

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

PROGETTO ESECUTIVO

PROGETTISTA

Ing. Antonino Gallo

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE



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

DIRETTORE TECNICO: Ing. Walter Cosenza

IL GEOLOGO

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Ing. Umberto Vassallo

CSP

RELAZIONE PAESAGGISTICA

CODICE PROGETTO

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

NOME FILE

T00ES00AMBRE01A_RELAZIONE_PAESAGGISTICA.DOC

CODICE
ELAB.

T00ES00AMBRE01

REVISIONE

A

D

C

B

A

REV.

DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

INDICE

| | | |
|-----|--|----|
| 1. | PREMESSA | 2 |
| 2. | LOCALIZZAZIONE E TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO | 3 |
| 2.1 | Ubicazione dell'intervento | 3 |
| 2.2 | Tipologia dell'intervento | 5 |
| 2.3 | Carattere dell'intervento | 6 |
| 3. | ANALISI DELLO STATO ATTUALE..... | 6 |
| 3.1 | Contesto paesaggistico | 6 |
| 3.2 | Descrizione dei caratteri del contesto e dell'area di intervento | 6 |
| 3.3 | Uso dei suoli e degli edifici | 14 |
| 3.4 | Uso attuale effettivo dell'area di intervento | 14 |
| 3.5 | Classificazione territoriale, urbanistica e di settore dell'area interessata dall'intervento | 14 |
| 3.6 | Documentazione fotografica | 39 |
| 3.7 | Il vincolo paesaggistico | 40 |
| 4. | PROGETTO - DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO | 41 |
| 4.1 | Descrizione sintetica dell'intervento | 41 |
| 4.2 | Caratteristiche geometriche dell'intervento | 41 |
| 4.3 | Caratteristiche costruttive e materiche dell'intervento..... | 43 |
| 4.4 | Attrezzature di corredo e opere minori | 43 |
| 5. | COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA..... | 44 |
| 5.1 | Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera..... | 44 |
| 5.2 | Mitigazione dell'impatto dell'intervento | 44 |

Compatibilità Paesaggistica

ART. 146 - 3° C.- DLGS 42/04

“Relazione paesaggistica semplificata”

INTERVENTI SOTTOPOSTI A PROCEDURA AUTORIZZATORIA SEMPLIFICATA

D.P.R. 13 Febbraio 2017, N. 31

1. PREMESSA

La presente relazione paesaggistica si pone l'obiettivo di fornire all'Amministrazione competente tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento oggetto della presente istanza.

Per la stesura della relazione paesaggistica si adotta l'impostazione definita, nella struttura e nei contenuti, della normativa nazionale sui beni paesaggistici di seguito riportata:

- D. Lgs n. 42 del 22/1/2004 c.d. “Codice dei beni culturali e del paesaggio”, così come modificato dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 156 e D. Lgs. 24 marzo 2006, n. 157, nonché dal D. Lgs. 26 marzo 2008, n. 62 e D. Lgs. 26 marzo 2008, n. 63;

- DPCM 12 Dicembre 2005, “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica”;

- D.P.R. 13 Febbraio 2017 n.31, “Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura semplificata”.

Il D.P.C.M. 12/12/2005, “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42”, nell'allegato 1, “Relazione Paesaggistica”, definisce finalità, criteri di relazione e contenuti di tale elaborato mentre il D.P.R. 13/02/2017 n. 31 identifica gli interventi sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata - allegato B - e ne produce modello compilatorio schematico ai fini di una corretta compilazione della Relazione - allegato D.

La Relazione Paesaggistica deve dar conto dello stato dei luoghi prima dell'esecuzione delle opere previste, delle caratteristiche progettuali dell'intervento e dello stato dei luoghi dopo l'intervento, motivando quest'ultimo in riferimento ai caratteri specifici del contesto paesaggistico interessato.

I contenuti della relazione paesaggistica sono articolati nelle due seguenti parti:

- I° parte volta a descrivere lo stato attuale del bene paesaggistico interessato, del contesto nel quale esso si colloca ed a documentare la presenza di elementi di valore paesaggistico in concomitanza allo studio della normativa regionale, provinciale, comunale e di settore.

- II° parte la cui finalità è quella di individuare gli impatti sul paesaggio determinati dalle trasformazioni proposte e gli interventi di mitigazione e/o compensazione che si rendono necessari.

2. LOCALIZZAZIONE E TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO

2.1 Ubicazione dell'intervento

L'intervento è localizzato nel Comune di Spresiano, Provincia di Treviso, al km 34+000 della SS.13 "Pontebbana" – incrocio con la Via Alessandro Volta.



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

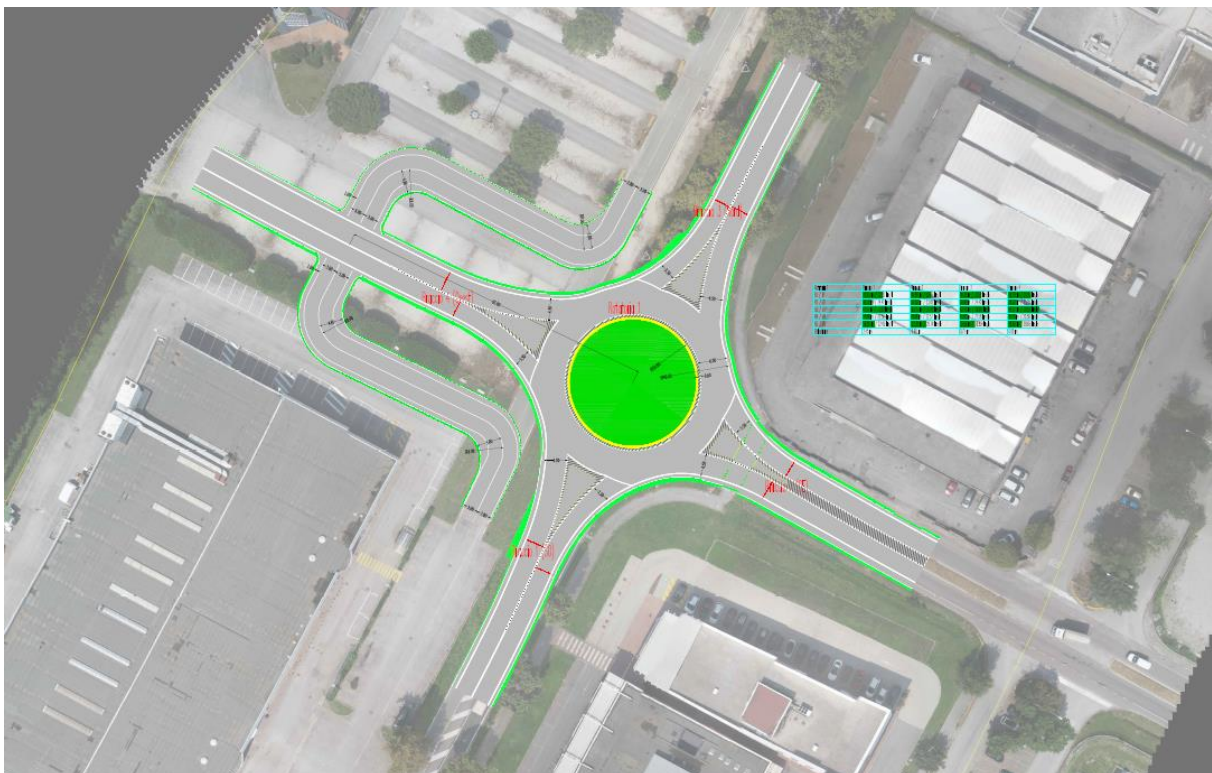


Figura 2 – Sovrapposizione intervento su ortofoto

2.2 Tipologia dell'intervento

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.

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.

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.

2.3 Carattere dell'intervento

- TEMPORANEO O STAGIONALE
- PERMANENTE: A) FISSO
- B) RIMOVIBILE

3. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

3.1 Contesto paesaggistico

- MONTANO
- PEDEMONTANO E COLLINARE
- DELLA PIANURA
- LAGUNARE, COSTIERO E DELLA BONIFICA RECENTE

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.

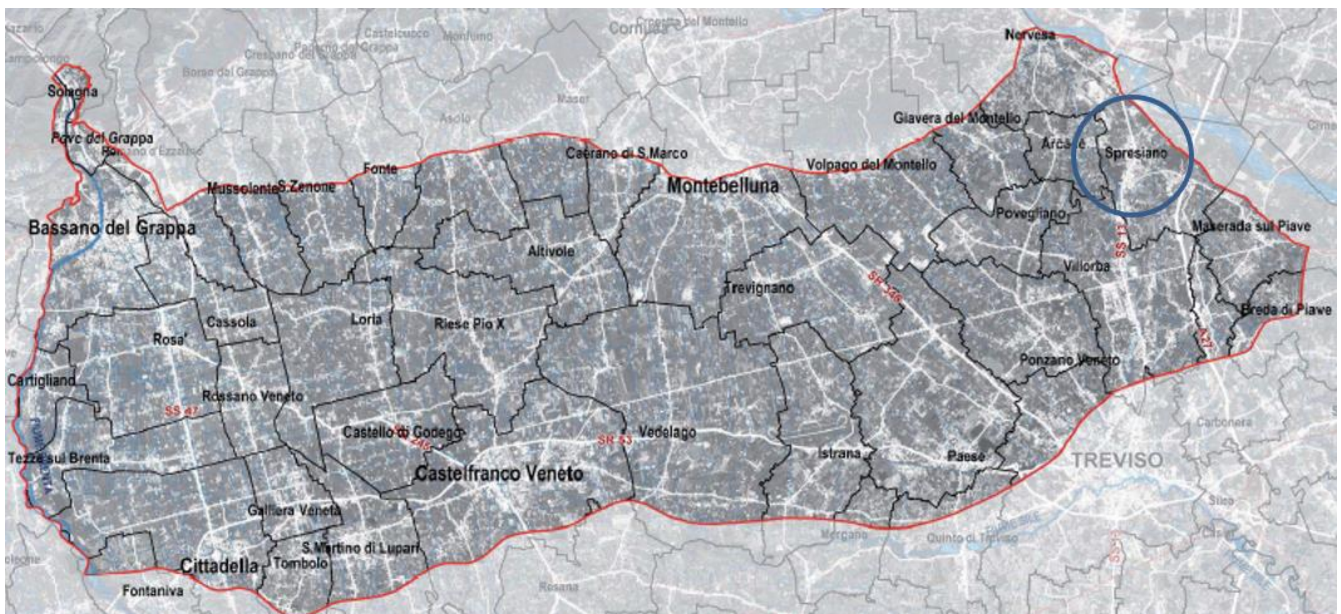


Figura 6 – Estratto dell'Atlante Ricognitivo del Veneto con individuazione dell'area oggetto d'intervento

3.2 Descrizione dei caratteri del contesto e dell'area di intervento

Nella **Carta dei suoli del Veneto** in cui 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 (RVT5)

REGIONE DI SUOLI: 18.8 - Pianura Padano-Veneta.

PROVINCIA DI SUOLI: AA - Alta pianura antica, ghiaiosa e calcarea, costituita da depositi fluvio-glaciali localmente terrazzati e secondariamente da pianure alluvionali dei torrenti prealpini (risalente all'ultima glaciazione).

SISTEMA DI SUOLI: AA2 - Suoli della pianura ghiaiosa fluvio-glaciale, con poche tracce di idrografia relitta, formati da sabbie e ghiaie, da fortemente a estremamente calcaree.



Pianura ghiaiosa fluvio-glaciale 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 delineazioni 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 fluvio-glaciale, con tracce di canali intrecciati

Materiale parentale e substrato: depositi fluvio-glaciali, estremamente calcarei; sabbiosi ghiaiosi.

Uso del suolo: mais e secondariamente vigneti, prati permanenti asciutti.

Non suolo: consumato 29%; acque 1%.

