



PUT 2017 COMUNE DI SILEA

Piano Urbano del Traffico (PUT)

Art. 36 del D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada"

VAS - Rapporto Preliminare Ambientale



VAS - RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE



COMUNE DI SILEA
Via Don Minzoni n.12 - 31057 Silea (TV)

ADOZIONE

D.C.C. n. __ del __/__/__

APPROVAZIONE

D.C.C. n. __ del __/__/__

Il Sindaco

Rossella CENDRON

Il Segretario

Nicoletta MAZZIER

Il Responsabile Area Tecnica

arch. Denis CENDRON

GRUPPO DI LAVORO

Progettisti

Franco DI BIASE, ingegnere
Daniele RALLO, urbanista
Raffaele GEROMETTA, urbanista
Fabio VANIN, urbanista

Contributi specialistici

Elena GUERZONI, ingegnere
Laura GATTO, urbanista

VAS -VINCA

Elettra LOWENTHAL, ingegnere

MATE Engineering
Sede legale: Via San Felice, 21 - 40122 - Bologna (BO)
Tel. +39 (051) 2912911 Fax. +39 (051) 239714
Sede operativa: Via Treviso, 18 - 31020 - San Vendemiano (TV)
Tel. +39 (0438) 412433 Fax. +39 (0438) 429000
e-mail: mateng@mateng.it

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	I RIFERIMENTI NORMATIVI DEL PUT	2
3	DESCRIZIONE DEL PIANO	2
3.1	<i>Indice degli elaborati</i>	<i>3</i>
3.2	<i>La parte conoscitiva del Piano</i>	<i>3</i>
3.3	<i>La classificazione della rete stradale</i>	<i>6</i>
3.4	<i>Gli interventi previsti dal Piano</i>	<i>7</i>
4	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	38
4.1	<i>Pianificazione di area vasta e di settore</i>	<i>38</i>
4.2	<i>Pianificazione di livello comunale</i>	<i>50</i>
5	STATO DI FATTO DELLE COMPONENTI INTERESSATE.....	68
5.1	<i>Inquadramento territoriale.....</i>	<i>68</i>
5.2	<i>Clima</i>	<i>68</i>
5.3	<i>Qualità dell'aria.....</i>	<i>68</i>
5.4	<i>Idrosfera.....</i>	<i>69</i>
5.5	<i>Suolo e sottosuolo</i>	<i>73</i>
5.6	<i>Biodiversità, flora e fauna.....</i>	<i>75</i>
5.7	<i>Paesaggio, patrimonio storico, architettonico ed archeologico.....</i>	<i>78</i>
5.8	<i>Mobilità.....</i>	<i>80</i>
5.9	<i>Rumore.....</i>	<i>81</i>
5.10	<i>Altre componenti ambientali.....</i>	<i>82</i>
5.11	<i>Caratteristiche specifiche degli ambiti di intervento.....</i>	<i>83</i>
6	EFFETTI SULL'AMBIENTE, LA SALUTE UMANA, IL PATRIMONIO CULTURALE	108
6.1	<i>Sintesi degli interventi previsti</i>	<i>108</i>
6.2	<i>Analisi degli impatti degli interventi</i>	<i>109</i>
7	SINTESI DEGLI ELEMENTI SIGNIFICATIVI AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	121

1 PREMESSA

Il presente elaborato costituisce il Rapporto Preliminare Ambientale per la Verifica di Assoggettabilità a V.A.S. del Piano Urbano del Traffico del Comune di Silea (TV), prende forma a partire dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente in vigore (Direttiva 2001/42/CE, D. Lgs. 152/06 e s.m.i.; DGR n. 545 del 09 maggio 2022), contiene le informazioni di cui all'allegato I alla Parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Il PUT è stato adottato con DCC n. 17 del 13/04/2022. Con prot. N. 7601 del 28/04/2022 è stato dato avviso di pubblicazione nell'Albo pretorio. I documenti relativi al piano sono stati quindi depositati a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi presso la sede del comune (dal 29/04/2022 al 29/05/2022) e pubblicati sul sito del Comune. Entro i trenta giorni successivi al deposito, termine ultimo 28/06/2022, chiunque poteva presentare osservazioni.

In data 22 giugno 2022 è stato pubblicato nell'albo pretorio avviso di proroga del termine ultimo fissato per la presentazione delle osservazioni al giorno 31/10/2022. In data 17 ottobre 2022 è stato pubblicato nell'Albo Pretorio avviso di ulteriore proroga del termine ultimo fissato per la presentazione delle osservazioni al giorno 31/12/2022.

Entro il 31/12/2022 sono pervenute 47 osservazioni descritte nell'elaborato "Proposta tecnica di controdeduzione delle osservazioni – Piano Urbano del Traffico". Detto elaborato è stato deliberato dal Consiglio Comunale con DCC 33 del 19/06/2023. Il Consiglio comunale ha inoltre deliberato di modificare il PUT sulla base delle risultanze delle votazioni di cui all'elaborato sopra indicato. Detto elaborato evidenzia anche la tipologia delle osservazioni presentate che riguardano: sensi unici, interventi strutturali, errori di battitura, viabilità di progetto, trasporto pubblico e parcheggi, piste ciclabili e percorsi pedonali. Dette tipologie hanno una rilevanza ambientale e pertanto sono state integrate all'interno del Rapporto Preliminare.

Il presente elaborato evidenzia quindi i contenuti del PUT modificato a seguito delle disposizioni della DCC n. 33/2023.

2 I RIFERIMENTI NORMATIVI DEL PUT

Il quadro legislativo del Piano Urbano del Traffico (PUT) viene definito all' articolo n. 36 del D.lgs. n.285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada" e s.m.i

I contenuti e le procedure di adozione ed approvazione del PUT oltre che dal Nuovo Codice della Strada, sono stabiliti dalle direttive emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici e pubblicate nella G.U. n. 77 del 24/06/1995.

Il PUT è un piano obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Comune di Silea, pur non rientrando tra quelli che sono obbligati a predisporre il PUT, ha ritenuto necessario per la propria azione amministrativa dotarsi di uno strumento di pianificazione del traffico per poter affrontare un tema fondamentale anche per la vita di un centro di non grandi dimensioni.

3 DESCRIZIONE DEL PIANO

Gli obiettivi generali che ci si deve proporre di raggiungere secondo le Direttive Ministeriali attraverso la predisposizione e l'attuazione di un Piano Urbano del Traffico possono riassumersi sinteticamente nei seguenti:

1. miglioramento delle condizioni della circolazione e della sosta;
2. miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti);
3. riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
4. risparmio energetico.

A questi si devono aggiungere anche i seguenti ulteriori obiettivi, benché non specificati nelle direttive ministeriali:

5. salvaguardia e miglioramento dell'ambiente urbano;
6. difesa delle aree scolastiche e residenziali;
7. sviluppo e valorizzazione delle attività, commerciali, ricreative e culturali.

Per perseguire gli obiettivi, il piano si compone di due grandi fasi:

- Una fase di analisi, che si è concentrata sullo studio della mobilità territoriale e dei fenomeni che la influenzano:
 - o Territorio
 - inquadramento territoriale ed assetto urbanistico del centro abitato;
 - popolazione residente ed attività presenti;
 - localizzazione dei centri attrattori;
 - o Offerta di Trasporto
 - reti dei percorsi pedonali rete dei percorsi ciclabili;
 - rete di trasporto pubblico;
 - rete stradale;
 - parcheggi e aree di sosta;
 - o Domanda di mobilità
 - pendolarismo per lavoro e studio;
 - flussi veicolari;
 - domanda di sosta nell'area centrale.
- Una fase di progetto, che contiene la proposta del Piano urbano del Traffico e la riclassificazione stradale imposta dal nuovo codice della strada; gli interventi proposti sono suddivisi in quattro macroaree di intervento:
 - o Mobilità pedonale;
 - o Mobilità ciclabile;
 - o Trasporto pubblico;
 - o Rete stradale e sosta.

3.1 Indice degli elaborati

Gli elaborati di seguito presentati verranno suddivisi tra gli elaborati della fase di analisi e quelli relativi alla fase di progetto.

FASE DI ANALISI

ELABORATI DI ANALISI		SCALA
	Relazione fase di analisi	
TAV.1	Inquadramento territoriale e urbanistico	1:20000
TAV.2	Distribuzione della popolazione e degli addetti	1:10000
TAV.3	Attrattori/generatori di traffico	1:10000
TAV.4	Dotazione di marciapiedi	1:5000
TAV.5	Rete dei percorsi ciclabili	1:5000
TAV.6	La rete del trasporto pubblico	1:5000
TAV.7	Classificazione funzionale delle strade	1:5000
TAV.8	Assetto circolatorio	1:5000
TAV.9	Localizzazione parcheggi e aree di sosta	1:5000
TAV.10	Flussi veicolari nell'ora di punta	1:5000
TAV.11	Sintesi delle criticità	1:5000

FASE DI PROGETTO

ELABORATI BOZZA DI PROGETTO		SCALA
	Relazione fase di progetto	
TAV.1.1 – 1.2	Classificazione della rete stradale	1:5000
TAV.2.1 – 2.2	Mobilità pedonale	1:5000
TAV.3.1 – 3.2	Mobilità ciclabile	1:5000
TAV.4.1 – 4.2	Trasporto pubblico	1:5000
TAV.5.1 – 5.2	Assetto circolatorio	1:5000
TAV.6.1 – 6.2	Interventi sulla viabilità	1:5000
TAV.7.1 – 7.2	Sosta	1:5000

Detti elaborati sono stati adottati con DCC n. 17 del 13/04/2022. A seguito della DCC 33/2023 l'elenco elaborati non è stato modificato.

3.2 La parte conoscitiva del Piano

La fase di analisi ha compreso approfondimenti sui seguenti aspetti:

- la normativa di settore;

- l'assetto territoriale e urbanistico ;
- l'offerta di trasporto (dotazione stradale, percorsi pedonali e ciclabili, trasporto pubblico, la sosta...);
- la domanda di mobilità attraverso studi e i rilievi riguardanti il traffico e le interviste;
- le simulazioni di traffico lungo i "nodi" della viabilità comunale.

L'osservazione n. 47 prot. n. 55 del 02/01/2023, evidenziava la necessità di aggiornamento delle analisi sul traffico. Nell'allegato A2 alla DCC n. 33/2023 nella valutazione tecnica veniva evidenziato quanto segue:

Le analisi indicate nell'osservazione sono state svolte nell'anno 2016 e descritte nella relazione di analisi facente parte del PUT. Oltre ai rilievi strumentali di traffico sono state svolte indagini e interviste a bordo strada per definire la tipologia di traffico (interna o di attraversamento) nei punti fondamentali del comune, così come descritto nella relazione di analisi. Per verificare l'attualità dei rilievi, sono stati confrontati i rilievi del 2016 con quelli realizzati dalle telecamere del traffico dei vigili urbani nel 2022 confermando la validità dei dati e l'analogia dei risultati.

Le principali criticità vengono individuate dal piano nella relazione di analisi ed inserite nella TAV.11 (Sintesi delle criticità). Si sintetizzano di seguito.

Marciapiedi:

1. La dotazione di marciapiedi, o di spazi riservati agli spostamenti a piedi lungo la viabilità principale, pur risultando complessivamente buona, presenta tuttavia alcune carenze puntuali:
 - a. *assenza su entrambi i lati* delle strade, in particolare all'interno della zona produttiva posta a sud della SR 89 Treviso-Mare, ma in alcuni casi anche nelle zone residenziali (per es. le vie Macello, Don Minzoni e Creta);
 - b. *presenza di marciapiedi, ma solo da un lato*, come per es. nella parte centrale di via Treviso, nel tratto di via Callalta che si dirama dalla SR 53 Postumia al confine est del comune e nelle vie Madonna della Salute e Sartorelli;
 - c. *presenza di marciapiedi di larghezza insufficiente (<1,5 m)* per il libero transito delle carrozzelle, come in Viale della Libertà e nel tratto di via Lanzaghe a nord della precedente.

Percorsi ciclabili

2. La rete dei percorsi ciclabili risulta abbastanza ampia nelle zone di più recente urbanizzazione poste nella parte est del centro abitato di Silea, caratterizzate da insediamenti di carattere soprattutto commerciale, mentre risulta quasi inesistente nelle zone centrali a prevalenza residenziale e terziaria e in quelle a sud della SR 89 Treviso-Mare, a vocazione produttiva. Inoltre, anche dove la rete è abbastanza sviluppata, sono presenti alcune interruzioni che penalizzano l'appetibilità per gli utenti al loro utilizzo per effettuare i propri spostamenti.

Trasporto pubblico

3. Le linee del trasporto pubblico locale garantiscono un buon livello di servizio all'interno del centro urbano di Silea, ma risultano poco appetibili per alcune zone quali quelle residenziali di via Tiepolo e di via Creta, o quella produttiva a sud della SR 89.

Traffico ed accessibilità

4. I flussi di attraversamento costituiscono quasi i tre quinti di tutto il traffico che coinvolge il territorio di Silea. Anche se la maggior parte di tali flussi si concentra lungo le due direttrici di livello regionale (SR 89 e SR 53), sono significativamente presenti anche in via Treviso e in via Lanzaghe nelle quali determinano percentuali pari rispettivamente al 50,0% e 29,1% del traffico complessivo.
5. Nell'ora di punta del mattino tenuto conto della concentrazione di strutture commerciali della grande distribuzione presenti nella parte est del centro abitato, la SR 89 Treviso-Mare è in regime di presaturazione; pertanto, non è in grado di assorbire significativi incrementi di traffico.

6. la rotatoria posta all'incrocio tra le vie Lanzaghe, Treviso, Sile e Roma opera quasi in regime di saturazione su parte dei rami che vi confluiscono e ciò è connesso in particolare alla presenza di consistenti flussi di attraversamento.
7. L'area produttiva posta a sud della SR 89 Treviso-Mare e delimitata a est da via Macello è caratterizzata da una accessibilità dalla viabilità di livello extraurbano molto penalizzata, in particolare per gli spostamenti con origine/destinazione la direttrice Est (Treviso).
8. Una parte significativa degli attraversamenti rilevati lungo la viabilità più interna di Silea è probabilmente da imputare al fatto che nel nodo di confluenza della SR 53 di Postumia nella SR 89 Treviso Mare non è stata prevista la possibilità di scambio tra la prima arteria e il ramo est della seconda; molti utenti che provengono dalla direzione est e si dirigono verso il centro di Treviso e i quartieri est e nord del capoluogo provinciale trovano più comodo uscire a Silea e raggiungere la loro destinazione mediante i percorsi costituiti dalle vie Treviso e Borin e dalle vie Lanzaghe e Postumia.

Sicurezza stradale

9. Per quanto concerne la sicurezza stradale, oltre alla pericolosità diffusa per le categorie di utenti più deboli (pedoni e ciclisti) connessa alle carenze delle reti dei marciapiedi e dei percorsi ciclabili, si individuano anche due punti sulla rete stradale che appaiono problematici sotto quest'aspetto: l'uscita dalla SR 89 verso via Del Porto, provenendo dalla direzione Treviso, che avviene senza la presenza di una corsia di decelerazione, con un raggio di curvatura estremamente ridotto e, soprattutto, in corrispondenza dell'incrocio tra via Del Porto e via Calzavara; l'entrata nell'area commerciale posta a sud-est del nodo tra la SR 89 e il raccordo con il casello autostradale, dove, in poche decine di metri devono essere effettuate le manovre di scambio tra quanti arrivano dalla rotatoria e si dirigono verso tale area e quelli che dalla corsia di svolta destra (esterna), provenendo dalla A27, vanno verso est. La manovra di scambio avviene oltretutto tra veicoli che procedono a velocità abbastanza sostenuta e in fase di accelerazione.

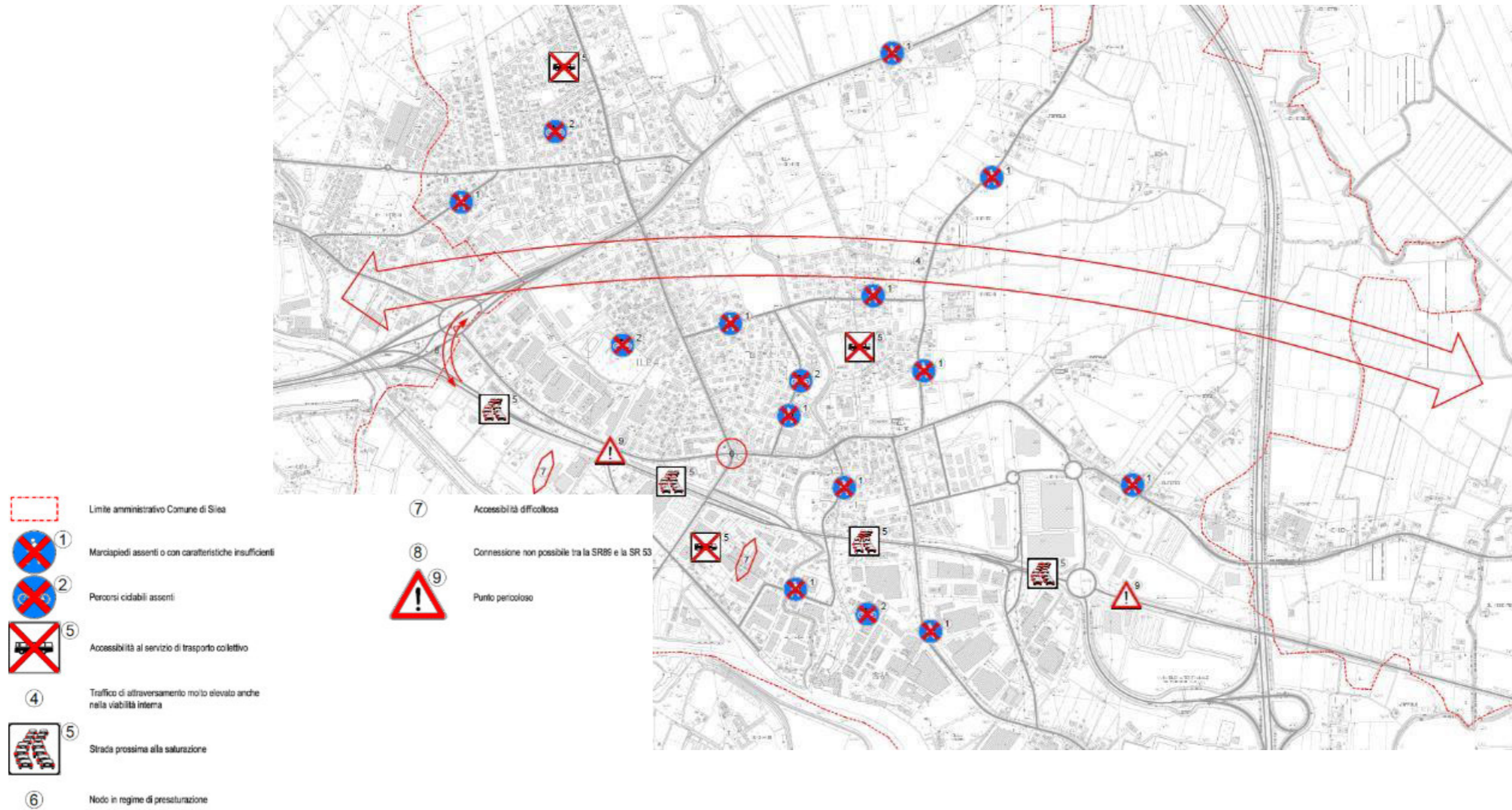


Figura 3-1: Estratto della tavola n.11 di analisi del PUT- criticità

3.3 La classificazione della rete stradale

Per la classificazione stradale ci si riferisce alle tav. 1.1 e tav. 1.2 dell'elenco elaborati.

Il Nuovo Codice della Strada ha reso obbligatoria per i Comuni la classificazione stradale in base a determinate caratteristiche geometriche e funzionali delle singole arterie (comma 5 dell'Art. 13), non solo per quelli tenuti a fare il PUT, ma per tutti. A tale scopo nel 2001 è stato emanato uno specifico decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DM 5 novembre 2001) contenente le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, nelle quali sono indicate le caratteristiche da assegnare a ciascuna delle tipologie stradali definite nel NCdS nelle successive direttive per i PUT.

La classificazione della rete stradale di Silea è stata ottenuta a partire dalle attuali caratteristiche funzionali e geometriche delle infrastrutture esistenti. Dal momento che le caratteristiche indicate per le categorie previste sono, dal punto di vista geometrico, assolutamente lontane da quello che è la condizione reale di molte delle strade di Silea, nella classificazione adottata si è tenuto conto soprattutto delle funzioni svolte dai diversi archi, come anche le stesse direttive dei PUT indicano affermando che le caratteristiche strutturali previste per le diverse tipologie viarie "sono da considerarsi come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili".

La rete stradale attuale è stata classificata facendo riferimento alle categorie di indicate nelle Direttive Ministeriali del giugno 1995 e alle caratteristiche geometriche e funzioni previste nel DM Infrastrutture e Trasporti del 5 novembre 2001. Le categorie utilizzate nel caso di Silea sono elencate di seguito, indicandone anche le principali caratteristiche geometriche e funzionali che dovrebbero avere secondo la normativa.

Le strade classificate sono presentate nella legenda e vengono presentate nelle due tavole sotto riportate:

	Autostrada extraurbana
	Strada extraurbana principale
	Strada extraurbana secondaria
	Strada extraurbana locale di collegamento
	Strada urbana interquartiere
	Strada urbana di quartiere
	Strada urbana interzonale
	Strada locale urbana/extraurbana

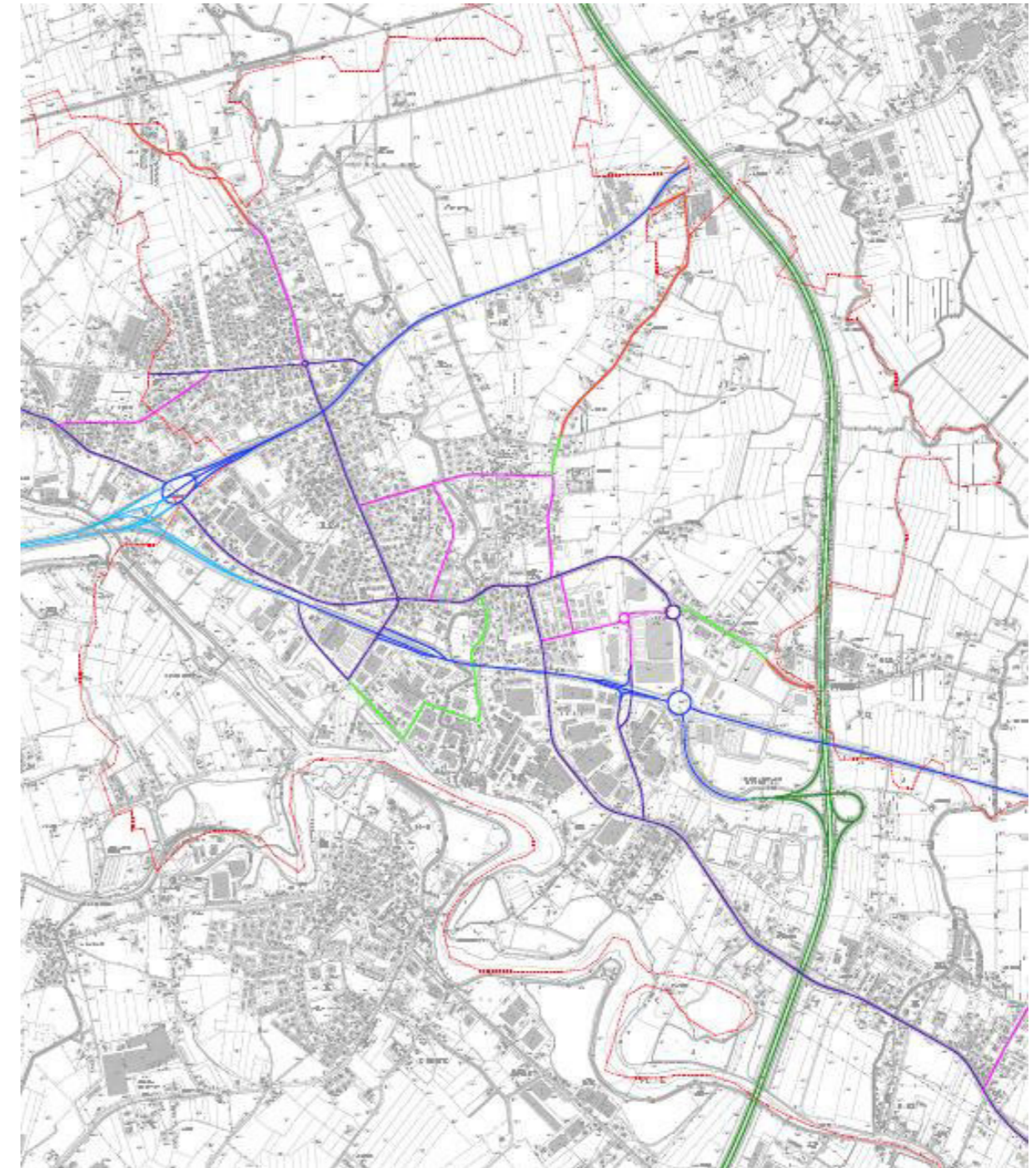
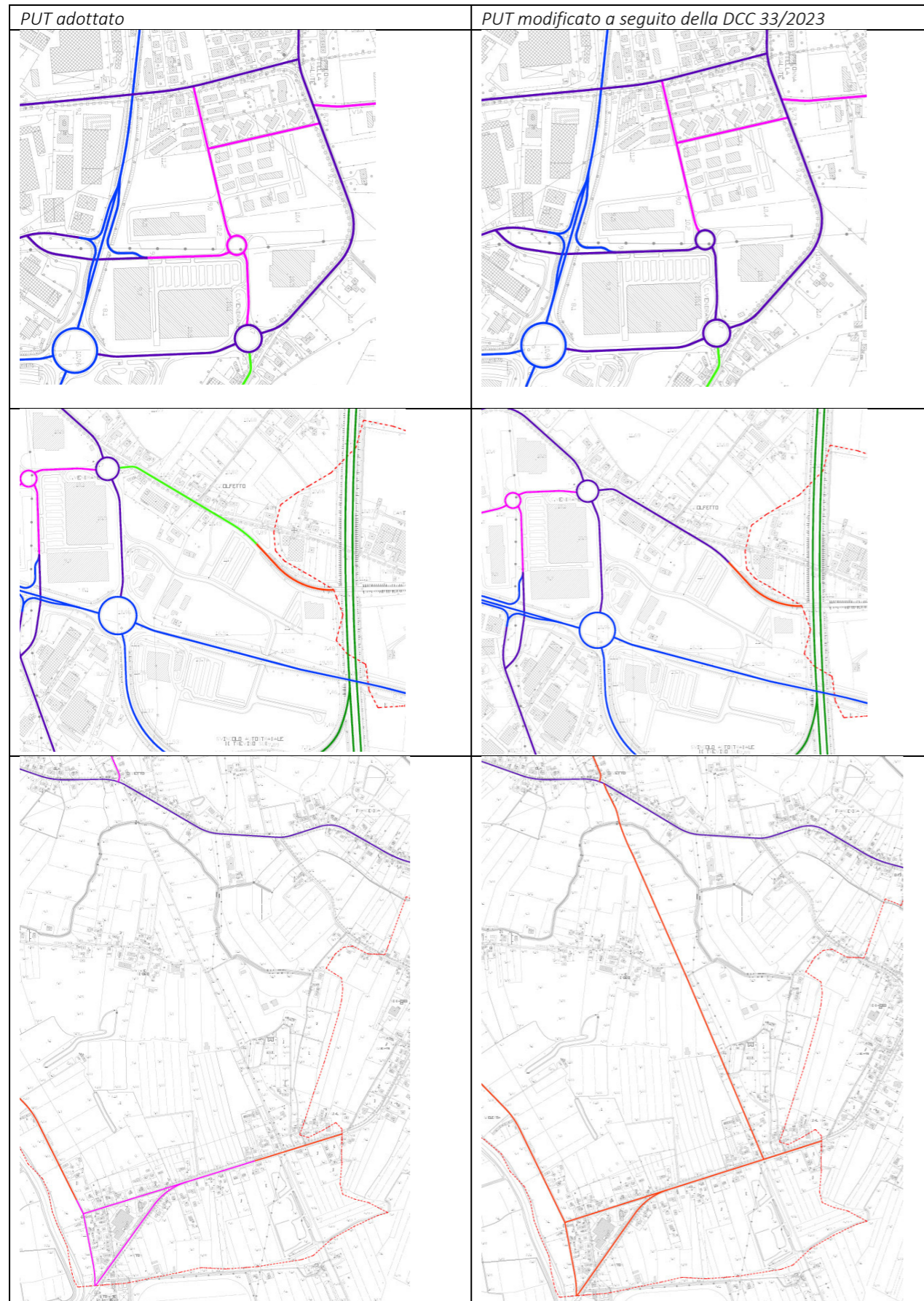


Figura 3-2: Estratto tav. 1.1 del PUT - classificazione della rete stradale esistente

A seguito della DCC 33/2023 è stata apportata la seguente modifica:

La classificazione della porzione di Via Eroi di Podrute compresa tra la rotonda su via Arma di Cavalleria – Via Caduti di Nassiriya e la bretella di accesso alla SR89, la rotonda stessa e Via Caduti di Nassiriya viene modificata da Strada urbana di quartiere a strada urbana di interquartiere in tenuto conto dell'osservazione n. 42, prot. 24049 del 30/12/2022 effettuata dall'Ufficio Tecnico. La classificazione di Via Nerbon inoltre viene modificata da strada urbana interzonale a strada urbana interquartiere e la porzione sud di Via Claudia Augusta viene classificata come strada urbana di quartiere sempre su indicazione dell'UT.



La modifica introdotta risulta coerente con la struttura della viabilità esistente e con il contesto in cui è inserita.

3.4 Gli interventi previsti dal Piano

Secondo le Direttive, "il Piano Urbano del Traffico costituisce uno strumento tecnico amministrativo di breve periodo" (valenza biennale), formato "da un insieme coordinato di interventi destinati al miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici o dei veicoli privati", "realizzabili nell'ipotesi di dotazione di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate".

Il PUT di Silea individua interventi specifici al fine di trovare soluzione alle criticità riscontrate secondo le seguenti categorie:

- Interventi sulla mobilità pedonale (tav. 2.1 e 2.2);
- Interventi sulla mobilità ciclabile (tav. 3.1 e 3.2);
- Interventi sul trasporto pubblico (tav. 4.1 – 4.2);
- Interventi sull'assetto circolatorio (tav. 5.1 e 5.2)
- Interventi sulla rete stradale (tav. 6.1 e 6.2)
- Interventi sulla sosta (tav. 7.1 e 7.2)

MOBILITÀ PEDONALE

Come è emerso durante la fase di analisi, il livello di servizio fornito alla circolazione pedonale dalle attuali condizioni delle infrastrutture di Silea non sempre è adeguato alle esigenze, anche se la maggior parte delle strade principali, soprattutto nel capoluogo, è dotata di marciapiede in genere su entrambi i lati, benché a volte di dimensione inferiore a quella indicata come la minima (1,5 m) necessaria per consentire l'incrocio di due carrozzelle. Il progetto ha quindi trattato le seguenti tipologie di progettualità:

- Definizione di una Rete di percorsi pedonali principali di collegamento tra le varie zone urbane. Per le strade residenziali, su cui non è possibile realizzare uno spazio pedonale protetto, si prevede una riorganizzazione della regolamentazione della circolazione dei veicoli. Per altre strade, invece, si dovrà ampliare il marciapiede mediante la realizzazione di uno ex-novo.
- Adeguamento dell'Accessibilità dei percorsi pedonali mediante la rimozione delle barriere architettoniche con soluzioni variabili in base alla tipologia di barriera.
- Miglioramento della sicurezza dei pedoni con l'obiettivo di rendere prioritari i pedoni rispetto ai veicoli mediante l'inserimento di rallentatori di velocità, attraversamenti pedonali ed incroci rialzati, Choker sia agli incroci che a metà isolato, strettoie e isole spartitraffico, Zone "30", Woonerf (pedonalizzazione vera e propria delle strade, pur consentendo, entro limitazioni molto rigorose, l'accesso alle auto), ecc

Le proposte progettuali vengono evidenziate nelle tavole 2.1 – 2.2. Di seguito se ne riporta un estratto.

Si evidenzia come il piano riporti anche l'esistente.

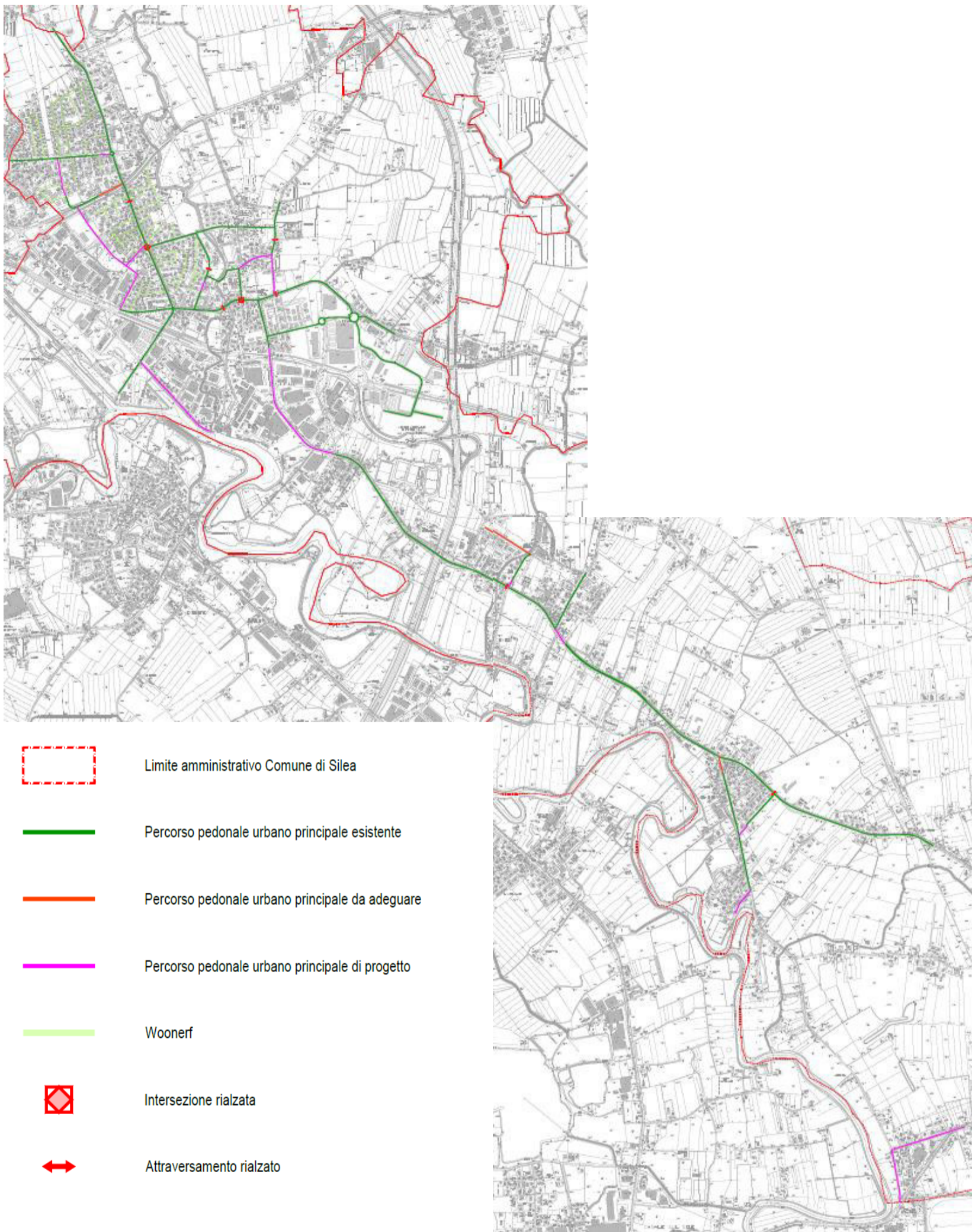
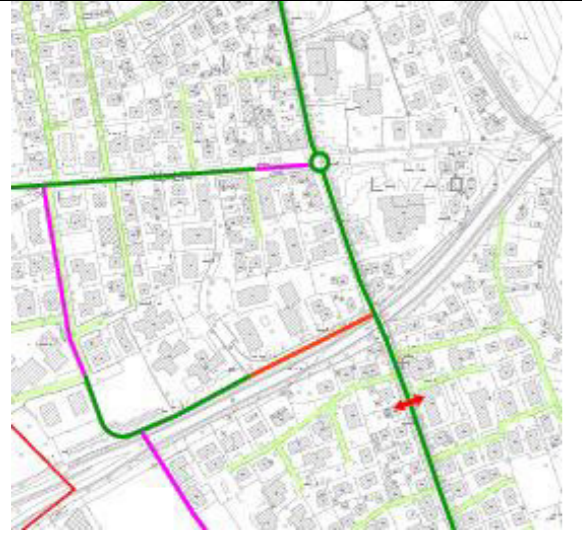
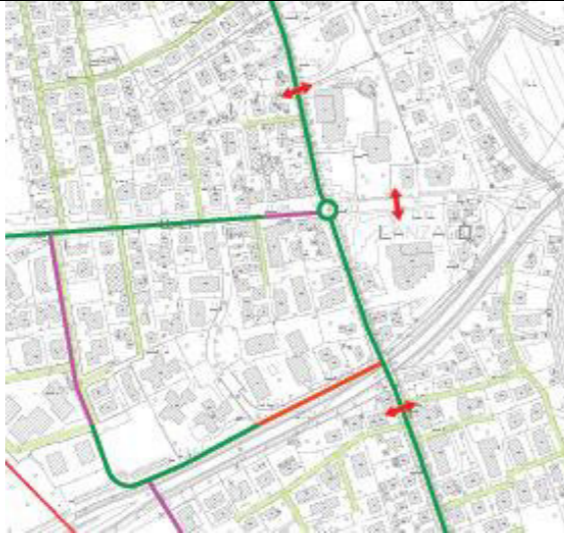
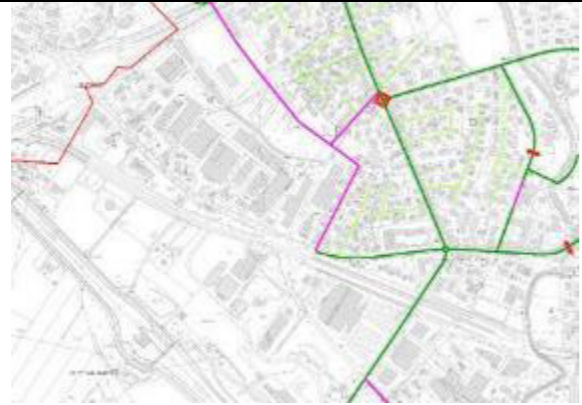

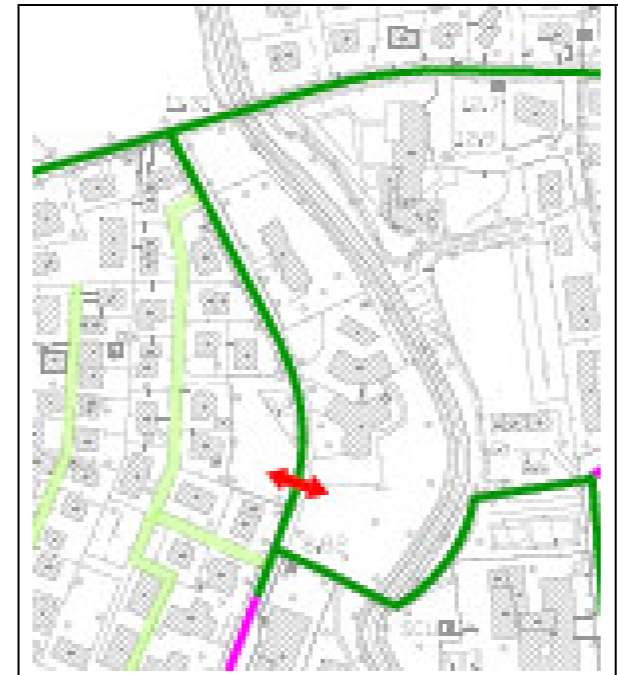
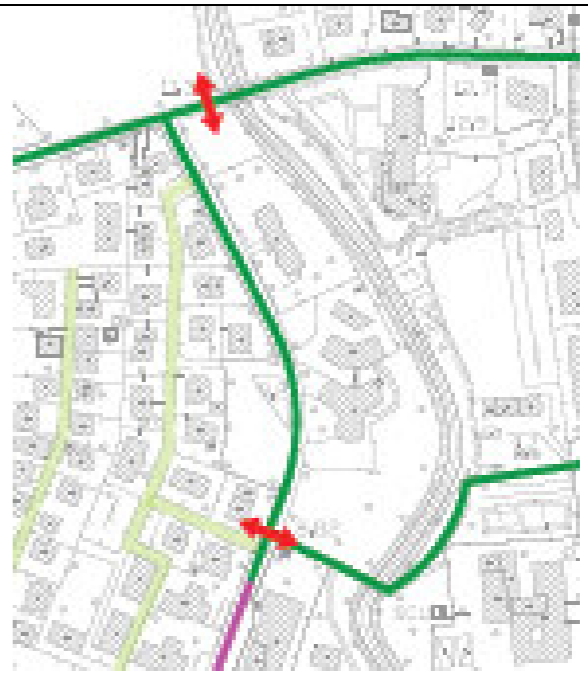
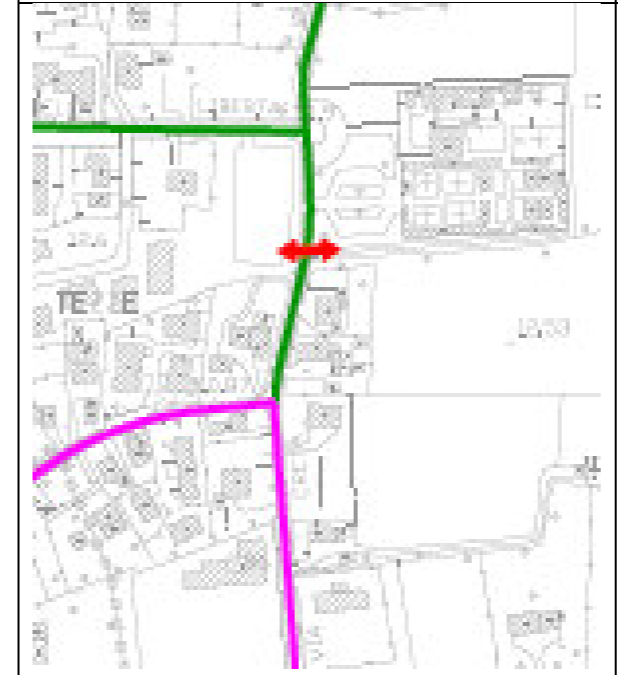
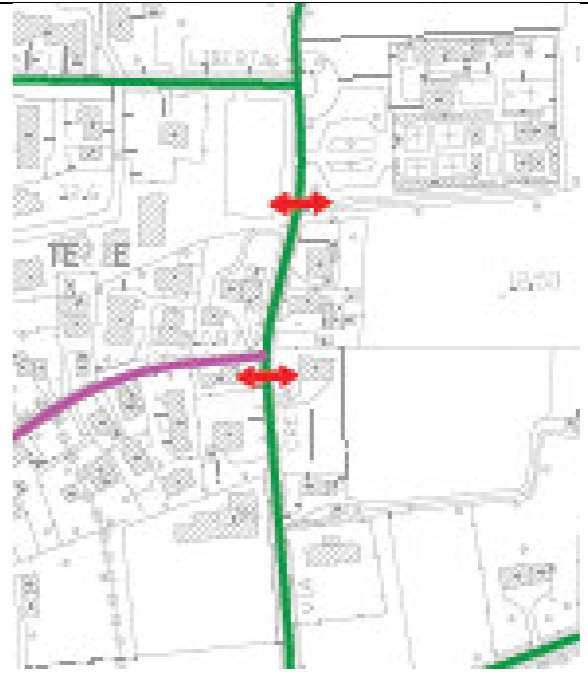
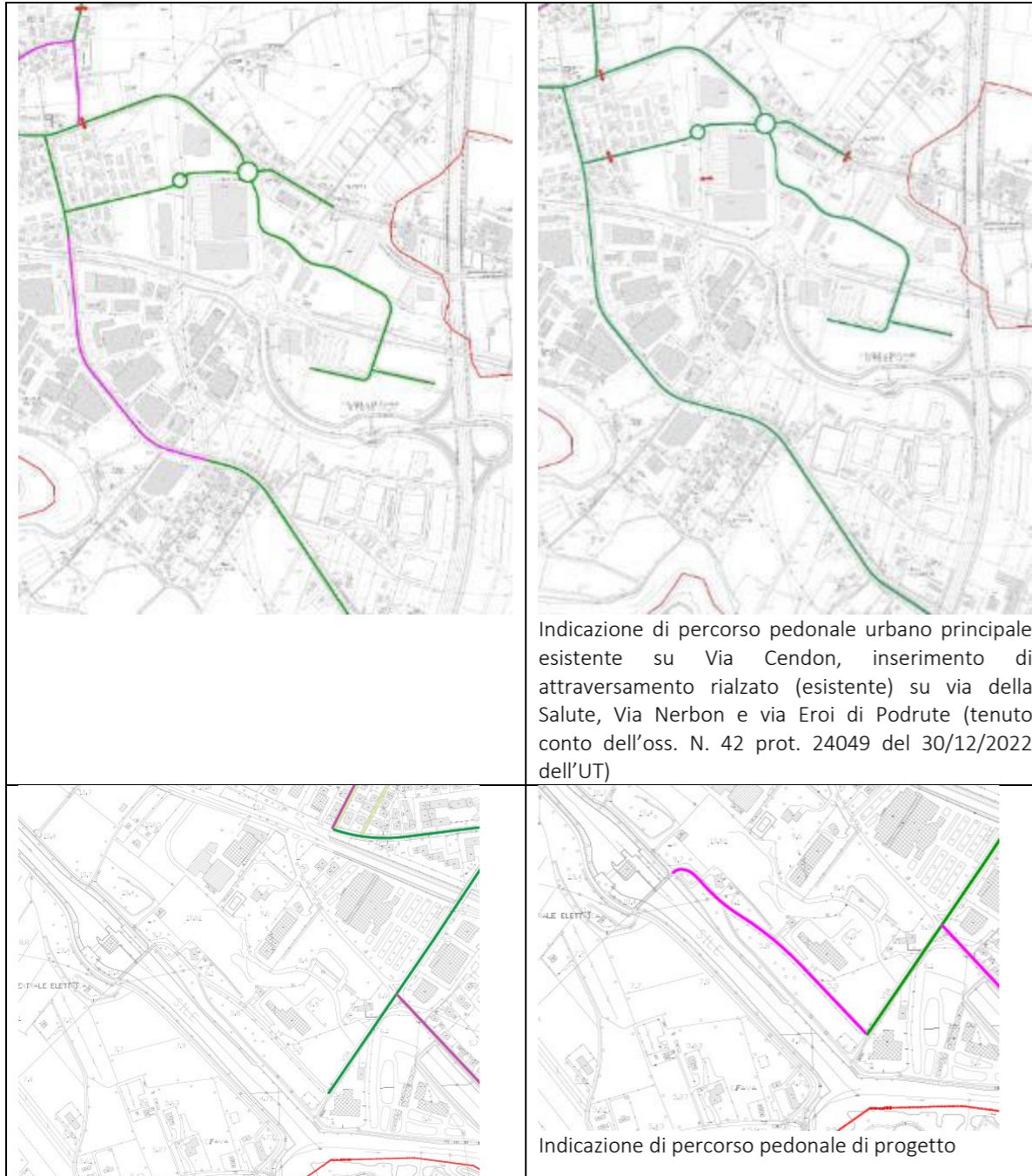


Figura 3-3: Estratto tavv. 2.1 – 2.2 del progetto di PUT

A seguito della DCC 33/2023 è stata apportata la seguente modifica:

PUT adottato	PUT modificato a seguito della DCC 33/2023
	 <p data-bbox="765 800 1291 976">E' stato inserito un attraversamento rialzato su via Tiepolo e su Via Callalta tra la rotonda su Via Lanzaghe e l'intersezione con la SR 53 e spostamento del nuovo attraversamento su via Lanzaghe presso Via Tre Camini (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT).</p>
	 <p data-bbox="765 1381 1291 1526">Inserimento di percorso pedonale urbano principale esistente e di due attraversamenti rialzati (esistenti) su Via Treviso ed indicazione di percorso pedonale urbano principale esistente (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT)</p>

	 <p data-bbox="2092 829 2641 945">Inserimento di attraversamento rialzato (esistente) su Viale della Libertà e spostamento di nuovo attraversamento su via Marconi (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT)</p>
	 <p data-bbox="2092 1575 2641 1688">Indicazione di percorso pedonale urbano principale esistente e attraversamento rialzato esistente su Via Creta (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT)</p>



MOBILITÀ CICLABILE

Il comune di Silea dispone già di una discreta rete di piste e percorsi ciclo-pedonali, concentrata in particolare nella parte est del centro abitato (aree commerciali e/o produttive, SP113 e via Pozzetto) e in quella nord-ovest (vie Callalta e Tiepolo).

Gli interventi previsti nell'ambito del PUT sono rivolti a connettere tra loro le parti di rete già esistente, ma anche a estenderla per collegarla con i centri attrattori attualmente non serviti, soprattutto le scuole. I tratti di piste ciclabili e di percorsi promiscui con i pedoni previsti dal PUT adottato sono i seguenti:

- Via VENTURINI, nel tratto ortogonale a via Callalta, realizzato mediante un ampliamento a 3 m del marciapiede ovest e introducendo il senso unico di marcia per i veicoli motorizzati;
- Via FRIULI, nel tratto parallelo alla SR 53, ottenuto allargando a 3 m il marciapiede esistente e introducendo il senso unico di marcia per i veicoli motorizzati;
- PARCO DEI MORERI, con collegamenti a nord con il percorso esistente in prosecuzione di via Venturini verso la SR 53 (sottopassaggio) e a sud con le vie Mazzini e Leopardi;
- MUNICIPIO, nell'area verde a sud, con ponticello sul fiume Melma;
- Via TEZZE, in sede propria nel tratto nord-sud e promiscua con i pedoni in quello verso via Creta, con trasformazione a senso unico della strada;
- Via CRETA, tra via Nerbon e il viale della Libertà, attuabile mediante il tombinamento dei fossi laterali della strada;
- Collegamento tra via Arma di Cavalleria e via Nerbon all'interno dell'area verde ubicata a ovest del parcheggio dell'Obi;
- Via CENDON, portando a 2,5-3 m il marciapiede ovest (assenza di alberature) tra via Nerbon e l'inizio della rampa del sottopasso della SR 89, sfruttando le ampie banchine attuali, e realizzando una nuova sede nel tratto a sud fino all'incrocio con via Internati 1943-1945. L'attraversamento della Treviso-Mare può avvenire riservando alle bici e ai pedoni lo stretto sottopasso posto a ovest di quello principale della via Cendon;
- Via INTERNATI 1943-1945, da via Brusada a via Cendon, in sede propria nelle fasce verdi nei due tratti estremi e in sede promiscua a senso unico ai lati della carreggiata nella parte centrale;
- Collegamento tra il percorso ciclo-pedonale esistente su via Sant'Elena e via Pantiera attraverso l'area agricola nella frazione di Cendon;
- Via GOBETTI a Sant'Elena, da realizzare nell'area agricola posta a est dell'attuale piattaforma stradale.

Altre tipologie di intervento, prevedono per l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h o l'allargamento del marciapiede esistente.

Si riporta di seguito un estratto delle tavole 3.1 e 3.2 del PUT.

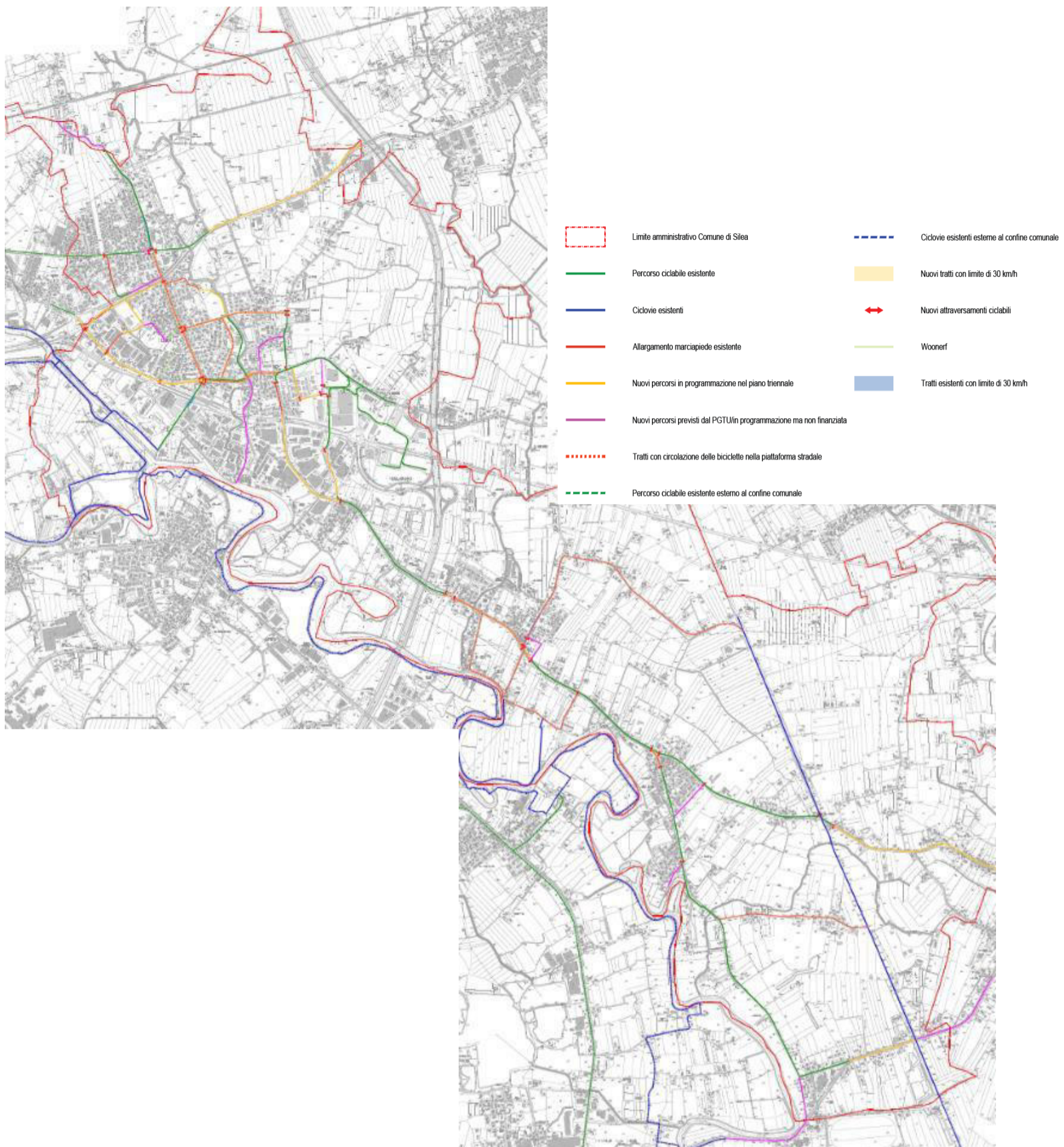


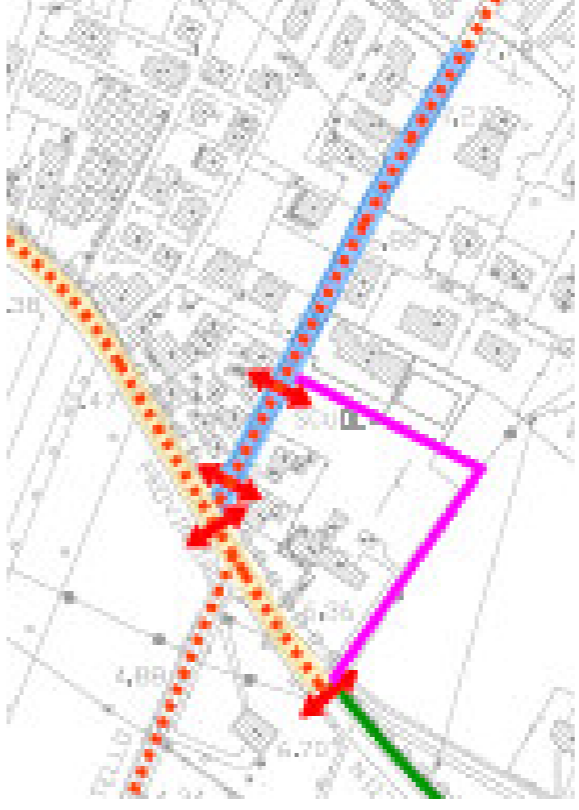
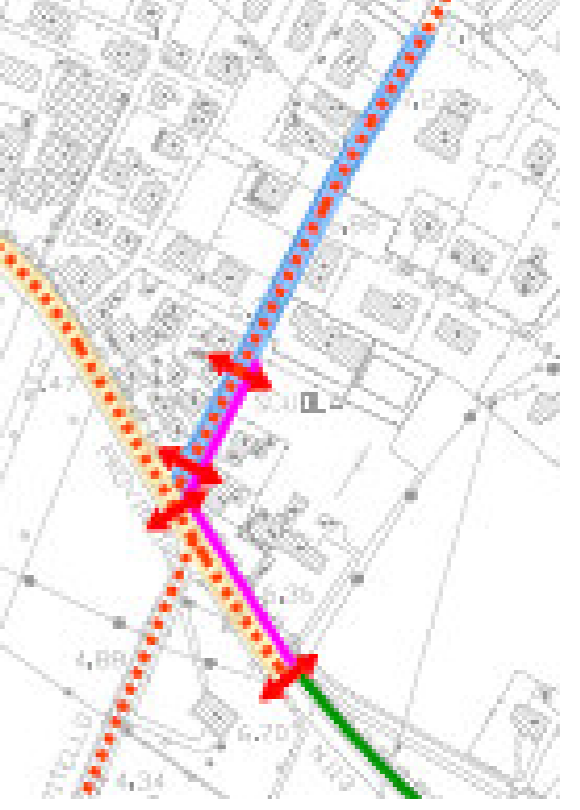
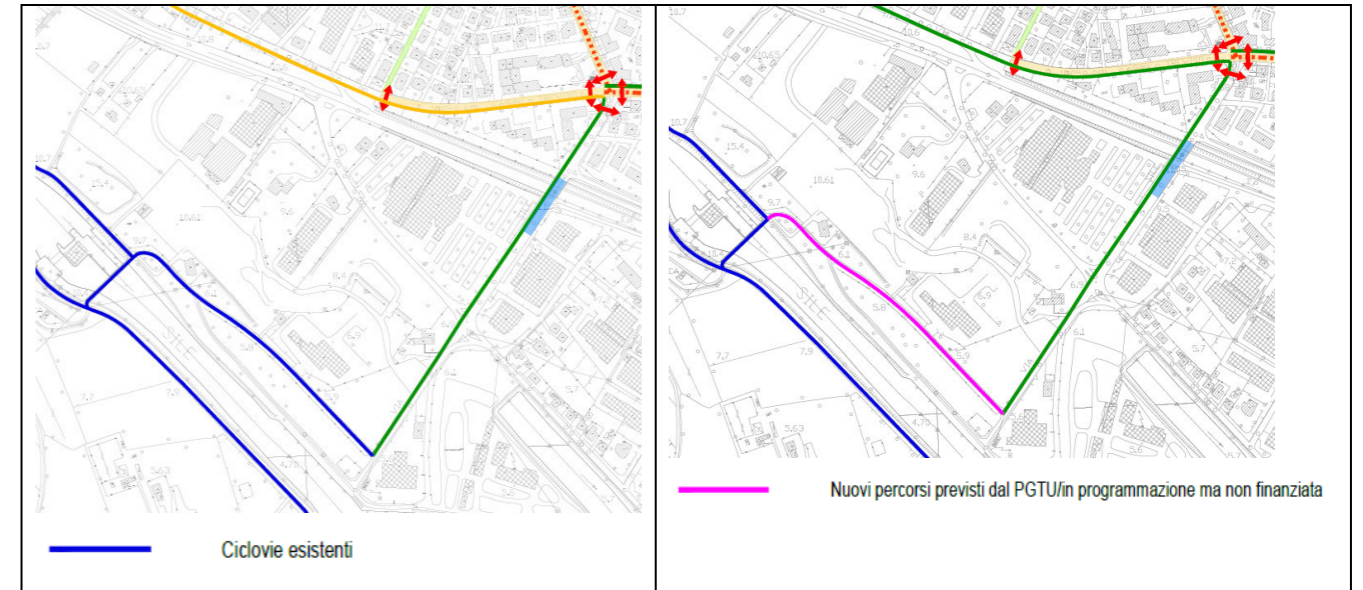
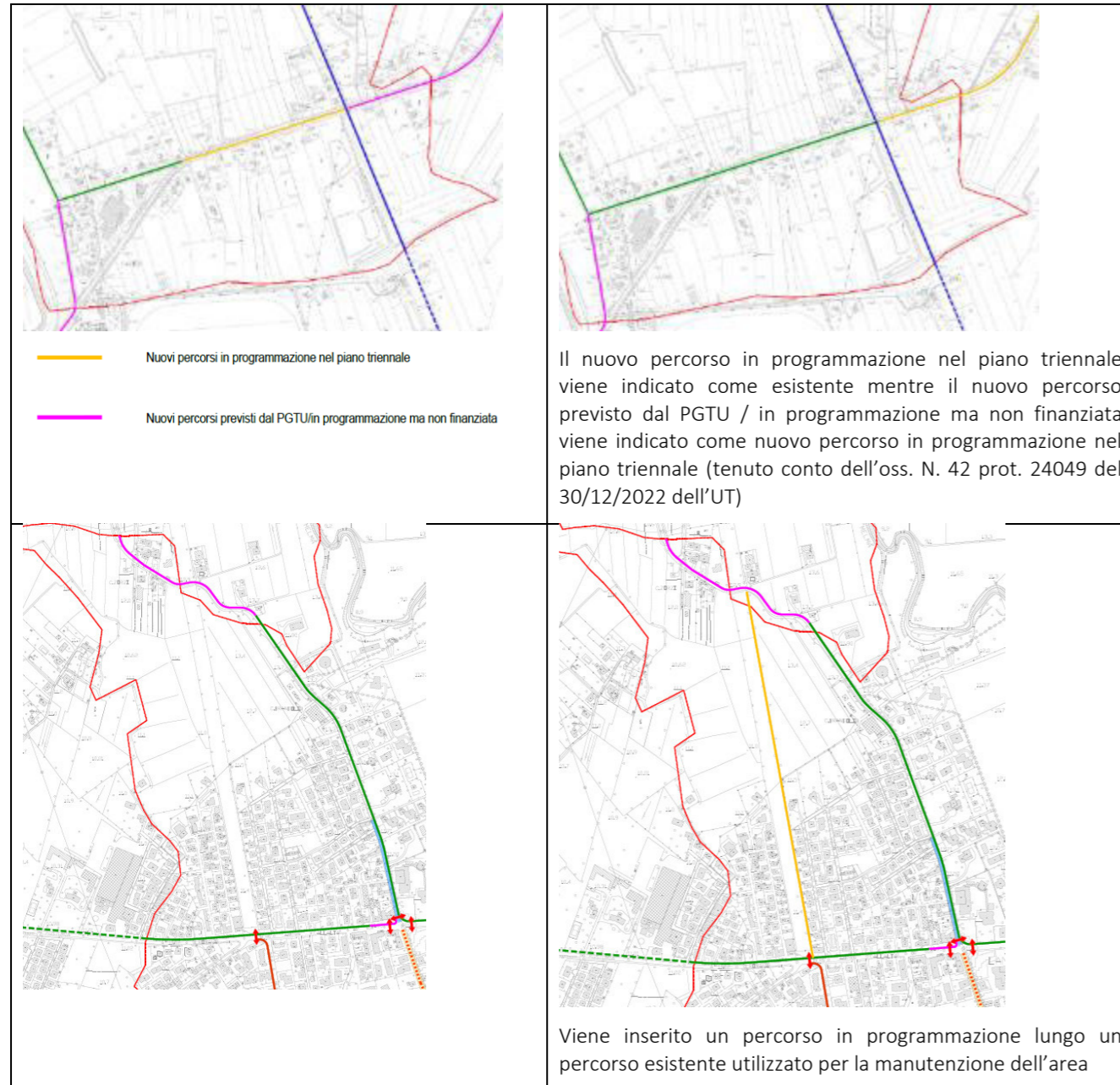


Figura 3-4: Tavole 3.1 e 3.2 della mobilità ciclabile di progetto del PUT

A seguito della DCC 33/2023 è stata apportata la seguente modifica:

PUT adottato	PUT adeguato a DCC 33/2023
 <p data-bbox="231 716 655 737">Nuovi percorsi in programmazione nel piano triennale</p>	 <p data-bbox="801 716 1424 831">Il percorso indicato come nuovo nel PUT adottato su Via Treviso viene indicato come Percorso ciclabile esistente (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT)</p>
 <p data-bbox="231 1245 655 1266">Nuovi percorsi previsti dal PGTU in programmazione ma non finanziata</p> <p data-bbox="231 1308 507 1329">Allargamento marciapiede esistente</p>	 <p data-bbox="801 1234 1424 1413">Il percorso indicato come nuovo percorso in programmazione dal PGTU /in programmazione ma non finanziata viene indicato come esistente. L'allargamento del marciapiede esistente viene indicato come percorso ciclabile esistente. (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT)</p> <p data-bbox="967 1476 1160 1497">Percorso ciclabile esistente</p>

 <p data-bbox="1537 730 2101 751">Nuovo percorso in programmazione nel piano triennale</p>	 <p data-bbox="2136 730 2760 825">Il percorso indicato come nuovo nel PUT adottato viene indicato come Percorso ciclabile esistente (tenuto conto dell'oss. N. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'UT)</p>
	 <p data-bbox="2136 1602 2760 1717">Sposamento nuovo percorso previsto dal PGTU / in programmazione non finanziata tra Via Pantiera e via Sant'Elena (tenuto conto dell'oss. 37 prot. 23862 del 28/12/2022)</p>



TRASPORTO PUBBLICO

La rete di trasporto pubblico locale a servizio del territorio di Silea è costituita sia da linee extraurbane che urbane di Treviso, che complessivamente garantiscono un buon livello di servizio all'interno del comune, anche se rimangono scoperte alcune zone quali quelle residenziali di via Tiepolo e di via Creta, di servizio come via Don Minzoni o quella produttiva a sud della SR 89.

Per rendere più competitivo il trasporto pubblico occorrerebbe offrire un servizio il più capillare e frequente possibile, in grado di garantire tempi di percorrenza paragonabili a quelli dell'auto; nonostante ciò la riorganizzazione della rete di trasporto pubblico, non rientra tra le possibilità di intervento del comune.

Nonostante quanto sopra esposto, nel piano adottato si è ritenuto utile proporre le seguenti due modifiche di percorso delle linee esistenti, che ne potrebbero aumentare l'appetibilità sia per quanto concerne gli spostamenti pendolari che per quelli non sistematici:

- Linea 27A: Invece che transitare da via Treviso si propone che all'interno di Silea effettui l'itinerario Callalta-Lanzaghe, per poi riprendere l'attuale percorso in via Roma. Le fermate effettuate sul nuovo tratto dovrebbero essere quella di via Callalta in comune con le linee extraurbane 11, 104a e 105 e quella attuale della 3/ a sud dell'incrocio con il viale della Libertà.
- Linea 3/: Nel tratto interno al centro di Silea invece di proseguire lungo via Lanzaghe fino a via Roma, una volta arrivati in viale della Libertà il nuovo percorso transita su quest'ultima strada, riportandosi quindi su via Roma attraverso via Don Minzoni. Le fermate ipotizzate nel nuovo tratto sono tre: una all'inizio del viale della Libertà, in sostituzione di quella su via Lanzaghe posta a sud dell'incrocio; due in via Don Minzoni.

Le proposte vengono riportate nelle tavole 4.1 e 4.2 di progetto.

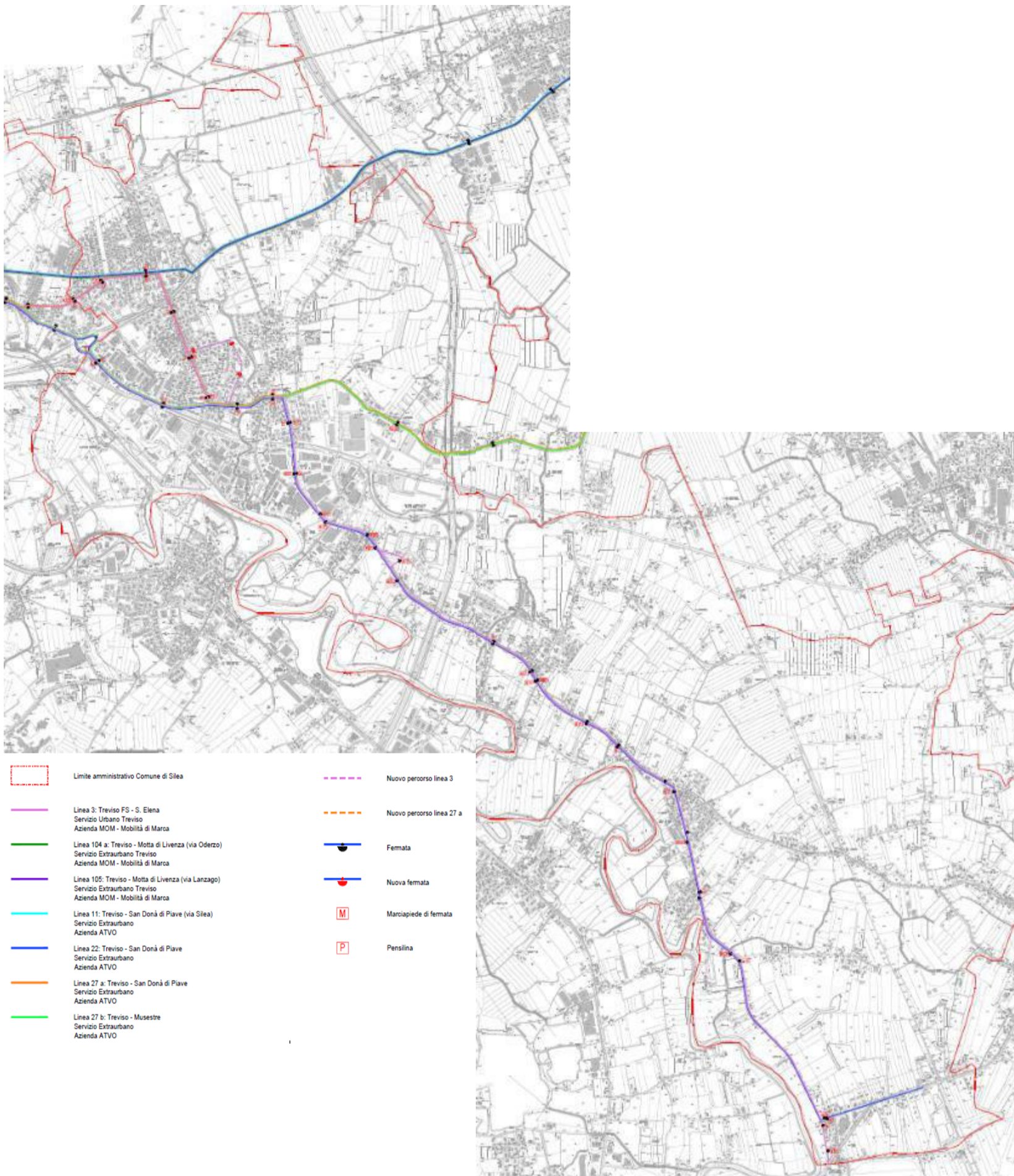

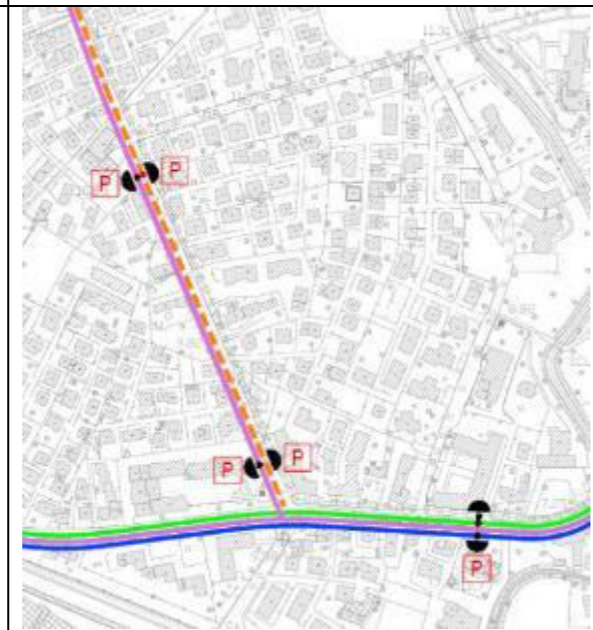




Figura 3-5: estratto tav. 4.1 – 4.2 al progetto del PUI

A seguito della DCC 33/2023 è stata apportata la seguente modifica:

PUT adottato	PUT adeguato alla DCC 33/2023
 <p data-bbox="457 947 715 982">Nuovo percorso linea 3</p>	 <p data-bbox="765 926 1302 1014">Viene eliminato il percorso (rif. oss. 11 prot. 14750 del 16/08/2022, 12 prot. 14847 del 16/08/2022 n. 28 prot. 23315 del 19/12/2022)</p>
 <p data-bbox="368 1360 596 1486"> — Linea 27 a: Treviso - San Donà di Piave Servizio Extraurbano Azienda ATVO — Linea 27 b: Treviso - Musestre Servizio Extraurbano Azienda ATVO </p>	 <p data-bbox="765 1360 1302 1449">Viene stralciata dall'elaborato grafico la linea 27a ma viene mantenuta all'interno della relazione di progetto con la specifica seguente:</p> <p data-bbox="765 1465 1302 1617"><i>La fattibilità e la validità delle modifiche proposte dovrà essere verificata con l'azienda trasporto che esercisce la linea, maggiormente in grado di valutare la sua efficacia, nonché le conseguenze sull'attuale organizzazione del servizio.</i></p>

1. Interventi sull'assetto circolatorio

In questo ambito si prevede l'introduzione di sensi unici e di zone a limitazione 30 per diversi motivi tra cui:

- salvaguardia e riqualificazione delle zone ambientali (Centro e aree residenziali);
- realizzazione di buoni livelli di servizio, in particolare sulla viabilità di gerarchia superiore;
- riduzione della pericolosità delle intersezioni.

Si riporta di seguito un estratto delle tavole 5.1 e 5.2 di progetto.

