediativo svolto da Spresiano all'interno del "bilanciere urbano" formato dal polo metropolitano di Treviso e l'area pedemontana coneglianese. Il minor costo delle aree edificabili, la presenza di collegamenti viari di livello superiore ed un consistente tessuto di aziende artigianali ed industriali, hanno favorito lo sviluppo insediativo verso Spresiano dai poli maggiori, innestando problematiche in ordine all'espansione non sempre corretta degli insediamenti ed alla salvaguardia ambientale e paesaggistica.

L'andamento demografico della popolazione comunale residente ai censimenti del secondo dopoguerra indica una costante crescita, tranne una breve stasi nel periodo 1981- 1991.

<i>Popolazione residente ai censimenti in Comune di Spresiano</i>							
Anno	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Residenti	6.814	7.011	7.914	8.652	8.658	9.251	11.666

Fonte: ISTAT

Si può notare come dopo un sostenuto aumento demografico nel periodo 1961-1981 (+23,4%), sia seguito un decennio dominato da una sostanziale stabilità della popolazione residente; successivamente si è riavviato un deciso aumento demografico.

Si evidenzia come il trend di crescita degli ultimi 20 anni, presenti tassi ancor più elevati, di quelli avviati a partire dagli anni '90. È rilevabile come l'ultimo decennio sia il periodo con il maggiore indice di sviluppo demografico.

A Spresiano, come del resto in tutta l'area metropolitana trevigiana, si è configurato un processo di "sprawl" cioè di un'espansione urbana, non pianificata o scarsamente pianificata, caratterizzata dalla diffusione di aree a bassa densità insediativa, che proprio nelle aree di cintura e transizione, quali Spresiano, esplicitano con maggiore evidenza le trasformazioni urbane dovute a processi di espansione abitativa e delocalizzazione di attività produttive.

La necessità di queste ultime di avvalersi di una rete viaria diffusa in grado di consentire rapidi spostamenti di merci e persone ha comportato una loro "esplosione" insediativa, favorendo localizzazioni di tipo lineare lungo la viabilità stradale e "trascinando" in questa logica anche le aree residenziali.

Il risultato di questi processi è la formazione della "città diffusa" cioè di uno spazio urbano vasto, dove oltre alla commistione tra diverse funzioni e grande occupazione del territorio. Il connotato maggiormente distintivo è quello della diversa concezione spazio/temporale: si privilegia il tempo rispetto alla distanza negli spostamenti all'interno del territorio; va però sottolineato come la tenuta del sistema urbano viene assicurata dal trasporto

privato di massa su gomma (automobile), con conseguente aumento dei consumi energetici e dell'inquinamento atmosferico ed acustico lungo i principali assi urbani. Gli effetti negativi di questi ultimi sulla qualità abitativa, contribuisce, tra gli altri, a generare una domanda di abitazioni sempre più lontane dai nuclei centrali maggiormente inquinati. Sebbene a Spresiano, differentemente da altre realtà simili, questi effetti siano stati in parte contenuti a seguito dell'approvazione nel 1967 di un primo Piano Regolatore Generale, sempre più si avverte l'esigenza di riscoprire le positive intenzioni legate al recupero, al ripristino, alla manutenzione del patrimonio ambientale esistente, in contrapposizione a politiche del territorio che per vari decenni hanno agevolato l'aggregazione policentrica e la città diffusa, con l'ausilio di norme di legge (quale ad esempio la ex L.R. 24/85) che, di fatto, hanno avallato e protetto una sorta di edificabilità "non meditata", in aperta contrapposizione agli obiettivi di tutela del territorio.

5. POTENZIALI EFFETTI SULL'AMBIENTE

L'intervento proposto, come rilevato all'interno del presente documento, non comporta l'inserimento di un nuovo elemento infrastrutturale, andando di fatto a riorganizzare il nodo esistente. La modifica proposta è funzionale alla messa in sicurezza dell'intersezione, migliorando anche la funzionalità e fluidità del nodo.

In tal senso gli effetti ambientali stimabili, già in questa fase preliminare, non sono connessi alla realizzazione di un nuovo elemento antropico, e in particolare di natura infrastrutturale, quanto piuttosto alla modifica dell'assetto locale. Sulla base delle analisi condotte emerge come lo spazio in oggetto sia già interessato dalla presenza di elementi antropici, in particolare in riferimento alla SS 13 e all'area commerciale/industriale, e sottoposto a pressioni antropiche significative. Tra queste primariamente il traffico veicolare sostenuto dalla statale e attratto dalla realtà commerciale, industriale e del settore terziario.