Capacità d'uso (LCC): IIIs

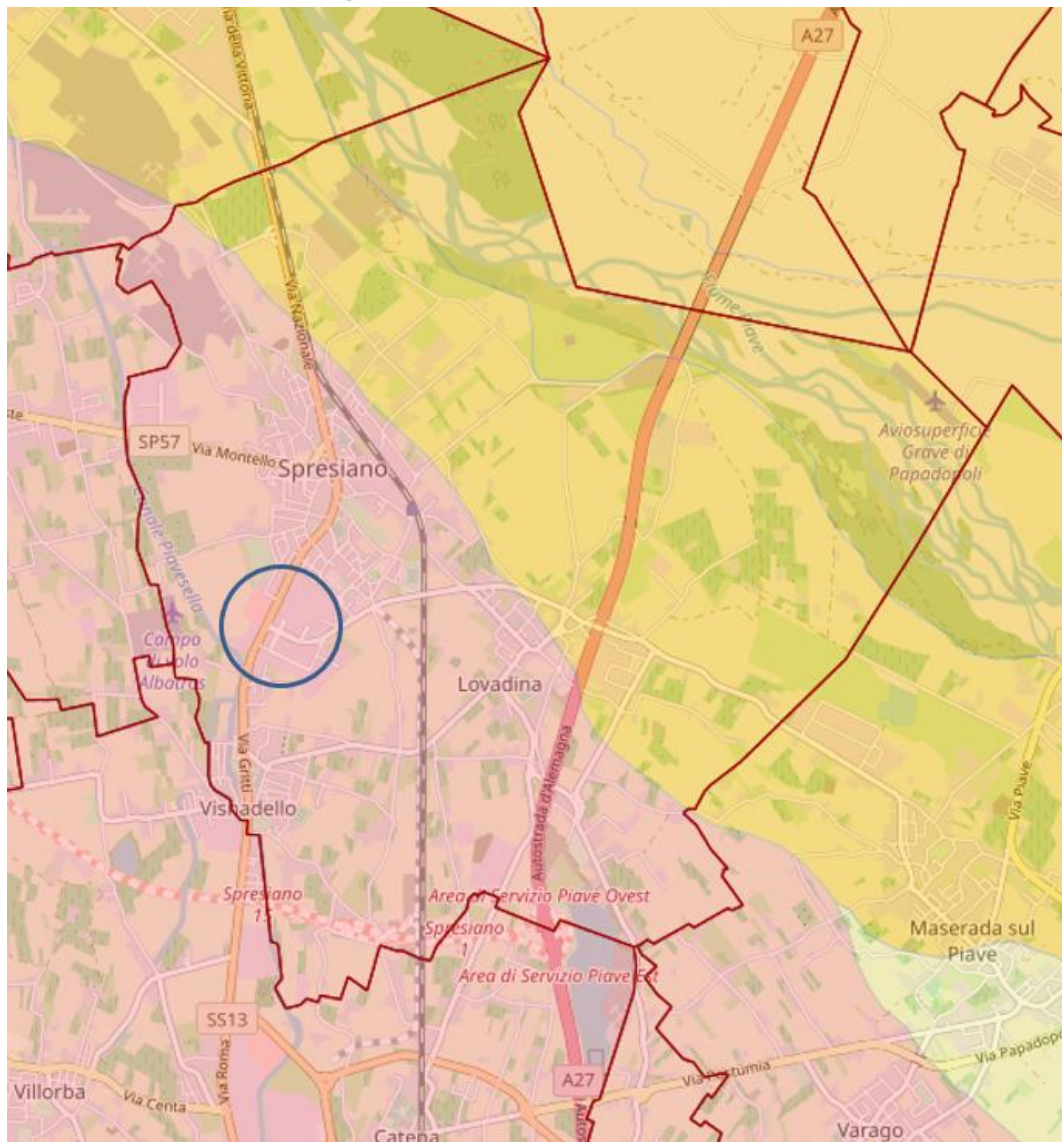


Fig. 7 – Carta dei suoli del Veneto

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 9 -Tav.71); l'opera infatti sarà realizzata a circa 3.00 km direzione sud-ovest dalla zona perimetrata.

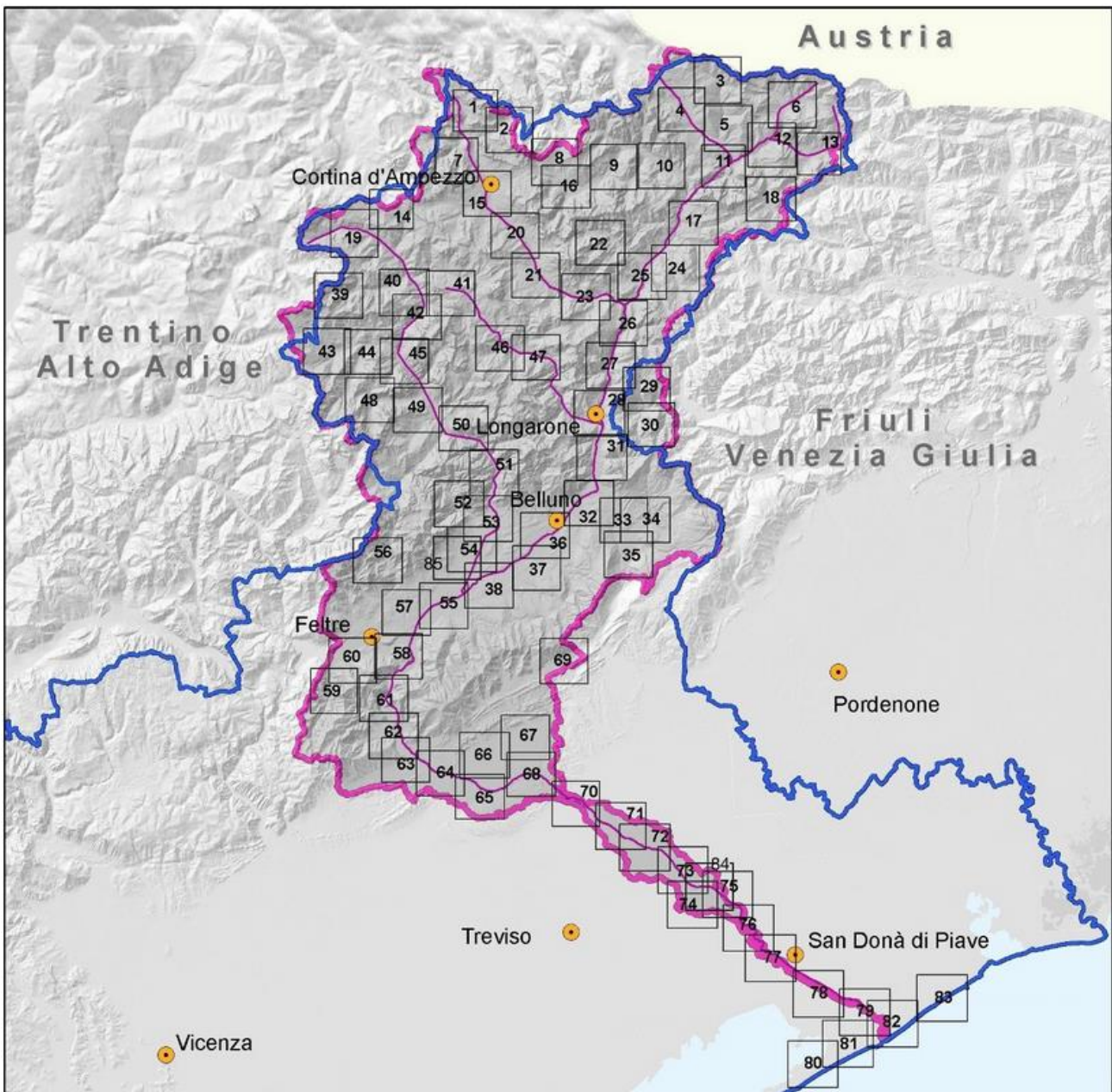


Fig.8 – Bacino del fiume Piave – Individuazione Tavole di Pericolosità Idraulica

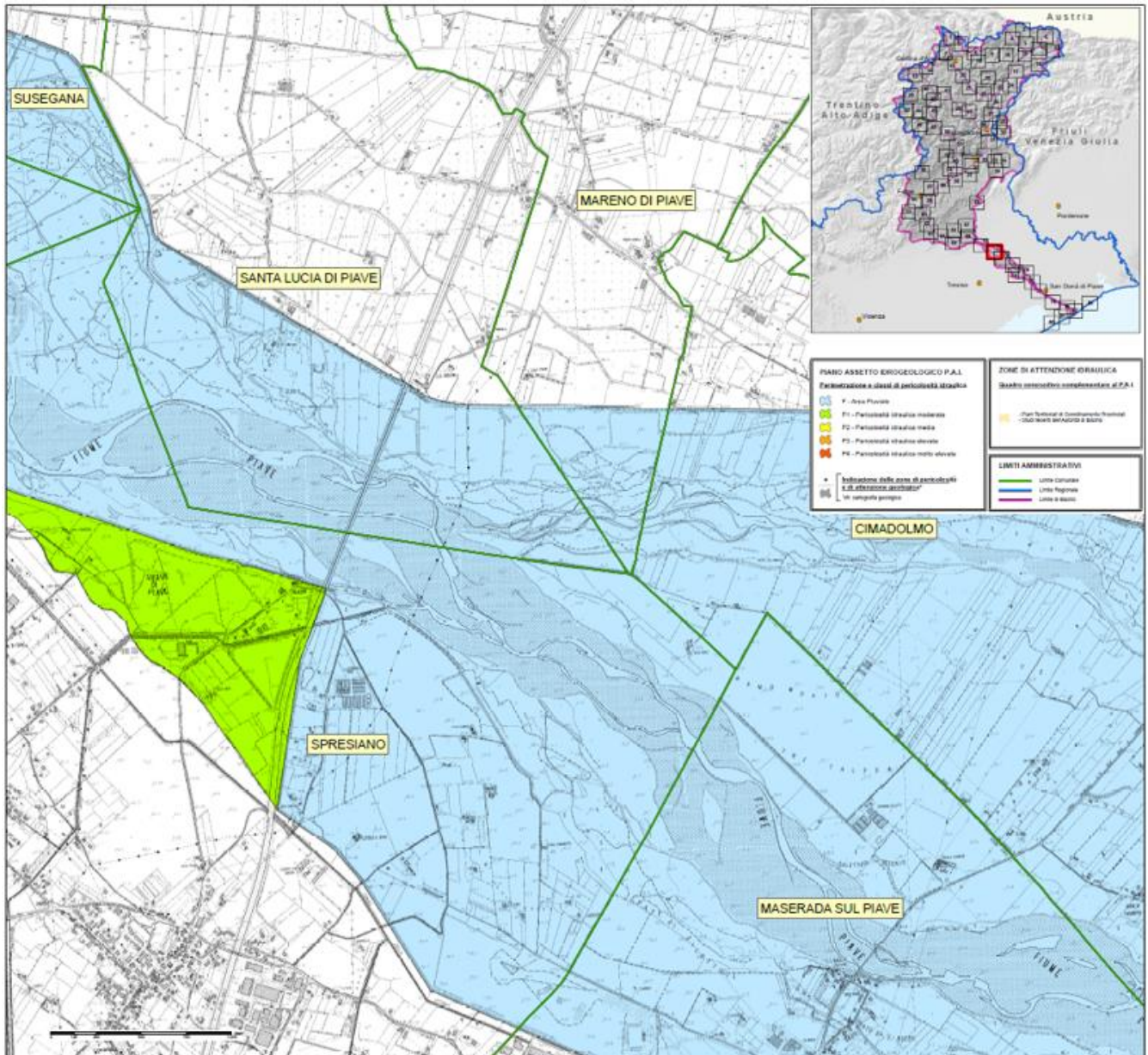


Fig.9 –Tavola 71 - Pericolosità Idraulica

Dal punto di vista del **rischio sismico**, non l’Ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n.3274 del 20.03.2003 e poi con il D.M. 14.09.2006 il Comune di Spresiano è stato classificato sismico e rientra nella “zona n.3”.

Tale area è stata nel passato, e potrà essere nel futuro, interessata da eventi sismici indotti da epicentri situati in corrispondenza con strutture sismogenetiche vicine. Tale sismicità locale è da ricollegare a fenomeni neotettonici legati all’attività della fessura Bassano-Valdobbiadene, i cui movimenti si ripercuotono nella fascia collinare pedemontana e nella pianura.

Il PAT in adeguamento alla DGRV 1572/2013 e al fine di garantire nei processi di trasformazione di tipo urbanistico, la sicurezza degli insediamenti dal rischio sismico, ha effettuato lo studio di microzonazione sismica, elaborando una specifica normativa tecnica, nel territorio considerato: urbanizzato, urbanizzabile (susceptibile di trasformazioni urbanistiche per l'espansione degli abitati), e nelle fasce di territorio riguardante i sistemi, le reti infrastrutturali e i corridoi per il trasporto energetico di rilevanza strategica a livello statale e/o provinciale.

La microzonazione sismica ha interessato anche il territorio comunale di Spresiano che seppure in classe 2 rientra tra quelli nei quali sono presenti valori di accelerazione sismica massima al suolo superiori a 0.175 g di cui all'OPCM 3519/2006.

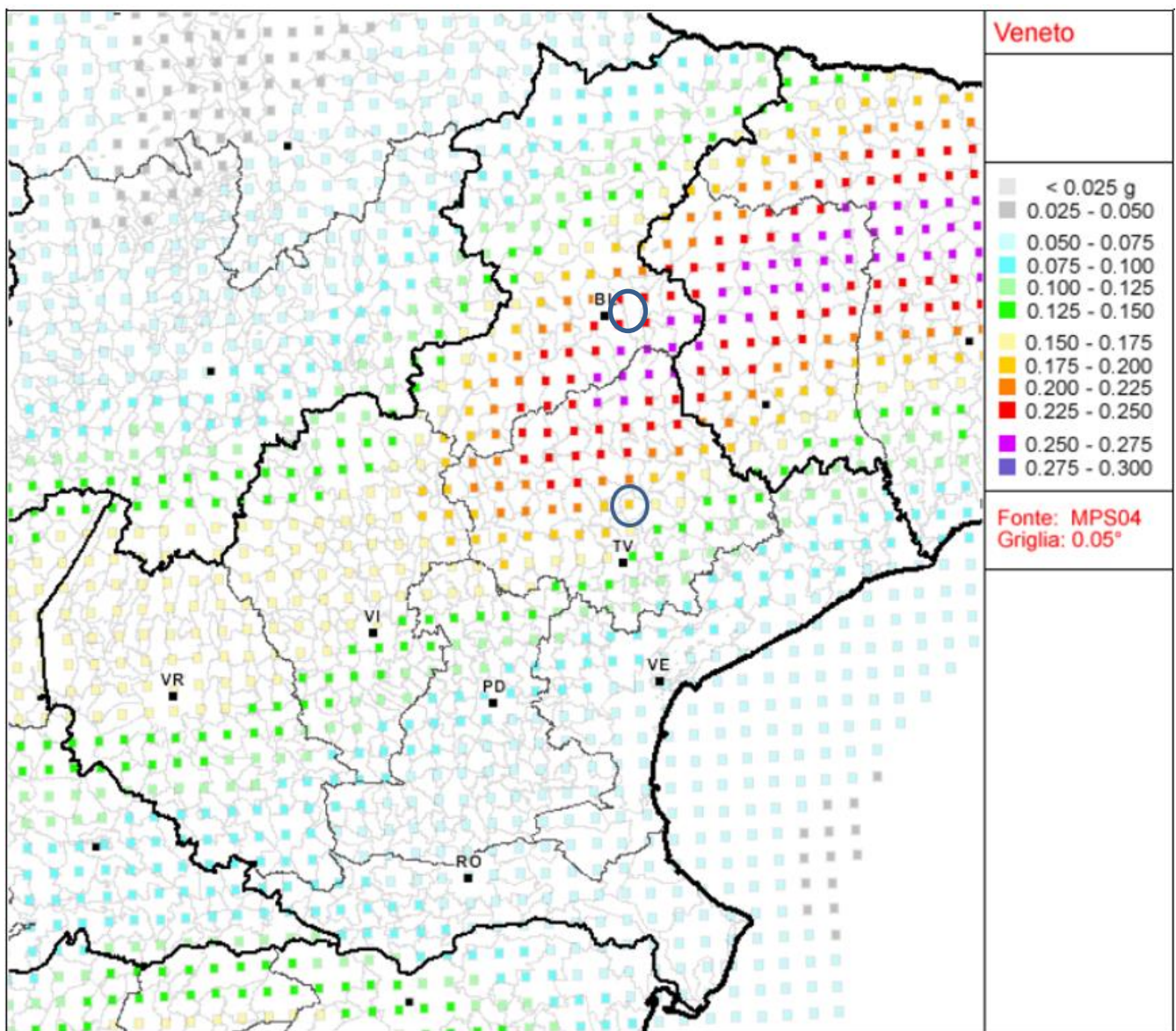


Fig. 10– Rischio sismico della Regione Veneto, fonte ING V

Il sistema ambientale di Spresiano è forgiato attorno ad una forte presenza dell'acqua, risorsa fondamentale per la vita animale e vegetale; emergenza di assoluto rilievo è il fiume Piave (o la Piave come originariamente denominato), che interessa una ampia porzione verso est del territorio comunale. Per il resto Spresiano è posto nell'area di ricarica della falda, cioè della fascia posta all'incrocio tra alta e bassa pianura dove le acque sotterranee riaffiorano originando risorgive e corsi d'acqua.