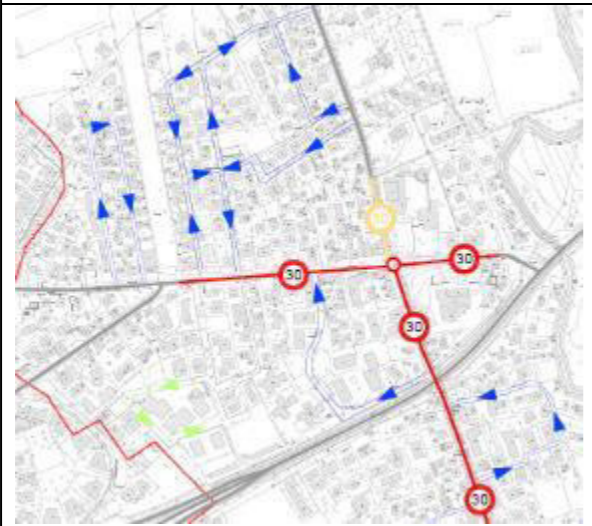

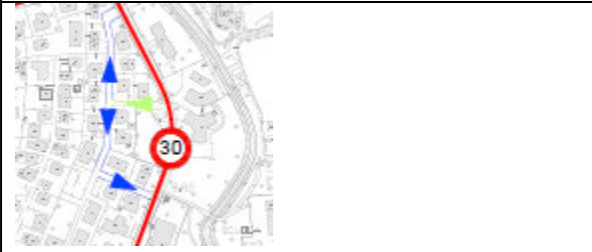



RETE STRADALE

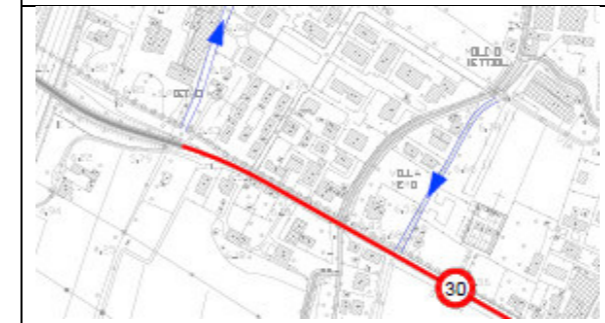



Per quanto riguarda la rete stradale, gli interventi previsti si dividono in due macro categorie:



Figura 3-6: estratti tavv. 5.1 – 5.2 di progetto del PUT

A seguito della DCC 33/2023 è stata apportata la seguente modifica:

PUT adottato	PUT adeguato alla DCC 33/2023
	 <p>Vengono eliminati i sensi unici in via Trento, Trieste, Fermi, Matteotti, Carducci, Tiepolo, Friuli, Tre Camini, Ponticelli, Lanzaghe a seguito dell'osservazione n. 1 prot. 10558 del 10/06/2022, n. 4 prot. 10925 del 16/06/2022, n. 15 prot. 17649 del 28/09/2022, n. 19 prot. 20038 del 31/10/2022, n. 33 prot. 23586 del 22/12/2022, n. 35 prot. 23591 del 22/12/2022, n. 40 prot- 23942 del 29/12/2022.</p>
	 <p>Viene eliminato il senso unico su Via Marconi a seguito dell'osservazione n. 4 prot. 10925 del 16/06/2022, n. 15 prot. 17649 del 28/09/2022, n. 27 prot. 23010 del 14/12/2022, n. 33 prot. 23586 del 22/12/2022</p>
	 <p>Viene eliminato il senso unico su Via Roma a seguito dell'osservazione n. 1 prot. 10558 del 10/06/2022, n. 4 prot. 10925 del 16/06/2022, n. 5 prot. 11547 del 27/06/2022, n. 6 del 27/06/2022, n. 12 prot. 14847 del 18/08/2022, n. 15 prot. 17649 del 28/09/2022,</p>

	<p>n. 24 prot. 21945 del 28/11/2022, n. 25 prot. 22569 del 07/12/2022, n. 27 prot. 23010 del 14/12/2022, n. 31 prot. 23539 del 21/12/2022, n. 33 prot. 23586 del 22/12/2022, n. 34 prot. 23590 del 22/12/2022, n. 38 prot. 23900 del 29/12/2022, n. 46 prot. 54 del 02/01/2023, n. 47 prot. 55 del 02/01/2023. In base alla valutazione tecnica riportata in allegato A2 relativamente all'osservazione 47:</p> <p><i>Per disincentivare il traffico di attraversamento lungo via Roma, diminuire le situazioni di criticità e migliorare la sicurezza stradale, si ritiene tuttavia di introdurre misure per ridurre la velocità lungo via Roma a 30 Km orari, attraverso interventi puntuali riportati nell'elenco esemplificativo seguente:</i></p> <p>a) predisposizione di dossi artificiali in prossimità dei principali servizi pubblici (scuole, chiesa, etc.) e attività terziarie;</p> <p>b) realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati;</p> <p>c) eventuali restringimenti della carreggiata stradale;</p> <p>d) ampliamento dell'offerta di aree a parcheggio.</p>
	 <p>Viene eliminato il senso unico su via San Pietro e Via Molino a seguito dell'osservazione n. 4 prot. 10925 del 16/06/2022, n. 33 prot. 23586 del 22/12/2022, n. 38 prot. 37900 del 29/12/2022</p>
	 <p>Viene eliminato il senso unico su via Duca d'Aosta a seguito dell'osservazione n. 4 prot. 10925 del 16/06/2022, n. 33 prot. 23586 del 22/12/2022, n. 38 prot. 23900 del 29/12/2022</p>

Per quanto riguarda l'eliminazione dei sensi unici nella valutazione tecnica di cui all'allegato alla DCC 33/2023 viene riportato che il Piano Urbano del Traffico (PUT) adottato introduce i sensi unici al fine di ridurre il volume di traffico che

attraversa le zone centrali, ricavare spazi per la sosta, per i pedoni, per le biciclette e spazi verdi, garantire una più sicura uscita dai passi carrai [...]

Considerato che l'Amministrazione Comunale ha avviato un percorso partecipativo al fine di condividere gli obiettivi del PUT e raccogliere osservazioni, segnalazioni e suggerimenti per poter addivenire ad un perfezionamento del Piano, sulla scorta delle reali esigenze provenienti dal territorio e considerato quanto emerso dal percorso partecipativo e dalle osservazioni presentate il CC ha proposto di accogliere le osservazioni e di stralciare i sensi unici, promuovendo tuttavia interventi di moderazione del traffico (attuabili attraverso progettazioni di dettaglio successive al PUT) riportati nell'elenco esemplificativo seguente:

- a) predisposizione di dossi artificiali in prossimità dei principali servizi pubblici (scuole, chiesa, etc.) e attività terziarie;
- b) realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati;
- c) eventuali restringimenti della carreggiata stradale;
- d) rivalutazione e riorganizzazione dell'offerta di aree a parcheggio.

2. Interventi sulla viabilità

Nonostante il Piano Urbano del Traffico sia uno strumento amministrativo di breve periodo (valenza biennale), si è ritenuto di inserire alcune previsioni realizzabili entro l'orizzonte temporale breve-medio periodo necessarie per migliorare la sicurezza stradale e migliorarne l'efficienza della rete viaria.

Gli interventi sono stati riportati all'interno delle tavole 6.1 e 6.2 ed in sede di adozione erano indicati i seguenti:

1	Adeguamento rotonda tra la SR89 e il raccordo con il casello	8	Rotonda all'incrocio tra via Cendon e via Internati 1943-1945	15	Rotonda SR89 all'incrocio con via Montoron
2	Rotonda all'incrocio tra la SR89 e la SR53 (fuori comune)	9	Sistemazione intersezione tra via Cendon e via San Pietro		
3	Uscita dalla SR89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara	10	Adeguamento intersezione tra via Cendon e via Pantera		
4	Completamento dello svicolo della SR89 su via Sile	11	Rotonda all'incrocio tra via Sant'Elena e via Pozzetto		
5	Rotonda all'incrocio tra la SR53 e via Calata	12	Sistemazione incrocio tra via Sant'Elena e via Eroico		
6	Rotonda all'incrocio tra via Sile e via del Porto	13	Rotonda all'incrocio tra la SP113 e la SP84		
7	Rotonda all'incrocio tra le vie Roma, Nelson e Cendon	14	Rotonda all'incrocio tra via Pozzetto e via Claudia Augusta		

Gli interventi sono stati suddivisi in due tipologie:



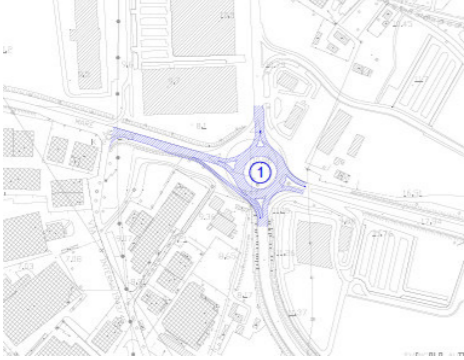


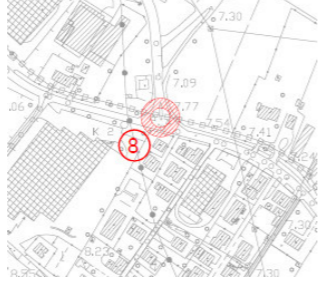
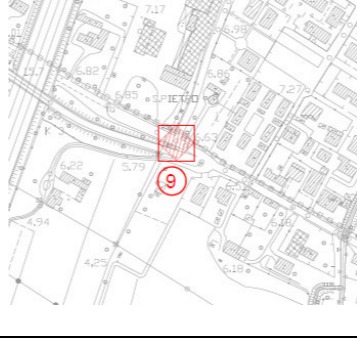
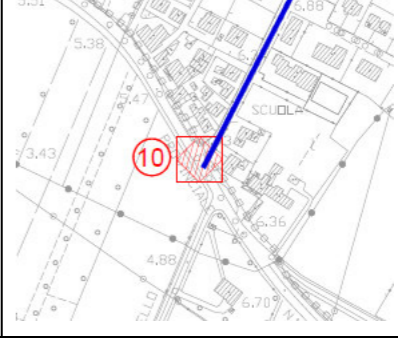



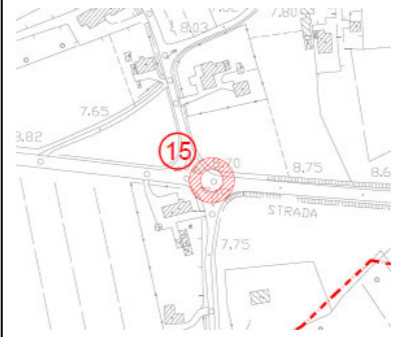
-  Interventi finalizzati al decongestionamento della rete stradale
-  Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi



Figura 3-7: Estratto tavv. 6.1 – 6.2 di progetto del PUT



Gli interventi confermati dalla DCC 33/2023 sono i seguenti

<p>1 Adeguamento rotonda tra la SR 89 e il raccordo con il casello (intervento finalizzato al decongestionamento della rete stradale): confermato</p>  <p>Consiste nella realizzazione di una corsia riservata alla svolta a destra nella direzione del raccordo con il casello autostradale, provenendo dalla direzione ovest lungo la SR 89. L'intervento risulta fondamentale per ricondurre la rotonda a un buon livello di servizio, anche dopo l'attuazione delle zone D16/17. L'inserimento nella rotonda della corsia può essere reso possibile mediante una riduzione del diametro della stessa e l'utilizzo della corsia di accelerazione dello svincolo della via Internati 1943-1945.</p>	<p>4 Completamento dello svincolo della SR 89 su via Sile, intervento finalizzato al decongestionamento della rete stradale: confermato</p>  <p>E' costituito dalla realizzazione delle rampe ovest dello svincolo nella direzione di Treviso e ha come finalità sempre quella di aumentare l'accessibilità delle zone poste a sud della SR 89. La rampa sud, cioè quella che presenta le maggiori difficoltà di inserimento, può essere surrogata dall'attuazione dell'intervento (n. 3).</p>
<p>6 Realizzazione rotonda all'incrocio tra via Sile e Via del Porto, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi: confermato</p> 	<p>8 Intervento di rotonda all'incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: confermato</p> 
<p>9 Sistemazione dell'intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: confermato</p>	<p>10 Intervento di adeguamento dell'intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: confermato</p>

	
<p>11 Rotatoria all'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Pozzetto intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: confermato</p> 	<p>12 Sistemazione incrocio tra Via Sant'Elena e Via Ceroico, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: confermato</p> 
<p>14 Rotatoria all'incrocio tra via Pozzetto e Via Claudia Augusta, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: Confermato</p> 	<p>15 Rotatoria SR 89 all'incrocio con Via Montiron, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: Confermato</p> 

In base alla DCC 33/2023 vengono introdotte le seguenti modifiche, suddivise per tipologia:

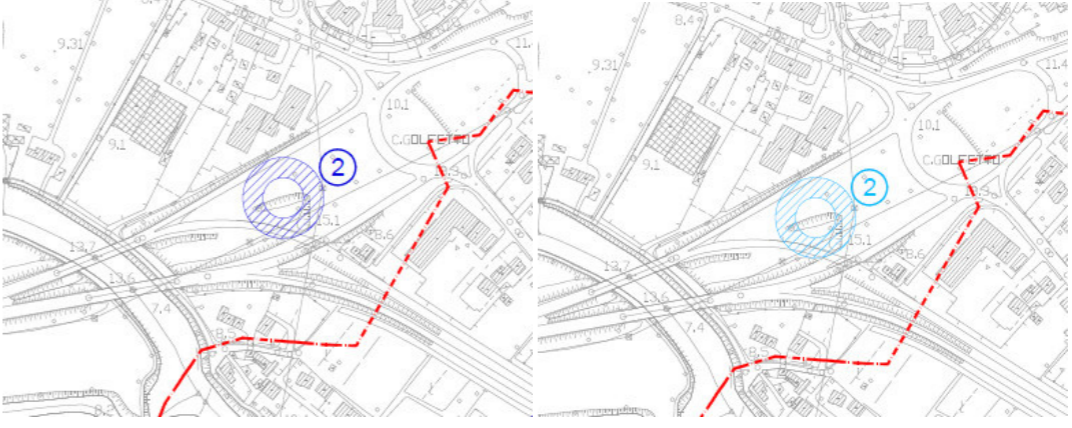
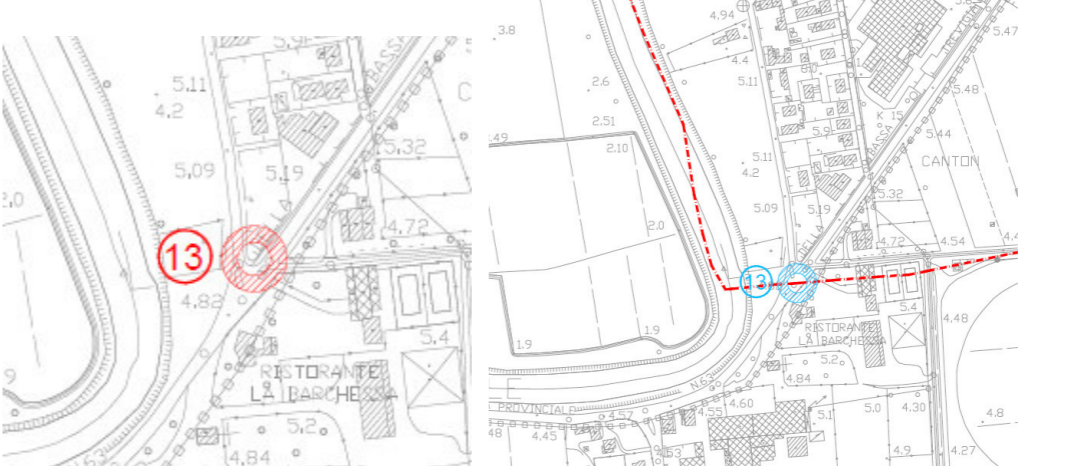
1. Indicazione di interventi già realizzati

5	<p>L'intervento di rotatoria all'incrocio tra la SR 53 e Via Callalta viene indicato come già realizzato</p>  <p>PUT Adottato La modifica viene introdotta a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T.</p> <p>PUT adeguato alla DCC 33/2023</p>
7	<p>L'intervento di rotatoria all'incrocio tra le Vie Roma, Nerbon e Cendon viene indicato come realizzato</p>  <p>PUT Adottato La modifica viene introdotta a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T.</p> <p>PUT adeguato alla DCC 33/2023</p>



2. Interventi indicati come extracomunali

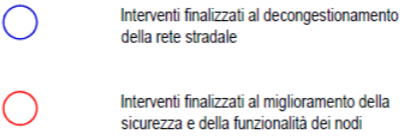

Essendo presenti interventi in territorio extracomunale è stata introdotta una nuova voce di legenda. Gli interventi risultano essere i seguenti:

2	<p>Completamento dell'intersezione tra la SR 89 e la SR 53 (fuori comune): Viene riclassificato da intervento finalizzato al decongestionamento della rete stradale ad intervento extracomunale finalizzato al decongestionamento della rete stradale</p>
---	---

	 <p>Interventi finalizzati al decongestionamento della rete stradale Interventi extracomunali finalizzati al decongestionamento della rete stradale</p> <p>PUT Adottato La modifica viene introdotta a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T. che indica inoltre che l'intervento proposto sarà soggetto ad eventuale accordo con il Comune di Treviso. L'obiettivo di progetto è quello di allontanare ulteriormente il traffico di attraversamento nel centro di Silea, in particolare quello che fa uso della via Treviso, dove tale componente costituisce circa la metà del flusso complessivo. Tale intervento consentirebbe di effettuare le manovre di svolta dalla Treviso-mare verso nord-est e pertanto consentire agli utenti di raggiungere l'area a nord della SR53 senza transitare per il centro di Silea.</p> <p>PUT adeguato alla DCC 33/2023</p>
13	<p>Rotatoria all'incrocio tra via Canton e SP 64, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi: viene indicato come intervento extracomunale finalizzato al decongestionamento della rete stradale</p>  <p>PUT Adottato La modifica viene introdotta a seguito dell'osservazione n. 42 dell'U.T. che indica che l'intervento è parzialmente fuori dal confine comunale e pertanto sarà oggetto di eventuale accordo con il Comune di Casale sul Sile</p> <p>PUT adeguato alla DCC 33/2023</p>

Le modifiche progettuali introdotte a seguito della DCC 33/2023 sono le seguenti

3	<p>Uscita dalla SR 89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara, intervento finalizzato al decongestionamento della rete stradale : intervento Modificato sulla base dell'osservazione n. 16 prot. 18010 del 04/10/2022 che evidenziava una conformazione non corretta dell'intersezione. La valutazione tecnica di cui all'allegato A alla DCC 33/2023 riporta quanto segue:</p> <p><i>Premesso che il PUT intende individuare la criticità legata al nodo tra la SR 89 e Via Calzavara, si propone l'individuazione di un simbolo nel PUT in luogo di una previsione progettuale già definita che possa segnalare tale criticità demandando la soluzione in sede di progettazione specifica dell'opera pubblica</i></p>  <p>PUT Adottato PUT adeguato alla DCC 33/2023</p> <p>L'intervento ha lo scopo di migliorare l'accessibilità delle zone a sud della Treviso-Mare e nel contempo di migliorare la sicurezza della manovra attualmente effettuata senza corsia di decelerazione e in corrispondenza di un incrocio.</p>
16	<p>Introduzione nuovo intervento di messa in sicurezza di Via Duca D'Aosta e dell'intersezione tra Via Duca D'Aosta, via Sant'Elena e via Cimitero, intervento finalizzato al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi</p>  <p>PUT adottato PUT aggiornato a seguito della DCC 33/2023</p> <p>Intervento introdotto a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T.</p>

17	<p>17: inserimento di sistemazione dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino (intervento di miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi)</p> <p>L'intervento viene inserito a seguito dell'osservazione n. 38 – prot. 23900 del 29/12/2022 che richiede l'inserimento di una rotatoria all'intersezione La valutazione tecnica deliberata con DCC 33/2023 riporta quanto segue:</p>
18	<p><i>Si ritiene condivisibile la proposta di messa in sicurezza dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e via Molino, ancorchè non di pertinenza del PUT. Invece, non si ritiene prioritaria la realizzazione di una rotatoria tra vie comunali, la cui fattibilità potrà essere ulteriormente valutata ed approfondita anche successivamente all'approvazione del PUT</i></p> <p>18: nuovo intervento di adeguamento di Via Pantiera (intervento finalizzato al decongestionamento della rete stradale) – intervento introdotto a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T.</p>
19	<p>19: inserimento di sistemazione intersezione tra via Pantiera e Via Malviste (intervento di miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi) - intervento introdotto a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T.</p> <p></p>  <p>PUT adottato PUT aggiornato a seguito della DCC 33/2023</p>
20	<p>Introduzione di nuovo intervento di collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena, intervento finalizzato</p>

al decongestionamento della rete stradale



PUT adottato

PUT aggiornato a seguito della DCC 33/2023

L'intervento viene inserito a seguito dell'osservazione n. 39 prot. 23937 del 29/12/2022. La valutazione tecnica di cui alla DCC 33/2023 riporta quanto segue:

Si propone di prevedere una nuova viabilità, integrando e completando quella esistente, al fine di consentire il collegamento tra le vie Vanti, Aosta e S. Elena, in analogia a quanto già previsto dal PI vigente. Tale ipotesi progettuale è finalizzata a migliorare l'accessibilità al centro urbano e fluidificare il traffico.

La relazione di progetto del PUT evidenzia le previsioni urbanistiche del Piano degli Interventi in prossimità del casello autostradale di Treviso sud Zone territoriali D1/16 e D1/17 ed in particolare indica in maniera ideogrammatica un collegamento a nord est di Silea che non viene tuttavia indicato tra gli interventi progettuali nelle tavole 6.1 e 6.2

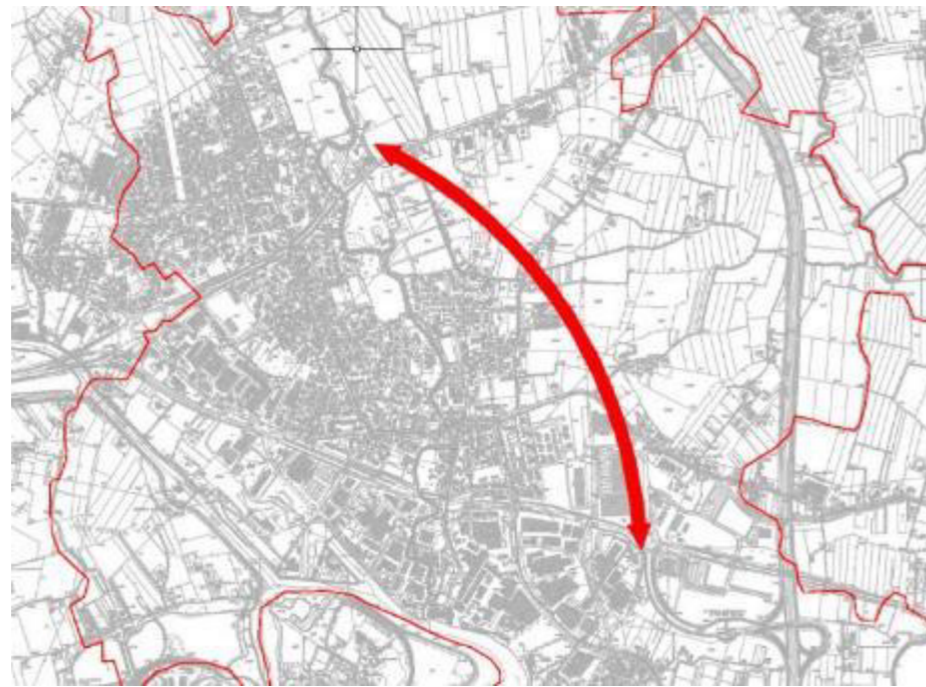


Figura 3-8: Ipotesi di collegamento a nord-est di Silea

La relazione di progetto riporta quanto segue:

La parte di territorio collocata in prossimità del casello autostradale di Treviso Sud, denominata nel Piano degli Interventi vigente quale Zona Territoriale D1/16 e D1/17 artigianale e industriale è stata interessata nel 2012 dalla progettazione di un Piano Urbanistico Attuativo (PUA) che ha previsto la riorganizzazione e urbanizzazione dell'intero ambito. Le destinazioni d'uso previste dal progetto di PUA sono di tipo misto, sono infatti contemplate sia usi artigianali che terziari e commerciali e altre e diverse funzioni minori e complementari alle attività insediate.

Le principali opere di urbanizzazione, viabilità, parcheggi ed aree verdi sono state realizzate e collaudate e sono qualificate di uso pubblico mentre i lotti sono stati parzialmente occupati da nuovi fabbricati di differente destinazione.

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) le ricomprende nell'ATO (Ambito Territoriale Omogeneo) di tipo "1.3" individuato nella tavola 4b "Carta trasformabilità – Azioni Strategiche, valori e tutele" e lo indica come zona produttiva non ampliabile con destinazione terziaria prevalente confermando quanto previsto e richiesto dal Piano Territoriale Provinciale (PTCP) di Treviso.

Sulla scorta di quanto previsto dagli strumenti urbanistici sopra richiamati il Comune sta predisponendo una variante al Piano degli Interventi al fine di consentire il completamento della edificazione all'interno dell'area. La variante conferma l'impianto e la disciplina generale definita dai diversi livelli di pianificazione vigenti e si concentra sulla revisione delle modalità di attuazione degli interventi e di alcune grandezze urbanistiche ed edilizie al fine di dare attuazione alle previsioni del Piano Urbanistico Attuativo vigente.

Stante l'attuale impianto progettuale di competenza comunale non pare profilarsi per questo ambito territoriale una condizione apprezzabilmente diversa riguardo alla viabilità e quindi, al netto del tema della Treviso Mare di competenza di Veneto Strade, gli interventi riguarderanno le parti interne delle aree (vedi D1/16 e D1/17) al fine di razionalizzare la circolazione e la sosta dei mezzi.

Nel caso in cui l'effetto combinato delle dinamiche insediative e/o di nuove previsioni urbanistiche gravitanti nell'ambito del casello di Treviso Sud determinassero un apprezzabile impatto sul traffico dell'area urbana di Silea, oggi non riconoscibile e prevedibile sulla scorta dei dati rilevati e programmati, si potrà valutare l'inserimento di un nuovo asse stradale nordovest-sudest che bypassi il centro abitato.

A tale scopo, per verificare l'efficacia dell'intervento proposto, rivolto al potenziamento e al decongestionamento della rete stradale, è stata prodotta una simulazione dello scenario di progetto aggiungendo al grafo della rete i nuovi elementi infrastrutturali.

Per quanto attiene la domanda, alla matrice attuale sono stati sommati i flussi aggiuntivi connessi all'attuazione delle nuove zone D1/16 e D1/17.

La lettura dei risultati ottenuti con la nuova simulazione consente di trarre le seguenti considerazioni di sintesi:

- gli interventi proposti, nonostante il significativo aumento di domanda connesso all'attuazione delle due nuove zone commerciali, consentono di non peggiorare i livelli di saturazione (rapporto flusso/capacità) relativi alla SR 89 Treviso-Mare, nel tratto interno all'abitato di Silea, ma anzi di ottenere anche un leggero miglioramento;
- il nuovo asse a est di Silea appare molto appetibile per gli spostamenti che attualmente transitano lungo l'itinerario costituito dalle vie Lanzaghe e Roma, in particolare per quelli di attraversamento generati e attratti dalle direttrici nord-est e nord, consentendo di liberare il centro urbano da tali flussi impropri di attraversamento.

Analizzando la funzionalità della rotatoria posta all'incrocio tra la Treviso-Mare e il raccordo con il casello autostradale, cioè il nodo sul quale si concentrerebbe il traffico aggiuntivo connesso all'attuazione delle due nuove zone commerciali, si rileva come l'inserimento della corsia dedicata alla svolta a destra verso il casello provenendo dalla direzione di Treviso, consentirebbe di ridurre rispetto alla situazione attuale il flusso complessivo che essa deve smaltire, da 3.801 a 3.331 veicoli equivalenti (-12,4%), migliorandone il livello di servizio, come evidenziato nella tabella seguente.

Tab. 7.1 – Rotatoria SR 89: risultati della simulazione nello scenario di progetto

Ramo	Flusso (veq/h)	Capacità (veq/h)	Flusso/ Capacità	Rit.med. (s/veq)	N.max veic. coda	Livello di Servizio
Via SARTORELLI	644	1.230	0,52	6,4	2	A
SR. 89–RAMO Ovest	824 ⁽³⁾	1.749	0,47	3,9	2	A
RACCORDO CASELLO	696 ⁽⁴⁾	1.628	0,43	3,9	1	A
SR. 89–RAMO Est	1.167	1.635	0,71	8,3	4	A
TOTALE ROTATORIA	3.331	6.242	0,53	5,9	-	A

SOSTA

La libertà di movimento con il mezzo privato nell'ambito dei centri urbani risulta fortemente compromessa non solo dal costante e consistente aumento del traffico nel suo complesso, ma anche dalla sempre più accentuata difficoltà a trovare un parcheggio dove lasciare la propria vettura ad una distanza ragionevole rispetto al punto di destinazione finale.

Tenuto conto dei risultati dei rilievi effettuati nella fase di analisi e delle altre proposte di piano, nel progetto sono previsti i seguenti interventi sulla sosta nell'area centrale di Silea:

- estensione della regolamentazione con limitazione temporale a 1-2 h nelle aree Roma 1, D'Acquisto 1 e Roma 3;
- ampliamento a 1-2 h della durata della sosta nell'area Europa 1;
- legalizzazione della sosta nella parte centrale della piazza antistante la scuola elementare (Roma 1), attualmente già molto praticata, da riservare eventualmente al corpo insegnante e agli altri addetti, limitatamente all'orario di attività;
- eliminazione degli stalli esistenti sul lato sud di via Roma di fronte a via D'Acquisto, per poter adeguare una delle principali fermate del trasporto pubblico (per accedere dal marciapiede ai mezzi attualmente è necessario passare tra le auto in sosta), con installazione di una pensilina;
- ampliamento dell'offerta di sosta riservata alle moto, in modo da raggiungere almeno una quota del 5% di quella per le auto;
- dotazione di un numero adeguato di rastrelliere per le bici in corrispondenza di tutti i centri attrattori principali, in particolare scuole e servizi pubblici.
- Per il resto del territorio comunale il PUT si limita a confermare l'attuazione di tutte le aree a parcheggio previste negli strumenti di pianificazione esistenti e non ancora realizzate. I parcheggi da realizzare, segnati nelle tavole n.8.1 e 8.2 sono 7 in totale.

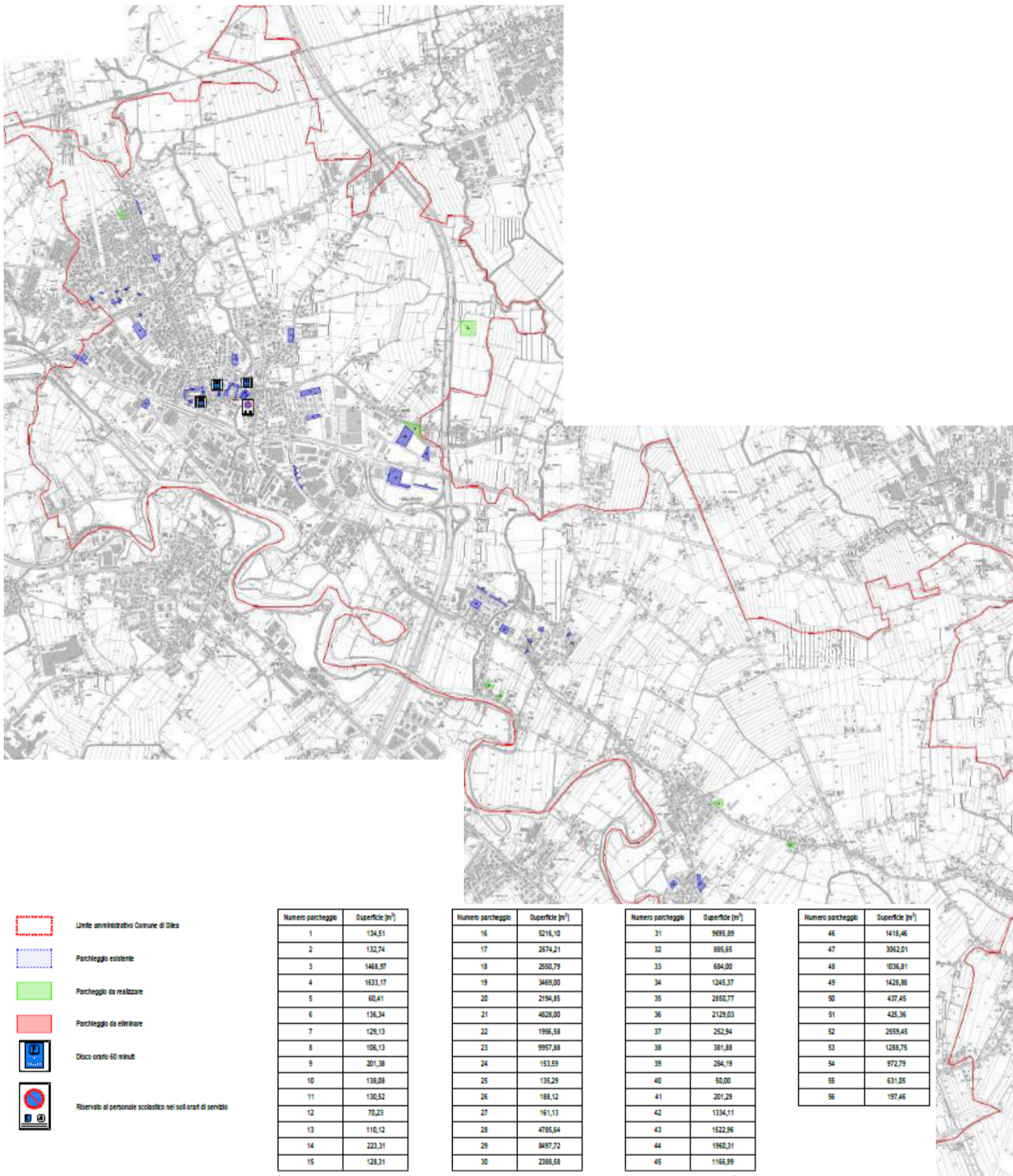

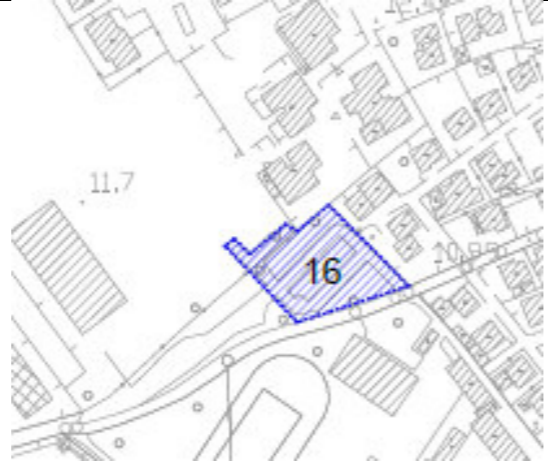


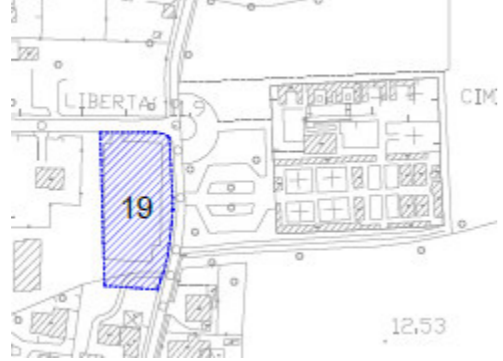
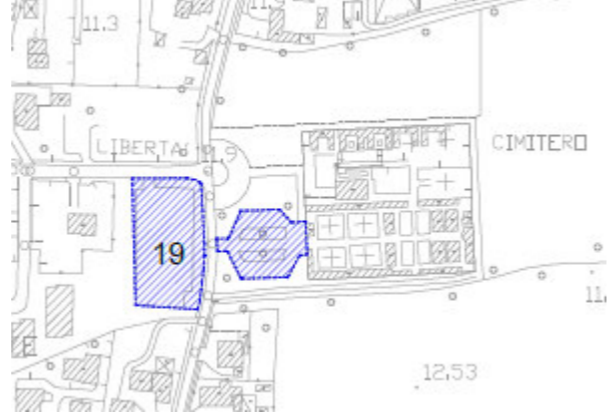


Figura 3-9: Estratto Tavv. 7.1 e 7.2 di progetto del PUT

A seguito della DCC n. 33/2023 sono state introdotte le seguenti modifiche:

PUT adottato	PUT adeguato alla DCC n. 33/2023
	 <p>Riduzione della dimensione del parcheggio esistente su Via del Parco (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)</p>
	 <p>Riduzione della dimensione del parcheggio esistente su Via Don Minzoni (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)</p>
	 <p>Modifica del parcheggio esistente su via Creta (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)</p>

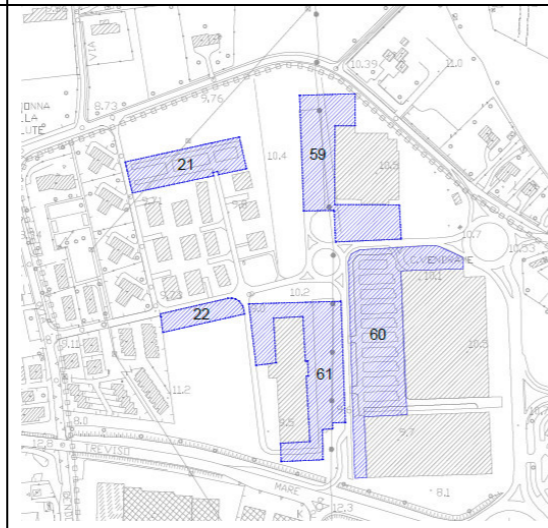
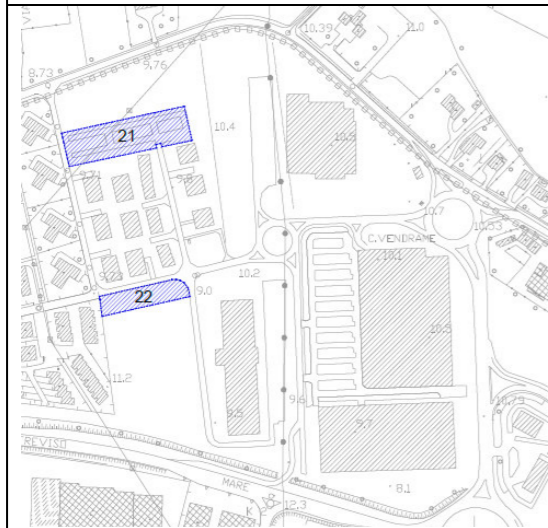
	 <p>I parcheggi 42 e 43 vengono indicati come già realizzati (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)</p>
	 <p>Il parcheggio 45 viene indicato come già realizzato (rif. oss. N. 44 prot. 4 del 02/01/2023)</p>
	 <p>Il parcheggio n. 47 esistente viene ridimensionato (rif. oss. N. 44 prot. 4 del 02/01/2023)</p>



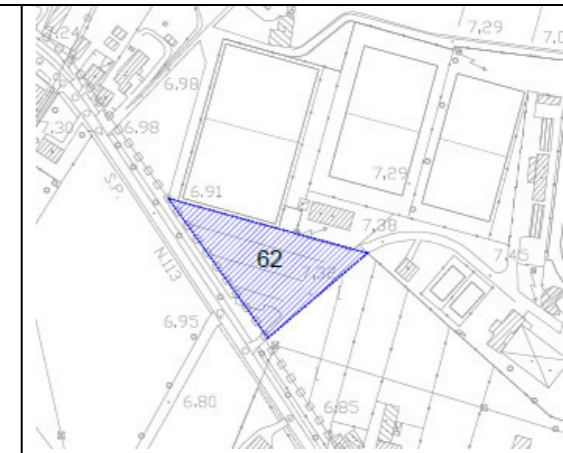
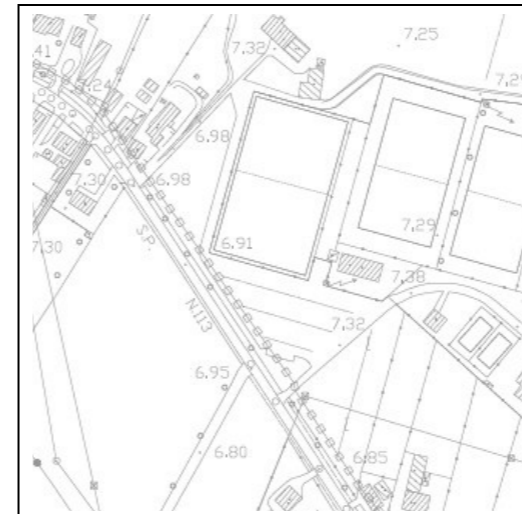
Inserimento di parcheggio esistente su via Callalta _ Via Veneto (rif. oss. N. 44 prot. 4 del 02/01/2023)



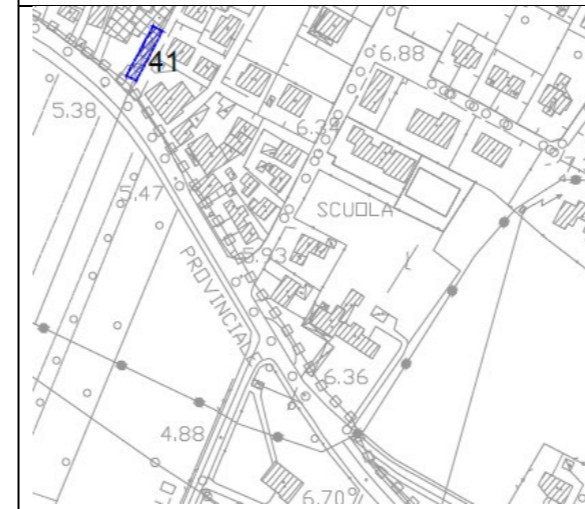
Inserimento di parcheggio esistente su via della Libertà (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)



Inserimento di parcheggi esistenti su Via Eroi di Podrute, via caduti di Nassiriya (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)



Inserimento di parcheggio esistente su via Cendon (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)



Inserimento di parcheggio esistente su Via Pantiera (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)

In sede istruttoria è stato inoltre eliminato il parcheggio n. 23 che risultava presente nel vecchio PRG a servizio di un Cimitero di previsione nel PRG stesso che non è stato confermato nel PI.

Pertanto i parcheggi da realizzare inseriti nel PUT e già previsti nel PI sono il n. 3, 28, 45.

ELENCO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI

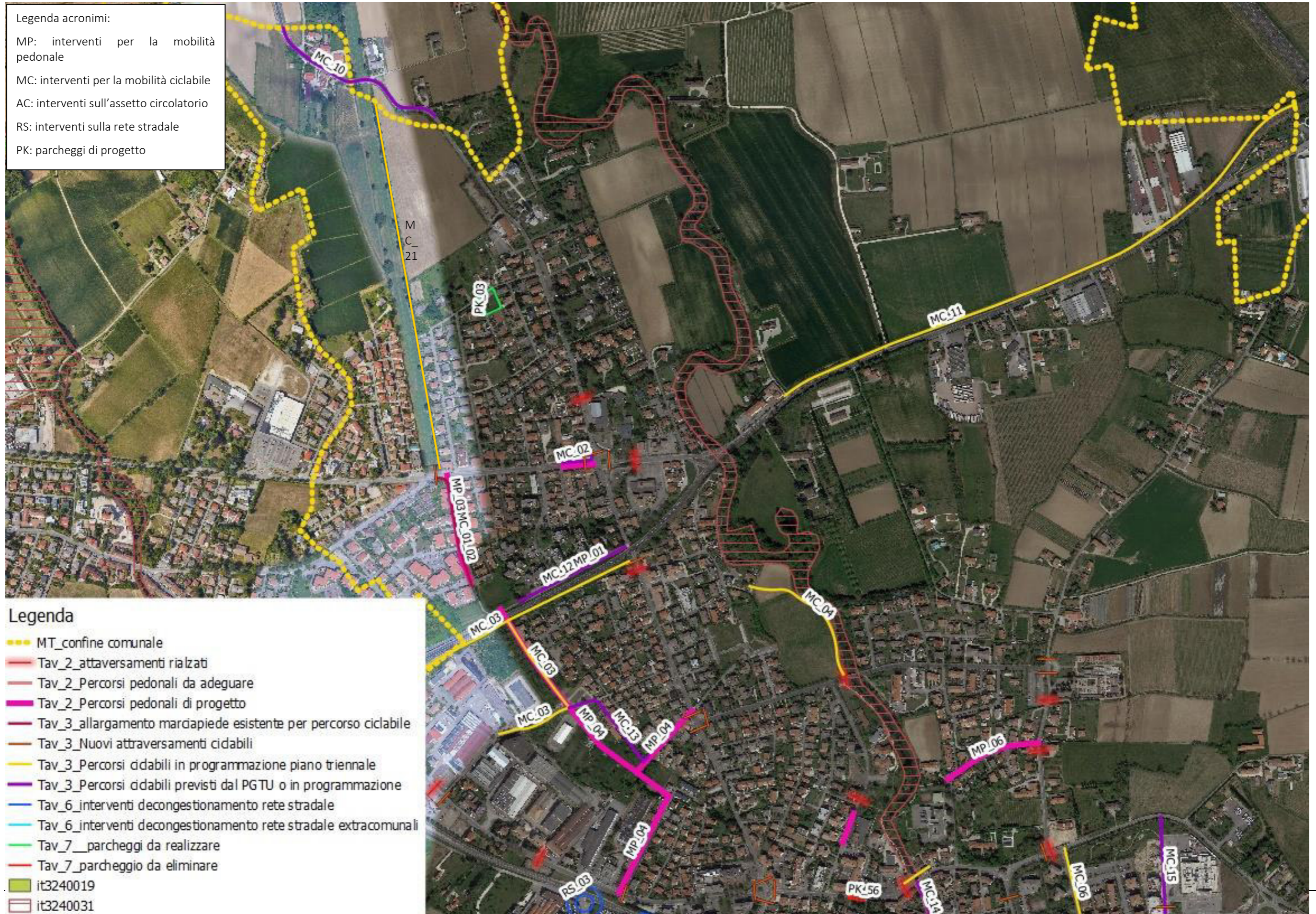
Al fine di rendere più agevole l'analisi specifica e la valutazione degli interventi si associa ad ogni intervento un codice alfanumerico:

Tipologia interventi	codice	Descrizione
Percorsi pedonali di progetto già inseriti ne PI vigente	MP_01	Percorso pedonale da adeguare su Via Friuli
	MP_02	nuovo percorso pedonale in via Callalta
	MP_03	nuovo percorso su Via Venturini
	MP_05	nuovo percorso su Via Don Minzoni
	MP_09	nuovo percorso su via Sant'Elena
	MP_10	nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti
	MP_11	nuovo percorso lungo Via Duca d'Aosta
	MP_15	Percorso pedonale da adeguare lungo via Sant'Elena
Percorsi pedonali di progetto parzialmente inseriti ne PI vigente	MP_04	nuovo percorso da Via Venturini che sottopassa la SR 53 e giunge sino a Via Leopardi e Via Lanzaghe a livello di Via Diaz
Percorsi pedonali di progetto non inseriti nel PI vigente	MP_06	nuovo percorso su Via Tezze
	MP_07	nuovo percorso su Via Alzaia sul Sile
	MP_08	nuovo percorso su via Molino
	MP_12	nuovo percorso su via Canton
	MP_16	Percorso pedonale da adeguare lungo via Cà Memo
	MP_17	nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile
Altri interventi per la mobilità pedonale	MP_13	woonerf
	MP_14	attraversamenti rialzati
Percorsi ciclabili di progetto già inseriti ne PI vigente	MC_01_01	Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in corrispondenza della rotatoria tra Via Arma di Cavalleria e Via Eroi di Podrute
	MC_01_02	Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in Via Venturini
	MC_02	Percorso ciclabile in programmazione da piano triennale lungo via Callalta
	MC_03	Percorso ciclabile in programmazione da piano triennale che da Via Lanzaghe segue parallelamente la SR 53 sino a Via Ugo Foscolo e prevede un ramo che entra nel parco sino a Via del Parco
	MC_04	Percorso ciclabile in programmazione da Viale Libertà a via Ponticelli
	MC_06	percorsi ciclabili in programmazione lungo via madonna della Salute e via Arma di Cavalleria
	MC_07	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Internati 1943 – 1945
	MC_08	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Pozzetto
	MC_09	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Belvedere (SP 64):
	MC_10	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Castello
	MC_11	Percorso ciclabile in programmazione in Via Callalta
	MC_12	Percorso ciclabile in programmazione in Via Friuli
	MC_13	Percorso ciclabile in programmazione da via del Parco a Via dei Mille
	MC_15	Percorso ciclabile in programmazione dalla rotatoria su Via Caduti di Nassiriya verso il parcheggio a

		nord sino a Via Nerbon
	MC_16	Percorso ciclabile in programmazione tra Via Pantiera e Via Sant'Elena
	MC_17	percorso ciclabile in programmazione da Via Sant'Elena a Via Pozzetto lungo Via Gobetti
	MC_18	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Duca d'Aosta
Percorsi ciclabili di progetto non inseriti nel PI vigente	MC_05	percorso ciclabile in programmazione lungo via Roma presso l'attraversamento del Melma
	MC_14	Percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello
	MC_19	percorso ciclabile in programmazione su Via Canton - Via Belvedere
	MC_21	percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello
	MC_22	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Alzaia sul Sile
	Altri interventi per la mobilità ciclabile	MC_20
Interventi sull'assetto circolatorio	AC_01	Zone trenta di previsione su Via Callalta, Via Lanzaghe, Viale della Libertà, Via Don Minzoni, Via Treviso, Via Sile, Via Roma, Via Nerbon, Via Creta, Via Cendon, Via Sant'Elena, Via Pozzetto
	AC_02	Sensi unici di Progetto in Via Garibaldi, Via dei Mille, Via Cavour, Via Montegrappa, Via Vittorio Veneto, Via Tezze
Interventi di decongestionamento della rete stradale	RS_01	Intervento 1 - Adeguamento rotatoria tra la SR 89 e il raccordo con il casello
	RS_02	Intervento 2 - Completamento dell'intersezione tra la SR 89 e la SR 53 (fuori comune):
	RS_03	Intervento 3 - Uscita dalla SR 89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara
	RS_04	Intervento 4 - Completamento dello svincolo della SR 89 su via Sile
	RS_18	Intervento 18 - adeguamento di Via Pantiera
	RS_20	Intervento 20 - collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena
Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi	RS_06	Intervento n. 6 - Rotatoria all'incrocio tra Via Sile e Via del Porto
	RS_08	Intervento n. 8 - Rotatoria all'incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945
	RS_09	Intervento n. 9 - Sistemazione intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro
	RS_10	Intervento n. 10 - Adeguamento intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera
	RS_11	Intervento n. 11 - Rotatoria all'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Pozzetto:
	RS_12	Intervento n. 12 – Sistemazione incrocio tra Via Sant'Elena e Via Ceroico
	RS_13	Intervento n. 13 - - Rotatoria all'incrocio tra via Canton e SP 64
	RS_14	Intervento n. 14 – Rotatoria all'incrocio tra Via Pozzetto e Via Claudia Augusta
	RS_15	Intervento 15 – Rotatoria SR 89 all'incrocio con Via Montiron
	RS_16	Intervento 16 - messa in sicurezza dell'intersezione tra via Sant'Elena e via Cimitero
Interventi per la sosta	RS_17	Intervento n. 17 - sistemazione dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino
	RS_19	Intervento n. 19 - sistemazione intersezione tra via Pantiera e Via Malviste
	PK_03	Parcheggio da realizzare n. 3 su via Carducci
	PK_28	Parcheggio da realizzare n. 28 tra via Gorizia e Via Nerbon
	PK_45	Parcheggio da realizzare n. 45 su Via Pozzetto
	PK_56	Parcheggio da eliminare n. 56 su Via Roma

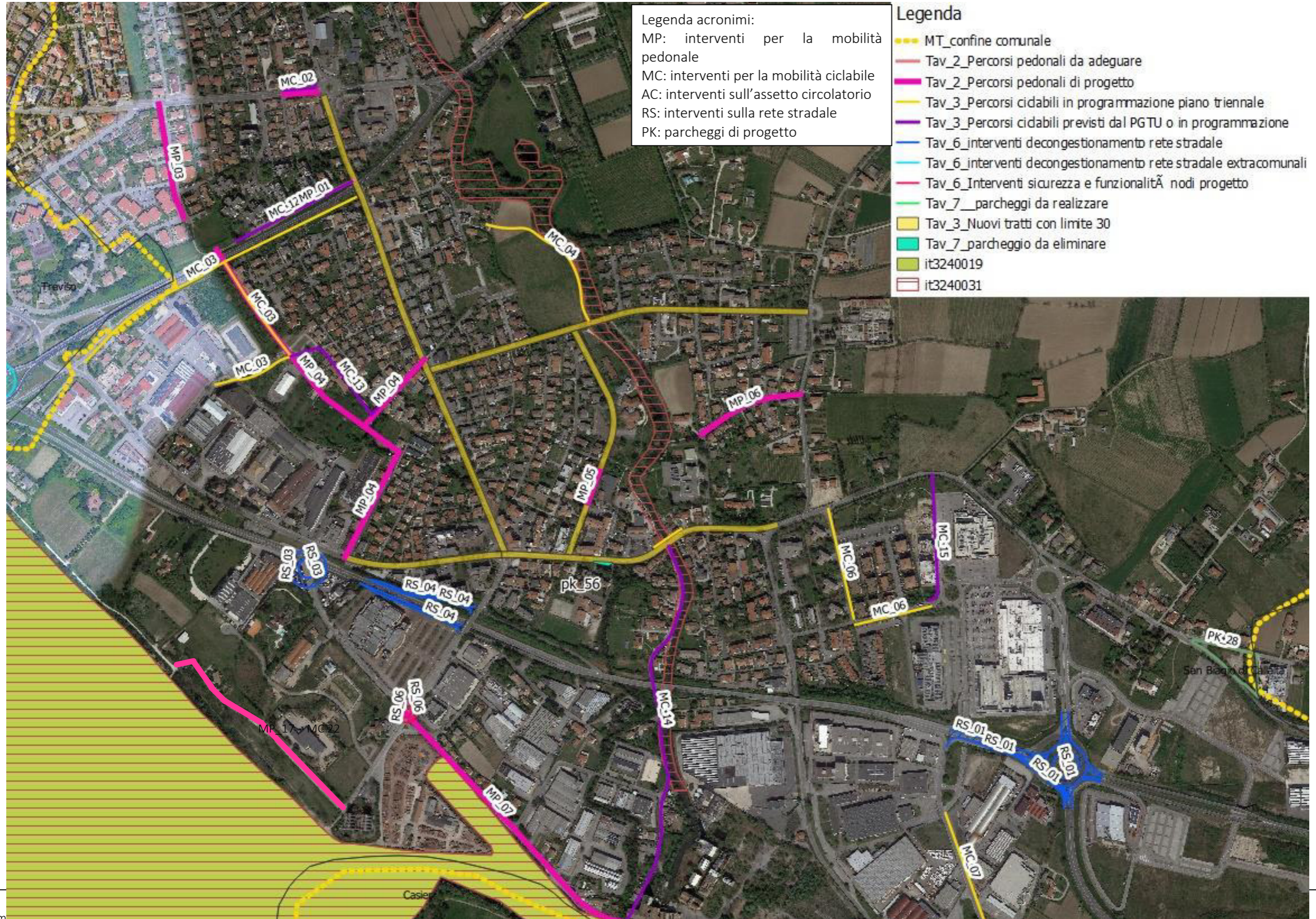
A partire dalle tavole di progetto è stato creato uno shp file in cui sono stati riportati gli interventi sopra elencati. Si riportano di seguito gli estratti cartografici con la sovrapposizione tra gli elementi progettuali sopra codificati, la foto aerea, i siti natura 2000 ed i confini comunali.

Legenda acronimi:
MP: interventi per la mobilità pedonale
MC: interventi per la mobilità ciclabile
AC: interventi sull'assetto circolatorio
RS: interventi sulla rete stradale
PK: parcheggi di progetto

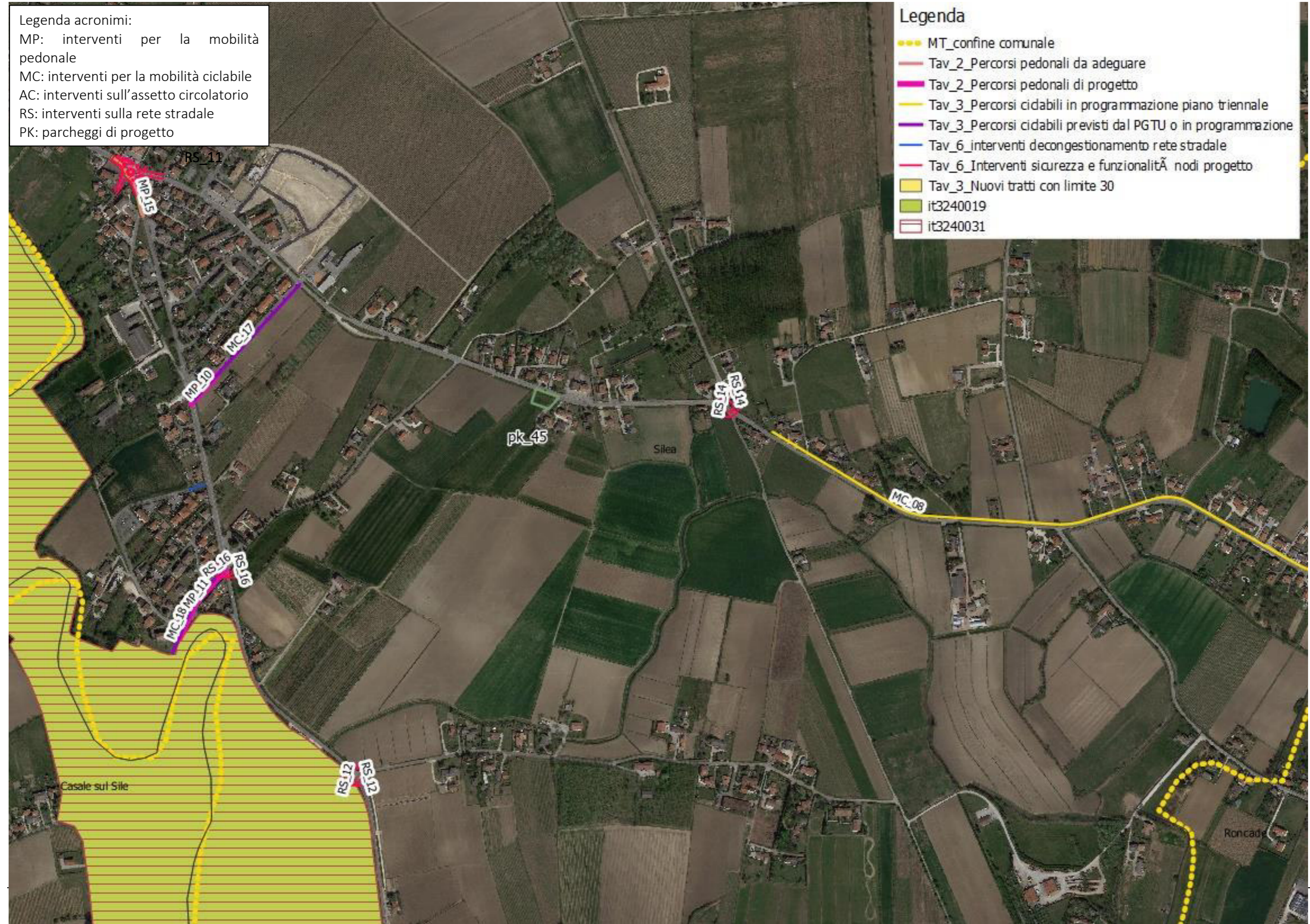


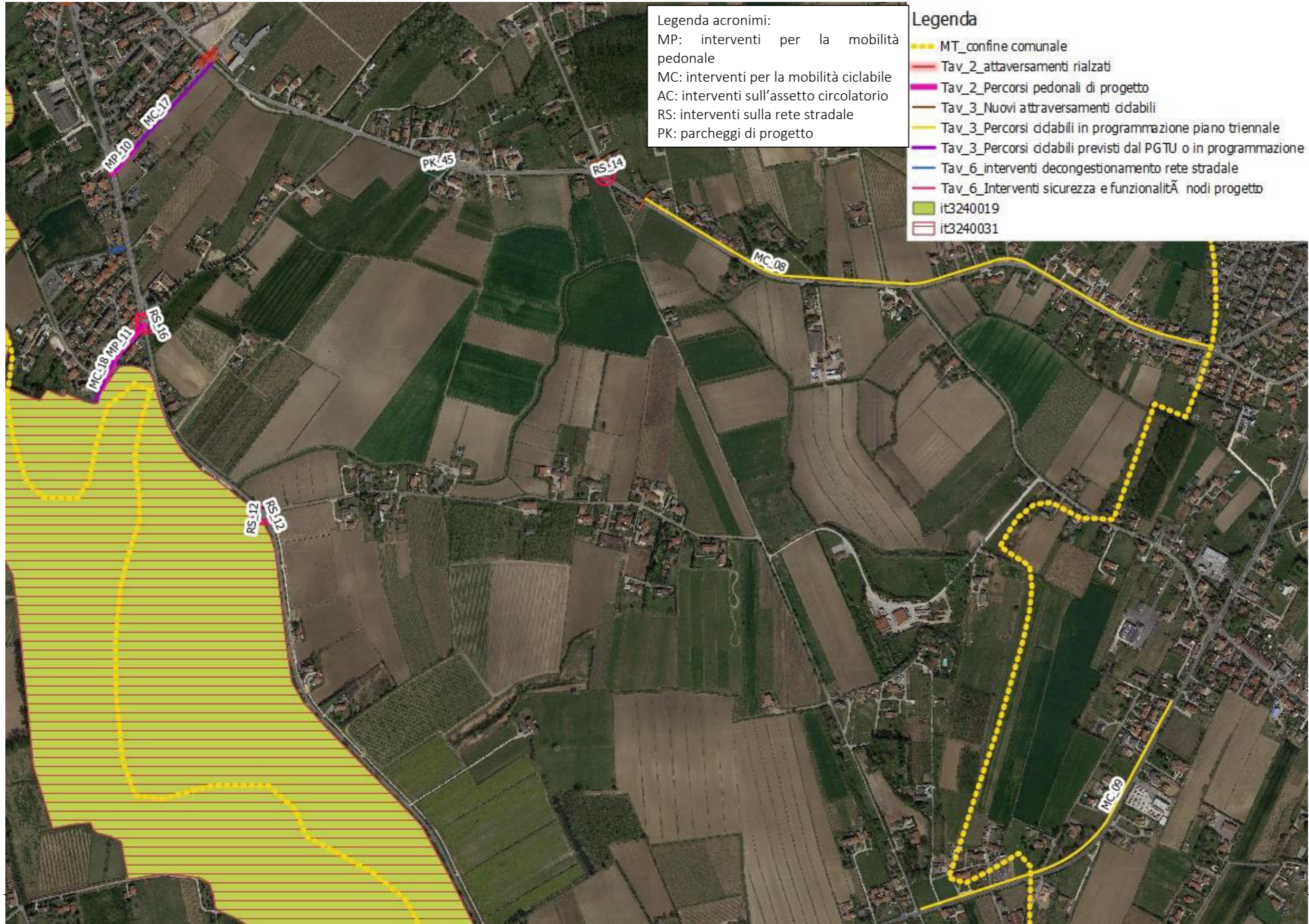
Legenda

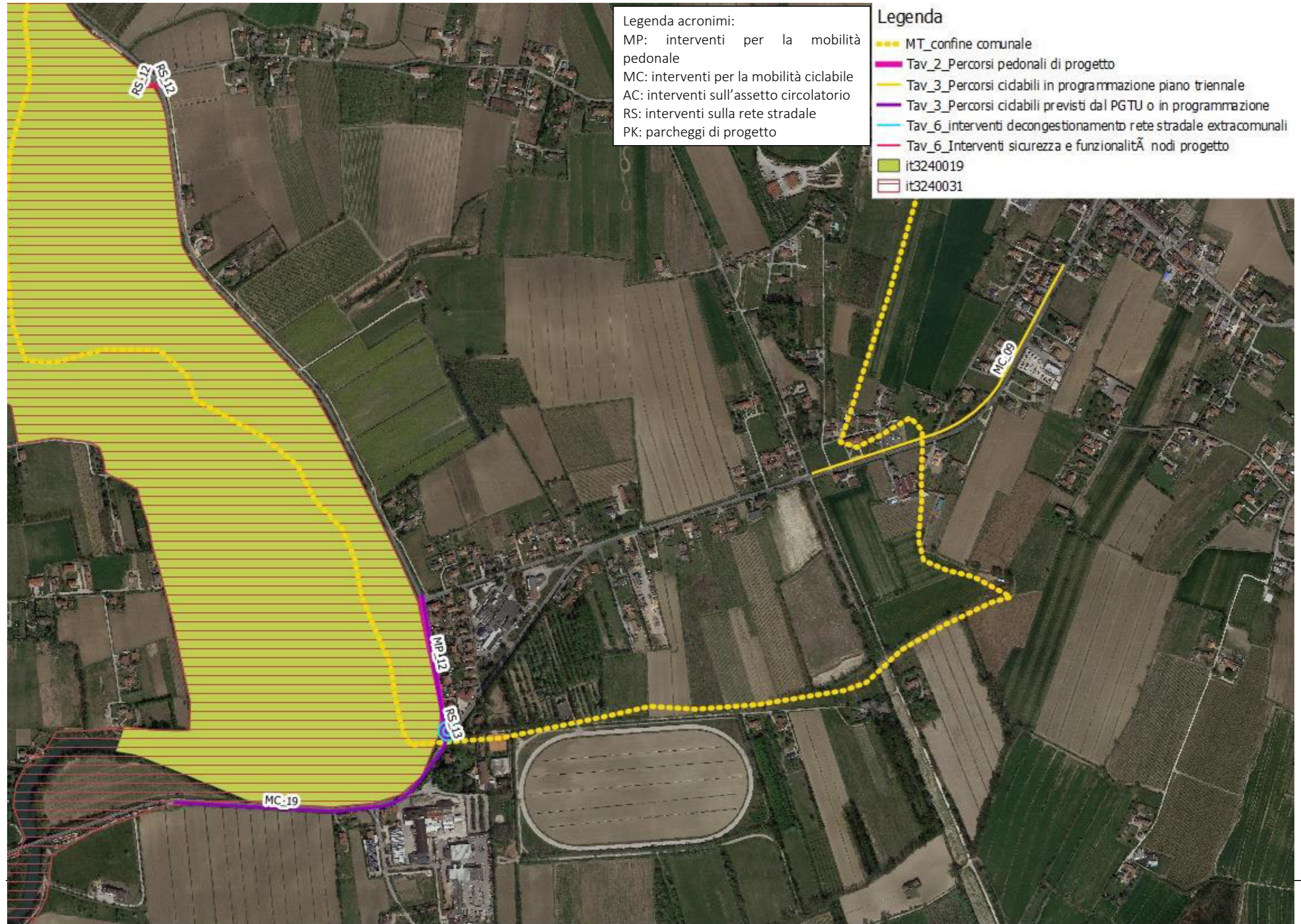
- MT_confine comunale
- Tav_2_attaversamenti rialzati
- Tav_2_Percorsi pedonali da adeguare
- Tav_2_Percorsi pedonali di progetto
- Tav_3_allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile
- Tav_3_Nuovi attraversamenti cidabili
- Tav_3_Percorsi cidabili in programmazione piano triennale
- Tav_3_Percorsi cidabili previsti dal PGTU o in programmazione
- Tav_6_interventi decongestionamento rete stradale
- Tav_6_interventi decongestionamento rete stradale extracomunali
- Tav_7_parcheggi da realizzare
- Tav_7_parcheggio da eliminare
- it3240019
- it3240031

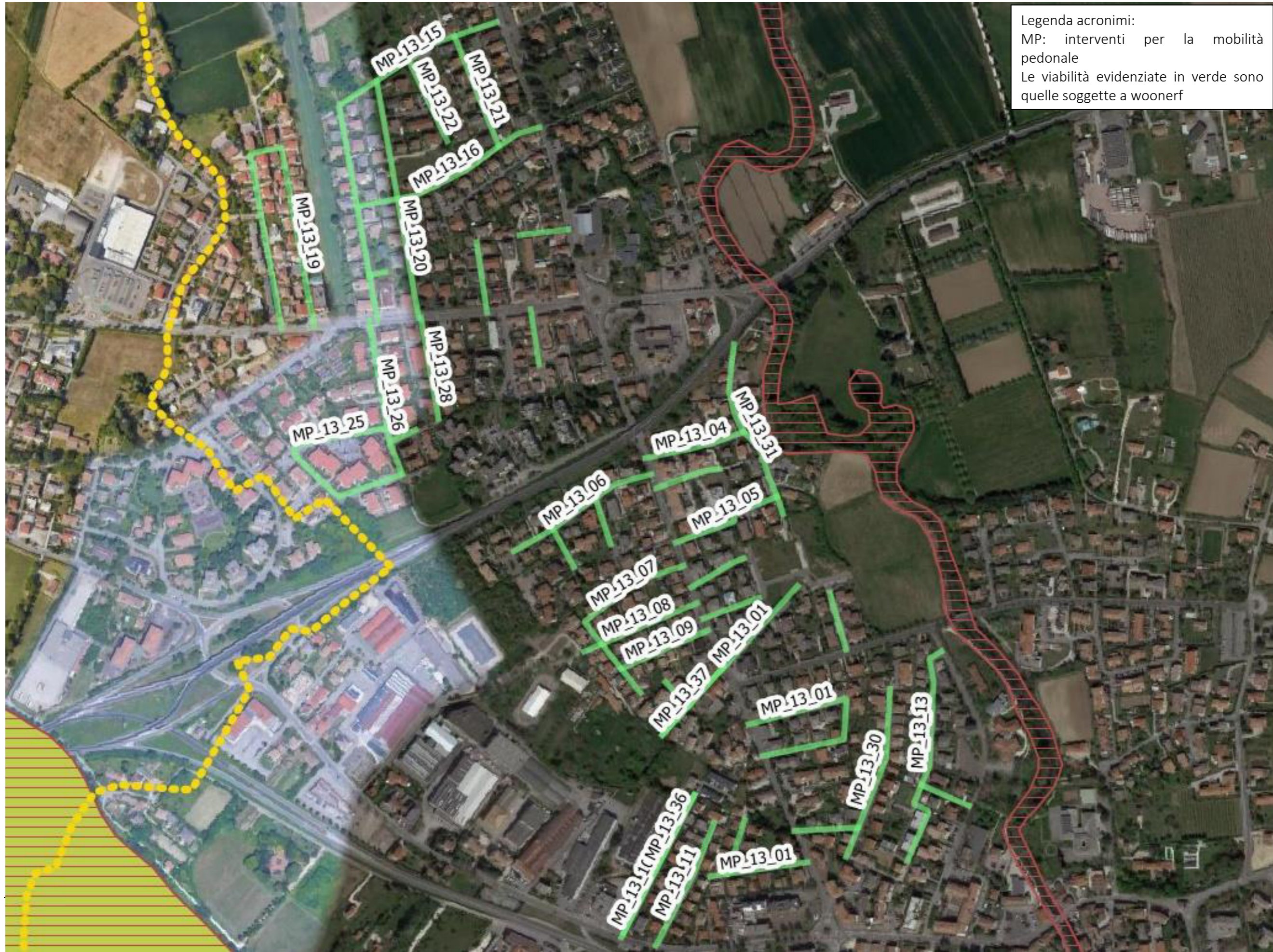




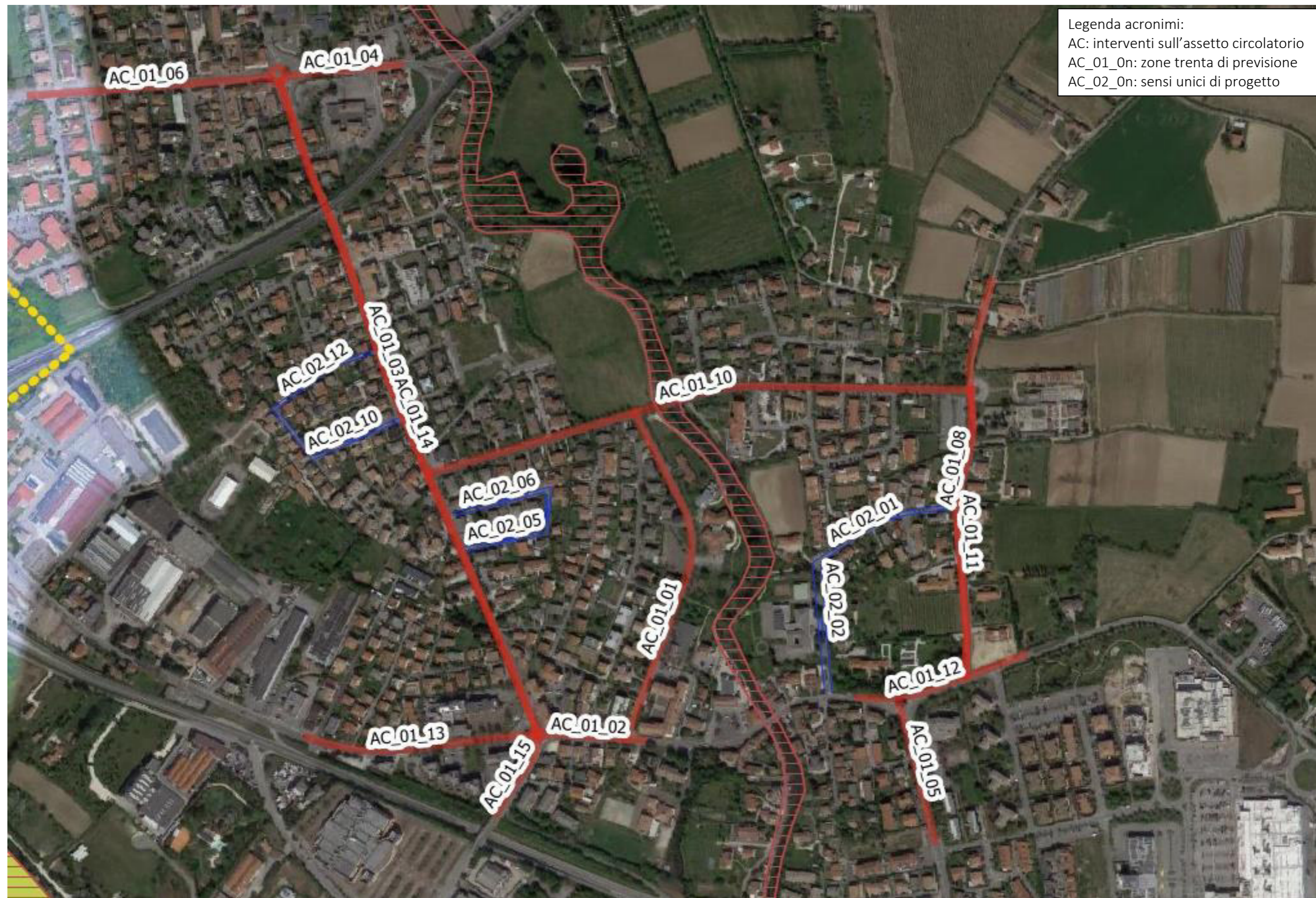


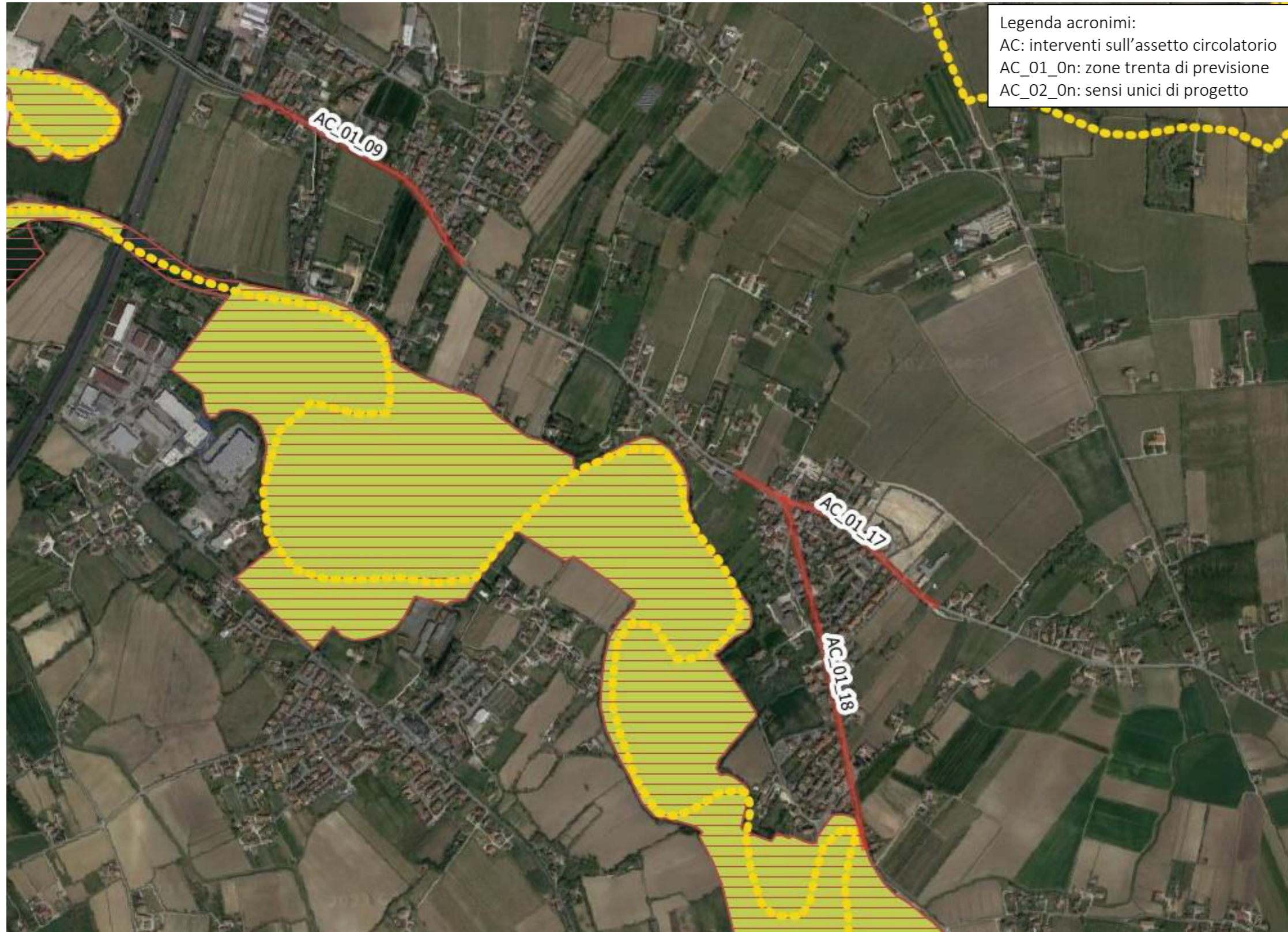






Legenda acronimi:
MP: interventi per la mobilità pedonale
Le viabilità evidenziate in verde sono quelle soggette a woonerf





4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

4.1 Pianificazione di area vasta e di settore

Il PTRC del Veneto (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento)

Con DGR n. 62 del 30/06/2020 è stato approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Il Piano, che sostituisce integralmente quello del 1992, fornisce gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. È dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni, di orientamento per la pianificazione provinciale e di quella comunale. Esso quindi definisce una serie di disposizioni che devono essere osservate nella elaborazione degli strumenti urbanistici subordinati di livello comunale, intercomunale e di settore.