È stato verificato come l'area oggetto di trasformazione e gli spazi limitrofi non presentino valenze ambientali significative. A seguito della presente premessa, i riassumo di seguito le stime dei possibili effetti potenzialmente generati dalla proposta d'intervento

In riferimento all'assetto previsto dal progetto si considera in prima istanza la modifica dello stato dei luoghi in relazione all'incremento di suolo antropizzato. La proposta d'intervento comporta un incremento della superficie occupata dalla sede stradale, sia per quanto riguarda la rotatoria in sé che gli innesti a est. Si tratta in parte di occupazioni di aree di pertinenza stradale e posti lungo il margine stradale.

L'incremento delle superfici impermeabilizzate viene compensato tramite la creazione di un sistema di invasi, e la gestione delle acque è stata sviluppata in modo da non alterare le dinamiche idrauliche locali.

La realizzazione dell'opera non comporta riduzioni di spazi classificati come di valore ambientale.

La riorganizzazione del nodo in sé non comporta incrementi di flussi di traffico, pertanto si stima come gli effetti indotti dal traffico stesso, con particolare riferimento al clima acustico e qualità dell'aria, risulteranno essenzialmente nulli rispetto alla situazione in essere.

Potenziali effetti si potranno avere invece durante la fase di realizzazione delle opere.

In fase di cantiere gli effetti più rilevanti potranno riguardare la produzione di polvere e gas e l'incremento della rumorosità. Gli effetti più rilevanti si potranno avere in concomitanza con le opere di scavo e demolizione del sedime stradale esistente. Gli effetti sono connessi alle lavorazioni in sé e alle emissioni prodotte dai mezzi utilizzati.

Va tuttavia evidenziato come tali attività saranno concentrate in alcuni momenti, e pertanto gli effetti più significativi non si svilupperanno in modo continuativo o per periodi prolungati. Si tratta pertanto di alterazioni limitate con carattere temporaneo e discontinuo.

Va inoltre rilevato come nell'intorno non siano presenti recettori sensibili di particolare fragilità.

La corretta gestione delle attività di cantiere, con particolare riferimento alla messa in sicurezza dei corpi idrici e gestione dei rifiuti e materiali di risulta, anche in osservanza delle vigenti normative e indirizzi degli enti gestori, assicurano che non vi siano effetti rilevanti sull'ambiente.

Si stima come l'intervento in sé non comporti alterazioni significative del quadro paesaggistico locale, considerando in primo luogo i caratteri dell'intervento e la specifica localizzazione. Le opere non andranno ad interferire con elementi e caratteri di significatività paesaggistica, collocandosi a cavallo dell'asse della SS13.

Le alterazioni riguardano, inoltre, spazi marginali che non interferiscono con la qualità complessiva, senza comportare frammentazione del tessuto urbano.

L'intervento non genererà effetti negativi significativi rispetto al grado di conservazione dei siti della Rete Natura 2000, in riferimento a quanto previsto dalla legislazione nazionale e regionale.

In sintesi non si rilevano situazioni in grado di alterare le dinamiche ambientali locali, non stimando effetti negativi significativi in relazione alla modifica degli spazi usati degli stessi una volta realizzate le opere di progetto.

Non si rilevano incongruenze o incompatibilità tra la proposta in oggetto e il quadro pianificatori vigente, evidenziando come il PRG del Comune di Spresiano preveda la realizzazione di un nuovo asse stradale in corrispondenza del nodo oggetto d'intervento.

ARIA ED ATMOSFERA

Le emissioni di inquinanti in atmosfera in fase di costruzione sono pertanto imputabili essenzialmente alle polveri derivanti dai materiali movimentati ed alle polveri e ai fumi di scarico delle macchine e dei mezzi pesanti impiegati.

Si può ragionevolmente affermare che il relativo impatto sull'atmosfera sia da considerarsi quanto meno basso, in quanto i mezzi al lavoro costituiscono una presenza temporanea totalmente assimilabile al transito

veicolare di automezzi. Il disturbo derivante dalle attività di cantiere per produzione di inquinamento (gas di scarico) e polveri è dunque limitato, in quanto i mezzi utilizzati sono in numero limitato, saranno adottati tutti gli idonei accorgimenti di prevenzione ed il periodo di esecuzione dei lavori è contenuto.