L'ambito fluviale del Piave svolge un ruolo fondamentale per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, ambientali ed ecologici a livello più ampio di quello strettamente comunale. Per l'unicità e l'importanza di tali aspetti, il Piave è oggetto di specifici piani e programmi comunitari, regionali e provinciali, con previsioni che tendono essenzialmente alla tutela e salvaguardia dell'area. Il Comune di Spresiano ha provveduto a tutelare quest'ambito attraverso l'istituzione del Parco delle Grave, avviando interventi di rimboschimento e valorizzazione ambientale.

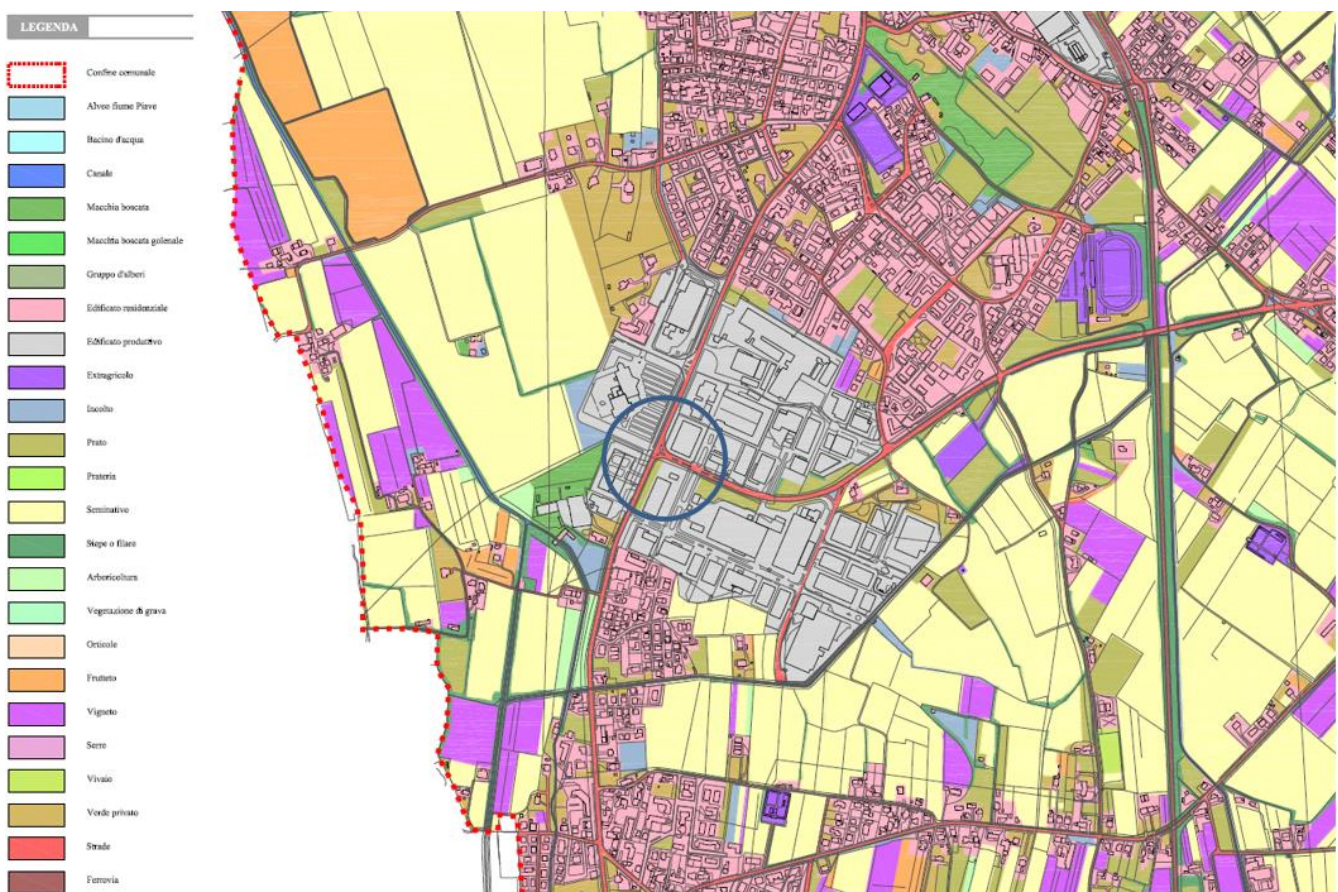


Fig. 11 – Stralcio Tavola 1.7 - Uso del suolo, P.A.T. Comune di Spresiano

La componente agricola a Spresiano svolge un ruolo di grande rilievo pur in presenza di forti spinte insediative ed infrastrutturali. In tale quadro va quindi prioritariamente contenuto il consumo di suolo agricolo dall'espansione insediativa. Sono da preservare, oltre alle aree a preminente vocazione agricola, anche gli

elementi vegetazionali qualificanti il paesaggio e di valenza ecologica quali: filari, siepi campestri, boschetti, macchie erborate. Questi obiettivi specifici non possono essere disgiunti da quello di una generale attenzione all'intero territorio comunale in particolare laddove maggiori sono le pressioni ambientali (inquinamento, vulnerabilità e fragilità ambientali ecc.); rientra in questo contesto anche lo spazio periurbano e/o la campagna urbanizzata.

A Spresiano è rilevabile la presenza di elementi di discreta valenza paesaggistica e naturalistica fra i quali: filari arborati, siepi, fasce e macchie erborate, parchi e giardini di valore storico-ambientale.

Sono da considerare come capisaldi da conservare e potenziare per incrementare il potenziale biotico, l'integrazione e la mitigazione ambientale, mantenere e migliorare la qualità dell'aria ed il microclima locale.

A Spresiano, a seguito delle forti trasformazioni socio-economiche susseguitesesi al secondo conflitto mondiale, lo sviluppo urbanistico, si è ripercosso negativamente sui centri storici, ed in generale sul patrimonio edilizio di antica origine, con interventi non sempre rispettosi della loro valore storico, architettonico e culturale.

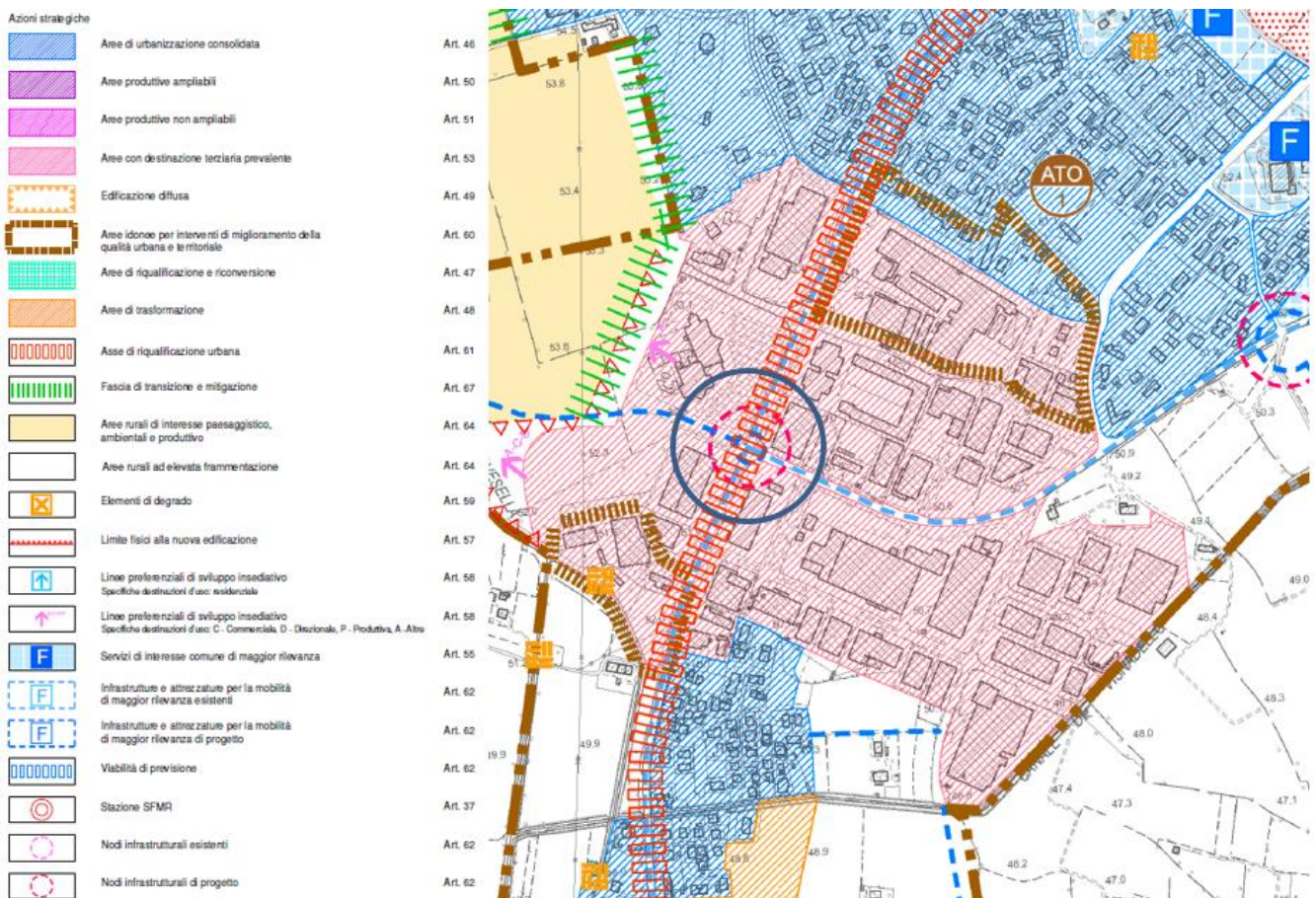


Fig. 12 – Stralcio Tavola 4.1 - Trasformabilità, P.A.T. Comune di Spresiano

Il Comune di Spresiano dal punto di vista insediativo può essere considerato come la propaggine nord dell'area metropolitana di Treviso e cerniera con l'area della pedemontana coneglianese.

Ogni previsione riguardante l'apparato produttivo a Spresiano non può prescindere dalla consapevolezza del rinnovato interesse che investirà l'area a seguito della realizzazione della nuova pedemontana veneta, con la bretella di adduzione, che avrà proprio nel territorio comunale il terminale est, nonché delle altre opere infrastrutturali previste nel territorio comunale.

Particolare rilievo assume nel territorio comunale il sistema della mobilità in considerazione delle arterie viarie e ferroviarie di primaria importanza che intersecano il territorio comunale: autostrada A27, S.S. n.13 Pontebbana, S.P. n.57, ferrovia Venezia-Udine, nonché quelle che le lambiscono quale la S.P. n.108.

La vicinanza con i poli urbani di Treviso e Conegliano, nonché la presenza di strutture viarie di livello superiore, determinano oltre ad innegabili opportunità di sviluppo, alcune problematiche al sistema stradale comunale, con un'incidenza negativa sulla qualità della vita, tale da divenire una delle questioni maggiormente avvertite dai cittadini.

I livelli di inquinamento ambientale che derivano dai massicci flussi di traffico, obbligano a definire misure volte a ridurre impatti e pericolosità, pur nella consapevolezza della loro parziale efficacia, in assenza e/o carenza di interventi a scala provinciale e regionale (circonvallazione nel tratto quantomeno "Odissea-Area produttiva nord di Spresiano-S.S. n.13-S.P. n.57", sistema ferroviario SFMR, altre eventuali previsioni viarie).

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.

L'insediamento, su cui insiste l'intervento per il quale si richiede Autorizzazione Paesaggistica, è identificato nella mappa catastale al foglio 8, particelle 319, 877 e 878.

3.3 Uso dei suoli e degli edifici

Classificazione d'uso da partita catastale dei terreni e degli edifici

- PRIVATO ■
- DEMANIALE ■

3.4 Uso attuale effettivo dell'area di intervento

L'uso attuale effettivo dell'area d'intervento è:

- URBANO ■
- AGRICOLO □

3.5 Classificazione territoriale, urbanistica e di settore dell'area interessata dall'intervento

Pianificazione Regionale – PTRC

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 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.