Nella tavola n.10 presentante gli obiettivi del PTRC, per il tema della mobilità, il piano individua Obiettivi strategici e obiettivi operativi:

- Obiettivi strategici
 - o Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità.
 - o Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto.
 - o Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio
 - o Sviluppare il sistema logistico regionale
 - o Valorizzare la mobilità slow
- Obiettivi operativi
 - o Mettere a sistema gli aeroporti
 - o Mettere a sistema la portualità
 - o Mettere a sistema le reti viarie in funzione del conseguimento di una mobilità efficiente di livello locale
 - o Promuovere la navigabilità interna
 - o il piano propone di implementare il sistema ferroviario metropolitano Regionale, quale elemento strategico della rete delle città Venete.
 - o Migliorare l'accessibilità al sistema delle città e delle aree metropolitane.
 - o Completare il sistema delle reti infrastrutturale di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV.
 - o Progettare la leggibilità delle città e del territorio delle infrastrutture.

Segue la citazione letterale degli articoli presenti nel ptrc, più attinenti alle tematiche del piano urbano del traffico:

TITOLO V MOBILITÀ

ART.38 – SISTEMI DI TRASPORTO

La tavola n.04 del PTRC viene rappresentato il sistema complessivo della mobilità del Veneto e fornisce lo scenario territoriale per le politiche insediative di sviluppo Regionale; la programmazione di settore è definita dal Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e da specifici progetti approvati secondo le procedure stabilite dalla legislazione regionale e nazionale vigenti.

Al fine di garantire una maggiore efficienza complessiva del sistema di mobilità la Regione promuove:

- a) il potenziamento dell'interscambio ferro - gomma fra servizi pubblici, attraverso la razionalizzazione e l'integrazione dei servizi su gomma e attraverso la concentrazione dei punti di sosta delle auto-corse, anche in prossimità delle stazioni o fermate ferroviarie, realizzando adeguati spazi attrezzati od opportune piattaforme logistiche comprensoriali;
- b) un'offerta di trasporto basata sull'utilizzo integrato dei mezzi pubblici, con tecnologia e combustibili a basso impatto ambientale, attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto su rotaia anche sperimentando sistemi a levitazione magnetica passiva e la creazione di un efficace sistema di scambio intermodale con i mezzi su gomma, siano essi di servizio pubblico (autolinee urbane ed extraurbane) che privati (autoveicoli, motocicli, biciclette, ecc.), favorendo in particolare il soddisfacimento delle esigenze di mobilità espresse dalla popolazione scolastica e lavorativa;
- c) un sistema di parcheggi scambiatori, preferibilmente al di fuori dei contesti di particolare valore storico e paesaggistico, connessi funzionalmente alla rete del servizio pubblico di trasporto, nonché autoparchi attrezzati per camion in prossimità delle aree industriali;
- d) la Rete ferroviaria regionale quale strumento di decongestione dei traffici che investono l'area veneta caratterizzata da un modello insediativo diffuso;

e) la possibilità di accesso alle reti viarie principali attraverso svincoli, da attivarsi anche mediante contro strade da ricondurre agli svincoli regolamentati, con esclusione degli accessi privati;

f) lo sviluppo ordinato e funzionale delle aree di sosta afferenti il sistema autostradale e stradale e, in particolare, la realizzazione di una rete di impianti attrezzati dedicati alla sosta dei mezzi pesanti, nel rispetto del PRT;

g) il potenziamento dell'interscambio fra la rete navigabile fluviale e lacuale e gli altri sistemi per il trasporto di merci e persone, razionalizzando ed ottimizzando la connessione e le infrastrutture a supporto dei sistemi;

h) lo sviluppo di forme innovative della mobilità condivisa (quali car sharing, car pooling, bike sharing), anche al fine del miglioramento della qualità dell'aria, come previsto nel Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera;

i) l'adeguamento delle reti infrastrutturali alle nuove forme di mobilità automatica (veicoli, treni, metropolitane, bus, tram a guida automatica);

j) il potenziamento delle infrastrutture di servizio, aree di sosta, rete e sistemi di ricarica, per lo sviluppo della mobilità elettrica veicolare e ciclabile.

ARTICOLO 40 - AREE AFFERENTI AI CASELLI AUTOSTRADALI, AGLI ACCESSI ALLE SUPERSTRADE E ALLE STAZIONI DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE

1. Sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale le aree ricadenti in uno o più comuni, afferenti a:

a) i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, esistenti e previsti dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 2000 metri dal baricentro geometrico dell'area del casello;

b) le stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi AC/AV per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico della stazione;

c) le stazioni della rete ferroviaria regionale, esistenti e previste dal progetto relativo all'infrastruttura, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico della stazione.

2. Nelle aree di cui al comma 1, tenuto conto della loro rilevanza, sono favorite forme di rigenerazione urbana sostenibile, ai sensi dell'articolo 7 della l.r. 14/2017, sulla base dei criteri e degli obiettivi indicati dalla Giunta regionale.

3. Nell'ottica di una riorganizzazione e riqualificazione del sistema infrastrutturale e insediativo, lo sviluppo urbanistico delle aree di cui al comma 1 prevede un riordino degli eventuali insediamenti e delle attività esistenti, ivi compresi quelli ricadenti nei territori esterni funzionalmente connessi. Fatto salvo quanto previsto dagli strumenti urbanistici comunali vigenti alla data di entrata in vigore del presente piano, qualora lo sviluppo urbanistico interessi:

a) aree di dimensioni superiori a 5 ettari e con destinazioni d'uso produttivo, commerciale, logistico, turistico-ricettivo, si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi dell'articolo 32 della legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", e dell'articolo 6, comma 2, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11 "Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2010";

b) aree che, al di fuori delle ipotesi di cui alla lettera a), ricadono all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla lettera e), del comma 1, dell'articolo 2, della l.r. 14/2017, si procede mediante la presentazione, da parte del Comune, di un'istanza alla Giunta regionale che, entro 60 giorni dal suo ricevimento, può dichiarare la sussistenza dell'interesse, ai fini della mobilità regionale, di tutta o parte delle aree di cui al comma 1; in tale caso si procede mediante la conclusione di un accordo di programma ai sensi della lettera a); diversamente, trascorso inutilmente il termine, il Comune può procedere autonomamente.

4. La Giunta regionale, sentita la commissione consiliare competente in materia urbanistica e i comuni territorialmente interessati, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente piano, procede alla ricognizione delle aree di cui al comma 1, provvedendo alla loro classificazione con riferimento al grado di interesse pubblico ai fini della mobilità regionale e alla definizione delle strategie di intervento ai fini dell'applicazione del presente articolo; decorso tale termine non si applicano le disposizioni di cui al comma 3.

ARTICOLO 40 – MOBILITÀ LENTA

1. La Regione promuove, anche attraverso il Piano regionale della mobilità ciclistica, di cui alla legge 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", la realizzazione di una rete di ciclovie in ambito urbano ed extraurbano per creare percorsi sicuri da destinare a tale forma di mobilità e al fine di permettere una fruizione sostenibile del territorio.

2. Le ciclovie extraurbane devono garantire una vasta rete ciclabile regionale che colleghi centri urbani contermini e attraversi aree di particolare pregio storico, paesaggistico o ambientale e, comunque, faciliti e incentivi l'uso della bicicletta, anche in area extraurbana come sistema alternativo all'automobile. Lo sviluppo della mobilità ciclabile è conseguito, altresì, mediante la realizzazione di ciclostazioni

e la creazione di un efficace sistema di intermodalità tra bicicletta e trasporto pubblico/ferroviario, in relazione sia alla mobilità ciclistica che al cicloturismo, ai sensi del Piano Regionale dei Trasporti e della vigente normativa in materia.

3. Le ciclovie sono considerate elementi di valorizzazione per la fruizione delle aree nucleo, ricomprese nella Rete ecologica regionale di cui all'articolo 26, compatibilmente con le loro finalità istitutive, nonché delle aree adiacenti alla litoranea veneta.

4. Nell'ambito della promozione della mobilità lenta, la Regione favorisce l'ammodernamento della linea ferroviaria Venezia-Calalzo e il recupero di linee ferroviarie storiche dismesse, nonché dei manufatti ferroviari in disuso.

Si riporta di seguito un estratto della tavola 4 della mobilità e della tavola 2 relativa alla biodiversità che rappresenta la presenza del parco del fiume Sile e la fascia delle risorgive. Di seguito un estratto dell'art. 27 delle NT.

ARTICOLO 27 - Corridoi ecologici

Le Province e la Città Metropolitana di Venezia, nel proprio strumento di pianificazione territoriale, definiscono le azioni necessarie per il miglioramento della funzionalità ecologica degli habitat e delle specie nei corridoi ecologici; a tal fine individuano e disciplinano i corridoi ecologici sulla base di quanto indicato nelle Tav. 02 e 09 e della presenza di parchi e riserve di interesse locale istituiti ai sensi dell' articolo 27 della legge regionale 16 agosto 1984, n. 40 “Nuove norme per la istituzione di parchi e riserve naturali regionali ”. In tale sede possono, motivatamente e nel rispetto degli indirizzi e delle finalità del presente piano, apportare modifiche e inserire nuovi elementi per garantire la continuità dell' ecosistema, ispirandosi al principio dell' equilibrio tra la finalità naturalistico-ambientale e lo sviluppo socio-economico ed evitando, per quanto possibile, la compressione del diritto di iniziativa privata.

2. I Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, individuano le misure volte a minimizzare gli effetti causati dai processi di antropizzazione o trasformazione sui corridoi ecologici, anche prevedendo la realizzazione di strutture predisposte a superare barriere naturali o artificiali, al fine di consentire la continuità funzionale dei corridoi. Per la definizione di tali misure i Comuni promuovono attività di studio e approfondimento della Rete ecologica.

3. Sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici, fatti salvi quelli necessari a garantire e migliorare la sicurezza idraulica dei corsi d' acqua e la sicurezza geologica e da valanga.

4. Eventuali interferenze fra corridoi ecologici ed opere pubbliche sono risolte in sede di conferenza di servizi per l'approvazione del progetto, adottando le soluzioni tecniche più opportune per garantire la funzione ecologica dei corridoi.

Pertanto le azioni del PUT dovranno garantire di preservare il parco e tutelare la fascia delle risorgive dall'inquinamento. Si riportano di seguito alcuni estratti dalle tavole del PTRC.

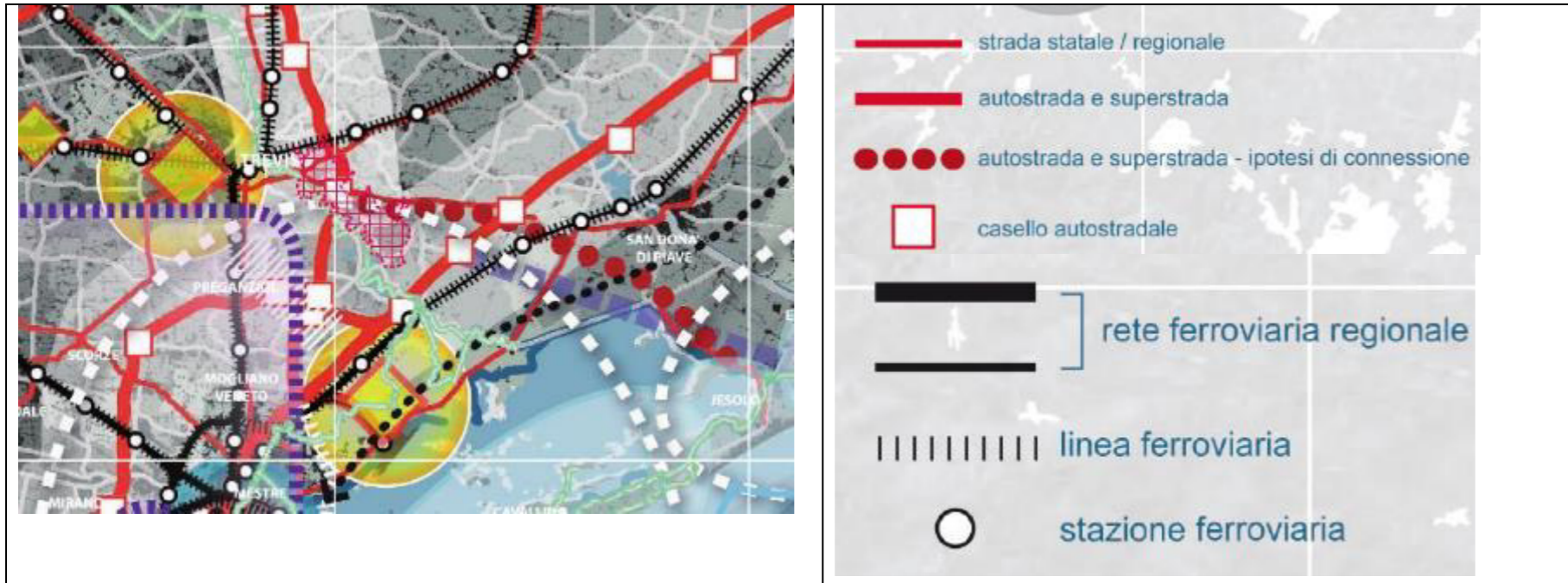


Figura 4-1: Estratto della Tav.04 del PTRC rappresentante la mobilità a Treviso, Silea e altri comuni della provincia; Fonte PTRC

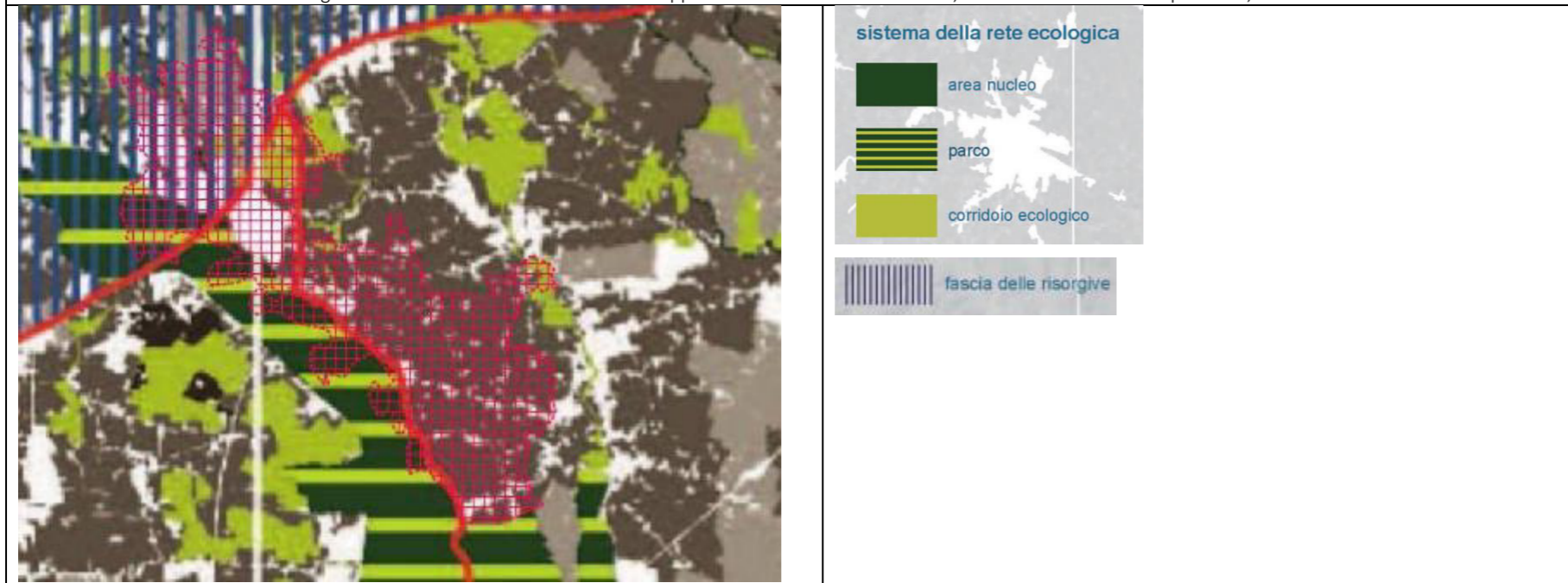


Figura 4-2: Estratto della Tav.02 del PTRC Biodiversità

Si riportano inoltre anche gli estratti delle tav. 1a e b.

Dalla lettura delle tavole e delle NT non si evidenziano incoerenze tra il PUT ed il PTRC.

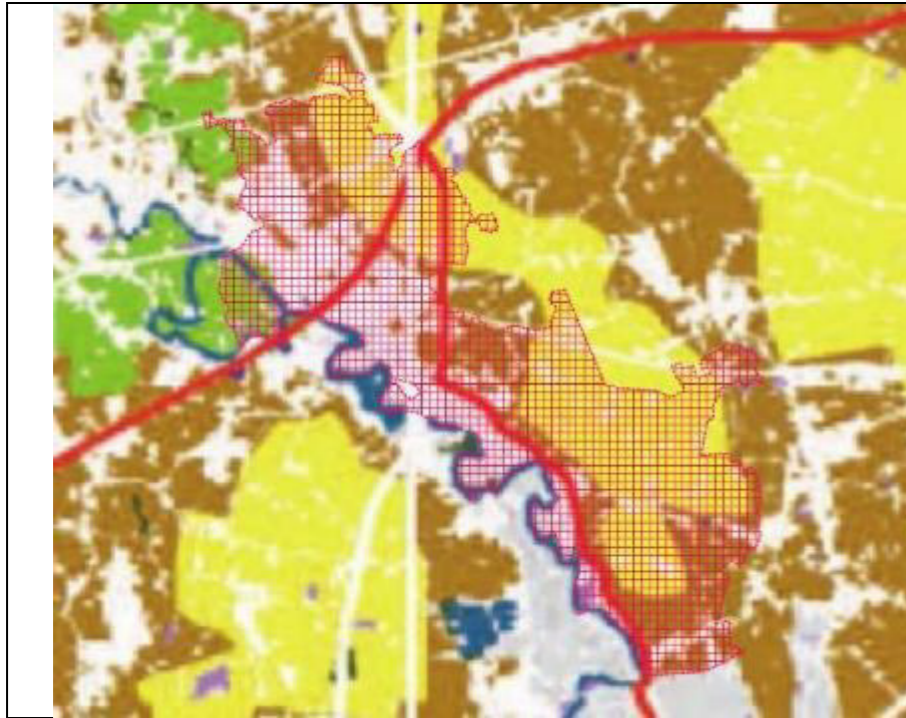


Figura 4-3: Estratto della Tav.01a del PTRC – Uso del suolo



Figura 4-4: Estratto della Tav.01b del PTRC – Uso del suolo

Il Piano Regionale dei Trasporti 2020 – 2030

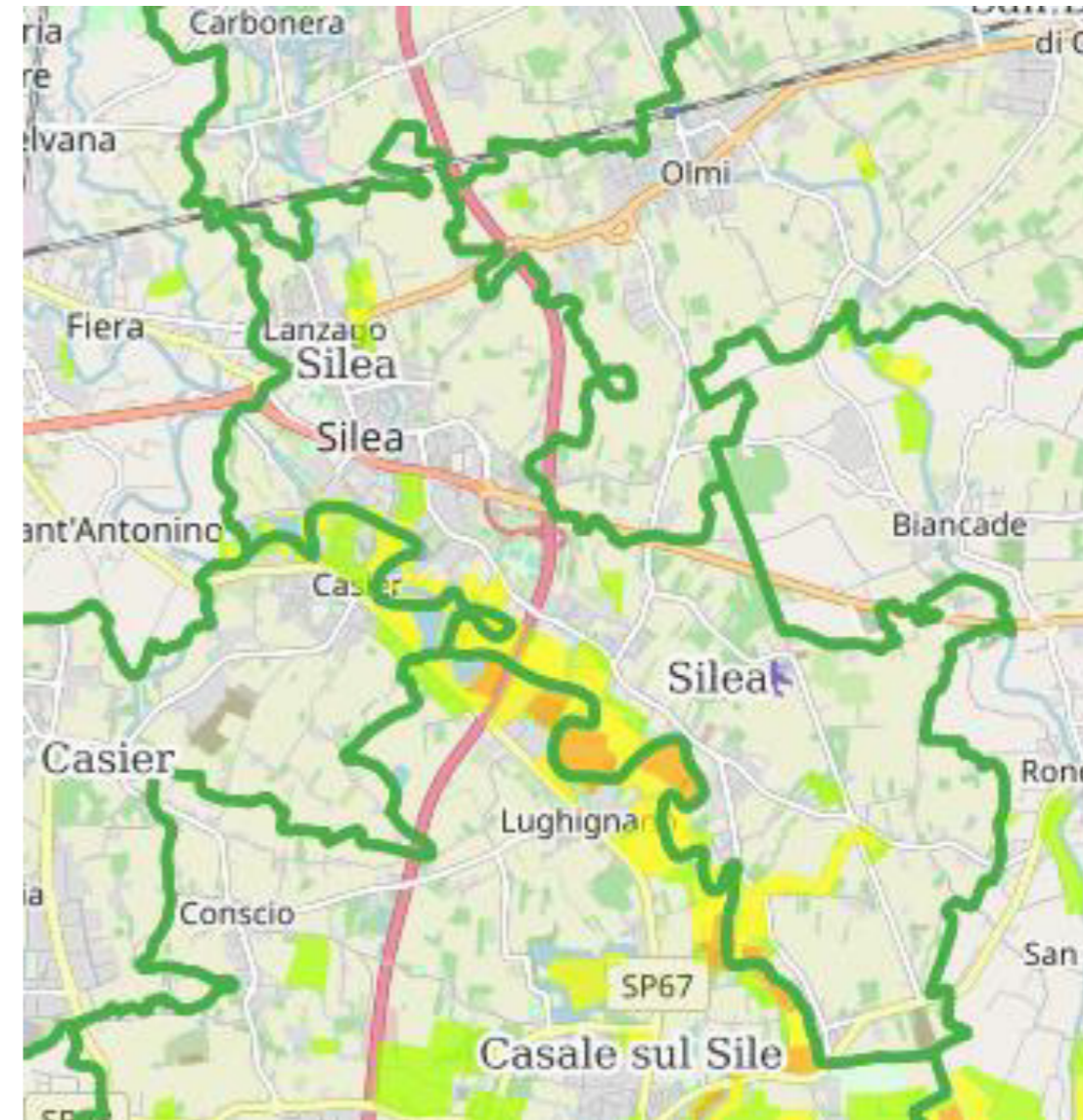
Il Piano è stato approvato con DCR n. 75 del 14/07/2020 e si pone i seguenti obiettivi:

Obiettivi del PRT	Interazioni del PUT con il PRT
Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale	Il PUT non interferisce con l'obiettivo e non entra in contrasto attraverso le azioni che introduce
Potenziare la mobilità regionale, per un Veneto di cittadini equamente connessi	Il PUT non interferisce con l'obiettivo e non entra in contrasto attraverso le azioni che introduce
Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto	Il PUT non interferisce con l'obiettivo e non entra in contrasto attraverso le azioni che introduce
Sviluppare un sistema di trasporti sostenibile orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio	Il PUT introduce interventi per la fluidificazione del traffico e per incentivare la mobilità sostenibile
Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto	Il PUT introduce interventi per migliorare la sicurezza degli utenti
Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità	Il PUT non interferisce con l'obiettivo e non entra in contrasto attraverso le azioni che introduce
Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati	Il PUT non interferisce con l'obiettivo e non entra in contrasto attraverso le azioni che introduce
Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale	Il PUT non interferisce con l'obiettivo e non entra in contrasto attraverso le azioni che introduce

Il PUT non entra quindi in contrasto con gli obiettivi. Andando ad analizzare le azioni indicate nel piano non sono state individuate possibili incoerenze tra gli interventi proposti dal PUT e le azioni previste dal piano regionale.

Il PGRA

Il PGRA dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali individua ambiti a pericolosità idraulica nel territorio di Silea come emerge dall'immagine di seguito riportata (fonte: <https://sigma.distrettoalpiorientali.it/sigma/webgisviewer?webgisId=38>):



In verde sono indicate le aree a pericolosità P1, in giallo le aree a pericolosità P2 e in arancio le aree a pericolosità P3A
Dalla sovrapposizione degli interventi progettuali con gli shape delle aree a pericolosità idraulica emergono le seguenti sovrapposizioni:



La porzione finale della pista ciclabile in programmazione su Via Callalta (MC_02) secondo il Piano Triennale ricade il pericolosità P1.

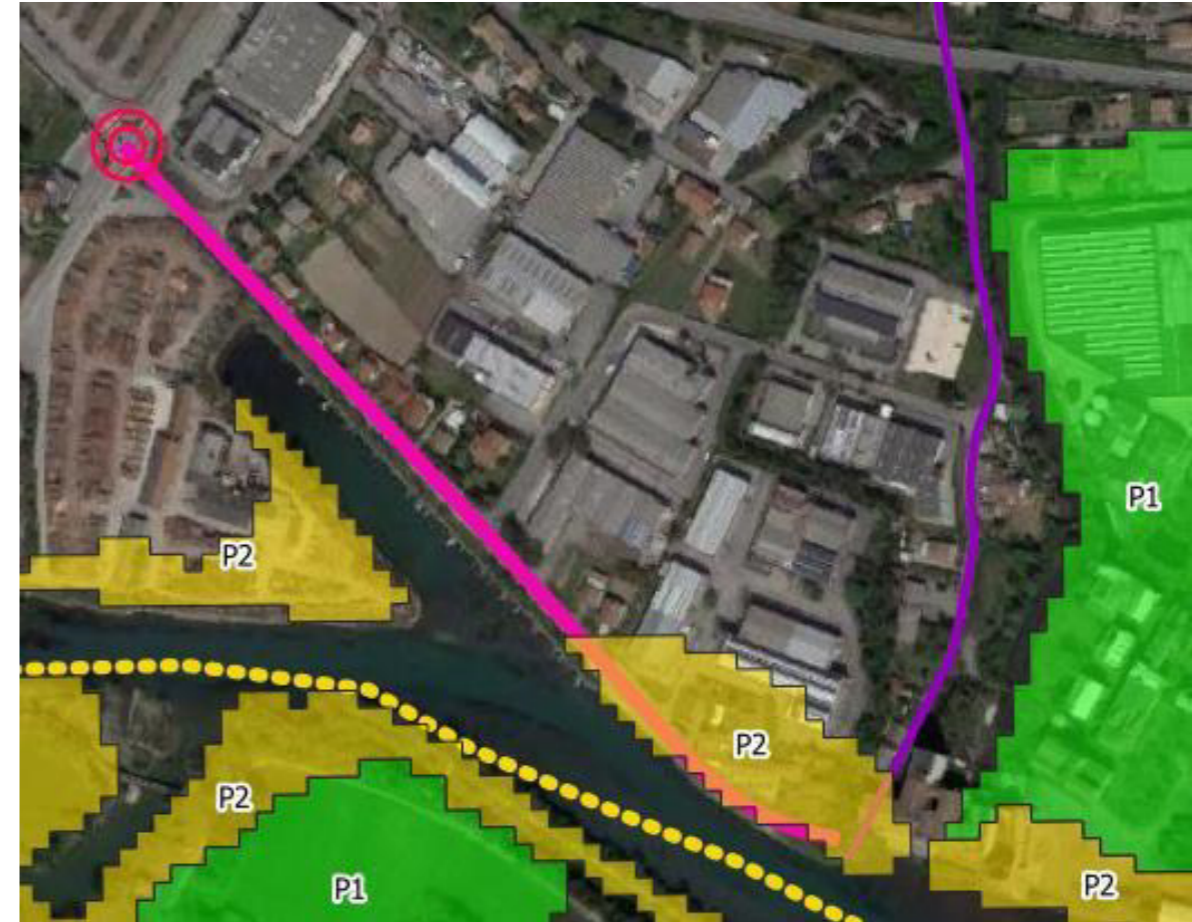
Come indicato al comma 4 dell'art. 14 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P1:

Nelle aree classificate a pericolosità moderata P1 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3A, P3B, P2 secondo le disposizioni di cui agli articoli 12 e 13, nonché gli interventi di ristrutturazione edilizia di edifici.

Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di **infrastrutture di rete/tecniche/viarie** relative a servizi pubblici essenziali, nonché di **piste ciclopedonali**, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2);

Tutti gli interventi e le trasformazioni di natura urbanistica ed edilizia che comportano la realizzazione di nuovi edifici, opere pubbliche o di interesse pubblico, infrastrutture, devono in ogni caso essere collocati a una quota di sicurezza idraulica pari ad almeno 0,5 m sopra il piano campagna. Tale quota non si computa ai fini del calcolo delle altezze e dei volumi previsti negli strumenti urbanistici vigenti alla data di adozione del Piano.



Una porzione del percorso pedonale di progetto su Via Alzaia del Sile (MP_07) e del percorso ciclabile in programmazione su Via Macello (MC_14) ricadono in pericolosità P2.

Come indicato all'art. 13 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P2:

Nelle aree classificate a pericolosità media P2 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3B e P3A secondo le disposizioni di cui all'articolo 12. Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di infrastrutture di rete/tecniche/viarie relative a servizi pubblici essenziali, nonché di piste ciclopedonali, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2).



L'intervento n. 12 di sistemazione dell'incrocio tra Via Sant'Elena e via Ceroico ricade in area a pericolosità P1 / P2 per cui valgono le considerazioni più sopra riportate.

Gli altri interventi non si sovrappongono alle aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA.

Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

Il PRTRA è stato approvato nel 2004, successivamente è seguito l'aggiornamento con la deliberazione n. 90 del 19 aprile 2016 (BUR n. 44 del 10 maggio 2016). A seguito dell'entrata in vigore del D. Lgs 155/2010 la zonizzazione è stata riesaminata e nel 2012 la Regione ha approvato una nuova suddivisione del territorio in zone e agglomerati in sostituzione alla precedente.

L'attuale zonizzazione, in vigore dal 1° gennaio 2021, è stata approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 1855 del 29 dicembre 2020.

Il Comune di Silea rientra nella zona IT0518 – Agglomerato di Treviso.

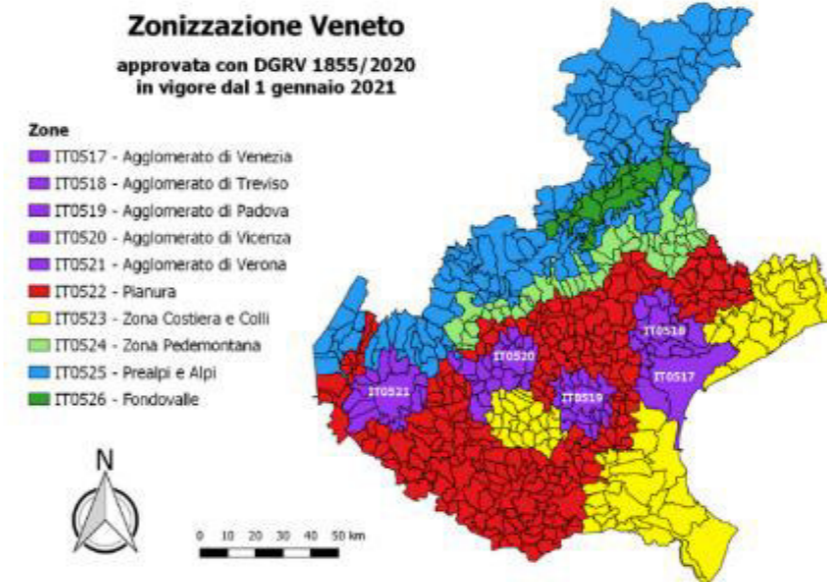


Figura 4-5: Riesame della zonizzazione 2020 del Veneto secondo il D. Lgs. 155/2010

Il PUT non entra in contrasto con il PRTRA e con le disposizioni in esso contenute

La DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 1045 del 23 agosto 2022 "Piano regionale per la Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.). Avvio del progetto "MoVe In" (monitoraggio dei veicoli inquinanti) per il monitoraggio delle percorrenze reali effettuate dai veicoli soggetti alle limitazioni della circolazione mediante l'installazione di dispositivi telematici e disposizioni attuative." evidenzia che le zone interessate dalla procedura di infrazione, per il superamento del valore limite giornaliero di PM10 sono: IT0508 "Agglomerato Venezia", IT0509 "Agglomerato Treviso", IT0510 "Agglomerato Padova", IT0511 "Agglomerato Vicenza", IT0512 "Agglomerato Verona", IT0513 "Pianura e Capoluogo Bassa Pianura", IT0514 "Bassa Pianura e Colli".

L'Amministrazione regionale, nel valutare l'importanza del rispetto della citata direttiva 2008/50/CE e delle normative nazionali per le possibili ricadute sulla salute dei cittadini, nell'ambito delle proprie competenze, in linea con le azioni individuate dal P.R.T.R.A. e con le misure previste dal citato Accordo, con deliberazione del 3 marzo 2021 n. 238, ha attivato, in accordo con le regioni del bacino padano, un pacchetto di misure straordinarie per il miglioramento della qualità dell'aria anche per il settore del trasporto privato.

Inoltre, con deliberazione della Giunta regionale dell'11.11.2021 n. 1537 è stato approvato l'avvio della procedura di aggiornamento dell'attuale piano anche alla luce delle varie strategie intraprese a livello nazionale e delle specifiche azioni attivate a livello di bacino padano per il rispetto dei valori stabiliti dalla norma.

Per l'attuazione delle citate misure, la Giunta regionale, già in prima applicazione del Piano, ha finanziato specifiche iniziative finalizzate al rispetto dei valori limite stabiliti dalla normativa di riferimento, proseguendo fino ad oggi con misure inerenti la mobilità, le biomasse, l'efficiamento energetico degli edifici, il trasporto pubblico, la mobilità ciclistica, la cui realizzazione ha richiesto considerevoli investimenti finanziari.

[...]

A decorrere dal primo ottobre 2022 troveranno attuazione le misure di limitazione alla circolazione ai veicoli privati previste dalla richiamata D.G.R. n. 238/2021 in particolare quelle relative ai veicoli privati (categorie M, N come definite dal D.Lgs n. 285/1992) diesel fino a euro 4 e benzina fino a euro 1 nei Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti e nei Comuni degli agglomerati, nonché le limitazioni previste per i veicoli privati diesel fino ad euro 2 e benzina fino a euro 1 nei Comuni con popolazione compresa tra i 10.000 e 30.000 abitanti.

[...]

Il PUT non entra in contrasto con le disposizioni di cui sopra.

Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Approvato nel 2009, costituisce uno specifico piano di settore per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali. Individua e disciplina inoltre le aree sensibili, le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e da prodotti fitosanitari.

Negli ultimi anni sono state applicate varie modifiche:

- DGR n. 80 del 27 gennaio 2011 “Linee guida per l’applicazione di alcune norme tecniche di attuazione del Piano di Tutela delle Acque”;
- DGR n.1770 del 28 agosto 2012 “Precisazioni sul Piano di Tutela delle Acque”;
- DGR n.691 del 13 maggio 2014 “Modifiche all’art.34 del Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA), relativamente all’assimilabilità alle acque reflue domestiche degli scarichi provenienti da ospedali e case di cura”;
- DGR n.1534 del 03 novembre 2015 “Modifiche e adeguamenti del Piano regionale di Tutela delle Acque (PTA) art.121 D. Lgs. 152/2006. Artt. 33, 34, 37, 38, 39, 40, 44 e Allegati E, F. DGR n.51 del 20/07/2015”;
- DGR n.225 del 03 marzo 2016 “Linee guida e indirizzi per la corretta applicazione dell’art.40 del Piano di Tutela delle Acque (PCR n.107 del 05/11/2009) come modificato con DGR n.1534 del 03/11/2015”;
- DGR 360 del 22/03/2017 "Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto (art. 121 D.Lgs. 152/2006) approvato con DCR n. 107 del 5/11/2009 e successive modifiche e integrazioni. Aggiunta di un comma all'art. 11. DGR n. 3/CR del 27/01/2017”;
- DGR 1023 del 17/07/2018 “Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto in materia di aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano, adeguamento terminologia, aggiornamento di riferimenti temporali ed adeguamento di alcune disposizioni relative agli scarichi. Art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche del Piano di Tutela delle Acque approvato con DCR n. 107 del 5/11/2009 e successive modifiche e integrazioni. DGR/CR n. 22 del 13/3/2018”.
- DGR n. 1170 del 24 agosto 2021 “Modifica del Piano di Tutela delle Acque della Regione del Veneto. Art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (PTA) approvato con DCR n. 107 del 5/11/2009 e successive modifiche e integrazioni; L.R. 33/1985 artt. 19 e 28. DGR CR n. 66 del 13/07/2021”.

Gli interventi previsti dal PUT devono rispettare le disposizioni per il collettamento e la gestione dei reflui e delle acque di dilavamento indicate nelle Norme Tecniche del piano.

IL P.T.C.P. della Provincia di Treviso (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale)

il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Treviso è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale in data 23 marzo 2010; il Piano affronta il tema della mobilità Provinciale nelle tavole 4-1 “Sistema insediativo infrastrutturale) e nella tavola 4-5 sempre del “Sistema insediativo infrastrutturale”, ma riferita alla mobilità sostenibile.

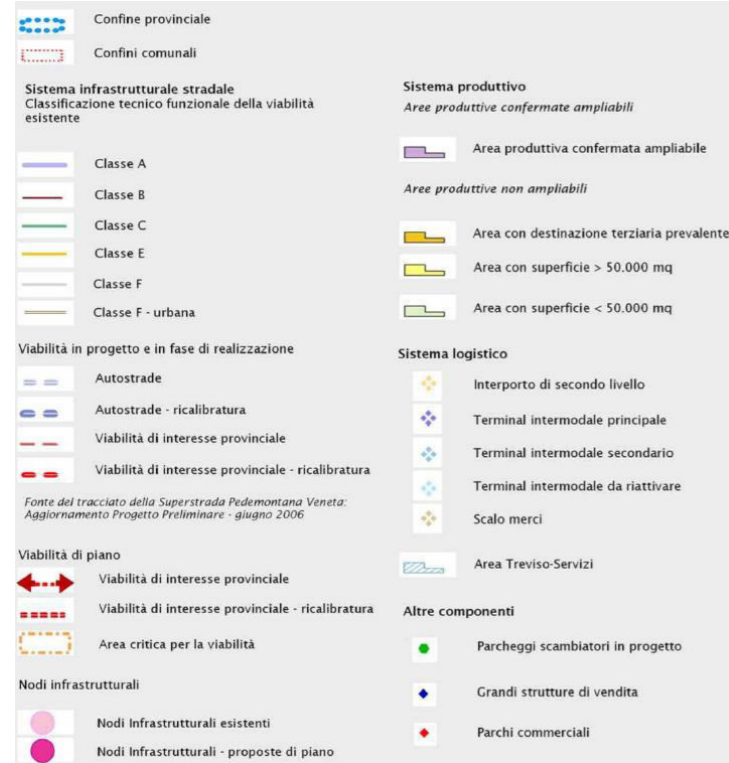
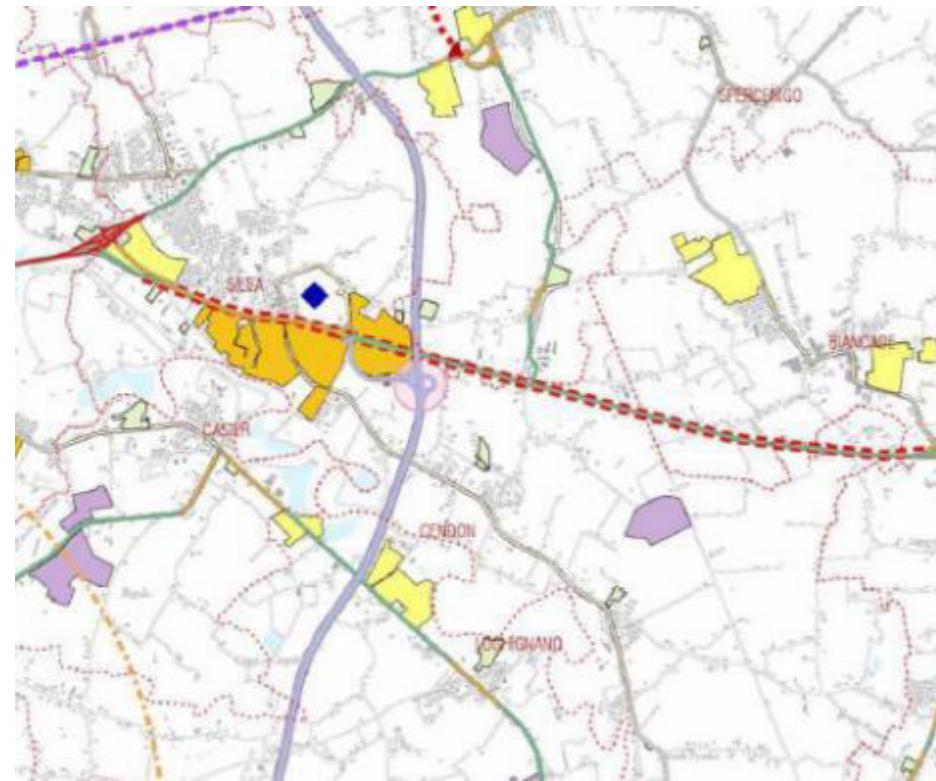


Figura 4-6: Estratto della Tavola 4-1-B sul Sistema insediativo e infrastrutturale. Fonte PTCP

La tavola mette in evidenza la viabilità presente nel comune di Silea, questa secondo la legenda è composta dalla Viabilità esistente di classe A (A27 in Viola), di classe C (SR53, SR89 in verde, di cui la seconda tratteggiata in rosso perché facente parte della viabilità di interesse provinciale e in ricalibratura); in arancione sono segnate le aree con destinazione terziaria prevalente, in giallo le aree con una superficie superiore a 50.000mq, mentre in viola le aree produttive ampliabili.

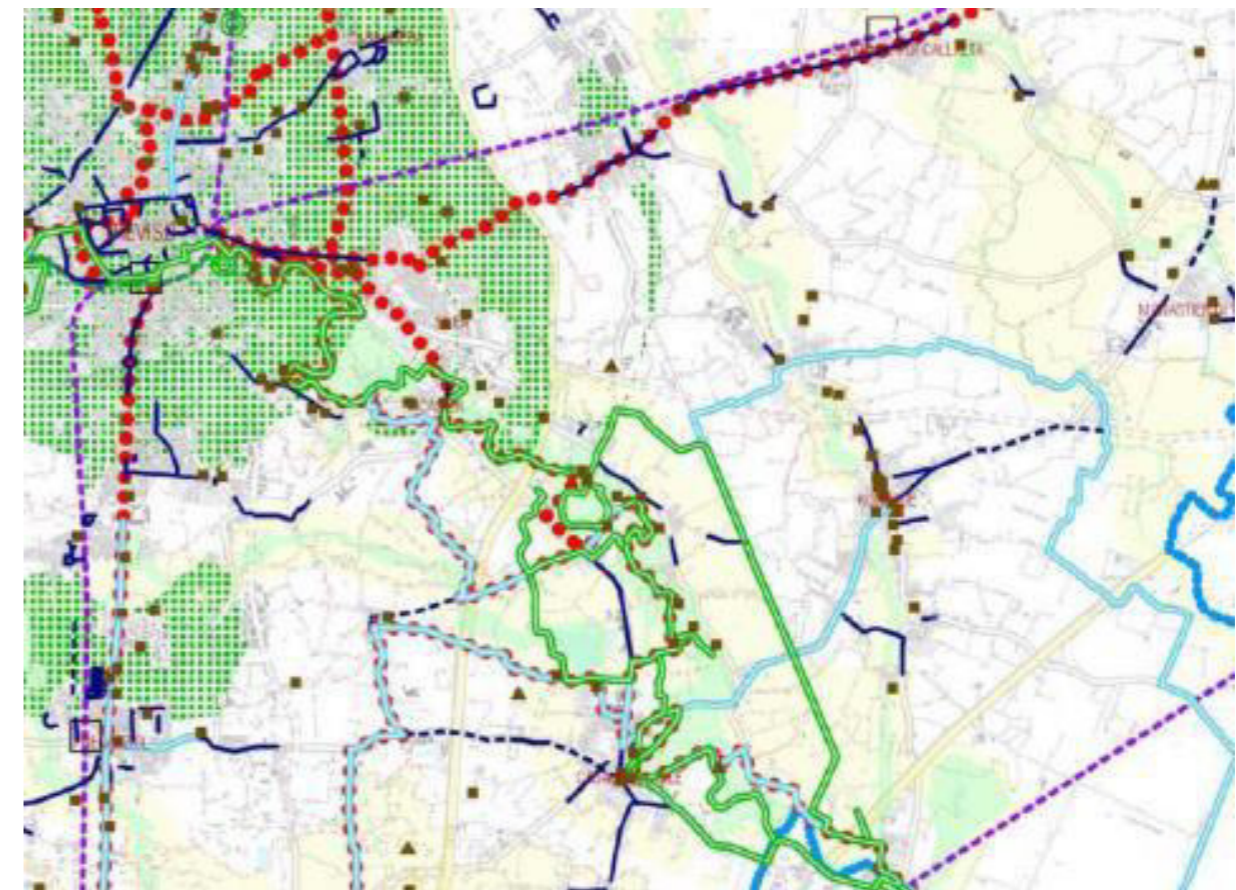


Figura 4-7: Estratto della Tavola 4-5 sul Sistema insediativo e infrastrutturale in relazione alla Mobilità sostenibile. Fonte PTCP

Di interesse nella tavola si nota il percorso ciclopedonale misto proposto dal piano e nominato "GiraSilea" segnato con la linea verde contornata da pallini rossi; un altro elemento importante segnato nella carta è l'ampia fascia Urbana rurale che circonda Treviso e dalla quale un ramo penetra nel comune di Silea.

Si riportano di seguito gli articoli inerenti ai temi trattati nel Piano Urbano del Traffico:

ART 26 DIRETTIVE PER LE INFRASTRUTTURE DI VIABILITÀ

1. *Il PTCP classifica le strade di interesse provinciale da considerare tali per le parti esterne ai centri abitati al fine di attribuire ad esse fasce di rispetto tenendo conto di quanto disposto dal Codice della Strada. Detta classificazione ha carattere urbanistico e vale in pendenza della definitiva classificazione ai sensi e per gli effetti delle vigenti disposizioni del Codice della Strada. Il PAT dovrà verificare la congruità della classificazione operata dal PTCP e quindi potrà motivatamente applicare ad esse le distanze di rispetto previste dal Codice della strada, anche in deroga alla classificazione di PTCP. Le caratteristiche di tracciato, di sezione ed ogni altra caratteristica delle sedi viarie devono conformarsi al dettato della legislazione statale e regionale, conformemente alle direttive date in proposito dall'Amministrazione Provinciale, in particolare per quanto concerne l'innesto di sedi viarie private nella viabilità provinciale, non ammessa al fine di ridurre punti di conflitto e rallentamento. La delocalizzazione di ostacoli anche soltanto visivi esistenti nelle fasce di rispetto dei tracciati viari od agli incroci può essere incentivata dalla attribuzione di un credito edilizio. In corrispondenza di questi, e nelle fasce di rispetto dei tracciati viari è fatto assoluto divieto di costruire.*
2. *Gli strumenti urbanistici comunali promuovono la formazione di fasce vegetali d'adeguata profondità a fianco di infrastrutture lineari, ossia la piantumazione, entro un'area di rispetto predeterminata, di elementi vegetali autoctoni con la finalità di mitigare gli impatti negativi indotti da tali infrastrutture.*
3. *Nelle fasce di rispetto delle sedi viarie è consentito l'impianto di: piazzole di fermata per i mezzi pubblici da realizzare a cura dell'Amministrazione Pubblica proprietaria della sede viaria, parcheggi a raso e aree di sosta; distributori di carburanti e cartelli pubblicitari, compatibilmente con i caratteri paesaggistici e culturali dell'ambito; lamine fonoassorbenti e/o arborate.*
4. *Al fine di limitare l'impatto ambientale, le strade a scorrimento veloce potranno essere previste in trincea, se necessario a più livelli, prevedendo che la loro sede comprenda complessivamente, in un unico assieme connesso: sedi veicolari per i due sensi di marcia; sedi veicolari di emergenza e di soccorso; aree di sosta veicolare.*
5. *Inoltre, gli strumenti urbanistici comunali verificano, e se necessario modificano, le previsioni del PTCP concernenti i tracciati viari, sia esistenti che di nuovo impianto, tenendo conto non soltanto delle condizioni di equi accessibilità al territorio che le caratterizzano, ma anche dei requisiti di sicurezza e di aperta fruizione visiva dell'intorno. L'area critica per la viabilità" evidenzia situazioni di particolare complessità in relazione ai collegamenti viari; per tali ambiti risulta necessario procedere a specifiche verifiche e valutazioni di tipo economico ambientale e funzionale, da attuarsi secondo le procedure di legge con la partecipazione dei comuni territorialmente interessati garantendo comunque il coinvolgimento delle rispettive cittadinanze e delle loro forme associative.*
6. *Tracciati ciclabili/pedonali. Sono realizzati od adeguati secondo i criteri tecnici e normativi: interconnessioni intercomunali, anche verso l'esterno dei confini provinciali; formazione dell'asse maggiore Treviso- Ostiglia, e connessi innesti di bacino, percorsi specialistici di interconnessione turistica e paesistica; percorsi urbani riservati; piste di bacino abitativo convergenti ai compendi industriali attrezzati ed ai compendi scolastici. I tracciati dovranno essere realizzati preferibilmente lontano dalle sedi carrabili ad alto scorrimento utilizzando/recuperando la viabilità rurale.*
7. *È prevista la formazione di un PUT per i comuni di Castelfranco, Conegliano, Mogliano Veneto, Montebelluna, Motta di Livenza, Oderzo, Vittorio Veneto.*
8. *Il PTCP prevede la possibilità di effettuare interscambio merci presso il Centro intermodale di Treviso Servizi per consentirne le più opportune modalità di trasporto anche con mezzi ecocompatibili. I comuni potranno considerare analoghe iniziative, anche in correlazione ai centri di interscambio previsti dal Piano Territoriale Regionale.*
9. *Il PTCP si adegua ai programmi regionali in materia di viabilità, con particolare riferimento alla Pedemontana Veneta, al completamento dell'autostrada A28, alle opere complementari al Passante di Mestre ed agli interventi previsti nei Piani triennali della viabilità di interesse regionale.*

Le azioni introdotte dal PUT non entrano in contrasto con le Norme Tecniche e gli elaborati grafici del PTCP

Il Piano del Parco Naturale del Fiume Sile

Il Piano Ambientale del Parco Naturale del Fiume Sile è stato approvato con D.C.R. n. 22 del 01.03.2000 e modificato con varianti di settore approvate con D.C.R. n. 58 del 26.07.2007. Esso è costituito da elaborati cartografici di progetto e da norme tecniche. Le NT sono state modificate con Variante parziale approvata con DGR n. 664 del 21/05/2019.

Degli interventi proposti dal PUT sono interni, parzialmente interni o al limite del perimetro del Parco i seguenti:

Tipologia interventi	codice	Descrizione
Percorsi pedonali di progetto già inseriti ne PI vigente	MP_11	nuovo percorso lungo Via Duca d'Aosta
Percorsi pedonali di progetto non inseriti nel PI vigente	MP_07	nuovo percorso su Via Alzaia sul Sile
	MP_08	nuovo percorso su via Molino
	MP_12	nuovo percorso su via Canton
Percorsi pedonali di progetto non inseriti nel PI vigente	MP_17	nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile
	MP_17	nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile
Percorsi ciclabili di progetto già inseriti ne PI vigente	MC_18	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Duca d'Aosta
Percorsi ciclabili di progetto non inseriti nel PI vigente	MC_14	Percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello
	MC_19	percorso ciclabile in programmazione su Via Canton - Via Belvedere
	MC_22	percorso ciclabile in programmazione lungo Via Alzaia sul Sile
Interventi di decongestionamento della rete stradale	RS_02	Intervento 2 - Completamento dell'intersezione tra la SR 89 e la SR 53 (fuori comune):
	RS_03	Intervento 3 - Uscita dalla SR 89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara
	RS_04	Intervento 4 - Completamento dello svincolo della SR 89 su via Sile
	RS_20	Intervento 20 - collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena
Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi	RS_06	Intervento n. 6 - Rotatoria all'incrocio tra Via Sile e Via del Porto
	RS_08	Intervento n. 8 - Rotatoria all'incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945
	RS_09	Intervento n. 9 - Sistemazione intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro
	RS_10	Intervento n. 10 - Adeguamento intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera
	RS_11	Intervento n. 11 - Rotatoria all'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Pozzetto:
	RS_12	Intervento n. 12 – Sistemazione incrocio tra Via Sant'Elena e Via Ceroico
	RS_13	Intervento n. 13 - - Rotatoria all'incrocio tra via Canton e SP 64
RS_16	Intervento 16 - messa in sicurezza dell'intersezione tra via Sant'Elena e via Cimitero	
RS_17	Intervento n. 17 - sistemazione dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino	

Grigio: interventi al limite del perimetro del parco

Arancio: interventi parzialmente interni al parco

Rosso: interventi interni al parco

La tavola di progetto n. 23 “azzonamento” riporta la zona delle risorgive (esterne al comune di Silea), le zone a riserva naturale orientata, le zone di ripristino vegetazionale, le zone agricole di tutela paesaggistica, le zone agricole ad orientamento colturale, le aree con funzioni di interesse pubblico (recepita all’interno della zonizzazione del PI Silea), le aree di pertinenza delle ville di rilevanza paesaggistica, i fronti delle attività produttive in fregio al perimetro del parco (recepita all’interno della zonizzazione del PI di Silea), le zone ad urbanizzazione controllata.

La viabilità entro il Parco è disciplinata dall’art. 30 delle NT che riporta quanto segue:

I progetti relativi all’ampliamento di strade statali, provinciali e comunali presenti all’interno del Parco, sono sottoposti al parere dell’Ente Parco che può richiedere lo studio di compatibilità ambientale ai sensi dell’articolo 9 bis, qualora il progetto assuma rilevanti implicazioni ambientali.

Per le strade di stretto carattere urbano ricadenti all’interno dell’azzonamento previsto dagli strumenti urbanistici vigenti, dovrà essere assicurata la compatibilità di eventuali interventi di potenziamento, modificazione o nuova costruzione con le esigenze di salvaguardia e tutela delle aree di interesse storico-culturale e della continuità delle connessioni tra parte urbana e parti del territorio destinate ad altri usi.

In tutto il territorio del Parco è vietato transitare con mezzi motorizzati fuori dalle strade statali, provinciali e comunali e delle strade vicinali o consortili gravate da servitù di pubblico passaggio, fatta eccezione per i mezzi di servizio, compresi quelli necessari per assicurare l’esercizio e la manutenzione delle infrastrutture, per quelli occorrenti alle attività agricole, forestali, per l’accesso da e per la proprietà privata e per lo svolgimento di attività didattiche e scientifiche disciplinate dall’Ente Parco.

I progetti di intervento dovranno quindi essere sottoposti al parere dell’Ente Parco.

Dalla sovrapposizione dello shp degli interventi di progetto con gli shp della tavola 23 emerge quanto segue:

MP_11 e MC_18 risultano parzialmente interni a zona di urbanizzazione controllata ed al limite della zona di riserva naturale orientata.

RS_03, RS_04, RS_06, RS_08, RS_11, MC_14 risultano parzialmente interni a zone ad urbanizzazione controllata.

RS_16, RS_17 risultano al limite di zone ad urbanizzazione controllata.

Le zone ad urbanizzazione controllata sono disciplinate dall’art. 17 delle NT, comprendono ambiti edificati ed in queste aree valgono le indicazioni contenute in ogni singolo strumento urbanistico.

In tutte le zone ad urbanizzazione controllata, l’incremento delle superfici impermeabilizzate che possono provocare un sovraccarico idraulico del corso d’acqua è limitato al 50% della superficie del lotto interessato; a tal fine gli strumenti urbanistici in sede di adeguamento al Piano Ambientale, devono, con riferimento alle coperture di parcheggi o grandi superfici, privilegiare tecniche che permettano comunque un adeguato grado di infiltrazione delle acque nel sottosuolo, previa raccolta e depurazione delle acque di prima pioggia secondo le modalità fissate nei punti 6 e 7 dell’art. 38 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque adottato con DGRV n. 4453 del 29/12/2004 che per il territorio del Parco divengono cogenti fin dall’entrata in vigore della presente norma.

Per queste zone valgono inoltre gli indirizzi specifici per le zone territoriali omogenee, così come individuate dagli strumenti urbanistici, di cui ai successivi articoli 40, 41, 42 e 43.

Gli interventi che ricadono nelle casistiche sopra riportate dovranno rispettare i contenuti delle NT.

RS_20 ricade in area agricola di orientamento colturale. L’art. 15 delle NT indica che dette aree comprendono ambiti a prevalente destinazione agroproduttiva, funzionali alla conduzione delle aziende agricole. Non vengono indicati divieti per la realizzazione del collegamento di progetto, inserito nel PI. L’art. 10 relativo alle zone agricole riporta che nelle zone agricole sono consentiti i seguenti interventi:

modeste variazioni del profilo originario del terreno qualora finalizzate ad opere di pubblico interesse e funzionalmente collegate con le infrastrutture del Parco (es. percorsi ciclo-pedonali, passerelle, etc.) o di mascheramento di manufatti esistenti, previa autorizzazione dell’Ente Parco e parere del Comitato Tecnico Scientifico.

RS_2 risulta interna alla zona di ripristino vegetazionale

Dette zone sono disciplinate dall’art. 13 della NT e vengono indicate come adatte allo sviluppo della forestazione naturalistica, attraverso l’utilizzo di opportune tecniche di impianto e di coltura. Tuttavia è da rilevare che l’ambito risulta inserito all’interno di un’intersezione esistente.

L’intervento dovrà ottenere oltre che l’accordo con il Comune di Treviso anche il parere positivo dell’Ente Parco.

RS_13 risulta prossimo ad area con funzioni di interesse pubblico già recepita all’interno del PI di Silea.

MP_07, RS_09, MP_11, MC_18, risulta al limite della zona a riserva naturale orientata.

RS_12, MP_12, MC_19 risultano essere a margine di area agricola di orientamento colturale.

RS_10, RS_17 risulta al limite di zona di ripristino vegetazionale.

MP_17, MC_22 risultano lungo la viabilità ai cui margini a nord è indicata una zona di urbanizzazione controllata ed a sud la riserva naturale generale

Non ricade in zone di cui alla tavola 23: **MP_08**

La tavola 24 riporta i tematismi riportati alla pagina successiva.

Dalla sovrapposizione degli shp dei tematismi della tavola 24 con lo shp degli interventi emerge quanto segue:

RS_02, MC_03, MC_12, MP_01, RS_03, RS_04, RS_01 ricadono entro la **fascia di attenuazione della viabilità**

PK_28 si trova a margine della fascia di attenuazione della viabilità lungo la SR 89

MC_14 sottopassa la SR 89 dove è presente la fascia di attenuazione della viabilità

RS_06 risulta in prossimità di un **punto di accesso al Parco**

L’art. 22 “Punti di accesso al Parco” delle NT riporta che:

In corrispondenza di tali punti gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati, in sede di adeguamento al Piano Ambientale, dovranno localizzare le aree destinate alla formazione di strutture a parcheggio, finalizzate alla fruizione delle aree formanti il tessuto connettivo necessario alla fruizione del Parco.

Nelle immediate vicinanze, ove il contesto ambientale lo consenta, potranno essere localizzate aree attrezzate per la sosta ed il tempo libero.

Le opere progettate dovranno inserirsi nel contesto generale di riferimento, essere opportunamente schermate con specie arboree ed arbustive compatibili alle zone secondo le disposizioni delle “Norme tecniche per la gestione del verde” e dimensionate in funzione dei flussi prevedibili evitando la formazione d’aree impermeabilizzate è escluso l’uso di conglomerato bituminoso o cementizio nella pavimentazione;

Lungo via Venturini, lungo cui è previsto **MP_03** e **MC_01_02**, la tavola 24 riporta un **punto focale da salvaguardare**

Lungo Via Macello viene indicata l’area del **manufatto di archeologia industriale** presso l’ex stabilimento Chiari & Forti (art. 24 delle NT) e lungo Via Alzaia sul Sile è indicato un **edificio di edilizia rurale**. (art. 24 delle NT)

Il Sile, presso **MP_07, MP_17, MC_22** e **MC_14** viene indicato come navigabile con bettoline e chiatte. Invece in corrispondenza di **MP_11** e **MC_18** il Sile è indicato come navigabile con motoscafi e battelli. Questi tratti vengono indicati come interni al centro storico.

	Edificio caratteristico dell'edilizia rurale		Strada alzaia da recuperare e/o valorizzare
	Edificio di culto		Viabilità primaria da valorizzare
	Elemento di archeologia industriale		Viabilità secondaria da valorizzare
	Manufatto idraulico		Sentiero e/o pista ciclopeditone
	Mulino e/o manufatto con tracce dell'attività molitoria		Fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità
	Zona di riva attrezzata		Villa di interesse storico-architettonico-paesaggistico
	Punto di accesso al parco		Idrografia minore
	Punto storico di passo a barca		Tratto navigabile da bettoline e chiatte di stazza fino a 200 tonnellate
	Ponte carrabile a valenza ambientale esistente		Tratto navigabile da motoscafi e battelli
	Attraversamento ciclo-pedonale esistente o di progetto		Tratto navigabile da natanti a fondo piatto
	Porta Centrale del Parco - cerniera tra il Sile ad ovest e ad est di Treviso		Tratto navigabile da piccoli natanti a motore per allenamento canottieri
	Porta dei Parchi - Sile - Archeologico - Laguna		Tratto navigabile con imbarcazioni a remi
	Punto focale da salvaguardare		Tratto navigabile per interventi di manutenzione dell'alveo e per scopi scientifico-didattici
	Alberi monumentali		
	Area di pertinenza ville di rilevanza paesaggistica		
	Perimetro di progetto del Parco naturale regionale del fiume Sile		
	Progetto speciale Treviso		
	Perimetro centro storico ai sensi della L.R. 80/1980		
	Area e manufatto di archeologia industriale		
	Arginature		

Le fasce di attenuazione della viabilità e i punti focali da salvaguardare sono disciplinate all'art. 25 delle NT del Parco.

Negli intorni delle aree generate dai punti focali sono esclusi gli interventi che possono pregiudicare, ostacolando, l'apprezzamento paesistico d'insieme. In particolare ciò comporta l'esclusione di interventi edilizi, infrastrutturali e agroforestali che modificano i luoghi limitando la leggibilità e la percezione del paesaggio. Si ritiene che gli interventi lungo Via Venturini non modificano la leggibilità e la percezione del paesaggio.

Le aree di attenuazione dell'impatto della grande viabilità sono quelle aree di pertinenza delle infrastrutture che sono soggette ad interventi finalizzati ad assorbire la presenza dell'infrastruttura nel paesaggio circostante, ad attenuare l'inquinamento da rumore e a mitigare gli impatti connessi all'esercizio del traffico.

Per tali interventi valgono le seguenti indicazioni:

a) formare gli spazi a vegetazione arborea ed arbustiva per spessori consistenti, distribuita in forma discontinua ed irregolare lungo il tracciato al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura nel paesaggio;

b) evitare gli effetti di accentuazione del tracciato sia pur realizzati con materiale vegetale;

c) mascherare le scarpate con vegetazione arbustiva ed arborea;

d) mantenere i punti di visibilità dall'infrastruttura verso il paesaggio circostante;

e) adottare la scelta di specie arboree compatibili con il grado di inquinamento e con la tipologia dell'infrastruttura, ed elencate nelle allegate "Norme tecniche per la gestione del verde" (Allegato D). A tali norme si fa riferimento anche per le indicazioni relative alla realizzazione e alla gestione delle fasce tampone a schermatura della grande viabilità.

Gli interventi di attenuazione sono attuati, previo convenzionamento o accordi di programma, fra Società concessionarie, Enti competenti, l'Ente Parco e le Amministrazioni Locali interessate.

Si ritiene che gli interventi previsti dal PUT non entrino in contrasto con gli interventi finalizzati ad assorbire la presenza dell'infrastruttura nel paesaggio circostante, ad attenuare l'inquinamento da rumore e a mitigare gli impatti connessi all'esercizio del traffico.

Il punto e) sopra riportato dovrà essere considerato in fase di progettazione.

I manufatti di archeologia industriale e le pertinenze vengono trattati all'art. 24 delle NT. Si riporta di seguito un estratto:

I manufatti dell'archeologia industriale e le relative aree di pertinenza, i mulini ed i manufatti idraulici di interesse storico individuati nella tavola di progetto n. 24 «Elementi puntuali ed interconnessioni» ovvero individuati dagli strumenti urbanistici comunali, sono elementi costitutivi del patrimonio sociale, storico, culturale e architettonico del Parco e per essi vanno osservate nell'adeguamento del piano regolatore e dei piani attuativi, le seguenti normative:

a) le aree di pertinenza dovranno essere valorizzate attraverso opportune analisi, studi e ricerche, in modo da permettere una lettura complessiva della struttura morfologico-insediativa peculiare di ogni singolo manufatto, ricercando e rendendo espliciti i rapporti che lo stesso ha con i corsi d'acqua, la presenza di materie prime, gli interventi di antica e recente bonifica;

b) le destinazioni specifiche relative al recupero dei manufatti devono garantire la maggiore compatibilità possibile tra i manufatti e le destinazioni d'uso proposte;

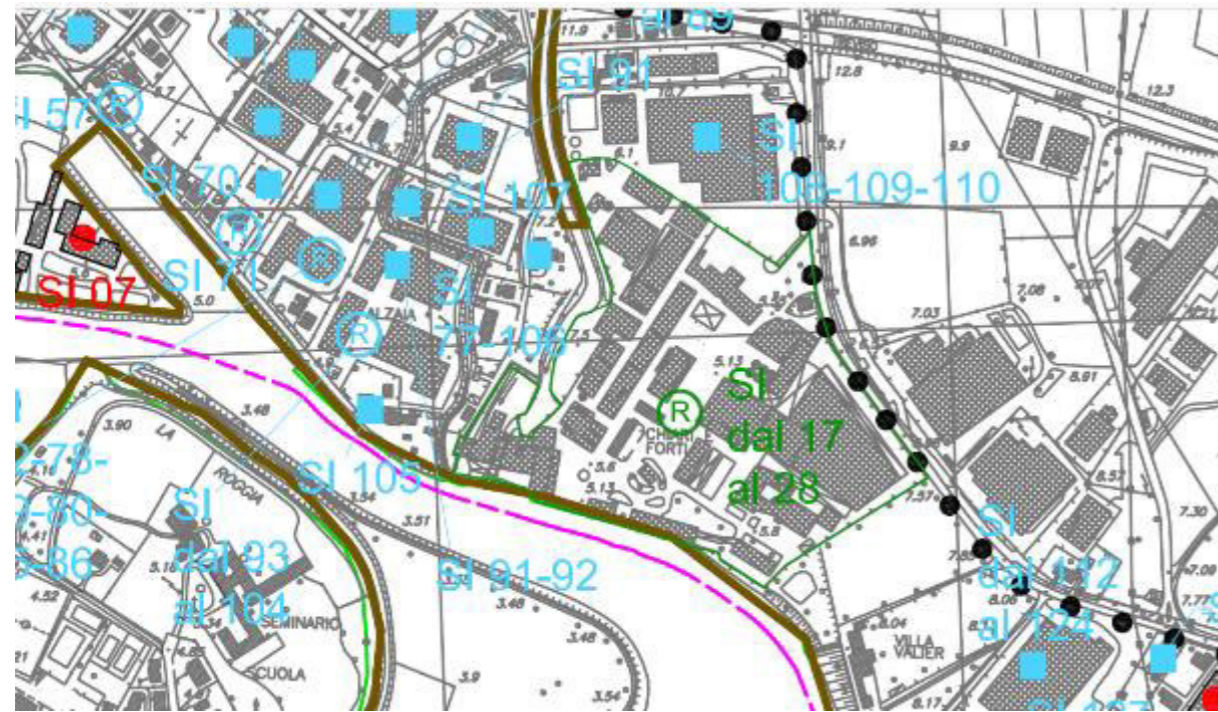
c) le aree di pertinenza saranno considerate parte integrante e funzionale del manufatto su cui andranno evidenziati i singoli o complessi elementi caratteristici quali chiuse, canali di derivazione, salti d'acqua, fossati, ecc., che andranno recuperati e valorizzati in sede di progettazione degli spazi esterni;

d) le nuove destinazioni d'uso saranno finalizzate al recupero dell'impianto originario, valutando criticamente la ricomposizione formale delle parti alterate o non più riconoscibili;



e) fatti salvi i gradi di protezione eventualmente previsti dagli strumenti urbanistici, gli interventi che possono determinare una alterazione dell'impianto originario dovranno essere evitati o, comunque essere realizzati in modo da non compromettere la lettura complessiva e percettiva dell'insieme.

Il PI si Silea riporta sia i manufatti che le relative pertinenze.

Relativamente alle attività produttive la Tavola 35 del Piano Ambientale indica l'ex stabilimento Chiari & Forti come attività soggetta a riconversione (SI_da 17 a 28). Lungo Via Alzaia sono presenti diverse attività indicate come in zona impropria. Di seguito un estratto della tav. 35.



ATTIVITA' PRODUTTIVA "TIPO 2"

-  Attività produttiva confermata soggetta a riconversione, schedata
-  Attività produttiva confermata e schedata

ATTIVITA' PRODUTTIVA "TIPO 3"




-  Attività produttiva in zona propria
-  Attività produttiva censita
-  Attività produttiva confermata soggetta a riconversione

Figura 4-8: Estratto tav. 35.4 Attività produttive

Non si ritiene che i percorsi MP_07 lungo via Alzaia ed MC_14 lungo via Macello non entrino in contrasto con quanto individuato nel Piano Ambientale per i manufatti di archeologia industriale e per le attività in zona impropria.

La tavola 25 del Piano Ambientale riporta le riserve naturali generali, filari e siepi, aree di altro soprassuolo arboreo, aree di pregio naturalistico e le aree di pertinenza delle ville.

Gli interventi MP_07, RS_09, RS_17, RS_10, MP_11 e MC_18 si trovano al limite della riserva naturale generale.

L'intervento RS_02 risulta parzialmente interno alla riserva naturale generale articolate in sottozone. Come abbiamo sopra analizzato l'intervento ricade in zona di ripristino vegetazionale inserita entro lo svincolo esistente.

Filari e siepi sono indicati nelle tavole di zonizzazione del PI di Silea.

4.2 Pianificazione di livello comunale

Il P.A.T. del comune di Silea (Piano di Assetto Territoriale)

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Silea è stato approvato con Delibera della Giunta Provinciale n. 160 del 8 agosto 2016; il Piano tratta la viabilità esistente nel comune e la riporta nella carta delle Trasformabilità.

Come si può notare dalla carta, l'autostrada A27 viene segnata come viabilità di connessione territoriale Nazionale, mentre le due strade regionali in fucsia rappresentano la viabilità di connessione territoriale regionale; meno visibile, ma presente il percorso ciclabile, della mobilità sostenibile "GiraSilea".