Per quanto riguarda le polveri originate dal movimento dei mezzi si precisa inoltre che i mezzi di trasporto procederanno sempre a bassa velocità e le piste di cantiere saranno sempre mantenute bagnate.

Ai fini di una mitigazione dei possibili effetti indotti sulla componente atmosfera dovranno comunque trovare applicazione durante il cantiere i seguenti accorgimenti e mitigazioni:

- l'impiego di mezzi in buone condizioni di funzionamento curandone la manutenzione e prevedendo l'utilizzo di carburanti di alta qualità;
- lo spegnimento dei mezzi quando non necessari;
- il transito dei mezzi sempre a bassa velocità;
- l'umidificazione dei tratti di strada sterrati nei periodi secchi;
- la bagnatura degli inerti prima della loro movimentazione.

L'intervento di progetto consiste in una modificazione dell'attuale configurazione dell'intersezione stradale per garantire una migliore fluidificazione del traffico veicolare.

I parametri che definiscono le diverse possibili situazioni in termini di diffusione di inquinanti in atmosfera, sono rappresentati in primo luogo dai fattori progettuali (in questo caso dalle condizioni di flusso e dalle caratteristiche del traffico veicolare) ed in secondo luogo dalle peculiarità territoriali, orografiche e dalla situazione meteorologica.

In considerazione del fatto che le condizioni meteorologiche non variano e che i flussi di traffico si ritengono sostanzialmente gli stessi rispetto allo stato attuale, non si ritiene che la soluzione prevista possa determinare impatti superiori in termini di inquinamento atmosferico rispetto a quanto si può evidenziare oggi.

Obiettivo dell'intervento è la fluidificazione dello scorrimento degli automezzi, con miglioramenti delle qualità degli spazi.

SUOLO E SOTTOSUOLO:

L'intervento di progetto si inserisce all'interno di un ambito stradale in Comune di Spresiano e consiste in una riconfigurazione stradale, mediante realizzazione di una rotatoria.

L'uso attuale del suolo rimane sostanzialmente la medesima dell'attuale. L'ambito territoriale dove è prevista la realizzazione del progetto è un'area in prevalenza già asfaltata.

Non sono prevedibili impatti e/o modificazioni della geomorfologia territoriale.

La nuova configurazione progettuale determina un aumento dell'impronta stradale prevedendo l'occupazione di alcune aree private marginali, anche se di modeste estensioni. Si considera in tal senso un

incremento di spazi artificiali senza comunque coinvolgere spazi o estensioni tali da avere effetti significativi in relazione alle capacità ambientali dei suoli non urbanizzati.

Durante la fase di cantiere i principali impatti possono ritenersi connessi alle attività di produzione di materiali di risulta in seguito alla demolizione della pavimentazione stradale esistente, alle attività di sbancamento e, infine, alla formazione del rilevato e alla realizzazione della sovrastruttura stradale.

In particolare, gli interventi di demolizione e sbancamento possono indurre alla produzione di terre ed inerti da dovere smaltire in discarica; la realizzazione di rilevati e sovrastruttura stradale rendono invece necessario l'approvvigionamento di terre ed inerti pregiati.

Inoltre, le attività di approntamento delle aree di cantiere e lo scotico dello strato vegetale potrebbero dare luogo a consumo di suolo e quindi di strati pedogenizzati, interessando comunque gli spazi prossimi al sedime stradale della SS 13.

L'intervento è comunque di lieve entità e non sono previsti effetti negativi sulle componenti suolo e sottosuolo. La realizzazione delle opere in progetto prevede l'occupazione di aree in prevalenza già pavimentate o comunque già adibite al transito degli autoveicoli, pertanto la perdita di terreni e di spazi ad altro risulta minimale.

ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE:

I lavori sono localizzati pressoché interamente all'interno della rete stradale esistente e non interferiscono con corsi d'acqua, canali e/o elementi della rete di scolo.