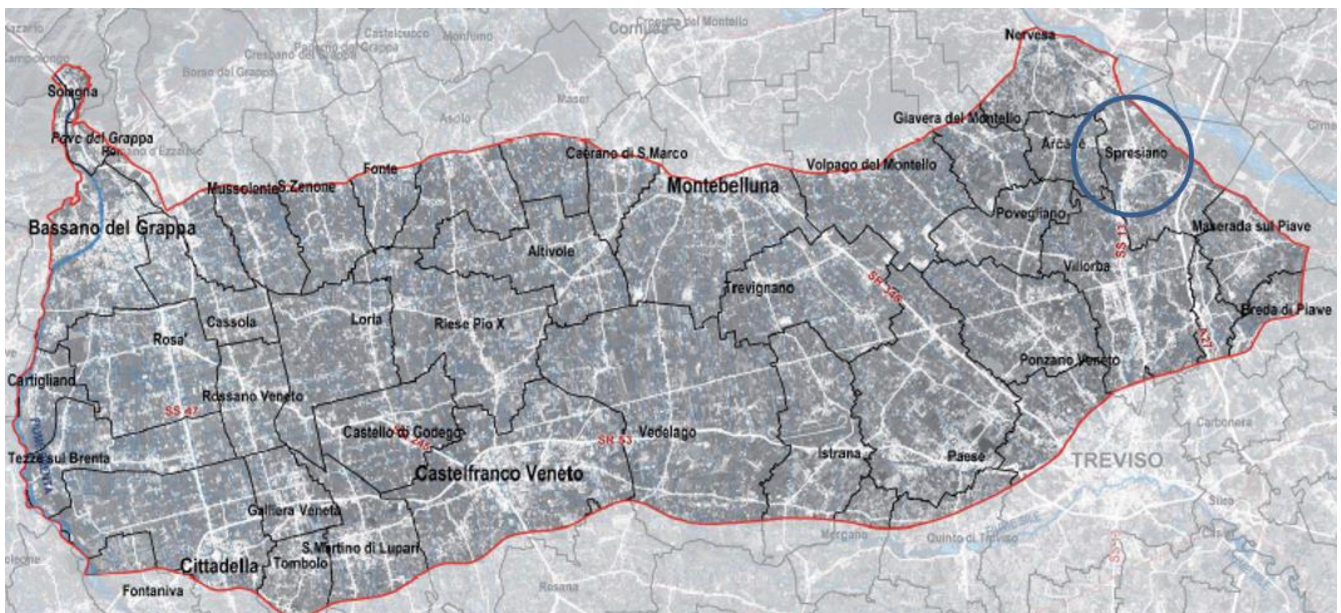


Figura 6 – Estratto dell'Atlante Ricognitivo del Veneto con individuazione dell'area oggetto d'intervento

Piano di area – Medio Corso del Piave

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 compenetrazione 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

- Art. 12 Rete della mobilità

Il piano di area indica tra le Politiche Territoriali la "Rete della Mobilità", suddivisa secondo le diverse tipologie (stradale e ferroviaria), sulla quale sono organizzate le strategie di valorizzazione e tutela previste dal piano.

La Rete della Mobilità si articola nei seguenti Sistemi e Polarità Territoriali.

Per la mobilità stradale:

a) sistema di relazione territoriale all'interno del quale sono individuati come progetti strategici:

1. L'autostrada A27 esistente, quale direttrice di collegamento tra Venezia e l'area montana bellunese;
2. La realizzazione della nuova Porta autostradale di S. Maria di Piave (casello dell'Autostrada A27) in prossimità del Centro logistico San Michele di Piave;
3. La viabilità principale esistente, costituita dalle strade statali e dalle provinciali ad elevato flusso autoveicolare, per le quali devono essere individuati interventi di miglioramento strutturale e per l'equipaggiamento paesaggistico;
4. La viabilità di progetto, relativa al rafforzamento e alla razionalizzazione della connessione interna tra i diversi poli urbani, per la quale dovranno essere attivate azioni ed opere per il miglioramento della sede stradale e per minimizzarne l'impatto sul contesto ambientale circostante;

b) sistema della logistica su gomma, all'interno del quale viene individuato come Progetto strategico il Centro logistico San Michele di Piave, quale struttura specialistica per migliorare la logistica delle merci e dare efficienza e competitività all'intero sistema produttivo del territorio.

Le Amministrazioni interessate prevedono opportuni accorgimenti per limitare l'impatto ambientale della struttura nel contesto paesaggistico circostante;

c) sistema per la fruizione del territorio, all'interno del quale sono individuati come Progetti Strategici:

1. Strada Consolare Postumia, quale antico sistema di collegamento da valorizzare attraverso la messa in sicurezza delle diverse tipologie di traffico e provvedendo ad organizzare le diverse funzioni presenti o previste connesse con la mobilità, e dotando il corridoio infrastrutturale di idoneo equipaggiamento paesaggistico;
2. Percorso di immersione rurale, quale segno ordinatore che attraversa il territorio agricolo tra l'Agro dei templari, il parco storico-testimoniale del Piave ed il parco dei sapori, che consente la fruizione di un ambiente fortemente caratterizzato e che raccorda, in un circuito unitario, gli elementi di valenza ambientale più significativi esistenti, quali i campi coltivati a vitigno e i lacerti boschivi planiziali;
3. Percorso ciclabile ed equestro sul Piave che consente la conoscenza e la valorizzazione dei luoghi collocati lungo il fiume Piave e che si qualifica per l'elevata qualità naturalistico-ambientale;

Pianificazione Provinciale – PTCP

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 PTPR 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:

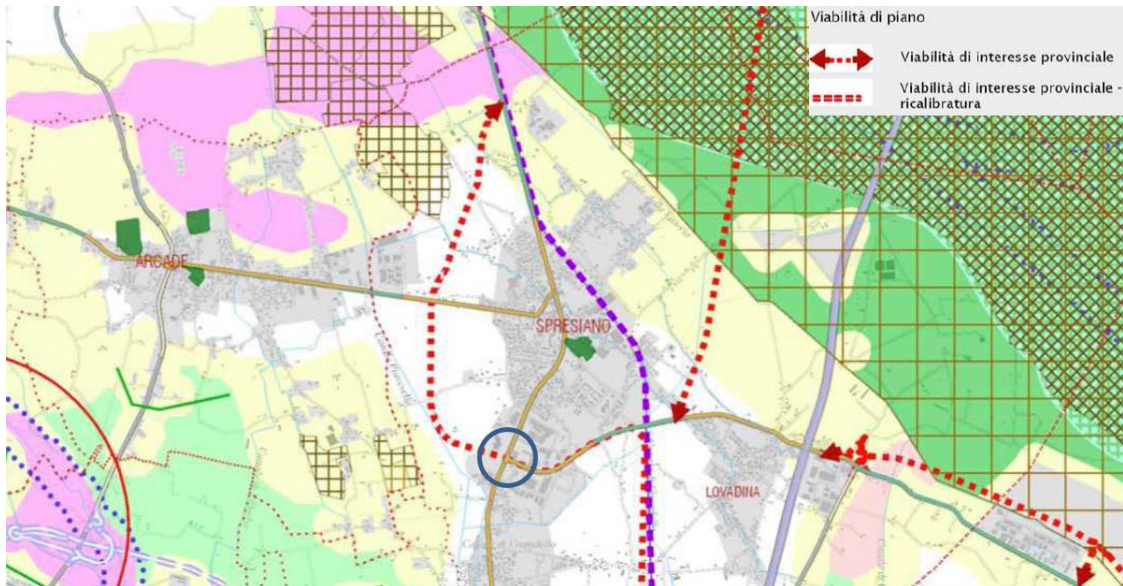


Figura 7 – Estratto Tavola 3-1-A – Sistema Ambientale Naturale – PTCP

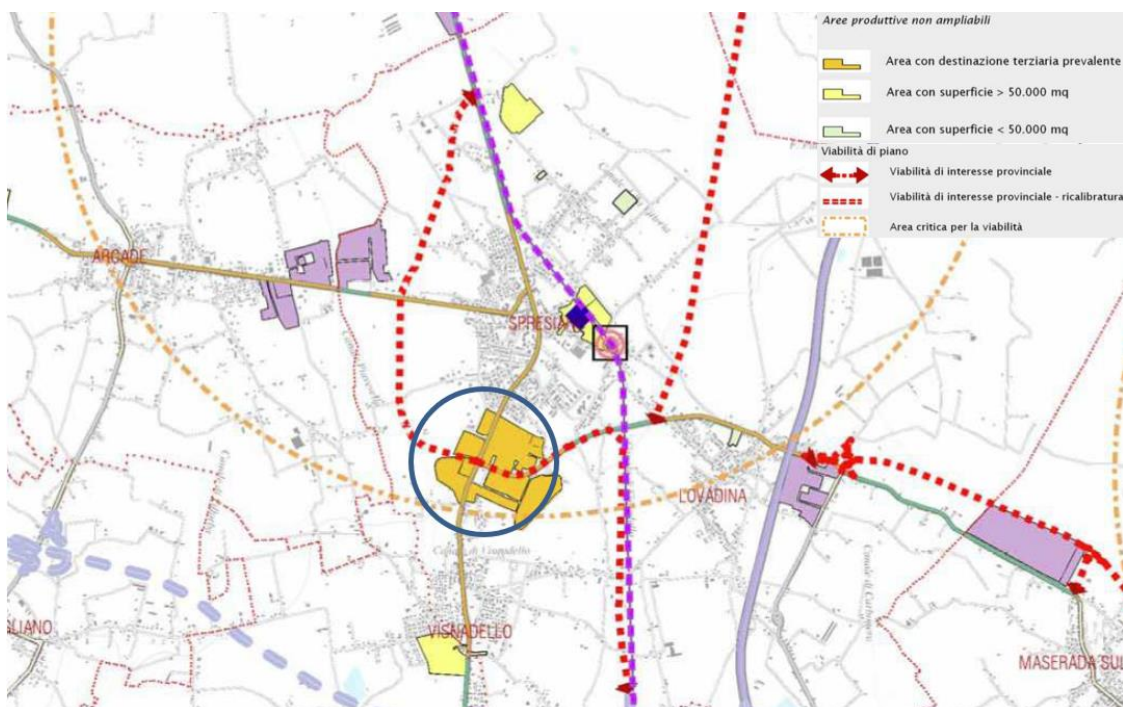


Figura 8 – Estratto Tavola 4-1-A – Sistema Insediativo Infrastrutturale – PTCP

Pianificazione Urbanistica Comunale – Piano di Assetto del Territorio (PAT)

Il PAT è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

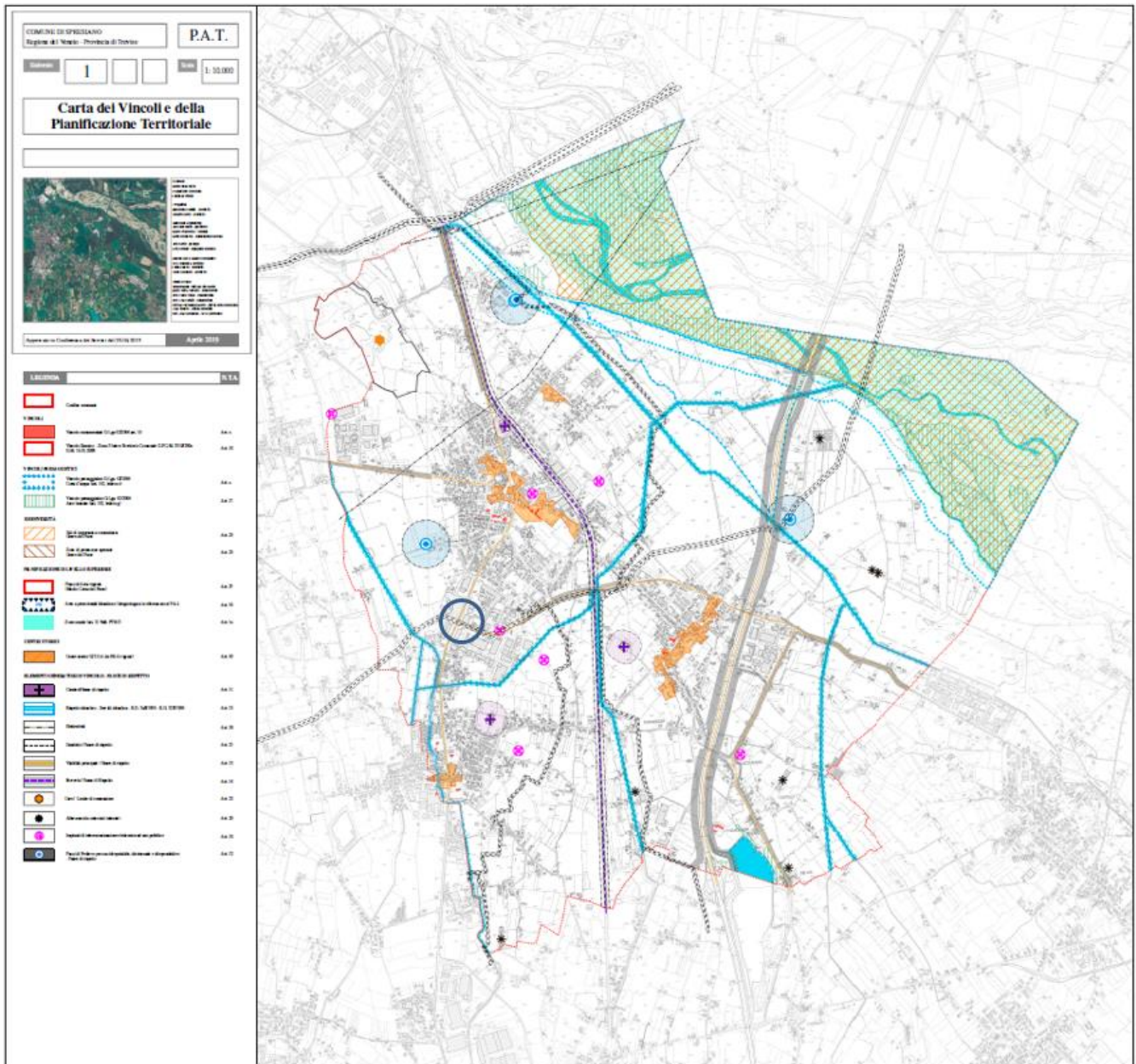


Figura 9 – Tavola 1 – Carta dei vincoli e pianificazione territoriale

L'area interessata non è soggetta a nessun vincolo; è presente una fascia di rispetto del metanodotto interrato che non influisce sulla corretta realizzazione dell'opera poiché già individuata nel censimento e risoluzione delle interferenze.