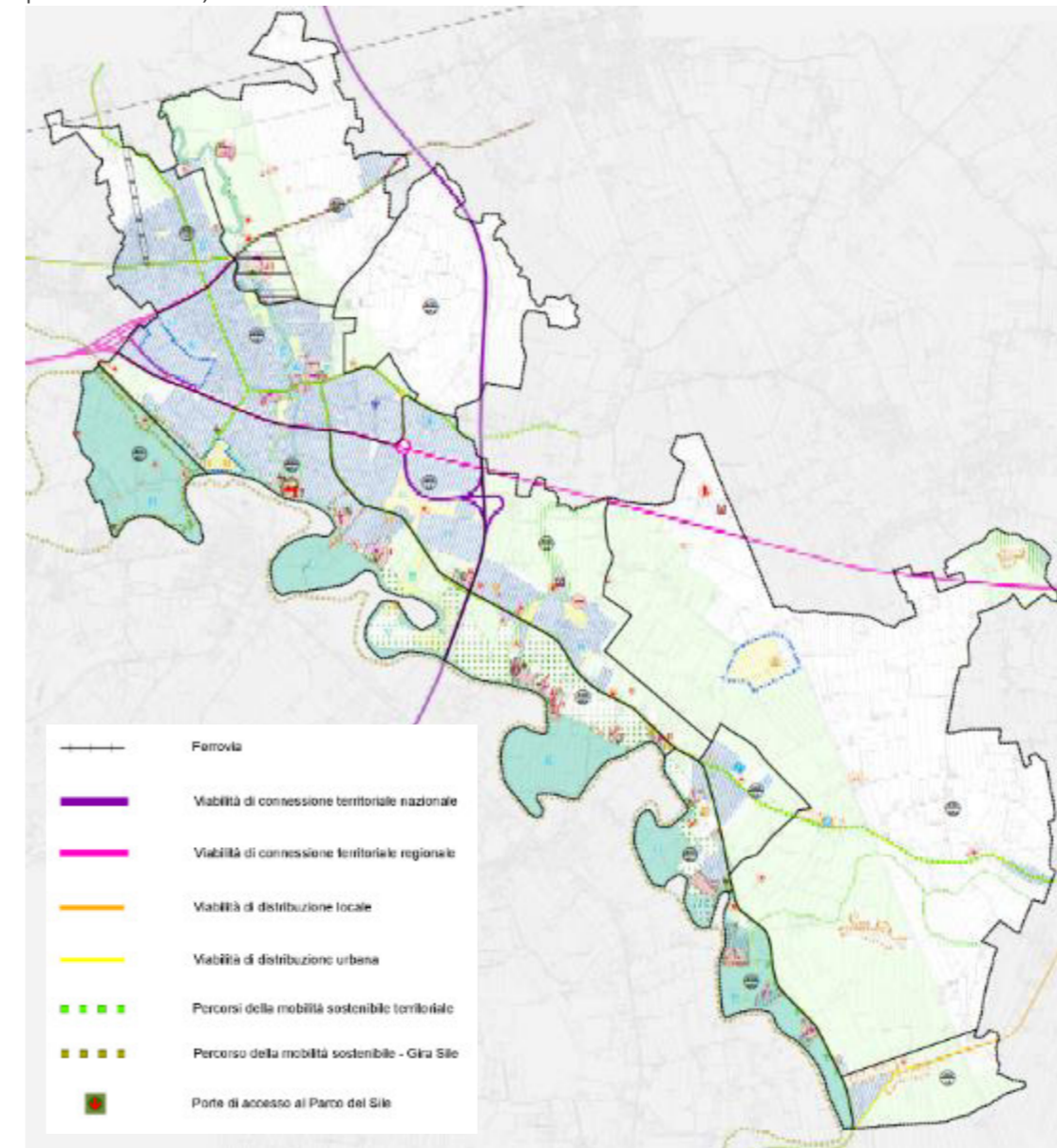


Figura 4-9: Carta delle Trasformabilità del PAT, con estratto della legenda riferita alla mobilità

Di seguito vengono riportati gli articoli presenti nelle NTA del PAT pertinenti con i temi trattati dal Piano Urbano del Traffico:

ART. 34 – AZIONI STRATEGICHE DEL SISTEMA RELAZIONALE

RETE STRADALE

Contenuto

Il P.A.T. individua e classifica le componenti principali del sistema infrastrutturale viario nei seguenti livelli gerarchici, prevedendo la riorganizzazione e gerarchizzazione della rete esistente e la sua integrazione con nuovi tratti al fine di assicurare efficienza al sistema e di superare le principali situazioni di criticità:

- viabilità di connessione territoriale nazionale: rappresentata dall'autostrada A27 Treviso-Belluno;
- viabilità di connessione territoriale regionale: costituita dalla Treviso Mare (S.R. 89) e dalla S.R. 53;
- viabilità di distribuzione locale;
- viabilità urbana: rete viaria interna agli insediamenti che possiedono di fatto, o possono in prospettiva recuperare a seguito della riorganizzazione del sistema viario di scala territoriale, una funzione di distribuzione urbana.

Il P.A.T. indica quali obiettivi principali:

- separazione e distribuzione su circuiti diversi dei flussi di traffico a scala urbana, comunale e sovracomunale, tenendo conto dell'opportunità e compatibilità di quei flussi rispetto alla funzione e ai caratteri dei luoghi attraversati;
- miglioramento dell'accessibilità ai centri urbani e in particolare ai principali generatori di traffico (servizi di interesse locale/territoriale, aree produttive);
- rafforzamento dell'obiettivo della riqualificazione ambientale e della vivibilità delle frazioni minori attraverso l'alleggerimento del traffico veicolare lungo le strade urbane attuali da attuarsi con l'allontanamento dei flussi di puro transito e con un miglioramento delle condizioni di circolazione e sicurezza stradale.

Direttive

Per le componenti del sistema stradale sopra elencate, il P.I. sviluppa e precisa le scelte strategiche delineate dal P.A.T., indicando gli interventi per:

- conseguire gli obiettivi indicati, le priorità, le interrelazioni, i soggetti coinvolti o da interessare e le condizioni per la fattibilità e l'attuazione;
- definire gli accorgimenti necessari affinché si rendano effettive e percettibili le funzioni attribuite, rispetto ai temi della circolazione, del disegno della strada, dell'arredo e dei materiali;
- avvalersi di schemi o piani di settore specifici della mobilità nei quali siano previsti per ogni livello di viabilità, punti logistici di informazione e l'installazione di un'ideale segnaletica volta a fornire una messaggistica variabile in merito alla disponibilità dei posti delle aree di sosta, alla localizzazione delle strutture turistico-ricettive e alle condizioni del traffico in generale;
- garantire le condizioni di funzionalità, facilità di orientamento, sicurezza della circolazione, prevedendo l'attuazione coordinata dei provvedimenti riguardanti la segnaletica, la semaforizzazione, ove necessario, l'illuminazione, la sistemazione delle aree di servizio, ecc.

PERCORSI DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Contenuto

In riferimento ai criteri disposti dal P.T.C.P. e al Piano del Parco del Sile, il P.A.T. promuove la realizzazione di un sistema continuo e interconnesso di percorsi dedicati alla mobilità sostenibile, in particolare al fine di incentivare la mobilità ciclabile. I percorsi ciclabili dovranno offrire condizioni ottimali di mobilità alle persone, in termini di sicurezza, autonomia, superamento delle eventuali barriere architettoniche.

Direttive

Il P.I. precisa i percorsi della mobilità sostenibile prevedendo la loro realizzazione in sede protetta, integrando ove possibili percorsi già esistenti.

PUNTI DI ACCESSO AL PARCO DEL SILE E SISTEMA DELLA SOSTA E DELLA RIQUALIFICAZIONE VIARIA E

Contenuto

Il P.A.T. individua i punti di accesso al Parco del Sile e definisce il sistema della sosta come insieme delle principali aree di sosta esistenti o di progetto funzionali alla permanenza e accessibilità al centro storico principale.

Il P.A.T. individua inoltre i principali tratti critici del sistema viabilistico attuale per i quali si prevede il superamento delle condizioni di pericolosità/inadeguatezza, attraverso interventi, da definire puntualmente in sede di P.I. in base alle specifiche condizioni locali, di

revisione del sistema della circolazione, adeguamento delle sezioni, rettifica del tracciato, individuazione di percorsi di bypass dei tratti critici non modificabili, ecc.

Direttive

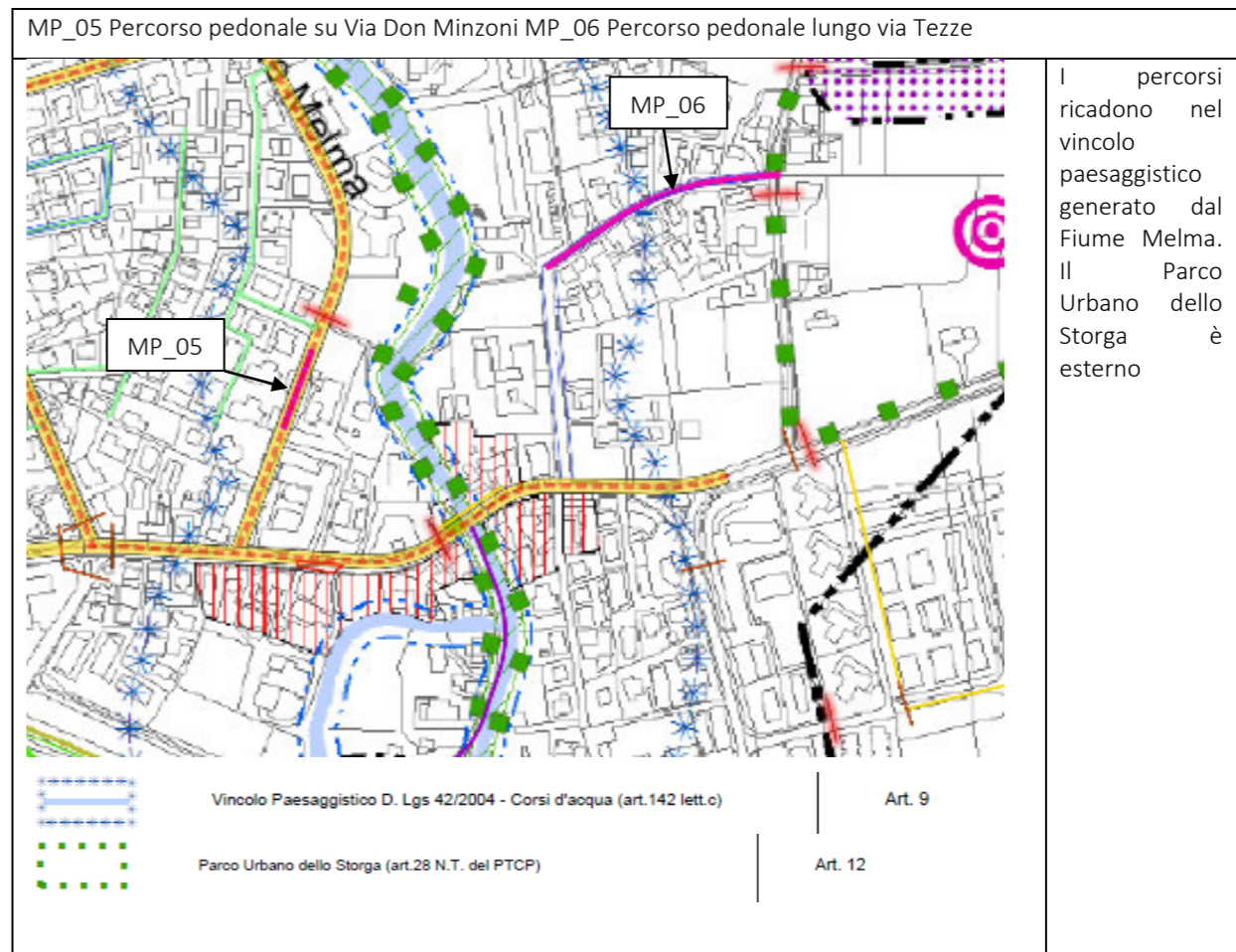
Per le aree di sosta il P.A.T. indica al P.I. quali obiettivi principali:

- la riorganizzazione del sistema della sosta indirizzando la domanda verso comportamenti più rispettosi dei contesti storici ed urbanistici più pregiati;
- demanda al P.I. l'individuazione di azioni specifiche per la riorganizzazione del sistema della sosta, con l'obiettivo di ridurre la sosta a bordo strada laddove conflittuale con la qualità urbana e/o l'esigenza di limitare i flussi veicolari e prevedendo aree per la realizzazione di nuove aree di sosta a corona dei centri urbani;

Per i punti di accesso al Parco del Sile il P.A.T. indica al P.I. quali obiettivi principali:

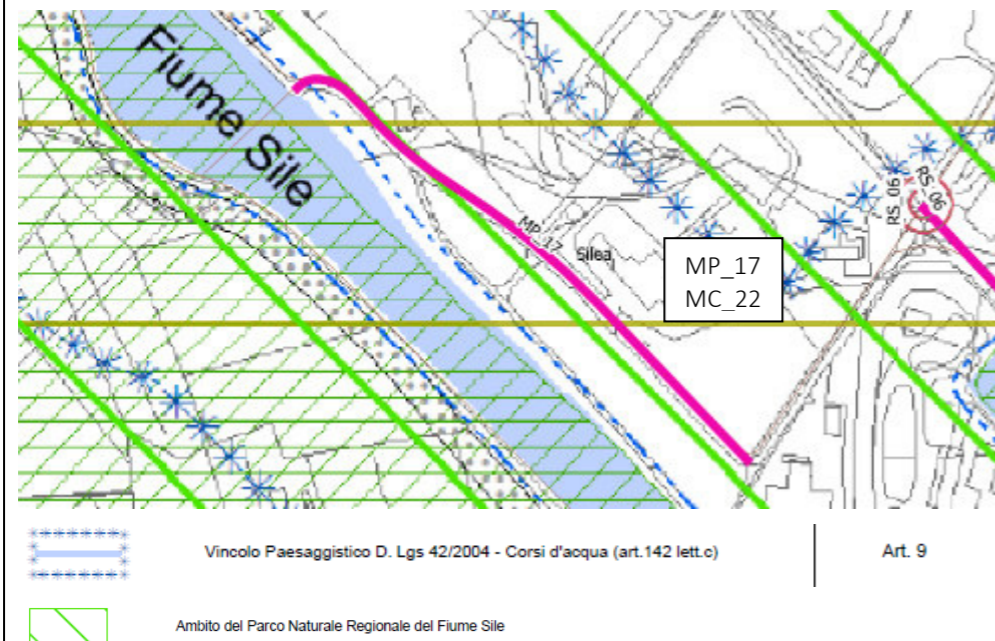
- la riorganizzazione del sistema della sosta finalizzata alla fruizione del Parco;
- la realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale e di riconversione produttiva finalizzati alla realizzazione di aree attrezzate poste in collegamento con il sistema dei percorsi della mobilità sostenibile;
- Il P.I. identifica e precisa le aree adibite o da adibire a tali funzioni, in ragione della localizzazione e della diversità dei mezzi di trasporto da servire.

Qui di seguito si analizza quanto emerso dalla sovrapposizione degli interventi di progetto con le tavole dei Vincoli, Fragilità, Invarianti e Trasformabilità. Si riportano esclusivamente gli estratti significativi. Non sono stati rappresentati gli estratti cartografici degli ambiti di progetto sovrapposti alle tavole di progetto del PAT (Tavola dei Vincoli, tavola delle invarianti, tavola delle fragilità e tavola delle trasformabilità) nei casi in cui dalla sovrapposizione non siano emerse indicazioni / prescrizioni specifiche per gli interventi stessi o ove le tavole di zonizzazione dei PI (analizzato al paragrafo successivo), ad una scala 1:5.000 e 1:2.000, specificassero con maggior dettaglio le indicazioni e prescrizioni per gli interventi

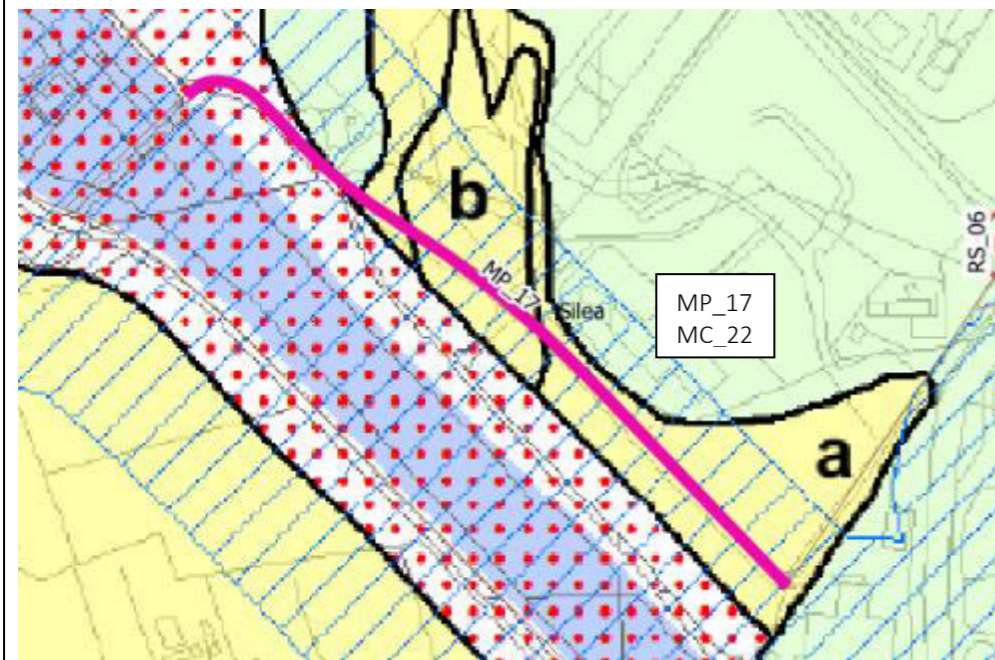


MP_17 nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile e MC_22 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Alzaia sul Sile

Estratto carta dei Vincoli



Estratto carta delle fragilità



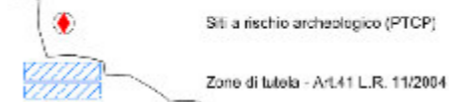
Il percorso è interno al perimetro del Parco del fiume Sile ed al vincolo paesaggistico generato dal fiume stesso. La viabilità su cui viene inserito il percorso risulta essere per la gran parte inserita in aree idonee a condizione, la parte verso il Sile è inserita in zona non idonea per cui dovranno essere rispettate le indicazioni dei pertinenti articoli del PAT. Tutto il tracciato è in zona di tutela ai sensi dell'art. 41 della LR 11/04

La tavola delle trasformabilità evidenzia la zona di urbanizzazione controllata già prevista dal Piano ambientale edel Parco del Sile ed il percorso della mobilità sostenibile – Gisasile

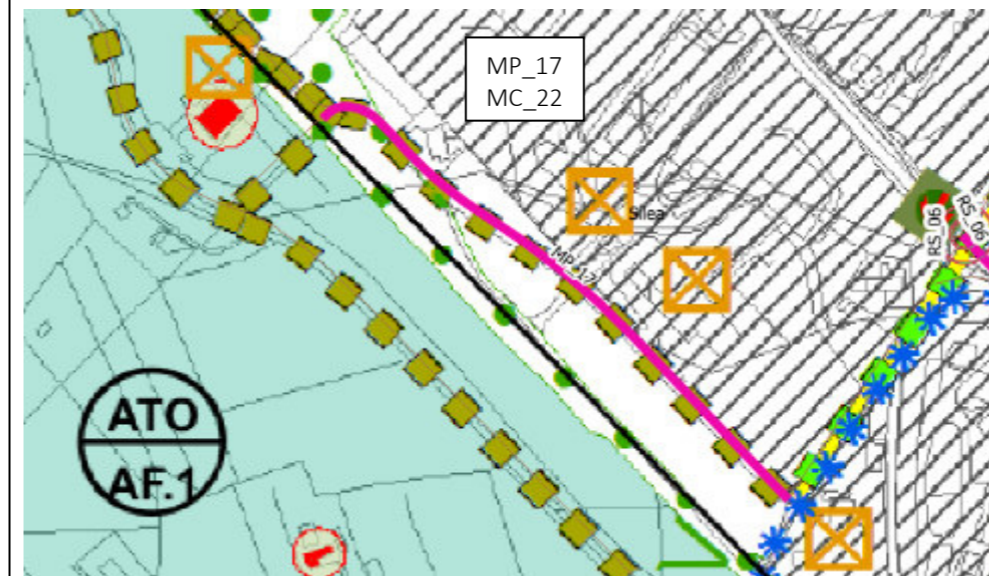
COMPATIBILITA' GEOLOGICA



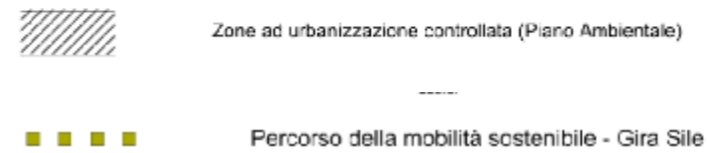
TUTELA AI SENSI DELL'ART. 41 DELLA L.R. 11/2004



Estratto tavola delle trasformabilità

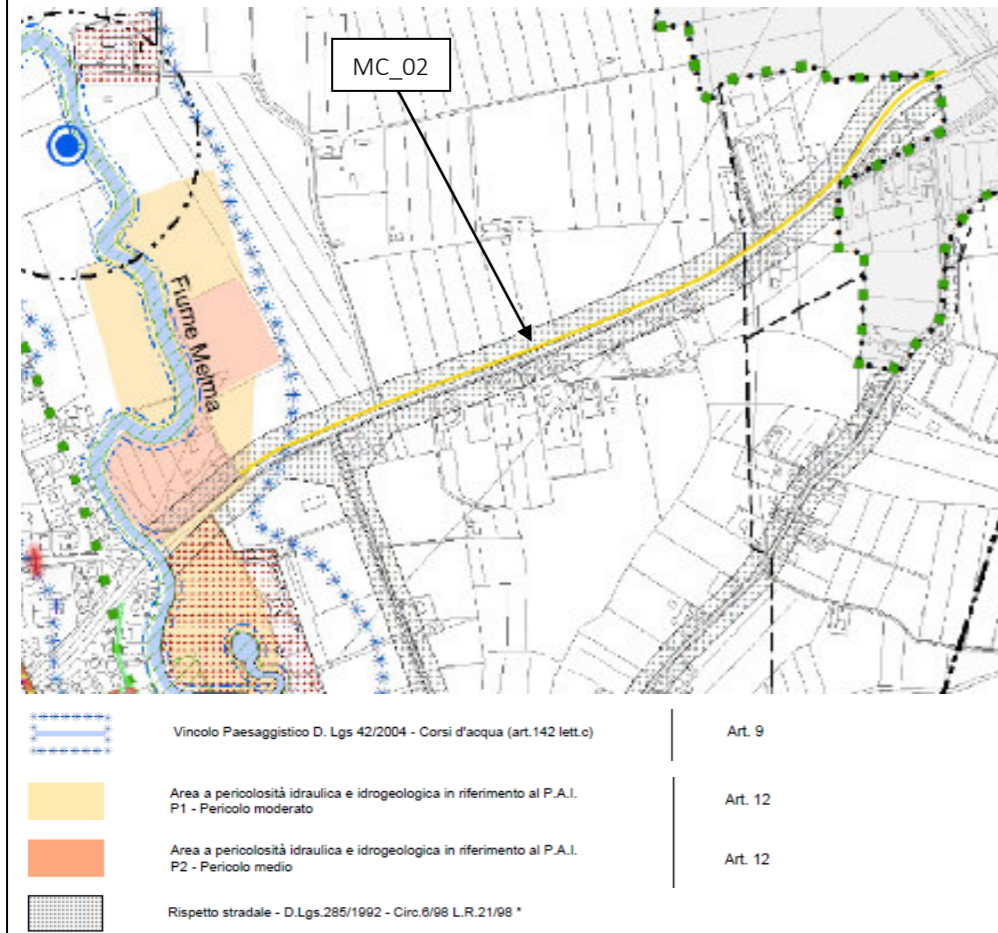


AZIONI STRATEGICHE



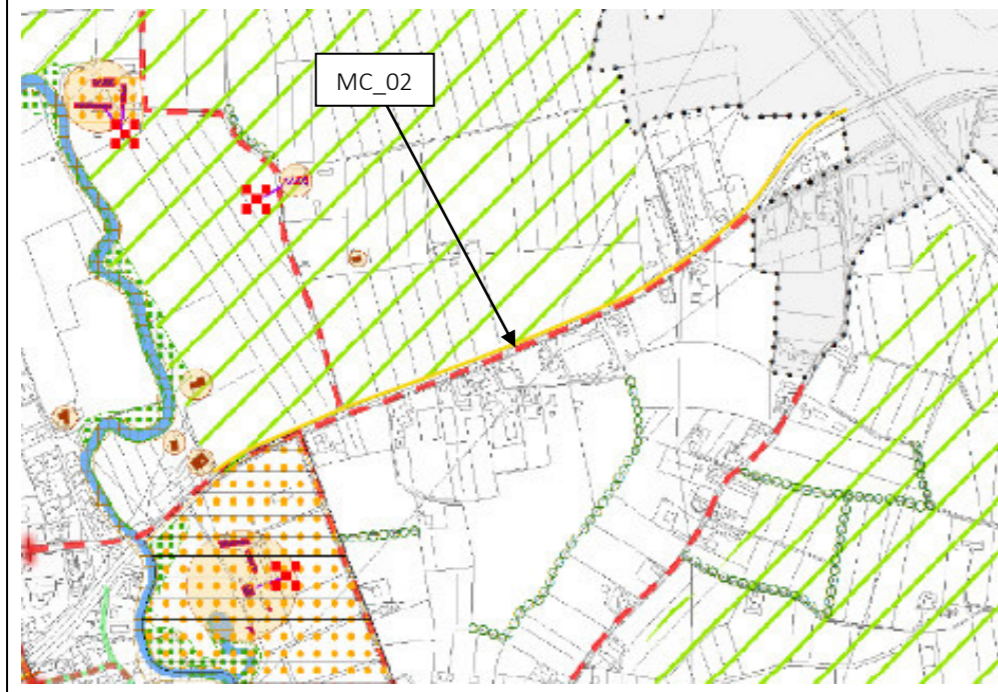
MC_02 Percorso ciclabile in programmazione lungo via Callalta

Estratto carta dei vincoli

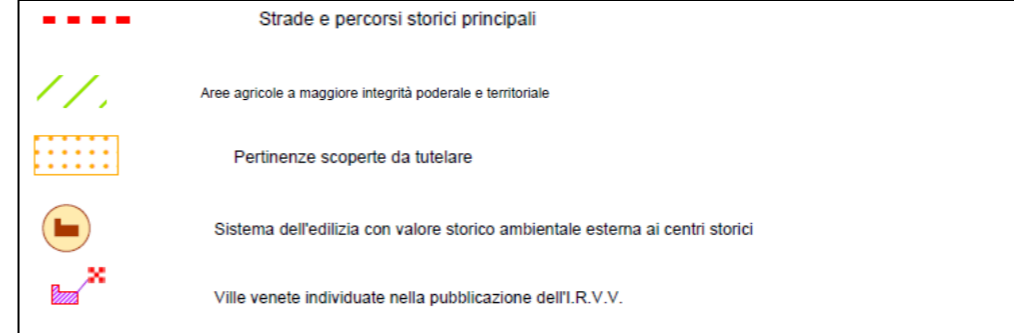


La porzione finale della pista ciclabile in programmazione su Via Callalta si trova entro il vincolo paesaggistico generato dal Fiume Melma. La campitura in giallo riporta la pericolosità idraulica P1 del PAI, superata dal PGRA più sopra analizzato.

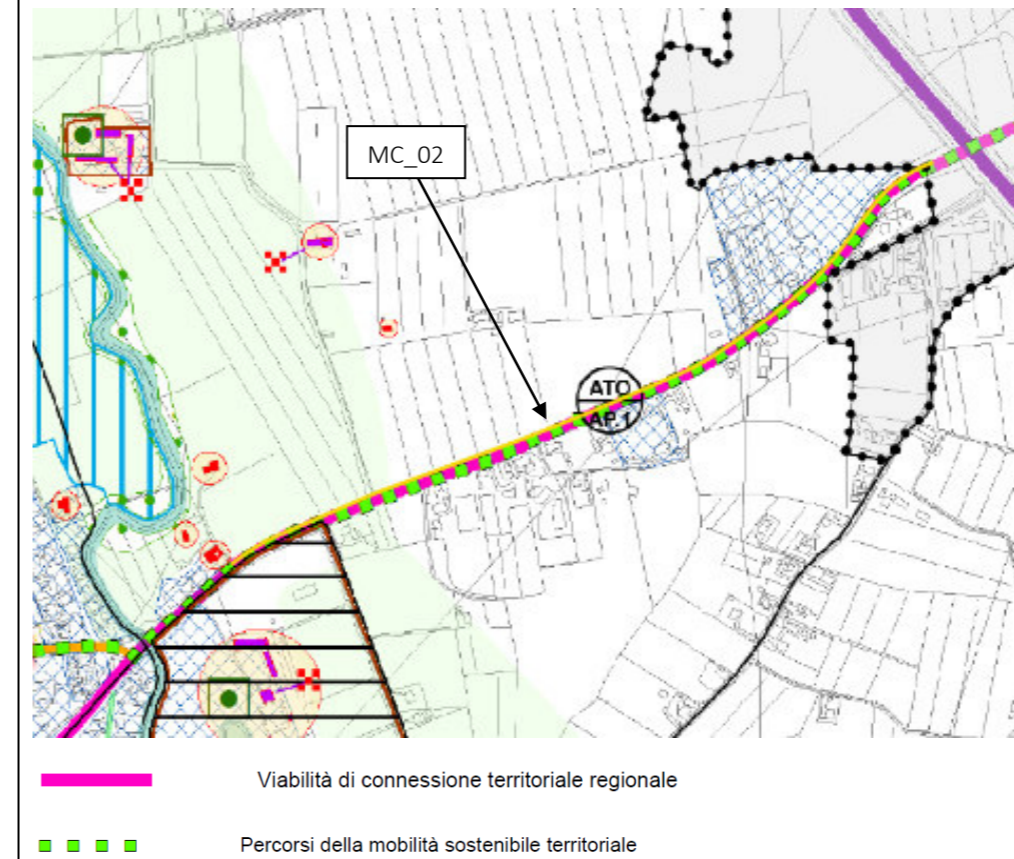
Estratto carta delle invariati



Via Callalta viene indicata come viabilità storica. Le aree agricole a nord sono indicate come aree agricole a maggiore integrità podereale e territoriale mentre nella porzione più ad ovest a sud di Via Callalta è presente la pertinenza scoperta da tutelare dal Villa degli Azzoni Avogadro



Estratto carta delle trasformabilità

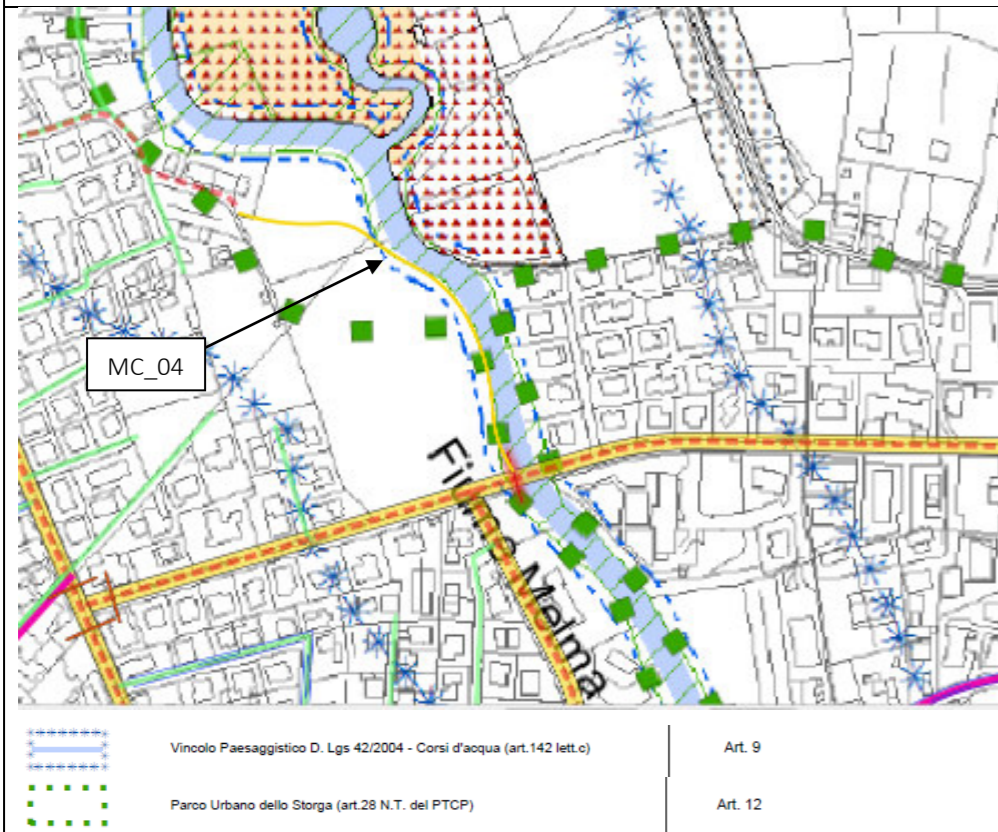


L'art. 34 riporta quanto segue: *il P.A.T. promuove la realizzazione di un sistema continuo e interconnesso di percorsi dedicati alla mobilità sostenibile, in particolare al fine di incentivare la mobilità ciclabile. I percorsi ciclabili dovranno offrire condizioni ottimali di mobilità alle persone, in termini di sicurezza, autonomia, superamento delle eventuali barriere architettoniche. Direttive: Il P.I. precisa i percorsi della mobilità sostenibile prevedendo la loro realizzazione in sede protetta, integrando ove possibile percorsi già esistenti.*

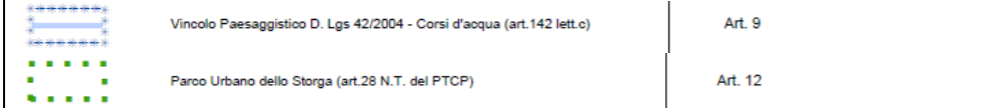
Il percorso risulta quindi attuativo delle indicazioni del PAT

Il percorso è inserito tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale. Verso ovest il territorio esterno alla viabilità esistente è area di connessione naturalistica lungo il Melma

MC_04 percorso ciclabile lungo il Melma (realizzato) da Via Ponticelli sino a Viale della Libertà



Il PUT indica un percorso ciclabile in programmazione secondo il piano triennale che collega Via Ponticelli con Viale della Libertà che costeggia per buona parte il Fiume Melma e ricade nel vincolo paesaggistico da esso generato. La campitura puntinata verde indica il Parco Urbano dello Storga, disciplinato dall'art. 28 del PTCP.

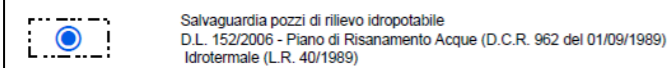




MC_10: percorso ciclabile in programmazione su Via Castello

Carta dei vincoli



Il percorso ciclabile in programmazione su via Castello ricade entro la fascia di rispetto da pozzi di rilievo idropotabile

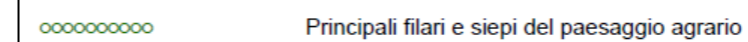



 Parco Urbano dello Storga (art.28 N.T. del PTCP)	Art. 12	L'art. 13 delle NT , con riferimento ai pozzi di rilievo idropotabile, riporta le seguenti prescrizioni: <i>Si applicano le disposizioni specifiche di cui al D.Lgs. 152/2006, in particolare rispetto alla disciplina delle destinazioni d'uso nelle aree di salvaguardia delle risorse idriche, come definite all'art.94 del Decreto stesso. I progetti per eventuali interventi edificatori sono subordinati al parere favorevole dell'autorità competente.</i> <i>Si dovrà adempire a quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Tutela delle Acque (2004) e ai successivi provvedimenti della Regione del Veneto, in particolare agli art. 10 "Adempimenti finalizzati alla riduzione ed eliminazione delle sostanze pericolose"; art. 11 "Aree sensibili", art. 12 "Zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola", art. 13 "Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari".</i> Il vincolo monumentale prosegue anche a nord in comune di Carbonera. L'art. 9 riporta le seguenti prescrizioni: Si richiama il rispetto della legislazione vigente in materia. Gli interventi sugli immobili sottoposti a tutela diretta ed indiretta, ai sensi del D. Lgs n. 42/2004 devono garantire la conservazione dei caratteri dell'impianto originario, con particolare riferimento ai rapporti tra pieni e vuoti, alla tutela degli apparati decorativi sia degli esterni che degli interni, degli intonaci, degli infissi e dei portoni. Sono fatte salve diverse prescrizioni dettate dall'Ente preposto alla tutela.
 Vincolo Monumentale D.Lgs 42/2004 (art.10)		


Carta delle invariati

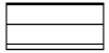



Lungo Via Castello viene indicata una siepe / filare del paesaggio agrario




<p> Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)</p> <p>L'art. 16 delle NT riporta quanto segue relativamente a siepi e filari:</p> <p><i>Gli interventi che generano trasformazione dei filari e siepi del paesaggio agrario devono prevedere opportune misure di mitigazione e/o compensazione sulla base di uno specifico studio valutativo. Sono tutelati la giacitura, l'estensione e la conformazione di siepi e filari, a tal fine va prevista negli interventi la ricomposizione di tratti mancanti o abbattuti.</i></p> <p>Relativamente ai contesti figurativi:</p> <p><i>P.A.T. considera i contesti figurativi individuati dal P.T.C.P. e le pertinenze scoperte delle ville storiche come zone di tutela del paesaggio ove risultano connesse emergenze storiche particolari (ville e relativi parchi/giardini o altri complessi edilizi storici di elevato interesse) e gli ambiti che ne costituiscono il relativo e inscindibile contesto paesaggistico/visuale (aree agricole contigue).</i></p> <p><i>All'interno di tali contesti sono tutelate le strutture storiche del territorio, tra cui le tradizionali partizioni poderali e i sistemi di scolo delle acque e gli assetti e i sistemi culturali tradizionali.</i></p> <p><i>Il P.I. specifica la disciplina di tutela per gli elementi e segni identificativi che appartengono alla dimensione storica del paesaggio (sistemazioni agricole tradizionali, esemplari vegetali isolati, siepi, alberi capitozzati, antichi muri di recinzione e contenimento, fossati, capezzagne e altri percorsi storici) e prevede le modalità per la rimozione, o quantomeno la mitigazione dell'impatto, degli elementi incoerenti e/o in contrasto con il paesaggio secondo le direttive definite dal P.T.C.P.:</i></p> <p><i>a. deve essere salvaguardata la visibilità complessiva e i limiti dei contesti figurativi con elementi di schermatura arborea da realizzarsi per mascherare situazioni insediative o antropiche esterne all'ambito incongrue con la tutela della risorsa culturale da proteggere;</i></p> <p><i>b. vanno mantenuti e valorizzati gli aspetti naturali e paesaggistici del territorio agrario storico, evitando smembramenti e/o separazione tra edifici e contesto paesaggistico, che possano compromettere l'integrità e le relazioni con l'intorno, quali parchi e giardini, broli, viali, filari, siepi autoctone, fossati, ecc.;</i></p> <p><i>c. deve essere favorita l'eliminazione di eventuali elementi detrattori del paesaggio o di edificazione incongrua per migliorare la percezione visiva del contesto, anche mediante forme di credito edilizio;</i></p> <p><i>d. eventuali aree edificabili ricadenti all'interno dei contesti, devono essere riconsiderate e per le stesse valutate forme di perequazione edilizia mediante assegnazione di crediti.</i></p>	
<p>Estratto carta delle trasformabilità</p>	<p>L'intervento è inserito tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale (art. 34 NTA del PAT)</p>



 Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)

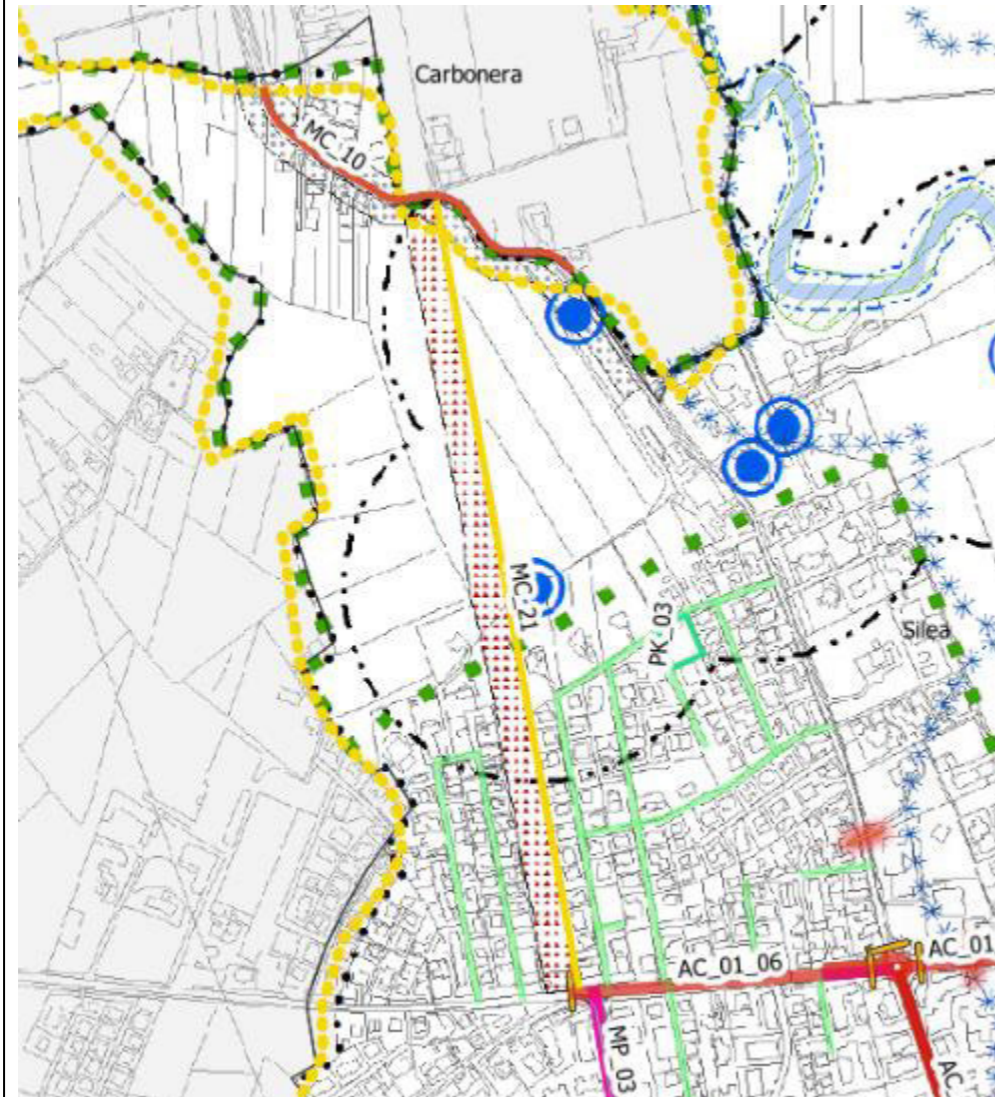
 Percorsi della mobilità sostenibile territoriale

 Viabilità di distribuzione locale

L'estratto dell'art. 34 è stato più sopra riportato ed evidenzia come il percorso indicato nel PUT risulta attuativo del PAT.

MC_21 percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello

Estratto carta dei vincoli



Vincolo Monumentale D.Lgs 42/2004 (art.10)



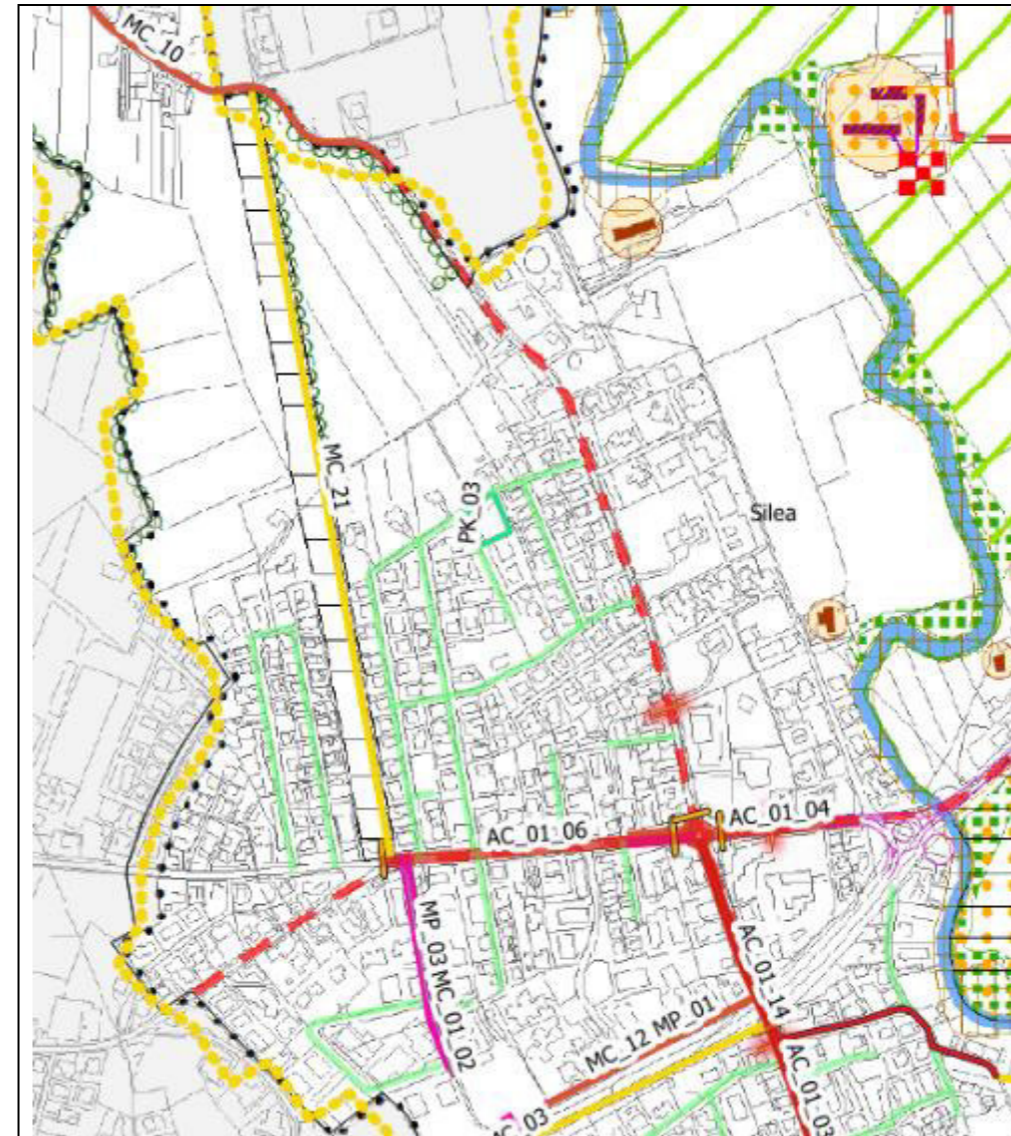
Salvaguardia pozzi di rilievo idropotabile
D.L. 152/2005 - Piano di Risanaento Acque (D.C.R. 962 del 01/09/1989);
Icro:ermale (L.R. 40/1989)

Estratto tavola invariati

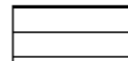
Il percorso si trova lungo il perimetro del vincolo monumentale ed entro la fascia di salvaguardia di pozzi di rilievo idropotabile per cui dovranno essere rispettati i pertinenti articoli del PAT.

La tavola delle invariati indica l'area oggetto di vincolo monumentale come contesto figurativo del complesso monumentale e, nella porzione più a nord, un filare e siepe del paesaggio agrario. Dal punto di vista delle fragilità il percorso risulta essere compreso parzialmente in zona idonea a condizione e parzialmente in zona idonea.

La carta delle trasformabilità evidenzia che la porzione più a sud risulta interna all'urbanizzazione consolidata mentre la porzione a nord è in area agricola a margine di aree a connessione naturalistica. La tavola riporta il contesto figurativo già evidenziato dalla tavola delle invariati.

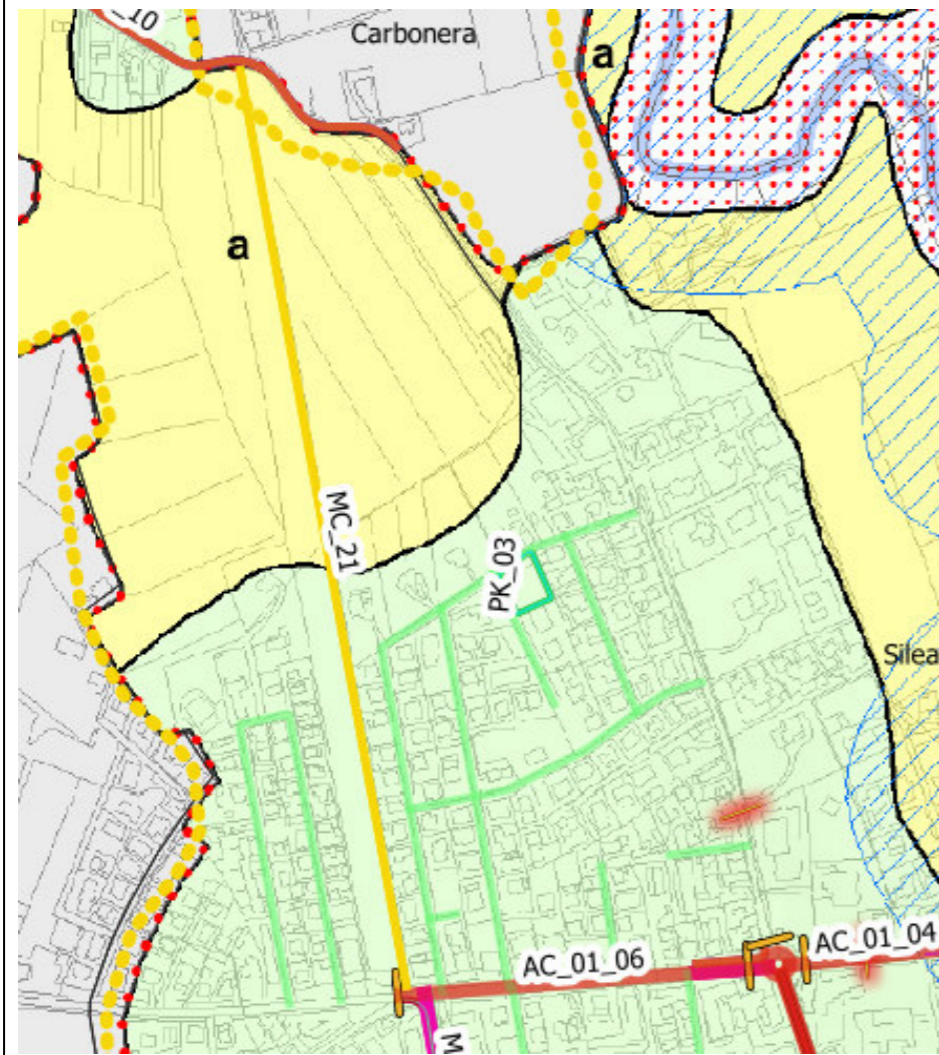


Principali filari e siepi del paesaggio agrario

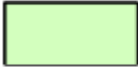
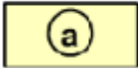


Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)

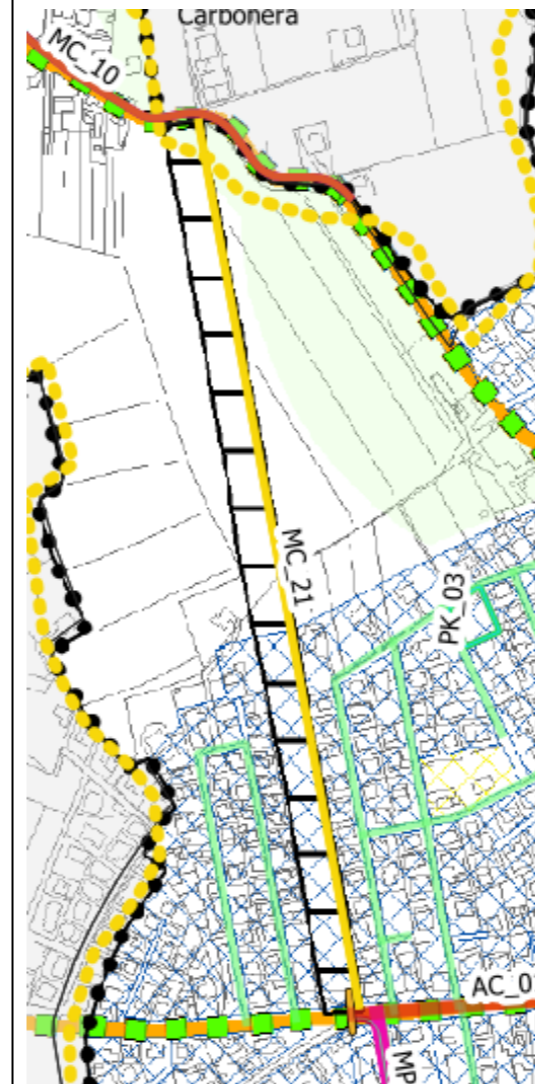
Estratto carta delle fragilità



COMPATIBILITA' GEOLOGICA

-  Aree idonee
-  Aree idonee a condizione di tipo "a"
Treviso

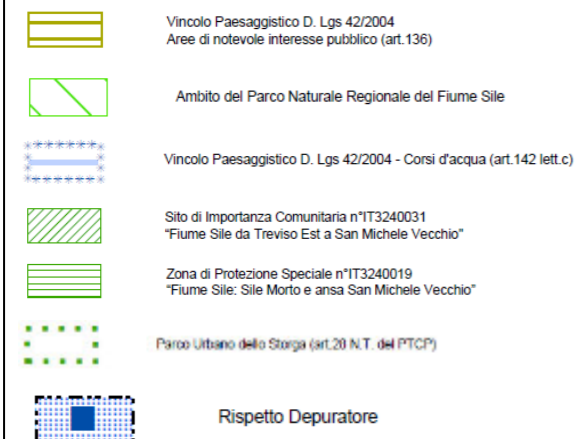
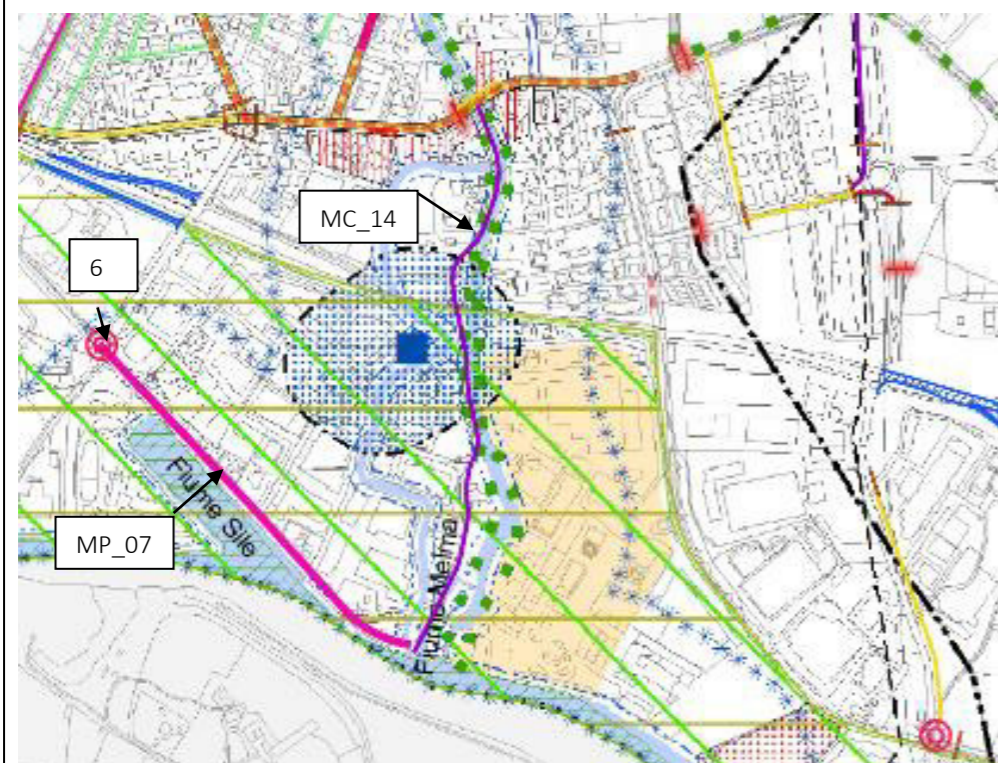
Estratto tavola delle trasformabilità



-  Aree di urbanizzazione consolidata
Treviso
-  Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)
-  Preganziol
Area di connessione naturalistica (buffer zone)

MP_07 percorso pedonale su Via Alzaia sul Sile, MC_14 Percorso ciclabile in programmazione lungo via Macello, e intervento 6

Estratto carta dei vincoli



L'art. 13 riporta le seguenti prescrizioni entro la fascia di rispetto del depuratore:

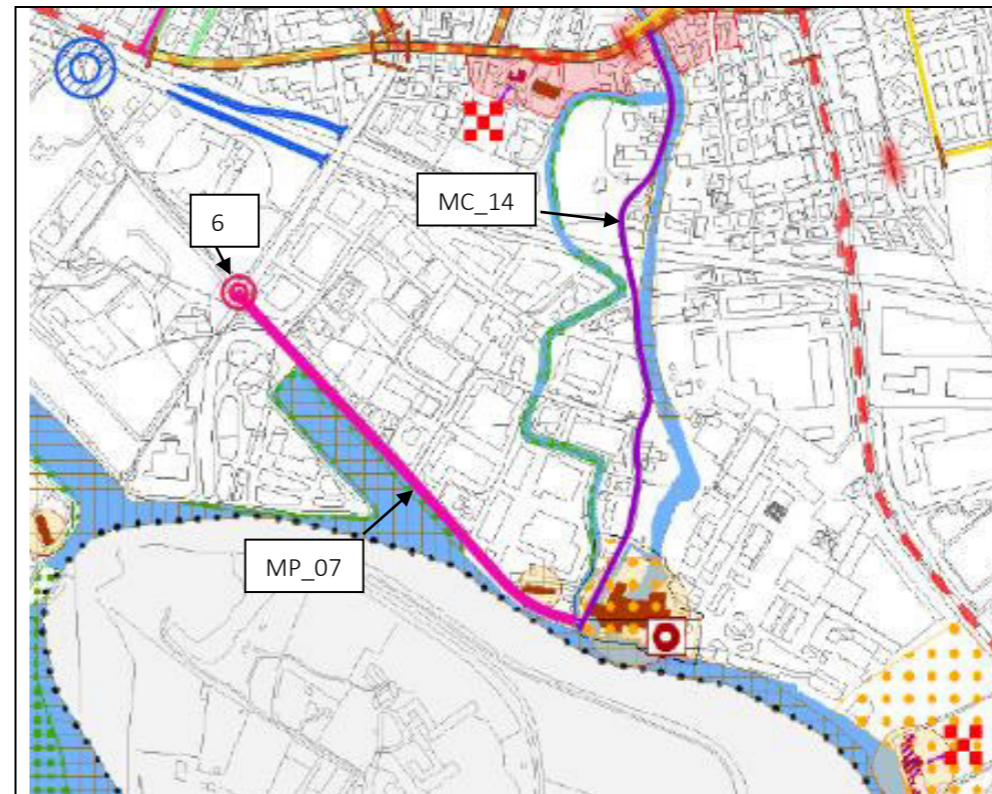
Nelle fasce di rispetto dei depuratori non sono consentite nuove edificazioni salvo opere relative agli impianti di depurazione, ai parcheggi attrezzati a verde, di percorsi pedonali e ciclabili, nonché la piantumazione di alberature di alto fusto e la realizzazione delle opere di conservazione dello stato di natura o della coltivazione agricola.

Estratto carta delle invariati

Lungo il Melma è presente un percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello (MC_14) che arriva sino all'immissione del Melma nel Sile. Questo progetto, oltre ad essere entro il Vincolo paesaggistico generato dal fiume Melma, è inserito in Area di notevole interesse pubblico e nel parco naturale Regionale del Fiume Sile e, per una porzione, entro la fascia di rispetto del depuratore.

Nella porzione finale del percorso la carta delle invariati indica la pertinenza scoperta da tutelare dall'ex oleificio Chiari & Forti, indicato come manufatto di archeologia industriale.

Il percorso pedonale e ciclabile di progetto lungo l'alzaia del Sile (MP_17 e MC_22) e l'intervento n. 6 di sistemazione a rotatoria dell'intersezione tra Via Alzaia del Sile e Via del Porto sono all'interno del vincolo paesaggistico del



Pertinenze scoperte da tutelare

Entro le pertinenze valgono le direttive e prescrizioni dell'art. 16 delle NT più sopra riportate

Estratto carta dei vincoli



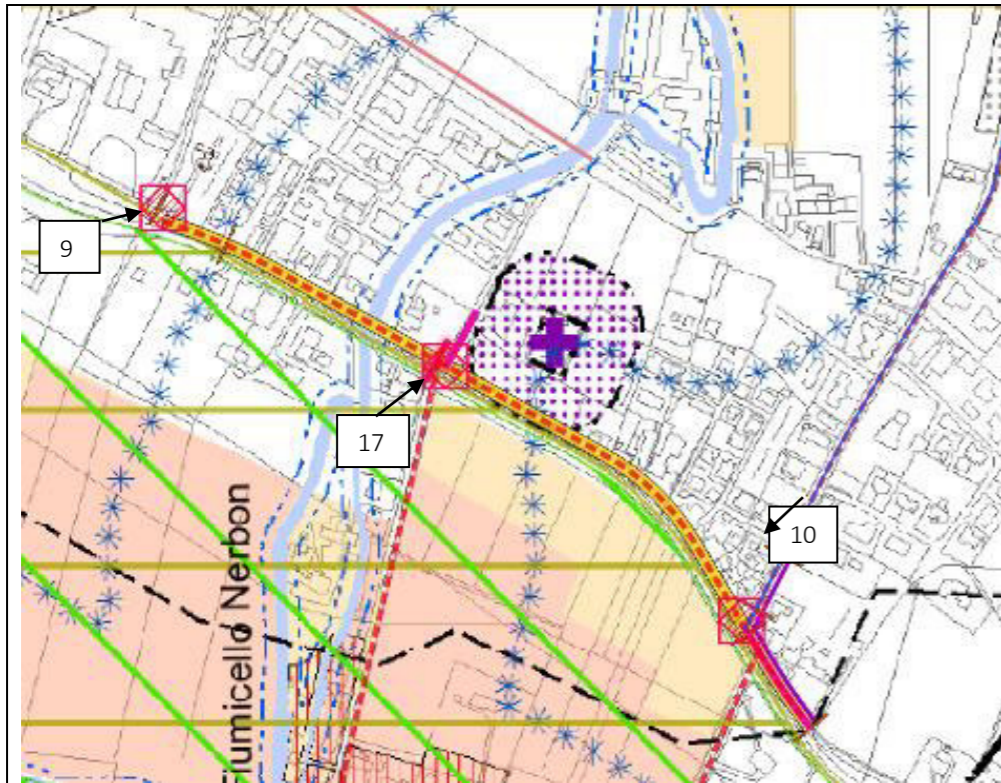
Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004
Aree di notevole interesse pubblico (art.136)

Ambito del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile





Silea, in area di notevole interesse pubblico e nell'ambito del parco naturale del Regionale del Fiume Sile.

I progetti dovranno quindi sottostare ai pertinenti articoli del PAT ed alla normativa vigente.

L'intervento n. 8 di sistemazione a rotatoria su via Cendon e Via Internati 1943 – 1945 risulta a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico



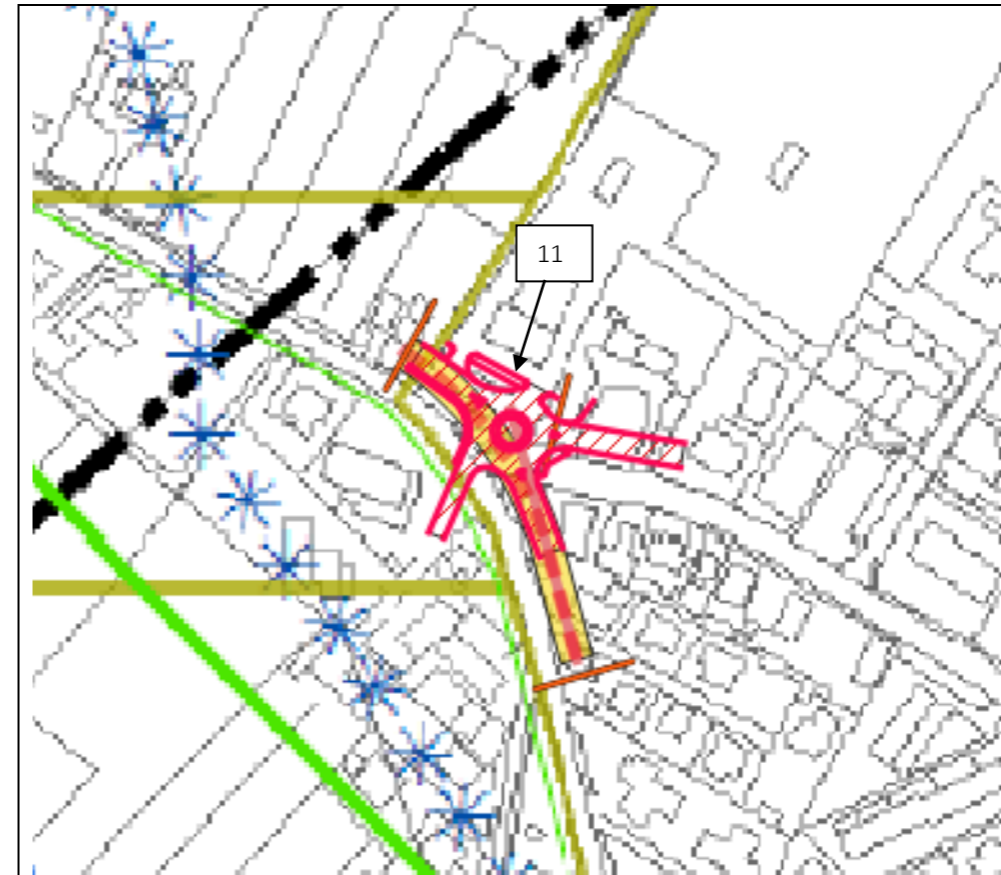
Estratto della carta dei vincoli

-  Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004
Aree di notevole interesse pubblico (art.136)
-  Ambito del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
-  Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004 - Corsi d'acqua (art.142 lett.c)
-  Rispetto cimiteriale - R.D. 1265/1934 e s.m.i.



L'intervento 9 di sistemazione dell'intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

L'intervento 17 di sistemazione dell'intersezione tra Via Cendon via Ciesa e Via Molino risulta interno al vincolo paesaggistico generato dal Nerbon inoltre risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed alla fascia di rispetto cimiteriale

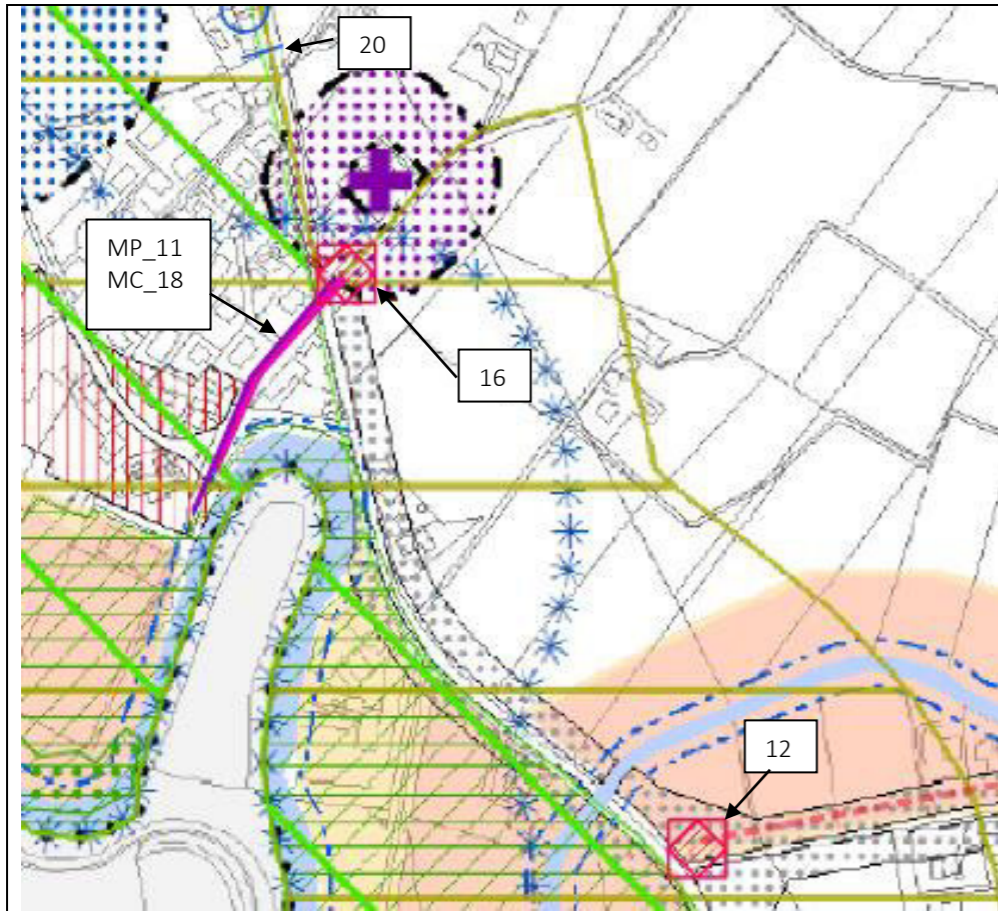
L'intervento 10 di adeguamento dell'intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico



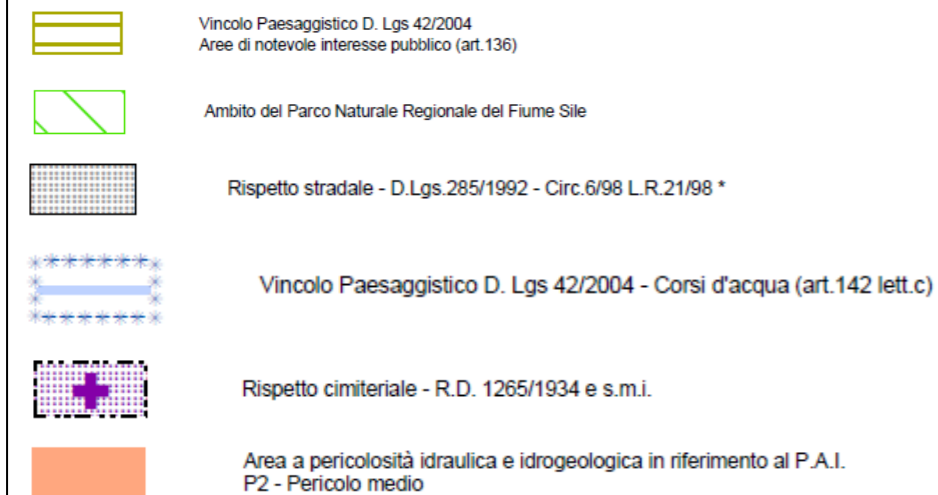
Estratto della carta dei vincoli

-  Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004
Aree di notevole interesse pubblico (art.136)
-  Ambito del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

L'intervento n. 11 di sistemazione a rotatoria dell'incrocio tra Via Sant'Elena a Via Pozzetto risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico



Estratto della carta dei vincoli



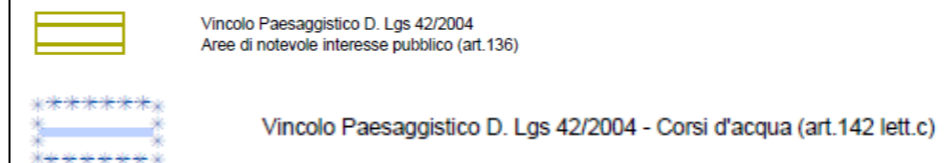
L'intervento n. 20 relativo al collegamento tra via Vanti e Via Sant'Elena risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

L'intervento n. 16 di messa in sicurezza di Via Duca d'Aosta e dell'intersezione con Via Sant'Elena e Via Cimitero, il percorso pedonale di progetto (MP_11) e ciclabile programmato (MC_18) lungo Via Duca d'Aosta risultano essere interni al vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed a margine della fascia di rispetto cimiteriale.

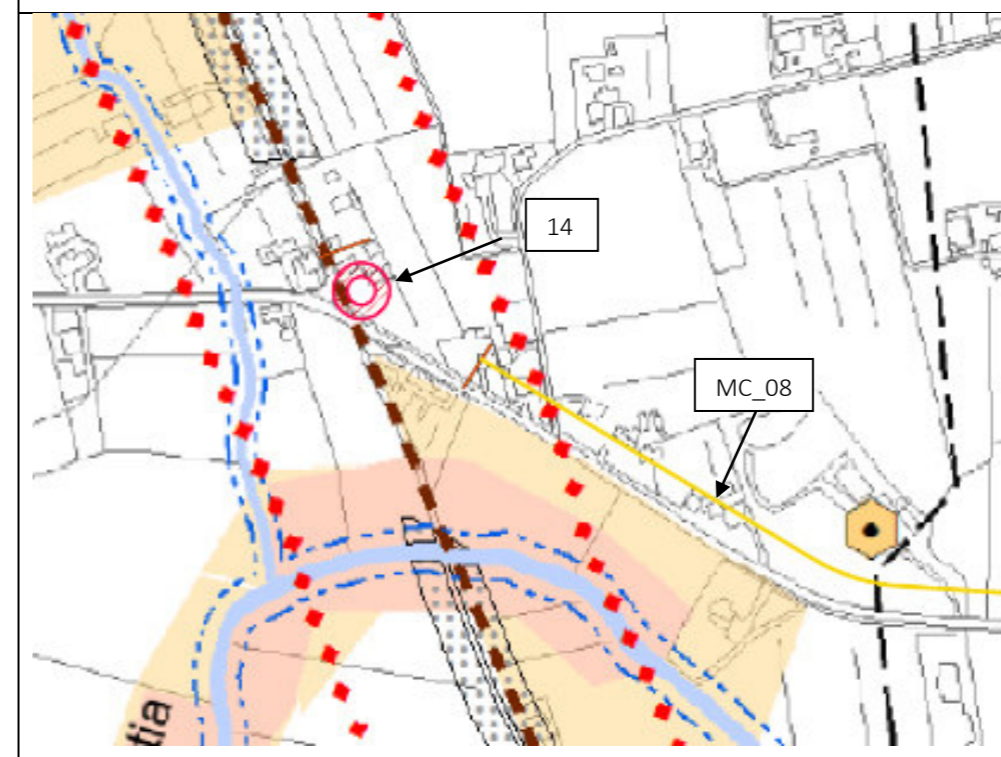
L'intervento n. 12 di sistemazione dell'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Ceroico risulta essere interno ad area di notevole interesse pubblico ed a margine del Parco del Sile.



Estratto tavola dei vincoli






L'intervento n. 13 di sistemazione a rotatoria all'incrocio tra Via Canton e la SP 64, il percorso pedonale di progetto e ciclabile programmato lungo Via Canton (MC_19) risultano essere interni al vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico



L'intervento n. 14 di sistemazione a rotatoria all'incrocio tra Via Pozzetto e Via Claudia Augusta risulta essere in vincolo paesaggistico generato da zona di interesse archeologico. Via Claudia Augusta è infatti strada romana. Il PUT prevede altresì un percorso ciclabile in programmazione MC_08 parzialmente nella fascia di vincolo paesaggistico

Estratto tavola dei vincoli (nota il percorso, in giallo, MC_08 risulta spostato rispetto alla viabilità nell'immagine sopra riportata per un problema di georeferenziazione. Nel PUT risulta riportato entro via Pozzetto


-  Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004
Zone di interesse archeologico (art.142 lett.m)
-  Strade romane (art.28 N.d.A del PTRC)
-  Discariche

La discarica non viene indicata nel portale di ARPAV (<https://gaia.arpa.veneto.it/maps/281>) e l'area attualmente risulta come nell'immagine sotto riportata (a sinistra il limite dell'area ove è posizionato il simbolo di discarica).



