

S.S. N. 14 "DELLA VENEZIA GIULIA"
VARIANTE DI SAN DONÀ DI PIAVE (VE) - 3° LOTTO
DALLA ROTATORIA DI CAPOSILE ALLA ROTATORIA DI PASSARELLA
E SCAVALCO DELLA ROTATORIA DI CALVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO

ANAS = STRUTTURA TERRITORIALE VENETO E FRIULI VENEZIA GIULIA
AREA NUOVE OPERE

<p>PROGETTISTI</p> <p><i>Ing. Francesco Caobianco</i> <i>Ordine Ing. Padova n. 3983</i></p>   <p><i>Ing. Filippo VIARO</i> <i>Ordine Ing. Parma n. 827</i></p> <p><i>Arch. Sergio BECCARELLI</i> <i>Ordine Arch. Parma n. 377</i></p> 	<p>ACUSTICA</p> <p><i>Ing. Giovanni BRIANTI</i> <i>Tecnico competente in Acustica Ambientale</i> <i>ENTECA n. 6042</i></p> <p>ARCHEOLOGIA</p> <p><i>Dott.ssa Barbara SASSI</i></p>	 <p>POLICREO SOCIETÀ DI PROGETTAZIONE srl</p>
<p>IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p><i>Dott. Ing. Antonio MARSELLA</i></p>	<p>IL GEOLOGO</p> <p><i>Dott. Geol. Maurizio MARTINO</i> <i>Ordine Geol. Lazio ES n. 457</i></p>	 <p>sinèrgo elettrostudio group</p>

INQUADRAMENTO
Relazione tecnico-urbanistica

CODICE PROGETTO		NOME FILE	REVISIONE	SCALA
PROGETTO	LIV. PROG.	N. PROG.		
DPVE04	D	0901		
		CODICE ELAB.		
		TO0SG01GENRE01	B	—
B	EMISSIONE PER PROCEDURE	OTT.2020	Dott.ssa E. Bertuzzi	arch. S. Beccarelli ing. A. Marsella
A	EMISSIONE	DIC.2017	Dott.ssa E. Bertuzzi	arch. S. Beccarelli ing. A. Nosari
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO APPROVATO

INDICE

1. CONSIDERAZIONI PRELIMINARI	2
2. PIANIFICAZIONE SOVRAREGIONALE E DI SETTORE	5
2.1. PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO DELL' AUTORITA' DI BACINO DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE	5
2.2. PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (PGRA).....	6
3. PIANIFICAZIONE REGIONALE E DI SETTORE	10
3.1. PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC).....	10
3.2. PIANO D'AREA DEL SANDONATESE	20
3.3. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)	23
3.4. PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) - AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DEL SILE E DELLA PIANURA TRA PIAVE E LIVENZA.....	24
4. PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	26
4.1. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTC) DI VENEZIA	26
5. PIANIFICAZIONE COMUNALE DI SAN DONA' DI PIAVE.....	31
5.1. PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI SAN DONÀ DI PIAVE (PAT)	31
5.2. PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI SAN DONÀ DI PIAVE (PI)	37
6. VINCOLI DI NATURA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA	38
7. INDIVIDUAZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DI TUTELA E DI COERENZA CON I PIANI SOVRAORDINATI E LOCALI	41

1. CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

In questa relazione viene affrontata l'analisi del sistema programmatico e pianificatorio, al fine di esaminare il grado di coerenza o conformità degli interventi progettuali con il complesso quadro della pianificazione a scala regionale, provinciale e comunale. L'analisi e la definizione del sistema programmatico, infatti, fornisce in questa fase gli elementi conoscitivi circa le relazioni ed i rapporti tra l'opera in progetto e gli strumenti di pianificazione, programmazione e prescrizione generali e settoriali, con i cui obiettivi ed indirizzi le azioni di progetto devono trovare coerenza.

Si ritiene utile anticipare già nella presente premessa a maggiore conferma della coerenza generale delle scelte progettuali, che il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del comune di San Donà di Piave, adeguato alle prescrizioni degli Enti competenti espresse in fase decisoria con R.G. n°943 del 11/11/2014, contiene le previsioni di entrambi gli interventi, ossia della Variante alla S.S. n.14 dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passerella e lo scavalco della rotatoria di Calvecchia, identificati come "Nuova viabilità di progetto di rilevanza strategica". Il Piano, come da normativa vigente, per essere approvato ha dovuto affrontare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che è stata superata positivamente; questo comporta che anche le previsioni infrastrutturali in oggetto, essendo contenute nel Piano, siano state valutate positivamente dagli Enti competenti dal punto di vista della tutela ambientale.

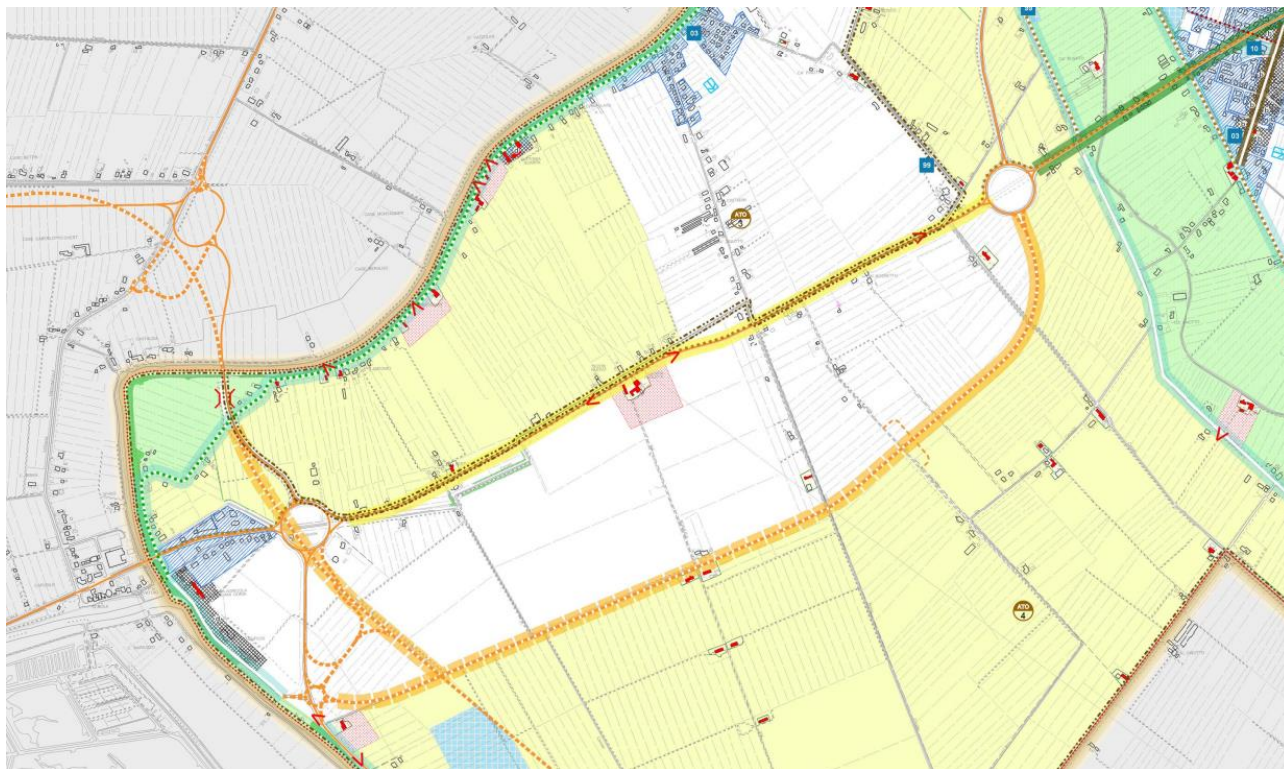


FIGURA 1-1 STRALCIO DELLA TAV. 4.2 "CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ" CON IDENTIFICAZIONE DEL TRACCIATO DELLA VARIANTE ALLA S.S. N.14 DALLA ROTATORIA DI CAPOSILE ALLA ROTATORIA DI PASSARELLA



IL SISTEMA RELAZIONALE

- Nuova viabilità di progetto di rilevanza strategica
- Nuova viabilità di progetto rilevanza locale
- Itinerari ciclopedonali

ART. 14

comma n°1

comma n°2

commi n°3,4

FIGURA 1-2 STRALCIO DELLA TAV. 4.1 "CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ" CON RIFERIMENTO ALLO SCAVALCO DELLA ROTATORIA DI CALVECCHIA E RELATIVA LEGENDA

A seguire, si riporta l'elenco degli strumenti di programmazione, pianificazione territoriale e pianificazione urbanistica e i relativi piani di settore che sono stati analizzati e valutati:

PIANIFICAZIONE SOVRA-REGIONALE:

- **Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - Bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione:** approvato con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 Novembre 2013 - *Approvazione del «Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione»;*
- **Piano di Gestione del Rischio Alluvione (PGRA) – Distretto Alpi Orientali:** approvato con Deliberazione del Comitato Istituzionale congiunto delle Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta e Bacchiglione e dell'Adige del 3 Marzo 2016.

PIANIFICAZIONE REGIONALE:

- **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – Regione Veneto:** con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020) è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC);
- **Piano d'Area del Sandonatese – Regione Veneto:** adottato con D.G.R. n°2907 del 19/10/2001, la Giunta regionale con deliberazione n. 1343 del 29/08/2016 ha ritenuto di non ritrasmettere il Piano al Consiglio regionale per la sua approvazione;
- **Piano Regionale dei Trasporti (PRT) – Regione Veneto:** approvato dalla Regione Veneto nel 1990. La Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 ha adottato un nuovo Piano Regionale dei Trasporti, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005, e che deve ancora essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale;
- **Piano di Assetto Idrogeologico del bacino regionale del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza:** approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 48 del 27 Giugno 2007;

PIANIFICAZIONE PROVINCIALE:

- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) – Città Metropolitana di Venezia:** approvato dalla Regione Veneto con delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30 Dicembre 2010.

PIANIFICAZIONE COMUNALE:

- **Piano di Assetto Territoriale (PAT) – Comune di San Donà di Piave:** approvato con delibera del Consiglio Provinciale di Venezia nell'Aprile 2013;
- **Piano degli interventi (PI) - Comune di San Donà di Piave:** approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 87 del 08 Settembre 2016.

A valle del sistema programmatico e pianificatorio, è stato inoltre valutato il **complesso dei vincoli ambientali, paesaggistici e delle tutele** con cui l'ambito in esame potrebbe interferire.

2. PIANIFICAZIONE SOVRAREGIONALE E DI SETTORE

2.1. PIANO ASSETTO IDROGEOLOGICO DELL' AUTORITA' DI BACINO DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENTA-BACCHIGLIONE

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico dei bacini dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione, pur con varie denominazioni, ha le proprie radici nella Legge Quadro sulla difesa del suolo n. 183 del 18 Maggio 1989, ora confluita nel codice ambientale, D.Lgs. 152/2006, ed è stato approvato con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 novembre 2013 - *Approvazione del «Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione»*.

In generale, il presente PAI viene redatto, adottato ed approvato quale stralcio dei piani di bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave e Brenta-Bacchiglione, interessanti il territorio della Regione del Veneto e della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Il Piano ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, tecnico-operativo e normativo che:

- individua e perimetra le aree fluviali e quelle di pericolosità geologica, idraulica e valanghiva;
- stabilisce direttive sulla tipologia e la programmazione preliminare degli interventi di mitigazione o di eliminazione delle condizioni di pericolosità;
- detta prescrizioni per le aree di pericolosità e per gli elementi a rischio classificati secondo diversi gradi;
- coordina la disciplina prevista dagli altri strumenti della pianificazione di bacino elencati all'art. 3, comma 2.

Il Piano persegue finalità prioritarie di riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, di protezione di abitati, infrastrutture, nonché riconosciute specificità del territorio, interessate o interessabili da fenomeni di pericolosità.

Si sottolinea come, per il perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui sopra, l'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave e Brenta-Bacchiglione può emanare direttive che:

- individuano criteri ed indirizzi per la realizzazione di nuove opere, la programmazione degli interventi di manutenzione sulle medesime, nonché sugli alvei e sui versanti;
- individuano criteri ed indirizzi per la progettazione e l'attuazione degli interventi di difesa, per i dissesti idraulici, geologici o valanghivi, e per la definizione di un quadro valutativo del rischio alluvioni;
- individuano criteri e indirizzi relativi alle norme e ai contenuti del Piano.