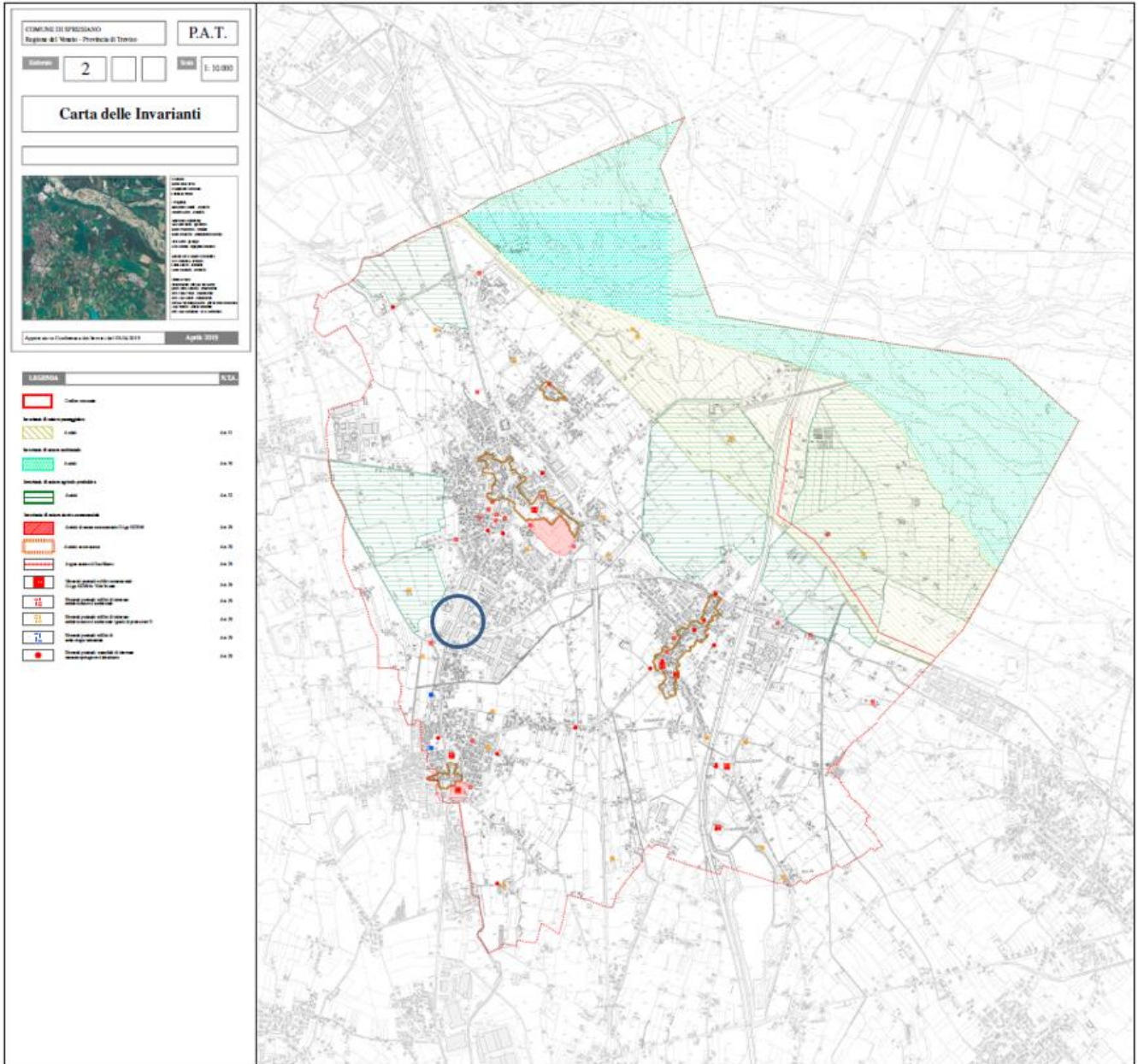


Figura 10 – Tavola 2 – Carta delle invarianti

L'area interessata non è soggetta a nessuna perimetrazione.

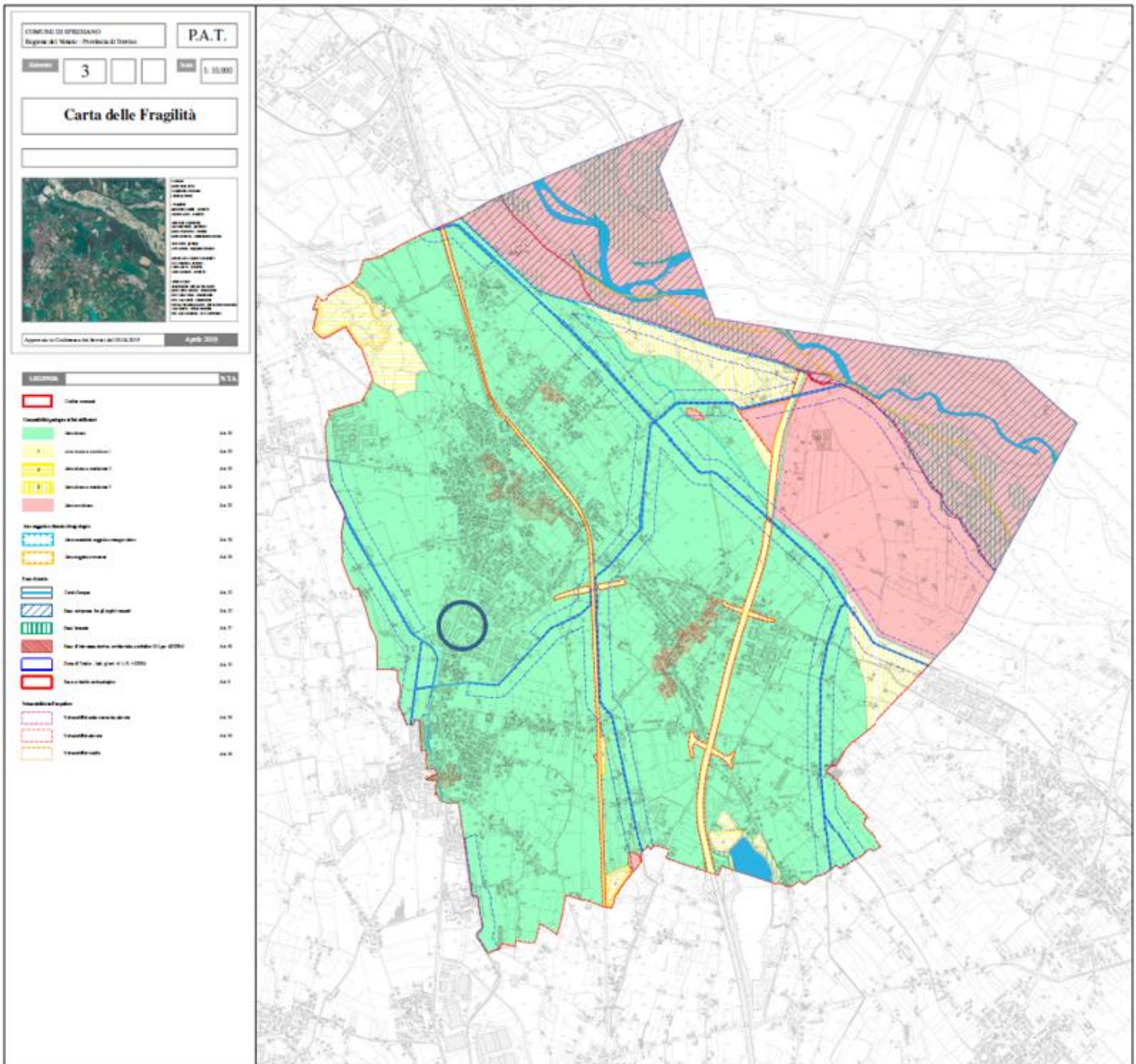
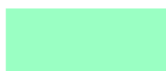