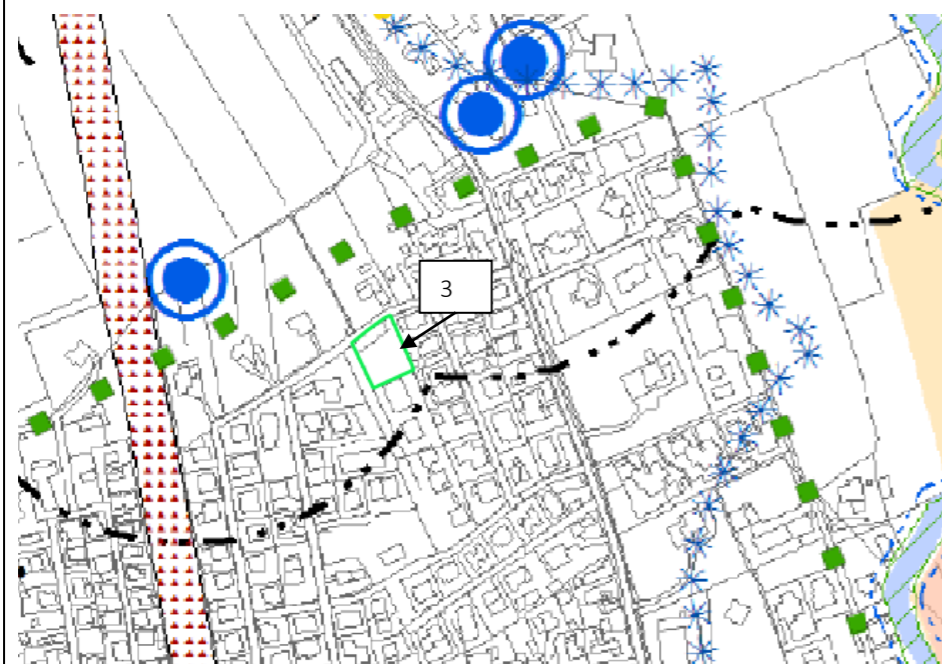
generata da Via Claudia Augusta.




 Aree di urbanizzazione consolidata

Parcheggio da realizzare n. 3

Estratto tavola dei vincoli



 Salvaguardia pozzi di rilievo idropotabile
D.L. 152/2006 - Piano di Risanamento Acque (D.C.R. 962 del 01/09/1989)
Idrotermale (L.R. 40/1989)

Le prescrizioni dell'art. 13 delle NT sono più sopra riportate


Estratto tavola delle trasformabilità

Il parcheggio è inserito entro la fascia di rispetto da pozzo ad uso idropotabile. La tavola delle trasformabilità lo inserisce nell'urbanizzazione consolidata.

Parcheggio da realizzare n. 28

Estratto tavola dei vincoli

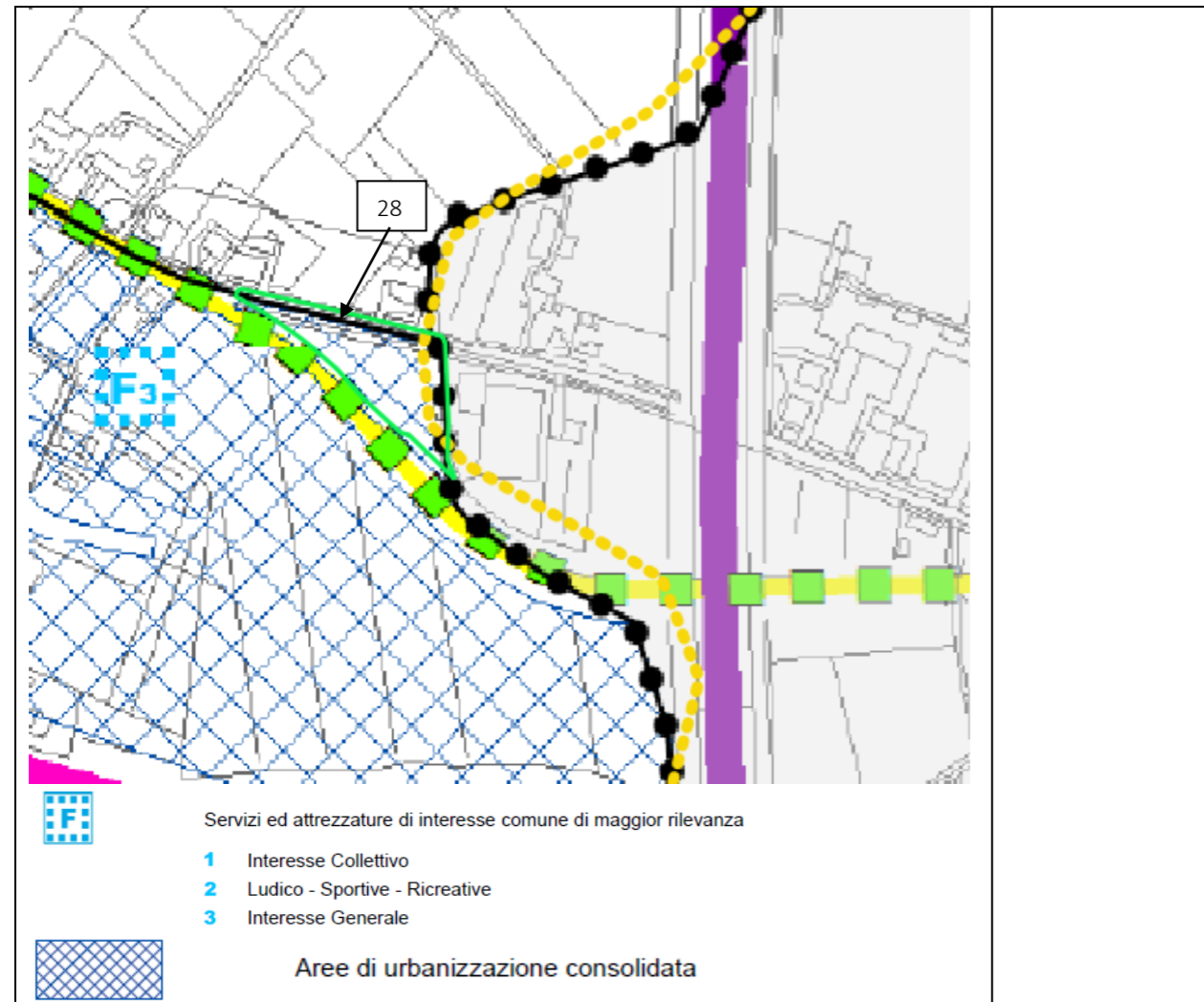


 Parco Urbano dello Storga (art.28 N.T. del PTCP)

L'art. 12 delle NT del PAT riportano che Il P.A.T. di Silea recepisce l'indicazione del Parco Urbano dello Storga assoggettandolo a quanto previsto dall'art. del P.T.C.P. L'art. 28 delle NT del PTCP non indica prescrizioni specifiche per i parcheggi.

Estratto tavola delle trasformabilità

Il parcheggio è interno all'area del parco urbano dello Storga. La tavola della trasformabilità lo inserisce in area per servizi e attrezzature di interesse comune di maggior rilevanza - interesse generale



Dal punto di vista della fragilità gli ambiti di progetto sono inseriti in aree idonee o idonee a condizione. Lungo il Melma (percorso lungo Via Macello MC_14) e lungo il Sile (percorso lungo Via Alzaia del Sile MP_07 e MP_17) sono presenti zone indicate come non idonee. Gli interventi si inseriscono lungo la viabilità esistente.

L'art. 20 delle NTA del PAT riporta quanto segue:

Nelle aree non idonee è preclusa l'edificabilità, salvo gli interventi di cui ai commi a), b), c), d) comma 1 dell'Art. 3 del D.P.R. 380/2001. In tali zone possono essere previsti interventi relativi ad infrastrutture e opere pubbliche connesse ai corsi d'acqua o non altrimenti ubicabili, qualora non siano in contrasto con la normativa e/o autorizzazioni vigenti (es. discariche).

La progettazione degli interventi edificatori e di sistemazione dei terreni deve sempre attenersi alle norme tecniche emanate con D.M. 11/03/1988 riguardante le "Indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione", nonché al D.M. 14/09/2005 "Norme Tecniche per le costruzioni" e D.M. 14/01/2008 "Nuove norme tecniche per le costruzioni".

In sintesi emerge quanto segue:

Percorso pedonale MP_05 e MP_06: inseriti in vincolo paesaggistico

Percorso pedonale MP_07: inserito in vincolo paesaggistico, in area di notevole interesse pubblico e entro il Parco Naturale del Fiume Sile. Dal punto di vista della fragilità è presente area non idonea (rif. art. 20 NT del PAT). Una porzione del percorso pedonale ricade in pericolosità P2

Percorso pedonale MP_11: interno al vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed a margine della fascia di rispetto cimiteriale.

Percorso pedonale e ciclabile MP_17 e MC_22: Il percorso è interno al perimetro del Parco del fiume Sile ed al vincolo paesaggistico generato dal fiume stesso. Tutto il tracciato è in zona di tutela ai sensi dell'art. 41 della LR 11/04.

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Percorso ciclabile MC_02: inserito in vincolo paesaggistico, In base alla tavola delle invarianti Via Callalta viene indicata come viabilità storica. Le aree agricole a nord sono indicate come aree agricole a maggiore integrità poderal e territoriale mentre nella porzione più ad ovest a sud di Via Callalta è presente la pertinenza scoperta da tutelare dal Villa degli Azzoni Avogadro. La carta delle trasformabilità inserisce il percorso tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale. Verso ovest il territorio esterno alla viabilità esistente è area di connessione naturalistica lungo il Melma. La porzione finale della pista secondo il Piano Triennale ricade in pericolosità P1 secondo il PGRA.

Percorso ciclabile MC_04 (realizzato): inserito in vincolo paesaggistico e parzialmente entro il Parco Urbano dello Storga, disciplinato dall'art. 28 del PTCP

Percorso ciclabile MC_08 parzialmente nella fascia di vincolo paesaggistico generata da Via Claudia Augusta.

Percorso ciclabile MC_10: parzialmente entro la fascia di rispetto da pozzi di rilievo idropotabile. Lungo Via Castello viene indicata una siepe / filare del paesaggio agrario come invariante. L'intervento è inserito tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale (art. 34 NTA del PAT)

Percorso ciclabile MC_14: inserito in vincolo paesaggistico, è inserito in Area di notevole interesse pubblico e nell'ambito del parco naturale del Regionale del Fiume Sile e, per una porzione, entro la fascia di rispetto del depuratore. Nella porzione finale del percorso la carta delle invarianti indica la pertinenza scoperta da tutelare dall'ex oleificio Chiari & Forti, indicato come manufatto di archeologia industriale. Dal punto di vista della fragilità è presente area non idonea (rif. art. 20 NT del PAT). Una porzione del percorso pedonale ricade in pericolosità P2 secondo il PGRA.

Percorso ciclabile MC 18 interno al vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed a margine della fascia di rispetto cimiteriale.

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Percorso ciclabile MC_19 inserito in vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

Percorso ciclabile MC_21 si trova lungo il perimetro del vincolo monumentale ed entro la fascia di salvaguardia di pozzi di rilievo idropotabile.

Intervento n. 6: inserito in vincolo paesaggistico, in area di notevole interesse pubblico e entro il Parco Naturale del Fiume Sile

Intervento n. 8: a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

Intervento n. 9: a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

Intervento n. 10: a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

Intervento n. 11: a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

Intervento n. 12: interno ad area di notevole interesse pubblico ed a margine del Parco del Sile. Ricade in area a pericolosità P1 / P2 secondo il PGRA.

Intervento n. 13: inserito in vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

Intervento n. 14: inserito in vincolo paesaggistico generato da zona di interesse archeologico. Via Claudia Augusta è infatti strada romana

Intervento n. 17: interno al vincolo paesaggistico generato dal Nerbon inoltre risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed alla fascia di rispetto cimiteriale.

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Intervento n. 20: a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico














Parcheggio da realizzare n. 3: inserito entro la fascia di rispetto da pozzo di rilievo idropotabile

Parcheggio da realizzare n. 28: inserito nell'area del parco urbano dello Storga

Il Piano degli Interventi recepisce e specifica i vincoli presenti nel PAT.

Il P.I. del comune di Silea (Piano degli Interventi)

Il Piano degli interventi del comune di Silea, di cui è stata approvata la 5° variante "delle opere pubbliche" a febbraio 2021, presenta nelle tavole della zonizzazione il sistema della mobilità comunale. Sempre a febbraio 2021 è stata approvata la sesta variante "degli impianti sportivi". L'ultima variante parziale approvata risulta essere la variante n. 10 approvata con DCC n. 19 del 13/04/2022.

- | | | | | | |
|---------|---|--|---------|---|---|
| Art. 46 |  | Viabilità primaria da valorizzare | Art. 46 |  | Opera idraulica e ambito per fabbricato di servizio relativo alla porta di interscambio terra-acqua |
| Art. 46 |  | Viabilità secondaria da valorizzare | Art. 46 |  | Passo a barca |
| Art. 47 |  | Fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità | Art. 46 |  | Parcheggio non previsto dal PA: da realizzare |
| Art. 46 |  | Tratto navigabile con imbarcazioni a remi
A - Lago di Prius
B - Lago di Mezzaria | Art. 46 |  | Sentiero e/o pista da PA |
| Art. 46 |  | Tratto navigabile con motoscafi e battelli
C - Lago di Poppa | Art. 46 |  | Percorso alzaia (All. "C" del Piano Ambientale) |
| Art. 46 |  | Tratto navigabile da bettoline e chiatte di max 200 ton | | | |
| Art. 46 |  | Tratto navigabile da natanti a fondo piatto | | | |
| Art. 46 |  | Perimetro "punto di accesso tematico" denominato "I Burci" con valenze naturalistiche, didattiche, scientifiche, ricreative e turistiche compatibili con le finalità del Parco | | | |

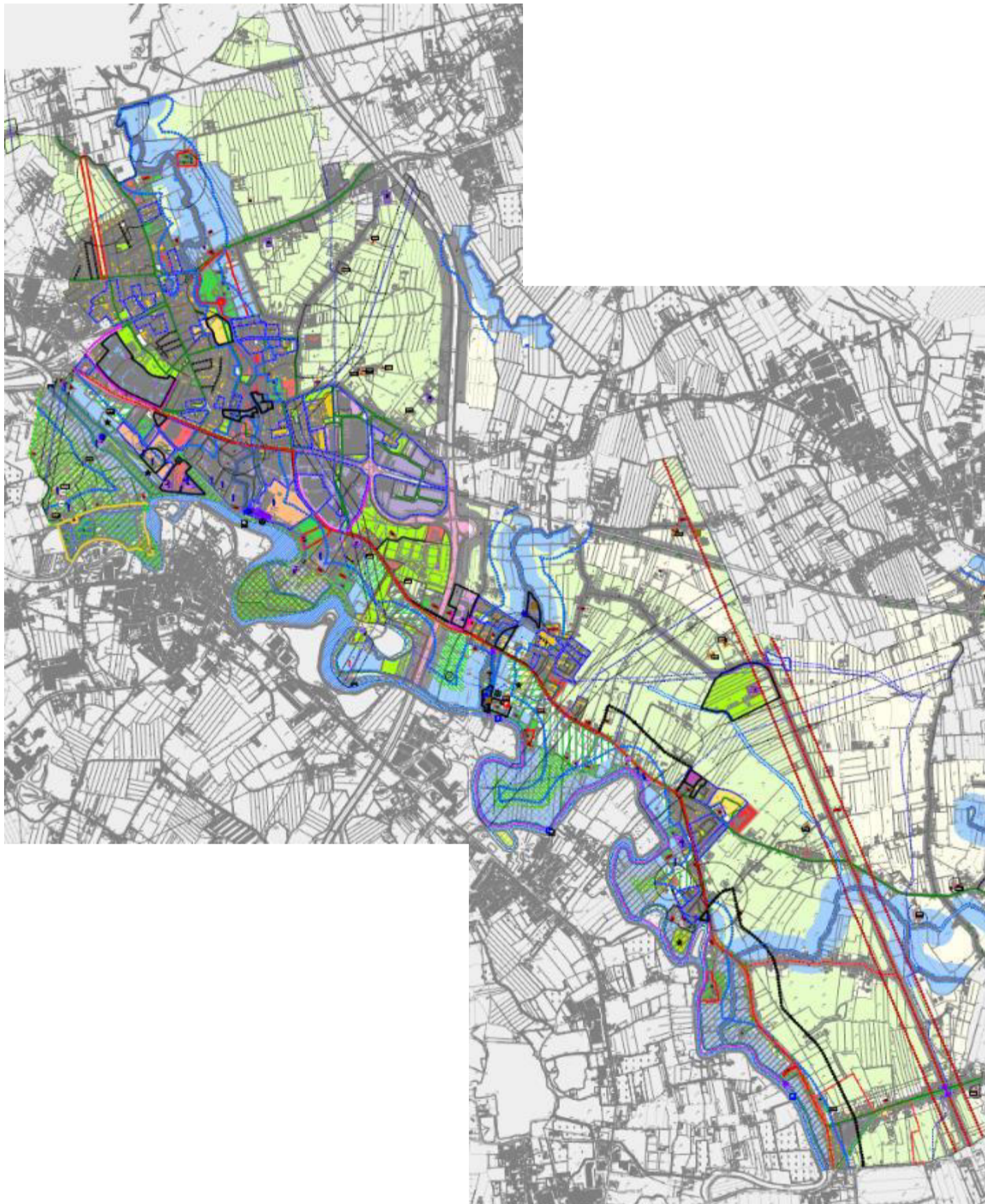


Figura 4-10: Estratti delle tavole della zonizzazione a 5000 con la legenda relativa all'art 46 delle NTO sulla mobilità.

Di seguito vengono riportati gli articoli presenti nelle NTO del PI che sono pertinenti con i temi trattati dal Piano Urbano del Traffico:

TITOLO VIII: SISTEMA DELLA MOBILITÀ

ART.46 CLASSIFICAZIONE AREE PER LA MOBILITÀ

DEFINIZIONE

1. *Le aree per la mobilità comprendono beni demaniali e/o privati costituenti il sedime delle infrastrutture per la mobilità, esistenti e di progetto.*
2. *Trattasi di aree costituenti il sedime della rete ferroviaria Treviso-Portogruaro e il sedime delle infrastrutture per la viabilità, esistenti e di progetto, classificate secondo una gerarchia, in analogia a quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada:*
 - a. *viabilità sovracomunale: sono le reti di importanza sovracomunale che si sviluppano esternamente ai centri abitati e sono destinate al traffico veloce di media lunga distanza. Fanno parte di questa categoria:*
 - i. *Autostrada A27 d’Alemagna;*
 - ii. *SR 53 “Postumia”;*
 - iii. *SR 89 “Treviso-mare”;*
 - b. *viabilità di collegamento: sono le strade di importanza sovracomunale che attraversano il territorio comunale e mettono in comunicazione i centri e sono destinate al traffico di media distanza. Fanno parte di questa categoria:*
 - i. *SP 64 “Zermanesa”;*
 - c. *viabilità comunale: sono le strade comunali con traffico di media e piccola distanza che si dipartono dalle precedenti e penetrano nei centri abitati;*
 - d. *viabilità locale: sono le strade infraquartiere realizzate all’interno delle lottizzazioni o dei piani attuativi che dalle precedenti si dipartono per servire i singoli agglomerati;*
 - e. *percorsi ciclabili e pedonali;*
 - f. *parcheggi;*
 - g. *distributori di carburanti e aree di servizio;*
 - h. *autorimesse ed officine per la riparazione ed il lavaggio degli autoveicoli;*
 - i. *servizi di trasporto e logistica.*

MODALITÀ DI INTERVENTO

3. *Le indicazioni di progetto risultanti nelle Tavv. di progetto del PI in ordine alle caratteristiche tecniche delle opere previste (percorsi pedonali, ciclabili, assi stradali, sezioni, raggi di curvatura, etc.), hanno carattere indicativo e saranno precisate nel progetto esecutivo delle opere stesse, sempre nel rispetto dei principi informativi del PI, anche con riferimento alle modalità costruttive contenute nel presente Articolo.*
4. *Salvo quanto previsto dagli elaborati di progetto del PI, sono sempre possibili interventi di adeguamento funzionale che comportino lievi modifiche di tracciato e di sezione anche per la realizzazione di piccole piazzole di sosta ed interscambio.*
5. *Fuori dai centri abitati e in tutte le zone soggette a PUA:*
 - a. *non sono ammessi nuovi accessi diretti dalle proprietà confinanti alla viabilità sovracomunale fatta salva la possibilità di specifica determinazione particolareggiata del PUA;*
 - b. *l'immissione dalle proprietà confinanti potrà aver luogo prioritariamente da strade laterali esistenti purché riconosciute idonee alla funzione specifica ovvero da piste di scorrimento confluenti in punti di interscambio opportunamente collocati in rapporto alle condizioni di visibilità ed ai flussi di traffico.*
6. *Rispetto al PI i PUA ed i progetti delle OOPP possono prevedere modifiche alla viabilità, che non costituiscono variante allo strumento urbanistico generale, se rientranti nelle seguenti fattispecie:*
 - a. *realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali e marciapiedi in affiancamento alla viabilità demaniale esistente;*
 - b. *realizzazione di nuovi parcheggi e piazzole di sosta;*
 - c. *definizione esatta dei tracciati e delle dimensioni della viabilità conseguente alla progettazione esecutiva di nuove sedi stradali e all’adeguamento delle esistenti;*

d. *realizzazione di nuove corsie di accelerazione e decelerazione;*

nel rispetto delle seguenti ulteriori condizioni:

- e. *il nuovo intervento e/o tracciato stradale di progetto dovrà avere una connessione oggettiva fisica e sostanziale con la strada prevista dal PI a tutela della quale la fascia di rispetto era stata istituita;*
- f. *la fascia di rispetto dovrà contenere interamente il nuovo intervento e/o tracciato stradale previsto dal progetto, sovrapponendosi ad esso.*
7. *Secondo quanto previsto dall’Art. 37 della LR 11/2004, e con le procedure di cui agli Artt. 13, 14 e 15 delle presenti NTO, sono consentite compensazioni che permettano ai proprietari di aree ed edifici oggetto di eventuale vincolo preordinato all’esproprio, di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche nella forma del credito edilizio di cui all’Art. 36 della LR 11/2004, su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica, previa cessione all’amministrazione procedente dell’area oggetto di vincolo.*
8. *Il PI individua gli immobili da sottoporre a vincolo preordinato all’esproprio nelle tavole di progetto del PI e disciplina il procedimento e le modalità di attribuzione e gestione del credito edilizio e/o di recupero di adeguata capacità edificatoria, secondo quanto previsto dagli indirizzi generali del PAT. I tracciati dei percorsi ciclo-pedonali di progetto evidenziati nella cartografia sono da ritenersi indicativi; la loro esatta definizione avverrà in sede di progetto esecutivo delle opere o in sede di PUA senza che ciò comporti variante al PI*

DIRETTIVE E PRESCRIZIONI

Strade

9. *Nuovi percorsi viari potranno essere realizzati recuperando tracciati di strade, sentieri, viottoli e simili, già presenti sul territorio.*
 10. *La sistemazione dei tracciati stradali di qualsiasi tipo e la realizzazione delle sedi viarie, e di ogni relativo manufatto, per tipi di materiali utilizzati e per metodi di impiego, deve essere compatibile con la morfologia del territorio investito ed in particolare, le sedi viarie devono essere realizzate sulla base dei seguenti criteri:*
 - a. *i manufatti devono essere modellati sull’andamento dei terreni riducendo per quanto possibile i rilevati, gli sbancamenti, i riporti e quant’altro possa degradare l’aspetto dei luoghi creare impedimento o alterazione al deflusso delle acque;*
 - b. *si dovrà tener conto delle visuali di interesse storico, naturalistico o paesaggistico predisponendo soluzioni adeguate a valorizzare la percezione;*
 - c. *dovranno essere considerate con priorità le necessità di traffico non automobilistico (pedonale, ciclabile, rurale) e se necessario, previste le relative corsie di circolazione, con andamenti altimetrici costanti e raccordi a pendenza ridotta;*
 - d. *dovranno essere risolti correttamente i problemi di:*
 - i. *sicurezza della circolazione, prevedendo l’attuazione coordinata dei provvedimenti riguardanti la segnaletica, l’installazione di dissuasori, la semaforizzazione, ove necessario, l’illuminazione, la sistemazione delle aree di servizio, l’abbattimento delle barriere architettoniche;*
 - ii. *inquinamento acustico a difesa degli insediamenti esistenti e previsti, agendo sui sistemi di gestione del traffico, organizzando la distribuzione e la tipologia degli edifici, adottando soluzioni particolari per ottenere la diffrazione ed effetti assorbenti anche mediante schermature vegetali (arboree e arbustive) disposte a sufficiente distanza;*
 - iii. *spazi per sosta autobus, biciclette e parcheggi, nonché prevedere la collocazione di cestini e cassonetti per l’immondizia.*
 11. *All’interno dei centri abitati è previsto l’uso di asfalti fonoassorbenti per la bitumatura del fondo stradale. Nei punti critici per la sicurezza pedonale e ciclabile potrà essere previsto l’uso di dissuasori di velocità.*
 12. *Nella realizzazione di slarghi, piazzali e spazi di sosta deve essere evitata la pavimentazione con materiali comportanti totale impermeabilizzazione dei suoli, e privilegiata l’utilizzazione di materiali lapidei o di mattoni.*
 13. *I manufatti di arredo stradale devono essere di norma realizzati in legno, ferro, mattoni e comunque inserirsi armonicamente nel contesto paesaggistico-ambientale (sia per forme che per uso di materiali e colori).*
 14. *Nelle zone agricole, lungo le strade comunali, provinciali e regionali gli accessi esistenti possono essere ampliati o spostati, solo se l’intervento vada in favore del miglioramento della sicurezza stradale, su parere favorevole dell’ente proprietario della strada.*
- ###### Parcheggi
15. *I parcheggi scoperti, sia pubblici che privati, da realizzare nel rispetto delle vigenti prescrizioni di legge nonché delle presenti NTO, devono di norma essere approntati:*
 - a. *utilizzando di norma materiali permeabili per le zone di sosta;*

- b. utilizzando manto di asfalto limitatamente alle corsie principali di manovra;
- c. ponendo a dimora alberi di alto fusto, appartenenti a specie autoctone o tradizionali;
- d. recintandone il perimetro con siepi;
- e. destinandone una congrua percentuale ai cicli, ponendo in opera opportune rastrelliere.

Piste ciclabili

- 16. I tracciati di piste ciclabili possono essere individuati con deliberazione del Consiglio Comunale, dovendosi per ciò, di norma recuperare tracciati viari esistenti, banchine stradali e/o marciapiedi non utilizzati e simili. La realizzazione degli interventi di cui al presente comma all'interno delle ZTO comprese nelle fasce di rispetto stradale, non costituisce Variante urbanistica.
- 17. La progettazione e realizzazione delle piste ciclabili dovrà rispettare quanto previsto nel DM LL.PP. 557/1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".
- 18. La realizzazione di percorsi ciclopeditoni fuori da sedi stradali e zone urbanizzate, dovrà essere eseguita con materiali naturali garantendo permeabilità ed adeguati drenaggi. In ambiente naturale sono espressamente vietati:
 - a. l'impiego di asfalto o calcestruzzo per la realizzazione del manto e sottofondo;
 - b. l'illuminazione pubblica, qualora non strettamente necessario;
 - c. parapetti e protezioni artificiali;
 - d. il tombamento di canali, collettori, fossi e simili.

ART. 47 – DISTANZE DALLE STRADE E DALLA FERROVIA

VIABILITÀ PRIMARIA E SECONDARIA DA VALORIZZARE NEL PARCO SILE

- 7. La viabilità primaria e secondaria da valorizzare sul piano funzionale e ambientale, come individuata nelle Tavv. di progetto del PI, è sottoposta alla seguente disciplina:
 - nelle fasce laterali sottoposte a vincolo stradale ai sensi della normativa vigente, non è ammessa alcuna nuova edificazione;
 - non è ammessa, ai sensi dell'Art. 23 del Nuovo Codice della Strada, la posa in opera di cartelli pubblicitari stradali come definiti al Titolo II, paragrafo III, Artt. 47 e segg. del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada. Si richiamano comunque le Circolari Regionali n. 5137/1992 e 4389/1993 e smi;
 - è ammessa lungo gli assi stradali l'installazione di cartelli indicatori e segnali stradali di tipo unificato, conformi al Programma di Intervento Fruibilità e quinte urbane che sarà predisposto dall'Ente Parco;
 - non è ammesso il tombinamento dei fossi laterali pertinenti il corpo stradale fatta salva la realizzazione di accessi strettamente necessari alla residenza e/o allo svolgimento di attività ove risulti dimostrata l'impossibilità di usufruire degli accessi esistenti: i manufatti da impiegarsi dovranno essere compatibili con la sezione idraulica ed avere caratteristiche formali e figurative tali da non essere in contrasto con l'immediato contesto;
 - è ammessa la razionalizzazione del percorso stradale, la creazione di accessi ed incroci attrezzati, il miglioramento delle caratteristiche geometriche delle sezioni critiche, etc., purché non ne derivino significative variazioni agli andamenti plano-altimetrici;
 - è fatto obbligo di conservare ed integrare le alberature stradali attraverso la predisposizione di piani organici per la reintegrazione del paesaggio originario delle strade alberate, intervenendo prioritariamente nelle aree a riserva naturale generale, ai fini di perseguire questo obiettivo. L'Ente Parco coordina le Amministrazioni interessate, attraverso la predisposizione dei relativi accordi di programma, individuando e predisponendo gli opportuni strumenti finanziari necessari (Art. 7 delle NdA del PA) e supportando le conseguenti azioni progettuali;
 - è ammesso il reimpianto di alberature stradali, al fine di conseguire i risultati di cui al punto precedente, in tutta l'area del Parco ed in quella contigua al Parco;
 - ogni intervento dovrà essere corredato di progetto di sistemazione paesaggistico-ambientale anche in conformità alle risultanze del programma di intervento n. 30, con particolare riferimento alla individuazione di adeguati corridoi faunistici;
 - ad eccezione delle zone di risorgiva nelle quali è vietato qualsiasi impianto di illuminazione, è ammessa la realizzazione di impianti di illuminazione purché inseriti in opere pubbliche o di interesse pubblico e corredati da uno studio che verifichi i limiti d'impatto delle sorgenti luminose sul sistema ambientale e la compatibilità delle nuove strutture con il contesto paesaggistico, in modo da garantire l'assenza di significative interferenze sulle componenti ambientali e sulla percezione del paesaggio, previa autorizzazione dell'Ente Parco e parere del Comitato Tecnico Scientifico.

Gli interventi del PUT non entrano in contrasto con il Piano degli interventi.

Gli estratti della zonizzazione del PI vengono riportati nel paragrafo 5.11.

Il PCCA Comunale (Il piano comunale di classificazione acustica)

Il Piano, approvato con la DCC n.38 del 30/11/2015, costituisce l'aggiornamento del precedente piano approvato nel 2003 con la DCC n.5.

Il piano è connesso al PUT, poiché questo si configura come lo strumento che divide il territorio in zone alle quali corrispondono limiti assoluti di livello sonoro per il rumore generato dalle strade, ferrovie, aeroporti.

La tavola definitiva della zonizzazione, come si può vedere nella tavola sottostante, definisce come aree sensibile al rumore (in parte veicolare) poste in fascia 1 e 2, quelle attinenti ai territori ricadenti nelle aree nucleo della rete ecologica del PAT e ricadenti all'interno dei SIC/ZPS oltre che al territorio del Parco Regionale del fiume Sile.

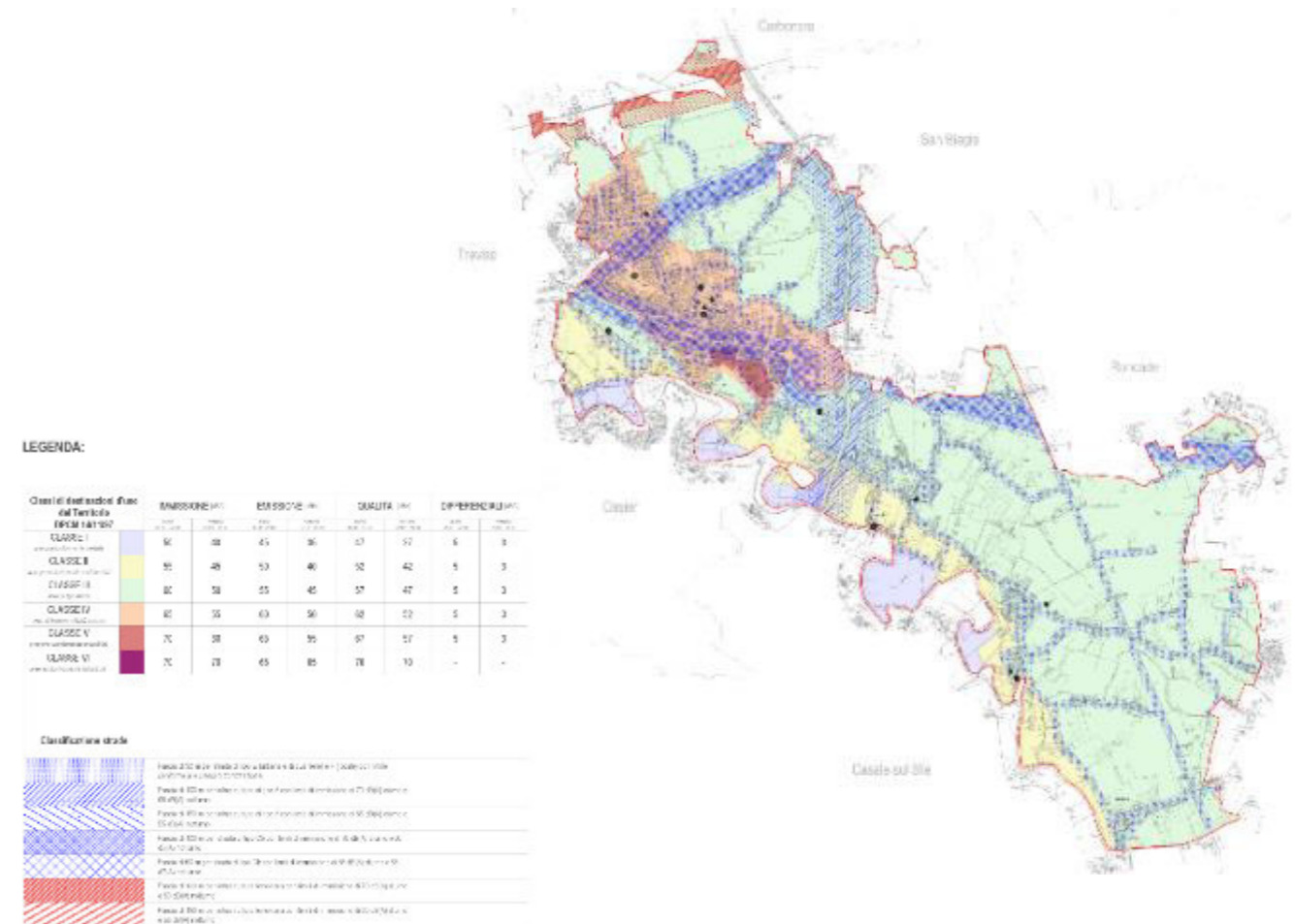


Figura 4-11: Tavola classificazione acustica del comune di Silea; fonte PCCA Silea 2015.

Di seguito vengono riportati gli indirizzi normativi generali indicati dalla relazione di aggiornamento del PCCA:

CAP.3.3 LA NUOVA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

Aree di classe I e II

Sono state poste in queste classi tutte le aree relative all'ambito del sistema fluviale del Parco del Sile (definizione del PAT), ovvero le zone territoriali di tipo R (riserva naturale generale del PRG), anche in osservanza di quanto presente nelle aree dei comuni contermini. L'attribuzione di tali classi all'ambito del fiume Sile, oltre che per coerenza con quanto riportato nei disposti normativi di indirizzo, è volto anche a sottolineare l'importanza della tutela degli ecosistemi dall'inquinamento acustico così come definito all'art. 2 della Legge 447/95, associando tale territorio a quello che il PAT definisce "Ambito del sistema ambientale fluviale"

Aree di classe III

Sono state poste in questa classe in generale tutte le aree agricole e le zone territoriali di tipo E (destinate ad usi agricoli) superando l'enorme frammentazione pregressa ed associando tale territorio a quello che il PAT definisce "Ambito del sistema ambientale della pianura". La classe III risulta essere, quindi, la più estesa del territorio comunale, vista la sua conformazione.

Aree di classe IV

Sono state poste in questa classe le aree del centro abitato identificate come zone A, B e C (di cui al PRG) ovvero zone residenziali, agglomerati urbani, totalmente o parzialmente edificati e parzialmente anche gli ambiti di sistema insediativo/produttivo (definizione del PAT).

Aree di classe V

In questa classe, infine, sono state inserite le aree facenti capo all'ambito insediativo/produttivo e le zone di tipo D (zone industriali, artigianali, commerciali, direzionali e rurali, le parti di territorio destinate a nuovi insediamenti per impianti industriali, terziari o ad essi assimilati).

Non sono state stabilite aree esclusivamente industriali (Classe VI) e le unità produttive "fuori zona" sono state attribuite alla Classe prevalente del territorio in cui sono inserite.

Infatti, non è pensabile definire una Classe per singolo insediamento e, comunque, ciò è escluso dalla D.G.R.V. n. 4313 che impone di evitare una zonizzazione troppo frammentata. Inoltre i mutamenti del tessuto produttivo avvenuti negli ultimi anni, che hanno visto la permanenza di poche realtà di tipo produttivo (p.e. Cuboxal, Pebo e Comas), localizzate nell'area adiacente alla Treviso Mare in prossimità di realtà abitative e commerciali, hanno sostanzialmente giustificato la scelta di non identificare aree in classe VI ma in classe V.

CAP.3.5 RUMORE STRADALE

Per le infrastrutture stradali, come già per le ferrovie, è stato introdotto il concetto di "fascia di pertinenza acustica", in cui verificare il rispetto dei limiti di immissione codificati in relazione alla tipologia di strada.

Sulla base della classificazione funzionale delle strade sono stati attribuiti alle medesime i limiti di cui al D.P.R. 30.03.2004 n. 142 che sono riassunti nella tabella che segue.

Per i ricettori situati all'interno delle suddette fasce vengono definiti i nuovi valori limite di immissione.

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI AFFINI ACUSTICI (secondo Norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e riposo		Altri Ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - Autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbana di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. 14/11/97 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge 447/95			
F - locale		30				

Figura 4-12: limiti delle infrastrutture stradali di cui al D.P.R. 30.03.2004 n. 142 (strade esistenti)

Il PUT non introduce nuove infrastrutture viabilistiche e prevede interventi sulla mobilità ciclopedonale, per la moderazione e fluidificazione del traffico, nonché per la messa in sicurezza. Tali interventi quindi non andranno ad incrementare le emissioni acustiche generate in corrispondenza delle infrastrutture.

5 STATO DI FATTO DELLE COMPONENTI INTERESSATE

Di seguito si riporta una breve analisi territoriale ed ambientale a livello comunale al fine di inquadrare gli ambiti che saranno oggetto di valutazione.

5.1 Inquadramento territoriale

Il territorio del Comune di Silea, posto sulla porta Est della Città di Treviso, si estende su una superficie di 18,74 Km² e al 31 dicembre 2021 ha una popolazione di 10.2019 abitanti (dati ISTAT), ripartita tra il capoluogo e le frazioni di Lanzago, Cendon e Sant'Elena.

Sotto il profilo amministrativo il Comune confina a Nord con il comune di Carbonera, ad Est con i Comuni di San Biagio di Callalta e di Roncade, a Sud e Sud-Ovest con quelli di Casale sul Sile e Casier, e ad Ovest con il Comune di Treviso. Il limite sud-occidentale del territorio comunale è delimitato dal Fiume Sile.

L'assetto urbanistico è ben riconoscibile nel capoluogo e nelle frazioni, il cui sviluppo si è attestato lungo le principali direttrici del sistema della mobilità: la strada regionale n. 53 "Postumia" separa i centri di Lanzago (a Nord) e Silea (a Sud), la strada regionale n. 89 "Treviso-Mare" rappresenta la "barriera" su cui si è attestato lo sviluppo insediativo a Sud del capoluogo comunale, mentre oltre l'asse autostradale la strada provinciale n. 113 "Sinistra Sile" funge da "cerniera" tra i centri di Cendon e Silea, ubicati in posizione più defilata e inseriti nell'ambito fluviale del Sile, di interesse paesaggistico. I principali assi infrastrutturali si configurano anche come gli elementi attrattori di funzioni produttive e terziarie, che si sono attestate in prevalenza lungo la "Treviso-Mare" e si stanno progressivamente consolidando in prossimità del casello autostradale di Treviso Sud.

5.2 Clima

Il comune di Silea è ubicato nella parte centro-meridionale della pianura Veneta, il suo clima risulta pertanto di tipo subcontinentale con inverni relativamente rigidi ed estati calde con elevata probabilità di fenomeni temporaleschi. Le stagioni intermedie sono in generale caratterizzate dal prevalere di perturbazioni atlantiche e mediterranee.

Dal punto di vista delle temperature i mesi invernali compresi tra novembre e marzo non presentano temperature particolarmente rigide, con valori minimi che scendono al massimo di qualche grado sotto lo zero termico e con le medie mai sotto lo zero in tutti i mesi dell'anno. Per quanto riguarda le massime, i valori più alti si presentano tra i mesi di giugno, luglio e agosto dove si superano i 30 gradi C.

La precipitazione media annua a Silea si può considerare attestata tra 800 e 1000 mm. Il picco di precipitazioni si presenta nei mesi di aprile-maggio, seguiti da novembre e dicembre.

L'elemento determinante, anche ai fini della diffusione degli inquinanti, è la scarsa circolazione aerea tipica del clima padano, con frequente ristagno delle masse d'aria specialmente nel periodo invernale.

5.3 Qualità dell'aria

Le informazioni sul clima del comune sono estratte dal sito dell'ARPAV, in particolare dalla elaborazione creata con la campagna di Monitoraggio della qualità dell'Aria attuata tra il 2019 ed il 2021, tra il 20-29 Maggio 2016 (campagna estiva) e tra il 15/11-21/12 (Campagna invernale) dell'anno 2016.

Attualmente la rete di monitoraggio della qualità dell'aria, gestita da ARPAV, risulta costituita da 43 stazioni di misura, di diversa tipologia (traffico, industriale, fondo urbano e fondo rurale). Sul territorio comunale di Silea non sono presenti stazioni fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria; le più prossime sono le stazioni di background e traffico di Treviso.

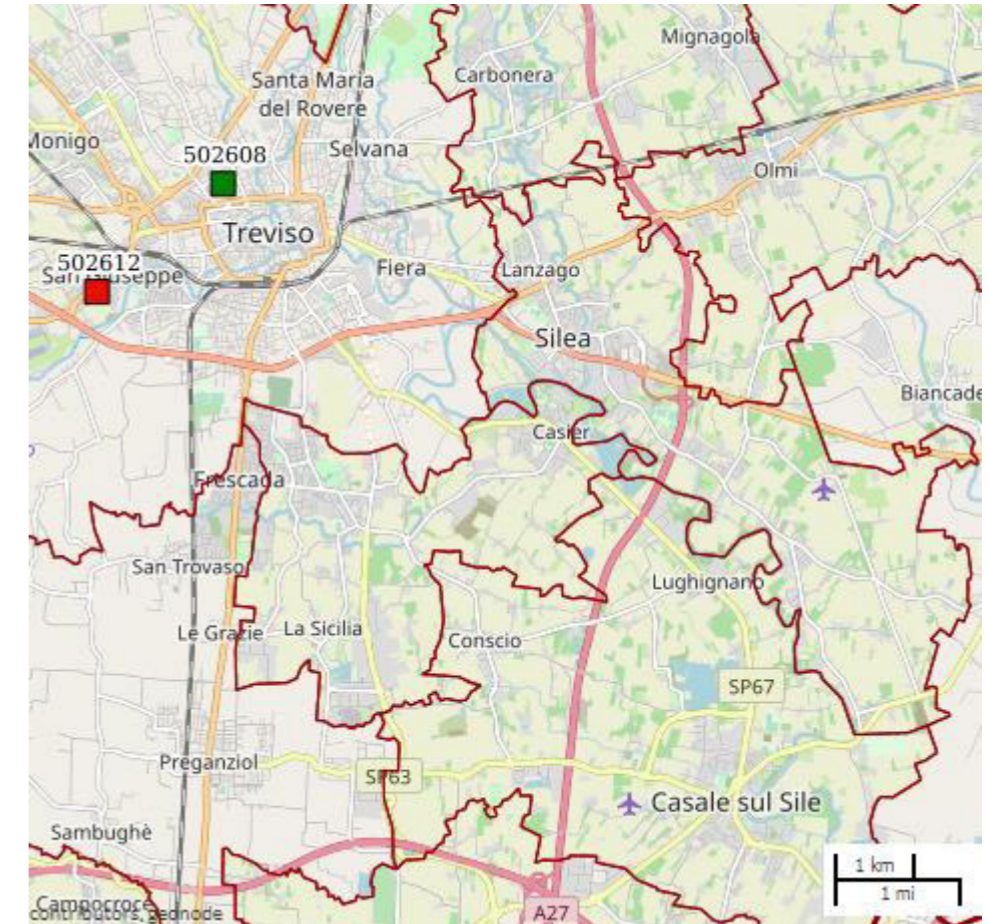


Figura 5-1: Localizzazione stazioni di monitoraggio Aria – Fonte: ARPAV "https://gaia.arpa.veneto.it/maps/268/view"

Campagna 2019 – 2021

Fonte: <https://www.arpa.veneto.it/arpav/chi-e-arpav/file-e-allegati/dap-treviso/aria/dap-treviso-campagne-di-monitoraggio-qualita/comune-di-silea>

La campagna di monitoraggio si è svolta su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Silea in un periodo invernale, dal 22 novembre 2019 al 08 gennaio 2020, e in un periodo estivo, dal 11 agosto al 27 settembre 2021, al fine di garantire una maggiore rappresentatività delle informazioni acquisite.

Il monitoraggio è stato effettuato con una stazione mobile dotata di analizzatori in continuo per il campionamento e la misura degli inquinanti chimici individuati dal DLgs 155/2010 che ne fissa i limiti. In particolare è stata effettuata la misura di monossido di carbonio (CO), anidride solforosa (SO₂), biossido di azoto (NO₂), ossidi di azoto (NO_x), ozono (O₃), polveri PM₁₀. Sul PM₁₀ sono stati poi determinati gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA), tra cui il benzo(a)pirene tramite analisi di laboratorio. Sono stati inoltre utilizzati campionatori passivi per la determinazione del benzene.

Il territorio comunale oggetto di valutazione è classificato, in base alla zonizzazione del Veneto (DGRV 1855/2020), in zona "Agglomerato TV".

Il sito di misura è stato allestito in via Roma in prossimità della scuola primaria Vivaldi, coordinate GBO Est: 1757126 Nord: 5060872. L'area monitorata è di tipo "traffico urbano" TU, ossia ubicata in posizione tale che il livello d'inquinamento risulta influenzato prevalentemente da emissioni da traffico provenienti da strade limitrofe con intensità di traffico medio alta. Con l'obiettivo di proporre un confronto con una realtà monitorata in continuo, ove disponibile, si è fornita l'indicazione dei valori medi registrati nel medesimo periodo presso le stazioni fisse di riferimento di Treviso – via Lancieri di Novara di tipologia di fondo urbano FU, e Treviso – Strada Sant'Agnese di tipologia di traffico urbano TU.

Risultati

Inquinanti non critici

Premesso che la campagna di monitoraggio svolta a Silea fornisce informazioni relative a un periodo limitato di tempo e non può essere considerata rappresentativa di un intero anno di monitoraggio, per quanto riguarda gli inquinanti CO, SO₂, NO₂ e benzene le concentrazioni rilevate non evidenziano criticità nel sito considerato.

Inquinanti critici

Come in buona parte del territorio provinciale, ma anche regionale, a Silea risultano parametri critici l'O₃, PM₁₀ e benzo(a)pirene. L'O₃ ha superato l'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana in 5 giornate durante il monitoraggio eseguito nel periodo estivo. Il PM₁₀ ha superato il valore limite giornaliero per la protezione della salute umana per 12 giorni su 89 complessivi di misura. La concentrazione media dell'inquinante è risultata compresa tra quella rilevata nello stesso periodo a Treviso – via Lancieri di Novara FU e Treviso – Strada Sant'Agnese TU. La concentrazione media di benzo(a)pirene è risultata inferiore a quella rilevata presso la stazione di riferimento di Treviso – via Lancieri di Novara dove si ricorda si è osservato sia nel 2019 che nel 2020 il superamento del valore obiettivo annuale previsto dalla norma. Situazione meteo L'analisi delle condizioni favorevoli alla dispersione degli inquinanti nel corso del monitoraggio evidenzia la prevalenza di condizioni poco dispersive. Le condizioni molto favorevoli alla formazione di ozono si sono verificate in circa il 15% delle giornate di monitoraggio.

Campagne precedenti

A Silea è stata effettuata una campagna di monitoraggio eseguita con stazione rilocabile posizionata in Via Don Minzoni presso la sede municipale; la stazione ha monitorato: monossido di carbonio (CO), anidride solforosa (SO₂), biossido di azoto (NO₂), ossidi di azoto (NO_x), ozono (O₃), benzene (C₆H₆), polveri (PM_{2.5}).

Durante le campagne eseguite non sono stati rilevati valori superiori ai limiti di legge previsti dal D.Lgs 155/2010 per gli inquinanti determinati Benzene, CO, SO₂ e NO₂. Per quanto riguarda l'inquinante O₃ sono stati rilevati alcuni superamenti dell'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana di 120 µg/m³ previsto dal D.Lgs 155/2010.

Per quanto riguarda l'inquinante PM₁₀ si sono osservati superamenti del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m³ previsto dal D.Lgs. 155/2010 da non superare per più di 35 volte l'anno. I dati di PM₁₀ e PM_{2.5} sono stati confrontati con quelli rilevati nel medesimo periodo presso la stazione fissa di Treviso via Lancieri di Novara (stazione di background urbano). Allo scopo di verificare il rispetto dei limiti di legge previsti dal D.Lgs. 155/2010 per il PM₁₀ e PM_{2.5}, è stata utilizzata una metodologia di calcolo elaborata dall'Osservatorio Regionale Aria di ARPAV.

L'applicazione della metodologia di stima, utilizzando come stazione di riferimento quella di Treviso – via Lancieri di Novara, ha evidenziato per il PM₁₀ il rispetto del Valore Limite annuale di 40 µg/m³ e il rischio di superamento del Valore Limite giornaliero di 50 µg/m³ per più di 35 volte l'anno. La medesima metodologia applicata al parametro PM_{2.5} ha evidenziato il rischio di superamento del Valore Limite annuale di 25 µg/m³.

La determinazione di IPA sui PM₁₀, ed in particolare di Benzo(a)Pirene, ha evidenziato la presenza di concentrazioni leggermente inferiori a quelle determinate negli stessi periodi presso la stazione fissa di Treviso – via Lancieri di Novara. Si ricorda che per il B(a)P l'Obiettivo di Qualità annuale è di 1.0 ng/m³ prefissato dal D.Lgs. 155/2010; tale valore è stato superato presso la centralina di Treviso ogni anno dal 2009 al 2013 e dal 2015 al 2016 mentre è stato rispettato nell'anno 2014 grazie alle particolari condizioni meteorologiche che sono state particolarmente favorevoli alla dispersione degli inquinanti. Nell'anno 2016 il valore Obiettivo per il benzo(a)pirene è stato superato presso la stazione fissa di Treviso con un valore medio annuale di 1.7 ng/m³.

L'Indice di Qualità dell'aria durante il periodo di campionamento permette di rappresentare sinteticamente lo stato di qualità dell'aria. Il calcolo di tale indice per la campagna eseguita a Silea ha evidenziato che la maggior parte delle giornate si sono attestate sul valore di qualità dell'aria "accettabile".

5.4 Idrosfera

Le informazioni sull'idrografia del comune sono state prelevate dalle relazioni del Piano delle Acque, dal PAT e, quando possibile, sono state aggiornate con dati reperiti dal sito dell'ARPAV.

Secondo quanto indicato dal Piano di Tutela delle Acque della Regione Veneto il Comune di Silea è compreso all'interno del bacino del Fiume Brenta – Bacchiglione sottobacino N003/02 "Agnò Guà Fratta Gorzone" e N003/03 "Bacchiglione". Del sottobacino Agno-Guà-Fratta-Gorzone fa parte la pianura occidentale del Comune in cui si trovano il fiume Guà e il torrente Poscola. Mentre nel Sottobacino Bacchiglione rientrano le aree collinari e la pianura ad est del territorio.

Principale elemento del sistema idrografico presente in ambito comunale è il fiume Sile, questo è un fiume di risorgiva alimentato da acque che affiorano al piede del grande materasso alluvionale formato dalle conoidi del Piave e del Brenta. Il fiume nasce a Casacorba, frazione di Vedelago in provincia di Treviso e compie un percorso di 95 km per sfociare nella Laguna di Venezia e nel mare Adriatico. Il corso del Sile interessa una parte estesa della pianura trevigiana ed in misura minore aree ricadenti nella provincia di Padova e nella provincia di Venezia. Procedendo da W verso E e poi verso S, i comuni attraversati dal corso d'acqua sono, nell'ordine: Vedelago, Piombino Dese, Morgano, Istrana, Quinto di Treviso, Treviso, Silea, Casier, Casale, Quarto d'Altino, Roncade. Più a valle il Sile continua in provincia di Venezia, toccando i territori dei comuni di Musile di Piave, di Venezia e di Jesolo.

La zona delle sorgenti, compresa nel Parco regionale del Sile, è una delle più importanti riserve ambientali del Veneto, residuo dell'antica palude che arrivava fino alle porte di Treviso e bonificata a partire dal 1.600. Il fiume è alimentato, fino a Treviso, da pozze di risorgiva, dette fontanili, che ricoprono un'area di circa 8x22 km, dando origine a diversi piccoli affluenti, come la roggia Corbetta, la roggia del Palù, il canale Piovega, la fossa Storta e il Siletto. Dopo l'attraversamento della città di Treviso il Sile riceve gli apporti idrici di numerosi corsi di risorgiva, tra cui in sinistra orografica il rio Piovensan, i fiumi Storga, Limbraga, Melma, Nerbon e Musestre, in destra orografica dei fiumi Dosson e Bigonzo che a sud del fiume drenano la zona di pianura compresa tra lo Zero-Dese e il Sile. La portata del Sile è alimentata anche dalle acque irrigue, prevalentemente provenienti dal Piave attraverso la fitta rete di canali artificiali di irrigazione e di scolo di tutta l'area che si estende tra il Montello ed il Sile stesso.

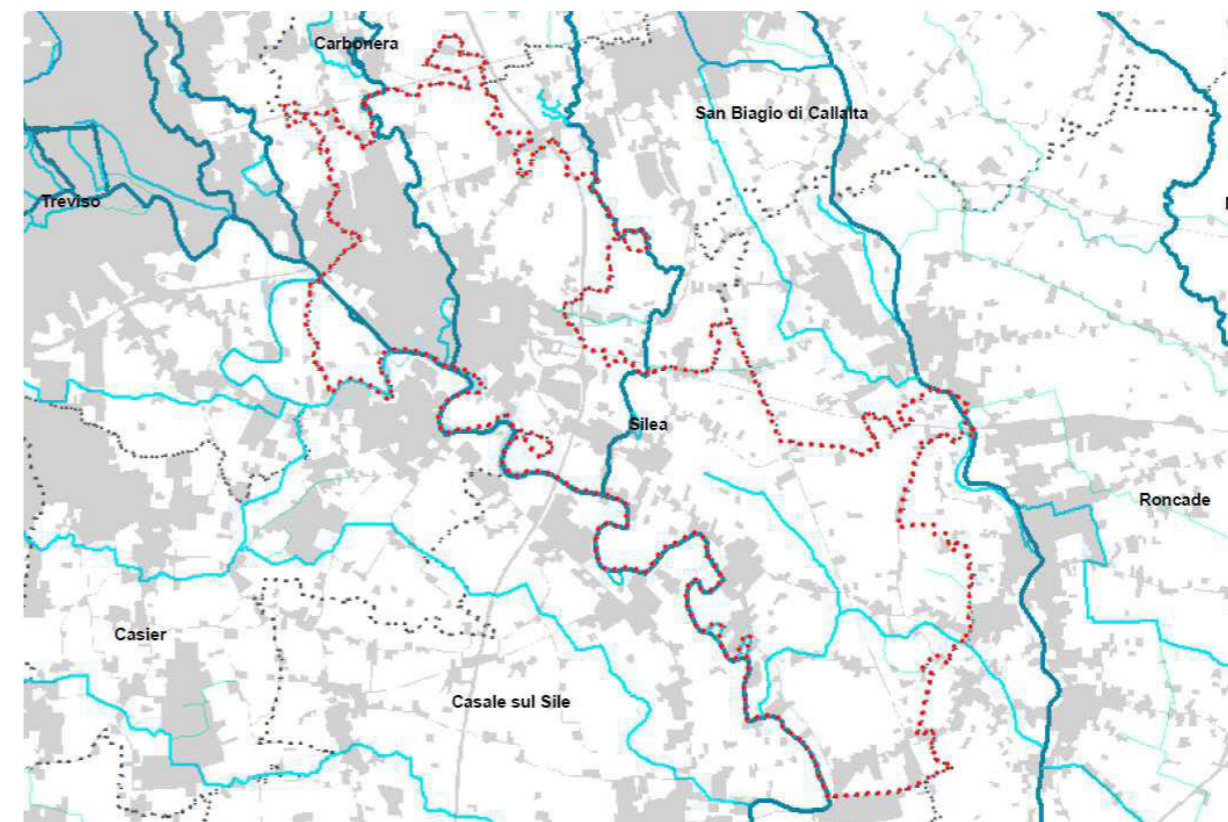


Figura 5-2: Rete idrografica principale del territorio comunale di Silea

Il fiume Sile presenta un regime di portata idrica pressoché costante durante l'arco dell'anno; il rilevamento eseguito in località Casier per il periodo 1924-1963, fornisce un valore medio annuo di 54 m³/sec. Le portate di massima piena del Sile a Casier, determinate su base statistica, sono invece dell'ordine di 140 m³/s circa per un evento centenario.

Qualità dei corpi idrici:

Tabella 13-9. Classificazione dell'indice LIM nel bacino del fiume Sile – Anno 2022

Provincia	Sito	Corso d'acqua	75° percentile Azoto Ammoniacale mg/l	punti N-NH4	75° percentile Azoto Nitrico (N) mg/l	punti N-NO3	75° percentile Fosforo totale (P) mg/l	punti P	75° percentile BOD5 a 20 °C mg/l	punti BOD5	75° percentile COD mg/l	punti COD	75° percentile Ossigeno disc % sat O2 (100-OD%)	punti % sat O2	75° percentile Escherichia coli ufc/100 ml	punti E. coli	SOMME (LIM)	CLASSE LIM
TV	66	F. SILE	0,13	20	6,0	10	0,04	80	1,5	80	8	40	20	40	2842	20	290	2
TV	330	F. BOTTENIGA	0,09	40	2,2	20	0,03	80	2,1	80	9	40	7	80	10032	10	350	2
TV	79	F. SILE	0,12	20	4,9	20	0,03	80	1,8	80	3	80	9	80	3410	20	380	2
TV	333	F. MELMA	0,62	10	1,9	20	0,12	40	2,0	80	7	40	15	40	2145	20	250	2
TV	335	F. MUSESTRE	0,41	20	1,5	40	0,08	40	2,3	80	11	20	20	40	12288	10	250	2
TV	329	F. SILE	0,13	20	3,7	20	0,05	80	1,2	80	3	80	11	40	935	40	360	2

1- Elevato 2- Buono 3- Sufficiente 4- Scadente 5- Pessimo

Qualità delle acque sotterranee

La regione Veneto, con il DGR n. 1626 del 19 novembre 2015, ha approvato la classificazione dello stato quantitativo dei corpi idrici sotterranei presentati dal Piano di Tutela delle Acque Regionale; Il comune di Silea ricade nell'ambito del corpo idrico sotterraneo 26 MPSP "Media Pianura tra Sile e Piave".

Il monitoraggio del corpo idrico sotterraneo 26 MPSP "Media Pianura tra Sile e Piave". avviene attraverso 4 pozzi freatici : a Breda di Piave, a Maserada di Piave, a San Biagio di Callalta e a Casale sul Sile.

La qualità delle acque sotterranee può essere influenzata sia dalla presenza di sostanze inquinanti attribuibili principalmente ad attività antropiche, sia dalla presenza di sostanze di origine naturale (ad esempio ione ammonio, ferro, manganese, arsenico,) che possono compromettere gli usi pregiati della risorsa idrica.

Lo stato delle acque sotterranee è l'espressione complessiva dello stato di un corpo idrico sotterraneo, determinato dal valore più basso del suo stato quantitativo e chimico.

Il Rapporto sulla Qualità delle acque sotterranee 2022 (fonte: <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/acque-interne/rapporti-sotterranee>) evidenzia i seguenti risultati per il corpo idrico sotterraneo Media Pianura tra Sile e Piave.

Tabella 3: Sintesi della valutazione dei superamenti per corpo idrico sotterraneo. Numero di punti con qualità buona e scadente per corpo idrico sotterraneo (GWB)

GWB	Nome corpo idrico	Buona	Scadente	Totale
MPSP	Media Pianura tra Sile e Piave	3	0	3

In tabella 11 e riportata la qualità chimica per il 2022. Il punto è classificato come buono (B) se sono rispettati gli standard di qualità ed i valori soglia per ciascuna sostanza controllata, scadente (S) se uno o più valori sono superati.

Legenda: ○ = ricercate, ma entro standard di qualità (SQ)/VS; ● = superamento SQ/VS; Q = qualità; NO₃=nitrati; pest = pesticidi; VOC= composti organici volatili; Me = metalli; Ino= inquinanti inorganici; Ar=composti organici aromatici; ClB= clorobenzeni; Pfas=composti perfluorurati, sostanze = nome/sigla delle sostanze con superamento SQ/VS.

Tabella 11: Qualità chimica

Prov. - Comune	Cod	Q	NO ₃	Pest	VOC	Me	Ino	Ar	ClB	Pfas	Sostanze
TV - Breda di Piave	816	B	○	○	○	○	○	○	○	○	
TV - Casale sul Sile	117	B	○	○	○	○	○	○	○	○	
TV - Maserada sul Piave	781	B	○	○	○	○	○	○	○	○	
TV - San Biagio di Callalta	809	B	○	○	○	○	○	○	○	○	

Tabella 12: Nitrati: risultati del test di Mann-Kendall ($\alpha = 0.05$). Legenda: n=numero dati; n.cen=numero dati <LQ; S=statistica di Mann-Kendall, sen.sl=pendenza della retta col metodo di Theil (Sen) in mg L⁻¹ anno⁻¹. Trend statisticamente significativo se p-value<0,05

Prov.- Comune	Cod.	n	n.cen	S	sen.sl	p-value	trend
TV - Casale sul Sile	117	15	0	-69	-1,4	<0.001	decescente ↓
TV - Maserada sul Piave	781	15	0	-59	-0,36	0.004	decescente ↓

Si riportano di seguito i dati di qualità chimica relativi al 2019.

Qualità Chimica puntuale delle acque sotterranee nel 2019			
Cod.	comune	Qualità	parametri con concentrazione media annua superiore agli standard numerici del DLgs 152/2006 smi
S783	Breda di Piave	buona	
S781	Maserada sul Piave	buona	
S809	San Biagio di Callalta	scadente	pesticidi totali, ione ammonio, metolachlor esa, dimetomorf
S117	Casale sul Sile	scadente	metolachlor esa

Tabella 5-1:Qualità chimica puntuale delle acque sotterranee nel 2019. Fonte ARPAV

Stato quantitativo

Un corpo idrico sotterraneo ha uno stato quantitativo buono se il livello/portata di acque sotterranee è tale che la media annua dell'estrazione a lungo termine non esaurisce le risorse; il sito dell'ARPAV dice che "Gli obiettivi relativi allo stato quantitativo sono chiari: assicurare un equilibrio tra le estrazioni e la ricarica delle acque sotterranee. Meno chiara è la metodologia da seguire per valutare questo stato di equilibrio... In assenza del bilancio idrico, per i complessi idrogeologici alluvionali, un importante indicatore del grado di sfruttamento dell'acquifero è l'andamento nel tempo del livello piezometrico (tabella 4 allegato 3 D.Lgs 30/2009). Se l'andamento nel tempo del livello piezometrico è positivo o stazionario, lo stato quantitativo del corpo idrico è definito buono."

Purtroppo per mancano i Diagrammi piezometrici, nella relazione sulla qualità delle acque sotterranee, per le quattro stazioni ed è per questo motivo che non è possibile definire lo stato quantitativo.

5.5 Suolo e sottosuolo

Il territorio del comune si colloca al passaggio tra la media e la bassa pianura veneta formata in tempi geologicamente recenti dall'accumulo di materiali di origine glaciale e fluvioglaciale trasportati dai fiumi Piave e Brenta in uscita dalle valli alpine, che formarono grandi conoidi alluvionali legate le une alle altre; inoltre, buona parte del territorio centro meridionale del comune si colloca a Sud del limite meridionale delle risorgive.

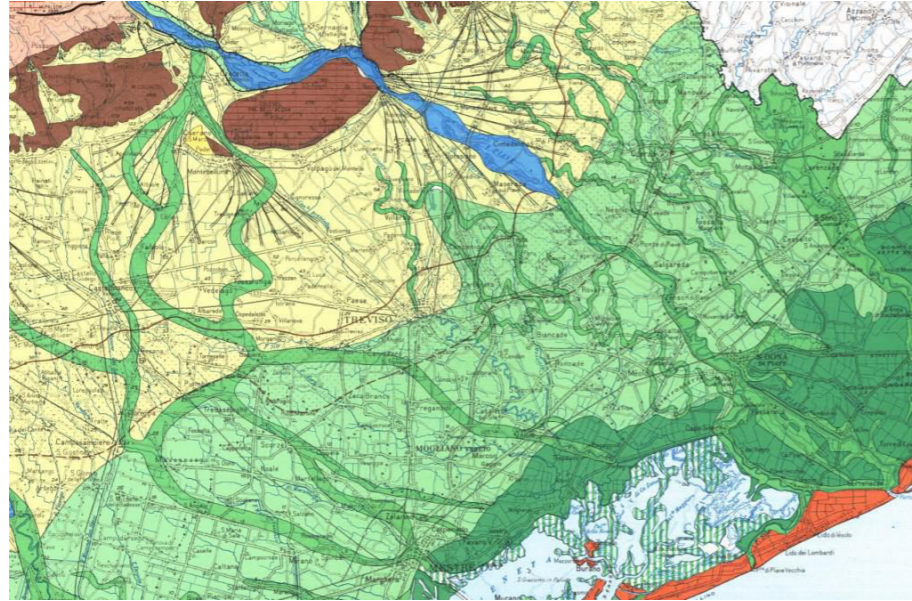


Figura 5-4: Stralcio della carta geomorfologica del Veneto

Le quote estreme naturali sono comprese tra i 14,5 m s.l.m. nel margine più a nord e la quota di circa 2 m s.l.m. nell'estremità sud-orientale all'interno dell'alveo del Fiume Sile.

Litologia

Come testimoniato nella carta Geolitologica del PAT, i terreni presenti nel territorio comunale sono principalmente composti da materiali alluvionali, fluvioglaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente limo-argillosa o sabbiosa.

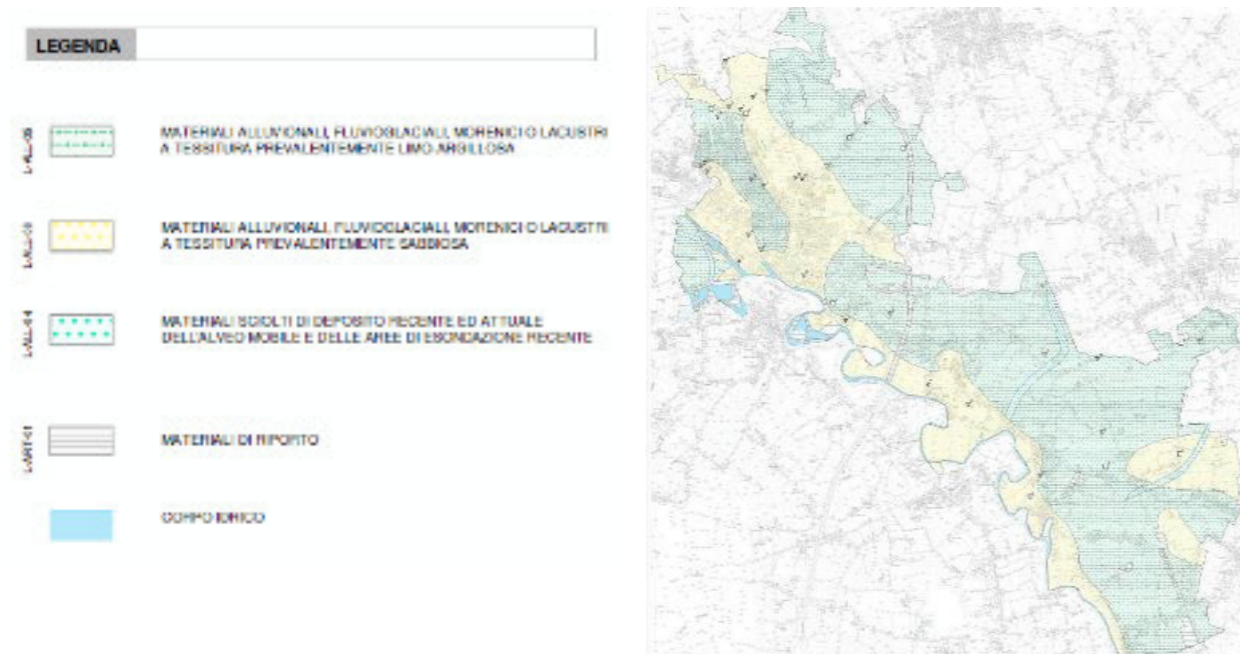


Figura 5-5: estratto Carta Geolitologica del PAT

La carta dei suoli del Veneto in scala 1:250000, fonte relativamente recente visto il suo recente aggiornamento del 2018, conferma l'indagine geolitologica effettuata dal PAT; infatti, questa riporta tre litologie dominanti presenti nel territorio comunale:

- BA3.2: Suoli in aree depresse della pianura alluvionale di origine fluvioglaciale, formati da argille e limi, da fortemente a estremamente calcarei.
- BR4.8: Suoli della pianura alluvionale indifferenziata, formati da limi, da molto a estremamente calcarei.
- BA2.4: Suoli della pianura alluvionale indifferenziata di origine fluvioglaciale, formati da limi, da fortemente a estremamente calcarei.

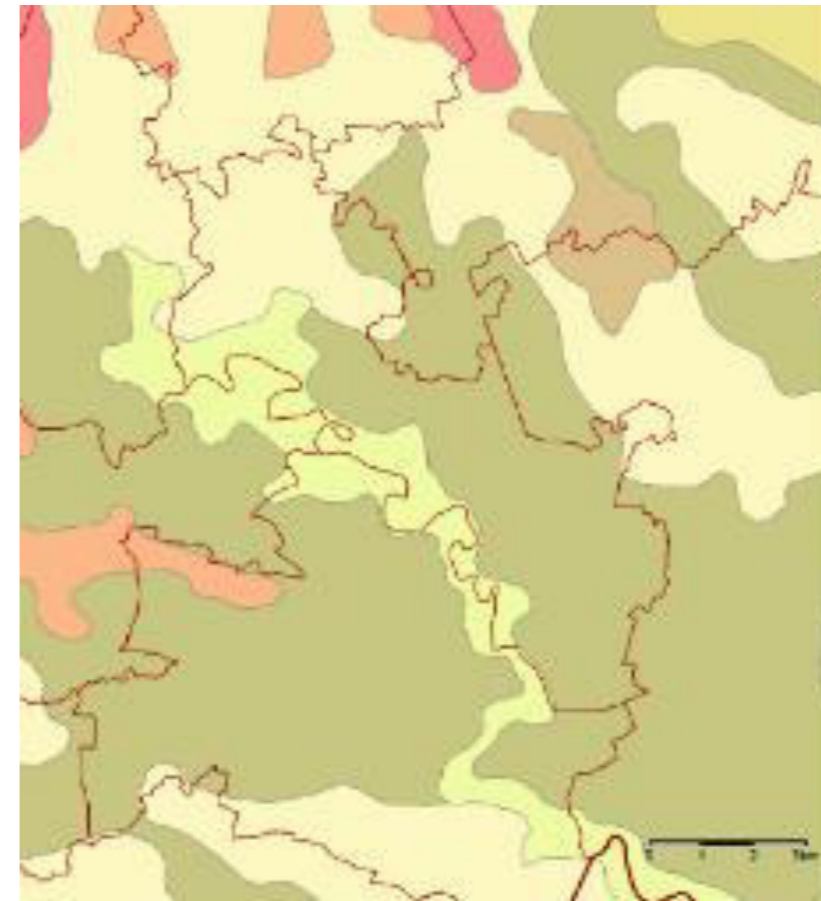


Figura 5-6: Estratto della carta dei suoli del Veneto in scala 1:250000; in verde scuro è presentata l'unità BA3.2, in verde chiaro BR4.8 e in bianco per la l'unità BA2.4. Fonte ARPAV.

Cave, discariche e siti contaminati

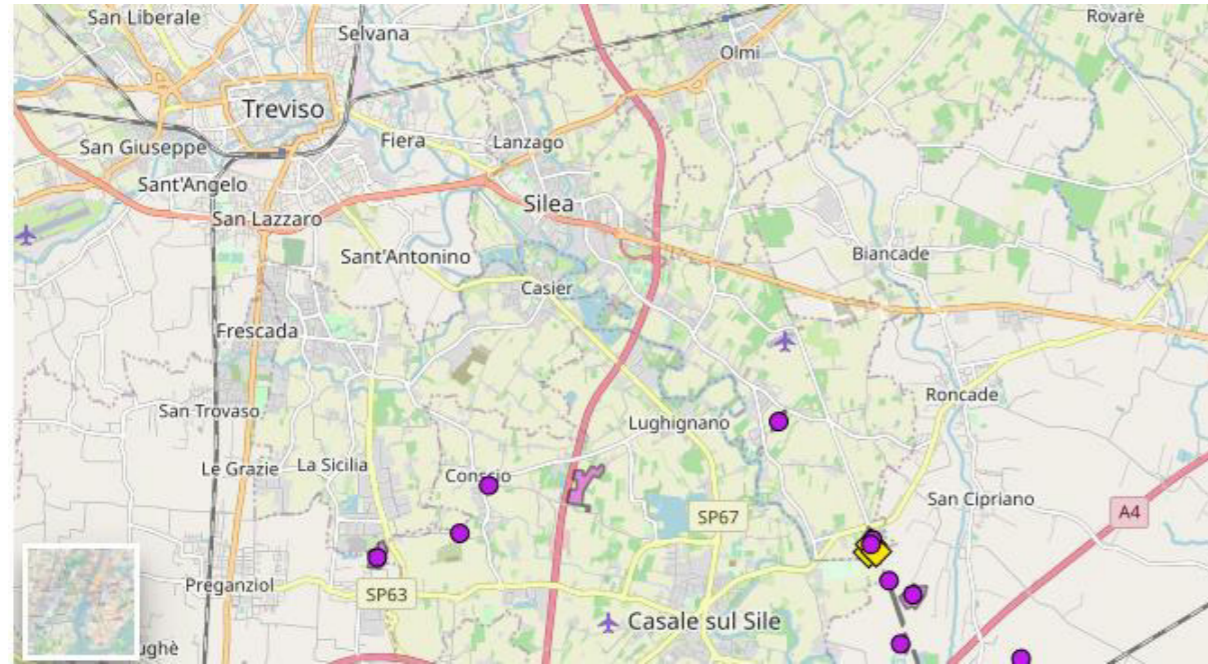
- Discariche

Come riportato nel Rapporto Preliminare della VAS del PAT di Silea in Provincia di Treviso nel 2005 erano presenti 3 discariche di tipo 2B, ossia per rifiuti non pericolosi, di cui una nel Comune.