Gli impatti determinabili dalla fase di cantiere sono riconducibili agli sversamenti accidentali ed all'utilizzo di forniture idriche per le lavorazioni. Il cantiere prevede la necessità di fornitura idrica esterna. Tutto il cantiere sarà attrezzato con impianti di trattamento dei reflui domestici e dei reflui industriali; il rilascio delle acque utilizzate dovrà avvenire nel rispetto dei limiti quali-quantitativi previsti dalla legge.

In fase di esercizio la qualità delle risorse idriche rimarrà inalterata, anche in considerazione del fatto che di fatto la rete di scolo delle acque superficiali non viene modificata a seguito dell'intervento, se non in modo puntuale e marginale.

Le operazioni necessarie non comporteranno alcun attingimento di acque dal sottosuolo. Durante la fase di esercizio, le possibili alterazioni con la componente idrica sotterranea possono essere ricondotte all'incremento della superficie di impronta della intersezione.

Per quanto concerne il traffico veicolare, l'interferenza deriva dal rilascio sulla pavimentazione stradale di sostanze inquinanti che, in seguito al dilavamento della piattaforma, potrebbero addurre inquinanti sia alle acque superficiali che sotterranee. Va tuttavia rilevato come l'intervento non comporti incrementi di mezzi transitanti nell'area rispetto allo stato attuale, pertanto tale potenziale effetto si stima nullo.

Non si ritiene che la nuova configurazione possa determinare impatti negativi sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee. Non sono previsti impianti di trattamento delle acque di piattaforma, e lo smaltimento delle acque stesse avviene in parte nella rete fognaria e in parte direttamente nei canali esistenti.

FLORA E FAUNA:

L'intervento di fatto non interessa in maniera significativa parti di territorio con vegetazione di pregio in quanto l'ampliamento stradale, rispetto all'attuale occupazione dell'incrocio, risulta assai modesto e del tutto marginale. L'esecuzione dei lavori in progetto non costituisce particolare criticità per l'eliminazione e/o danneggiamento di vegetazione di potenziale interesse naturalistico/conservazionistico.

In considerazione dell'attuale situazione ambientale, caratterizzata da elevati livelli di disturbo, determinati dalla presenza della rete viaria, non si ipotizzano nel sito di progetto presenze faunistiche significative e/o di particolare interesse ecologico.

Gli effetti dovuti ad una diretta interazione dei lavori sulle risorse biotiche che caratterizzano le aree di intervento possono considerarsi trascurabili, in primo luogo perché nelle zone in questione, in quanto antropizzate e soggette a disturbo (traffico veicolare, frequentazione in genere), non si ipotizzano presenze faunistiche di particolare interesse, in secondo luogo perché il disturbo causato dalla fase di cantiere può semplicemente determinare l'allontanamento temporaneo di quegli individui animali che possono trovarsi a sostare occasionalmente nell'area e la migrazione degli stessi verso siti meno esposti.

Il contesto territoriale immediatamente all'esterno del perimetro del cantiere è interessato dalla presenza di ambienti che già presentano un elevato livello di disturbo.

ECOSISTEMI:

Il progetto e le operazioni di cantiere, considerato anche il traffico previsto, per propria tipologia (limitata estensione) non si ritiene possano essere causa di alterazione della funzionalità ecologica del territorio a scala di area vasta, in quanto consistono in operazioni puntuali, localizzate in un ambito stradale (immediatamente al di fuori di siti di interesse naturalistico e quindi di nodi e corridoi strategici della rete ecologica territoriale), temporanee e reversibili.

PAESAGGIO

Le modifiche previste non sono tali alterare in modo significativo il quadro paesaggistico di riferimento, andando ad intervenire comunque in prossimità di spazi già antropizzati, dove non sono presenti elementi di valore percettivo o spazi agricoli integri. Le opere di fatto confermano e consolidano lo stato dei luoghi, senza comunque determinare variazioni significative del profilo dell'area o l'inserimento di elementi che non siano già presenti.

Il progetto prevede comunque la realizzazione di spazi verdi all'interno delle aree intercluse dalla viabilità che mitigano, in parte, l'artificialità dello spazio in oggetto.

Le aree di intervento non ricadano in area soggetta a tutela paesaggistica.

EMISSIONI ACUSTICHE

in fase di esercizio, dal momento che l'intervento in sé non comporta incrementi di carichi trasportistici, si stima come non si determinino nuove criticità lungo il previsto tracciato stradale.