In sintesi nella cartografia di piano, il PAI, sulla base delle conoscenze acquisite e dei principi generali contenuti nella normativa vigente, classifica i territori in funzione delle diverse condizioni di pericolosità nelle seguenti classi:

- pericolosità P4 (pericolosità molto elevata);
- pericolosità P3 (pericolosità elevata);
- pericolosità P2 (pericolosità media);
- pericolosità P1 (pericolosità moderata) - sospeso a seguito della delibera del Comitato Istituzionale n. 2 del 9.11.2012 AUTORITY DI BACINO DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, LIVENZA, PIAVE, BRENDA-BACCHIGLIONE PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEI BACINI IDROGRAFICI DEI FIUMI ISONZO, TAGLIAMENTO, PIAVE E BRENDA-BACCHIGLIONE;
- elementi a rischio R4 (rischio molto elevato);
- elementi a rischio R3 (rischio elevato);
- elementi a rischio R2 (rischio medio);
- elementi a rischio R1 (rischio moderato).

Le classi di pericolosità identificano il regime dei vincoli e i possibili limiti alle attività di trasformazione urbanistica ed edilizia.

Entrando nel merito dei contenuti di piano per gli ambiti di interesse progettuale, risulta utile in questa fase riferirsi alla cartografia relativa alla sezione specifica Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Brenta-Bacchiglione.

L'analisi della cartografia di Piano ha evidenziato come l'ambito di interesse progettuale in località Calvecchia non sia interessato da alcun limite e da alcuna criticità, così come definite e rappresentate dal piano stesso. In località Armellina, invece, il tracciato **ricade in ambito a pericolosità idraulica P1**, per cui le norme di Piano non stabiliscono alcun limite particolare all'azione trasformativa, rimandando alla pianificazione comunale per le norme e prescrizioni specifiche.

Le azioni di progetto, nelle sue due configurazioni, **RISULTANO QUINDI COERENTI** con le disposizioni del PAI del bacino del fiume Brenta-Bacchiglione. Si rimanda tuttavia al successivo paragrafo relativo al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni, documento di più recente redazione, che mostra una situazione più gravosa rispetto a quella evinta dalla lettura del Piano di Assetto Idrogeologico in esame.

2.2. PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI (PGRA)

A seguito delle alluvioni che hanno colpito l'Europa tra il 1998 e il 2004 e che hanno causato circa 700 vittime, l'evacuazione di circa mezzo milione di persone e perdite economiche pesanti, il Parlamento e il Consiglio Europeo, hanno adottato la **Direttiva 2007/60/CE "Relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni"**.

La "Direttiva" dispone che, per ridurre i danni alla salute umana all'ambiente, al patrimonio culturale e all'attività economica e sociale apportati dalle alluvioni, **gli stati membri producano dei Piani di Gestione delle Alluvioni (PGRA)** che prevedono l'utilizzo integrato di misure, di prevenzione, protezione e preparazione comprese le previsioni dei fenomeni alluvionali e i connessi sistemi di allertamento attinenti quindi sia la materia della Difesa del Suolo che la Protezione Civile, da attuarsi sia in "tempo di guerra" che in "tempo di pace" e che fino ad ora avevano afferrito a piani e programmi separati.

In generale, un Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) va aggiornato ogni 6 anni e in sintesi:

- *individua le aree allagabili in diversi ambiti di rischio per tre scenari di differente frequenza/gravità: alluvioni rare di estrema intensità (L), alluvioni poco frequenti (M), alluvioni frequenti (H) e le caratteristiche dinamiche delle acque di esondazione;*
- *progetta l'attuazione di Misure di Piano che coprono tutti gli aspetti caratterizzanti e di mitigazione del fenomeno di allagamento, del danno e del rischio connessi, già previsti o ancora non utilizzati (complementari) che possono essere ascritti a misure strutturali, attive e passive, intensive ed estensive, a misure non strutturali di preparazione di prevenzione associate alle limitazioni di uso del suolo, a rilocalizzazioni.. ecc..*

Per quanto riguarda la Regione Veneto, i soggetti competenti per l'attuazione e la redazione del PGRA sono le Autorità di Bacino distrettuali, istituite con l'art. 63 del D.Lgs. 152/2006). A questo riguardo si ricorda che la Regione Veneto è interessata da due Distretti: il Distretto Padano e il Distretto Alpi Orientali. **L'ambito di interesse progettuale afferisce il Distretto delle Alpi Orientali** che ha approvato il proprio PGRA, con Deliberazione del Comitato Istituzionale congiunto delle Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta e Bacchiglione e dell'Adige del 3 Marzo 2016.

Prima di entrare nel merito dei contenuti di Piano, occorre precisare, nel contesto di un chiarimento dei ruoli dei diversi strumenti di pianificazione, come il Comitato istituzionale (con delibera n. 1 del 17 Dicembre 2015) ha stabilito che il PGRA non costituisce automatica variante dei PAI - dei bacini componenti il distretto idrografico delle Alpi Orientali – che, una volta aggiornati, continuano a costituire riferimento per gli strumenti urbanistici di pianificazione e gestione del territorio, nonché per la pianificazione di settore che consideri l'assetto idrogeologico del territorio.

Entrando nel merito dei contenuti di piano per gli ambiti di interesse progettuale, risulta utile in questa fase riferirsi alla cartografia di Piano.

CARTA DELLE AREE ALLAGABILI – CLASSE DI RISCHIO

La seguente carta riporta la classe di Rischio idraulico per allagamento riferito ad un Tempo di Ritorno di 100 anni, evidenziando come il tracciato di progetto, nelle sue due configurazioni, ricade in un territorio caratterizzato dalle seguenti classi di rischio:



Rischio moderato – R1

I danni sociali, economici ed al patrimonio ambientale sono trascurabili o nulli



Rischio medio – R2

Sono possibili danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche



Rischio elevato – R3

(in minima parte in entrambi gli interventi)

Sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni relativi al patrimonio ambientale



FIGURA 2-1 STRALCIO DELLA CARTA DELLE AREE ALLAGABILI – ALTEZZE IDRICHE PER TR=100ANNI (FONTE PGRA DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELLE ALPI ORIENTALI) – INTERVENTO LOCALITÀ ARMELLINA

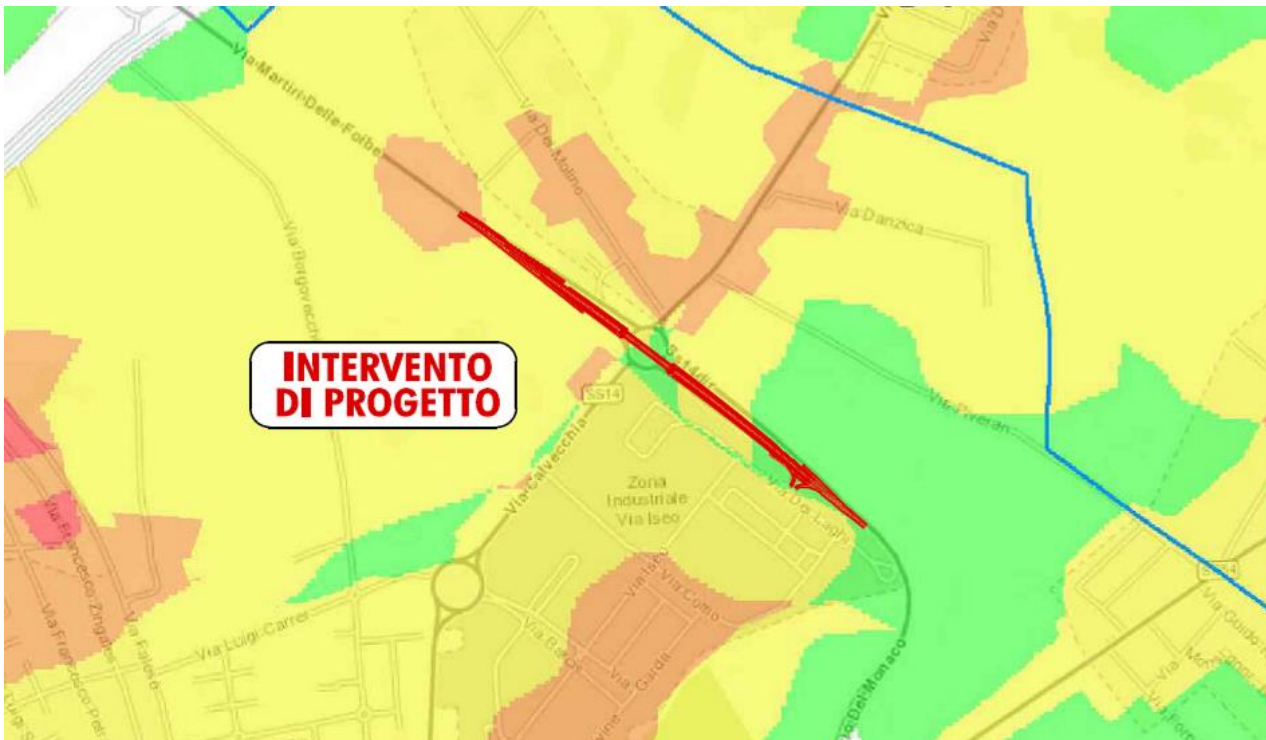


FIGURA 2-2 STRALCIO DELLA CARTA DELLE AREE ALLAGABILI – ALTEZZE IDRICHE PER TR=100ANNI (FONTE PGRA DEL DISTRETTO IDROGRAFICO DELLE ALPI ORIENTALI) – INTERVENTO LOCALITÀ CALVECCHIA

L'azione trasformativa dei due interventi di progetto, nonostante ricadano in un territorio ad evidente rischio idraulico, non risulta impedita dalle disposizioni del PGRA a condizione che, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura, in termini di:

- sicurezza stradale rispetto ai battenti idrici potenzialmente generati in caso di esondazione;
- invarianza idraulica tra i battenti idrici potenzialmente generati da un'esondazione nello stato ante operam rispetto a quelli caratteristici del post operam;
- officiosità idraulica adeguata per l'attraversamento di ogni corso d'acqua interferito dalla viabilità di progetto.

3. PIANIFICAZIONE REGIONALE E DI SETTORE

3.1. PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC)

Con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020) è stato approvato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC).

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento è formato dai seguenti elaborati:

a) Relazione illustrativa con i “Fondamenti del Buon Governo”

b) Elaborati grafici:

Tav. Ricognizione degli ambiti di tutela del PTRC 1992-

Tav. 01a Uso del suolo -Terra

Tav. 01b Uso del suolo -Acqua

Tav. 01c Uso del suolo –Idrogeologia e rischio sismico

Tav. 02 Biodiversità

Tav. 03 Energia e Ambiente

Tav. 04 Mobilità

Tav. 05a Sviluppo economico produttivo

Tav. 05b Sviluppo economico turistico

Tav. 06 Crescita sociale e culturale

Tav. 07 Montagna del Veneto

Tav. 08 Città, motore di futuro

Tav. 09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (n. 23 tavole)

Tav. 10 Sistema degli obiettivi di progetto.

Di seguito si riporta il commento per le tavole di interesse, riportate in grassetto nel precedente elenco.

TAVOLA 01a USO DEL SUOLO -TERRA

Partendo dai dati forniti dalle strutture regionali competenti, il piano nella “Tavola 01 Uso del suolo Terra” riconosce i seguenti ambiti ed elementi territoriali:

-Aree di agricoltura periurbana;

-Aree agropolitana;

- Aree ad elevata utilizzazione agricola;
- Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa;
- Prato stabile;
- Sistema del suolo agroforestale;
- Foresta ad elevato valore naturalistico;
- Area a pascolo naturale; che costituiscono l'armatura territoriale su cui opera il sistema di azioni per la tutela del sistema del territorio rurale, in cui si riconoscono e valorizzano le dinamiche di trasformazione, le potenzialità economiche e il ruolo produttivo, ambientale, sociale attraverso:
 - a) salvaguardia e valorizzazione dell'attività agricola;
 - b) salvaguardia e promozione della tipicità delle produzioni agricole;
 - c) tutela e potenziamento dello spessore ecologico e funzionale del territorio rurale;
 - d) salvaguardia della trama del paesaggio agrario;
 - e) valorizzazione della funzione turistico-ricreativa dello spazio agrario;
 - f) riduzione dell'impermeabilizzazione dei suoli;
 - g) promozione della conoscenza dei paesaggi agrari storici;
 - h) promozione della realizzazione di nuovi paesaggi rurali di elevata qualità percettiva;
 - i) riconoscimento e tutela delle specificità locali.

Nello specifico degli interventi di progetto, la rotatoria di Calvecchia rimane all'interno del territorio urbanizzato in prossimità di aree agropolitane.

La Variante alla S.S. 14 attraversa aree agropolitane e aree ad elevata utilizzazione agricola. Il puntinato identifica le zone al di sotto del livello del mare.