La discarica di Silea, che raccoglie rifiuti non pericolosi, si trova in località Sant'Elena ed è gestita dal Consorzio Co.Ve.Ri. e risulta non più attiva dal 2012.

Nel territorio sono presenti altre due discariche per rifiuti inerti (ex discariche 2A) non più attive.

Il portale ARPAV (link: <https://gaia.arpa.veneto.it/maps/281>) evidenzia la discarica 2A indicandola come cessata.



- Siti contaminati

In comune di Silea in base alla consultazione della carta dei siti dell'ARPAV sono presenti 5 siti:

1. ex insediamento "Gaion-Bottega del colore"
2. ex area Malgara Chiari & Forti SpA
3. Carlo Aliprandi Carburanti
4. Inquinamento diffuso ex discariche Silea
5. Inquinamento diffuso ex discariche Silea

- Cave

Per quanto riguarda le cave, l'elenco delle cave in atto fornito dalla regione (fonte: <https://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/cave1>) conferma che non vi sono cave attive nel comune, mentre in passato vi erano nella parte sud del territorio comunale ed in particolare lungo il Sile nei pressi dell'ansa di San Pietro, varie attività dedite all'estrazione per lo più di argille.

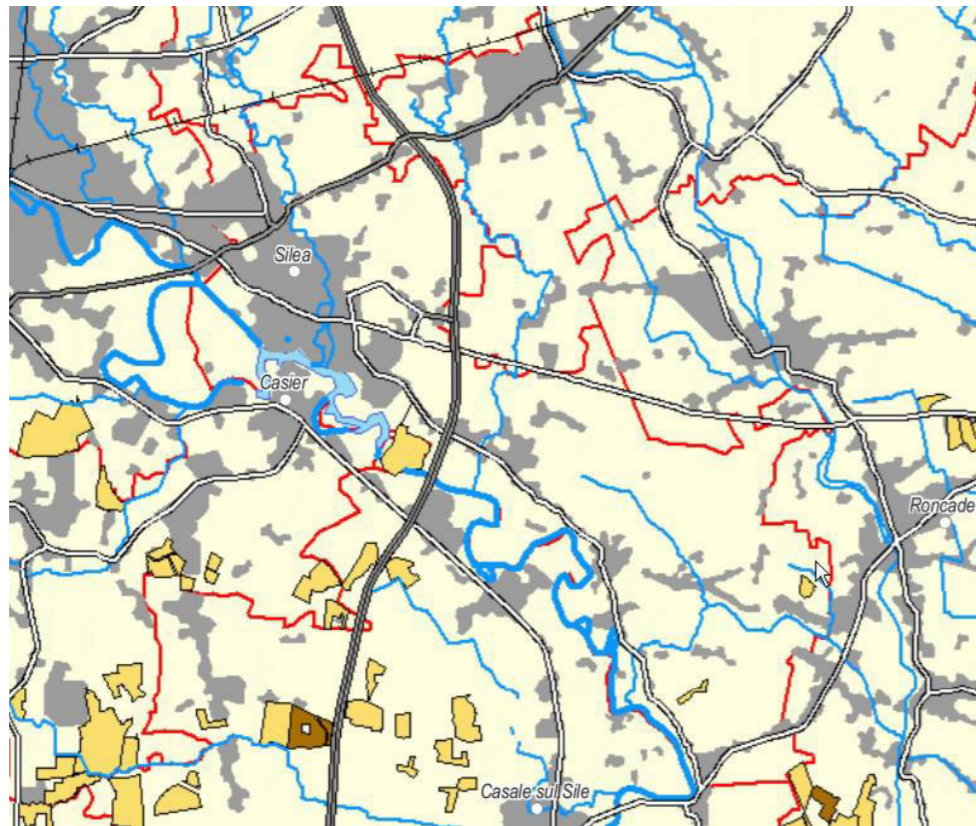


Figura 5-7: Cave attive e dismesse Prov. TV Piano Regionale Attività di Cava. Fonte: Ex L.R. 44/1982 Norme per la disciplina dell'attività di cava

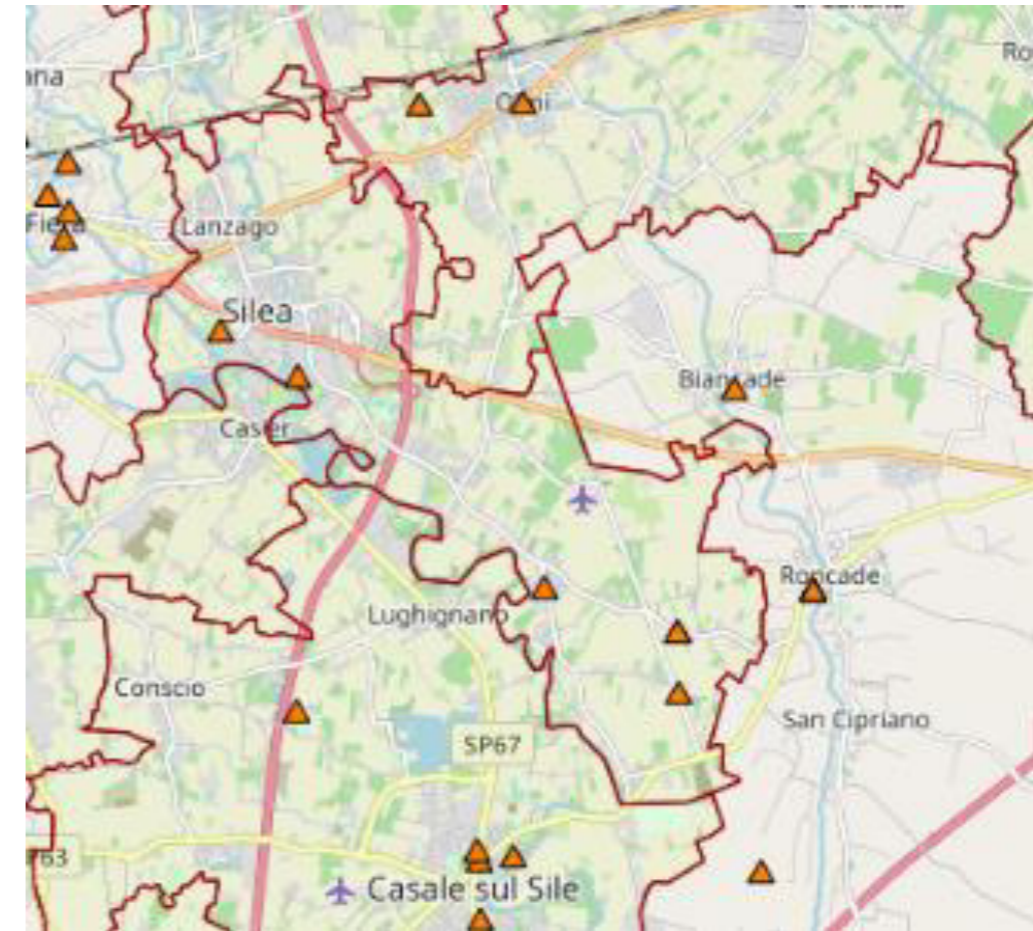


Figura 5-8: Estratto dei siti contaminati presenti nel comune di Silea. Fonte ARPAV

5.6 Biodiversità, flora e fauna

La Flora

Il territorio comunale presenta un elevato grado di antropizzazione che in molti casi ha cancellato i lineamenti vegetazionali originari dell'area. Anche nelle zone agricole le coltivazioni intensive hanno drasticamente ridotto il corteggio di specie spontanee e solo lungo alcuni corsi d'acqua e in alcune formazioni vegetali naturaliformi si possono ancora rinvenire specie un tempo molto diffuse sul territorio. Il Sile rappresenta sicuramente l'ambito che ha subito minori alterazioni di origine antropica e lungo le sue sponde è pertanto possibile rinvenire ancora elementi di vegetazione erbacea ed arboreo-arbustiva di pregio. Altri ambiti di particolare interesse, a livello comunale, sono rappresentati dal Fiume Melma e dalle sue sponde, dal Nerbon e dalla rete di scoli e fossati comunali che in alcuni casi sono ancora contornati da siepi o i filari.

Vi sono alcuni parchi storici annessi alle Ville Venete presenti sul territorio che presentano una vegetazione arborea di un certo interesse per specie e sviluppo.

La vegetazione erbacea, pur rappresentando, in molti casi, frammenti relitti della situazione originaria, presenta un discreto numero di specie.

Sul territorio comunale, in prossimità di canali e fossati o nelle anse con scarsa corrente sono rinvenibili cenosi costituite da idrofite, da alofite e da specie mesofite.

Le cenosi erbacee tendenzialmente mesofile sono rappresentate da prati stabili, destinati allo sfalcio per la produzione di foraggio, o da praterie derivanti dall'abbandono di superfici, fino a poco tempo fa, destinate a coltura.

Queste formazioni sono caratterizzate da una abbondante presenza di specie mesofite della classe Molinio-Arrhenatheretea a cui si accompagnano in alcuni casi specie meso-xerofile della classe Festuco-Brometea, rinvenibili specialmente sugli argini del fiume, ma non solo.

Le formazioni arboree-arbustive presenti nel territorio comunale sono concentrate soprattutto lungo le sponde del fiume Sile e del fiume Melma e ai margini delle colture agrarie, si sviluppano prevalentemente su superficie lineari e hanno una consistenza esigua. Tali formazioni non sono sempre chiaramente inquadrabili, da un punto di vista fitosociologico, nei tipi vegetazionali relativi a veri e propri boschi.

In alcuni casi tali formazioni sono state messe a dimora dall'uomo e non sempre le specie scelte rispecchiano la composizione ecologicamente più coerente.

E' evidente una massiccia presenza di robinia (*Robinia pseudoacacia* L.) che si trova quasi sempre anche nelle siepi miste, nei filari ripariali e nelle boscaglie, intercalata alle componenti vegetali autoctone. Queste introgressioni, verosimilmente, sono favorite da tagli, dissodamenti, o altre forme di alterazione. La robinia infatti è un tipico elemento sinantropico che si diffonde laddove l'ambiente alterato dall'uomo è poco favorevole alle specie indigene, notoriamente più esigenti e più sensibili alle modificazioni delle condizioni ambientali originarie.

Oltre a questa specie, risultano diffuse pure specie arboree o arbustive autoctone come: *Salix alba* L., *Acer campestre* L., *Alnus glutinosa* L., *Populus nigra* L., *Cornus sanguinea* L., *Viburnum opulus* L. e *Ulmus minor* Miller.

In conclusione, le superfici boscate sono di limitata estensione, frammentarie e spesso costituite da poche specie. Le aree boscate di maggior interesse sono presenti negli ambiti ripariali (ansa delle Basse), in aree soggette a esondazione, poco interessanti dal punto di vista agricolo ma di grande pregio ambientale.

La fauna

• Mammiferi

Le specie di mammiferi presenti sul territorio comunale sono tipiche di ambienti agricoli o di ambienti fluviali.

I dati che vengono riportati derivano in parte da osservazioni dirette sul campo, in parte dalla consultazione della bibliografia esistente, in particolare dalle analisi specialistiche effettuate per la stesura del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

Il Riccio europeo occidentale (*Erinaceus europaeus*) è una specie comune in tutta l'area di studio. Il riccio è osservabile con frequenza nei boschetti con vegetazione erbacea bassa, nei parchi delle ville venete e ovunque sia presente una discreta copertura arbustiva (siepi, giardini ecc.) che possa fornire un ricovero ideale in cui trascorrere le ore diurne. Ha

comportamento notturno, si muove lentamente e, se disturbato si arrotola a palla. La dieta è composta da insetti, anellidi, lumache e altri invertebrati.

Il Toporagno comune (*Sorex araneus*) frequenta ambienti molto vari che presentano condizioni di discreta umidità del suolo e di minima copertura vegetale (siepi, boschetti). Ha comportamento attivo sia di giorno che di notte, ma quasi mai si allontanano dalle zone protette dalla vegetazione. Il toporagno si nutre prevalentemente di invertebrati. Si può considerare un discreto indicatore ecologico.

Il Toporagno acquatico di miller (*Neomys anomalus*): si tratta di una specie abbastanza rara e poco conosciuta. Vive principalmente vicino all'acqua, ma anche in boschi umidi e prati. La dieta comprende soprattutto invertebrati, ma riesce a cacciare anche piccoli pesci e rane attraverso l'uso della saliva paralizzante. E' considerato un ottimo indicatore ecologico. La Crocidura minore (*Crocidura suaveolens*) è l'insettivoro che si rinviene con maggior frequenza nelle borre dei rapaci notturni. Ha carattere ubiquitario: frequenta prati, incolti, aree coltivate, boschetti e zone antropizzate. E' attiva sia di notte che di giorno, con picchi di attività all'alba e al crepuscolo. Si nutre principalmente di invertebrati.

La Talpa europea (*Talpa europaea*) è un animale che conduce vita sotterranea. Ogni animale vive in propri sistemi di tunnel che vengono estesi in continuazione. Risulta attivo sia di giorno che di notte per tutto l'anno. Si ciba prevalentemente di invertebrati.

Dell'ordine dei chiroteri sono presenti diverse specie: il Ferro di cavallo maggiore (*Rhinolophus ferrumequinum*), il Ferro di cavallo minore (*Rhinolophus hipposideros*) della famiglia dei rinolofi. Sono caratterizzati dalla presenza di lobi sul muso associati alla produzione di ultrasuoni usati nella ecolocalizzazione. Si riuniscono in colonie e in inverno utilizzano grotte o vecchie abitazioni. Il Pipistrello di nathusius (*Pipistrellus nathusii*), il Pipistrello albolimbato (*Pipistrellus kuhli*), il Pipistrello di savi (*Hypsugo savii*), il Serotino comune (*Eptesicus serotinus*) appartengono, invece, alla famiglia dei vespertili. I pipistrelli, tipicamente notturni, si cibano di insetti che localizzano con gli ultrasuoni.

Dei lagomorfi è presente solo la Lepre comune (*Lepus europaeus*), tipica abitatrice di ambienti ecotonali, caratterizzati dalla presenza di siepi e arbusti inframmezzati a colture erbacee e prati stabili. Più comune nel passato, attualmente è oggetto di periodici lanci a scopo venatorio perciò risulta frequente solo in ristrette zone di rifugio e riproduzione. Ha comportamento solitario e notturno.

Dei roditori sono presenti diverse specie: l'Arvicola d'acqua (*Arvicola terrestris*), comune lungo il corso medio e superiore del Sile, l'Arvicola di savi (*Microtus savii*) più rara, l'Arvicola campestre (*Microtus arvalis*) molto comune nell'area in esame. Il Topolino delle risaie (*Micromys minutus*) è un roditore strettamente legato agli ambienti di canneto. Ha carattere schivo e difficilmente può essere osservato; la sua presenza è rilevabile da rinvenimenti in borre di barbagianni e dalla presenza dei caratteristici nidi sferici costruiti sulle erbe palustri.

Il Topo selvatico (*Apodemus sylvaticus*) è presente ovunque, specie in boschetti e in zone ecotonali.

Il Ratto bruno o Surmolotto (*Rattus norvegicus*) è ampiamente diffuso in tutto il territorio in questione, dalle zone urbane e sub-urbane fino agli ambiti agrari. Il Topolino domestico (*Mus domesticus*) è frequente e ubiquitario, è legato agli insediamenti antropici. Il Moscardino (*Muscardinus avellanarius*) è l'unico gliride presente in pianura e frequenta ristrettissimi ambiti adatti, come i boschetti planiziari e siepi polifittiche. Il moscardino è considerato un buon indicatore ecologico-ambientale e costituisce un elemento faunistico di pregio.

La Volpe (*Vulpes vulpes*) un tempo frequente in tutto il territorio trevigiano, è diventata rara in seguito alla semplificazione ambientale operata dall'uomo. Attualmente, però, si hanno delle segnalazioni di espansione lungo il Sile.

• Avifauna

Sul territorio comunale sono presenti numerose specie dell'avifauna, quasi tutte legate direttamente o indirettamente all'ambiente fluviale. I dati che vengono riportati derivano in parte da osservazioni dirette sul campo, in parte dalla consultazione della bibliografia esistente, in particolare dalle analisi specialistiche effettuate per la stesura del Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del fiume Sile.

Tra i podicipediformi troviamo il più piccolo degli svassi: il Tuffetto (*Tachybaptus ruficollis*) e lo Svasso maggiore (*Podiceps cristatus*) che negli ultimi anni compare con maggiore frequenza in questo tratto del Sile.

Della famiglia dei pelecaniformi è presente il Cormorano (*Phalacrocorax carbo*). Questo grosso uccello d'acqua nero sverna in cospicue colonie sugli alberi, lungo le rive del fiume.

Le specie più interessanti dal punto di vista naturalistico sono quelle appartenenti alla famiglia degli ardeidi: la Garzetta, l’Airone cenerino, la Nitticora, il Tarabuso, il Tarabusino e la Sgarza ciuffetto. La Garzetta (Egretta garzetta) che nei decenni passati risultava osservabile di rado, ora è presente in maniera stabile in diversi biotipi del Sile. L’Airone cenerino (Ardea cinerea) è diffuso lungo tutto il fiume ma predilige zone in cui le disponibilità trofiche sono più abbondanti (allevamenti ittici dell’Alto Sile). Nelle paludi, dove l’avegetazione è più fitta, si nasconde la tozza Nitticora (*Nycticorax nycticorax*) che si può osservare al tramonto quando vola alla ricerca di cibo. Nei fitti canneti e nei tifeti si possono scorgere il raro Tarabuso (*Botaurus stellaris*) che sverna e il Tarabusino (*Ixobrychus minutus*) che nidifica da marzo a settembre.

La Sgarza ciuffetto (*Ardeola ralloides*) è stata avvistata solo in numero limitato.

Le specie più diffuse rientrano nella famiglia degli anatidi. Il Germano reale (*Anas platyrhynchos*) è presente in numero rilevante ed è favorito dalla presenza dell’uomo che lo rifornisce di cibo. Molti individui presentano il piumaggio con caratteristiche fenotipiche diverse, ciò è dovuto all’incrocio con altre specie di anatra. La popolazione di Cigno reale (*Cygnus olor*) è stata introdotta in passato dall’uomo ed è divenuta una specie stanziale ben adattata all’ambiente urbanizzato del Sile.

Il Fischione (*Anas penelope*) e la Moretta (*Aythya fuligula*) possono essere avvistati durante i periodi di migrazione in numero limitato.

Tra gli accipitridi può essere osservato il Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*) che sorvola queste zone in primavera, durante la sua migrazione pre-riproduttiva verso nord est. Lo Sparviere (*Accipiter nisus*) è presente in modo regolare in tutto il periodo invernale e può essere ammirato soprattutto di sera quando va a caccia di passeriformi. Anche la Poiana (*Buteo buteo*) frequenta quest’area nei mesi più freddi ma il maggior numero di individui si localizza in ambienti più tranquilli e meno urbanizzati.

Il Lodolaio (Falco subbuteo) appartiene alla famiglia dei falconidi e negli ultimi anni è stato avvistato sporadicamente nei periodi di passo.

Dei fasianidi è presente il Fagiano (*Phasianus colchicus*) non più selvatico a causa dei continui ripopolamenti venatori operati in aree attigue.

Il Voltolino, la Gallinella d’acqua e la Fologa sono i rallidi più comuni in questo tratto di Sile. Il Voltolino (Porzana porzana) trascorre il periodo estivo sui bordi del fiume alla ricerca di cibo e, a volte, qualche coppia nidifica nelle paludi. La popolazione di Gallinella d’acqua (*Gallinula chloropus*) è consistente e presenta un forte carattere di adattabilità ai diversi biotipi e alla antropizzazione. La Fologa (*Fulica atra*) nell’ultimo decennio ha incrementato la propria consistenza numerica e si riproduce in diversi siti.

Tra i scolopacidi il Combattente (*Philomachus pugnax*) può essere osservato in poche unità durante la migrazione primaverile mentre l’elusiva Beccaccia (*Scolopax rusticola*) frequenta quest’area durante i mesi di passo autunnale.

Della famiglia dei laridi sono presenti il Gabbiano comune (*Larus ridibundus*), la Gavina (*Larus canus*) e il Gabbiano reale (*Larus cachinnans*). Mentre il Gabbiano reale compie migrazioni giornaliere dalla laguna all’entroterra alla ricerca di cibo, il Gabbiano comune e la Gavina svernano lungo il Sile. Le tre specie sono legate alla presenza dell’uomo e abitualmente si possono osservare nelle discariche di rifiuti urbani o nelle vicinanze di allevamenti ittici dove la disponibilità trofica è elevata.

Dei columbidi sono presenti il Colombaccio (*Columba palumbus*) e la Tortora dal collare (*Streptopelia decaocto*) che frequentemente nidificano nei giardini delle ville poste lungo il fiume.

Anche gli strigiformi come il Barbagianni (*Tyto alba*), la Civetta (*Athene noctua*), l’Allocco (*Strix aluco*) e il Gufo comune (*Asio otus*) frequentano i giardini e le abitazioni della zona; la loro predazione di ratti risulta utile soprattutto in città.

Interessante è la presenza dell’alcedinide Martin pescatore (*Alcedo atthis*) osservabile lungo tutto il Sile, anche nelle acque più inquinate della città.

Tra i picidi troviamo il Torcicollo (*Jynx torquilla*) nel periodo estivo che nidifica in grossi alberi di ville o boschetti; il Picchio verde (*Picus viridis*) e il Picchio rosso maggiore (*Picoides major*) che sono stanziali e svolgono una importante funzione di lotta biologica contro numerosi insetti nocivi alle piante.

Frequentano con regolarità il Sile, nei mesi estivi, molti hirundinidi appartenenti alle specie: Topino, Rondine, Balestruccio. Il Topino (*Riparia riparia*) si concentra nelle cave dove abbonda l’aeroplancton mentre la Rondine (*Hirundo rustica*) e il Balestruccio (*Delichon urbica*) preferiscono sorvolare le acque alla ricerca di insetti e nidificano sotto i tetti delle abitazioni.

La Ballerina bianca (*Motacilla alba*), appartenente ai motacillidi, risulta stanziale e nidifica lungo il Sile. Ben si è adattata alle aree urbanizzate.

Lo Scricciolo (*Troglodytes troglodytes*) a la Passera scopaiola (*Prunella modularis*), appartenenti rispettivamente ai trogloditidi e ai prunellidi, svernano lungo tutto il fiume preferendo gli ambienti agrari inframmezzati da siepi.

Dei turdidi sono presenti il Pettiroso (*Erithacus rubecula*), l’Usignolo (*Luscinia megarhynchos*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*), la Cesena (*Luscinia megarhynchos*) che sono migratori regolari e il Merlo (*Turdus merula*) che è stanziale. Il Merlo e il Merlo dal collare sono maggiormente adattati alle aree urbanizzate rispetto alle altre specie. I turdidi sono importanti nella lotta biologica perché regolano le popolazioni di alcuni insetti dannosi alle piante.

L’Usignolo di fiume, il Cannareccione, il Canapino, il Lui piccolo, il Lui bianco, il Lui verde e il Regolo sono i silvidi più frequenti lungo questo tratto mediano di Sile. L’Usignolo di fiume (*Cettia cetti*) è l’unico stanziale e rappresenta una delle specie più comuni degli ambienti umidi della provincia di Treviso. Il Cannareccione (*Acrocephalus arundinaceus*) che frequenta i fitti canneti, il Canapino (*Hippolais polyglotta*) amante il Salice e l’Ontano, il Lui bianco (*Phylloscopus bonelli*) e il Lui verde (*Phylloscopus sibilatrix*) sono dei migratori regolari che visitano questi siti in primavera-estate ma non è facile osservarli a causa del loro comportamento schivo. Il Regolo (*Regulus regulus*), invece, è un migratore invernale che frequenta soprattutto i giardini delle ville.

Facilmente osservabile e riconoscibile per il suo richiamo è il Codibugnolo (*Aegithalos caudatus*). Popola le zone umide e le aree agricole in cui sono presenti siepi e nidifica costruendo un nido sferico.

Tra i vivaci paridi possono essere citate la Cincia mora (*Parus ater*), la Cinciarella (*Parus caeruleus*) e la Cinciallegra (*Parus major*) presenti nei mesi invernali.

Il Pendolino (*Remiz pendulinus*) è stanziale lungo il Sile e trascorre la sua attività tra canneti e tifeti. Nidifica sui rami di Salice durante il periodo tardo primaverile-estivo.

Il Rigogolo (*Oriolus oriolus*) sverna in Africa, a sud del Sahara, e arriva da noi in primavera per nidificare nei filari di piante o nei pioppeti.

Della famiglia dei corvidi si osservano la Ghiandaia (*Garrulus glandarius*), la Gazza (*Pica pica*), la Taccola (*Corvus monedula*) e la Cornacchia grigia (*Corvus corone cornix*). Tutte sono stanziali e nidificano in loco; negli ultimi anni si è assistito ad un loro incremento. Sono specie elastiche e si adattano alla presenza dell’uomo.

Lo Storno (*Sturnus vulgaris*) è distribuito in modo uniforme lungo tutto il Sile e la popolazione locale si mescola con individui migranti provenienti da nord nel periodo invernale.

Specie sinantropica e comune nel territorio trevigiano è la Passera d’Italia (*Passer italiae*) che nidifica sotto i tetti delle case o nelle cavità artificiali create dall’uomo.

Appartengono ai fringillidi le specie più comuni e consistenti nella provincia. Il Fringuello (*Fringilla coelebs*), il Verdone (*Carduelis chloris*) e il Cardellino (*Carduelis carduelis*) hanno una popolazione in parte sedentaria e in parte migrante e si adattano bene alle aree antropizzate (giardini e parchi pubblici).

Sono invece svernanti la Peppola (*Fringilla montifringilla*) e il Lucarino (*Carduelis spinus*) che si incontra nelle zone umide alla ricerca di semi d’Ontano nero. Il Verzellino (*Serinus serinus*) è una specie migratrice, presente nel periodo primaverile-estivo. Si adatta bene anche alle aree urbanizzate.

• Anfibi e rettili

Della famiglia dei bufonidi sono presenti nel territorio comunale il Rospo smeraldino e il Rospo comune. Il Rospo smeraldino (*Bufo viridis*) è frequente nel corso medio alto del fiume Sile. Ha forma tozza ma è insospettabilmente agile; risulta piccolo rispetto al rospo comune.

Ha pelle verrucosa colorata di grigio-bruno con caratteristiche macchie verdi irregolari ben evidenti, a volte bordate di nero o rosso e’ attivo soprattutto nelle ore crepuscolari e notturne mentre di giorno si nasconde sotto pietre o tronchi. Il maschio durante il periodo degli amori emette un trillo acuto e melodioso per richiamare la femmina nel sito di riproduzione. La sua dieta comprende principalmente artropodi e diversi altri invertebrati (*lombrichi e chiocciolate*).

Il Rospo comune (*Bufo bufo*) invece risulta essere scarso o raro. E’ caratterizzato da un marcato dimorfismo sessuale: il maschio non supera i 10 cm mentre la femmina raggiungono i 15-20 cm. Ha una colorazione bruna di diverse tonalità e la

pelle rugosa. Il periodo riproduttivo va da fine febbraio agli inizi di marzo. Fedeli sono i siti riproduttivi che corrispondono ai luoghi di nascita (stagni, laghetti, pozze) e la femmina depone fino a 7.000 uova in nastri di 3 - 5 metri.

La Raganella (*Hyla sp.*) è osservabile lungo tutto il corso del fiume. È ubiquitaria e colonizza anche siti antropizzati ma nella stagione riproduttiva si insedia in prossimità di bacini d'acqua. Emette durante la stagione riproduttiva, un canto sonoro e molto rumoroso. Il dorso è verde brillante ma può cambiare tonalità a seconda dello stato fisiologico o delle condizioni meteorologiche (mimetismo criptico). La femmina depone fino a 1.000 uova in masse gelatinose globose.

Della famiglia dei ranidi è presente la Rana di Lataste e la Rana verde minore. La Rana di Lataste (*Rana*

latastei) è la più piccola tra le nostre "rane rosse" in quanto non raggiunge gli 8 cm di lunghezza. Risulta legata al sottobosco umido del querceto-carpinetto planiziale ma frequenta anche boschetti ripariali e siepi o pioppeti delle zone agricole. La deposizione delle uova si verifica tra metà febbraio e metà aprile in acqua la femmina produce 100/200 uova che depone in acqua in piccoli e globulari ammassi gelatinosi. La Rana verde minore (*Rana Kl. esculenta*) è la specie più abbondante lungo il Sile. È attiva di giorno e si termoregola al sole. Vive in acqua non solo nel periodo riproduttivo e, se disturbata, si rifugia nel fango del fondo. La femmina depone circa 10.000 uova in masse globose e gelatinose. Le indagini relative alla distribuzione dell'erpeto fauna veneta, negli ultimi decenni sono state svolte in maniera piuttosto approfondita ed una prima fase si è conclusa pochi anni fa con la pubblicazione dell'Atlante degli Anfibi e dei Rettili del Veneto (BONATO et al., 2007). Da queste ricerche sul campo è stato possibile non solo verificare lo status delle popolazioni di Anfibi e Rettili viventi all'interno del Parco, ma anche confrontarle con conoscenze pregresse, antecedenti alla sua istituzione (PIOVESAN & MEZZAVILLA, 1992).

Nel tratto fluviale a valle della città di Treviso le presenze si discostano di poco da quelle dell'Alto Corso. La presenza di diverse specie però risulta molto più limitata nella distribuzione e nell'abbondanza.

• Ittiofauna

Appartiene alla famiglia dei Petromizontidi la Lampreda di fiume (*Lampetra zanandreae*), è una specie rarissima e scomparsa dalla maggior parte del suo ambiente primitivo, costituito dai tratti di fiume tranquilli e ghiaiosi.

Dei salmonidi possiamo trovare la Trota Fario, la Trota marmorata e la Trota iridea. La Trota fario (*Salmo trutta fario*) è stata introdotta in passato per la sua carne apprezzata e si è ora diffusa lungo tutto il Sile. Si riproduce nel periodo invernale (da ottobre a febbraio) e si ciba prevalentemente di insetti e crostacei. La Trota marmorata (*S.t. marmoratus*) era presente in maniera più consistente in passato quando non subiva la concorrenza degli altri salmonidi introdotti dall'uomo. Si riproduce nei mesi di novembre e dicembre e si nutre di invertebrati o di piccoli pesci. La Trota iridea (*S.t. gairdeneri*) è stata introdotta alla fine dell'ottocento e subito si è adattata all'habitat del Sile. Tra le trote presenti è quella meno sensibile alle acque inquinate e poco ossigenate. Non si riproduce naturalmente ma deve essere introdotta dall'uomo.

Il Luccio (*Esox lucius*) è presente in numero considerevole lungo il Sile. Si riproduce da febbraio ad aprile e preda numerosi pesci che vivono prevalentemente sul fondo.

Dell'ordine dei ciprinidi si annoverano il Triotto, i Cavedano, la Tinca, la Scardola, l'Alborella e la Carpa. Il Triotto (*Rutilus aula*) vive in branchi nelle acque limpide con fondo melmoso del fiume. Si nutre di vertebrati e vegetali che trova sui fondali. La riproduzione avviene tra aprile e maggio. Il Cavedano (*Leuciscus cephalus cabeda*) risulta sempre più raro lungo il Sile a causa e degli sbarramenti presenti che impediscono alla femmina di andare a ovideporre nei luoghi adatti (fondali ghiaiosi). A ciò si aggiunge una certa competizione con i salmonidi. Si nutre di residui vegetali e piccoli invertebrati. La Tinca (*Tinca tinca*) è frequente in questo tratto di fiume e ben si adatta a condizioni critiche di ossigeno. Vive in acque torbide e depone le uova nella vegetazione.

La Scardola (*Scardinius erythrophthalmus*) è fra le specie maggiormente rappresentate e, come la Tinca, si adatta bene ad ambienti inquinati e anossici. Si riproduce da aprile a giugno ed è onnivora. Anche l'Alborella (*Alburnus alburnus alborella*) è abbondante in questi siti. Vive di preferenza in acque calme o stagnanti, in branchi cospicui. È preda di numerosi pesci e si riproduce a giugno in acque basse con fondo sabbioso-ghiaioso. La Carpa (*Cyprinus carpio*) vive in acque calme o stagnanti in numero limitato. Si riproduce tra maggio e giugno e si ciba di invertebrati o resti vegetali.

Degli anguillidi è presente in maniera consistente l'Anguilla (*Anguilla anguilla*) grazie alle continue introduzioni operate dall'uomo. È una specie migratrice: dai fiumi gli adulti scendono in mare per riprodursi e i giovani impiegano circa tre anni per tornare nei siti di provenienza dei genitori. Si nutre di invertebrati, larve di anfibi e piccoli pesci.

Il Persico reale (*Perca fluviatilis*) è presente in numero esiguo. Vive in branchi nelle acque calme, tra la vegetazione e si nutre di piccoli pesci. La riproduzione ha luogo tra marzo e maggio, con produzione di nastri di uova che la femmina depone sulla vegetazione. Il Persico sole (*Lepomis gibbosus*) è stato introdotto dall'uomo e ama le acque calme o stagnanti. La riproduzione avviene tra maggio e luglio; si ciba di invertebrati ma anche di uova e avannotti di altri pesci.

Il Ghiozzo di fiume (*Padogobius martensi*) è un piccolo pesce diffuso lungo tutta l'asta del Sile ma poco

numeroso. Si adatta bene a diversi tipi di habitat ma preferisce fondali ghiaiosi o sassosi dove si riproduce tra aprile e luglio. Il maschio costruisce un rudimentale nido dove la femmina depone le uova. Si nutre di piccoli invertebrati.

• Invertebrati

Gli unici dati rinvenuti sono quelli pubblicati dall'Ente Parco Regionale del Fiume Sile di cui si riporta un

breve estratto utile ai fini della presente elaborazione.

Gli animali invertebrati rappresentano una grande componente faunistica che supera molto, sia in termini di numero di specie che in abbondanza, quella dei Vertebrati. Nonostante ciò, in Italia non si sono ancora raggiunti quei livelli di studio che caratterizzano altre nazioni dove le indagini sono mirate soprattutto all'interpretazione dei fattori limitanti ed al tasso d'estinzione delle specie. Lo studio della biologia conservazionistica, cioè applicata alla tutela delle specie e degli habitat, è una realtà ancora poco consolidata in Italia. Ciò porta spesso ad interpretazioni poco precise della realtà e ad una conseguente scarsa considerazione dei fenomeni che attualmente determinano stravolgimenti degli habitat delle varie specie, comprese molte di quelle definite prioritarie.

In particolare, esaminando la rassegna dei diversi taxa di Invertebrati, è possibile a grandi linee dare solo alcune indicazioni riguardo lo stato delle conoscenze relative alla loro distribuzione nell'area del Parco del Sile. In tal senso si rammenta che le indagini iniziate nella seconda metà del secolo scorso da parte di alcuni ricercatori locali come Saccon (*studio diatomee*), Minelli (*Invertebrati, sanguisughe, Insetti*) ed entomologi vari del Museo di Storia Naturale di Venezia (*Insetti, Ditteri*), si sono successivamente concluse a causa del decesso di alcuni di loro oppure per sopravvenuti nuovi incarichi (Minelli). Negli anni '80 a seguito della diffusione del metodo di indagine dei macroinvertebrati fluviali (I.B.E.), si sono svolti molti campionamenti delle acque, ma i dati raccolti sono stati pubblicati solo in piccola parte.

La Rete Natura 2000 e la rete ecologica

A livello di area vasta il territorio comunale di Silea interseca e interagisce con due importanti elementi della rete ecologica costituiti dal Fiume Sile e dal Melma, il core area di maggiore importanza si sviluppa in corrispondenza degli ambiti:

- SIC IT3240031: Fiume Sile da Treviso Est e San Michele Vecchio
- ZPS IT3240019: Fiume Sile: Sile Morto e ansa a San Michele Vecchio

Entrambi i siti sono all'interno dell'area del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile¹⁹, considerato uno delle riserve più importanti del Veneto sia per il suo valore di testimonianza in quanto residuo dell'antica palude che un tempo arrivava alle porte di Treviso sia per il fatto di essere considerato il fiume di risorgiva più lungo del mondo.

Il Sile inoltre risulta d'interesse per la sua caratterizzazione ambientale-naturalistica data dalla presenza del tipico ambiente delle acque di risorgiva, ricco di meandri con abbondante vegetazione riparia e flottante.

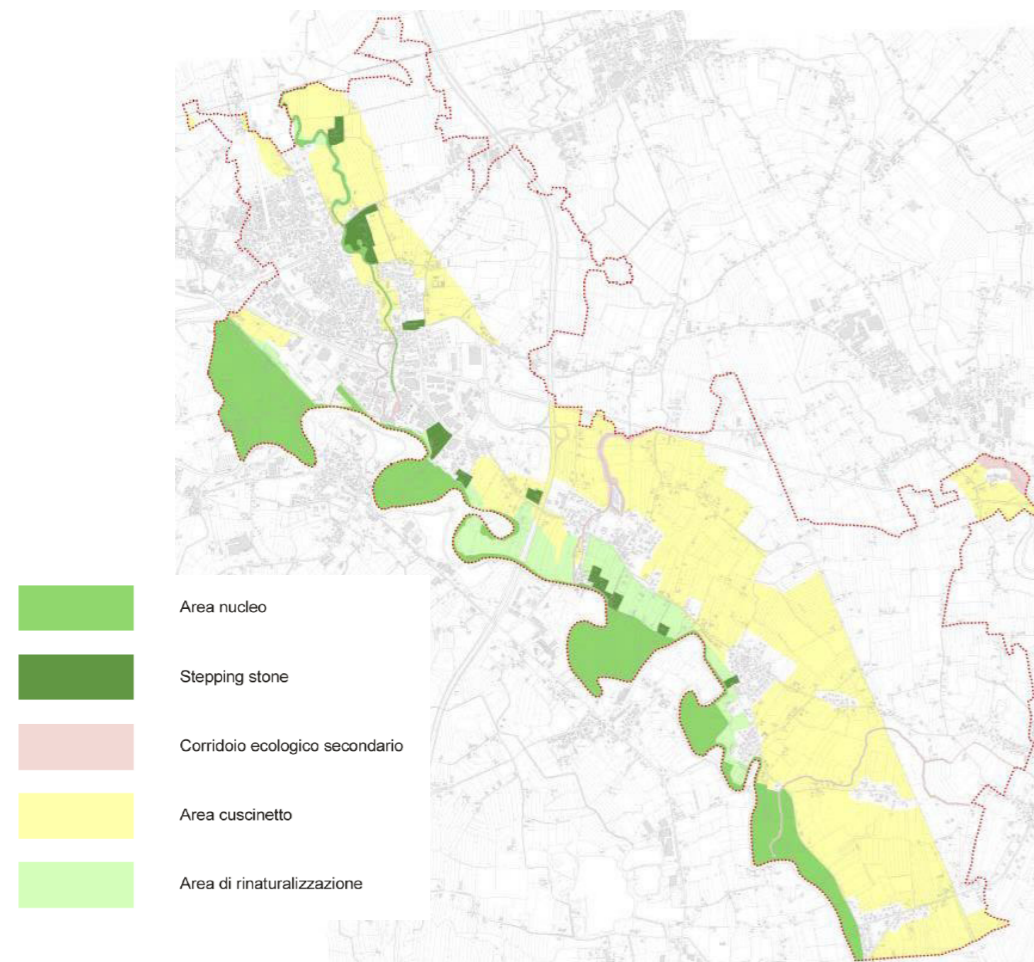
Nei perimetri delle due aree SIC sono per la maggior parte presenti zone agricole tradizionali, zone umide laterali al corso del fiume, zone boschive, arbustive e prative naturali e seminaturali, in particolare ambiti agricoli a seminativo e a vigneto e alcune zone ad urbanizzazione diffusa.

Parlando di rete ecologica presente nel territorio comunale di Silea, il PAT definisce una rete composta dai seguenti elementi:

- Aree nucleo (core areas). Rappresentano gli ecosistemi più significativi, dotati di un'elevata naturalità, che costituiscono l'ossatura della rete. Rappresentano aree ad alta naturalità dove sono presenti biotopi, insiemi di biotopi, habitat naturali e seminaturali, già sottoposti o da sottoporre a regime di protezione. Possono essere aree naturali ampie o aree naturali costituite da un certo numero di aree più piccole ma tra loro ben connesse. Si tratta nel caso specifico dei siti della Rete Natura 2000 presenti all'interno del territorio comunale.

- Aree di rinaturalizzazione (restoration areas). Aree destinate ad incrementare o rinforzare le esistenti aree nucleo. Si tratta di aree destinate fondamentalmente all'integrazione delle precedenti aree nucleo. Nel caso specifico, sono state inserite alcune porzioni di territorio agricolo comprese all'interno dell'ambito del Parco Regionale del Fiume Sile e già individuate dal Piano Ambientale del Parco come zone soggette a particolare tutela.
- Corridoi ecologici (green ways / blue ways): sono strutture lineari e continue del paesaggio aventi varia forma e dimensione, preposte al mantenimento e al recupero delle connessioni delle aree ad alta naturalità, favorendo la mobilità delle specie e l'interscambio genetico e lo svolgersi delle relazioni dinamiche. In particolare, i corridoi assolvono il ruolo di connessione di aree di valore naturale all'interno di ambiti a forte antropizzazione quali nel caso specifico aree rurali, urbane e periurbane. Esse sono costituite da corridoi di corsi d'acqua con relative fasce boscate. Per Silea svolgono tale funzione: lo scolo Pentia e il fiume Nerbon, corsi d'acqua che attraversano centri abitati e costeggiano strade densamente trafficate e che in alcuni punti risultano profondamente semplificati dal punto di vista ecologico-ambientale.
- Aree cuscinetto (buffer zone). Aree di corona intorno alle aree nucleo o ai corridoi robusti destinate a proteggerli dalle influenze negative del contesto. L'attivazione di strumenti normativi e di tutela riguardanti tale area è importante per il mantenimento delle caratteristiche naturalistiche ed ecologiche delle aree di pregio e per limitare il disturbo dovuto alle attività antropiche.
- Stepping stones: sono rappresentate da quelle aree di piccola superficie che, per la loro posizione strategica o per la loro composizione, costituiscono elementi importanti del paesaggio per sostenere specie in transito su un territorio oppure per ospitare particolari microambienti in situazioni di habitat critici come ad esempio piccoli stagni in aree agricole. Possono essere concepiti come aree di riposo, che mantengono una continuità funzionale fra le aree nucleo senza la necessità di una continuità ambientale. Nel territorio di Silea tali aree sono rappresentate principalmente dalle aree boscate di pertinenza delle numerose Ville Venete presenti.

Figura 5-9: Rete ecologica. Fonte PAT



5.7 Paesaggio, patrimonio storico, architettonico ed archeologico

Nel territorio comunale di Silea per quanto concerne gli aspetti paesaggistici-ambientali si possono individuare tre ambiti principali:

- l'ambito fluviale, costituito dal fiume Sile e dai terreni ad esso adiacenti;
- l'ambito rurale, costituito da ampie zone coltivate e caratterizzato da un'urbanizzazione a bassa densità;
- l'ambito urbano e periurbano, costituito dai centri ad elevata urbanizzazione e che gravita attorno al centro di Silea e Lanzago e alle frazioni minori nonché dalla residenzialità che si sviluppa lungo la viabilità principale.

L'ambito fluviale

L'ambito fluviale interessa la fascia perfluviale del Sile e le aree agricole adiacenti nella porzione sud-ovest del territorio comunale.

Oltre alla tutela in quanto corso d'acqua il fiume Sile è sottoposto a vincolo ex art. 136 del D.Lgs. 42/2004 Codice dei beni culturali e del Paesaggio quindi ricompreso tra le aree di notevole interesse pubblico DGR/PCR/DCR ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497 e del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616. Quest'area ricade ed è parte del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, istituito con L.R. 28.1.1998, n. 8.

Per il comune di Silea risulta essere annoverato insieme al Parco di Villa Avogadro21 e Villa Seles22 nell'archivio dei beni paesaggistici redatto dalla Regione Veneto per il PTRC.

Nell'ambito del Sile risultano ben percepibili i caratteri del paesaggio fluviale con presenti nuclei abitativi storici come i centri frazionari di Cendon e S. Elena sorti appunto in stretto legame e lungo il corso d'acqua del Sile. Anche la presenza qui di numerose ville tra cui si citano: Villa Valier-Battaglia, Villa Barbaro, Villa Fanio, Villa Celestia e Villa Bembo è testimonianza dell'antico legame tra territorio e fiume.

In particolare, a sud del centro abitato di Silea si incontrano, affacciate e prossime al fiume, anche varie attività produttive e artigianali.

Queste attualmente risultano interessate da interventi e progetti atti a creare importanti trasformazioni paesaggistiche come ne è esempio la lottizzazione "Alzaia" o il previsto progetto dell'area "Chiari & Forti".

L'ambito fluviale interessa ed è compreso entro i confini del Parco Naturale Regionale del fiume Sile nonché entro il perimetro dei siti Natura 2000: IT3240019 e IT3240031.

L'ambito rurale

La parte est di Silea e il territorio a nord del centro urbano omonimo si contraddistingue per la presenza di ambiti agricoli.

L'alternanza di appezzamenti coltivati di grandi dimensioni riconducibili ai campi aperti e di coltivi di media piccola estensione delimitati da siepi campestri (assimilabili ai campi chiusi) segna e crea questo paesaggio, dove l'edificato è per lo più di tipo sparso e a bassa densità.

Questo assetto paesaggistico risulta nel complesso abbastanza integro e riconoscibile, in quanto negli ultimi anni non è stato oggetto di particolari interventi di trasformazioni del suo assetto. Per lo più sono stati infatti realizzati interventi puntuali di ristrutturazione. Mentre la nuova edificazione si è contraddistinta per la costruzione di nuove abitazioni per lo più di tipo unifamiliari quindi con volumi e altezze contenuti che non hanno alterato pesantemente l'assetto originario.

L'ambito rurale, come detto, si caratterizza oltre che dall'urbanizzazione a bassa densità descritta anche dalle pratiche e dall'uso del suolo a fini agricoli. Attualmente l'agricoltura qui praticata provoca, come accade in gran parte della pianura padana, una semplificazione degli ecosistemi presenti sul territorio. Le siepi campestri presenti ai margini dei coltivi e le sponde dei fossati e dei canali sono invece habitat in grado di ospitare specie dell'avifauna, anfibi e micromammiferi.

Ambito urbano e periurbano

Terzo macro-ambito paesaggistico individuato in comune di Silea è come detto quello urbano e periurbano rappresentato in primis dal centro urbano di Silea, dall'abitato di Lanzago e dai piccoli centri residenziali che si sono sviluppati lungo la viabilità principale.

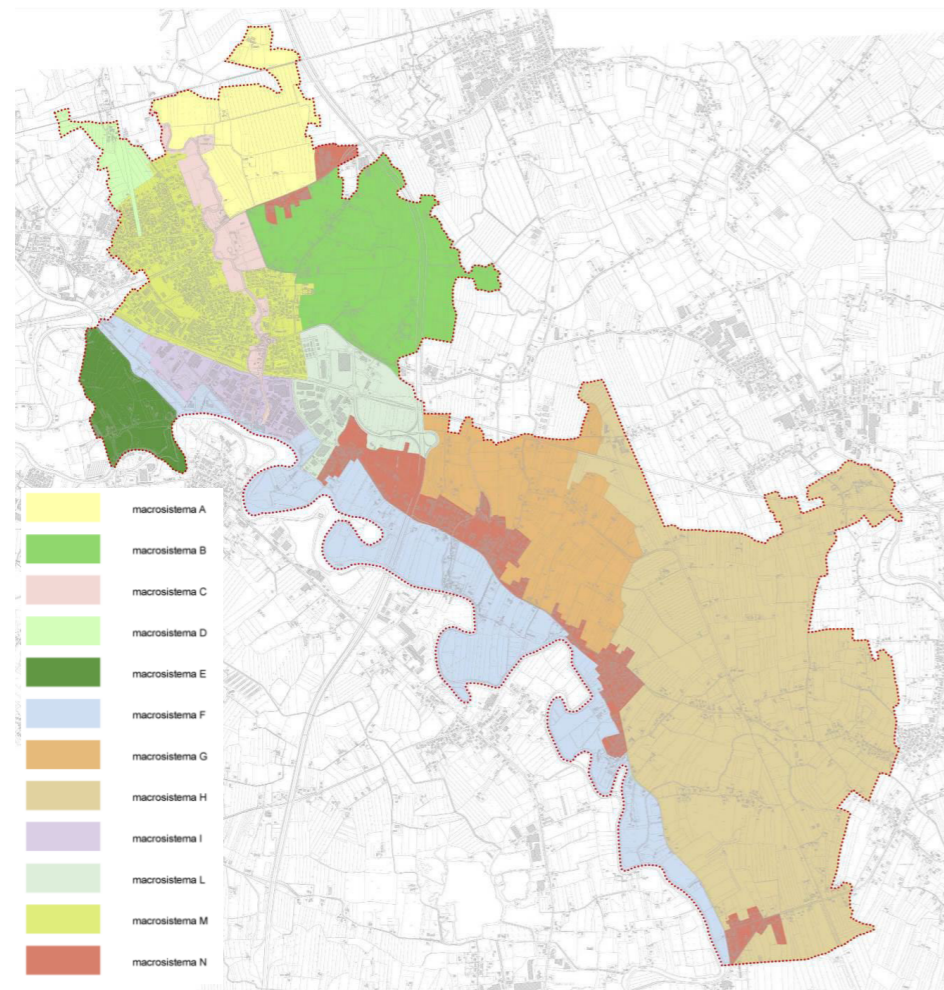
Caratteristica principale è qui data naturalmente dallo sviluppo dell'edificato e dalla viabilità le quali hanno introdotto trasformazioni che non sempre risultano coerenti con il paesaggio rurale e con la percezione dei suoi caratteri tradizionali.

Infatti, questi aspetti rurali, che fino a 20 anni fa caratterizzavano il territorio, sono ancora riconoscibili soltanto nei centri minori.

L'area urbanizzata che occupa la porzione nord-ovest del Comune oramai può essere considerata e rappresentare di fatto un prolungamento dei quartieri periferici di Treviso con cui forma un'area metropolitana.

Il centro urbano di Silea è attraversa da nord a sud dal fiume Melma. Se nella parte nord del comune il fiume presenta ancora sponde densamente vegetate (compresi i parchi di Villa Bianchini e Villa Avogadro) e un discreto grado di naturalità, avvicinandosi alla foce la fascia verde in prossimità del fiume si assottiglia sempre più fino ad assumere i caratteri di un canale artificiale in prossimità dello scolmatore dello stabilimento "Chiari & Forti".

Figura 5-10: Carta dell'analisi paesaggistica. Fonte PAT.



I 3 macro-sistemi sopra descritti vengono ripartiti dal PAT in 12 aree così descritte:

- A. appezzamenti coltivati di grandi dimensioni assimilabili ai campi aperti;
- B. appezzamenti coltivati di medie-piccole dimensioni, divisi da siepi o filari (sistema dei campi chiusi), con edificato sparso costituito da unità abitative mono o bi-familiari;

- C. sponde del fiume Melma con alcuni elementi storici di particolare pregio e fitta vegetazione di sponda;
- D. piccola superficie per buona parte coltivata caratterizzata dalla Villa Passi;
- E. l'ambito è formato da terreni coltivati con abitato sparso e due ex-cave ora adibite a laghetti per la pesca sportiva; rientra sia nell'ambito del Parco Naturale Regionale del fiume Sile sia nel perimetro dei siti Natura 2000;
- F. sponde del fiume Sile, compreso nel perimetro del Parco Naturale Regionale del fiume Sile, caratterizzato da acqua, vegetazione ripariale, terreni coltivati e ville o insediamenti storici;
- G. aree coltivate di media-piccola estensione con alcune siepi campestri, e un buon numero di abitazioni sparse non sempre legate alle attività agricole;
- H. appezzamenti coltivati di estensione medio-grande (campi aperti) con edificato residenziale lungo le maggiori arterie viarie;
- I. ambito delle attività produttive o artigianali sulla sponda sinistra del fiume Sile, cui si mescolano singole abitazioni;
- J. zona industriale di Via Internati e terreni limitrofi in fase di urbanizzazione;
- K. unità di paesaggio abitato di Silea e frazione di Lanzago;
- L. nuclei abitativi di Cendon e di S. Elena e piccole.

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico

Siti archeologici

I siti a rischio archeologico individuati in comune di Silea (settore Venezia) come si nota dal successivo elenco estratto dall'elenco Provinciale redatto in Applicazione dell'art.142 lett. m) D.Lgs 42/2004 sono 8 tutti di epoca Romana databili quindi tra l'inizio del I sec. a.C. e il V sec. d.C.

Attraverso questi ritrovamenti si può affermare come all'interno del territorio comunale di Silea siano emerse, a più riprese distribuite in tutto il territorio, fitte e frequenti tracce, che testimoniano la frequentazione della zona in epoca pre-romana e romana.

Nei pressi del fiume Sile, tra le località di Sant'Antonio e la frazione di Cendon (cod.87), è stata evidenziata la presenza di un abitato e di una necropoli il cui primo insediamento può essere fatto risalire all'età del Bronzo. Questo degli 8 siti rilevati in comune di Silea risulta essere l'unico che oltre ad estendersi nei limitrofi comuni di Casier e Treviso presenta ritrovamenti che testimoniano una continuità di vita e frequentazione dei siti dall'età del Bronzo sino all'età del Ferro.

Infine, altri diversi ritrovamenti nella medesima zona attestano inoltre una certa vivacità dell'insediamento anche in età romana.

All'età romana risalgono le testimonianze sia di abitato documentate in località S. Elena (cod. 91.2) e casa Borna (cod. 92), sia di necropoli, emerse: in via Montiron (cod. 88), presso il capitello del Beato Enrico (cod. 89), in località Cendon (cod. 90) e S. Elena (cod. 91.1).

Nel 1998 in località Le Basse presso la frazione di Cendon, scassi casuali da aratura hanno messo in luce ulteriori abbondanti tracce di un insediamento abitativo di età Romana.

N. PROGR.	SETTORE	CODICE	DESCRIZIONE	CODIFICA/ DATAZIONE/CODIFICA/ DATAZIONE:	COMUNE	LOCALIZZAZIONE
478	V	83	Materiale sporadico	R	S. Lazzaro /Dossan	
479	V	84	Materiale sporadico	R	Treviso/Casier	S. Antonino
480	V	85	Materiale sporadico	R	Casier	
481	V	86	Materiale sporadico	R	SILEA	Fiume Sile - cava Marcantonio
482	V	87	insediamento, necropoli	B/F/R-B	SILEA Casier/Treviso	Fiume Sile - da S. Antonino a Cendon
483	V	88	Materiale sporadico	R	SILEA	Via Montinon
484	V	89	Tombe	R	SILEA	Capitello Beato Erico
485	V	90	Materiale sporadico	R	SILEA	Cendon
486	V	91.1	Tomba e materiale sporadico	R	SILEA	S. Elena v. V91 su tavola
487	V	91.2	Tomba e materiale sporadico	R	SILEA	S. Elena - Casa Tasca ora Schiavon v. V91 su tavola
488	V	92	Elementi strutturali	R	SILEA	Casa Borgia
489	V	93	Materiale sporadico	R	Casale sul Sile	
490	V	94	Materiale sporadico	B	Casale sul Sile	Consio
491	V	95.1	NON DEFINITO		Casale sul Sile	
492	V	95.2	NON DEFINITO		Casale sul Sile	

Tabella 5-2: gli 8 siti a rischio archeologico presenti nel comune di Silea più le relative informazioni.

Ville

Le numerose ville Venete presenti in Comune di Silea, sono la testimonianza principale della ricca storia di questo territorio e del riconoscimento dato a questi luoghi posti in posizione privilegiata grazie alla vicinanza a Treviso e al fiume Sile importante via commerciale con Venezia.

Le ville risultano rivestire importanza non solo per il loro valore architettonico. La nobiltà e l’alta borghesia veneziana, infatti, fecero costruire numerose ville tra il Sile e la campagna, veri e propri gioielli che testimoniano ancor oggi le ricchezze dell’epoca e la cultura stessa della Villa Veneta come presidio del territorio e luogo di svago.

Le principali ville presenti sono:

- Villa Bianchini
- Villa Azzoni Avogadro
- Villa Miolo
- Villa Valier
- Villa Barbaro
- Oratorio S. Pietro di Villa Memmo
- Villa Fanio
- Villa Moderni
- Villa Colotti
- Villa Pisani
- Villa Riva
- Villa Contarini
- Villa Celesia
- Villa Bembo.

5.8 Mobilità

Inquadramento

Il Comune di Silea si colloca a sud-est del capoluogo provinciale Treviso in una fascia nella quale è stato favorito lo sviluppo di insediamenti residenziali e di attività produttive, commerciali e direzionali. Il centro urbano del comune è racchiuso dalla “forbice” dei principali assi infrastrutturali, a Nord/Ovest la strada regionale n. 53 “Postumia” e a Sud/Ovest la strada regionale n. 89 “Treviso-Mare”.

Lo sviluppo urbano, ha fatto sì che nel comune si formasse un continuum urbanizzato nel quale tendono a sparire i confini e ad annullarsi le discontinuità e le distinzioni fra le quali quella classica tra città e campagna. Questa situazione dà luogo ad un intenso sviluppo di movimenti sia di tipo sistematico, per motivi di lavoro o di studio, sia di tipo occasionale, per l’accesso ai servizi, per acquisti o per svago.

Le principali arterie stradali comunali:

- Autostrada Venezia-Belluno A27: si estende in tutto il suo sviluppo dalla barriera di Venezia Nord fino alla barriera di Belluno, risultando essere la principale arteria che attraversa in senso longitudinale da nord a sud il territorio Comunale di Silea dividendolo sostanzialmente in due parti. Detta arteria di proprietà ANAS risulta essere affidata in gestione alla società Autostrade per l’Italia.

Nel tratto compreso all’interno dell’ambito del territorio Comunale, dal ponte dell’A27 sul Sile e la S.R. 53 “Postumia” l’autostrada si compone di due carreggiate composte da tre corsie per senso di marcia. Il casello

Treviso Sud è ubicato a sud dell’abitato di Silea e appena fuori gli abitati di Carberlotto e Nerbon servito e collegato alla S.R. n. 89 “Treviso-mare”. Il territorio attraversato dall’autostrada è caratterizzato oltre dall’attraversamento del Sile da ambiti agricoli con edificazione sparsa e piccoli nuclei residenziali.

- SR89 “Treviso-Mare”: è una strada che riveste particolare importanza quale collettore del traffico da e per Treviso, direttrice privilegiata di connessione tra Silea e Jesolo ed infino collegamento diretto all’autostrada A27.

Le zone produttive di tipo industriale-artigianale e commerciale sono collocate prevalentemente lungo quest’asse stradale, dal confine con il Comune di Treviso fino il sovrappasso dell’Autostrada A27 con una particolare concentrazione, sviluppatasi di recente in prossimità del casello stradale Treviso Sud.

Stando così lo stato dell’arte risulta evidente come la struttura insediativa che si appoggia sulle direttrici regionali ed in particolare sempre sulla SR 89 rappresenti un ulteriore peso su un sistema di collegamenti che appare certamente già fortemente sollecitato.

- SR53 “Postumia”:

La rete dei percorsi pedonali

La dotazione di marciapiedi o spazi riservati agli spostamenti a piedi lungo la viabilità principale, pur risultando complessivamente buona, presenta tuttavia alcune situazioni con carenze evidenti:

Categoria	Val.	Entrambi i lati				Solo su un lato			Assenti	TOT1
		≥ 1,5 m	Un lato < 1,5 m	Entrambi < 1,5 m	Totale	≥ 1,5 m	< 1,5 m	Totale		
URBANE INTERQUARTIERE	Ass.	1.982	1.329	279	3.590	2.114	393	2.507	1.481	7.578
	%	26,2%	17,5%	3,7%	47,4%	27,9%	5,2%	33,1%	19,5%	100,0%
URBANE DI QUARTIERE	Ass.	571	517	752	1.840	1.357	264	1.621	1.209	4.670
	%	12,2%	11,1%	16,1%	39,4%	29,1%	5,7%	34,7%	25,9%	100,0%
URBANE LOCALI INTERZONALI	Ass.	0	0	0	0	440	0	440	2.012	2.452
	%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,9%	0,0%	17,9%	82,1%	100,0%
TOT2	Ass.	2.553	1.846	1.031	5.430	3.911	657	4.568	4.702	14.700
	%	17,4%	12,6%	7,0%	36,9%	26,6%	4,5%	31,1%	32,0%	100,0%

Tabella 5-3: estensione delle strade urbane secondo la dotazione dei marciapiedi; Fonte: Relazione di analisi PUT.

Dalla lettura dei dati si evince che complessivamente la viabilità urbana principale si distribuisce in misura circa uguale tra le tre condizioni rispetto alla dotazione di marciapiedi: il 36,9% ne dispone su entrambi i lati, il 31,1% solo su uno e il rimanente 32,0% non ne ha affatto.

Tra le tre categorie viarie (2) la meno attrezzata per la mobilità dei pedoni è quella delle urbane interzonali, nelle quali la quota di strade che dispongono di marciapiede è solo il 17,9% dell'estensione totale, tutte solo da un lato, anche se di larghezza superiore o uguale alla minima di 1,5 m.

Per la viabilità di quartiere la quota di strade che dispongono di marciapiedi sale al 74,1% dell'estensione totale, di cui il 39,4% su entrambi i lati e il 34,7% solo su uno di essi.

Infine, nel caso delle strade classificate come urbane interquartiere in oltre i quattro quinti (81,5%) della loro estensione sono presenti spazi protetti per la movimentazione dei pedoni, dei quali il 47,4% su entrambi i lati e il 33,1% solo su uno di essi.

Complessivamente, solo sul 36,6% della rete stradale principale sono disponibili i marciapiedi su entrambi i lati, di cui meno della metà (17,4%) di larghezza superiore o uguale al minimo di 1,5 m.

La rete dei percorsi ciclabili

La rete delle piste e percorsi ciclabili esistenti a Silea ammonta a circa 4,8 km, concentrati nella parte est del centro abitato (aree commerciali e/o produttive) e in quella nord-ovest (vie Callalta e Tiepolo). Al di fuori di queste due zone sono presenti altri due tronchi: il primo in via Sile dalla rotatoria con via Roma a via Alzaia sul Sile e nel tratto di quest'ultima fino al fiume; il secondo che collega via Venturini con via Friuli.

Le piste ciclabili delle due zone risultano lontane tra di loro e non connesse, mancando percorsi che si sviluppino all'interno della zona centrale dell'abitato non sono disponibili piste e/o percorsi pedonali. Tale situazione penalizza molto l'appetibilità dell'uso della bicicletta per effettuare spostamenti interni per raggiungere il posto di lavoro, le scuole e i centri attrattori in generale.

Nonostante ciò, anche grazie alle favorevoli condizioni orografiche e alle ridotte distanze da percorrere, l'uso della bicicletta per i pendolari risulta abbastanza elevato (vedere successivo paragrafo 5.1), essendo infatti effettuati con essa il 10,2% degli spostamenti complessivi, quota che sale al 15,7% per i soli lavoratori, mentre scende al 5,5% nel caso degli studenti, dove probabilmente gioca a sfavore proprio la mancanza di sicurezza connessa all'assenza di percorsi protetti per raggiungere la scuola.

Tipo di sede	L<2,5 m		2,5≤L<3,0 m		L≥3,0 m		TOT1	
	Val. ass.	% su TOT1	Val. ass.	% su TOT1	Val. ass.	% su TOT1	Val. ass.	% su TOT2
PROPRIA	0	0,0%	1.905	100,0%	0	0,0%	1.905	39,8%
PROMISCUA CON PEDONI	0	0,0%	0	0,0%	2.877	100,0%	2.877	60,2%
RISERVATA	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOT2	0	0,0%	1.905	39,8%	2.877	60,2%	4.782	100,0%

Tabella 5-4: estensione della rete di percorsi ciclabili secondo tipologia e dimensione; fonte: Relazione di analisi PUT

La rete di trasporto pubblico

La rete di trasporto pubblico locale a servizio del territorio comunale di Silea è costituita sia da linee extraurbane che urbane di Treviso.

Le linee del trasporto pubblico locale garantiscono complessivamente un buon livello di servizio all'interno del centro urbano di Silea, anche se rimangono scoperte alcune zone quali quelle residenziali di via Tiepolo e di via Creta, o quella produttiva a sud della SR 89.

La rete stradale

L'estensione della rete viaria principale è costituita da oltre 22 km di strade, di cui oltre un terzo (34,2%) sono quelle classificate interquartiere, seguite dalle extraurbane secondarie con il 25,5% e dalle urbane di quartiere con il 21,1%. Alla categoria delle urbane locali interzonali appartiene l'11,1% delle strade e, infine, l'8,1% sono extraurbane locali di collegamento.

All'interno di Silea non sono presenti strade extraurbane principali, in quanto anche se in realtà le due strade regionali n. 89 Treviso-Mare e n. 53 Postumia svolgono una funzione che potrebbe portare a classificarle tali, in particolare la prima, non posseggono le caratteristiche geometriche idonee e non è possibile neanche prevedere che possano essere adeguate a queste in futuro.

L'offerta di sosta



Zona	Sup.(m ²)	% su TOT	Addetti	Residenti	Pop. Eq.(*)	Sup./P.E.
A	3.206	6,6%	387	2.190	1.701	1,9
B	7.895	16,3%	299	2.007	1.503	5,3
C	10.254	21,2%	264	1.396	1.102	9,3
D	2.674	5,5%	1.334	93	1.390	1,9
E	2.195	4,5%	571	218	702	3,1
F	638	1,3%	1.063	310	1.249	0,5
G	21.468	44,4%	259	49	288	74,5
TOT	48.330	100,0%	4.177	6.263	7.935	6,1

(*) La popolazione equivalente è data sommando agli addetti il numero dei residenti moltiplicato per un coefficiente 0,6, corrispondente all'indice di motorizzazione.

Tabella 5-5: dotazione di aree di sosta; fonte: Relazione di analisi PUT.

la superficie complessiva delle aree di parcheggio ammonta a meno di 5 ha, concentrati (44,4%) in particolare nella zona "G" commerciale ubicata a est. Tra le altre zone mediamente presentano una migliore dotazione quelle residenziali, con un massimo pari a ca. 1 ha nella "C", rispetto a quelle produttive, dove nella "F" se ne rilevano solo 638 m².

5.9 Rumore

Ai fini del presente studio risulta di particolare interesse la propagazione del rumore infrastrutturale.

L'immagine riportata di seguito rappresenta graficamente la propagazione del rumore infrastrutturale, nel territorio comunale. Le principali fonti di rumore sono legate all'autostrada A27, che attraversa il comune e il Parco Regionale del fiume Sile (Fasce I e II) perpendicolarmente, la SR89 e SR53 che accostano il Parco Regionale nel territorio collocato a nord ovest nel comune.

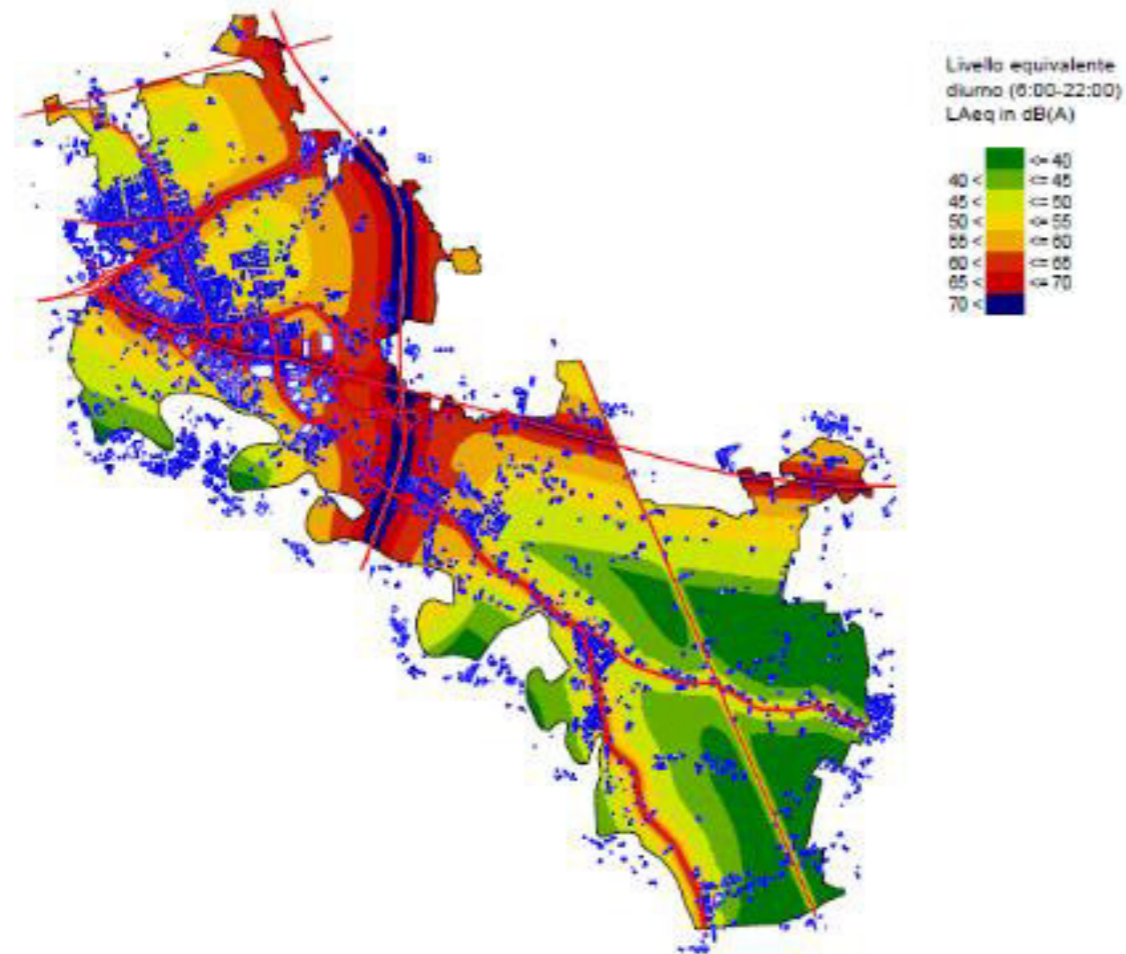


Figura 5-11: Curve di isolivello relative alla propagazione del rumore infrastrutturale; fonte relazione PCCA.

5.10 Altre componenti ambientali

La Valutazione Ambientale Strategica prevede l'indagine di tutte le componenti ambientali interessate e nei paragrafi precedenti sono state analizzate quelle componenti che possono interagire maggiormente con le azioni previste dal Piano. Di seguito si riporta comunque una sintesi delle altre componenti, al fine di avere un quadro completo dell'ambito analizzato.

Radiazioni non ionizzanti

Fonte ARPAV.

La normativa nazionale e regionale inerente alla tutela della popolazione dagli effetti dei campi elettromagnetici, disciplina separatamente le basse frequenze (elettrodotti) e le alte frequenze (impianti radiotelevisivi, ponti radio, Stazioni Radio Base per la telefonia mobile, etc.).

La normativa nazionale vigente fissa dei livelli massimi di esposizione per la tutela della salute umana. ARPAV effettua il monitoraggio dei CEM prodotti dai ripetitori TV e dalle SRB. I dati sono rilevati attraverso centraline mobili che vengono posizionate nei punti di interesse per durate variabili; orientativamente la durata della campagna di monitoraggio varia da una settimana ad un mese o più.

Nel comune di Silea l'ARPAV ha effettuato due campagne per la misura dei campi elettromagnetici:

- La prima campagna svolta tra il 22/06 e il 08/07 del 2009 in via Cendon, che non ha riportato valori superanti la soglia di attenzione.
- La seconda campagna è stata effettuata in Via Lombardia, 35 tra il 30/01 e il 17/02 nel 2015; la campagna non ha rilevato valori superiori alla soglia;

Energia

Fonte relazione d'intervento del PAES 2017.

Nel comune di Silea si registra un consistente calo dei consumi elettrici per l'Illuminazione Pubblica, a fronte di un aumento dei consumi per il Terziario (che include edifici/attrezzature/impianti comunali) ed il Residenziale:

	2007	2015	VAR %
ILLUMINAZIONE PUBBLICA	975 MWh	686 MWh	-29,6%
TERZIARIO	12.974 MWh	15.662 MWh	20,7%
EDIFICI RESIDENZIALI	11.291 MWh	11.878 MWh	5,2%
TOTALE	25.240 MWh	28.226 MWh	11,8%

Figura 5-12: Ripartizione consumi di energia elettrica per settore e variazione percentuale 2007-2015; Fonte relazione d'intervento del PAES 2017

Popolazione

Silea si attesta sui 10.000 abitanti ed è in costante aumento dagli anni '90. La lettura dell'andamento del saldo naturale rispetto al saldo complessivo mette in risalto il peso che negli ultimi anni ha avuto la componente migratoria sull'andamento demografico comunale.

Almeno fino al 2001, tale incremento è in parte da attribuirsi ad una forte immigrazione di stranieri, in atto dall'inizio del millennio non solo in tutta la provincia di Treviso ma a livello nazionale, e in parte anche all'azione di regolarizzazione di residenti stranieri ovvero dall'emersione di residenti non regolari.

Altro dato in crescita negli ultimi 15 anni dal 1996 al 2011 è quello relativo alle famiglie. Il dato qui cresce con un ritmo ancora più sostenuto della popolazione residente, vuoi per la diminuzione dei componenti per famiglia, vuoi per il perdurare ancora del fenomeno di una graduale riduzione dei nuclei familiari numerosi, specie di agricoltori.

Le tendenze socio - economiche

Il comune di Silea risulta inserito nell'area Commerciale n. 3 Treviso; le città di quest'area commerciale si sviluppano, solitamente, attorno ad una o più funzioni direttrici, ricche di componenti economiche, sociali e culturali. Si organizzano come luogo di interscambio ed acquistano una struttura funzionale e formale, spesso di fortissima personalità, tanto che, anche qualora vengano a mancare le motivazioni che le hanno fatte nascere, le città continuano a perpetuare la loro immagine ed a cercare nuove utilizzazioni per la struttura che esse stesse costituiscono.

Il Comune di Silea è situato in un'area a sud-est di Treviso, nella quale ha avuto luogo un forte sviluppo di insediamenti residenziali e di attività produttive, commerciali e direzionali. Si è così formato un continuum urbanizzato nel quale tendono a sparire i confini ed annullarsi le discontinuità tra i diversi nuclei abitati.