Figura 11 – Tavola 3 – Carta delle fragilità

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



Area idonea

Art. 33

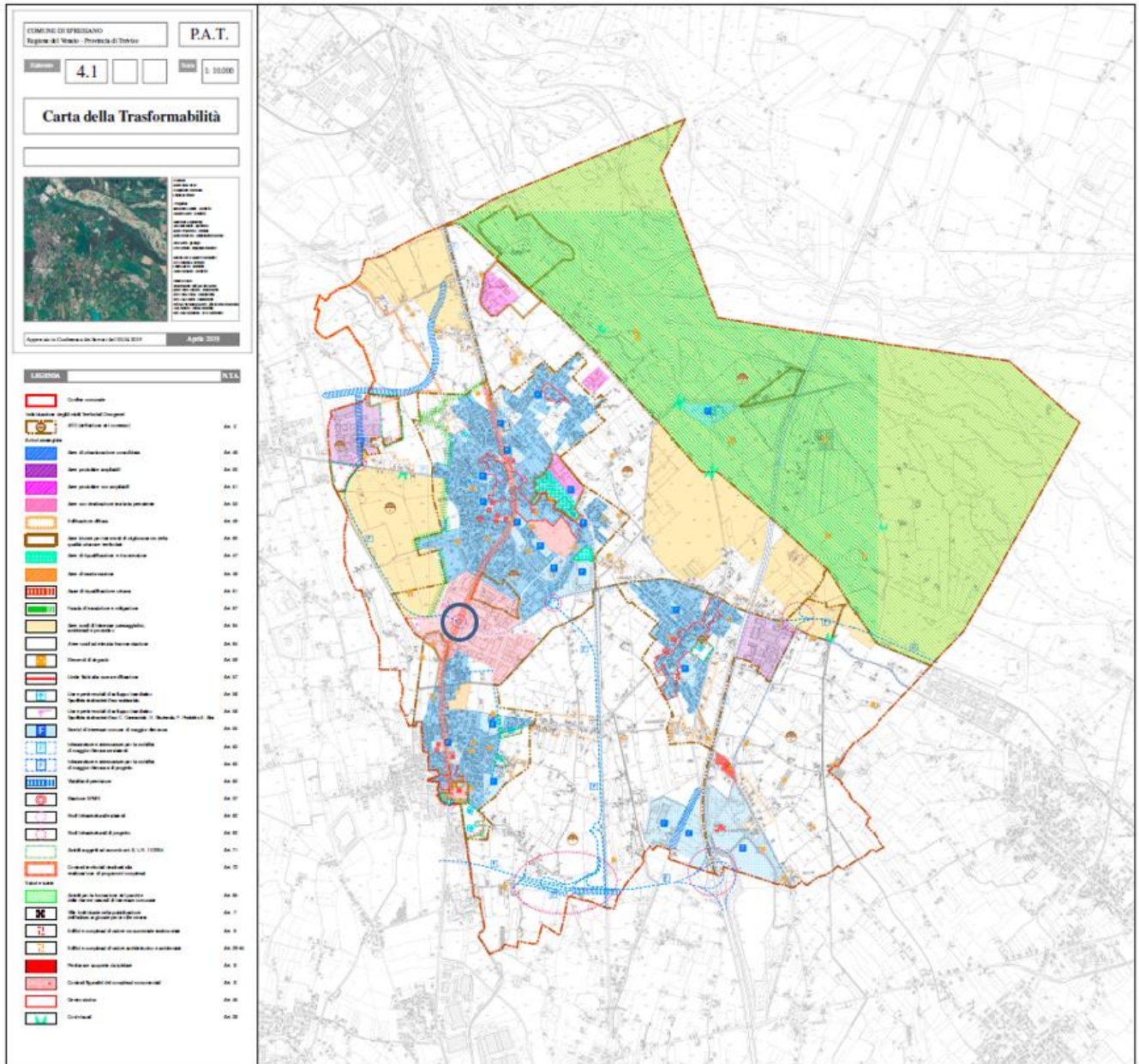


Figura 12 – Tavola 4-1 – Carta della trasformabilità

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

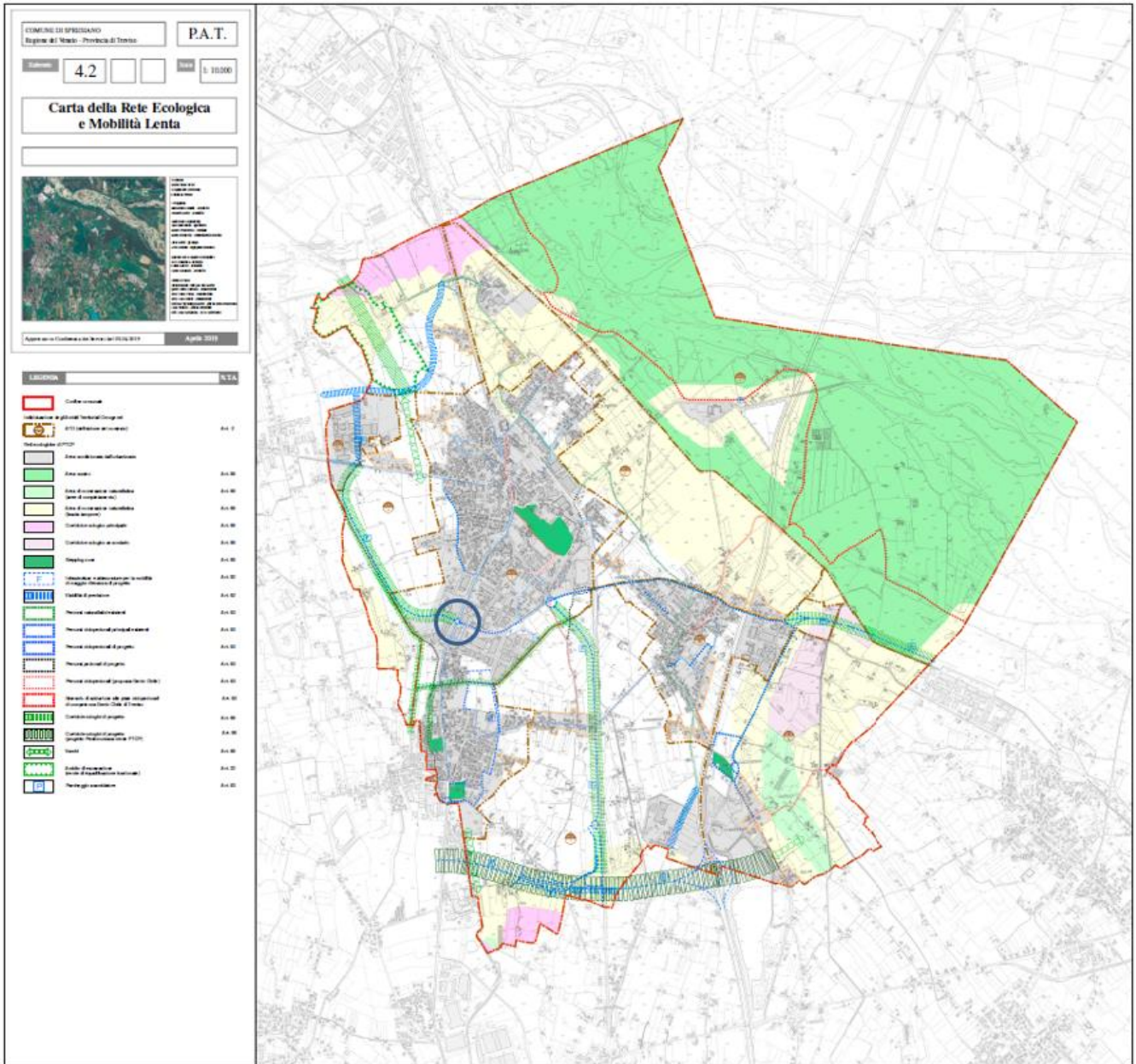






Figura 13 – Tavola 4-2 – Carta della rete ecologica e mobilità lenta

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 |

Si riportano di seguito stralci degli articoli delle Norme Tecniche d'Attuazione del PAT

Art.33 – Compatibilità Geologica

Definizioni

1. Il PAT nella Tavola 3 - Carta delle Fragilità - suddivide il territorio comunale secondo classi di compatibilità geologica per garantire una corretta gestione del territorio. Oltre alle prescrizioni di carattere sismico, per le realizzazioni di costruzioni dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni, in rapporto alle categorie dei terreni di seguito indicate. Il PI potrà ulteriormente dettagliare tali indicazioni sulla base di più specifiche indagini.

Prescrizioni

2. Valgono le seguenti prescrizioni:

Terreni idonei: terreni posti in zona pianeggiante con le seguenti caratteristiche:

- ottimi dal punto di vista geotecnico (terreni prevalentemente ghiaioso sabbiosi);
- ottimo drenaggio, con il livello della superficie della falda freatica mediamente superiore ai dieci metri dal piano campagna;
- assenza di cave, discariche e/o terrapieni;
- assenza di aree a rischio idraulico.

In queste zone si prescrive la stesura della relazione geologica e/o geotecnica in conformità a quanto previsto dalla normativa vigente, fornendo elementi quantitativi ricavati da indagini e prove dirette e con grado di approfondimento commisurato all'importanza dell'edificio. Le indagini vanno spinte fino alla profondità alla quale la percentuale di carico indotta dall'edificio è pari a un decimo di quella applicata al piano di posa. Vanno inoltre allegate le stratigrafie e le tabelle grafiche delle prove in sito, e le loro ubicazioni. Nel caso di costruzioni di modesto rilievo, la caratterizzazione geotecnica potrà essere ottenuta per mezzo di indagini speditive (trincee, indagini geofisiche, prove penetrometriche, ecc.).

Art.53 – Aree con destinazione terziaria prevalente

Definizioni

1. All'interno delle aree di urbanizzazione consolidata, di riqualificazione e riconversione individuate dal PAT nella Tavola 4.1 – Carta della Trasformabilità – sono ricomprese le aree a prevalente destinazione terziaria in conformità di quanto previsto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Treviso.

2. Tali ambiti corrispondono alle attuali aree produttive localizzate lungo la Strada Statale n. 13 "Pontebbana" e ricomprese tra gli abitati di Spresiano e Visnadello.

Obiettivi

3. Gli obiettivi del PAT per le aree a prevalente destinazione terziaria sono riassumibili in:

- consolidare i processi di riconversione già in atto relativi all'insediamento di attività terziarie e di servizio;
- favorire interventi atti alla rivitalizzazione e arricchimento funzionale di questi ambiti;
- incentivare riconversioni verso attività terziarie in funzione di riqualificazioni e riordini edilizi ed urbanistici.

Direttive

4. Il PAT incentiva la riconversione verso attività terziarie o compatibili con queste ultime, degli insediamenti esistenti nell'area con destinazione prevalentemente terziaria lungo la Strada Statale n. 13 Pontebbana, razionalizzando i processi già in atto, ancorchè in un contesto di riorganizzazione di funzioni sviluppatosi in carenza di idonea programmazione.

5. Anche in considerazione degli indirizzi e delle previsioni di carattere regionale, quale la realizzazione della nuova strada pedemontana veneta, il PI definirà interventi di riorganizzazione degli insediamenti esistenti e di previsione insistenti sulla S.S. n. 13, riconoscendone il potenziale ruolo di polo terziario e logistico. L'incentivazione verso tali obiettivi potrà prevedere forme di densificazione edificatoria ammettendo, compatibilmente con le esigenze lavorative e di sicurezza, la realizzazione di edifici produttivi anche multipiano e consentire l'edificazione di piani sotterranei fatto salvo il rispetto di quanto indicato in sede di compatibilità geologica ed idraulica.

6. Ciò dovrà necessariamente accompagnarsi ad un miglioramento della qualità ambientale ed edilizia dei fronti lungo la viabilità principale, anche attraverso interventi di riqualificazione e sostituzione edilizia, potenziamento e miglioramento degli spazi pubblici, previsione di piste ciclabili e riorganizzazione degli accessi sulla statale, aumento della dotazione di verde alberato in funzione della mitigazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

7. Gli interventi, specificatamente quelli di carattere commerciale della media distribuzione dovranno interessare ambiti in grado di non generare o incentivare problematiche urbanistiche ed ambientali e non potranno essere consentiti in assenza di idonee condizioni di accessibilità e rispettare quanto previsto nel successivo articolo delle presenti norme tecniche.

8. Il PI detterà specifica disciplina per la permeabilità dei suoli e per la realizzazione di aree verdi di mitigazione ambientale; in tal senso potrà prevedere fasce di mitigazione o compensazione ambientale attorno agli insediamenti produttivi finalizzate a favorire l'integrazione ambientale dei nuovi insediamenti nelle aree circostanti. Il PI dovrà inoltre:

- prevedere, qualora possibile, il riutilizzo delle acque depurate;
 - favorire il recupero delle acque piovane da stoccare in apposite vasche per un loro utilizzo;
 - concertare con l'Autorità o il Consorzio interessati territorialmente alla sua gestione lo scarico di acque depurate e piovane in un corso d'acqua;
-

· prevedere che le aree scoperte destinate a parcheggi o stoccaggio siano realizzate con modalità che garantiscano una buona infiltrazione nel terreno delle acque piovane.

Prescrizioni

8. Per gli insediamenti esistenti in contrasto con la destinazione prevista dal PRC saranno consentiti esclusivamente gli interventi di cui all'art. 3 lett. a), b), c) e d) del DPR n. 380/2001, fatta salva la possibilità di applicare la procedura SUAP in variante al PAT.

9. In queste aree sono transitoriamente fatte salve le previsioni del vigente PRG non oltre il primo PI di adeguamento al PAT. In tal caso la progettazione dovrà verificare la presenza delle condizioni ambientali ed infrastrutturali necessarie ai sensi dell'art. 15 del PTCP.

Art.61 – Asse di riqualificazione urbana

Definizioni

1. Il PAT nella Tavola 4.1 – Carta della Trasformabilità – individua quale asse di riqualificazione urbana, gli spazi costituiti dalla Strada Statale n. 13 Pontebbana e dall'insieme di edifici e spazi aperti relazionati alla stessa, che caratterizzano e connotano le aree urbane centrali di Spresiano e Visnadello. Si qualificano quali spazi da ripensare e riqualificare in relazione alla realizzazione delle alternative viarie alla statale, che potranno apportare benefici ai suddetti abitati, in termini di migliore vivibilità e riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Obiettivi

12. Gli interventi urbanistici ed edilizi vanno finalizzati alla costruzione di aree pubbliche o di uso pubblico destinate a costituire un sistema di spazi destinati all'incontro e all'aggregazione sociale, nonché quale supporto e servizio alle funzioni residenziali commerciali, direzionali, ecc..

Direttive

13. Il PI dovrà prevedere interventi finalizzati a:

- riqualificare gli spazi pubblici e gli affacci prospicienti la statale;
 - incentivare la permeabilità dei tessuti edilizi per la definizione di una rete di spazi aggregativi e di servizio pubblici o di uso pubblico;
 - mettere in sicurezza e rimuovere le situazioni di costrizione e pericolosità, anche prevedendo arretramenti, spostamenti e nuove disposizioni dei corpi edilizi;
 - evitare la formazione di situazioni che possono creare impedimenti all'utilizzo pubblico (recinzioni, arredi di separazione, rampe, ecc.);
 - migliorare le condizioni di sicurezza della mobilità lenta;
 - prevedere il potenziamento dell'equipaggiamento vegetale in funzione del miglioramento del microclima urbano.
-

14. Il PI dovrà coordinare gli interventi al fine di realizzare gli obiettivi del PAT anche prevedendo premialità volumetriche, compensazioni urbanistiche o crediti edilizi, per progettazioni che consentano il rafforzamento degli spazi pubblici in un contesto di continuità con spazi contermini e di valorizzazione delle aree centrali; in tale contesto si potranno prevedere demolizioni, sfondamenti delle cortine edilizie, permeabilità urbane, purché nel rispetto del patrimonio edilizio di interesse storico, architettonico, ambientale ed identitario, da attuare con modalità definite dal PI (PUA, accordi pubblico-privati, progettazioni unitarie, intervento edilizio diretto).

Prescrizioni

15. Dovrà essere previsto un Piano Guida specifico che definisca gli interventi da attuare, in merito alla formazione di spazi pubblici di aggregazione sociale e di servizio (parcheggi, aree di sosta, ecc.), agli interventi urbanistici ed edilizi da attuare sull'esistente ed alle loro modalità attuative, alle regole per le nuove costruzioni, al potenziamento del verde urbano, agli elementi di arredo urbano.

Art.62 – Infrastrutture per la viabilità

Definizioni

1. 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.

2. 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).

Obiettivi

3. 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.

Direttive

4. Il PI provvederà ad individuare le infrastrutture da confermare che necessitano di modifiche e rettifiche, nonché quelle di nuova realizzazione.

5. Il PI recepisce come vincolanti per la propria programmazione urbanistica le indicazioni relative alla viabilità della pianificazione sovraordinata.

6. Le infrastrutture viarie di progetto a livello di tracciati, intersezioni e dimensioni sono da considerarsi puramente indicativi. In sede di PI andranno definite e precisate le soluzioni definitive senza che le stesse, costituiscano variante al PAT. Andranno in ogni caso perseguite soluzioni viarie che garantiscono la massima continuità degli elementi stradali e geometrie relazionate all'utilizzo della strada. Dovranno essere rispettate le indicazioni in merito contenute dal nuovo Codice della Strada e relativo Regolamento, nonché quelle del D.M. 05.11.2001 e del D.M. 19.04.2006.

7. Per la rete viaria esistente in sede di PI si individueranno gli interventi di adeguamento e/o potenziamento e per quelli di progetto, compresi quelli necessari a sostenere le previsioni di sviluppo insediativo ammessi dal PAT, la tutela dall'inquinamento atmosferico ed acustico.

8. Nella progettazione di nuove infrastrutture e nella riqualificazione di quelle esistenti il PI provvederà a:

- indicare le modalità per la realizzazione delle nuove infrastrutture o la riqualificazione di quelle esistenti;
- definire gli interventi di riorganizzazione territoriale derivanti dalla realizzazione di nuove infrastrutture stradali;
- individuare le opere di compensazione e mitigazione ambientale in relazione alla localizzazione delle opere ed ai prevedibili volumi di traffico;
- indicare gli interventi atti a migliorare la sicurezza della circolazione viaria;
- incentivare la razionalizzazione dell'attuale rete stradale in relazione alla riduzione degli innesti stradali, in particolare lungo le strade con consistenti volumi di traffico;
- precisare gli standard dimensionali delle strade in relazione al loro utilizzo, nonché le opere relative all'arredo ed al verde.

9. Gli interventi mitigazione ambientale saranno oggetto di accordo tra il Comune e Società, Enti e Amministrazioni interessate.