FIGURA 3-1 STRALCIO DELLA TAV.01 A USO DEL SUOLO - TERRA

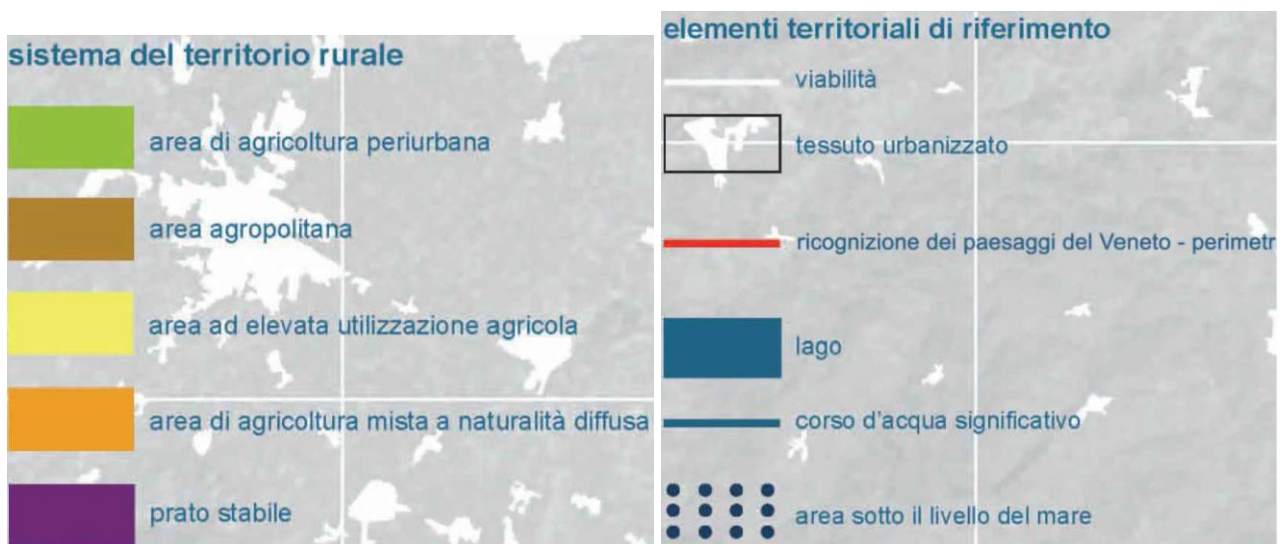


FIGURA 3-2 STRALCIO DELLA LEGENDA DELLA TAV.01 A USO DEL SUOLO – TERRA

TAVOLA 01C – CARTA DELL'USO DEL SUOLO – IDROGEOLOGIA E RISCHIO SISMICO

La tavola riconosce il sistema idrogeologico che caratterizza il suolo del territorio veneto, indicando le aree di pericolosità idraulica e quelle di pericolosità geologica e specificando le superfici soggiacenti al livello medio del mare, i bacini soggetti a sollevamento meccanico, l'ubicazione dei principali impianti idrovori, le aree di laminazione e le superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi sessanta anni; il tutto evidenziato sulla griglia di riferimento dell'idrografia e della rete utilizzata per fini irrigui insieme alle relative superfici irrigue. Sulla base del tessuto urbanizzato che costituisce l'elemento territoriale di riferimento è stato evidenziato il sistema del rischio sismico indicando le diverse fasce di pericolosità sismica da 0,175g a 0,20g.

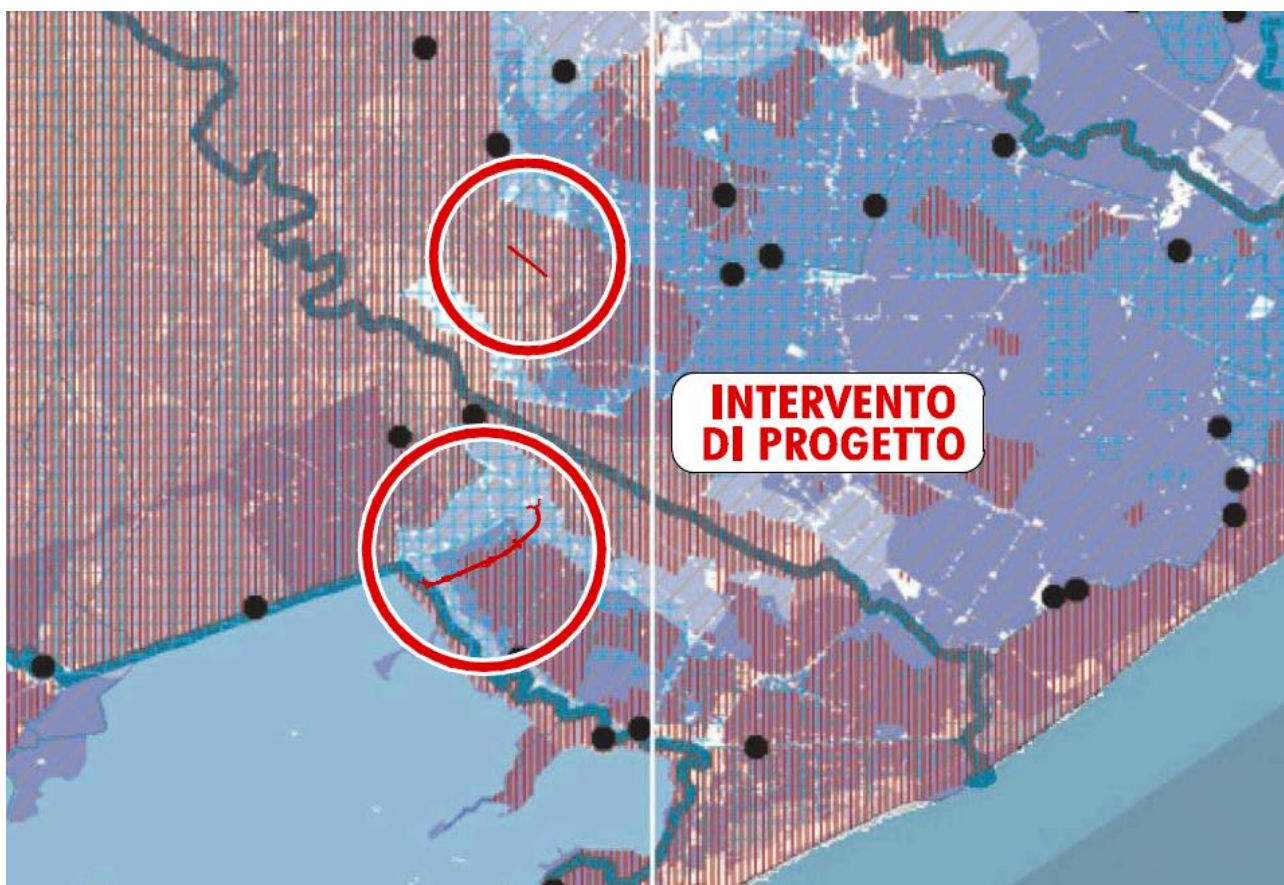


FIGURA 3-3 STRALCIO DELLA CARTA 01C- USO SUOLO: IDROGEOLOGIA E RISCHIO SISMICO - FONTE PTRC REGIONE VENETO

Come si può osservare dalla tavola sopra riportata, l'intervento, in entrambi gli ambiti di localizzazione, ricade in:



Area di pericolosità idraulica



Superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni

Per tali ambiti le Norme di piano rimandano anche in questo caso alla pianificazione di settore e alla pianificazione comunale e provinciale.

TAVOLA 02 – BIODIVERSITA'

Nella "Tavola 02 Biodiversità" viene delineato il sistema della rete ecologica del Veneto composta da:

- area nucleo;
- parco;
- corridoio ecologico;
- grotta;
- "tegnue" habitat marini su affioramenti rocciosi;

descrivendo inoltre la "diversità dello spazio agrario" riporta quali elementi territoriali di riferimento: -
ricognizione dei paesaggi del Veneto

- perimetri;
- il tessuto urbanizzato;
- la rete idrografica;
- il lago;
- la fascia delle risorgive.

Al fine di tutelare e accrescere la biodiversità, in coerenza con l'articolo 3 della Direttiva 79/409/CEE e con l'articolo 10 della Direttiva 92/43/CEE, la Rete ecologica regionale, indica le azioni per perseguire i seguenti obiettivi:

- a) assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche;
- b) salvaguardare la continuità ecosistemica;



FIGURA 3-4 STRALCIO DELLA TAV. 02 BIODIVERSITÀ, CON INDICAZIONE IN AZZURRO DELLE AREE DI INTERVENTO

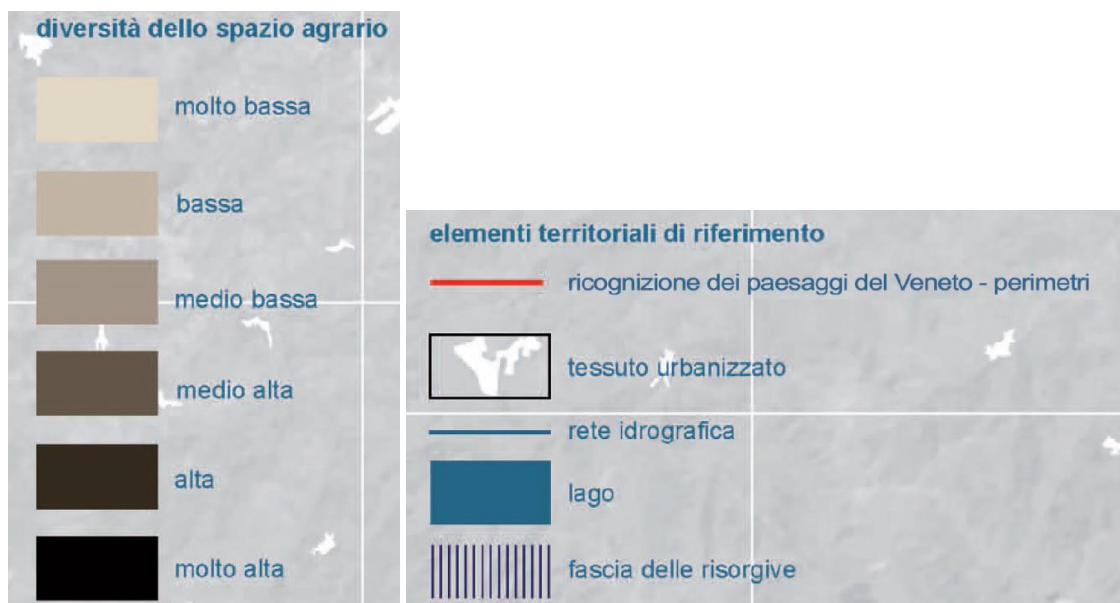


FIGURA 3-5 STRALCIO DELLA LEGENDA DELLA TAVOLA 02

L'intervento in variante di via Armellina non interessa elementi della rete ecologica e giace su aree agricole con un grado di diversità dello spazio agrario bassa, mentre lo scavalco della rotatoria di Calvecchia insiste sul tessuto urbanizzato.

TAV. 04 MOBILITÀ

Nella "Tavola 04 Mobilità" viene riportato lo schema della mobilità regionale, delineato sulla base della pianificazione regionale di settore, secondo i seguenti sistemi:

- il sistema stradale e ferroviario;
- il sistema di connessione territoriale; - il sistema della logistica;
- il sistema della mobilità aria-acqua; dove con il fine di migliorare la circolazione delle persone e delle merci in tutto il territorio regionale, si promuove una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento viario di supporto e nello sviluppo della rete viaria primaria e secondaria del sistema viario regionale, viene conseguita una maggiore efficienza complessiva, attraverso delle linee d'azione che prevedono:
 - l'integrazione a sistema della rete autostradale;
 - il potenziamento della rete stradale sulle direttrici dei corridoi pan-europei;
 - la gerarchizzazione dei flussi di traffico, cercando di separare il traffico di attraversamento del territorio (a medio/lungo raggio) da quello destinato alla mobilità locale e a brevi spostamenti, destinando ad essi infrastrutture viarie con caratteristiche diverse;
 - l'ottimizzazione delle condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria e il decongestionamento nei centri urbani;
 - l'attuazione di sistemi di monitoraggio ed informativo sul traffico;
 - l'avvio di un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti;
 - l'esecuzione di interventi tesi alla messa in sicurezza di strade urbane ed extraurbane ed alla moderazione del traffico in funzione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS);
 - la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante controstrade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati;
 - l'ottimizzazione degli accessi e dei collegamenti tra le aree destinate agli insediamenti produttivi e la rete viaria principale;
 - l'individuazione di adeguate aree di sosta e di servizio per gli automezzi pesanti.

La mobilità slow viene sviluppata attraverso interventi viari che prevedano la possibilità di realizzare un adeguato chilometraggio di piste ciclabili sia in ambito urbano che extraurbano e nelle aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale, per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e permettere una visita sostenibile e poco impattante del territorio.