Le zone produttive/commerciali sono collocate prevalentemente lungo l'asse stradale della S.R. 89 "Treviso-Mare", dal confine con il Comune di Treviso fino al sovrappasso dell'Autostrada A27, con una particolare concentrazione in prossimità del casello autostradale di Treviso Sud.

Oggi l'integrazione tra Silea ed il capoluogo è sempre più stretta, sia per quanto riguarda le relazioni sociali e culturali, sia per le relazioni economiche; si è assistito negli anni al decentramento della popolazione, delle attività produttive e dei servizi. Per il cittadino il grado di relazione con strutture e servizi di altre amministrazioni è talmente elevato da rendere ormai superata la dimensione tradizionale della sua appartenenza al singolo comune e alla collettività in cui risiede.

5.11 Caratteristiche specifiche degli ambiti di intervento

Mobilità pedonale

Si riportano di seguito il percorso pedonale da adeguare e i nuovi percorsi previsti, prevalentemente già previsti nel Piano degli Interventi vigente.

MP_01 Percorso pedonale da adeguare su Via Friuli



L'ambito si trova a ridosso della SR53 (sul rilevato nell'immagine successiva e presenta alberature sul lato destro) in contesto urbano. Il PUT prevede in tale ambito anche un percorso ciclabile in programmazione (indicato come MC_12 ed analizzato successivamente)



Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

MP_02 nuovo percorso pedonale in via Callalta



L'ambito è inserito in contesto urbano. Sul lato nord viene previsto un percorso ciclabile (MC_11 analizzato successivamente)



Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

MP_03 nuovo percorso su Via Venturini e MC_01_02 allargamento del marciapiede esistente per percorso ciclabile



Il PUT prevede su Via Venturini l'allargamento del marciapiede esistente per poter inserire anche un percorso ciclabile

L'ambito è inserito in contesto urbano



Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

MP_04 nuovo percorso da Via Venturini che sottopassa la SR 53 e giunge sino a Via Leopardi e Via Lanzaghe a livello di Via Diaz




Il percorso, dopo il sottopasso, attraversa un parco urbano e un centro sportivo



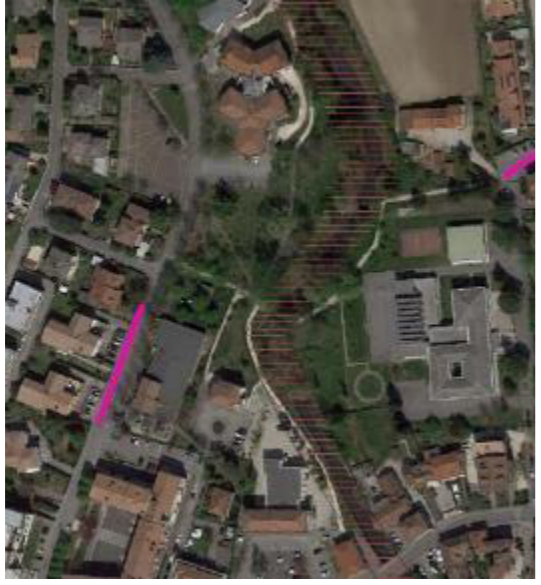
Parco attraversato dal percorso prima della deviazione verso Via Diaz

Di seguito un estratto del PI che riporta il percorso entro l'area a parco.




Art. 44 ■ ZTO Fc a parco, gioco e sport
Art. 46 ○ ○ ○ ○ ○ ○ Percorso ciclabile e/o pedonale

MP_05 nuovo percorso su Via Don Minzoni




L'ambito risulta inserito in un contesto urbanizzato. Via Don Minzoni presenta alberature



Ad ovest, separato dalle edificazioni esistenti è presente il sito Natura IT3240031 lungo il Melma (a circa 60 m)


Il percorso viene previsto nel PI vigente che indica anche il vincolo paesaggistico generato dal Melma.




Art. 46 ○ ○ ○ ○ ○ ○ Percorso ciclabile e/o pedonale
Art. 48 ★ ★ ★ ★ ★ Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua

Il tratteggio orizzontale indica il sito Natura IT 3240031 lungo il Melma

MP_06 - nuovo percorso su Via Tezze



Via Tezze risulta essere una viabilità di quartiere priva di elementi naturali



Il PI non individua percorsi pedonali in via Tezze

MP_07 nuovo percorso su Via Alzaia sul Sile



La viabilità risulta a margine del corso d'acqua e dei siti natura IT3240031 e IT3240019. Il confine del sito Natura è al limite dell'alzaia.



Si riporta di seguito un estratto del PI che indica Via Alzaia come viabilità da valorizzare lungo la quale è presente un filare. Il PI evidenzia il Sito Natura ed il vincolo paesaggistico.



Art. 46 ● ● ● ● ● Viabilità primaria da valorizzare
Art. 56 — Filare o siepe di altro soprassuolo arboreo
Art. 56 — Area di pregio naturalistico
Art. 48 ★ ★ ★ ★ ★ Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
Art. 56 ! Elemento detrattore del paesaggio

Il Sile è sito Natura 2000 esterno al percorso che corre lungo la viabilità

MP_08 nuovo percorso su via Molino



Via Molino risulta totalmente impermeabilizzata e si immette su Via Cendon



Il PI non individua percorsi lungo via Molino, prevede un percorso lungo via Cendon



Art. 56 Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

Art. 32 Cono visuale

Art. 48 Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile

Art. 46 Percorso ciclabile e/o pedonale

Art. 46 Viabilità primaria da valorizzare

Ambiti paesaggistici del Parco ed elementi puntuali esterni
Art. 56 Paesaggio della trasformazione produttiva (intero territorio soggetto al PA del Parco Fiume Sile)

MP_09 nuovo percorso su via Sant'Elena

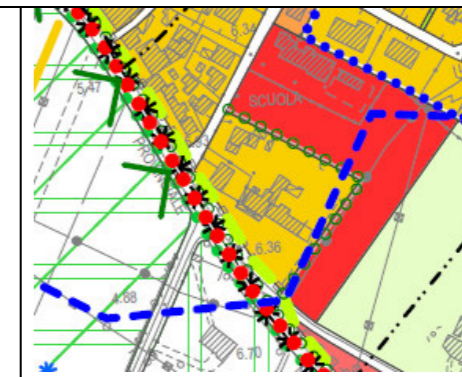


La viabilità presenta, dopo lo slargo, alcuni elementi arborei



Il PI individua il percorso lungo via Sant'Elena. La viabilità risulta essere lungo il perimetro del Parco del Fiume Sile

MP_10 Nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti



Art. 56 Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

SISTEMA AMBIENTALE DEL PARCO
ZTO E1.R "di riserva naturale generale"

Art. 33 ZTO R.no a riserva naturale orientata

Art. 33 ZTO R.ve di ripristino vegetazionale

Art. 46 Percorso ciclabile e/o pedonale

Art. 32 Cono visuale

Art. 48 Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile

Art. 50 Elettrodotta o metanodotta

Art. 46 Viabilità primaria da valorizzare

Ambiti paesaggistici del Parco ed elementi puntuali esterni
Art. 56 Paesaggio della trasformazione produttiva (intero territorio soggetto al PA del Parco Fiume Sile)

Il percorso di connessione con Via Gobetti segue un ambito già impermeabilizzato

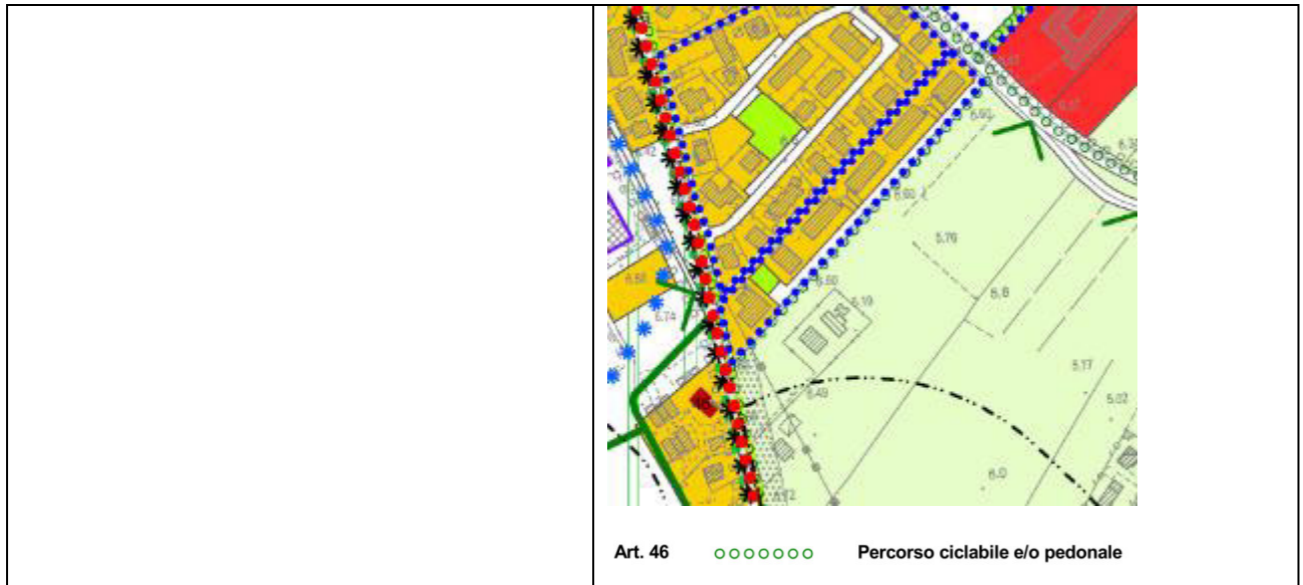


Vista da Via Sant'Elena



Vista da Via Gobetti

Il percorso viene indicato nel PI



Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale

MP_11 Nuovo percorso lungo Via Duca d'Aosta



In giallo il sito IT3240019, la campitura a righe indica in sito IT3240031

Il percorso segue Via Duca d'Aosta per poi deviare verso l'ansa del Sile all'interno del parcheggio esistente. Segue sempre un percorso su area già impermeabilizzata e rimane esterno al sito Natura 2000



Vista da Via Duca d'Aosta verso il parcheggio

Il percorso viene indicato nel PI vigente, è interno al Parco del Fiume Sile, al vincolo paesaggistici ed all'area di notevole interesse pubblico.



Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale

MP_12 Nuovo percorso su via Canton

Via Canton segue parallela il sito Natura 2000 del Sile ed il perimetro del Parco Naturale del Sile



Via Canton si trova in vincolo paesaggistico generato da fiume Sile ed entro area di notevole interesse pubblico



Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile
Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua

MP_15 –percorso da adeguare su via Sant'Elena dall'intersezione su via Pozzetto



Il tratto di via Sant'Elena risulta totalmente urbanizzato



Il percorso viene indicato nel PI. Lungo Via Sant'Elena è presente il limite del perimetro del Parco Naturale del Sile e dell'area di notevole interesse pubblico



○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Percorso ciclabile e/o pedonale

	<ul style="list-style-type: none"> ●●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile * * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile ●●●●●● Viabilità primaria da valorizzare
<p>MP_16_percorso pedonale da adeguare in via Cà Memo</p>   <p>Il percorso da adeguare si trova parzialmente in vincolo paesaggistico generato dal Nerbon e entro la fascia di rispetto del cimitero</p>  <ul style="list-style-type: none"> ●●●●●● Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua  Manufatto idraulico ---●---●●● TIPO VINCOLO Art. 32 a - Fascia di rispetto allevamenti - residenze sparse Art. 51 c - Fascia di rispetto cimiteriale 	<p>Via Cà Memo è inserita in un contesto parzialmente urbanizzato con presenza di elementi arboreo arbustivi lungo il percorso</p>
<p>MP_17 ed MC_22 nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile</p>  <p>Vista verso ovest</p>	<p>Il percorso è inserito lungo la viabilità esistente ove è già presente una porzione sterrata lungo cui realizzare il percorso. Nelle immagini seguenti è possibile vedere il filare alberato esistente indicato dal PI di Silea.</p>




Vista verso Est

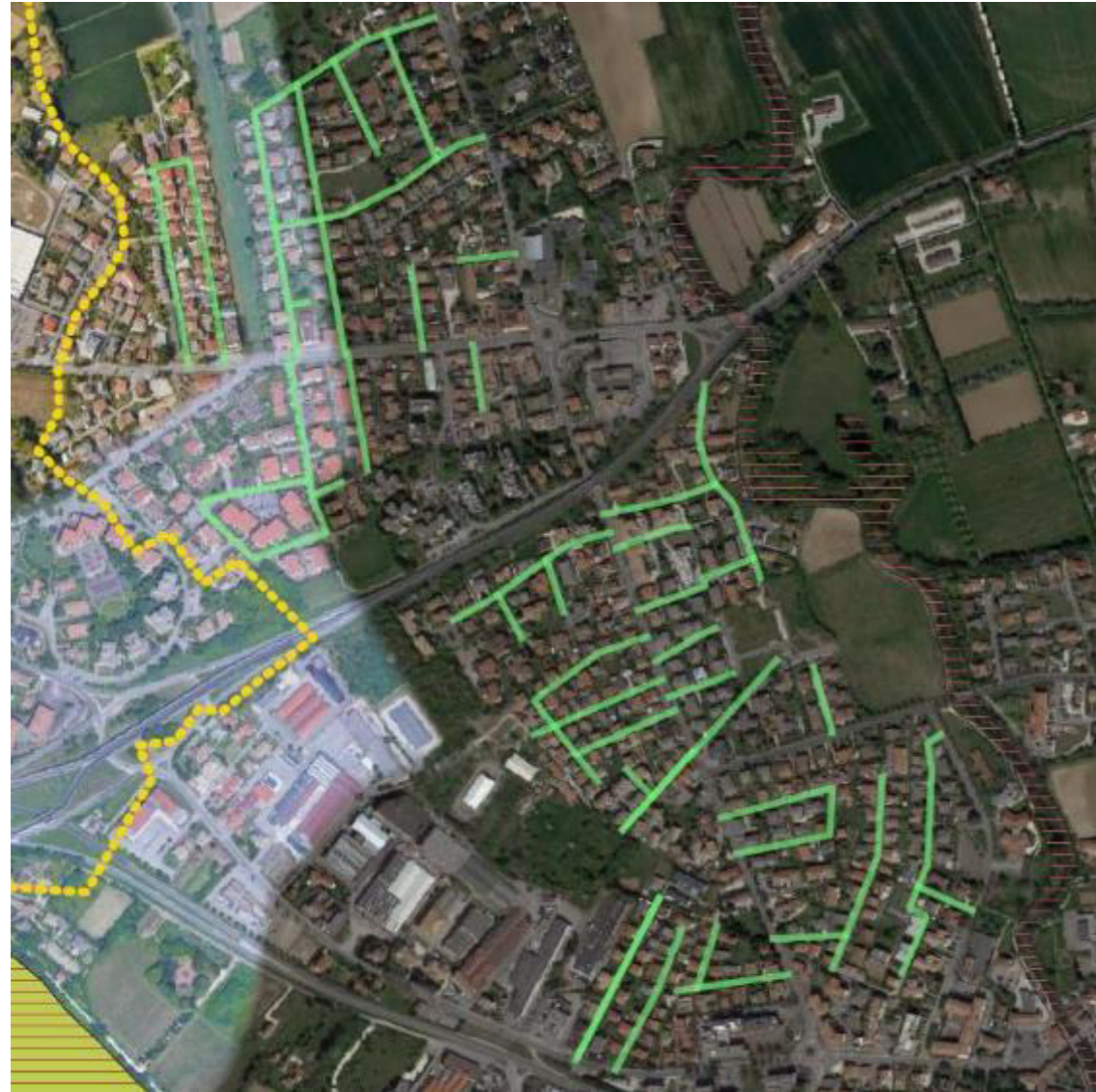


- Viabilità secondaria da valorizzare
- * * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
-  Fascia di rispetto stradale o ferroviaria
- TIPO VINCOLO
- Art. 47 f - Fascia di rispetto ferroviario
- Art. 47 s - Fascia di rispetto stradale
- Servitù idraulica
-  Piano Urbanistico Attuativo (PUA) o Progetto Unitario (PU) confermato
-  Obbligo di Piano Urbanistico Attuativo (PUA)
- ★ Divieto di realizzare strutture stabili fuori terra
-  Sito di Importanza Comunitaria - SIC IT3240031 "Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"
-  Zona di Protezione Speciale - ZPS IT3240019 "Fiume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio"
-  Tratto navigabile da bettoline e chiatte di max 200 ton
-  Area di pregio naturalistico
-  Filare o siepe di altro soprassuolo arboreo
- ! Elemento detrattore del paesaggio

Oltre ai percorsi, per la mobilità pedonale il PUT prevede interventi per la moderazione del traffico e la messa in sicurezza.

Viabilità soggette a woonerf

Trattasi interventi puntuali su viabilità esistenti inserite in ambito urbano, esterne ai siti della Rete Natura 2000



Attraversamenti rialzati

Trattasi di interventi puntuali lungo viabilità esistenti



Interventi per la mobilità ciclabile


MC_01_01 Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in corrispondenza della rotatoria tra Via Arma di Cavalleria e Via Eroi di Podrute



L'area a margine del marciapiede esistente è un'aiuola verde con alcuni elementi arboreo arbustivi



Il percorso è evidenziato anche nel PI vigente:



Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale
Art. 50 - - - - - Elettrodotto o metanodotto

MC_01_02 Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile su via Venturini



Lungo il tratto considerato il PUT prevede anche il percorso ciclabile MP_03

L'ambito è inserito in contesto urbano



Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso



Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale

MC_02 Percorso ciclabile in programmazione da piano triennale lungo via Callalta

Oltre a quanto già evidenziato dal PAT si evidenzia che Via Callalta risulta essere la SR 53 che si presenta prevalentemente libera dall'urbanizzazione verso nord ove il PI individua con visuali



Il PI vigente prevede già il percorso ed evidenzia più ad ovest il vincolo paesaggistico generato dal Melma, che è sito Natura,



- Art. 35** [Green square] ZTO E2 agricolo-ambientale
- Art. 46** ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale
- Art. 32** [Green V-shape] Cono visuale
- Art. 48** [Blue stars] Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
- Art. 52** [Blue grid] Fascia di tutela idraulica (art. 41, LR 11/2004)
- Art. 50** - - - - - Elettrodotto o metanodotto

MC_03 Percorso ciclabile in programmazione da piano triennale che da Via Lanzaghe segue parallelamente la SR 53 sino a Via Ugo Foscolo e prevede un ramo che entra nel parco sino a Via del Parco

Il percorso segue il rilevato da Via Lanzaghe in area libera e procede sino a Via Foscolo














Vista da Via Lanzaghe





Vista da Via Ugo Foscolo

Il percorso, ad eccezione del ramo su via del parco,

	<p>risulta inserito nel PI</p>  <p>Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale</p>
<p>MC_04 percorso ciclabile in programmazione lungo il Melma da Via Ponticelli sino a Viale della Libertà realizzato</p> 	<p>Il percorso è già realizzato</p>  <p>Vista da Viale Libertà</p>
<p>MC_05 percorso ciclabile in programmazione lungo via Roma presso l'attraversamento del Melma</p> 	<p>L'area risulta urbanizzata ed il Melma in corrispondenza dell'attraversamento risulta avere una sezione rettangolare cementata-</p>  

	 <p>Viste da Via Roma</p>
<p>MC_06 percorsi ciclabili in programmazione lungo via madonna della Salute e via Arma di Cavalleria</p> 	<p>Via Madonna della Salute risulta essere una strada di quartiere con elementi arborei</p>  <p>Vista su Via Madonna della Salute verso Via Arma di Cavalleria</p>  <p>Vista su Via Arma di Cavalleria verso la Rotatoria</p> <p>Il PI prevede il percorso lungo Via Madonna della Salute</p>  <p>Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale</p>
<p>MC_07 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Internati 1943 – 1945</p>	<p>All'esterno della carreggiata di Via Internati 1943 – 1945 verso l'intersezione con Via Cendon sono presenti aree inerbite con elementi arboreo arbustivi</p>  <p>Il PI prevede percorsi su entrambi i lati</p> <p>Via Internati 1943 – 1945 è esterna al perimetro del</p>

Parco Naturale dei Sile e vincoli paesaggistici

Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale

Art. 30 ▲▲▲▲▲▲ Fronti attività produttive in fregio al perimetro del Parco

Art. 50 - - - - - Elettrodotto o metanodotto

MC_08 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Pozzetto




Via Pozzetto presenta al di là della carreggiata fossi, aree agricole ed edifici residenziali.

Il percorso è inserito nel PI vigente. Via Claudia Augusta, come già evidenziato nel PAT, risulta essere strada romana che genera vincolo paesaggistico ed area di interesse archeologico



Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale

Art. 48 - - - - - Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. m) - Zone di interesse archeologico

Art. 46 - - - - - Strada romana

MC_09 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Belvedere (SP 64)




La viabilità presenta edifici residenziali su entrambi i lati.

Il percorso è inserito nel PI vigente. Via Claudia Augusta, come già evidenziato nel PAT, risulta essere strada romana che genera vincolo paesaggistico ed area di interesse archeologico



Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale

Art. 48 - - - - - Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. m) - Zone di interesse archeologico

Art. 48 - - - - - Strada romana









MC_10 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Castello





Trattasi di viabilità che presenta sia edifici residenziali che aree agricole a margine della carreggiata,

Come evidenziato nel PAT il PI riporta la fascia di rispetto da pozzo idropotabile.

Il PI prevede il percorso ed indica con visuali e vincolo monumentale a sud. Il Vincolo è generato da Villa Tiepolo Passi in comune di Carbonera.

	 <p>Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale</p> <p>Art. 48  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004 (art. 10)</p>
<p>MC_11 Percorso ciclabile in programmazione in Via Callalta</p> 	<p>Il percorso corre sul lato nord ove, sul lato sud, viene anche previsto un nuovo percorso pedonale (più sopra indicato come MP_02).</p> <p>Il PI prevede il percorso</p>  <p>Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale</p>
<p>MC_12 Percorso ciclabile in programmazione in Via Friuli</p> 	<p>L'ambito si trova a ridosso della SR53 (sul rilevato nell'immagine successiva e presenta alberature sul lato destro) in contesto urbano. Il PUT prevede in tale ambito anche l'adeguamento del percorso pedonale (indicato precedentemente come MP_01)</p>  <p>Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso</p>

	 <p>Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale</p>
<p>MC_13 Percorso ciclabile in programmazione da via del Parco a Via dei Mille</p> 	<p>Il percorso parte da Via del Parco a partire dal percorso ciclabile in programmazione da piano triennale più sopra descritto (indicato come MC_03) e segue un ambito impermeabilizzato / sterrato lungo il perimetro del parco.</p>  <p>Il Percorso indicato nel PI risulta entro il parco:</p>  <p>Di seguito un estratto dell'art. 46 delle NT del PI:</p> <p>3. Le indicazioni di progetto risultanti nelle Tavv. di progetto del PI in ordine alle caratteristiche tecniche delle opere previste (percorsi pedonali, ciclabili, assi stradali, sezioni, raggi di curvatura, etc.), hanno carattere indicativo e saranno precisate nel progetto esecutivo delle opere stesse, sempre nel rispetto dei principi informativi del PI, anche con riferimento alle modalità costruttive contenute nel presente Articolo.</p> <p>4. Salvo quanto previsto dagli elaborati di progetto del PI, sono sempre possibili interventi di adeguamento funzionale che comportino lievi modifiche di tracciato e di sezione anche per la realizzazione di piccole piazzole di sosta ed interscambio.</p>
<p>MC_14 Percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello</p>	<p>Il Percorso parte da Via Roma e segue Via Macello, attraversa la SR Treviso Mare e prosegue sino al Sile. Via Macello in alcuni punti risulta essere entro il Sito</p>



Vista da Via Roma su Via Macello che in questo tratto è interna al Sito Natura



Vista lungo via Macello che in questo punto è esterna al sito Natura



Sottopasso della SR Treviso Mare esterno al sito Natura



Percorso verso il Sile (a sinistra il Melma). In questo

Natura 2000 IT3240031.



Il percorso risulta interno al vincolo paesaggistico e in parte entro il vincolo del depuratore- Dalla SR Treviso mare verso sud si trova entro il Parco Naturale del Sile ed in area di notevole interesse pubblico

- Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile
- Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
- TIPO VINCOLO
- Art. 50 d - Fascia di rispetto depuratore
- Art. 56 ●●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile
- Art. 56 — Filare o siepe di altro soprassuolo arboreo

Si riporta un estratto dell'art. 56 del PI

TUTELA DELLE AREE DI INTERESSE NATURALISTICO, FLORO-FAUNISTICO E CORRIDOI ECOLOGICI

6. Le aree di interesse naturalistico, floro-faunistico e corridoi ecologici sono quelle individuate nelle Tavv. di progetto del PI e gli ambiti SIC/ZPS nonché le superfici comprese in una fascia di 5 metri dal limite dell'acqua del fiume Sile ed i suoi affluenti limitatamente alle aree interne al Parco.

7. Le modalità di intervento nei corridoi ecologici e nelle aree di interesse naturalistico sono indicate nelle Linee guida per la gestione delle aree agricole e delle zone umide (Allegato G) del Piano Ambientale.

8. Lungo le rive dei corsi d'acqua, le scarpate delle

tratto Via Macello è interna al sito Natura (il filare tra via macello e il Melma è segnalato nel PI



Percorso verso il Sile presso l'ex Molino Toso esterno al sito Natura 2000.

cave e nelle aree ricadenti all'interno delle risorgive e delle riserve naturali orientate, è vietato il controllo della vegetazione spontanea presente mediante il fuoco o l'impiego di sostanze erbicide, l'estirpazione e la trinciatura. Il controllo della vegetazione spontanea mediante il fuoco o l'impiego di sostanze erbicide, è vietato anche lungo i margini delle strade e delle ferrovie. Dovrà in ogni caso essere asportato e rimosso il prodotto degli sfalci.

9. Fino all'approvazione del regolamento di cui all'Art. 9 delle NdA del Piano Ambientale, in tutto il territorio del parco, si applicano le norme previste alla lettera g) del comma 11 dell'Art. 9 della LR 8/1991.

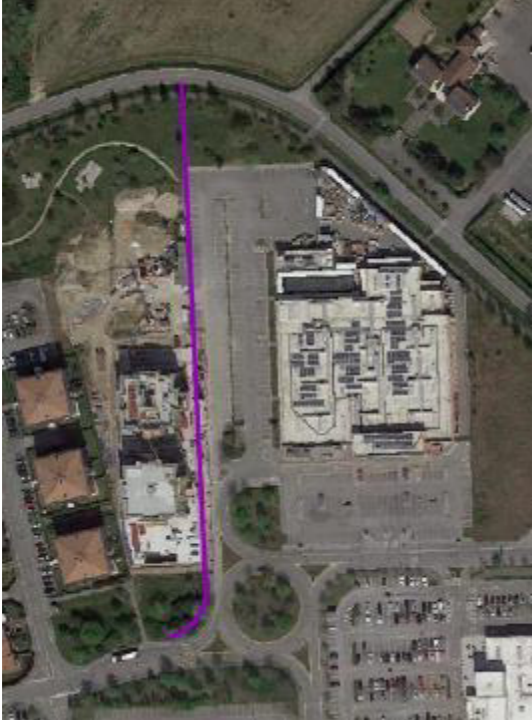




10. Sono sottoposti a tutela i seguenti habitat, che dovranno essere conservati e possibilmente migliorati, secondo gli indirizzi contenuti nelle Linee guida per la gestione delle aree agricole e delle zone umide (Allegato G) del Piano Ambientale:




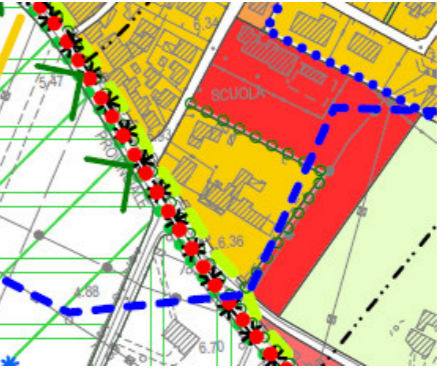

- A. Risorgive (Tav. n. 4 "Reticolo idrografico");
- B. Specchi d'acqua (Tav. n. 4 "Reticolo idrografico");
- C. Formazioni vegetali erbacee: molinieti, cariceti, canneti, prati, etc. (Tav. n. 32 del PA "Vegetazione reale");
- D. Aree boscate (Tav. n. 32 del PA "Vegetazione reale") – Vegetazione reale – le formazioni boschive sono sottoposte ai vincoli e alle prescrizioni della LR 52/1978, Art. 23 e smi;
- E. Siepi (Tav. n. 32 del PA "Vegetazione reale") – Vegetazione reale;

- tutti gli elementi morfologici e le formazioni vegetali sopra riportate, puntualmente indicate nelle relative tavole di analisi, devono essere conservate e valorizzate, secondo le linee guida di cui agli Allegati D e G del Piano Ambientale.

Nel rispetto di quanto previsto dalle allegate "Norme tecniche per la gestione del verde" (Allegato D) del Piano Ambientale è vietato in tali aree, in particolare:

- danneggiare il patrimonio naturale in genere;
- asportare piante tutelate o parti di esse (bulbi, fiori, foglie, talee, rizomi, semi, ecc.);
- eseguire tagli arborei se non per la migliore conservazione e sviluppo del patrimonio vegetazionale stesso e per il regolare esercizio degli impianti elettrici esistenti;
- eliminare la vegetazione arborea ed arbustiva esistente;
- sradicare le piante d'alto fusto e le ceppaie salvo che per le specie di pioppo ibrido a rapido accrescimento in coltura specializzata o di altra specie a coltura

	<p><u>specializzata.</u></p> <p>Il percorso previsto dovrà quindi rispettare i divieti sopra riportati.</p>
<p>MC_15 Percorso ciclabile in programmazione dalla rotatoria su Via Caduti di Nassiriya verso il parcheggio a nord sino a Via Nerbon</p> 	<p>Il percorso parte dall'area verde presso la rotatoria e segue la viabilità di penetrazione</p>  <p>Vista dalla Rotatoria</p>  <p>Vista della viabilità</p>  <p>Vista da Via Nerbon</p> <p>Il percorso risulta già previsto dal PI vigente</p>  <p>Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale</p> <p>Art. 50 - - - - - Elettrodotta o metanodotto</p>
<p>MC_16 Percorso ciclabile in programmazione tra</p>	<p>Via Sant'Elena presenta, dopo lo slargo, alcuni</p>

<p>Via Pantiera e Via Sant'Elena</p>  <p>Lungo via Sant'Elena il PUT indica anche un nuovo percorso pedonale (indicato più sopra come MP_09) inoltre lungo via Pantiera è previsto un intervento di adeguamento della viabilità (intervento n. 18)</p>	<p>elementi arborei.</p>  <p>Via Pantiera risulta totalmente impermeabilizzata.</p>  <p>Il PI individua il percorso lungo via Sant'Elena. La viabilità risulta essere lungo il perimetro del Parco del Fiume Sile</p>  <p>Art. 56 ●●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile</p> <p>SISTEMA AMBIENTALE DEL PARCO ZTO E1.R "di riserva naturale generale"</p> <p>Art. 33  ZTO R.no a riserva naturale orientata</p> <p>Art. 33  ZTO R.ve di ripristino vegetazionale</p> <p>Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale</p> <p>Art. 32  Cono visuale</p> <p>Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile</p> <p>Art. 50 - - - - - Elettrodotta o metanodotto</p> <p>Art. 46 ●●●●● Viabilità primaria da valorizzare</p>
<p>MC_17 percorso ciclabile in programmazione da Via Sant'Elena a Via Pozzetto lungo Via Gobetti</p>	<p>Il percorso di connessione con Via Gobetti segue un ambito già impermeabilizzato</p>



Il PUT prevede un Nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti (indicato più sopra come MP_10)



Vista da Via Sant'Elena



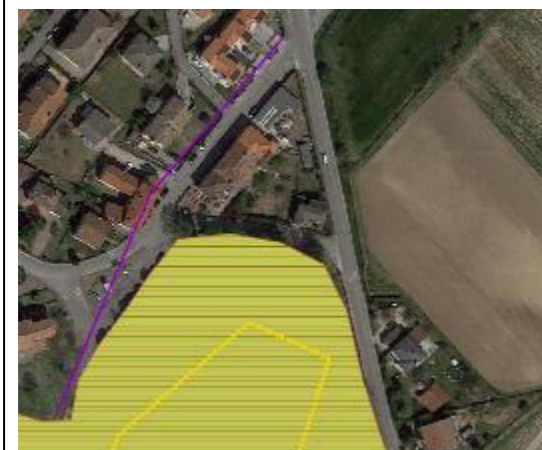
Vista di Via Gobetti verso Via Pozzetto

Il percorso viene indicato nel PI



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

MC_18 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Duca d'Aosta



Il PUT prevede in tale ambito anche un Nuovo

Il percorso segue Via Duca d'Aosta per poi deviare verso l'ansa del Sile all'interno del parcheggio esistente. Segue sempre un percorso su area già impermeabilizzata e rimane esterno al sito Natura 2000 IT



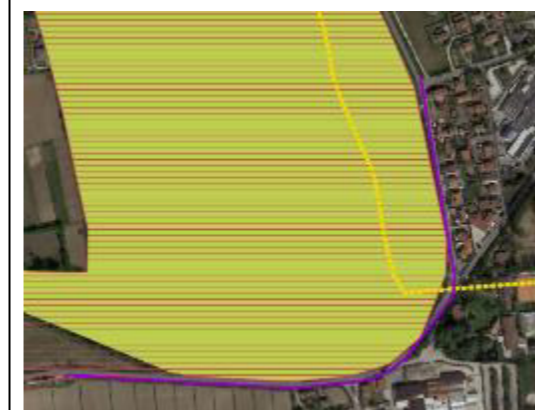
Vista da Via Duca d'Aosta verso il parcheggio

Il percorso viene indicato nel PI vigente, è interno al Parco del Fiume Sile, al vincolo paesaggistici ed all'area

percorso pedonale lungo Via Duca d'Aosta (denominato MP_11 precedentemente)

In giallo il sito IT3240019, la campitura a righe indica in sito IT3240031

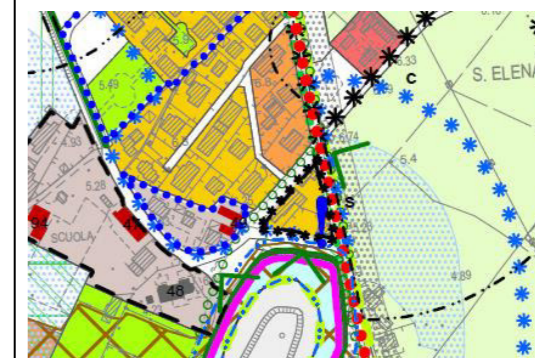
MC_19 percorso ciclabile in programmazione su Via Canton - Via Belvedere



Il PUT prevede lungo Via Canton anche un nuovo percorso pedonale. Il tratto indicato al di fuori dei confini comunali dovrà essere oggetto di accordo con il comune di Casale sul Sile

MC_21 percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello

di notevole interesse pubblico.



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

Via Canton segue parallela il sito Natura 2000 del Sile ed il perimetro del Parco Naturale del Sile

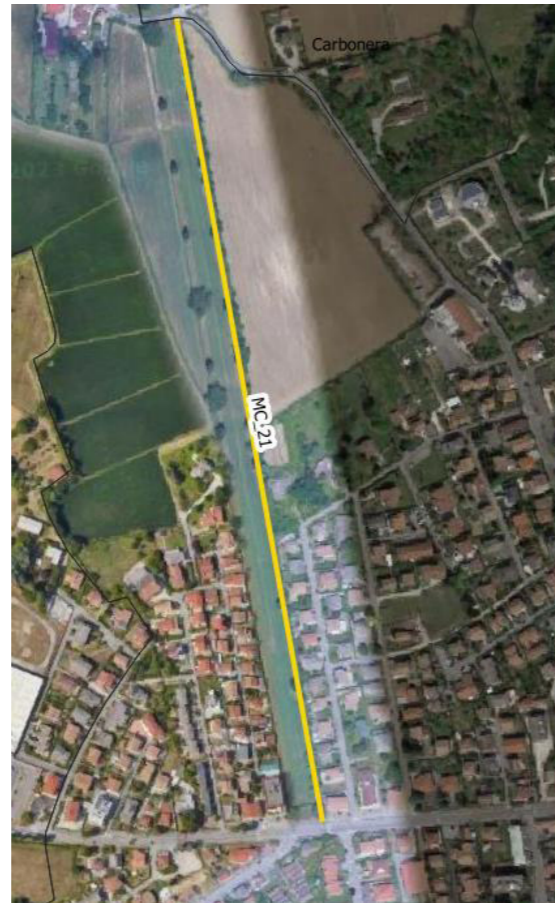


Via Canton si trova in vincolo paesaggistico generato da fiume Sile ed entro area di notevole interesse pubblico. Il limite del Parco del Sile e del Sito Natura è a margine di Via Canton



Il percorso segue il limite del vincolo monumentale generato da Villa Tiepolo Passi in Comune di Carbonera, lungo cui è presente un percorso utilizzato per la manutenzione dell'area. Nella porzione più a

sud l'area è inserita nell'urbanizzato residenziale mentre a nord l'ambito risulta essere agricolo ed a margine sono presenti elementi arboreo arbustivi.



Vista da Via Castello verso sud



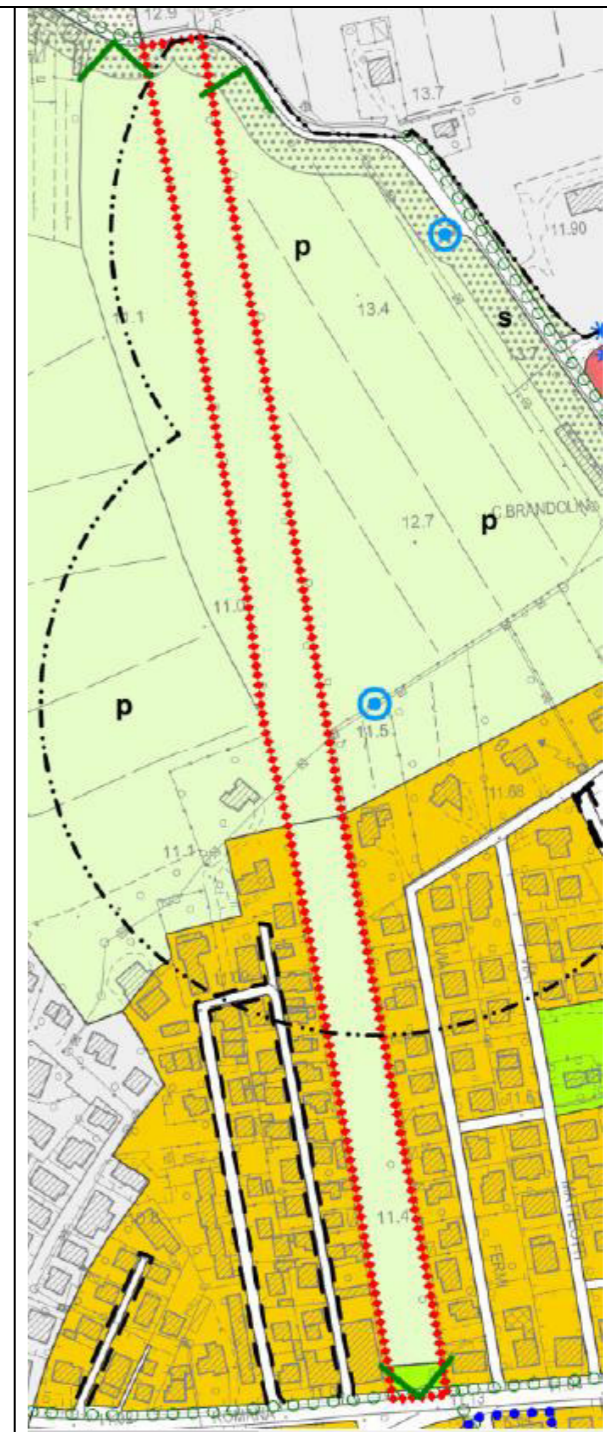
Vista da Via Callalta verso nord

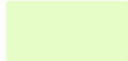

A lato un estratto del PI vigente da cui emerge il vincolo monumentale e la fascia di rispetto dal pozzo idropotabile.

Come indicato all'art. 48 delle NTO del PI gli

interventi ammessi in aree vincolate dovranno rispettare gli obiettivi di tutela e qualità paesaggistica previsti dal PI, dal PAT, dalle previsioni degli atti di pianificazione paesistica di cui all'art. 135 del d. Lgs. 42/2004, indicazioni della DGRV n. 986 del 14 marzo 1996.

Relativamente alle fasce di rispetto da pozzi di prelievo ad uso idropotabile si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'art. 94 del D. Lgs. 152/2006, art. 96 del RD n. 523/1904, dal Piano di Tutela delle acque (rif. art. 50 delle NTO del PI di Silea).



-  ZTO E2 agricolo-ambientale
-  ZTO Fc a parco, gioco e sport
-  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004 (art. 10)
-  Pozzo di prelievo per uso idropotabile

Interventi sull'assetto circulatorio

Zone trenta di previsione

Si riporta di seguito una mappa con l'indicazione delle viabilità esistenti su cui il PUT propone la zona 30. Trattasi di viabilità esistenti in ambito urbano o dove comunque sono presenti diversi edifici ad uso residenziale.



Figura 5-13: le viabilità interessate da zone 30 sono Via Callalta, Via Lanzaghe, Viale della Libertà, Via Don Minzoni, Via Treviso, Via Sile, Via Roma, Via Nerbon, Via Creta, Via Cendon



Figura 5-14: la viabilità interessata da zona 30 è Via Cendon – Via Sant'Elena



Figura 5-15: le viabilità interessate da zona 30 sono Via Sant'Elena e Via Pozzetto

Sensi unici di Progetto

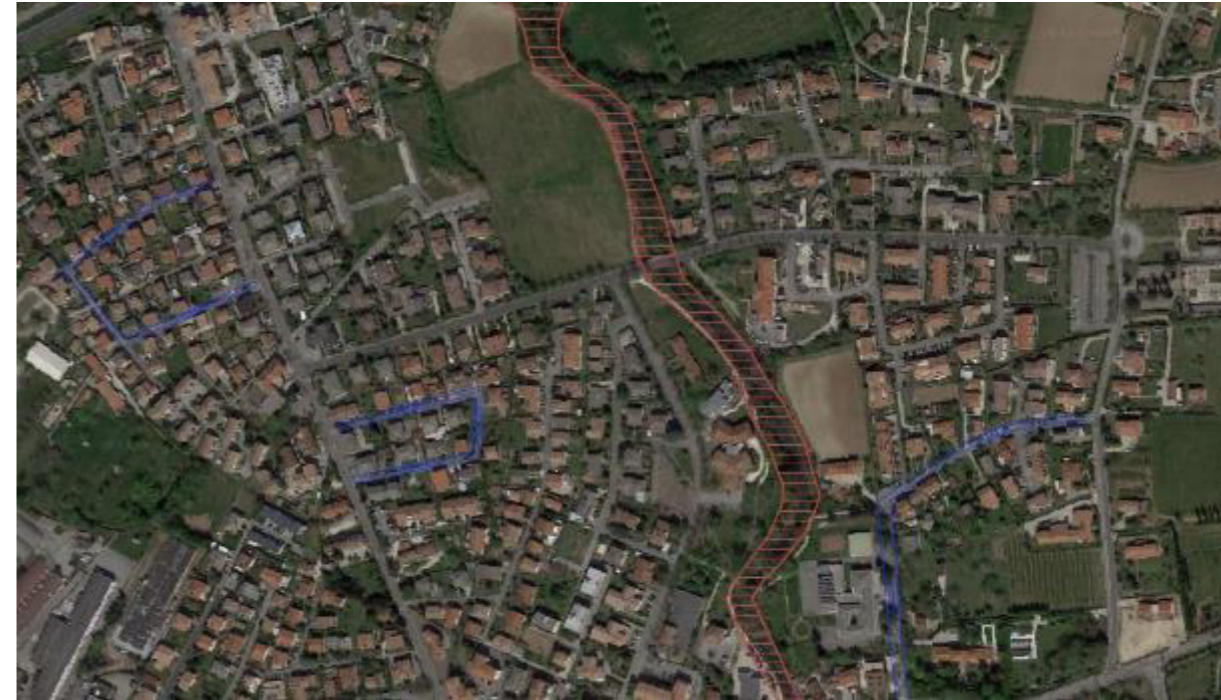


Figura 5-16: Sensi Unici proposti dal PUT in Via Garibaldi, Via dei Mille, Via Cavour, Via Montegrappa, Via Vittorio Veneto, Via Tezze

Interventi sulla rete stradale

Interventi di decongestionamento della rete stradale

Intervento 1 - Adeguamento rotonda tra la SR 89 e il raccordo con il casello



L'area di intervento è compresa entro l'intersezione esistente
Il PI inserisce l'intersezione entro la fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità.



Art. 47  Fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità

Il comma 8 dell'art. 47 riporta quanto segue:

8. Vengono definite fasce di attenuazione dell'impatto della grande viabilità, le aree di pertinenza alle infrastrutture, così come evidenziate nelle Tavv. di progetto del PI. Tali aree sono soggette ad interventi finalizzati ad assorbire la presenza dell'infrastruttura nel paesaggio circostante, ad attenuare l'inquinamento da rumore ed a mitigare gli impatti connessi all'esercizio del traffico. Per tali interventi valgono le seguenti indicazioni:

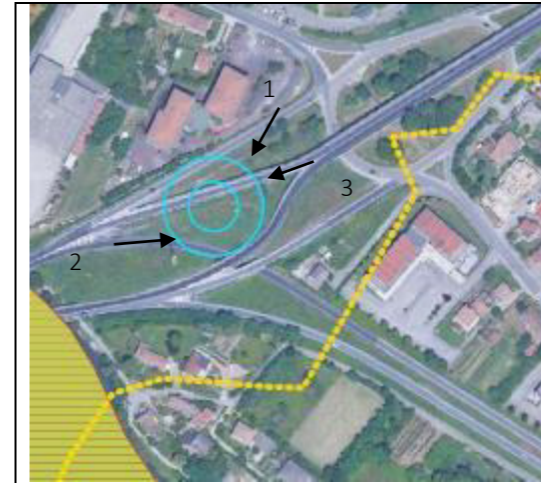
- formare gli spazi a vegetazione arborea ed arbustiva per spessori consistenti, distribuita in forma discontinua ed irregolare lungo il tracciato al fine di dissolvere l'effetto di linearità prodotto dall'infrastruttura nel paesaggio;
- evitare gli effetti di accentuazione del tracciato sia pur realizzati con materiale vegetale;
- mascherare le scarpate con vegetazione arbustiva ed arborea;
- mantenere i punti di visibilità dall'infrastruttura verso il paesaggio circostante;
- adottare la scelta di specie arboree compatibili con il grado di inquinamento e con la tipologia dell'infrastruttura, ed elencate nelle allegate "Norme tecniche per la gestione del verde" (Allegato D) del PA. A tali norme si fa riferimento anche per le indicazioni relative alla realizzazione e alla gestione delle fasce tampone a schermatura della grande viabilità.

Gli interventi di attenuazione sono attuati, previo convenzionamento o accordi di programma, fra Società concessionarie, Enti competenti, l'Ente Parco e le Amministrazioni Locali interessate

Tali indicazioni dovranno essere considerate in fase di progettazione.

Intervento 2 - Completamento dell'intersezione tra la SR 89 e la SR 53 (fuori comune)

L'area di intervento è compresa entro l'intersezione esistente che comprende bretelle a quote differenti



Vista 1





Vista 2




Vista 3



Zonizzazione del PI Vigente di Treviso:





 FASCE DI RISPETTO STRADALE
D.P.R. N.495/1992 - D.LGS. N.285/1992 art.25.2
 PERIMETRO DEL PARCO NATURALE REGIONALE DEL FIUME SILE
Art. 3 NdA del P.A. art.22

Vincoli e servitù del PI di Treviso:




	VINCOLI SUI BENI PAESAGGISTICI - AMBITI DI NOTEVOLE INTERESSE	art.18.2
	VINCOLI SUI BENI PAESAGGISTICI - CORSI D'ACQUA TUTELATI	art.18.3




Intervento 3 - Uscita dalla SR 89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara

L'ambito di intervento è inserito in un ambito infrastrutturato

Il PI indica che si trova parzialmente entro il perimetro del Parco Naturale del Fiume Sile e in area di notevole interesse pubblico



Art. 47		Fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità
Art. 48		Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile
Art. 56		Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

Intervento 4 Completamento dello svincolo della SR 89 su via Sile

Le bretelle proposte si trovano in area verde con presenza di elementi arboreo arbustivi.




Vista dalla SR89, ai lati le aree verdi

Il PI indica fasce di rispetto stradale e fasce di attenuazione dell'impatto della viabilità per cui devono essere rispettate le indicazioni dell'art. 47 più sopra riportate.



Art. 47		Fascia di rispetto stradale o ferroviaria
TIPO VINCOLO		
Art. 47	f	- Fascia di rispetto ferroviario
Art. 47	s	- Fascia di rispetto stradale
Art. 47		Fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità
Art. 48		Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile
Art. 56		Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

Intervento 18 - adeguamento di Via Pantiera




Via Pantiera è una viabilità che presenta edifici residenziali da entrambi i lati.

Nella parte finale verso via Sant'Elena è previsto anche l'Intervento 10 - Adeguamento intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera

Inoltre in corrispondenza dell'intersezione viene previsto un nuovo percorso pedonale (MP_09) ed un Percorso ciclabile in programmazione tra Via Pantiera e Via Sant'Elena (MP_16)

Intervento 20 - collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena



L'area è un ambito inerbito su cui il PI vigente prevede già il collegamento.



Di seguito l'estratto del PI che inserisce l'area entro il perimetro del Parco Naturale del Sile e entro area di notevole interesse pubblico



Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile
Art. 56 ●●●●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi

Intervento 6 – Rotatoria all'incrocio tra Via Sile e Via del Porto



L'ambito risulta infrastrutturato

Il PI inserisce un punto di accesso al parco e la viabilità in cui si intende realizzare la rotatoria risulta essere una viabilità da valorizzare



Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
Punto di accesso al Parco
●●●●●●●● Viabilità primaria da valorizzare

Di seguito alcuni estratti dell'art. 47 delle NTO del PI.



VIABILITÀ PRIMARIA E SECONDARIA DA VALORIZZARE NEL PARCO SILE







7. La viabilità primaria e secondaria da valorizzare sul piano funzionale e ambientale, come individuata nelle Tavv. di progetto del PI, è sottoposta alla seguente disciplina:

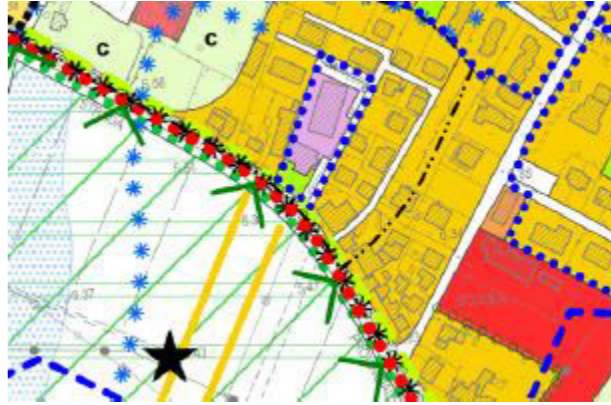


- nelle fasce laterali sottoposte a vincolo stradale ai sensi della normativa vigente, non è ammessa alcuna nuova edificazione;
- non è ammessa, ai sensi dell'Art. 23 del Nuovo Codice della Strada, la posa in opera di cartelli pubblicitari stradali come definiti al Titolo II, paragrafo III, Artt. 47 e segg. del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada. Si richiamano comunque le Circolari Regionali n. 5137/1992 e 4389/1993 e smi;
- è ammessa lungo gli assi stradali l'installazione di cartelli indicatori e segnali stradali di tipo unificato, conformi al Programma di Intervento Fruibilità e quinte urbane che sarà predisposto dall'Ente Parco;
- non è ammesso il tombinamento dei fossi laterali pertinenti il corpo stradale fatta salva la realizzazione di accessi strettamente necessari alla residenza e/o allo svolgimento di attività ove risulti dimostrata l'impossibilità di usufruire degli accessi esistenti: i manufatti da impiegarsi dovranno essere compatibili con la sezione idraulica ed avere caratteristiche formali e figurative tali da non essere in contrasto con l'immediato contesto;
- è ammessa la razionalizzazione del percorso stradale, la creazione di accessi ed incroci attrezzati, il miglioramento delle caratteristiche geometriche delle sezioni critiche, etc., purché non ne derivino significative variazioni agli andamenti piano-altimetrici;
- è fatto obbligo di conservare ed integrare le alberature stradali attraverso la predisposizione di piani organici per la reintegrazione del paesaggio originario delle strade alberate, intervenendo prioritariamente nelle aree a riserva naturale generale, ai fini di perseguire questo obiettivo. L'Ente Parco coordina le Amministrazioni interessate, attraverso la predisposizione dei relativi accordi di programma, individuando e predisponendo gli opportuni strumenti finanziari necessari (Art. 7 delle NdA del PA) e supportando le conseguenti azioni progettuali;
- è ammesso il reimpianto di alberature stradali, al fine di conseguire i risultati di cui al punto precedente, in tutta l'area del Parco ed in quella contigua al Parco;
- ogni intervento dovrà essere corredato di progetto di sistemazione paesaggistico-ambientale anche in conformità alle risultanze del programma di intervento n. 30, con particolare riferimento alla individuazione di adeguati corridoi faunistici;
- ad eccezione delle zone di risorgiva nelle quali è vietato qualsiasi impianto di illuminazione, è ammessa la realizzazione di impianti di illuminazione purché inseriti in opere pubbliche o di interesse pubblico e corredati da uno studio che verifichi e limiti l'impatto delle sorgenti luminose sul sistema ambientale e la compatibilità delle nuove strutture con il contesto paesaggistico, in modo da garantire l'assenza di significative interferenze sulle componenti ambientali e sulla percezione del paesaggio, previa autorizzazione dell'Ente Parco e parere del Comitato Tecnico Scientifico.

PUNTI DI ACCESSO AL PARCO SILE

- 20. In corrispondenza dei punti di accesso al Parco si dovranno localizzare delle aree destinate alla formazione di strutture a parcheggio, di limitate dimensioni, finalizzate alla fruizione delle aree formanti il tessuto connettivo necessario alla fruizione del Parco.
- 21. Nelle immediate vicinanze, ove il contesto ambientale lo consenta, potranno essere localizzate aree attrezzate per la sosta ed il tempo libero.
- 22. Le opere progettate dovranno inserirsi nel contesto generale di riferimento, essere opportunamente schermate con specie arboree ed arbustive compatibili alle zone secondo le disposizioni dell'Allegato D delle NdA del PA Parco Fiume Sile "Norme tecniche per la gestione del verde" e dimensionate in funzione dei flussi prevedibili evitando la formazione d'aree impermeabilizzate e escluso l'uso di

	<p>conglomerato bituminoso o cementizio nella pavimentazione.</p> <p>23. Nei punti di accesso il Parco potrà promuovere, anche su istanza di altri soggetti, la fruizione didattica, scientifica, turistica e ricreativa compatibile con la finalità di permettere l'accesso sostenibile e consapevole al territorio del Parco.</p> <p>24. Con riferimento al punto di accesso denominato "I Burci", sono consentiti interventi di riqualificazione ambientale e riconversione produttiva finalizzati alla realizzazione di aree attrezzate per la sosta ed il tempo libero poste in collegamento con il sistema dei percorsi ciclo-pedonali del Parco, secondo le indicazioni contenute nella Tav 23/4 del PA e nella planimetria in scala 1/4000 del master-plan "Linee guida al progetto dei Burci". La realizzazione di tali interventi è subordinata all'approvazione da parte dell'Ente Parco, sentito il Comitato Tecnico- Scientifico, di un progetto esecutivo dell'intero compendio, corredato dalla relativa valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/1997 e smi. Gli interventi ammessi devono osservare le seguenti prescrizioni:</p> <p>a) zona relativa ai tre bacini lacustri (lago di prua, lago di mezzaria e lago di poppa):</p> <ul style="list-style-type: none"> - nell'ambito del lago di Poppa, è consentita la demolizione e ricostruzione, per la stessa volumetria, del fabbricato esistente nell'area adiacente allo stesso; su tale area deve essere altresì collocato il fabbricato di servizio e di presidio per l'attività degli house-boat per complessivi mc 1.800, comprensivi dei volumi recuperati dalla demolizione dell'edificio esistente; - i lavori attinenti la manutenzione e il rimessaggio degli house-boat sono consentiti purché effettuati nell'area del molo secondo, nel quale è prevista la darsena con i relativi impianti di servizio; - la sosta dei camper e delle auto è consentita limitatamente alle operazioni di trasferimento di persone e materiali dagli automezzi alle imbarcazioni e soltanto nello spazio di sosta a ciò riservato; tale spazio di sosta temporanea deve essere realizzato con pavimentazione drenante; - la ristrutturazione della chiusa idraulica e della passerella ciclopeditone è consentita al fine di consentire l'accessibilità e la navigabilità alle imbarcazioni a motore (house-boat); - lungo le sponde del lago di Mezzaria è consentita la realizzazione di piccoli pontili in legno e dei relativi percorsi pedonali di collegamento purché i pontili siano opportunamente distanziati tra di loro al fine di mantenere un prevalente assetto naturalistico delle sponde lacustri; - è consentito l'adeguamento igienico-sanitario del fabbricato esistente adibito ad attività di ristorazione, fino ad un massimo 300 mc; - la zona delle peschiere deve essere riconvertita a bassura umida, al fine di favorire un habitat idoneo alla sosta e all'alimentazione dell'avifauna, salvo il mantenimento di una vasca per una produzione ittica di selezione; al fine della riqualificazione dell'intera area si procederà ad una bonifica di tutte le strutture fatiscenti ancora presenti all'interno dell'ambito; - l'utilizzo del capannone attualmente esistente è consentito soltanto come deposito di attrezzi e materiali per la manutenzione e la gestione dell'intero compendio dei Burci.; - è consentita la realizzazione di percorsi naturalistici per la fruizione del sito purché di carattere esclusivamente pedonale; detti percorsi devono essere realizzati in modo da ridurre al minimo il disturbo per l'avifauna presente anche mediante opportuni accorgimenti, quali schermature e barriere arboree/arbustive, da collocarsi soprattutto sulle sponde e sugli argini del lago di prua e del lago di mezzo; - negli ambiti destinati alla ricostruzione della vegetazione ripariale planiziale e al recupero dei prati mesoigrofilici (bosco dei Burci) devono essere utilizzate specie arboree, arbustive ed erbacee rigorosamente autoctone; - per la pesca sportiva nel lago di Mezzaria dovranno essere utilizzate solamente specie ittiche autoctone, preferibilmente provenienti da allevamenti di selezione, e si dovrà eliminare l'uso di mangimi e medicinali che possono inquinare le acque. - l'uso di mezzi automobilistici è consentito esclusivamente per il passaggio dei frontisti autorizzati e per i servizi strettamente connessi con le attività previste all'interno dell'ambito. <p>25. Tutti i lavori relativi al punto di accesso al parco denominato "i Burci", devono essere eseguiti in periodi idonei ad evitare il disturbo agli habitat naturali, in particolare a tutela degli uccelli e delle altre componenti flora-faunistiche presenti, impiegando mezzi provvisti di dispositivi antirumore e utilizzando miscele e lubrificanti ecologici.</p> <p>26. Al fine di garantire la corretta realizzazione e gestione degli interventi previsti dal progetto esecutivo relativo al compendio dei Burci, dovrà essere stipulata una</p>	<p>Intervento 8 – Rotatoria all'incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945</p>  <p>Lungo Via Internati 1943 – 1945 il PUT prevede anche un percorso ciclabile in programmazione indicato come MC_07</p>	<p>apposita convenzione tra il soggetto privato, i Comuni interessati e l'Ente Parco con polizza fidejussoria pari all'importo dei lavori previsti; in tale convenzione dovrà essere, tra l'altro, previsto l'attuazione di un monitoraggio ambientale, sia nella fase di realizzazione dei lavori, sia in fase di gestione, al fine accertare le emissioni gassose, l'eventuale indice di rumorosità e di luminescenza, i parametri inerenti la falda acquifera nonché le modalità e i tempi di attuazione delle opere di mitigazione e di riqualificazione ambientale che, in ogni caso, devono essere attuate prima o contestualmente agli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia previsti.</p> <p>27. Le aree di sosta interne al Parco connesse ai punti di accesso, in zona di riserva generale ed in zona agricola, sono di due tipologie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree fino a 25 stalli destinati a parcheggio in zona di risorgiva; - aree fino a 50 stalli destinati a parcheggio, ovvero superiori a 50 stalli, nelle altre zone, conformemente a quanto indicato nella tavola n. 38; <p>In ogni area a parcheggio la dotazione di verde dovrà essere ad alto fusto e non potrà essere inferiore ad un arbusto e un albero d'alto fusto ogni posto auto.</p> <p>28. Le Tavv. di progetto del PI identificano l'ambito di massima dei parcheggi di previsione che dovranno essere realizzati senza interferire né interessare elementi puntuali o lineari di pregio naturalistico (siepi, grandi alberi, etc) individuati nella tavola stessa e senza interferire con la percezione paesaggistica dell'ambito. In ogni caso la localizzazione esatta delle aree sosta all'interno del parco dovrà riguardare esclusivamente aree compromesse, di pertinenza di edifici esistenti utilizzabili per realizzare le funzioni di accesso al parco, (attività produttive e/o allevamenti zootecnici o ittogenici da dismettere, edifici non più funzionali alla conduzione agricola ecc.) o comunque aree già utilizzate allo scopo.</p> <p>29. Il progetto degli elementi di arredo delle aree attrezzate per la sosta ed il ristoro, anche all'esterno del parco, dovrà essere conforme alle indicazioni fornite nel documento: "Linee guida per la progettazione degli arredi delle aree attrezzate per la sosta ed il ristoro" (Allegato I) e comunque le opere di arredo e la segnaletica non dovranno interferire con i punti focali e con le visuali di pregio paesaggistico, che dovranno essere opportunamente rappresentate. Tali progetti dovranno ottenere il parere favorevole dell'Ente Parco, previo parere del Comitato Tecnico Scientifico.</p> <p>La sistemazione dell'intersezione dovrà rispettare quanto sopra indicato.</p> <p>L'area infrastrutturata presenta a sud ed ovest aree urbanizzate, a nord est è presente area agricola.</p> <p>A sud è presente il Parco naturale del Sile ed area di notevole interesse pubblico.</p>  <p>Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale</p>
--	--	---	---

	<p>Art. 30 ▲▲▲▲▲ Fronti attività produttive in fregio al perimetro del Parco</p> <p>Art. 50 - - - - - Elettrodotta o metanodotto</p> <p>Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile</p> <p>Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile</p>
<p>Intervento 9 – Sistemazione intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro</p> 	<p>L'ambito risulta infrastrutturato con elementi vegetazionali entro le proprietà private</p>  <p>Il PI evidenzia a sud la presenza del Parco Naturale del Sile e l'area di notevole interesse pubblico.</p>  <p>Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile</p> <p>Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile</p>
<p>Intervento 10</p> 	<p>L'ambito risulta infrastrutturato con elementi vegetazionali entro le aiuole esistenti e entro le proprietà private.</p>  <p>Vista verso via Pantiera da Via Cendon</p>  <p>Vista verso il Parco Naturale del Sile</p> <p>Il PI evidenzia a sud la presenza del Parco Naturale del Sile e l'area di notevole interesse pubblico oltre che i coni visuali verso il parco. A destra, ma esternamente all'ambito di intervento, è</p>

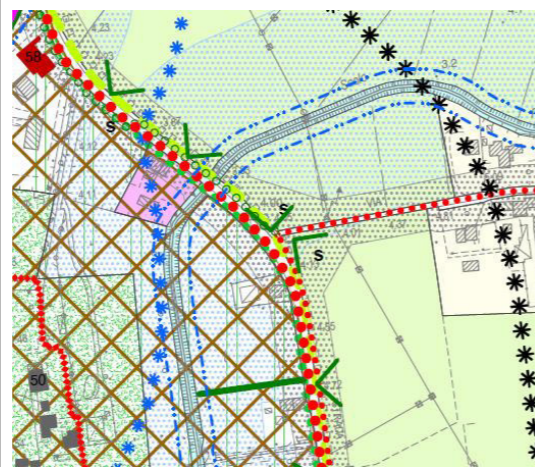
	<p>presente un filare che il PI evidenzia (vedi estratto zonizzazione sotto riportato).</p>  <p>Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile</p> <p>Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile</p> <p>Art. 32 ✓ Cono visuale</p> <p>Art. 56 — Filare di pioppo</p> <p>Art. 33 □ ZTO R.ve di ripristino vegetazionale</p> <p>Art. 56 ★ Divieto di realizzare strutture stabili fuori terra</p>
<p>Intervento 11 – Rotatoria all'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Pozzetto</p> 	<p>L'ambito risulta infrastrutturato ed urbanizzato.</p> <p>A sud è presente il perimetro del Parco Naturale del Fiume Sile, l'area di notevole interesse pubblico</p>  <p>Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile</p> <p>Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile</p>
<p>Intervento 12 – Sistemazione incrocio tra Via Sant'Elena e Via Ceroico</p>	<p>L'intersezione è inserita in un contesto rurale, a nord il PI prevede coni visuali. A sud sono presenti il perimetro del Parco del Sile e dei Siti Natura. L'ambito è inserito all'interno di area di notevole interesse pubblico.</p>



Vista verso il Parco



Vista verso via Ceroico e le aree rurali a nord del Parco. Di seguito un estratto della zonizzazione del PI.



- Art. 56 ●●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile
- Art. 48 * * * * Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile
- Art. 32 ✓ Cono visuale
- Art. 46 ●●●●●● Sentiero e/o pista da PA
- Art. 49 / / / / Sito di Importanza Comunitaria - SIC IT3240031 "Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"
- Art. 49 / / / / Zona di Protezione Speciale - ZPS IT3240019 "Fiume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio"

Intervento 13 - Rotatoria all'incrocio tra via Canton e SP 64

La rotatoria si inserisce in corrispondenza dell'ambito infrastrutturato. Ad est è presente il sito Natura.



Vista dell'intersezione dalla SP 64 verso il Parco del Fiume Sile e Sito Natura 2000.

Il PI evidenzia, oltre al perimetro del Parco, il vincolo paesaggistico e il sito Natura 2000 un'area con funzione di



interesse pubblico indicata dal Piano Ambientale del Parco Naturale del Fiume Sile ed una zona Fb per attrezzature di interesse comune



- Art. 41 Area con funzione di interesse pubblico
S - Area con vocazione ludico-sportiva
Fd - Area destinata ad impianti di depurazione
- Art. 43 ZTO Fb per attrezzature di interesse comune
- Art. 49 / / / / Sito di Importanza Comunitaria - SIC IT3240031 "Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"
- Art. 49 / / / / Zona di Protezione Speciale - ZPS IT3240019 "Fiume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio"

Intervento 14 – Rotatoria all'incrocio tra Via Pozzetto e Via Claudia Augusta

L'intervento riguarda infrastrutture esistenti in un contesto rurale con la presenza di edifici residenziali.

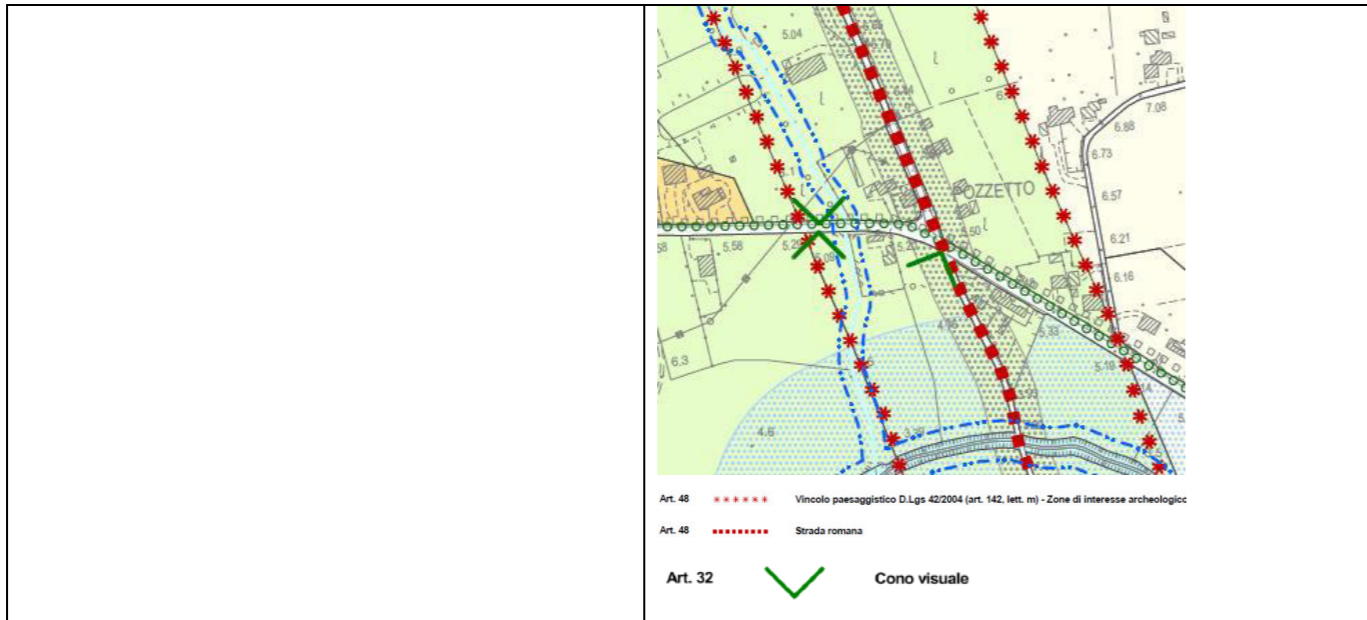


Vista da Via Pozzetto verso Via Claudia Augusta a nord.



Vista da via Claudia Augusta verso sud

Il PI indica Via Claudia Augusta quale viabilità romana su cui sono presenti i vincoli generati dalla zona di interesse archeologico. Il PI indica anche i coni visuali da preservare.



Intervento 15 – Rotatoria SR 89 all’incrocio con Via Montiron



L’intervento riguarda infrastrutture esistenti inserite in un contesto agricolo



Il PI indica i coni visuali da preservare



Intervento 16 - messa in sicurezza dell’intersezione tra via Sant’Elena e via Cimitero

L’interventi riguarda infrastrutture esistenti inserite in un contesto ad est agricolo e ad ovest urbanizzato.

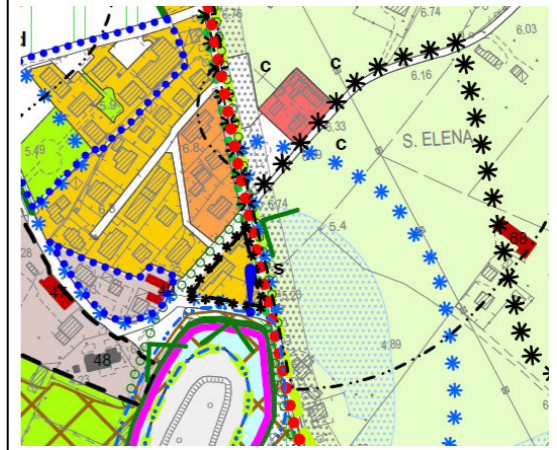


Vista sull’intersezione. A sinistra via Cimitero, a destra via Duca d’Aosta.

Il PI evidenzia che l’ambito è in area a notevole interesse



pubblico e vincolo paesaggistico generato da Sile oltre che il vincolo cimiteriale. Il limite del Parco Naturale dei Fiume Sile corrono lungo via Sant’Elena



Intervento 17 - sistemazione dell’intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino

L’intervento riguarda infrastrutture esistenti e presenta alcuni elementi arboreo arbustivi entro le aree esterne alle infrastrutture esistenti.



Il PI evidenzia il perimetro del Parco Naturale del Sile e dell’area di notevole interesse pubblico lungo Via Cendon. Il Melma generai il vincolo paesaggistico che arriva sino a Via Molino.

	
<p>Intervento 19 - sistemazione intersezione tra via Pantiera e Via Malviste</p> 	<p>L'intervento riguarda infrastrutture esistenti in un contesto agricolo con edifici residenziali.</p>  <p>Sono presenti siepi lungo il confine con le proprietà private. Il PI evidenzia la fascia di rispetto stradale</p>  <p>Art. 47  Fascia di rispetto stradale o ferroviaria TIPO VINCOLO Art. 47 f - Fascia di rispetto ferroviario Art. 47 s - Fascia di rispetto stradale</p>

Nuovi parcheggi da realizzare

Parcheggio n. 3 su via Carducci – Via Selvatico



L'ambito risulta parzialmente adibito a parcheggio e parzialmente attrezzato con giochi per l'infanzia



L'ambito risulta inserito entro la fascia di rispetto da pozzi e in area soggetta a progetto unitario.

L'area a parcheggio è presente nel PI:



Art. 50  **Pozzo di prelievo per uso idropotabile**

TIPO VINCOLO
 Art. 32 a - Fascia di rispetto allevamenti - residenze sparse
 Art. 51 c - Fascia di rispetto cimiteriale
 Art. 50 d - Fascia di rispetto depuratore
 Art. 50 e - Fascia di rispetto elettrodotto
 Art. 50 p - Fascia di rispetto pozzo

Art. 9  **Obbligo di Progetto Unitario (PU)**

Art. 45  **ZTO Fd a parcheggio**

Il comma 8 dell'art. 5 riporta quanto segue:
 Si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'Art. 94 del D.Lgs 152/2006, dall'Art. 96 del RD 523/1904, dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dal PAT.

Il comma 4 dell'art. 94 del D. Lgs. 152/06 e smi riporta quanto segue:
 4. La zona di rispetto è costituita dalla porzione di territorio circostante la zona di tutela assoluta da sottoporre a vincoli e destinazioni d'uso tali da tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica captata e può essere suddivisa in zona di rispetto ristretta e zona di rispetto allargata, in relazione alla tipologia dell'opera di presa o captazione e alla situazione locale di vulnerabilità e rischio della risorsa. In particolare, nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento dei seguenti centri di pericolo e lo

svolgimento delle seguenti attività:
a) dispersione di fanghi e acque reflue, anche se depurati; [...]
d) dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade.
[...]
m) pozzi perdenti;

Parceggio n. 28 tra via Gorizia e Via Nerbon



L'area, prossima all'autostrada A27 e ad un'attività artigianale, risulta parzialmente antropizzata e già utilizzata come parcheggio. Entro l'area e lungo il perimetro sono presenti siepi arboreo arbustive.