10. Anche in riferimento agli articoli 6 e 7 della legge regionale n. 11/2004 e ss.mm.ii., il Comune può concludere accordi con soggetti pubblici e privati per assumere nella pianificazione proposte di progetti di iniziative di rilevante interesse pubblico.

11. In sede di PI si definirà, per la demolizione e/o spostamento di manufatti legittimi privi di specifico valore storico, architettonico o ambientale, localizzati in ambiti interessati alla realizzazione di nuove strade e/o il potenziamento di quelle esistenti, la possibilità di ricorrere agli strumenti del credito edilizio e della

compensazione urbanistica secondo quanto previsto agli articoli 36 e 37 della legge regionale n.11/2004 e ss.mm.ii..

Prescrizioni

12. Il PI individuerà le infrastrutture viarie di nuova realizzazione e quelle esistenti oggetto di adeguamento e/o potenziamento, dove andranno previste opere di mitigazione e compensazione necessarie a ridurre gli impatti paesaggistici ed ambientali, con particolare riferimento alle aree pubbliche, agli ambiti della rete ecologica ed alle zone rurali integre. La profondità delle fasce di vegetazione dovrà generalmente prevedere la messa a dimora di un primo livello di specie arbustive e un secondo di specie arboree posizionate in maniera discontinua e frastagliata per una maggiore "naturalità"; le specie arbustive ed arboree dovranno essere scelte e localizzate con interassi relazionati al contesto ambientale ed ai livelli di traffico veicolare previsti, garantendo comunque idonee visuali paesaggistiche. Le opere di mitigazione vegetazionale andranno progettate tenendo in debito conto anche della sicurezza della circolazione nel caso di particolari situazioni meteorologiche.

13. Ai sensi dell'articolo 34 della legge regionale n. 11/2004 e ss.mm.ii., il Comune può, anche su proposta dei proprietari interessati, attuare le previsioni del PAT in ordine alle infrastrutture per la viabilità, tramite il ricorso agli istituti della perequazione urbanistica, compensazione urbanistica e del credito edilizio; è in ogni caso sempre ammessa, l'apposizione di vincoli urbanistici preordinati all'esproprio.

14. Dovrà essere rispettato quanto previsto dal Codice della Strada in merito alla realizzazione di opere stradali.

15. Gli interventi che possono confliggere con le previsioni di PAT relativamente alla realizzazione di infrastrutture per la mobilità, vanno preventivamente concordati con gli enti preposti; in caso contrario la nuova edificazione dovrà distare a non meno di ml 50 dall'asse dell'infrastruttura individuata nella cartografia di PAT.

16. Le previsioni viarie di nuova realizzazione o di potenziamento dell'esistente di competenza provinciale dovranno essere preventivamente concordate con il Settore Viabilità della Provincia di Treviso. In tale contesto andrà verificata con la Provincia di Treviso l'opportunità di realizzare il collegamento previsto dal PTCP tra le aree produttive di Lovadina e Maserada interessante l'ambito sommitale dell'argine del Piave, prevedendo piuttosto il potenziamento della S.P. n. 57.

17. Nella realizzazione dei sottoservizi andranno recepite le indicazioni delle "Linee guida per i regolamenti edilizi dei comuni" elaborato in sede di PTCP della Provincia di Treviso.

Art.63 – Percorsi ciclopedonali

Definizioni

1. Il PAT nelle Tavole 4.1 – Carta della Trasformabilità e 4.2 – Carta della Rete Ecologica e Mobilità Lenta – individua con specifica grafia i principali percorsi ciclopedonali esistenti e di progetto, vista l'importanza che gli

stessi assumono e/o possono assumere in un contesto storico, paesaggistico, naturalistico e culturale di interesse quale quello del Comune di Spresiano.

Obiettivi

2. I percorsi ciclopeditoni sono finalizzati a dotare il territorio comunale di infrastrutture in grado di:

- favorire la sicurezza della circolazione in particolare da parte delle utenze "deboli";
- disincentivare la mobilità veicolare a favore di quella ciclistica;
- consentire i collegamenti tra le frazioni e gli ambiti di interesse culturale, paesaggistico e naturalistico;
- agevolare l'accessibilità alle aree centrali, alle attrezzature pubbliche o di interesse pubblico (scuole, aree verdi, impianti sportivi, ecc.);

verdi, impianti sportivi, ecc.);

· incentivare anche attraverso la mobilità "lenta" l'uso culturale, turistico e sociale del territorio, relazionandosi con i circuiti esistenti e/o di progetto di carattere sovracomunale.

Direttive

3. In considerazione del ruolo strategico e prioritario che si intende dare alla viabilità ciclopeditona, il PI individua, in coerenza con gli obiettivi del PAT, la rete della mobilità ciclopeditona privilegiando tracciati che definiscono una continuità di trama. In tal senso sono recepite indicazioni e previsioni quali quelle previste dal Genio Civile e dall'Osservatorio del Paesaggio "Medio Piave" nell'ambito golenale del Piave.

4. I percorsi ciclopeditoni dovranno favorire la connessione con le aree di interesse storico, paesaggistico, ambientale ed ecologico. Il PI provvederà a integrare la rete ciclabile con quella dei percorsi naturalistici e turistici, al fine di amplificare le potenzialità dell'offerta turistico-sociale, con specifica attenzione alla "Strada della Grande Guerra" ed agli ambiti del fiume Piave.

5. Il PI provvederà, a partire da quanto già definito dai Sussidi operativi, a definire le caratteristiche della viabilità ciclopeditona con particolare riferimento a:

- caratteristiche costruttive e dimensioni minime;
- materiali impiegabili, elementi di arredo ed illuminazione;
- segnaletica e spazi per la sosta se del caso da attrezzare con pannelli informativi, divulgativi e didattici;
- modalità e caratteristiche delle recinzioni prospettanti i percorsi;
- individuare le condizioni per la circolazione promiscua con altri veicoli in condizioni di sicurezza.

7. Il PI potrà individuare ulteriori percorsi ciclopeditoni o modificare quelli individuati dal PAT, senza che tali variazioni costituiscono variante allo stesso; in ogni caso si dovrà privilegiare l'utilizzo della viabilità esistente.

8. Il PI, nel contesto del Progetto n.3 di PTCP – Percorsi greenways e/o corridoi con utilizzo delle ex cave come bacini idrici – individua, in coordinamento con la Provincia di Treviso, percorsi nel verde di campagna definiti greenways, finalizzati al collegamento di centri urbani di una certa dimensione recuperando, nel contempo, cave esaurite e quelle in esaurimento poste lungo o in prossimità di questi percorsi. Questi ultimi andranno realizzati

con modalità tali da poter essere considerati anche quali corridoi ecologici, facilmente percorribili sia a piedi che in bicicletta.

Prescrizioni

9. Va redatto un Prontuario per la realizzazione e l'arredo dei percorsi ciclopedonali.

10. I percorsi ciclopedonali e naturalistici previsti all'interno degli ambiti di Rete Natura 2000 dovranno essere realizzati con specifiche caratteristiche di integrazione con il contesto ambientale e paesaggistico, evitando di interessare specifici habitat e di interferire con le funzioni ecosistemiche ivi presenti.

Art.66 – Rete ecologica

Definizioni

1. Il PAT nelle 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.

Obiettivi

2. 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.

Direttive

3. Il PI sulla base delle indicazioni del PAT dovrà provvedere alla disciplina degli elementi della rete ecologica attraverso:

- il miglioramento delle aree interessate da processi di rinaturalizzazione spontanea;
- conservazione e potenziamento della naturalità nelle aree rurali (siepi, filari, aree boscate, ecc);
- interventi di ricostruzione delle parti mancanti della rete ecologica, con particolare riferimento alle aree urbane e rurali ad elevata frammentazione;

- tutela, riqualificazione e miglioramento del verde urbano, in particolare di quello inserito nella rete ecologica;

- l'indicazione degli interventi atti a consentire la connessione dei corridoi ecologici in presenza di barriere di origine antropica.

4. Il PI definirà, in rapporto alle trasformazioni previste dal PAT, contestuali o preventivi interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale, al fine di potenziare e garantire le funzionalità della rete ecologica.

5. Il PI potrà individuare ulteriori opportune modalità di incentivazione della rete ecologica promuovendo forme di gestione da parte di soggetti pubblici e/o privati di aree e spazi integrati o da integrare, nella rete ecologica comunale.

6. In particolare con riferimento ai singoli elementi della rete ecologica il PI dovrà provvedere a:

Aree nucleo

- nella realizzazione di infrastrutture e impianti tecnici, prevedere misure di mitigazione per la ricostruzione della continuità della permeabilità biologica nei punti critici di passaggio, anche con l'inserimento di strutture utili all'attraversamento faunistico e con la costituzione di aree di rispetto formate con elementi arborei ed arbustivi finalizzate alla conservazione della biodiversità;

- incentivazione e sostegno tecnico e finanziario alla gestione dell'agricoltura finalizzata al mantenimento delle componenti di interesse ecologico ed alla biodiversità complessiva;

- le aree definite come critiche per presenza di infrastrutture, aree insediative e corridoi ecologici nei siti della Rete Natura 2000, devono essere considerate come ambiti prioritari verso i quali convergere gli interventi di riorganizzazione mediante azioni di mitigazione e compensazione.

Aree di completamento delle aree nucleo, corridoi ecologici e stepping zone · perimetrare in maniera definitiva i confini delle aree di completamento delle aree nucleo, dei corridoi ecologici e delle stepping zone ed individuare, le aree di più significativa valenza da destinare a riserve naturali e/o ad aree protette ai sensi della legge 394/1991 e quelle ove l'attività agricola e la presenza antropica esistono e sono compatibili. Sono da sottoporre a specifica valutazione e disciplina:

a) le attività e gli interventi mirati alla conservazione od al ripristino delle componenti naturali e dei relativi equilibri;

b) percorsi e spazi di sosta, rifugi, posti di ristoro, bivacchi, nonché i limiti e le condizioni di tale fruizione;

c) le opere necessarie al soddisfacimento dei fabbisogni idropotabili;

d) i tipi di intervento ammissibili negli edifici esistenti e funzioni, usi, attività ammissibili in essi;

e) l'eventuale esercizio dell'ordinaria utilizzazione del suolo per le attività primarie, purché di tipo non intensivo se non di nuovo impianto;

f) i caratteri dei tipi costruttivi ammissibili per le nuove costruzioni, da riferire comunque alle tradizioni locali e realizzati secondo la conformazione morfologica dei luoghi e compatibilmente con il prioritario obiettivo della salvaguardia dei beni tutelati all'intorno;

g) le infrastrutture e gli impianti strettamente necessari allo svolgimento di funzioni, usi, attività primarie;

h) l'adeguamento ed il consolidamento di infrastrutture di bonifica, di irrigazione e di difesa del suolo esistenti, nonché il miglioramento/adeguamento in sede delle infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti. Eventuali correzioni dei tracciati di queste potranno essere consentite subordinatamente alla predisposizione di progetti di inserimento paesaggistico e minimizzazione degli impatti, prevedendo altresì la possibilità di recupero ambientale di tratti dismessi. L'attuazione di nuovi sedi infrastrutturali di livello statale, regionale o provinciale e/o la riqualificazione delle esistenti è comunque ammessa e, se non soggetta a VIA, è subordinata a verifica di compatibilità ambientale, finalizzata ad individuare adeguate opere di mitigazione e/o compensazione.

Fasce tampone (buffer zone)

· perimetrare in maniera definitiva le fasce tampone;

· non consentire nuove edificazioni ad alto consumo di suolo e/o fortemente impattanti;

· indicare le aree di idoneità faunistica dettando norme differenziate in relazione al grado di idoneità in analogia a quanto disposto per le aree faunistiche comprese nelle altre aree della rete ecologica.

7. Il recepimento delle indicazioni riguardanti le costruzioni delle reti ecologiche a livello sovracomunale, definite dalla pianificazione di livello superiore, sarà verificata sulle caratteristiche territoriali esistenti.

8. Il PI dovrà, in coordinamento con la Provincia di Treviso, favorire l'attuazione del Progetto n.8 di PTCP – Pedemontana verde - che prevede la realizzazione di un parco lineare lungo il tracciato della nuova Pedemontana veneta con l'obiettivo di riconnettere e ricucire il territorio, riducendo contemporaneamente gli impatti determinati dalla infrastruttura.

Il progetto provinciale è finalizzato a realizzare una serie di opere che permettano:

- il controllo della qualità ambientale, la mitigazione degli impatti residui, il miglioramento della qualità dell'area, dell'ambiente acustico e degli impatti visivi;
- la valorizzazione del sistema ambientale e la ricomposizione della rete ecologica proposta dal PTCP;
- la ridefinizione del sistema delle relazioni e dei percorsi;
- la valorizzazione delle sequenze percettive e dell'identità dei luoghi e della qualità paesaggistica.

Il progetto dovrà essere concepito in coerenza con la rete ecologica, coinvolgendo gli enti locali e dei vari attori del territorio e potrà essere realizzato per stralci o in fasi successive, in base alle priorità che verranno evidenziate.