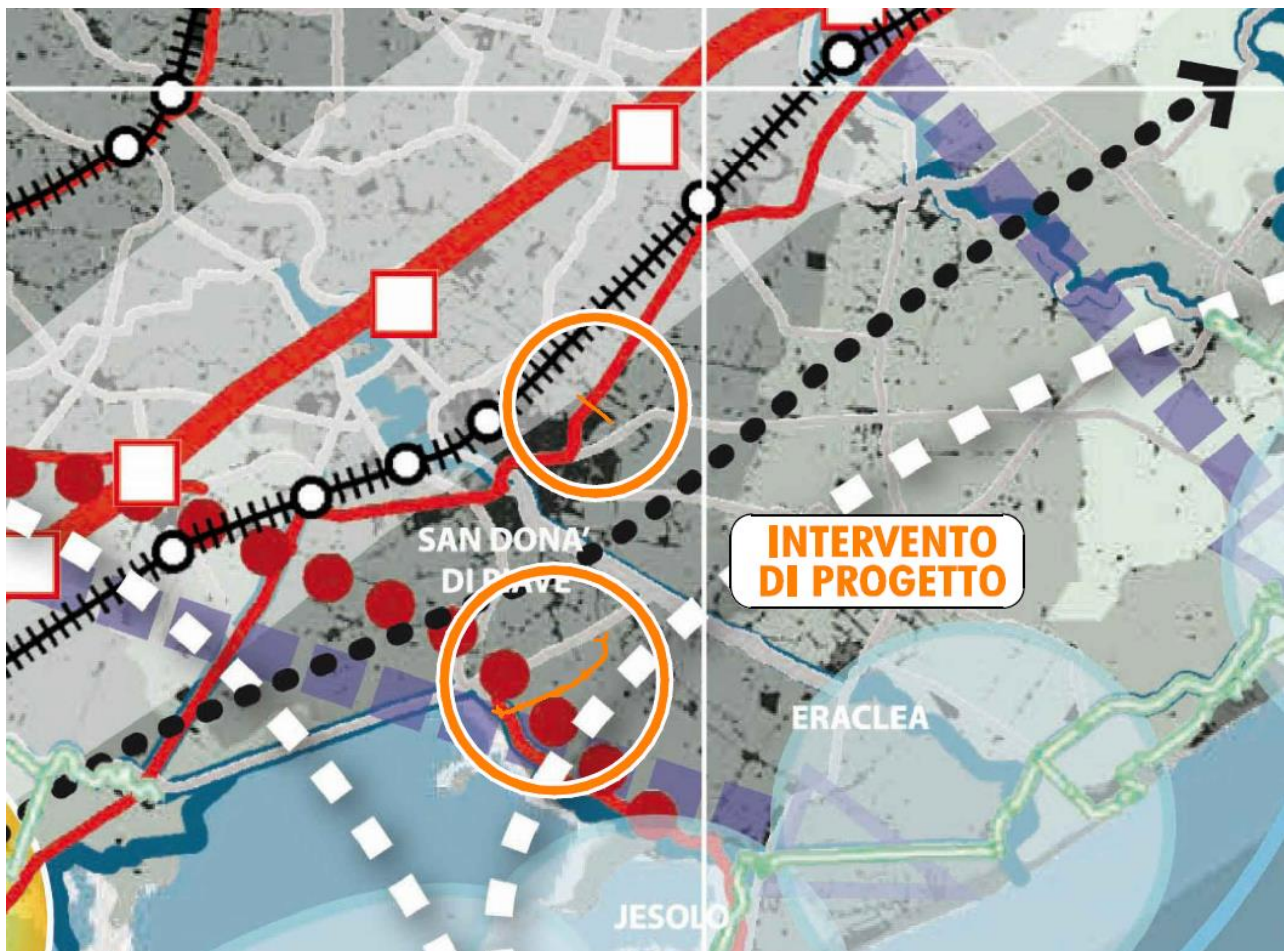


FIGURA 3-6 STRALCIO DELLA TAV.04 MOBILITÀ



FIGURA 3-7 STRALCIO DELLA LEGENDA DELLA TAV.04

Non sono riportate particolari indicazioni in merito alle opere in progetto.

TAV.09 Sistema del territorio rurale e della rete ecologica

Viene descritta la diversità paesaggistica dei contesti geografici del Veneto delineando:

- sistema della rete ecologica;

- sistema del territorio rurale;

con lo scopo di intrecciare le indicazioni territoriali e quelle settoriali, con quelle più propriamente paesaggistiche.



FIGURA 3-8 STRALCIO DELLA TAV. 09 MOBILITÀ



FIGURA 3-9 STRALCIO DELLA TAV. 09 MOBILITÀ E RELATIVA LEGENDA

La tavoletta 26 Sandonà Portogruaro riporta il territorio di interesse dei due interventi.

Come si può vedere da quanto riportato nell'immagine precedente si tratta di una specificazione a scala maggiore degli stessi tematismi contenuti nella Tav.04 Biodiversità.

Le azioni di progetto **RISULTANO COERENTI** con le disposizioni del PTRC della Regione Veneto in quanto **non dispone alcun vincolo o limite alla trasformazione in tali aree**, rimandando, tuttavia, alla pianificazione di settore e alla pianificazione provinciale e comunale.

3.2. PIANO D'AREA DEL SANDONATESE

Il Piano di Area - Area del Sandonatese è relativo al territorio dei Comuni di Fossalta di Piave, Musile di Piave, Noventa di Piave e San Donà di Piave. Con ulteriore fase progettuale tale piano è esteso al territorio dei Comuni di Ceggia, Torre di Mosto, Eraclea e Meolo, assicurando la interrelazione con l'area del Musestre

Il Piano d'Area è stato adottato con D.G.R. n°2907 del 19/10/2001, la Giunta regionale con deliberazione n. 1343 del 29/08/2016 ha ritenuto di non ritrasmettere il Piano al Consiglio regionale per la sua approvazione.

Il Piano di Area si sviluppa considerando i diversi elementi e temi che identificano e caratterizzano il contesto, in relazioni alle diverse componenti fisiche, ambientali e sociali, articolandosi in relazione a punti.

Si sviluppa un'attenzione per la struttura del sistema insediativo afferente al fiume Piave, in particolare le direttrici per uno sviluppo sostenibile della città del Piave. Il Grande Ring costituisce il segno territoriale che stabilisce l'interno e l'esterno del sistema insediativo: il tracciato corrisponde a quello attualmente in corso di realizzazione (bretella Noventa – San Donà, Variante alla SS 14, completamento della Treviso – Mare). È inoltre indicato un possibile corridoio per il completamento del raccordo tra nuova SS 14 e Treviso Mare (non avendo la SP 47 Caposile – Eraclea le caratteristiche geometriche per essere classificata come Strada Statale). Infine, è indicato il possibile tracciato del terzo stralcio della Variante alla SS 14 in direzione Ceggia, a valle dell'area industriale esistente.

Di seguito si riporta l'articolo di norma riferito alla viabilità di progetto.

Art.5 Grande Ring

Nella tav.1, in scala 1:50000, è individuata la viabilità di interconnessione territoriale, denominata grande ring, che, dal previsto casello autostradale di Meolo a quello di Noventa di Piave, bypassando il sistema insediativo centrale, distribuisce la viabilità principale di connessione verso il territorio circostante.

Gli enti competenti, d'intesa con le amministrazioni comunali, al fine di non compromettere la funzione di primaria importanza che riveste il grande ring di interconnessione territoriale per la mobilità dell'area:

a) riorganizzano gli accessi laterali anche prevedendo la riduzione di numero degli stessi;

- b) *intervengono con opportuni accorgimenti per la mitigazione visiva e acustica degli snodi viari;*
- c) *prevedono la messa a dimora di vegetazione arborea, arbustiva adatta alle caratteristiche climatiche e pedologiche del luogo, con funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio;*
- d) *prevedono a dotare il tracciato viario di opportuni percorsi di attraversamento per facilitare la mobilità di fauna stanziale;*
- e) *definiscono le operazioni più opportune per mitigare l'impatto visivo di punti detrattori della qualità ambientale, nonché prevedono l'eliminazione di eventuali elementi di ostacolo rigidi prospicienti il ciglio stradale;*
- f) *definiscono l'esatta localizzazione del tratto viario Caposile – Passarella, riportato in modo indicativo negli elaborati grafici di progetto, tenendo conto dei segni morfologici e delle caratteristiche ambientali dei luoghi da attraversare, al fine di minimizzare l'impatto della nuova infrastruttura.*

Prescrizioni e vincoli

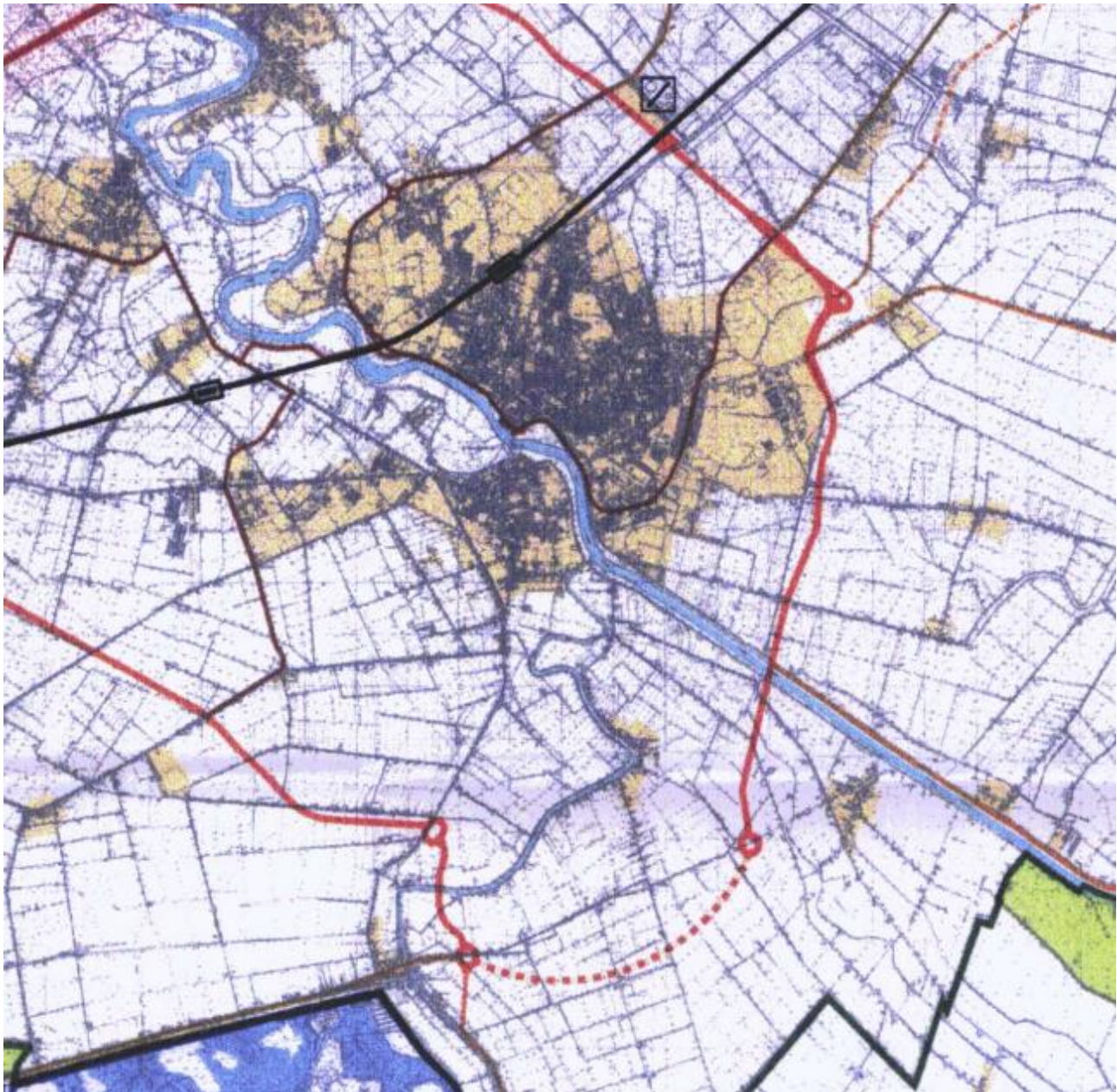
È vietata, in zona agricola, la realizzazione di nuovi interventi in una fascia di rispetto non inferiore a 60 mt dal ciglio stradale; è comunque consentita la realizzazione di aree di sosta e servizio carburante, nonché la realizzazione di apposite corsie di decelerazione e rientro per i mezzi di trasporto pubblico e le strutture connesse alla fermata degli stessi.

È vietata nella fascia di cui al comma precedente, l'installazione di insegne e cartelloni pubblicitari.

È vietata la realizzazione di nuovi accessi se non funzionale alla riorganizzazione di quelli esistenti o per la conduzione agricola di fondi prospicienti altrimenti non accessibili.

È vietata, di massima, la realizzazione di infrastrutture aeree su palificate in fregio alla viabilità individuata.

In prossimità di centri abitati è prescritto l'uso di asfalto fonoassorbente.