L'area a parcheggio è presente nel PI:



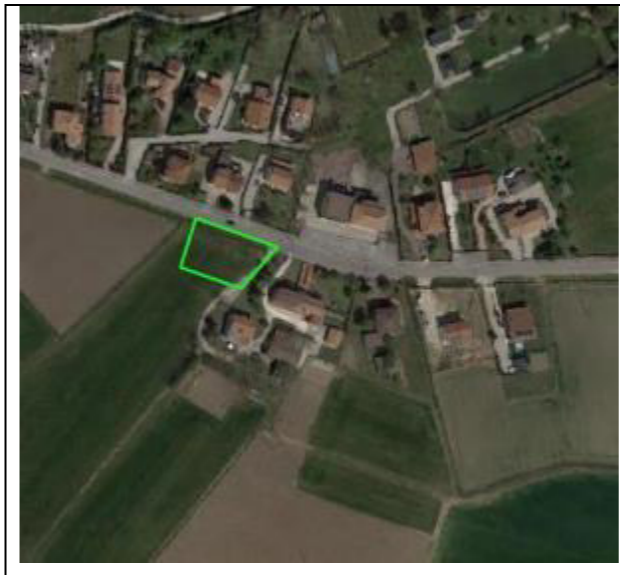
Art. 45  ZTO Fd a parcheggio

Parceggio n. 45 su Via Pozzetto

L'area riguarda un ambito ad uso agricolo inserito in un contesto parzialmente urbanizzato



L'area a parcheggio è presente nel PI:



Art. 45  ZTO Fd a parcheggio

6 EFFETTI SULL'AMBIENTE, LA SALUTE UMANA, IL PATRIMONIO CULTURALE

Sulla base dell'analisi ambientale e delle tipologie di trasformazioni ammesse dal Piano Urbano del Traffico, vengono valutate le possibili pressioni indotte dalla fase di realizzazione e di esercizio delle opere previste sulle diverse componenti ambientali analizzate.

Si deve premettere che il Piano, sostanzialmente, individua soluzioni volte a migliorare le condizioni della circolazione stradale nell'area urbana e, prefissandosi come uno strumento di Pianificazione di breve periodo volto più all'efficientamento della rete esistente, non prevede grandi alterazioni nel territorio circostante.

6.1 Sintesi degli interventi previsti

Interventi per la mobilità pedonale

- Nuovi percorsi pedonali
 - MP_01 Percorso pedonale da adeguare su Via Friuli
 - MP_02 nuovo percorso pedonale in via Callalta
 - MP_03 nuovo percorso su Via Venturini
 - MP_04 nuovo percorso da Via Venturini che sottopassa la SR 53 e giunge sino a Via Leopardi e Via Lanzaghe a livello di Via Diaz
 - MP_05 nuovo percorso su Via Don Minzoni
 - MP_06: nuovo percorso su Via Tezze
 - MP_07 nuovo percorso su Via Alzaia sul Sile
 - MP_08 nuovo percorso su via Molino
 - MP_09 nuovo percorso su via Sant'Elena
 - MP_10 Nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti
 - MP_11 Nuovo percorso lungo Via Duca d'Aosta
 - MP_12 Nuovo percorso su via Canton
 - MP_15 Percorso pedonale da adeguare lungo via Sant'Elena
 - MP_16 Percorso pedonale da adeguare lungo via Cà Memo
 - MP_17 Percorso pedonale lungo Via Alzaia sul Sile
- MP_13 Viabilità soggette a wooneerf
- MP_14 Attraversamenti rialzati

Interventi per la mobilità ciclabile

- Allargamenti
 - MC_01_01 Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in corrispondenza della rotatoria tra Via Arma di Cavalleria e Via Eroi di Podrute
 - MC_01_02 Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in Via Venturini
- Percorsi in programmazione da piano triennale
 - MC_02 Percorso ciclabile in programmazione lungo via Callalta
 - MC_03 Percorso ciclabile in programmazione che da Via Lanzaghe segue parallelamente la SR 53 sino a Via Ugo Foscolo e prevede un ramo che entra nel parco sino a Via del Parco
 - MC_04 percorso ciclabile in programmazione lungo il Melma da Via Ponticelli sino a Viale della Libertà realizzato
 - MC_05 percorso ciclabile in programmazione lungo via Roma presso l'attraversamento del Melma
 - MC_06 percorsi ciclabili in programmazione lungo via madonna della Salute e via Arma di Cavalleria
 - MC_07 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Internati 1943 – 1945
 - MC_08 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Pozzetto
 - MC_09 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Belvedere (SP 64)
 - MC_21 percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello
- Percorsi previsti da PGTU o in programmazione
 - MC_10 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Castello

- MC_11 Percorso ciclabile in programmazione in Via Callalta (lungo il tratto considerato è previsto un nuovo percorso pedonale – MP_02)
- MC_12 Percorso ciclabile in programmazione in Via Friuli (lungo il tratto considerato è previsto un nuovo percorso pedonale – MP_01)
- MC_13 Percorso ciclabile in programmazione da via del Parco a Via dei Mille (in continuità con il percorso ciclabile in programmazione MC_03)
- MC_14 Percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello
- MC_15 Percorso ciclabile in programmazione dalla rotatoria su Via Caduti di Nassiriya verso il parcheggio a nord sino a Via Nerbon
- MC_16 Percorso ciclabile in programmazione tra Via Pantiera e Via Sant'Elena (Lungo via Sant'Elena è previsto anche il percorso pedonale MP_09)
- MC_17 percorso ciclabile in programmazione da Via Sant'Elena a Via Pozzetto lungo Via Gobetti (viene previsto anche un percorso pedonale da Via Sant-Elena a Via Gobetti – MP_10)
- MC_18 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Duca d'Aosta (il PUT prevede lungo questo tratto anche un percorso pedonale – MP_11)
- MC_19 percorso ciclabile in programmazione su Via Canton - Via Belvedere (lungo Via Canton è previsto anche un nuovo percorso pedonale – MP_12)
- MC_22 percorso ciclabile in programmazione su Via Alzaia sul Sile (da vedersi assieme al percorso pedonale MP_17)

Interventi sull'assetto circolatorio

- Zone trenta di previsione su Via Callalta, Via Lanzaghe, Viale della Libertà, Via Don Minzoni, Via Treviso, Via Sile, Via Roma, Via Nerbon, Via Creta, Via Cendon, Via Sant'Elena, Via Pozzetto
- Sensi unici di Progetto in Via Garibaldi, Via dei Mille, Via Cavour, Via Montegrappa, Via Vittorio Veneto, Via Tezze

Interventi sulla rete stradale

- Interventi di decongestionamento della rete stradale
 - Intervento 1 - Adeguamento rotatoria tra la SR 89 e il raccordo con il casello
 - Intervento 2 - Completamento dell'intersezione tra la SR 89 e la SR 53 (fuori comune)
 - Intervento 3 - Uscita dalla SR 89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara
 - Intervento 4 Completamento dello svincolo della SR 89 su via Sile
 - Intervento 18 - adeguamento di Via Pantiera
 - Intervento 20 - collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena
- Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi
 - Intervento 6 – Rotatoria all'incrocio tra Via Sile e Via del Porto
 - Intervento 8 – Rotatoria all'incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945
 - Intervento 9 – Sistemazione intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro
 - Intervento 10 - Adeguamento intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera
 - Intervento 11 – Rotatoria all'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Pozzetto
 - Intervento 12 – Sistemazione incrocio tra Via Sant'Elena e Via Ceroico
 - Intervento 13 - Rotatoria all'incrocio tra via Canton e SP 64
 - Intervento 14 – Rotatoria all'incrocio tra Via Pozzetto e Via Claudia Augusta
 - Intervento 15 – Rotatoria SR 89 all'incrocio con Via Montiron
 - Intervento 16 - messa in sicurezza dell'intersezione tra via Sant'Elena e via Cimitero
 - Intervento 17 - sistemazione dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino
 - Intervento 19 - sistemazione intersezione tra via Pantiera e Via Malviste

Sosta

- Nuovi parcheggi da realizzare (già inseriti nel PI vigente)
 - Parcheggio n. 3 su via Carducci – Via Selvatico
 - Parcheggio n. 28 tra via Gorizia e Via Nerbon
 - Parcheggio n. 45 su Via Pozzetto

6.2 Analisi degli impatti degli interventi

Interventi per la mobilità pedonale

a. Percorsi pedonali

La realizzazione di percorsi pedonali migliora la fruibilità dei luoghi e la sicurezza dei pedoni. Inoltre la presenza di percorsi pedonali definiti e quindi sicuri incentiva la mobilità pedonale rispetto a quella con i mezzi a motore.

Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio. È presente un percorso entro un parco urbano che ne migliora la fruibilità.

Si riporta di seguito una sintesi di quanto emerso nella fase di analisi. Quando presenti vengono specificati vincoli e vulnerabilità da considerare nella valutazione.

Percorsi già inseriti nel PI vigente:

Percorso pedonale MP_01 – Percorso pedonale da adeguare su Via Friuli: percorso in contesto urbano con presenza di alberature, a ridosso della SR 53

Ricade inoltre entro la fascia di attenuazione della viabilità indicata dal Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile (rif. art. 25 delle NT del Piano Ambientale)

Percorso pedonale MP_02 – nuovo percorso pedonale in via Callalta: percorso in contesto urbano

Percorso pedonale MP_03 – nuovo percorso su Via Venturini: percorso in contesto urbano

Il Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile indica in prossimità del percorso un punto focale da salvaguardare (rif. art. 25 delle NT del Piano Ambientale)

Percorso pedonale MP_05 – nuovo percorso su Via Don Minzoni percorso in contesto urbano col la presenza di alberature inserito in vincolo paesaggistico

Percorso pedonale MP_09 – nuovo percorso su via Sant'Elena: percorso lungo via Sant'Elena che nel tratto in esame dopo uno slargo presenta alcuni elementi arborei. Lungo via Sant'Elena è presente il limite del Parco Naturale del Fiume Sile

Percorso pedonale MP_10: - Nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti il percorso, di connessione con via Gobetti, segue un ambito già impermeabilizzato

Percorso pedonale MP_11 – Nuovo percorso lungo Via Duca d'Aosta: Il percorso segue Via Duca d'Aosta per poi deviare verso l'ansa del Sile all'interno del parcheggio esistente. Segue sempre un percorso su area già impermeabilizzata, rimane esterno al sito Natura 2000 ma interno al vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed a margine della fascia di rispetto cimiteriale.

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Percorso interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: risulta parzialmente interni a zona di urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale) ed al limite della zona di riserva naturale orientata (rif. art. 12 delle NT del Piano Ambientale).

Percorso pedonale MP_15 – Percorso pedonale da adeguare lungo via Sant'Elena : Il tratto di via Sant'Elena risulta urbanizzato. Lungo Via Sant'Elena è presente il limite del perimetro del Parco Naturale del Sile e dell'area di notevole interesse pubblico.

Percorsi parzialmente inseriti nel PI vigente:

Percorso pedonale MP_04 – nuovo percorso da Via Venturini che sottopassa la SR 53 e giunge sino a Via Leopardi e Via Lanzaghe a livello di Via Diaz: percorso che prevede il sottopasso della SR 53 in area a parco urbano con due rami di collegamento alla viabilità esistente

Nuovi percorsi introdotti dal PUT:

Percorso pedonale MP_06 – nuovo percorso su Via Tezze: percorso in contesto urbano inserito in vincolo paesaggistico

Percorso pedonale MP_07 – nuovo percorso su Via Alzaia sul Sile: percorso lungo la viabilità che presenta elementi arboreo arbustivi lungo il confine con il Sile (indicato come filare o siepe nella tavola di trasformabilità del PAT) che risulta essere Sito Natura 2000. L'ambito è inoltre inserito in vincolo paesaggistico, in area di notevole interesse pubblico e entro il Parco Naturale del Fiume Sile. Dal punto di vista della fragilità è presente area non idonea (rif. art. 20 NT del PAT). Una porzione del percorso pedonale ricade in pericolosità P2 secondo il PGRA.

L'art. 20 delle NTA del PAT prevede che nelle aree non idonee possano essere previsti interventi relativi ad infrastrutture. Relativamente alle zone P2 del PGRA si riporta quanto segue

Come indicato all'art. 13 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P2:

Nelle aree classificate a pericolosità media P2 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3B e P3A secondo le disposizioni di cui all'articolo 12. Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di infrastrutture di rete/tecniche/viarie relative a servizi pubblici essenziali, nonché di piste ciclopedonali, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2).

Percorso interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile : al limite della zona a riserva naturale orientata (rif. art. 12 delle NT del Piano Ambientale).

Percorso pedonale MP_08 – nuovo percorso su via Molino: percorso in contesto urbano

Intervento al limite del perimetro del parco del Fiume Sile.

Percorso pedonale MP_12 – Nuovo percorso su via Canton: Via Canton segue parallela il sito Natura 2000 del Sile ed il perimetro del Parco Naturale del Sile. Via Canton si trova in vincolo paesaggistico generato da fiume Sile ed entro area di notevole interesse pubblico.

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: a margine di area agricola di orientamento colturale (rif. art. 10 - 15 delle NT del Piano Ambientale).

Percorso pedonale MP_16 – Percorso pedonale da adeguare lungo via Cà Memo: Via Cà Memo è inserita in un contesto parzialmente urbanizzato con presenza di elementi arboreo arbustivi lungo il percorso. Il percorso da adeguare si trova parzialmente in vincolo paesaggistico generato dal Nerbon e parzialmente entro la fascia di rispetto del cimitero.

Percorso pedonale MP_17 - Percorso pedonale lungo Via Alzaia sul Sile: Il percorso è inserito lungo la viabilità esistente, è interno al perimetro del Parco del fiume Sile ed al vincolo paesaggistico generato dal fiume stesso. Il PUT prevede assieme a questo percorso pedonale anche un percorso ciclabile (MC_22). Pertanto nella valutazione di seguito riportata si considera anche il percorso ciclabile.

Vengono di seguito valutati i possibili impatti secondo la seguente classificazione:

▲	Miglioramento rispetto alle condizioni esistenti
◀▶	Nessuna modifica significativa rispetto alle condizioni esistenti
▼	Peggioramento non significativo, anche tenuto conto delle misure introdotte dalla presente verifica
▼	Peggioramento rispetto alle condizioni esistenti

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 1 e MIS 2
		Fase di esercizio: -	◀▶ / ▲ La fruizione pedonale non genera variazioni sulla qualità dell'aria. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 3 e 4
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	◀▶ / ▲ La fruizione pedonale non genera emissioni. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame. Nei paragrafi precedenti si è analizzata la sovrapposizione con le aree a pericolosità idraulica. Entro le aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA dovranno essere rispettate le pertinenti prescrizioni delle NT (MIS 5) Nei paragrafi precedenti si è analizzata la sovrapposizione con il Parco Naturale del Fiume Sile e con i Siti della rete Natura 2000. Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT (MIS 6)
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la realizzazione di percorsi pedonali non introduce elementi incongrui Nei paragrafi precedenti si è analizzato il rapporto tra emergenze / vincoli paesaggistici e percorsi. Gli interventi dovranno rispettare i vincoli paesaggistici presenti i progetti dovranno essere sottoposti alle autorizzazioni di legge. (MIS 7 e MIS 8)
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione. A titolo cautelativo si riporta la MIS 9
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione pedonale non genera emissioni acustiche
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti. Si propone comunque la misura MIS 10
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione pedonale non genera nuovi consumi

MISURE	Obiettivo	Descrizione
MIS 1	Contenimento emissioni dai mezzi di cantiere	Dovrà essere garantita la corretta manutenzione dei mezzi motorizzati nel rispetto della normativa vigente.
MIS 2	Contenimento produzione di polveri	Potrà essere utilizzata la bagnatura al fine di limitare la produzione di polveri.
MIS 3	Tutela del suolo e delle acque da possibili sversamenti in fase di cantiere	Al fine di prevenire sversamenti accidentali è necessario garantire il corretto uso e manutenzione dei macchinari. Gli scarti di lavorazione, in fase di realizzazione degli interventi, dovranno essere correttamente gestiti secondo la normativa vigente al fine di evitare fenomeni di percolazione. Possono essere inoltre adottate misure cautelari quali la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici.
MIS 4	Conservazione del suolo fertile	Negli interventi che comportano asportazione di suolo (ad es. per la realizzazione delle fondazioni, etc.), il materiale di sterro dovrà essere trattato in modo da preservarne la fertilità. Nel corso della fase di cantiere il terreno avente capacità agronomiche, privo di contaminazioni ad opera di inquinanti, potrà essere accuratamente accantonato e destinato ad interventi di ricomposizione per opere a verde o riutilizzato in zona agricola comunque nel rispetto della normativa vigente. Dovranno essere utilizzati macchinari idonei in funzione della topografia e della superficie del sito d'intervento nonché della distanza di spostamento del materiale.
MIS 5	Gestione del rischio idraulico	Gli interventi ricadenti entro aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT
MIS 6	Tutela della biodiversità	Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT La fruizione degli ambiti dovrà avvenire nel rispetto della fauna e della flora presente. Risulterà opportuno istituire i fruitori a minimizzare il disturbo nei luoghi secondo forme di comunicazione da definire
MIS 7	Tutela del paesaggio	Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT
MIS 8	Tutela della qualità estetica del tessuto urbano	Gli interventi dovranno tenere conto del contesto paesaggistico e della possibile vicinanza ad edifici tutelati e centri storici. La scelta delle tipologie costruttive, dei materiali e dei colori dovrà essere coerente con il contesto paesaggistico o comunque inserirsi in maniera armonica nello stesso. Potranno allo scopo essere impiegate anche essenze vegetali in grado di incrementare la valenza paesaggistica delle aree..
MIS 9	Tutela dall'inquinamento luminoso	Nuovi impianti di illuminazione non dovranno essere rivolti verso le aree naturali al fine di preservare la fauna
MIS 10	Utilizzo compatibile delle risorse	Sono da preferire materiali naturali, riciclabili e maggiormente sostenibili e procedure che minimizzino la produzione di rifiuti.

Nota: Gli interventi previsti sono tutti lungo viabilità esistenti (ad eccezione di MP_04 che è interni ad un parco urbano). A livello pianificatorio non si ha la posizione di dettaglio dei percorsi e pertanto in alcuni casi vi è un margine di incertezza nel dare indicazioni se un percorso possa sovrapporsi ad un'emergenza o un vincolo presente soprattutto quando la viabilità su cui viene previsto il percorso corre al limite del vincolo / emergenza.

Si riportano di seguito le misure da osservare.

b. Viabilità soggette a woonerf

Trattasi di interventi puntuali lungo le viabilità che hanno l'obiettivo di non dare priorità all'automobile. La velocità viene ridotta a 20 km/h e viene permesso il gioco su strada. Gli interventi riguardano dossi, strettoie, tracciati tortuosi lungo la viabilità.

La realizzazione degli interventi migliora la sicurezza dei pedoni, incentiva la mobilità pedonale rispetto a quella con i mezzi a motore. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale è stato verificato che tutti gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio.

Si riporta di seguito la matrice di valutazione (la legenda è stata riportata precedentemente):

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 1 e MIS 2 (vedi sopra)
		Fase di esercizio: -	▲ la riduzione della velocità e l'assenza di priorità dell'auto permettono di contribuire alla minimizzazione delle emissioni
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 3 e 4 (vedi sopra)
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	▲ La fruizione non genera emissioni, la riduzione del traffico minimizza la produzione di inquinanti che si depositano sul sedime stradale
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame.
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico - culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la realizzazione degli interventi non introduce elementi incongrui
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione.
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la tipologia di intervento
		Fase di esercizio: -	▲: la fruizione non genera emissioni acustiche, la riduzione del traffico genera una minore pressione sulla componente da parte dei veicoli a motore
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti.
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione non genera nuovi consumi

c. Attraversamenti rialzati

Gli interventi prevedono l'innalzamento della quota entro una fascia di attraversamento pedonale eliminando le barriere architettoniche. Attraverso questa tipologia di intervento puntuale sulla viabilità esistente si assiste ad un rallentamento dei veicoli in corrispondenza dell'attraversamento.

Il beneficio riguarda la sicurezza dei pedoni che devono attraversare la strada generato dalla riduzione della velocità dei veicoli e della maggior riconoscibilità degli attraversamenti da parte degli automobilisti.

Si riporta di seguito la matrice di valutazione (la legenda è stata riportata precedentemente):

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la dimensione degli interventi
		Fase di esercizio: -	◀▶ La fruizione pedonale non genera variazioni sulla qualità dell'aria
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la dimensione degli interventi
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	◀▶ La fruizione pedonale non genera emissioni
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame.
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico - culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la realizzazione di attraversamenti non introduce elementi incongrui
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la dimensione degli interventi
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione pedonale non genera emissioni acustiche
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti.
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione pedonale non genera nuovi consumi

Interventi per la mobilità ciclabile*a. Percorsi ciclabili*

La realizzazione di percorsi ciclabili migliora la fruibilità dei luoghi da parte dei ciclisti e la sicurezza dei pedoni. Inoltre la presenza di percorsi pedonali definiti e quindi sicuri incentiva la mobilità pedonale rispetto a quella con i mezzi a motore.

Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio. È presente un percorso entro un parco urbano che ne migliora la fruibilità.

Si riporta una sintesi di quanto emerso nella fase di analisi. Quando presenti vengono specificati vincoli e vulnerabilità da considerare nella valutazione.

Percorsi presenti nel PI vigente

Percorso ciclabile MC_01_01 - Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in corrispondenza della rotatoria tra Via Arma di Cavalleria e Via Eroi di Podrute: L'area a margine del marciapiede esistente è un'aiuola verde con alcuni elementi arboreo arbustivi

Percorso ciclabile MC_01_02 - Allargamento marciapiede esistente per percorso ciclabile in Via Venturini: percorso in contesto urbano

Il Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile indica in prossimità del percorso un punto focale dal salvaguardare (rif. art. 25 delle NT del Piano Ambientale)

Percorso ciclabile MC_02 - Percorso ciclabile in programmazione da piano triennale lungo via Callalta: Via Callalta risulta essere la SR 53 che si presenta prevalentemente libera dall'urbanizzazione verso nord ove il PI individua coni visuali

Il percorso è parzialmente inserito in vincolo paesaggistico, in base alla tavola delle invarianti del PAT Via Callalta viene indicata come viabilità storica. Le aree agricole a nord sono indicate come aree agricole a maggiore integrità poderale e territoriale mentre nella porzione più ad ovest a sud di Via Callalta è presente la pertinenza scoperta da tutelare dal Villa degli Azzone Avogadro. La carta delle trasformabilità inserisce il percorso tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale. Verso ovest il territorio esterno alla viabilità esistente è area di connessione naturalistica lungo il Melma. La porzione finale della pista secondo il Piano Triennale ricade in pericolosità P1 secondo il PGRA.

Come indicato al comma 4 dell'art. 14 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P1:

Nelle aree classificate a pericolosità moderata P1 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3A, P3B, P2 secondo le disposizioni di cui agli articoli 12 e 13, nonché gli interventi di ristrutturazione edilizia di edifici.

Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di **infrastrutture di rete/tecniche/viarie** relative a servizi pubblici essenziali, nonché di **piste ciclopedonali**, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2);

Tutti gli interventi e le trasformazioni di natura urbanistica ed edilizia che comportano la realizzazione di nuovi edifici, opere pubbliche o di interesse pubblico, infrastrutture, devono in ogni caso essere collocati a una quota di sicurezza idraulica pari ad almeno 0,5 m sopra il piano campagna. Tale quota non si computa ai fini del calcolo delle altezze e dei volumi previsti negli strumenti urbanistici vigenti alla data di adozione del Piano.

Percorso ciclabile MC_03 - Percorso ciclabile in programmazione da piano triennale che da Via Lanzaghe segue parallelamente la SR 53 sino a Via Ugo Foscolo e prevede un ramo che entra nel parco sino a Via del Parco. Il percorso segue il rilevato da Via Lanzaghe in area libera e procede sino a Via Foscolo. È presente un ramo che segue il parco urbano e poi segue via del Parco. Il percorso, ad eccezione del ramo su via del parco, risulta inserito nel PI.

Ricade entro la fascia di attenuazione della viabilità indicata nel Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale)

Percorso ciclabile MC_06 - percorsi ciclabili in programmazione lungo via madonna della Salute e via Arma di Cavalleria: Via Madonna della Salute risulta essere una strada di quartiere con elementi arborei, il PI prevede il percorso lungo Via Madonna della Salute

Percorso ciclabile MC_07 - percorso ciclabile in programmazione lungo Via Internati 1943 – 1945: All'esterno della carreggiata di Via Internati 1943 – 1945 verso l'intersezione con Via Cendon sono presenti aree inerbite con elementi arboreo arbustivi

Percorso ciclabile MC_08 - percorso ciclabile in programmazione lungo Via Pozzetto: Via Pozzetto presenta al di là della carreggiata fossi, aree agricole ed edifici residenziali. parzialmente nella fascia di vincolo paesaggistico generata da Via Claudia Augusta che risulta essere strada romana. In fase progettuale dovranno essere richieste le autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso ciclabile MC_09 - percorso ciclabile in programmazione lungo Via Belvedere (SP 64): La viabilità presenta edifici residenziali su entrambi i lati. Via Claudia Augusta risulta essere strada romana che genera vincolo paesaggistico ed area di interesse archeologico. In fase progettuale dovranno essere richieste le autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso ciclabile MC_10 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Castello: Trattasi di viabilità che presenta sia edifici residenziali che aree agricole a margine della carreggiata. parzialmente entro la fascia di rispetto da pozzi di rilievo idropotabile. Lungo Via Castello viene indicata una siepe / filare del paesaggio agrario come invariante. L'intervento è inserito tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale (art. 34 NTA del PAT). Il PI prevede il percorso ed indica coni visuali e vincolo monumentale a sud. Il Vincolo è generato da Villa Tiepolo Passi in comune di Carbonera. In fase progettuale dovranno essere richieste le autorizzazioni previste dalla normativa vigente. È presente inoltre parzialmente la fascia di rispetto per la salvaguardia dei pozzi di rilievo idropotabile. Entro la fascia di rispetto dei pozzi di prelievo idropotabile devono essere rispettate le norme di tutela e salvaguardia di cui all'Art. 94 del D.Lgs 152/2006, all'Art. 96 del RD 523/1904 ed al PTA.

Percorso ciclabile MC_11 Percorso ciclabile in programmazione in Via Callalta: Il percorso corre sul lato nord ove, sul lato sud, viene anche previsto un nuovo percorso pedonale (più sopra indicato come MP_02).

Percorso ciclabile MC_12 Percorso ciclabile in programmazione in Via Friuli: L'ambito si trova a ridosso della SR53 (sul rilevato nell'immagine successiva e presenta alberature sul lato destro) in contesto urbano. Il PUT prevede in tale ambito anche l'adeguamento del percorso pedonale (indicato precedentemente come MP_01)

Ricade entro la fascia di attenuazione della viabilità indicata nel Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale)

Percorso ciclabile MC_13 Percorso ciclabile in programmazione da via del Parco a Via dei Mille: Il percorso parte da Via del Parco a partire dal percorso ciclabile in programmazione da piano triennale più sopra descritto (indicato come MC_03) e segue un ambito impermeabilizzato / sterrato lungo il perimetro del parco.

Percorso ciclabile MC_15 Percorso ciclabile in programmazione dalla rotatoria su Via Caduti di Nassiriya verso il parcheggio a nord sino a Via Nerbon: Il percorso parte dall'area verde presso la rotatoria e segue la viabilità di penetrazione

Percorso ciclabile MC_16 - Percorso ciclabile in programmazione tra Via Pantiera e Via Sant'Elena: Via Sant'Elena presenta, dopo lo slargo, alcuni elementi arborei. Lungo via Sant'Elena il PUT indica anche un nuovo percorso pedonale (indicato più sopra come MP_09) inoltre lungo via Pantiera è previsto un intervento di adeguamento della viabilità (intervento n. 18). Il PI individua il percorso lungo via Sant'Elena. La viabilità risulta essere lungo il perimetro del Parco del Fiume Sile.

Percorso ciclabile MC_17 percorso ciclabile in programmazione da Via Sant'Elena a Via Pozzetto lungo Via Gobetti: Il percorso di connessione con Via Gobetti segue un ambito già impermeabilizzato. Il PUT prevede un Nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti (indicato più sopra come MP_10)

Percorso ciclabile MC_18 - percorso ciclabile in programmazione lungo Via Duca d'Aosta: Il percorso segue Via Duca d'Aosta per poi deviare verso l'ansa del Sile all'interno del parcheggio esistente. Segue sempre un percorso su area già impermeabilizzata, rimane esterno al sito Natura 2000 IT ma interno al vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed a margine della fascia di rispetto cimiteriale. Il PUT prevede in tale ambito anche un Nuovo percorso pedonale lungo Via Duca d'Aosta (denominato MP_11 precedentemente).

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi relativamente alla fascia di rispetto cimiteriale:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Percorso interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: risulta parzialmente interno a zona di urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale) ed al limite della zona a riserva naturale orientata (rif. art. 12 delle NT del Piano Ambientale)

Percorso ciclabile MC 21 - percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello. Il percorso si trova lungo il perimetro del vincolo monumentale ed entro la fascia di salvaguardia di pozzo ad uso idropotabile. Come indicato all'art. 48 delle NTO del PI gli interventi ammessi in aree vincolate dovranno rispettare gli obiettivi di tutela e qualità paesaggistica previsti dal PI, dal PAT, dalle previsioni degli atti di pianificazione paesistica di cui all'art. 135 del d. Lgs. 42/2004, indicazioni della DGRV n. 986 del 14 marzo 1996. Relativamente alle fasce di rispetto da pozzi di prelievo ad uso idropotabile si applicano le norme di tutela e salvaguardia previste dall'art. 94 del D. Lgs. 152/2006, art. 96 del RD n. 523/1904, dal Piano di Tutela delle acque (rif. art. 50 delle NTO del PI di Silea).

La tavola delle invariati del PAT indica l'area oggetto di vincolo monumentale come contesto figurativo del complesso monumentale e, nella porzione più a nord, un filare e siepe del paesaggio agrario.

La carta delle trasformabilità evidenzia che la porzione più a sud risulta interna all'urbanizzazione consolidata mentre la porzione a nord è in area agricola a margine di aree a connessione naturalistica.

Nuovi percorsi ciclabili

Percorso ciclabile MC_05 percorso ciclabile in programmazione lungo via Roma presso l'attraversamento del Melma:

L'area risulta urbanizzata ed il Melma in corrispondenza dell'attraversamento risulta avere una sezione rettangolare cementata. Il Melma risulta essere sito Natura 2000. ma il percorso segue il ponte esistente.

Percorso ciclabile MC_14 Percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello: Il Percorso parte da Via Roma e segue Via Macello, attraversa la SR Treviso Mare e prosegue sino al Sile. Via Macello in alcuni punti risulta essere entro il Sito Natura 2000 IT3240031. È inserito in vincolo paesaggistico, in Area di notevole interesse pubblico e nell'ambito del parco naturale del Regionale del Fiume Sile e, per una porzione, entro la fascia di rispetto del depuratore. Nella porzione finale del percorso la carta delle invariati del PAT indica la pertinenza scoperta da tutelare dall'ex oleificio Chiari & Forti, indicato come manufatto di archeologia industriale. Dal punto di vista della fragilità è presente area non idonea (rif. art. 20 NT del PAT). Una porzione del percorso pedonale ricade in pericolosità P2 secondo il PGRA.

Come indicato all'art. 13 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P2:

Nelle aree classificate a pericolosità media P2 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3B e P3A secondo le disposizioni di cui all'articolo 12. Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di infrastrutture di rete/tecniche/viarie relative a servizi pubblici essenziali, nonché di piste ciclopedonali, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2).

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile

ricade parzialmente entro l'area del manufatto di archeologia industriale relativo all'ex stabilimento Chiari & Forti (rif. art. 24 delle NT del Piano Ambientale), parzialmente interno a zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale).

Percorso ciclabile MC_19 percorso ciclabile in programmazione su Via Canton - Via Belvedere: Via Canton segue parallela il sito Natura 2000 del Sile ed il perimetro del Parco Naturale del Sile. Via Canton si trova in vincolo paesaggistico generato da fiume Sile ed entro area di notevole interesse pubblico. Il limite del Parco del Sile e del Sito Natura è a margine di Via Canton.

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: a margine di area agricola di orientamento colturale (rif. art. 10 - 15 delle NT del Piano Ambientale)

Il percorso ciclabile MC 22 è da considerarsi assieme al percorso pedonale MP_17.

Vengono di seguito valutati i possibili impatti secondo la seguente classificazione:

▲	Miglioramento rispetto alle condizioni esistenti
◀▶	Nessuna modifica significativa rispetto alle condizioni esistenti
▼	Peggioramento non significativo, anche tenuto conto delle misure introdotte dalla presente verifica
▼	Peggioramento rispetto alle condizioni esistenti

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere Fase di esercizio: -	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 1 e MIS 2 ◀▶ / ▲ La fruizione ciclabile non genera variazioni sulla qualità dell'aria. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 3 e 4 ◀▶ / ▲ La fruizione pedonale non genera emissioni. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶ : tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame. Nei paragrafi precedenti si è analizzata la sovrapposizione con le aree a pericolosità idraulica. Entro le aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA dovranno essere rispettate le pertinenti prescrizioni delle NT (MIS 5) Nei paragrafi precedenti si è analizzata la sovrapposizione con il Parco Naturale del Fiume Sile e con i Siti della rete Natura 2000. Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT (MIS 6)
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la realizzazione di percorsi pedonali non introduce elementi incongrui Nei paragrafi precedenti si è analizzato il rapporto tra emergenze / vincoli paesaggistici e percorsi. Gli interventi dovranno rispettare i vincoli paesaggistici presenti. i progetti dovranno essere sottoposti alle autorizzazioni di legge. (MIS 7 e MIS 8)

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione. A titolo cautelativo si riporta la MIS 9
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
		Fase di esercizio: -	◀▶ / ▲: la mobilità ciclabile non genera emissioni acustiche. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti. si propone comunque la misura MIS 10
		Fase di esercizio: -	◀▶ / ▲: la fruizione pedonale non genera nuovi consumi. Miglioramenti nei consumi si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma

MIS 8	Tutela della qualità estetica del tessuto urbano	Gli interventi dovranno tenere conto del contesto paesaggistico e della possibile vicinanza ad edifici tutelati e centri storici. La scelta delle tipologie costruttive, dei materiali e dei colori dovrà essere coerente con il contesto paesaggistico o comunque inserirsi in maniera armonica nello stesso. Potranno allo scopo essere impiegate anche essenze vegetali in grado di incrementare la valenza paesaggistica delle aree..
MIS 9	Tutela dall'inquinamento luminoso	Nuovi impianti di illuminazione non dovranno essere rivolti verso le aree naturali al fine di preservare la fauna
MIS 10	Utilizzo compatibile delle risorse	Sono da preferire materiali naturali, riciclabili e maggiormente sostenibili e procedure che minimizzino la produzione di rifiuti.

Gli interventi previsti sono tutti lungo viabilità esistenti (ad eccezione di MC_03 che è prevalentemente interno ad un parco urbano e MC_21 entro un'area a vincolo monumentale e previsto lungo un percorso che attualmente viene utilizzato per la manutenzione dell'area). A livello pianificatorio non si ha la posizione di dettaglio dei percorsi e pertanto in alcuni casi vi è un margine di incertezza nel dare indicazioni se un percorso possa sovrapporsi ad un'emergenza o un vincolo presente soprattutto quando la viabilità su cui viene previsto il percorso corre al limite del vincolo / emergenza.

Una particolare attenzione dovrà essere posta alla progettazione del percorso MC_14 posto su via Macello che risulta limitrofa al sito Natura lungo il Melma. Risulta opportuno che il percorso massimizzi la distanza dal Melma e l'impermeabilizzazione del suolo.

Per il percorso tra via Callalta e via Castello dovranno essere rispettate le pertinenti norme relative alla presenza del vincolo monumentale ed alla presenza della fascia di rispetto da pozzi ad uso idropotabile.

MISURE	Obiettivo	Descrizione
MIS 1	Contenimento emissioni dai mezzi di cantiere	Dovrà essere garantita la corretta manutenzione dei mezzi motorizzati nel rispetto della normativa vigente.
MIS 2	Contenimento produzione di polveri	Potrà essere utilizzata la bagnatura al fine di limitare la produzione di polveri.
MIS 3	Tutela del suolo e delle acque da possibili sversamenti in fase di cantiere	Al fine di prevenire sversamenti accidentali è necessario garantire il corretto uso e manutenzione dei macchinari. Gli scarti di lavorazione, in fase di realizzazione degli interventi, dovranno essere correttamente gestiti secondo la normativa vigente al fine di evitare fenomeni di percolazione. Possono essere inoltre adottate misure cautelari quali la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici.
MIS 4	Conservazione del suolo fertile	Negli interventi che comportano asportazione di suolo (ad es. per la realizzazione delle fondazioni, etc.), il materiale di sterro dovrà essere trattato in modo da preservarne la fertilità. Nel corso della fase di cantiere il terreno avente capacità agronomiche, privo di contaminazioni ad opera di inquinanti, potrà essere accuratamente accantonato e destinato ad interventi di ricomposizione per opere a verde o riutilizzato in zona agricola comunque nel rispetto della normativa vigente. Dovranno essere utilizzati macchinari idonei in funzione della topografia e della superficie del sito d'intervento nonché della distanza di spostamento del materiale.
MIS 5	Gestione del rischio idraulico	Gli interventi ricadenti entro aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT
MIS 6	Tutela della biodiversità	Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT La fruizione degli ambiti dovrà avvenire nel rispetto della fauna e della flora presente. Risulterà opportuno istituire i fruitori a minimizzare il disturbo nei luoghi secondo forme di comunicazione da definire
MIS 7	Tutela del paesaggio	Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT

Percorsi ciclabili già realizzati:

Percorso ciclabile MC_04 (realizzato): inserito in vincolo paesaggistico e parzialmente entro il Parco Urbano dello Storga.

Secondo l'art. 12 delle NT del PAT "Il P.A.T. di Silea recepisce l'indicazione del Parco Urbano dello Storga assoggettandolo a quanto previsto dall'art. del P.T.C.P." L'art. 28 delle NT del PTCP di Treviso inserisce il parco Urbano dello Storga tra i progetti per la valorizzazione delle risorse territoriali descritti nell'allegato FF Quaderni progetto. Il progetto propone la coesistenza delle aree insediative con ampi spazi di campagna e di zone ad alta naturalità. Il percorso non entra in contrasto con quanto contenuti nell'art. 28 delle NT del PTCP e nell'allegato FF del PTCP.

b. Attraversamenti ciclabili

Gli interventi prevedono l'innalzamento della quota entro una fascia di attraversamento ciclabile dando quindi priorità alla mobilità ciclabile. Attraverso questa tipologia di intervento puntuale sulla viabilità esistente si assiste ad un rallentamento dei veicoli in corrispondenza dell'attraversamento.

Il beneficio riguarda la sicurezza dei ciclisti che devono attraversare la strada generata dalla riduzione della velocità dei veicoli e della maggior riconoscibilità degli attraversamenti da parte degli automobilisti.

Si riporta di seguito la matrice di valutazione (la legenda è stata riportata precedentemente):

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la dimensione degli interventi
		Fase di esercizio: -	◀▶ La mobilità ciclabile non genera variazioni sulla qualità dell'aria

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la dimensione degli interventi
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	◀▶ La mobilità ciclabile non genera emissioni
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame.
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la realizzazione di attraversamenti non introduce elementi incongrui
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere e la dimensione degli interventi
		Fase di esercizio: -	◀▶: la mobilità ciclabile non genera emissioni acustiche
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti.
		Fase di esercizio: -	◀▶: la mobilità ciclabile non genera nuovi consumi

Interventi sull'assetto circolatorio

a. *Zone trenta di previsione su Via Callalta, Via Lanzaghe, Viale della Libertà, Via Don Minzoni, Via Treviso, Via Sile, Via Roma, Via Nerbon, Via Creta, Via Cendon, Via Sant'Elena, Via Pozzetto*

La definizione di zone trenta migliora la sicurezza dei pedoni / ciclisti e disincentiva l'utilizzo delle viabilità da parte dei non residenti. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale è stato verificato che tutti gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio.

Si riporta di seguito la matrice di valutazione (la legenda è stata riportata precedentemente):

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la tipologia di interventi
		Fase di esercizio: -	▲ la riduzione della velocità permette di contribuire alla minimizzazione delle emissioni
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la tipologia di interventi
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	▲ la riduzione del traffico minimizza la produzione di inquinanti che si depositano sul sedime stradale
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame.
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la definizione di zone trenta non introduce elementi incongrui
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione.
		Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la tipologia di intervento
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di esercizio: -	▲ la riduzione del traffico genera una minore pressione sulla componente da parte dei veicoli a motore
		Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti.
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti.
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione non genera nuovi consumi

b. *Sensi unici di Progetto in Via Garibaldi, Via dei Mille, Via Cavour, Via Montegrappa, Via Vittorio Veneto, Via Tezze*

La definizione di sensi unici migliora la sicurezza dei pedoni / ciclisti, riduce inoltre il traffico lungo le viabilità interessate dai sensi unici. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale è stato verificato che tutti gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio.

Si riporta di seguito la matrice di valutazione (la legenda è stata riportata precedentemente):

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la tipologia di interventi
		Fase di esercizio: -	▲ la riduzione della velocità permette di contribuire alla minimizzazione delle emissioni
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la tipologia di interventi
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	▲ la riduzione del traffico minimizza la produzione di inquinanti che si depositano sul sedime stradale
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame.
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la definizione dei sensi unici non introduce elementi incongrui
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi non prevedono nuovi impianti di illuminazione.
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la tipologia di intervento
		Fase di esercizio: -	▲: la riduzione del traffico genera una minore pressione sulla componente da parte dei veicoli a motore
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti.
		Fase di esercizio: -	◀▶: la fruizione non genera nuovi consumi

Interventi sulla rete stradale

Trattasi di interventi che presuppongono la messa in sicurezza di intersezioni esistenti e relativa moderazione del traffico e che contribuiscono anche alla minimizzazione delle emissioni acustiche ed in atmosfera generate dal decongestionamento delle intersezioni stesse.

Si riporta una sintesi di quanto emerso nella fase di analisi. Quando presenti vengono specificati vincoli e vulnerabilità da considerare nella valutazione.

Interventi finalizzati al decongestionamento della rete stradale

Intervento 1 - Adeguamento rotatoria tra la SR 89 e il raccordo con il casello: L'area di intervento è compresa entro l'intersezione esistente. Il PI inserisce l'intersezione entro la fascia di attenuazione dell'impatto della grande viabilità. Detta fascia è indicata dal Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale).

Intervento 2 - Completamento dell'intersezione tra la SR 89 e la SR 53 (fuori comune): L'area di intervento è compresa entro l'intersezione esistente che comprende bretelle a quote differenti. Il PI di Treviso indica la presenza del vincolo paesaggistico e dell'area di notevole interesse pubblico. Il progetto, che dovrà essere oggetto di accordo tra i due comuni, dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: interna alla zona di ripristino vegetazionale (rif. art. 13 NT del Piano Ambientale) che tuttavia è inserito all'interno di un'intersezione esistente.

L'intervento dovrà ottenere oltre che l'accordo con il Comune di Treviso anche il parere positivo dell'Ente Parco.

Ricade entro la fascia di attenuazione della viabilità (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale)

Intervento 3 - Uscita dalla SR 89 dalla semicarreggiata sud su via Calzavara: L'ambito di intervento è inserito in un ambito infrastrutturato. Il PI indica che si trova parzialmente entro il perimetro del Parco Naturale del Fiume Sile e in area di notevole interesse pubblico. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: parzialmente interno a zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT NT del Piano Ambientale). Ricade entro la fascia di attenuazione della viabilità (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale).

Intervento 4 Completamento dello svincolo della SR 89 su via Sile: Le bretelle proposte si trovano in area verde con presenza di elementi arboreo arbustivi. Il PI indica fasce di rispetto stradale e fasce di attenuazione dell'impatto della viabilità per cui devono essere rispettate le indicazioni dell'art. 47 delle NT del PI. L'intervento si trova al limite del perimetro del parco del Sile e dell'area di notevole interesse pubblico.

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: parzialmente interno a zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT NT del Piano Ambientale). Ricade entro la fascia di attenuazione della viabilità (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale).

Intervento 18 - adeguamento di Via Pantiera: Via Pantiera è una viabilità che presenta edifici residenziali da entrambi i lati. Nella parte finale verso via Sant'Elena è previsto anche l'Intervento 10 - Adeguamento intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera. Inoltre in corrispondenza dell'intersezione viene previsto un nuovo percorso pedonale (MP_09) ed un Percorso ciclabile in programmazione tra Via Pantiera e Via Sant'Elena (MP_16).

Intervento 20 - collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena: L'area è un ambito inerbito su cui il PI vigente prevede già il collegamento. Il PI inserisce l'area entro il perimetro del Parco Naturale del Sile e entro area di notevole interesse pubblico. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: in area agricola di orientamento culturale (rif. art. 10 - 15 delle NT del Piano Ambientale).

Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi

Intervento n. 6 Rotatoria all'incrocio tra Via Sile e Via del Porto: L'ambito risulta infrastrutturato. Il PI inserisce un punto di accesso al parco e la viabilità in cui si intende realizzare la rotatoria risulta essere una viabilità da valorizzare. È inserito in vincolo paesaggistico, in area di notevole interesse pubblico e entro il Parco Naturale del Fiume Sile. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: parzialmente interno a zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale). in prossimità di un punto di accesso al Parco (rif. art. 22 delle NT del Piano Ambientale).

Intervento n. 8 Rotatoria all'incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945: L'area infrastrutturata presenta a sud ed ovest aree urbanizzate, a nord est è presente area agricola. A sud è presente il Parco naturale del Sile ed area di notevole interesse pubblico

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: parzialmente interno a zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale)

Intervento n. 9 Sistemazione intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro: L'ambito risulta infrastrutturato con elementi vegetazionali entro le proprietà private. A margine è presente il Parco del Sile e area di notevole interesse pubblico.

Intervento al limite del perimetro del parco del Fiume Sile: al limite della zona a riserva naturale orientata (rif. art. 12 delle NT del Piano Ambientale).

Intervento n. 10 - Adeguamento intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera: L'ambito risulta infrastrutturato con elementi vegetazionali entro le aiuole esistenti e entro le proprietà private. Il PI evidenzia a sud la presenza del Parco Naturale del Sile e l'area di notevole interesse pubblico oltre che i coni visuali verso il parco. A destra dell'ambito di intervento è presente un filare che il PI evidenzia.

Intervento al limite del perimetro del parco del Fiume Sile: al limite di zona di ripristino vegetazionale (rif. art. 13 NT del Piano Ambientale).

Intervento n. 11 - Rotatoria all'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Pozzetto: L'ambito risulta infrastrutturato ed urbanizzato. A sud è presente il perimetro del Parco Naturale del Fiume Sile e l'area di notevole interesse pubblico.

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: parzialmente interno a zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale).

Intervento n. 12 – Sistemazione incrocio tra Via Sant'Elena e Via Cercoico: L'intersezione è inserita in un contesto rurale, a nord il PI prevede coni visuali. A sud sono presenti il perimetro del Parco del Sile e dei Siti Natura. L'ambito è inserito all'interno di area di notevole interesse pubblico. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Ricade in area a pericolosità P1 / P2 secondo il PGRA.

Come indicato al comma 4 dell'art. 14 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P1:

Nelle aree classificate a pericolosità moderata P1 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3A, P3B, P2 secondo le disposizioni di cui agli articoli 12 e 13, nonché gli interventi di ristrutturazione edilizia di edifici.

Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di **infrastrutture di rete/tecniche/viarie** relative a servizi pubblici essenziali, nonché di **piste ciclopedonali**, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa

verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2);

Tutti gli interventi e le trasformazioni di natura urbanistica ed edilizia che comportano la realizzazione di nuovi edifici, opere pubbliche o di interesse pubblico, infrastrutture, devono in ogni caso essere collocati a una quota di sicurezza idraulica pari ad almeno 0,5 m sopra il piano campagna. Tale quota non si computa ai fini del calcolo delle altezze e dei volumi previsti negli strumenti urbanistici vigenti alla data di adozione del Piano.

Come indicato all'art. 13 delle NT del PGRA all'interno delle aree a pericolosità P2:

Nelle aree classificate a pericolosità media P2 possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3B e P3A secondo le disposizioni di cui all'articolo 12. Tra gli interventi all'art. 12 viene indicato:

e. realizzazione e ampliamento di infrastrutture di rete/tecniche/viarie relative a servizi pubblici essenziali, nonché di piste ciclopedonali, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili, previa verifica della compatibilità idraulica condotta sulla base della scheda tecnica allegata alle presenti norme (All. A punti 2.1 e 2.2).

Intervento al limite del perimetro del parco del Fiume Sile: a margine di area agricola di orientamento culturale (rif. art. 10 - 15 delle NT del Piano Ambientale).

Intervento n. 13 - - Rotatoria all'incrocio tra via Canton e SP 64: La rotatoria si inserisce in corrispondenza dell'ambito infrastrutturato. Ad est è presente il sito Natura. inserito in vincolo paesaggistico generato dal Fiume Sile, al Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Percorso parzialmente interno all'ambito del Piano Ambientale del Fiume Sile: prossimo ad area con funzioni di interesse pubblico già recepita all'interno del PI

Intervento n. 14 – Rotatoria all'incrocio tra Via Pozzetto e Via Claudia Augusta: L'intervento riguarda infrastrutture esistenti in un contesto rurale con la presenza di edifici residenziali. È inserito in vincolo paesaggistico generato da zona di interesse archeologico. Via Claudia Augusta è infatti strada romana. Il PI indica anche i coni visuali da preservare. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Intervento 15 – Rotatoria SR 89 all'incrocio con Via Montiron: L'intervento riguarda infrastrutture esistenti inserite in un contesto agricolo. Il PI indica i coni visuali da preservare

Intervento 16 - messa in sicurezza dell'intersezione tra via Sant'Elena e via Cimitero: L'interventi riguarda infrastrutture esistenti inserite in un contesto ad est agricolo e ad ovest urbanizzato. Il PI evidenzia che l'ambito è in area a notevole interesse pubblico e vincolo paesaggistico generato da Sile oltre che il vincolo cimiteriale. Il limite del Parco Naturale del Fiume Sile corre lungo via Sant'Elena. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi relativamente alla fascia di rispetto cimiteriale:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Intervento al limite del perimetro del parco del Fiume Sile: al limite di zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT del Piano Ambientale).

Intervento n. 17 - sistemazione dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino: L'intervento riguarda infrastrutture esistenti e presenta alcuni elementi arboreo arbustivi entro le aree esterne alle infrastrutture esistenti. È interno al vincolo paesaggistico generato dal Nerbon inoltre risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico ed alla fascia di rispetto cimiteriale. Il progetto dovrà essere sottoposto alle autorizzazioni previste dalla normativa vigente.

Si ricorda comunque quanto contenuto nell'art. 41 comma 4 bis della LR 11/2004 e smi relativamente alla fascia di rispetto cimiteriale:

4 bis. Nelle aree di cui al comma 1, lettera e), oggetto di riduzione della zona di rispetto ai sensi dell'articolo 338, comma 5, del regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e successive modificazioni, l'attuazione di opere pubbliche o di interventi urbanistici aventi rilevanza pubblica di cui al medesimo comma 5, è consentita dal consiglio comunale, acquisito il parere della competente azienda sanitaria locale, previa valutazione dell'interesse pubblico prevalente e della compatibilità degli interventi con le esigenze di tutela relative agli aspetti igienico-sanitari, ambientali, urbanistici e di tranquillità dei luoghi.

Intervento al limite del perimetro del parco del Fiume Sile: al limite di zone ad urbanizzazione controllata (rif. art. 17 delle NT NT del Piano Ambientale)

Intervento n. 19 - sistemazione intersezione tra via Pantiera e Via Malviste: L'intervento riguarda infrastrutture esistenti in un contesto agricolo con edifici residenziali. Sono presenti siepi lungo il confine con le proprietà private. Il PI evidenzia la fascia di rispetto stradale.

Vengono di seguito valutati i possibili impatti secondo la seguente classificazione:

▲	Miglioramento rispetto alle condizioni esistenti
◀▶	Nessuna modifica significativa rispetto alle condizioni esistenti
▼	Peggioramento non significativo, anche tenuto conto delle misure introdotte dalla presente verifica
▾	Peggioramento rispetto alle condizioni esistenti

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	◀▶: tenuto conto della localizzazione e dell'entità degli interventi in esame. Nei paragrafi precedenti si è analizzata la sovrapposizione con le aree a pericolosità idraulica. Entro le aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA dovranno essere rispettate le pertinenti prescrizioni delle NT (MIS 5) Nei paragrafi precedenti si è analizzata la sovrapposizione con il Parco Naturale del Fiume Sile e con i Siti della rete Natura 2000. Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT (MIS 6)
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ la sistemazione delle intersezioni esistenti non introduce elementi incongrui Nei paragrafi precedenti si è analizzato il rapporto tra emergenze / vincoli paesaggistici e percorsi. Gli interventi dovranno rispettare i vincoli paesaggistici presenti. i progetti dovranno essere sottoposti alle autorizzazioni di legge. (MIS 7 e MIS 8)
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: gli interventi sono inseriti lungo viabilità esistenti e non prevedono nuovi impianti di illuminazione. A titolo cautelativo si riporta la MIS 9
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti. si propone comunque la misura MIS 10
		Fase di esercizio: -	◀▶: l'utilizzo delle intersezioni non genera nuovi consumi.

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 1 e MIS 2
		Fase di esercizio: -	▲ Il decongestionamento delle intersezioni genera un beneficio sulla componente
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure MIS 3 e 4
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di	▲ Il decongestionamento delle intersezioni genera un beneficio sulla componente

MISURE	Obiettivo	Descrizione
MIS 1	Contenimento emissioni dai mezzi di cantiere	Dovrà essere garantita la corretta manutenzione dei mezzi motorizzati nel rispetto della normativa vigente.
MIS 2	Contenimento produzione di polveri	Potrà essere utilizzata la bagnatura al fine di limitare la produzione di polveri.
MIS 3	Tutela del suolo e delle acque da possibili sversamenti in fase di cantiere	Al fine di prevenire sversamenti accidentali è necessario garantire il corretto uso e manutenzione dei macchinari. Gli scarti di lavorazione, in fase di realizzazione degli interventi, dovranno essere correttamente gestiti secondo la normativa vigente al fine di evitare fenomeni di percolazione. Possono essere inoltre adottate misure cautelari quali la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici.
MIS 4	Conservazione del suolo fertile	Negli interventi che comportano asportazione di suolo (ad es. per la realizzazione delle fondazioni, etc.), il materiale di sterro dovrà essere trattato in modo da preservarne la fertilità. Nel corso della fase di cantiere il terreno avente capacità agronomiche, privo di contaminazioni ad opera di inquinanti, potrà essere accuratamente accantonato e destinato ad interventi di ricomposizione per opere a verde o riutilizzato in zona agricola comunque nel rispetto della normativa vigente. Dovranno essere utilizzati macchinari idonei in funzione della topografia e della superficie del sito d'intervento nonché della distanza di spostamento del materiale.
MIS 5	Gestione del rischio idraulico	Gli interventi ricadenti entro aree a pericolosità idraulica secondo il PGRA dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT
MIS 6	Tutela della biodiversità	Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT La fruizione degli ambiti dovrà avvenire nel rispetto della fauna e della flora presente. Risulterà opportuno istituire i fruitori a minimizzare il disturbo nei luoghi secondo forme di comunicazione da definire
MIS 7	Tutela del paesaggio	Gli interventi ricadenti entro il parco Naturale del fiume Sile dovranno rispettare le pertinenti prescrizioni delle NT
MIS 8	Tutela della qualità estetica del tessuto urbano	Gli interventi dovranno tenere conto del contesto paesaggistico e della possibile vicinanza ad edifici tutelati e centri storici. La scelta delle tipologie costruttive, dei materiali e dei colori dovrà essere coerente con il contesto paesaggistico o comunque inserirsi in maniera armonica nello stesso. Potranno allo scopo essere impiegate anche essenze vegetali in grado di incrementare la valenza paesaggistica delle aree..
MIS 9	Tutela dall'inquinamento luminoso	Nuovi impianti di illuminazione non dovranno essere rivolti verso le aree naturali al fine di preservare la fauna
MIS 10	Utilizzo compatibile delle risorse	Sono da preferire materiali naturali, riciclabili e maggiormente sostenibili e procedure che minimizzino la produzione di rifiuti.

Gli interventi previsti sono tutti lungo viabilità esistenti A livello pianificatorio non si ha la posizione di dettaglio dei percorsi e pertanto in alcuni casi vi è un margine di incertezza nel dare indicazioni se un percorso possa sovrapporsi ad un'emergenza o un vincolo presente soprattutto quando la viabilità su cui viene previsto il percorso corre al limite del vincolo / emergenza.

Una particolare attenzione dovrà essere posta alla sistemazione RS_13 vista la prossimità con il sito Natura del Sile.

Sosta

Il PUT prevede tre nuovi parcheggi che sono già stati pianificati dal PI vigente

Parcheggio da realizzare n. 3 su via Carducci – Via Selvatico (1470 mq circa): L'ambito risulta parzialmente adibito a parcheggio e parzialmente attrezzato con giochi per l'infanzia. L'ambito risulta inserito entro la fascia di rispetto da pozzi. L'area a parcheggio è presente nel PI.

Entro la fascia di rispetto dei pozzi di prelievo idropotabile devono essere rispettate le norme di tutela e salvaguardia di cui all'Art. 94 del D.Lgs 152/2006, all'Art. 96 del RD 523/1904 ed al PTA.

Parcheggio da realizzare n. 28 tra via Gorizia e Via Nerbon (4785 mq circa): L'area, prossima all'autostrada A27 e ad un'attività artigianale, risulta parzialmente antropizzata e già utilizzata come parcheggio. Entro l'area e lungo il perimetro sono presenti siepi arboreo arbustive. L'area a parcheggio è presente nel PI ed è inserita nell'area del parco urbano dello Storga. Secondo l'art. 12 delle NT del PAT "Il P.A.T. di Silea recepisce l'indicazione del Parco Urbano dello Storga assoggettandolo a quanto previsto dall'art. del P.T.C.P." L'art. 28 delle NT del PTCP di Treviso inserisce il parco Urbano dello Storga tra i progetti per la valorizzazione delle risorse territoriali descritti nell'allegato FF Quaderni progetto. Il progetto propone la coesistenza delle aree insediative con ampi spazi di campagna e di zone ad alta naturalità. Il parcheggio non entra in contrasto con quanto contenuti nell'art. 28 delle NT del PTCP e nell'allegato FF del PTCP.

Ricade a margine entro la fascia di attenuazione della viabilità indicata dal Piano Ambientale del Parco del Fiume Sile (rif. art. 25 delle NT delle NT del Piano Ambientale).

Parcheggio n. 45 su Via Pozzetto (1170 mq circa): L'area riguarda un ambito ad uso agricolo inserito in un contesto parzialmente urbanizzato.

Vengono di seguito valutati i possibili impatti secondo la seguente classificazione:

▲	Miglioramento rispetto alle condizioni esistenti
◀▶	Nessuna modifica significativa rispetto alle condizioni esistenti
▼	Peggioramento non significativo, anche tenuto conto delle misure introdotte dalla presente verifica
▼	Peggioramento rispetto alle condizioni esistenti

Componenti ambientali interessate	Impatti potenziali	Pressioni indotte	Valutazione dell'entità degli impatti e misure specifiche
Aria	Inquinamento atmosferico	Fase di cantiere: - emissioni polverulente in fase di demolizione e movimentazione materiali fini - emissioni dai mezzi di cantiere	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare comunque le misure PK - MIS 1 e PK - MIS 2
		Fase di esercizio: -	▼ considerata la tipologia di intervento. Si ritiene opportuno rispettare la misura PK - MIS 3
Acqua e suolo	Alterazione / inquinamento delle acque superficiali e sotterranee e dei suoli	Fase di cantiere: - percolazione liquidi di lavorazione e provenienti dai macchinari in fase di cantiere nel suolo e nelle falde - produzione di reflui e rifiuti in fase di cantiere; - perdita di suolo fertile	◀▶ considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere da rispettare la misura PK - MIS 4
		Fase di esercizio: - produzione di reflui e rifiuti in fase di esercizio	▼ considerata la tipologia di intervento. da rispettare la misura PK - MIS 5
Suolo e biodiversità	Consumo di suolo per nuova edificazione ed impermeabilizzazione	Fase di esercizio: - modifica del regime idraulico dell'ambito di intervento (impermeabilizzazione) - compromissione delle funzioni ecosistemiche del suolo (produzione agricola, stoccaggio carbonio, regolazione microclima locale, riserva idrica, etc.)	▼: considerata la tipologia di interventi che prevedono l'impermeabilizzazione. Si ritiene opportuno che in sede progettuale siano da prediligere le pavimentazioni semipermeabili. Risulta necessario porre tuttavia una particolare attenzione al parcheggio n. 3 inserito in fascia di rispetto da pozzo idropotabile. Gli interventi non ricadono in aree a pericolosità idraulica da PGRA. Si ritiene utile l'osservanza delle misure PK - MIS 6 e 7
Paesaggio, sistema insediativo e patrimonio storico - culturale	Modifica del paesaggio e dell'assetto del sistema insediativo	Fase di esercizio: - rischio di introduzione di elementi incongruenti con il contesto	◀▶ gli interventi non introducono elementi incongrui Si ritiene utile l'osservanza della misura PK - MIS 8
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento luminoso	Fase di esercizio: - incremento della luminanza del cielo notturno - disturbo della fauna da emissioni luminose nella fase di esercizio	◀▶: i progetti degli interventi possono prevedere nuovi impianti di illuminazione. A titolo cautelativo si riporta la PK - MIS 9
Inquinanti fisici / biodiversità	Inquinamento acustico	Fase di cantiere: - Emissioni rumorose in fase di cantiere	◀▶: considerata la temporaneità delle lavorazioni di cantiere. Miglioramenti nelle emissioni si assistono nel caso in cui per gli spostamenti quotidiani si utilizza la mobilità dolce piuttosto che quella su gomma
		Fase di esercizio: - Le vetture che parcheggiano prevedono emissioni rumorose temporanee	◀▶: considerata la tipologia di interventi
Acqua, suolo	Consumo di risorse (acqua, energia, materiali edili, etc.)	Fase di cantiere: - utilizzo materiali da costruzione, acqua, risorse energetiche	◀▶: considerata la tipologia di interventi previsti. si propone comunque la misura PK - MIS 10
		Fase di esercizio: - incremento dei consumi energetici ed idrici - utilizzo di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili	◀▶/ ▼: l'utilizzo dei parcheggi non genera nuovi consumi idrici. Nuovi impianti di illuminazione generano nuovi consumi energetici si propone la misura PK - MIS 10

MISURE	Obiettivo	Descrizione
PK - MIS 1	Contenimento emissioni dai mezzi di cantiere	Dovrà essere garantita la corretta manutenzione dei mezzi motorizzati nel rispetto della normativa vigente.
PK - MIS 2	Contenimento produzione di polveri	Potrà essere utilizzata la bagnatura al fine di limitare la produzione di polveri.
PK - MIS 3	Contenimento delle emissioni in atmosfera in fase di esercizio	Gli interventi dovranno prevedere l'inserimento di adeguato equipaggiamento vegetale attraverso l'utilizzo di specie autoctone
PK - MIS 4	Tutela del suolo e delle acque da possibili sversamenti in fase di cantiere	Al fine di prevenire sversamenti accidentali è necessario garantire il corretto uso e manutenzione dei macchinari. Gli scarti di lavorazione, in fase di realizzazione degli interventi, dovranno essere correttamente gestiti secondo la normativa vigente al fine di evitare fenomeni di percolazione. Possono essere inoltre adottate misure cautelari quali la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici.
PK - MIS 5	Tutela del suolo e delle acque da possibili sversamenti in fase di esercizio	gli scarichi e i trattamenti delle acque meteoriche dilavate dai piazzali dovranno rispettare le pertinenti normative con particolare riferimento al parcheggio n. 3 che risulta essere inserito in fascia di rispetto pozzi.
PK - MIS 6	Conservazione del suolo fertile	Negli interventi che comportano asportazione di suolo (ad es. per la realizzazione delle fondazioni, etc.), il materiale di sterro dovrà essere trattato in modo da preservarne la fertilità. Nel corso della fase di cantiere il terreno avente capacità agronomiche, privo di contaminazioni ad opera di inquinanti, potrà essere accuratamente accantonato e destinato ad interventi di ricomposizione per opere a verde o riutilizzato in zona agricola comunque nel rispetto della normativa vigente. Dovranno essere utilizzati macchinari idonei in funzione della topografia e della superficie del sito d'intervento nonché della distanza di spostamento del materiale.
PK - MIS 7	Tutela della biodiversità Tutela del benessere e dalla formazione di isole di calore	Dovrà essere minimizzata l'eliminazione della vegetazione arborea arbustiva presente entro gli ambiti (in particolare entro l'area del parcheggio n. 28). Gli interventi dovranno prevedere l'inserimento nel contesto e massimizzazione delle opere a verde attraverso l'utilizzo di specie autoctone. Si evidenzia infine il beneficio apportato dall'ombreggiamento generato dalla presenza delle specie arboree al fine di contrastare la formazione delle isole di calore generate dall'impermeabilizzazione dei suoli..
PK - MIS 8	Tutela della qualità estetica del tessuto urbano	Gli interventi dovranno tenere conto del contesto paesaggistico.. Potranno allo scopo essere impiegate anche essenze vegetali in grado di incrementare la valenza paesaggistica delle aree..
PK - MIS 9	Tutela dall'inquinamento luminoso	Nuovi impianti di illuminazione non dovranno essere rivolti verso le aree naturali al fine di preservare la fauna
PK - MIS 10	Utilizzo compatibile delle risorse	Sono da preferire materiali naturali, riciclabili e maggiormente sostenibili e procedure che minimizzino la produzione di rifiuti. Nella realizzazione degli impianti di illuminazione dovranno essere utilizzate lampade a basso consumo energetico.

7 SINTESI DEGLI ELEMENTI SIGNIFICATIVI AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ

Di seguito si riportano gli elementi significativi del Piano a partire dai punti elencati all'interno dell'allegato I del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

1. Caratteristiche del PUT	
In quale misura il Piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse	<p>Il Piano Urbano del Traffico individua soluzioni a criticità inerenti alla viabilità quali: la saturazione delle strade, la mancanza di marciapiedi e piste ciclabili, la mancanza di sicurezza veicolare e per gli utenti "deboli" lungo le intersezioni, scarsa accessibilità alla viabilità extraurbana; inoltre, per individuare le criticità appena elencate predispone una classificazione della rete stradale comunale volta ad individuarne gli obiettivi.</p> <p>Le azioni del piano vengono indicate per componente fondamentale del traffico urbano (Circolazione pedonale, ciclabilità, Trasporto collettivo, Viabilità motorizzata e sosta) e sono rappresentate in cartografia.</p> <p>Le azioni principali disposte dal piano sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riorganizzazione della circolazione (sensi unici, strade abitabili, limite 30...); - Miglioramento dell'accessibilità pedonale - nuovi marciapiedi e piste ciclabili o riqualificazione di percorsi esistenti; - Riqualificazioni di incroci esistenti, con l'introduzione a volte di rotonde; - Efficientamento del trasporto pubblico <p>Gli interventi proposti prevedono progetti infrastrutturali con le autorizzazioni previste per legge</p>
In quale misura il Piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.	<p>Il Piano non introduce interventi che richiedano la modifica della pianificazione urbanistica se non relativamente alle fasce di rispetto stradale in corrispondenza degli interventi programmati: le stesse dovranno essere aggiornate a cura del comune nel PI.</p> <p>Gli interventi stessi non entrano in contrasto con la pianificazione sovraordinata ma devono attuare le indicazioni e prescrizioni in essa contenute. All'interno del capitolo di valutazione degli impatti sono stati riportati i riferimenti alle indicazioni e prescrizioni pertinenti per ogni intervento previsto.</p>
La pertinenza del Piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	<p>Il PUT risulta pertinente per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare attraverso l'introduzione di interventi per la mobilità pedonale e ciclabile e per la moderazione del traffico. Si riportano di seguito le specificazioni.</p> <p><u>Interventi per la mobilità pedonale</u></p> <p><i>Percorsi pedonali</i></p> <p>La realizzazione di percorsi pedonali migliora la fruibilità dei luoghi e la sicurezza dei pedoni. Inoltre la presenza di percorsi pedonali definiti e quindi sicuri incentiva la mobilità pedonale rispetto a quella con i mezzi a motore. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio. È presente un percorso entro un parco urbano che ne migliora la fruibilità.</p> <p><i>Viabilità soggette a woonef</i></p> <p>Trattasi di interventi puntuali lungo le viabilità che hanno l'obiettivo di non dare priorità all'automobile. La velocità viene ridotta a 20 km/h e viene permesso il gioco su strada. Gli interventi riguardano dossi, strettoie, tracciati tortuosi lungo la viabilità.</p> <p>La realizzazione degli interventi migliora la sicurezza dei pedoni, incentiva la mobilità</p>

pedonale rispetto a quella con i mezzi a motore. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale è stato verificato che gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio.

Attraversamenti rialzati

Gli interventi prevedono l'innalzamento della quota entro una fascia di attraversamento pedonale eliminando le barriere architettoniche. Attraverso questa tipologia di intervento puntuale sulla viabilità esistente si assiste ad un rallentamento dei veicoli in corrispondenza dell'attraversamento. Il beneficio riguarda la sicurezza dei pedoni che devono attraversare la strada generata dalla riduzione della velocità dei veicoli e della maggior riconoscibilità degli attraversamenti da parte degli automobilisti.

Interventi per la mobilità ciclabile

Percorsi ciclabili

La realizzazione di percorsi ciclabili migliora la fruibilità dei luoghi da parte dei ciclisti e la sicurezza dei pedoni. Inoltre la presenza di percorsi pedonali definiti e quindi sicuri incentiva la mobilità pedonale rispetto a quella con i mezzi a motore.

Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio. È presente un percorso entro un parco urbano che ne migliora la fruibilità.

Attraversamenti ciclabili

Gli interventi prevedono l'innalzamento della quota entro una fascia di attraversamento ciclabile dando quindi priorità alla mobilità ciclabile. Attraverso questa tipologia di intervento puntuale sulla viabilità esistente si assiste ad un rallentamento dei veicoli in corrispondenza dell'attraversamento. Il beneficio riguarda la sicurezza dei ciclisti che devono attraversare la strada generata dalla riduzione della velocità dei veicoli e della maggior riconoscibilità degli attraversamenti da parte degli automobilisti.

Interventi sull'assetto circolatorio

Zone trenta di previsione su Via Callalta, Via Lanzaghe, Viale della Libertà, Via Don Minzoni, Via Treviso, Via Sile, Via Roma, Via Nerbon, Via Creta, Via Cendon, Via Sant'Elena, Via Pozzetto

La definizione di zone trenta migliora la sicurezza dei pedoni / ciclisti e disincentiva l'utilizzo delle viabilità da parte dei non residenti. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale è stato verificato che tutti gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio.

Sensi unici di Progetto in Via Garibaldi, Via dei Mille, Via Cavour, Via Montegrappa, Via Vittorio Veneto, Via Tezze

La definizione di sensi unici migliora la sicurezza dei pedoni / ciclisti, riduce inoltre il traffico lungo le viabilità interessate dai sensi unici. Il beneficio perseguito quindi riguarda il contributo che il Piano fornisce alla minimizzazione delle emissioni in atmosfera ed acustiche e dell'utilizzo delle risorse non rinnovabili. Relativamente al consumo di suolo naturale è stato verificato che tutti gli interventi vengono previsti lungo le viabilità esistenti senza generare frammentazioni del territorio.

	<p><u>Interventi sulla rete stradale</u></p> <p>Trattasi di interventi che presuppongono la messa in sicurezza di intersezioni esistenti e relativa moderazione del traffico e che contribuiscono anche alla minimizzazione delle emissioni acustiche ed in atmosfera generate dal decongestionamento delle intersezioni stesse.</p>
Problemi ambientali pertinenti il Piano	All'interno del capitolo relativo al quadro ambientale sono state analizzate le diverse componenti ambientali che potessero essere interessate dagli interventi del PUT al fine di verificare la presenza di problemi ambientali. Per fare questa verifica sono stati anche analizzati i Piani sovraordinati ed in particolare i piani territoriali e di settore. Sono state svolte verifiche puntuali per ogni intervento e gli esiti di quanto emerso sono stati riportati prima della matrice di valutazione di ogni tipologia di intervento al fine di evidenziare i pertinenti articoli prescrittivi di legge o delle norme tecniche dei piani sia al fine di effettuare una corretta valutazione degli impatti ed individuare pertinenti misure di sostenibilità
Rilevanza del Piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	Il quadro legislativo del Piano Urbano del Traffico (PUT) viene definito all' articolo n. 36 del D.lgs. n.285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada". Il PUT, attraverso la pianificazione di interventi pedonali e ciclabili e di interventi che riducano il traffico e lo moderino, contribuisce alla riduzione delle emissioni in atmosfera e sul suolo, alla produzione di emissioni rumorose ed al benessere psicofisico delle persone (incentivando la mobilità dolce rispetto alla mobilità su gomma).
2.Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate	
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	<p>Gran parte degli impatti si associano alla fase di cantiere, legati alla produzione di rumori, al movimento di terreni o agli sversamenti di olii e altri inquinanti; la temporaneità di questi interventi e le possibilità di minimizzare gli incidenti fanno sì che con le opportune precauzioni si possano evitare eventuali danni accidentali. Le pressioni generate dai cantieri sono puntuali, temporanee e si esauriscono con la chiusura dei cantieri.</p> <p>Altri impatti possono essere legati alla frammentazione del territorio e all'impermeabilizzazione del suolo: gli interventi sono prevalentemente lungo infrastrutture esistenti e quindi non intendono frammentare il suolo ed aree a valenza naturalistica ed ambientale.</p> <p>In fase di utilizzo delle opere attuate ci si aspetta una riduzione delle emissioni generate dal traffico ed un maggior utilizzo della mobilità dolce per gli spostamenti e per la fruizione dei luoghi all'interno del Comune. La popolazione interessata sarà sia quella residente sia quella dei fruitori del Parco Naturale del Sile o dei comuni limitrofi.</p>
Carattere cumulativo degli impatti	
Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	
Natura transfrontaliera degli impatti	
Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti)	<p>Gli unici impatti per la salute umana sono legati alle produzioni di inquinamento acustico durante le fasi di cantiere; come già indicato, questo tipo di impatti sono temporanei e vista la tipologia di interventi previsti non costituiranno un rischio sia per l'uomo che per la fauna locale.</p> <p>In fase di utilizzo si assisterà al beneficio sulla salute psicofisica generato dal movimento ed al miglioramento delle condizioni di fruibilità in sicurezza a piedi ed in bici ed anche con mezzi motorizzati lungo le intersezioni che verranno riqualificate.</p>
Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:	<p>Alcuni ambiti di progetto rientrano all'interno di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parco Naturale Regionale del fiume Sile; - Vincolo paesaggistico (Art.142 del D.Lgs. 42/2004) <p>Gli interventi si inseriscono lungo viabilità esistenti e non introducono variazioni sostanziali nel contesto paesaggistico in cui sono inseriti. Per gli interventi entro i</p>

Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	<p>vincoli paesaggistici i progetti saranno soggetti alle autorizzazioni previste per legge.</p> <p>Per gli ambiti entro il Parco Naturale del Sile valgono le indicazioni del Piano Ambientale che sono state puntualmente riportate al capitolo 6.</p> <p>Il percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello si trova al margine di area soggetta a Vincolo Monumentale pertanto dovranno essere rispettate le pertinenti norme di tutela dell'area oggetto di vincolo.</p> <p>Alcuni interventi sono posizionati a confine con i siti della rete natura 2000. All'interno dello screening per la valutazione di incidenza sono stati valutati i fattori di pressione e relativi ambiti di analisi. Entro gli ambiti di analisi si è escluso il verificarsi di effetti significativi su habitat e specie.</p>
---	--