Prescrizioni

9. In riferimento ai singoli elementi della rete ecologica valgono le seguenti prescrizioni:

Aree nucleo, aree di completamento delle aree nucleo, corridoi ecologici, stepping zone · nelle aree nucleo e nelle aree di completamento delle aree nucleo i progetti che implicano la modificazione di usi, funzioni, attività in atto sono soggetti a valutazione di incidenza (VINCA);

- all'interno di corridoi ecologici e delle stepping zone dovrà essere redatta una analisi che dimostri la compatibilità dell'opera ai luoghi, qualora per la specificità degli interventi non si ravvede la necessità della valutazione di incidenza;

- in tali aree è fatto divieto, salvo che in motivate situazioni particolari da assoggettare comunque a valutazione d'incidenza con esito positivo, di:

- a) illuminare i sentieri a distanza superiore a 500 metri dal perimetro dei centri abitati ed a 200 metri dalle case sparse e dai nuclei abitati;

- b) formare nuovi sentieri;

- c) realizzare nuove edificazioni sparse;

- d) le coltivazioni in serra di qualsiasi genere;

- in tali aree sono ammessi solamente:

- a) riconnessione di parti discontinue della rete ecologica, con interventi di rivegetazione ovvero con opere infrastrutturali (idonei by pass per la fauna selvatica, opere di mitigazione, ecc.);

- b) dotazione di idonei sistemi per l'attraversamento della fauna per le strade esistenti o di nuova realizzazione;

- c) riqualificazione degli ecosistemi esistenti in riferimento ai criteri di conservazione degli habitat;

- d) interventi forestali che prevedano la riconversione dei boschi cedui in fustaia

e la progressiva sostituzione delle specie alloctone;

- e) interventi di mantenimento dei pascoli e delle praterie naturali;

- f) realizzazione di interventi di ingegneria naturalistica finalizzati al miglioramento dell'assetto idrogeologico;

g) realizzazione di siepi e fasce boscate;

h) ampliamenti di consistenze edilizie ed interventi di trasformazione nel territorio agricolo, preferibilmente localizzati in aree marginali della rete, esclusivamente per usi agricoli con programmi aziendali approvati e giudicati compatibili dalla valutazione di incidenza e comunque soggetti a misure compensative d'ogni riduzione della qualità ecologica dell'area;

- nei parchi, nelle aree protette e SIC/ZPS negli interventi di mitigazione e potenziamento del verde sono da utilizzare esclusivamente specie autoctone e conservate le formazioni vegetali lungo fossi e corsi d'acqua.

Fasce tampone (buffer zone)

- i progetti che implicano modificazioni di usi, funzioni, attività in atto sono soggetti a valutazione di incidenza in prossimità delle aree SIC e ZPZ; nelle aree distanti da queste ultime ma prossime a corridoi ecologici e/o altre aree a valenza naturalistica, va redatta una analisi di compatibilità ambientale;

- nuove sedi infrastrutturali e/o la riqualificazione delle esistenti, se non soggette a VIA, sono subordinate a verifica di compatibilità ambientale, finalizzata ad individuare adeguate opere di mitigazione e/o compensazione;

- non sono consentite coltivazioni in serra fissa di qualsiasi genere.

10. Nelle more di approvazione del PI, vanno conservati gli elementi vegetali lineari ed aerali presenti sul territorio, quali siepi, filari, macchie ed aree boscate, rientranti negli ambiti previsti a rete ecologica e riportati nella Tavola 4.2 – Carta della Rete Ecologica e Mobilità Lenta. Il PI provvederà alla ricognizione e alla definizione della rete ecologica, in funzione degli elementi vegetazionali esistenti, altresì di specifiche componenti biotiche ed abiotiche che possono fungere da supporto alla rete stessa, quali corsi d'acqua, ancorché artificiali, aree agricole a riposo, parchi privati, e rimboschimenti planiziali, provvedendo a definire gli interventi per la loro conservazione e potenziamento.

11. In corrispondenza dei punti e/o percorsi di permeabilità faunistica, le opere ed infrastrutture che possono comportare ulteriore antropizzazione, oppure modifica degli elementi naturali attuali o potenziali, sono soggette a valutazione di congruità ambientale.

12. Il PI individuerà gli interventi edilizi ammissibili nelle aree interessate alla rete ecologica, nonché la loro specifica ubicazione, le modalità costruttive e quant'altro necessario, anche in riferimento alle specifiche valutazioni di carattere geologico e geomorfologico, idrogeologico, paesaggistico ed ambientale.

13. Non sono ammessi interventi edilizi, localizzati nelle aree interessate da corridoi e varchi della rete ecologica, se non accompagnati da valutazione di compatibilità ambientale delle opere e/o interventi di modificazione degli stessi e delle aree contermini che dimostri il mantenimento della loro capacità di connessione in presenza di elementi di origine antropica quali strade, costruzioni, recinzioni, ecc.. Sono possibili modifiche alla loro localizzazione, conseguenti gli interventi da attuare, solo previa puntuale descrizione delle ragioni che giustificano un miglior esito progettuale attraverso specifica valutazione di compatibilità ambientale; le eventuali modifiche introdotte non possono comunque ridurre in termini dimensionali e di sviluppo le caratteristiche

strutturali dei corridoi e dei varchi, ed essere adeguatamente compensate, predisponendo idonei interventi a verde in grado di garantire e migliorare la funzionalità ecologica attuale.

14. Il PI disciplinerà tra l'altro:

- la localizzazione di eventuali manufatti ed infrastrutture ammissibili;
- l'inserimento delle reti ed impianti tecnologici;
- la realizzazione di opere per favorire o consentire la permeabilità faunistica (ecodotti).

15. Il PI dovrà definire gli interventi per i quali necessitano misure di compensazione.

16. Nelle more della ricognizione sul territorio e normazione della rete ecologica da parte del PI, sono ammessi gli interventi edilizi previsti dal PRG vigente; ogni intervento edilizio dovrà garantire il rispetto dei corridoi ecologici (fossati, siepi, macchie arboree, ecc.) nonché le connessioni verdi, punti e percorsi di permeabilità faunistica.

Pianificazione urbanistica comunale - 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. È presente una fascia di rispetto FR per gasdotto (del quale si è già accennato precedentemente) e una viabilità di progetto che si sposa appieno con il progetto della rotatoria oggetto della presente relazione:



Figura 14 – Stralcio del Piano Regolatore Generale

ZTO D/1.2

Art. 46 ZONE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI ARTIGIANALI ED INDUSTRIALI DI ESPANSIONE

INDIVIDUAZIONE

Zone totalmente o parzialmente inedificate e prive delle opere di urbanizzazione primaria nelle quali il PRG prevede nuovi insediamenti di tipo produttivo.

DESTINAZIONE D'USO

Sono consentite le seguenti destinazioni:

- a) attività produttive, industriali e di servizio;
- c) mostre, a servizio delle attività produttive;
- d) impianti di stoccaggio merci, depositi e magazzini;
- e) impianti ed attività a servizio del traffico (autorimesse, officine);
- f) attività di spedizione merci, deposito automezzi, ecc.;
- g) abitazione per il titolare ed il personale di custodia, nella misura massima di 600 mc. per unità produttiva (l'aggregazione di più unità produttive in un unico edificio o in più edifici facenti parte di un unico lotto vanno considerati come una unica unità).

MODALITÀ D'INTERVENTO

In queste zone il PRG si attua a mezzo di PIANO URBANISTICO ATTUATIVO.

PARAMETRI EDILIZI

Il PRG si attua applicando i seguenti indici:

- altezza massima H: in relazione alle esigenze delle attività da insediare
- distanza dalle strade: = o maggiore all'altezza
- del fabbricato prospiciente, con un minimo: 10.00 ml.
- distanza dai confini: 6.00 ml.

ZTO D/2.1

Art. 47 ZONE PER INSEDIAMENTI COMMERCIALI E DIREZIONALI DI COMPLETAMENTO

INDIVIDUAZIONE

Zone totalmente o parzialmente edificate, di cui il PRG prevede il completamento mediante l'edificazione nei lotti ancora liberi, l'ampliamento e la ristrutturazione degli edifici esistenti.

DESTINAZIONI D'USO

Nelle "zone per insediamenti commerciali e direzionali" sono consentite le seguenti destinazioni:

- a) negozi;
- b) attività commerciali con fabbisogno di superficie di vendita;
- c) attività commerciali all'ingrosso;
- d) impianti di stoccaggio merci magazzini, depositi;
- e) attività di spedizione merci, corrieri, deposito automezzi;
- f) mostre commerciali, sale da esposizione e convegni;
- g) impianti annonari e per l'approvvigionamento di derrate;
- h) attività di manutenzione e lavorazione dei prodotti, connesse alle attività commerciali e di stoccaggio dotate di licenza di commercio;
- i) uffici pubblici e privati;
- j) impianti ed attività a servizio del traffico (autorimesse, officine);
- k) attrezzature ricettive per la ristorazione nonché attrezzature alberghiere;
- l) attività artigianali di servizio;
- m) abitazioni per il titolare ed il personale di custodia dell'impianto, nella misura massima di 500 mc. per lotto;
- n) palestra ed altre attrezzature destinate ad attività sportive, motorie, riabilitative e simili private e/o pubbliche;
- o) poliambulatori medici e laboratori di analisi.
- p) discoteche

MODALITÀ D'INTERVENTO

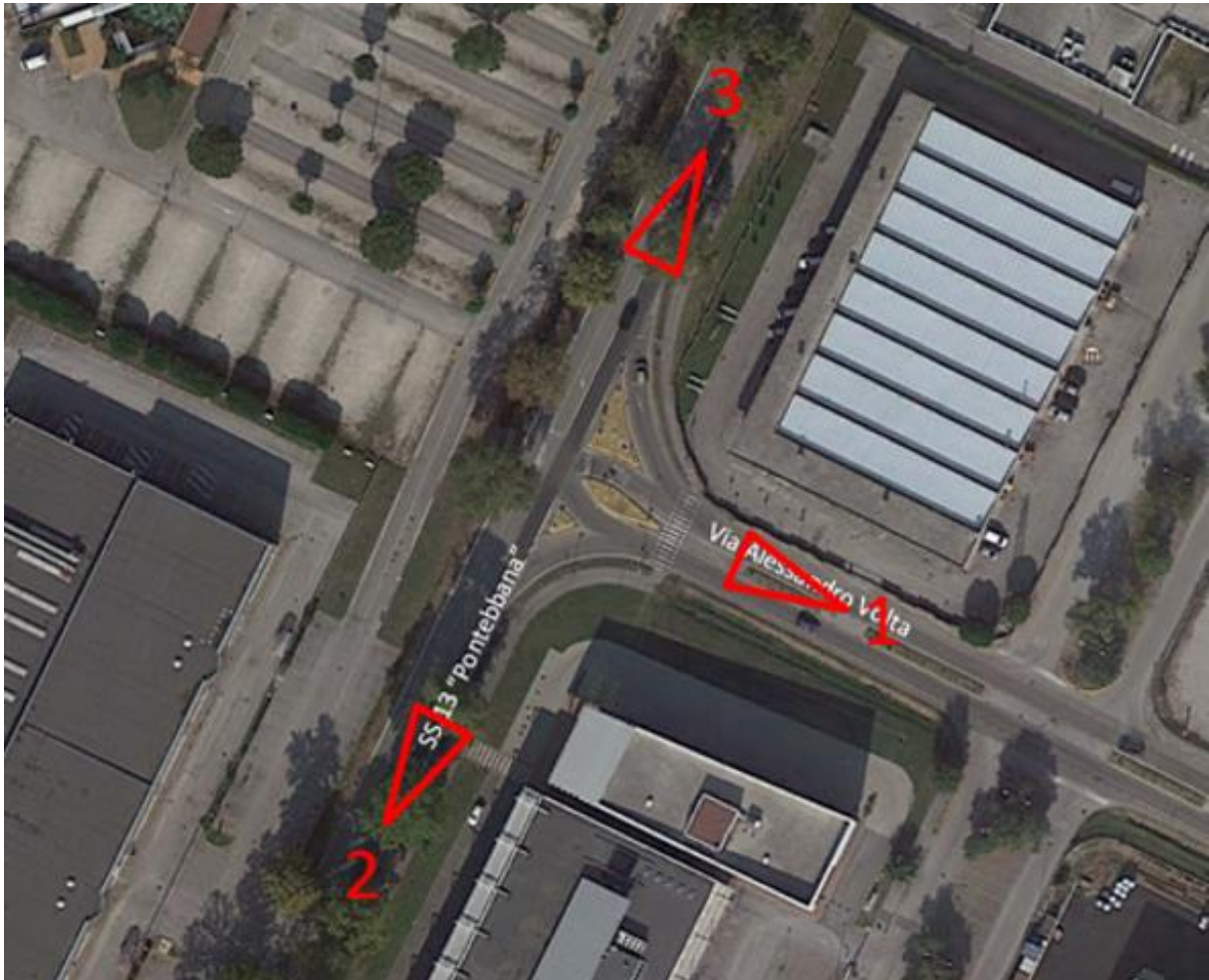
In queste zone il PRG si attua per intervento edilizio diretto.

PARAMETRI EDILIZI

Il PRG si attua applicando i seguenti indici:

| | |
|---|-------------|
| altezza massima (H): | 9.50 ml. |
| distanza del fabbricato dalla strada: | 10.00 ml. |
| distanza dai confini: | 5.00 ml. |
| distacco tra fabbricati nello stesso lotto: | 10.00 ml. |
| distacco tra fabbricati in lotti distinti: | 12.00 ml. |
| volume per abitazioni max: | 600 mc. |
| rapporto di copertura: | 0.60 |
| parcheggio pubblico: | vedi Art.19 |

3.6 Documentazione fotografica



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



Vista n.1



Vista n.2



Vista n.3

3.7 Il vincolo paesaggistico

Presenza di aree tutelate per legge ai sensi dell'Art. 142 del D. Lgs n. 4272004:

La zona d'intervento non è soggetta a VINCOLO DI INTERESSE NATURALISTICO/AMBIENTALE

La zona d'intervento non è soggetta a VINCOLO DI INTERESSE ARCHEOLOGICO

4. PROGETTO - DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO

4.1 Descrizione sintetica dell'intervento

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.

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.

4.2 Caratteristiche geometriche dell'intervento

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.

4.3 Caratteristiche costruttive e materiche dell'intervento

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.

4.4 Attrezzature di corredo e opere minori

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.

5. COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

5.1 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

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 appoggio 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.

5.2 Mitigazione dell'impatto dell'intervento

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.



Foto inserimento Vista 1



Foto inserimento Vista 2



Foto inserimento Vista 3