LEGENDA

Ambito del Piano di Area Area del Sandonatese	Corridoio autostradale transeuropeo	Viabilità principale	Corridoio ferroviario Metropolitana di superficie
Aree zonizzate come dagli strumenti urbanistici vigenti	Grande ring	Vettore di relazione territoriale	Stazioni ferroviarie con servizio S.F.M.R.
Cardine di interconnessione europeo		Viabilità principale di distribuzione interna	Polo scambiatore

FIGURA 3-10 ORGANIZZAZIONE STRUTTURALE DELL'AREA SANDONATESE

3.3. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), oggi vigente, è stato approvato dalla Regione Veneto nel 1990. Si sottolinea come, essendo tale documento in formato solamente cartaceo, in questa fase non sia stato possibile consultarlo. Tuttavia, la Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 ha adottato un nuovo Piano Regionale dei Trasporti, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005, e che deve ancora essere definitivamente approvato dal Consiglio Regionale.

Risulta utile in questa fase dare riscontro dei contenuti del PTR adottato, al fine di verificare all'interno della documentazione disponibile più aggiornata se siano presenti prescrizioni o indirizzi specifici relativi all'ambito progettuale di interesse.

Il PRT adottato si compone di due volumi il *Quaderno di Sintesi* e il *Rapporto Finale*.

In generale, il PTR della Regione Veneto, si pone i seguenti obiettivi prioritari di piano:

- *configurare un apparato di infrastrutture e di servizi di rango superiore, frutto cioè non di una logica puramente incrementale ma anche qualitativamente più avanzata, con cui soddisfare una serie di aspettative irrisolte;*
- *rafforzare la rete delle infrastrutture che consentono di raggiungere i mercati esistenti e quelli emergenti, a Nord come a Est;*
- *collegare in modo più efficiente i centri di servizio della regione, sia tra loro che con la platea degli utenti regionali ed extraregionali;*
- *colmare il gap infrastrutturale che penalizza il Veneto e il Nord-Est nelle sue relazioni transalpine con l'Europa, con ciò valorizzando anche il ruolo della costa più settentrionale del Mediterraneo, il litorale alto adriatico;*
- *mettere in rete il sistema dei servizi alla mobilità intra-regionale secondo standard più elevati di efficienza e di connettività, paragonabili alle regioni centro europee con cui esiste un rapporto di collaborazione-competizione;*
- *attenuare quegli aspetti di parziale perifericità che caratterizzano l'intero sistema padano, e più ancora il Nord-Est, creando uno squilibrio tra la forza propulsiva del sistema economico e i vincoli prodotti dal sistema relazionale sulla circolazione dei prodotti.*

Dalla lettura della documentazione disponibile **non si riscontrano particolari strategie, indirizzi o prescrizioni** per il progetto e l'ambito territoriale di interesse. Tuttavia, le azioni progettuali **RISULTANO COERENTI** con gli obiettivi di carattere generale espressi dal PRT della Regione Veneto.

3.4. PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) - AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE DEL SILE E DELLA PIANURA TRA PIAVE E LIVENZA

La Legge n. 267 del 3 Agosto 1998, e successive modifiche ed integrazioni, prevede che: *"le autorità di bacino di rilievo nazionale e interregionale e le regioni per i restanti bacini adottano, ove non si sia già provveduto, Piani stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico che contengano in particolare l'individuazione delle aree a rischio idrogeologico e la perimetrazione delle aree da sottoporre a misure di salvaguardia nonché le misure medesime"*

Con delibera del Consiglio Regionale n. 48 del 27 Giugno 2007, la Regione Veneto ha approvato il Piano di Assetto Idrogeologico del bacino regionale del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza.

Entrando nei contenuti di piano, risulta utile in questa fase soffermarsi sull'analisi della cartografia allegata alla documentazione pianificatoria.

CARTA DELLA PERICOLOSITÀ IDRAULICA DERIVANTE DAL PAI DELL'ADB DEL FIUME SILE

Dalle seguenti carte è possibile osservare per l'intervento in esame:

- **Località Armellina:** pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del Fiume Sile e dei canali consortili compresa tra la classe P1 moderata e la classe P2 media.

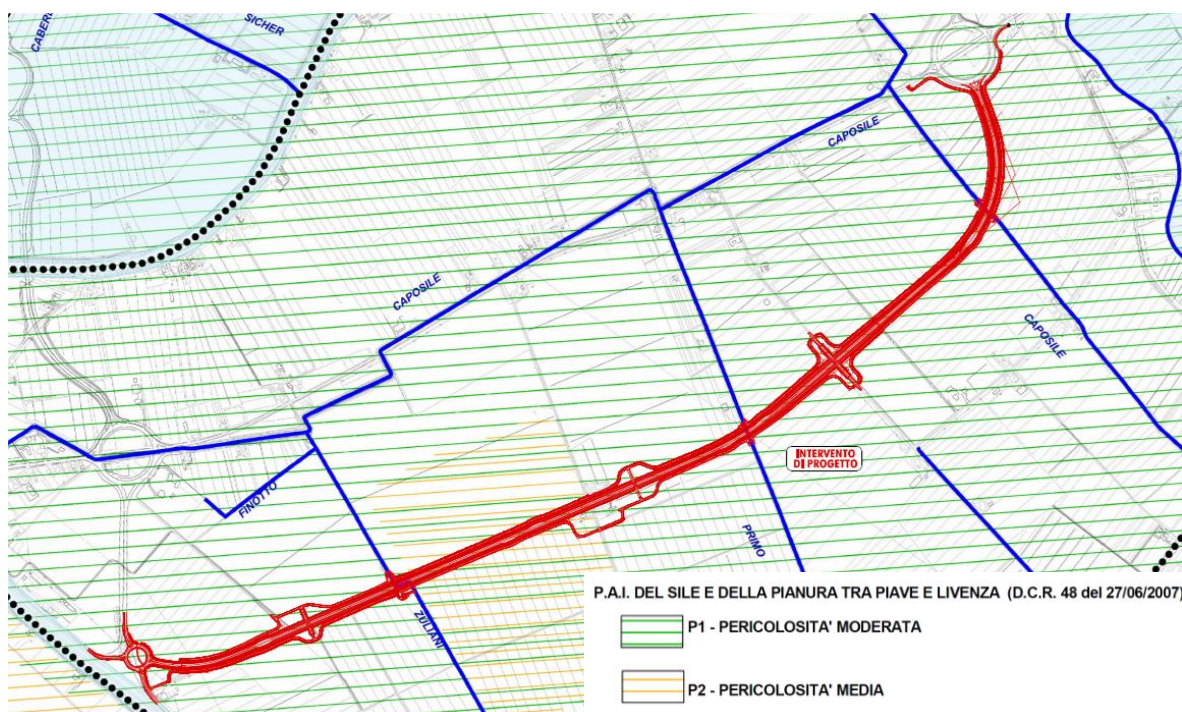


FIGURA 3-11 STRALCIO CARTA DELLA PERICOLOSITÀ IDRAULICA – PAI ADB FIUME SILE – LOCALITÀ ARMELLINA (FONTE PIANO REGOLATORE DELLE ACQUE – SAN DONÀ DI PIAVE)

Per tali ambiti le Norme di Piano all'articolo 10 rimandano alla pianificazione comunale: *“Gli interventi ammessi nelle aree di pericolosità idraulica ovvero di pericolosità geologica, oggetto di delimitazione del Piano, sono definiti negli strumenti urbanistici comunali sulla base delle indicazioni del Piano”*.

- **Località Calvecchia:** pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del reticolo idrografico limitrofo, ricadente nella classe P1 moderata;

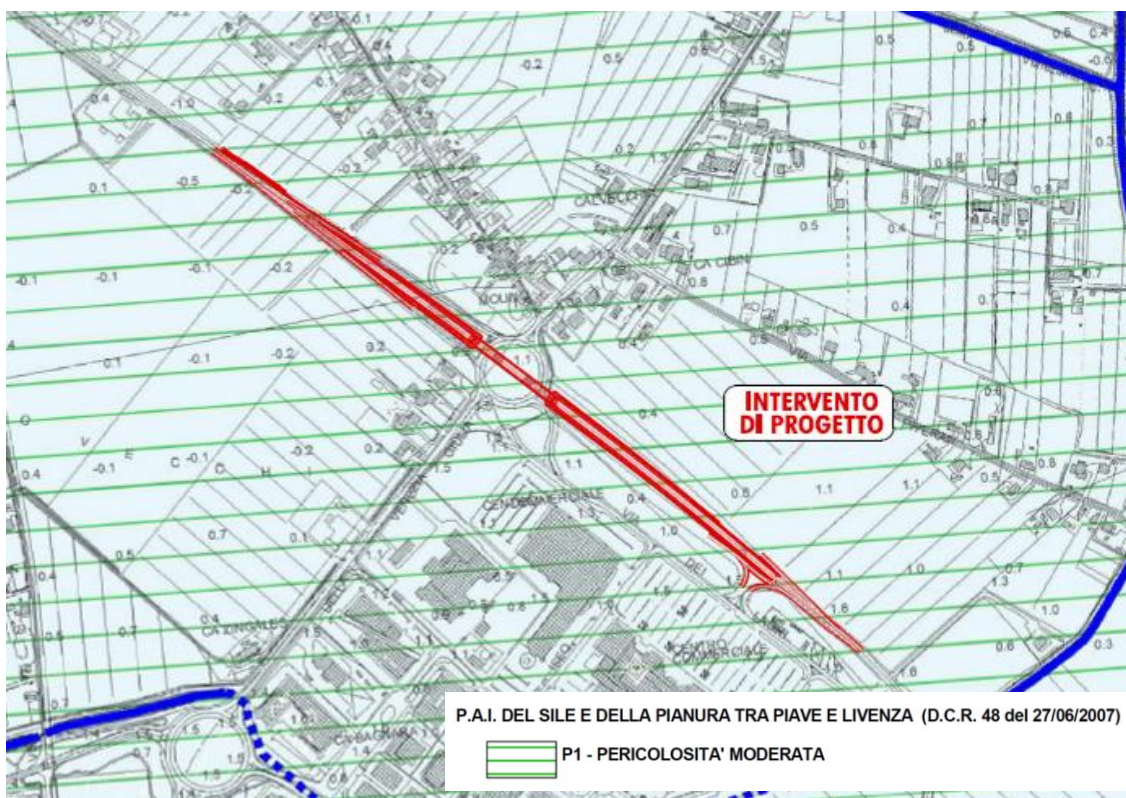


FIGURA 3-12 STRALCIO CARTA DELLA PERICOLOSITÀ IDRAULICA – PAI ADB FIUME SILE – LOCALITÀ CALVECCHIA (FONTE PIANO REGOLATORE DELLE ACQUE – SAN DONÀ DI PIAVE)

Le norme di piano del PAI stabiliscono, in linea generale, agli articoli 12 e 13 una serie di interventi vietati nelle aree afferenti le classi di pericolosità idraulica P1 e P2, che tuttavia non contemplano la realizzazione di nuove infrastrutture, **RENDENDO DUNQUE IL PROGETTO IN ESAME COERENTE** con gli indirizzi generali espressi dalla pianificazione in oggetto, a condizione che, come già specificato precedentemente per il PGRA, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura.

4. PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

4.1. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTC) DI VENEZIA

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è lo strumento di pianificazione urbanistica e territoriale attraverso il quale la Provincia esercita e coordina la sua azione di governo del territorio, delineandone gli obiettivi e gli elementi fondamentali di assetto territoriale.

Il PTCP della Provincia di Venezia è stato approvato dalla Regione Veneto con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30 Dicembre 2010. La Provincia di Venezia ha successivamente adeguato gli elaborati del PTCP alle prescrizioni della DGR n. 3359 di approvazione del piano stesso, recependo tali modifiche con Delibera di Consiglio Provinciale n. 47 del 05 Giugno 2012. Con successiva Delibera di Consiglio Provinciale n. 64 del 30 Dicembre 2014 la Provincia di Venezia ha adeguato gli elaborati del PTCP per la correzione di meri errori materiali presenti negli elaborati cartografici, nelle norme tecniche di attuazione e nel quadro conoscitivo.

Entrando nel merito dei contenuti di piano, in questa fase risulta utile, al fine di meglio definire prescrizioni e indirizzi per l'ambito progettuale di interesse, consultare la cartografia di piano, con particolare attenzione a quelle tavole che graficizzano tematismi specifici e interferenti il tracciato di progetto.