Per quanto riguarda la fase di costruzione, le problematiche acustiche, stante la natura logistica delle aree di cantiere, riguardano esclusivamente il fronte avanzamento lavori.

Considerando come sorgenti di rumore i macchinari considerati per la tipologia costruttiva rilevato e considerata la temporaneità di tali impatti acustici ed allo stato attuale delle ipotesi di assetto del cantiere, si può prevedere che le attività di costruzione modifichino solo transitoriamente in modo significativo i livelli acustici attuali lungo il fronte avanzamento lavori.

Qualora i livelli previsti nelle zone di attività risultino superiori ai limiti delle zonizzazioni acustiche in atto sarà necessario richiedere al Comune l'autorizzazione temporanea in deroga per attività di cantiere in conformità di quanto in merito previsto dalla legge 447/1995. In tale sede si identificherà l'eventuale localizzazione di interventi di mitigazione consistenti in barriere acustiche mobili.

In considerazione dell'attuale destinazione d'uso dell'area circostante l'ambito di progetto, dell'assenza di ricettori sensibili e/o residenziali e del fatto che il progetto consiste in una mera riconfigurazione di una intersezione stradale esistente non sono prevedibili effetti significativi in termini di impatto acustico.

VIBRAZIONI:

Le problematiche che insorgono per effetto della vibrazione sul corpo umano sono di diversa entità e qualità: la vibrazione può essere fonte di fastidio se interferisce con lo svolgimento desiderato di un'attività, può causare malesseri momentanei, affaticamento con progressiva riduzione nelle capacità di svolgere un'attività, può essere, infine, causa prima, o concausa scatenante, di patologie.

L'analisi delle normative di settore mette in evidenza, comunque, che la soglia del disturbo indotto dalle vibrazioni è nettamente inferiore a quella relativa al danno strutturale (indotto su edifici residenziali e simili). Date le assunzioni realizzative e di esercizio adottate, si può ragionevolmente ritenere che questo fattore ambientale non generi condizioni né di rischio, né di potenziale disturbo per la salute pubblica.

Relativamente alla fase di cantierizzazione, ove potessero essere raggiunti i valori indicati dalle norme tecniche, si provvederà a verifiche di dettaglio in merito ai suddetti effetti ed al dimensionamento dei necessari interventi di mitigazione.

RIFIUTI:

Tutti i rifiuti prodotti in fase di cantiere (rifiuti speciali non pericolosi) saranno conferiti a discarica autorizzata ai sensi delle normative vigenti in materia.

SALUTE DELLE PERSONE:

Gli interventi non compromettono in modo alcuno la salute pubblica, né individuale, data la natura, le dimensioni, la funzione e le modalità di utilizzo delle tecnologie in uso.

La valutazione del pericolo di incidenti rientra nella casistica riferita al tipo di lavori e cantiere previsti e pertanto non si prevedono rischi di particolare rilevanza. La sicurezza per le persone, del cantiere e dei lavoratori, sono garantite dal rispetto della normativa vigente in tema di sicurezza (D.Lgs. 81/2008e ss.mm.ii).

L'accesso al cantiere sarà precluso ai non addetti mediante idonea segnaletica ed idonee recinzioni/strutture a norma di sicurezza.

In relazione alla salute ed al benessere dell'uomo si rilevano possibili disturbi ulteriori, rispetto a quanto già in essere nella fase attuale, esclusivamente durante i lavori di cantiere. Durante le operazioni può essere prevista oltre che la produzione di rumore e di polveri una certa alterazione della circolazione viaria che sarà comunque mantenuta aperta.

Non sono prevedibili effetti significativi e/o criticità sulla salute ed il benessere dell'uomo in fase di esercizio.

L'intervento porterà ad un miglioramento della circolazione stradale nell'ambito di interesse considerate le nuove necessità di accesso, con particolare riferimento alla sicurezza dell'utenza.

Dal momento che l'intervento in se non comporta incremento di mezzi, non si stimano significativi incrementi delle concentrazioni di polveri e gas che possano avere effetti sulla salute umana; oltre a ciò si evidenzia come nell'intorno non siano presenti recettori caratterizzati da particolare sensibilità (scuole, ospedali, ...), e le abitazioni prossime al nodo siano in numero esiguo.