TAVOLA B: SISTEMA AMBIENTALE - AREE INONDABILI RELATIVE AI TRATTI TERMINALI DEI FIUMI PRINCIPALI

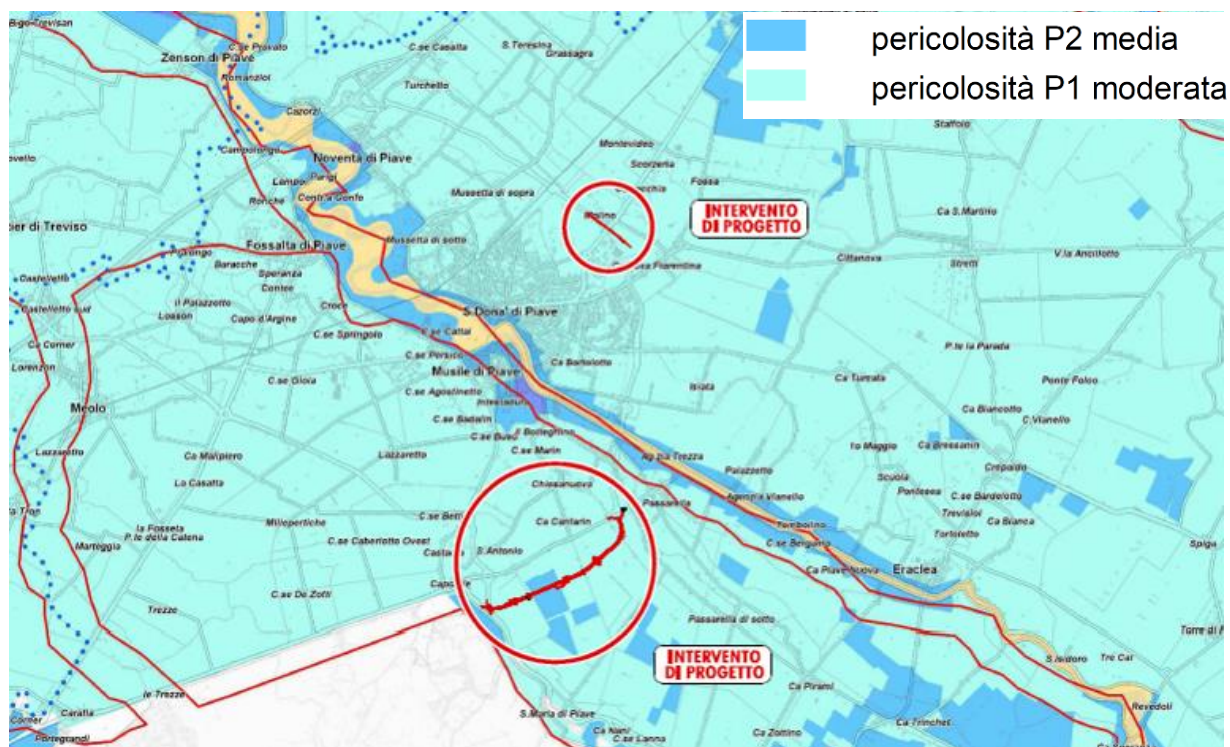


FIGURA 4-1 STRALCIO CARTA B - SISTEMA AMBIENTALE - AREE INONDABILI RELATIVE AI TRATTI TERMINALI DEI FIUMI PRINCIPALI - FONTE PTCP – CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

La cartografia in esame del Quadro conoscitivo del PTCP di Venezia conferma quanto disposto dalla cartografia PAI dell'ADB Sile precedentemente analizzato. In particolare, viene confermata l'interferenza del progetto in località Calvecchia con ambiti a pericolosità idraulica P1 – moderata, mentre in località Armellina sempre con ambiti P1 e in minima parte con ambiti P2 – media. Quest'ultimo ambito progettuale risulta inoltre interessato dall'interferenza con un ambito allagabile, ambito allagato negli ultimi 5/7 anni.

Le norme di PTCP per tali ambiti, all'articolo 15, rimandano alla normativa di settore e alla normativa specifica contenuta nella pianificazione comunale: *"In presenza di Piani di Bacino, come il PAI, vigenti o in regime di salvaguardia, i Comuni interessati, in sede di formazione ed adozione degli strumenti urbanistici generali o di loro varianti, per le aree interessate devono riportare le delimitazioni conseguenti alle situazioni di pericolosità accertate ed individuate dai Piani nonché le relative disposizioni normative"*

Tale situazione, cartografica e normativa, viene inoltre confermata dalla **TAVOLA DI PROGETTO 1 – CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE.**

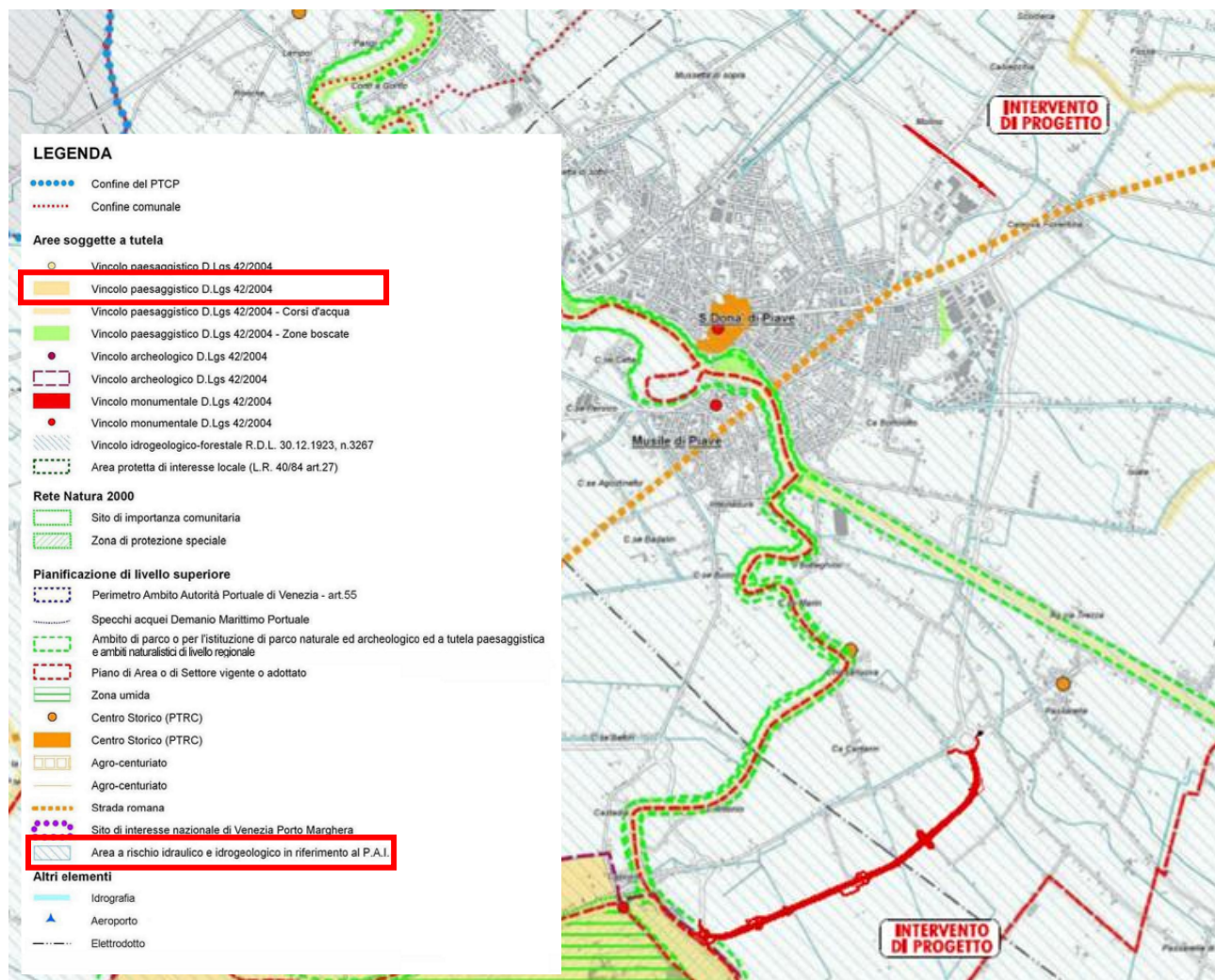


FIGURA 4-2 STRALCIO CARTA 1 – CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE - PTCP – CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

TAVOLA DI PROGETTO 3 – SISTEMA AMBIENTALE

L'analisi della presenta cartografia, confermando l'interferenza del tracciato di progetto, nelle sue due configurazioni, con ambiti a rischio e pericolosità idraulica, definisce ulteriori elementi di interferenza con elementi e ambiti di valore ambientale.

In particolare, si riscontra l'interferenza con un corridoio ecologico di livello provinciale, nella configurazione localizzata in località Armellina.

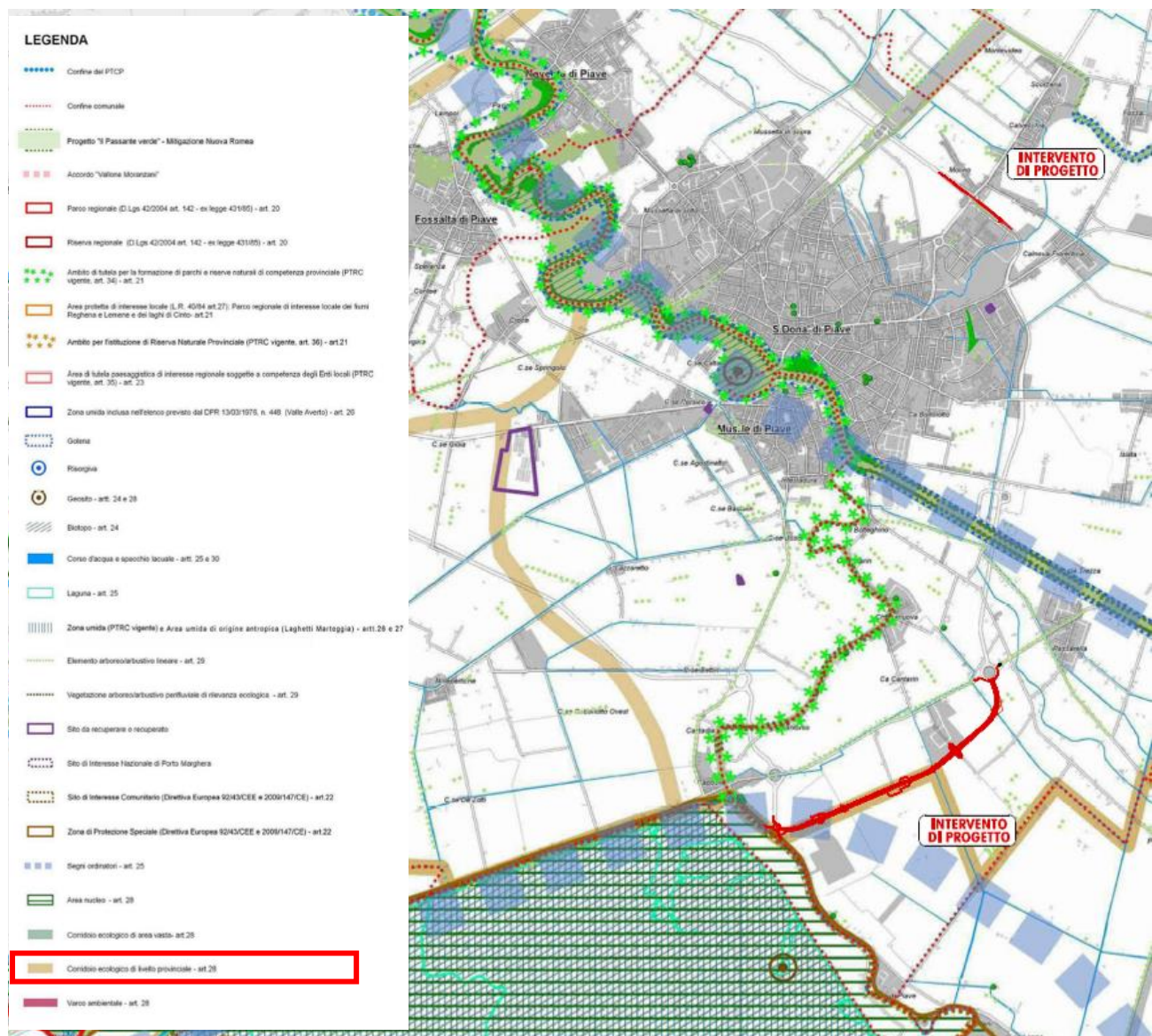


FIGURA 4-3 STRALCIO CARTA 3 – SISTEMA AMBIENTALE - PTCP – CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

L'articolo 28 delle Norme di PTCP, per tali ambiti non definisce alcun limite particolare alle trasformazioni e stabilisce quanto segue, rimandando per le norme specifiche alla pianificazione comunale:

“I PAT/PATI verificano e dettagliano le indicazioni di collegamento dei corridoi ecologici provinciali eventualmente proponendo alla provincia sulla base di adeguati riscontri analitici oggettivi un diverso tracciato purchè nel rispetto della necessaria connessione tra gli elementi funzionali della rete ecologica. I PAT/PATI specificano e adattano:

- *Barriere infrastrutturali: andranno previsti, alle diverse scale di pianificazione e di progettazione, gli idonei interventi di eliminazione o riduzione dell'interruzione e di mitigazione o compensazione. Tali interventi sono da considerarsi prioritari nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture;*
- *Barriere naturali: andranno previsti, alle diverse scale di pianificazione e di progettazione, idonee misure di mitigazione e/o di compensazione;*
- *Varchi ambientali: andranno evitati gli interventi volti alla occupazione del suolo che non rivestano rilevante interesse pubblico o di somma urgenza;*
- *Componenti ambientali minori puntiformi e lineari: siepi, filari, vegetazione arboreo-arbustiva perfluviale di rilevanza ecologica tale da contribuire, nel loro insieme e in connessione con le altri componenti della rete ecologica, alla naturalità diffusa del territorio rurale.”*

Per quanto riguarda la natura del progetto, configurazione di una infrastruttura viaria, pur non prevedendo il PTCP la realizzazione del tracciato specifico, al **TITOLO X SISTEMA DELLA MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE** le norme di Piano stabiliscono una serie di obiettivi generali inerenti il sistema infrastrutturale:

- *perseguire un più efficace coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità e politiche insediative e per l'integrazione delle principali funzioni economiche;*
- *perseguire una maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una piena integrazione con i “corridoi europei” come grandi sistemi per le relazioni con est e ovest Europa, con il centro Europa e con i paesi mediterranei;*
- *perseguire una maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione tra le diverse modalità di trasporto;*
- *perseguire una corretta ed efficace gestione della mobilità al fine di contenere gli effetti negativi del traffico veicolare relativamente all'inquinamento atmosferico e acustico, all'occupazione di suolo pubblico e al consumo energetico;*
- *garantire livelli crescenti di sicurezza della circolazione, ridurre i tempi di percorrenza aumentando l'accessibilità alle diverse aree e tutelare il patrimonio viario di competenza esistente ottimizzando le condizioni di circolazione tramite la risoluzione dei punti critici;*
- *assicurare il corretto inserimento ambientale delle nuove opere viarie;*

- *ridare alla viabilità un rango di “efficiente rete viaria extraurbana” in grado di collegare le reti primarie con quelle a scala locale, favorendo la sussidiarietà reciproca dei diversi sistemi di trasporto e la loro integrazione, prediligendo i sistemi di mobilità e trasporto innovativi a basso impatto ambientale;*
- *sostenere la realizzazione di nuovi interventi ed adeguamenti sulla rete viaria di competenza, atti a garantire migliori livelli di traffico e maggior sicurezza (realizzazione di piste ciclabili, rotatorie, ecc).*

Le azioni di progetto, nelle sue due localizzazioni, **RISULTANO COERENTI** con il disposto normativo del PTCP della città Metropolitana di Venezia, sia per quanto riguarda le disposizioni cartografiche e normative, sia per quanto riguarda gli obiettivi generali stabiliti per il sistema della mobilità e delle infrastrutture.

5. PIANIFICAZIONE COMUNALE DI SAN DONA' DI PIAVE

Secondo le disposizioni normative della L.R. n 11 del 2004 - *Norme per il governo del territorio*, la pianificazione urbanistica comunale si esplica mediante il Piano Regolatore Comunale (PRC) che si articola in:

- *disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT);*
- *disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).*

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 dalla comunità locale.

Il PI è invece lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

5.1. PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI SAN DONÀ DI PIAVE (PAT)

Il Comune di San Donà di Pive si è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) a partire dall'Aprile 2013, con l'approvazione dello stesso da parte della Provincia di Venezia.

In sintesi, il Piano di Assetto del Territorio (PAT), come definito dall'articolo 13 della Legge Regionale n.11 del 2004, fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed è redatto, dai Comuni, sulla base di previsioni decennali.

Per capire meglio i limiti e le possibilità di trasformazione per l'ambito oggetto di intervento, nelle sue due localizzazioni, risulta utile in questa fase analizzare la cartografia di piano con la relativa normativa di riferimento.

CARTA DEI VINCOLI

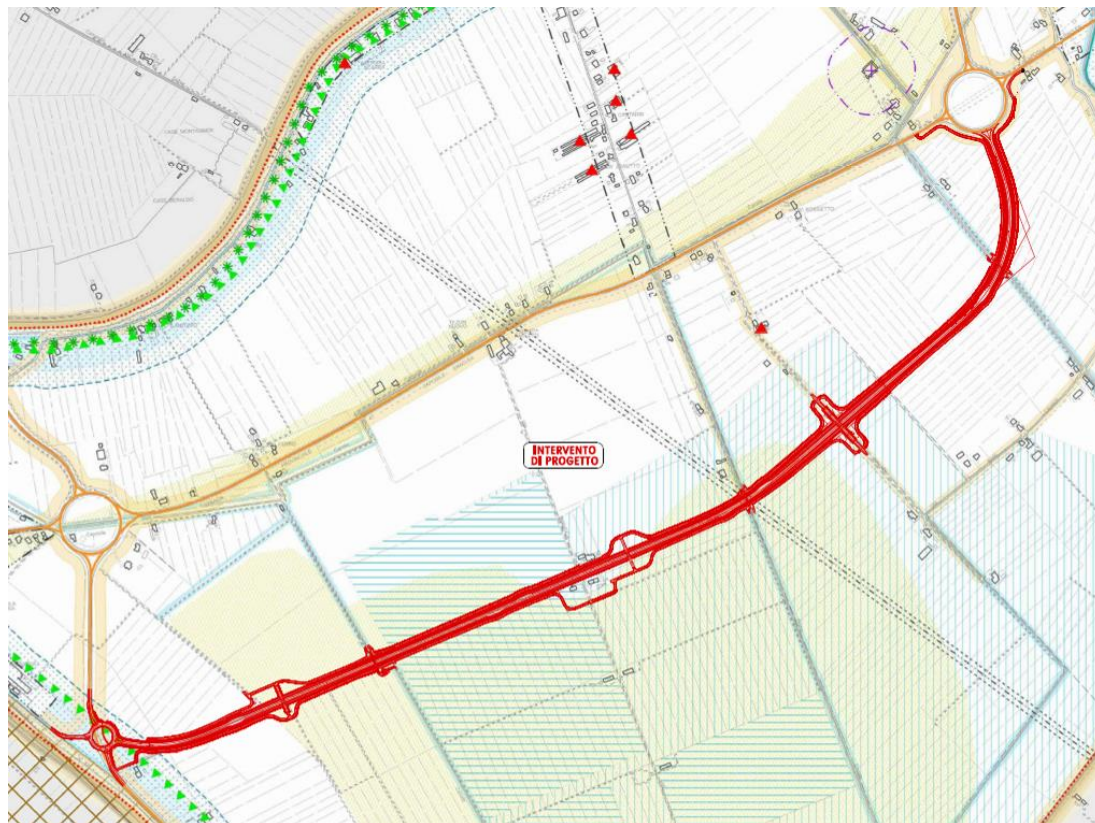






FIGURA 5-1 STRALCIO TAV 1 PAT SAN DONÀ DI PIAVE – LOCALITÀ ARMELLINA





FIGURA 5-2 STRALCIO CARTA DEI VINCOLI - PAT SAN DONÀ DI PIAVE – LOCALITÀ CALVECCHIA

Come si può osservare dalle immagini precedenti l'intervento in esame ricade all'interno dei seguenti vincoli:

Intervento in Località Armellina:

-  *Rischio Idraulico in riferimento alle opere di bonifica*
-  *Pericolosità Idraulica – P1 Moderata*
-  *Pericolosità Idraulica – P1 Medio*
-  *Ambiti naturalistici di livello regionale*

Intervento in Località Calvecchia:

-  *Rischio Idraulico in riferimento alle opere di bonifica*
-  *Pericolosità Idraulica – P1 Moderata*



Per tali ambiti l'articolo 6 delle Norme di Piano, valido per entrambi gli interventi, stabilisce quanto segue:

AMBITI NATURALISTICI DI LIVELLO REGIONALE: *“Aree soggette alle disposizioni per la tutela delle risorse naturalistiche e ambientali di cui all'art. 19 delle Norme di Attuazione del P.T.R.C. 1992”.*

AMBITI RISCHIO E PERICOLOSITÀ IDRAULICA: *“Relativamente alla tutela idraulica si applicano le disposizioni di cui ai successivi Art. 7 commi 16-23, Art. 11 e Art. 12 , come integrate dallo Studio di Compatibilità Idraulica allegato al PAT”.*

Dalla lettura di tali norme non si riscontrano da parte del PAT particolari limiti all'azione trasformativa, a condizione che, come già specificato precedentemente per il PGRA, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura.

L'intervento in Località Armellina, inoltre, lambisce:

-  *Aree vincolate ai sensi dell'articolo 142c del D.Lgs 142/2004*
-  *SIC - IT3250031 – Laguna Superiore di Venezia*

Per tali ambiti l'articolo 5 delle Norme di PAT richiama le disposizioni di settore contenute nei decreti nazionali e nelle direttive europee. Per tali dettagli si rimanda al paragrafo specifico relativo al sistema dei vincoli e delle tutele.



FIGURA 5-3 RAPPORTO INTERVENTO LOCALITÀ ARMELLINA E VINCOLI NATURA E PAESAGGIO

CARTA DELLE INVARIANTI

Intervento in Località Armellina



FIGURA 5-4 STRALCIO CARTA DELLE INVARIANTI - PAT SAN DONÀ DI PIAVE – LOCALITÀ ARMELLINA

L'intervento in Località Armellina, invece, interferisce con ambiti di sensibilità paesaggistica, per cui l'articolo 8 delle Norme di Piano non definisce alcun limite all'azione trasformativa e stabilisce quanto segue: "*Gli interventi ammessi (infrastrutture, manufatti edilizi, ecc.) non devono compromettere la percezione del paesaggio agrario della «Bonifica Integrale»*"

Intervento in Località Calvecchia

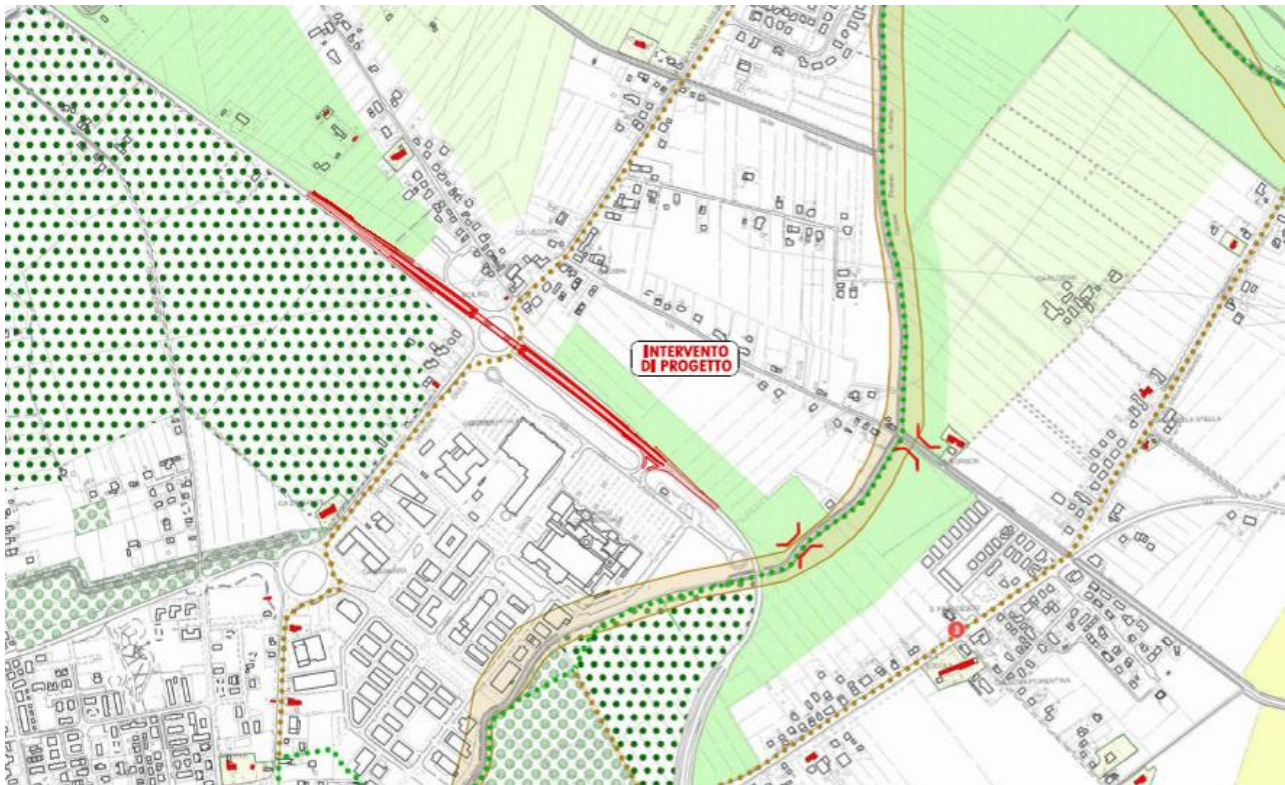


FIGURA 5-5 STRALCIO CARTA DELLE INVARIANTI - PAT SAN DONÀ DI PIAVE – LOCALITÀ CALVECCHIA

Come si può osservare dall'immagine sopra riportata l'intervento in Località Calvecchia interferisce con ambiti di Corridoio ecologico principale , per cui l'articolo 9 delle Norme di Piano non definisce limiti all'azione trasformativa e stabilisce quanto segue: "*Gli interventi ammessi (infrastrutture, opere di arredo, ecc.) non devono interrompere o deteriorare le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici*".

CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ

Dalla lettura della cartografia in esame è possibile riscontrare come il progetto in esame, con particolare attenzione all'intervento in località Armellina, sia ricalchi perfettamente il tracciato alle disposizioni cartografiche del PAT del Comune di San Donà di Piave. In particolare all'articolo 14 la variante in esame viene menzionata come intervento strategico di livello sovralocale.

"Il PAT indica alcuni tracciati preferenziali di rilevanza strategica per la definizione di tratti di viabilità finalizzati alla risoluzione di specifiche discontinuità nella rete di distribuzione territoriale (Variante alla SS 14, Autostrada del Mare, Variante alla SP 52)".

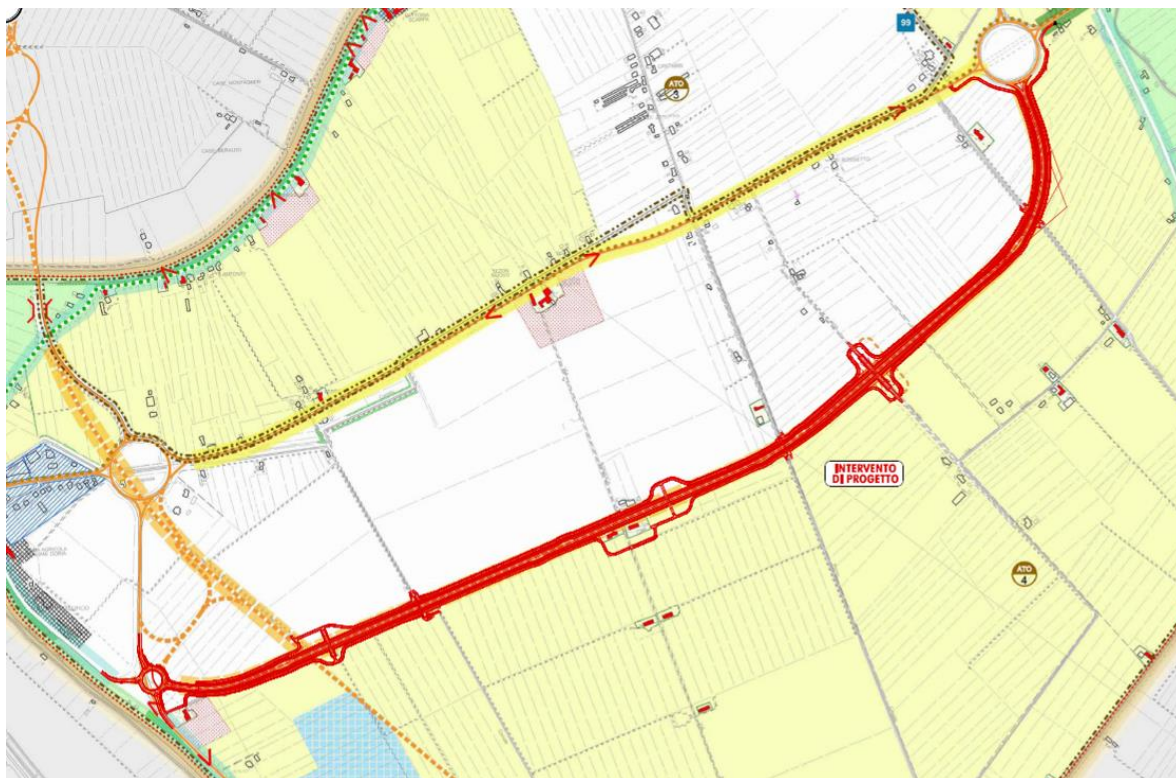


FIGURA 5-6 STRALCIO CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ - PAT SAN DONÀ DI PIAVE – LOCALITÀ ARMELLINA



FIGURA 5-7 STRALCIO CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ - PAT SAN DONÀ DI PIAVE – LOCALITÀ CALVECCHIA

Le azioni di progetto risultano **COERENTI E CONFORMI** alle norme del PAT di San Donà di Piave, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alla tutela naturale e paesaggistica, nonché alle disposizioni di piano per quanto riguarda la configurazione progettuale del tracciato relativo all'intervento in località Armellina.

5.2. PIANO DEGLI INTERVENTI DEL COMUNE DI SAN DONÀ DI PIAVE (PI)

Il Comune di San Donà di Piave si è dotato di Piano degli interventi con deliberazione di Consiglio Comunale n. 87 del 08 settembre 2016.

Dalla lettura della documentazione di piano non si riscontrano particolari difformità rispetto a quanto già detto nel paragrafo precedente relativo al PAT del Comune di San Donà. In aggiunta, si sottolinea come il PI in esame definisca gli ambiti interferenti con il nuovo tracciato in località Armellina come **ambiti agricoli**, normati dall'articolo 19 delle Norme di Piano. Tale norma non prevede particolari limiti all'azione in oggetto e stabilisce quanto segue: "*Gli **interventi ammessi (infrastrutture, manufatti edilizi, ecc.) non devono compromettere la percezione del paesaggio agrario della «Bonifica Integrale»***", così come già espressamente dichiarato nel PAT dall'articolo 8 della normativa di piano.

Le azioni di progetto risultano dunque **COERENTI E CONFORMI** alle norme del PI di San Donà di Piave, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alle aree agricole interferenti dall'intervento in Località Armellina.

6. VINCOLI DI NATURA AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

Il territorio provinciale e regionale in generale è interessato da una pluralità di vincoli e indirizzi di tutela ambientale, definiti con azioni diverse da differenti istituzioni.

Il sistema dei vincoli ha sicuramente, dal punto di vista culturale e politico, un significato positivo: rappresenta, infatti, il mutato sentire delle istituzioni e delle comunità rispetto al territorio ed alla naturalità, acquisita un valore collettivo su cui viene posta attenzione attraverso azioni di tutela.

Nel caso specifico sono stati verificati i seguenti vincoli, con la relativa analisi della documentazione:




- **vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000;**
- **vincoli di natura paesaggistica – D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii.**

Il progetto della Variante alla S.S. n.14 con la rotatoria di innesto alla S.R. 43 risulta prossima, senza interferire direttamente, **con un vincolo di natura ambientale della Rete Natura 2000, SIC IT3250031 - Laguna superiore di Venezia**. Per tale vicinanza, ai sensi dell' articolo 6, comma 3, della direttiva "Habitat" , si rende necessario procedere alla Valutazione di Incidenza (VIC).




VINCOLI CULTURALI E PAESAGGISTICI

(Fonte: PAT - Tav 1: Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale)

-  Edifici tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. n. 42/2004
-  Adiacenze tutelate ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. n. 42/2004
-  Aree vincolate ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. 42/2004

ALTRI VINCOLI

(Fonte: PAT - Tav 1: Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale)

-  Vincolo di destinazione forestale ai sensi degli artt. 14 e 15 della LR n. 52 del 13.09.1978

RETE NATURA 2000



-  SIC IT3250031 Laguna superiore di Venezia
-  ZPS IT3250046 Laguna di Venezia

FIGURA 6-1 ESTRATTO CARTOGRAFIA "T00IA10AMBCT01_A CARTA VINCOLI E TUTELE_ARMELLINA"

Relativamente ai vincoli paesaggistici, dalla consultazione degli allegati cartografici di Piano regionale, provinciale e comunale, nonché del SITAP (Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico del Ministero per i Beni e le Attività Culturali), si evince come **l'area oggetto di intervento in località Armellina interferisca con un vincolo di natura paesaggistica – art 142, c del D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii., fasce di rispetto 150 mt corso d'acqua Fiume Sile. Per tale interferenza si rende dunque necessaria la redazione ai sensi del D.Lgs 42/2004 "Codice dei Beni culturali" di apposita Relazione Paesaggistica, per l'ottenimento dell'autorizzazione relativa.**




FIGURA 6-2 ESTRATTO CARTOGRAFIA SITAP - VINCOLI DI NATURA PAESAGGISTICA – INTERVENTO LOCALITÀ CALVECCHIA





FIGURA 6-3 ESTRATTO CARTOGRAFIA SITAP - VINCOLI DI NATURA PAESAGGISTICA CON INDIVIDUAZIONE DELL'AREA IN CUI IL PROGETTO RICADE NEL VINCOLO

7. INDIVIDUAZIONE DEI RAPPORTI DI COERENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DI TUTELA E DI COERENZA CON I PIANI SOVRAORDINATI E LOCALI

In questo capitolo si offre una sintesi tabellare dei risultati relativi alla valutazione di coerenza e conformità, delle azioni di piano con gli indirizzi e le prescrizioni generali e specifiche dei piani precedentemente analizzati, nonché della verifica in merito all'interferenza con il sistema dei vincoli e delle tutele. Per quanto riguarda la coerenza e la conformità del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti, analizzati nei paragrafi precedenti, per chiarezza si riporta la legenda colorimetrica utilizzata per la definizione delle tabelle di coerenza:

 La **coerenza** delle azioni progettuali con gli indirizzi e le prescrizioni di un piano è definita come la completa o parziale corrispondenza delle azioni di progetto con gli obiettivi e le prescrizioni di carattere generale definite dagli strumenti analizzati;

 La **conformità** è definita invece come la completa o parziale corrispondenza delle azioni di progetto agli obiettivi e alle prescrizioni specifiche per l'ambito di progetto così come definiti dagli strumenti analizzati;

 La **non coerenza/non conformità** infine è definita quando le azioni di progetto producono effetti contrari a quelli definiti dagli obiettivi e dalle prescrizioni degli strumenti analizzati.

I risultati della valutazione di congruenza delle azioni di progetto con gli indirizzi, gli obiettivi e le prescrizioni di piano possono così essere sintetizzati.

COERENZA ESTERNA DELLE AZIONI DI PROGETTO				
STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE		Coerente	Conforme	Non coerente
PIANIFICAZIONE SOVRA-REGIONALE				
1	<i>Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - Bacini idrografici dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione</i>			
2	<i>Piano di Gestione del Rischio Alluvione (PGRA) – Distretto Alpi Orientali¹</i>			
PIANIFICAZIONE REGIONALE				
3	<i>Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – Regione Veneto</i>			

¹ L'azione trasformativa dei due interventi di progetto, nonostante ricadano in un territorio ad evidente rischio idraulico, non risulta impedita dalle disposizioni del PGRA a condizione che, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura.

COERENZA ESTERNA DELLE AZIONI DI PROGETTO

STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE VIGENTE		Coerente	Conforme	Non coerente
4	<i>Piano d'Area del Sandonatese</i>			
5	<i>Piano Regionale dei Trasporti (PRT) – Regione Veneto</i>			
6	<i>Piano di Assetto Idrogeologico del bacino regionale del fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza</i>			
PIANIFICAZIONE PROVINCIALE				
7	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) – Città Metropolitana di Venezia</i>			
PIANIFICAZIONE COMUNALE				
8	<i>Piano di Assetto del territorio (PAT) – Comune di San Donà di Piave</i>			
9	<i>Piano degli Interventi (PI) – Comune di San Donà di Piave</i>			

* L'azione trasformativa dei due interventi di progetto non risulta impedita dalle disposizioni del PGRA a condizione che, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura.

Infine, per quanto riguarda il sistema dei vincoli, la legenda colorimetrica utilizzata per la definizione delle tabelle di coerenza può così essere definita:



L'intervento progettuale **interferisce** con un vincolo territoriale di natura paesaggistica, ambientale



L'intervento progettuale **non interferisce** con un vincolo territoriale di natura paesaggistica

I risultati della valutazione di congruenza delle azioni di progetto con il sistema dei vincoli interferenti con l'ambito variante sono invece così sintetizzati:

QUADRO PROGRAMMATICO VINCOLISTICO		Interferente	Non interferente
1	<i>Vincoli di natura ambientale – Siti Rete Natura 2000</i>		
2	<i>Vincoli di natura paesaggistica – D. Lgs 42/2004 e ss. mm. e ii.</i>		