SISTEMA INSEDIATIVO

L'intervento, come visto, è funzionale alla messa in sicurezza di un nodo particolarmente critico. Non operando all'interno o prossimità di spazi fortemente urbanizzati, gli effetti hanno relazione limitata all'interno del sistema, ma tuttavia determinano una variazione significativa a livello locale. La configurazione prevista, infatti, assicura una maggiore funzionalità e fruibilità dell'area commerciale e industriale, con ricadute positive per il polo e di riflesso per il sistema economico locale.

Da evidenziare inoltre come il nuovo assetto rende maggiormente sicura l'immissione sulla SS 13 dalla Via Alessandro Volta, caratterizzata da forte traffico veicolare pesante.

La realizzazione della rotatoria, inoltre, permetterà di ridurre la velocità dei mezzi transitanti, con ulteriori effetti sulla sicurezza stradale.

6. COMPATIBILITÀ DELL'INTERVENTO

Come emerso dalle analisi condotte, l'area in oggetto non è caratterizzata da valenze ambientali di particolare significatività o unicità. Il sito si colloca all'interno di un ambito vasto caratterizzato da elementi antropici di particolare rilievo. In tal senso ci si confronta con uno spazio già alterato in relazione alla presenza di elementi di carattere insediativo e infrastrutturale.

L'intervento non comporta l'inserimento di un nuovo elemento, ma piuttosto la riorganizzazione del nodo già esistente. La realizzazione dell'opera, pertanto, non comporta una modifica evidente dello stato dei luoghi. Le alterazioni risultano limitate, e riguardano essenzialmente la diversa conformazione dell'intersezione, con conseguente incremento degli spazi occupati dalla sede stradale, in prossimità del nodo già esistente. Trattandosi di spazi di pertinenza della viabilità in essere, e occupazione di aree marginali rispetto alla SS 13 non si rilevano modifiche o riduzioni significative degli spazi non urbanizzati, evidenziando come si interessino spazi che non hanno valenza ambientale o naturalistica.

Il progetto in esame consiste nell'adeguamento di una intersezione esistente che si presenta ad oggi secondo la configurazione a raso in cui si innestano la strada statale S.S. 13 e la strada locale via A. Volta.

Per la risoluzione del nodo si prevede la costruzione di un'ampia rotatoria a raso, servita da rami di approccio e raccordo alla viabilità esistente oltre ad un ulteriore braccio lungo la direttrice di via A. Volta; la rotatoria in progetto presenta una corona giratoria con diametro esterno pari a 40.00 metri, corsia di larghezza totale pari a 6.00 metri. Le corsie di ingresso e uscita hanno larghezza rispettivamente pari a 3.50 metri e 4.50 metri.

L'aiuola centrale e le isole divisionali spartitraffico saranno sistemate a prato a verde. In ragione di questo intervento e tenuto conto del dettato normativo, l'analisi delle modificazioni e/o alterazioni determinate dagli interventi in progetto è stata sviluppata secondo i seguenti punti:

- L'intervento non comporta alcuna modifica o variazione della struttura morfologica ed antropica esistente;
- L'intervento prevede sbancamenti per la realizzazione di opere in sotterraneo con successivo rinterro erboso. In virtù di ciò l'intervento in progetto non incide sullo skyline naturale ed antropico;
- L'infrastruttura in virtù della sua localizzazione e dimensione non incide sulla funzionalità ecologica, idraulica ed idrogeologica dell'area;
- In ragione della sistemazione dell'intersezione esistente si esclude la sussistenza di modifiche dell'assetto percettivo del luogo sia nei riguardi della visibilità per i veicoli che per lo scenario panoramico del sito; l'intervento in progetto prevederà elementi di corredo realizzate mediante caratteri costruttivi, materici e coloristici tali da non inficiare le caratteristiche paesaggistiche dell'area.

Le opere di progetto garantiranno molteplici funzioni quali quella di miglioramento dei flussi veicolari di traffico, di riqualificazione del tratto stradale esistente e non ultimo una maggiore protezione nei riguardi delle utenze deboli.

Gli effetti sopra riportati sono stati valutati nella fase di progettazione e si è cercato di mitigare tali effetti realizzando delle opere che abbiano il minor impatto con l'ambiente circostante. Nell'immagini che seguono in cui è rappresentata la simulazione del progetto nel contesto è mostrato come l'intervento contribuisce a valorizzare la percezione visiva degli elementi più significativi e connotanti il paesaggio e il panorama complessivo dell'area.

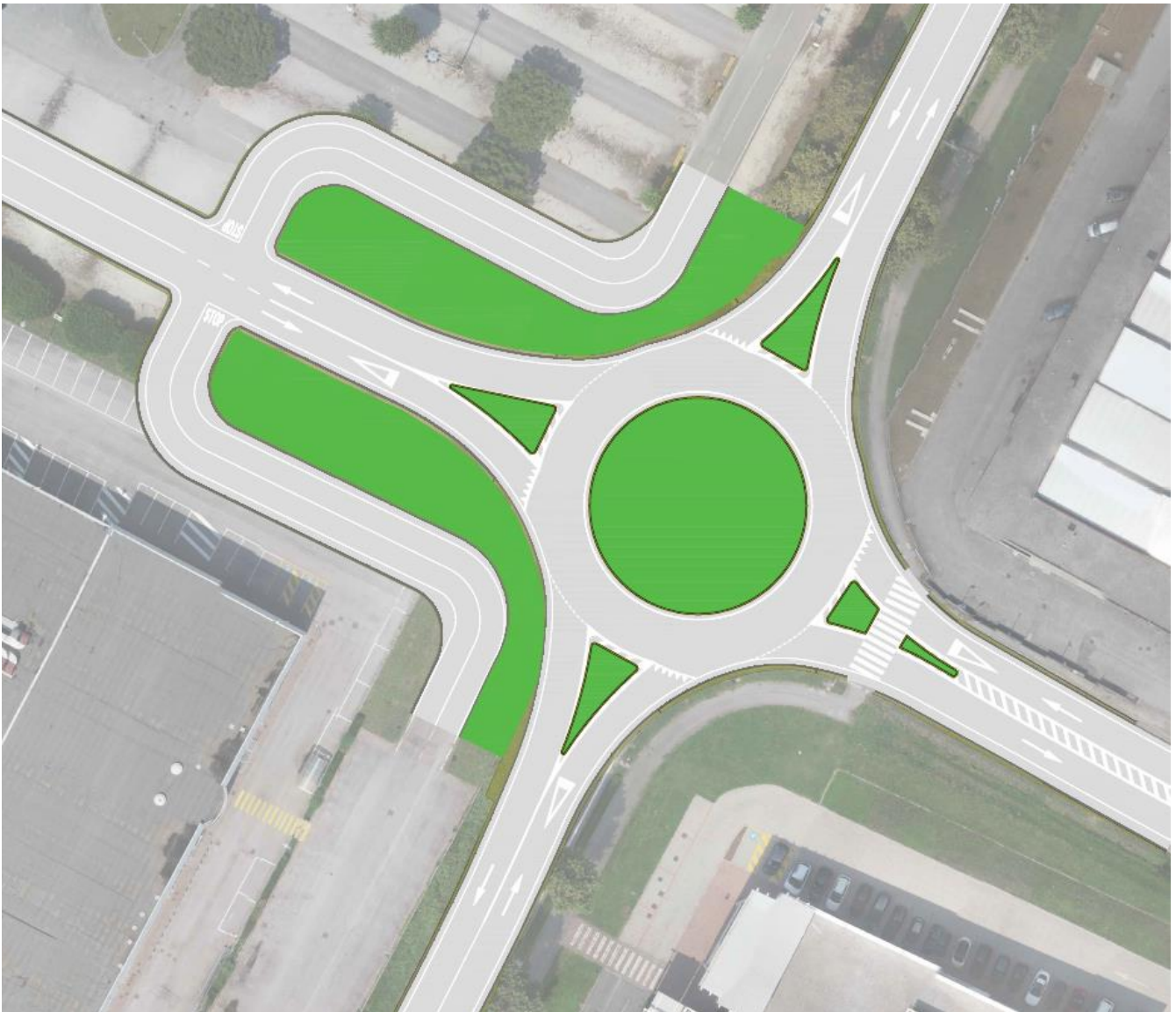


Fig. 25 - Foto inserimento su Ortofoto



Fig. 26 - Foto inserimento Vista 1 - Via Alessandro Volta



Fig. 27 - Foto inserimento Vista 2 - SS.13 direzione Conegliano



Fig. 28 - Foto inserimento Vista 3 - SS.13 direzione Treviso