



# PUT 2017 COMUNE DI SILEA

**Piano Urbano del Traffico (PUT)**

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

**VINCA - Selezione Preliminare**



# VINCA - SELEZIONE PRELIMINARE



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

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>FASE 3 – VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELLE INCIDENZE .....</b>	<b>85</b>
<b>2</b>	<b>FASE 1 – VERIFICA DELLA NECESSITÀ DI PROCEDERE CON LO STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA</b>	<b>2</b>	7.1	<i>Fase 3.1 - Identificazione degli elementi della Rete Natura 2000 .....</i>	85
<b>3</b>	<b>FASE 2.1 DESCRIZIONE DEL PIANO .....</b>	<b>2</b>	7.1.1	Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3240019 “Fiume Sile: Sile Morto e Ansa a S. Michele Vecchio” .....	85
3.1	<i>Gli obiettivi del PUT.....</i>	2	7.1.2	Zona Speciale di Conservazione (ZSC/SIC) IT3240031 “Fiume Sile: Da Treviso Est a San Michele Vecchio” .....	86
3.2	<i>Indice degli elaborati .....</i>	2	7.1.3	Ambito di analisi: habitat e specie di interesse comunitario.....	86
3.3	<i>La parte conoscitiva del Piano .....</i>	3	7.2	<i>Fase 3.2 - Indicazioni e vincoli derivanti dalle normative vigenti e dagli strumenti di pianificazione</i>	91
3.4	<i>La classificazione della rete stradale.....</i>	3	7.3	<i>Fase 3.3 - Identificazione degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie nei confronti dei quali si producono.....</i>	92
3.5	<i>Gli interventi previsti dal Piano .....</i>	4	7.4	<i>Fase 3.4 - Valutazione della significatività degli effetti con riferimento agli habitat, habitat di specie e specie</i>	94
3.6	<i>Interventi per la mobilità pedonale.....</i>	4	7.5	<i>Fase 4 - Sintesi delle informazioni ed esito della selezione preliminare.....</i>	96
3.7	<i>Interventi per la Mobilità Ciclabile .....</i>	7		<b>BIBLIOGRAFIA CITATA E CONSULTATA .....</b>	<b>98</b>
3.8	<i>Trasporto Pubblico.....</i>	10			
3.9	<i>Interventi sulla rete stradale.....</i>	12			
3.9.1	<i>Interventi sull’assetto circolatorio .....</i>	12			
3.9.2	<i>Interventi sulla viabilità.....</i>	15			
3.10	<i>Interventi per la sosta .....</i>	21			
3.11	<i>Elenco degli interventi progettuali .....</i>	25			
<b>4</b>	<b>FASE 2.2 IDENTIFICAZIONE E MISURA DEGLI EFFETTI .....</b>	<b>35</b>			
4.1	<i>Sussistenza dei fattori che possono determinare incidenze sul grado di conservazione di habitat e specie tutelati dalle direttive 92/43/CEE e 2009/147/CE.....</i>	35			
4.2	<i>Effetti associabili agli interventi.....</i>	36			
<b>5</b>	<b>FASE 2.3 LIMITI SPAZIALI E TEMPORALI DELL’ANALISI.....</b>	<b>37</b>			
<b>6</b>	<b>FASE 2.4 - IDENTIFICAZIONE DI PIANI, PROGETTI E INTERVENTI CHE POSSONO INTERAGIRE CONGIUNTAMENTE.....</b>	<b>37</b>			
6.1	<i>Il PTRC del Veneto (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento).....</i>	37			
6.2	<i>Il Piano Regionale dei Trasporti 2020 – 2030.....</i>	39			
6.3	<i>Il PGRA .....</i>	40			
6.4	<i>Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell’Atmosfera (PRTRA).....</i>	41			
6.5	<i>Piano di Tutela delle Acque (PTA) .....</i>	42			
6.6	<i>IL P.T.C.P. della Provincia di Treviso (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale).....</i>	42			
6.7	<i>Il Piano del Parco Naturale del Fiume Sile.....</i>	44			
6.8	<i>Pianificazione di livello comunale .....</i>	47			
6.8.1	<i>Il P.A.T. del comune di Silea (Piano di Assetto Territoriale).....</i>	47			
6.8.2	<i>Il P.I. del Comune di Silea (Piano degli Interventi) .....</i>	60			

## 1 PREMESSA

Il presente Studio viene predisposto ai sensi della normativa vigente comunitaria, nazionale e regionale ed in particolare della "Guida metodologica per la valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43/CEE" (Allegato A) approvata dalla Giunta Regionale della Regione Veneto con delibera n° 1400 del 29 agosto 2017.

Tutti gli studi prevedono l'effettuazione della selezione preliminare (screening). Nei casi in cui siano evidenziate incidenze significative negative su habitat o specie dovrà essere sempre effettuata anche la valutazione appropriata, affinché il piano possa avere esito favorevole per l'approvazione.

La selezione preliminare si compone di quattro fasi sequenziali che devono essere sempre svolte. La **prima fase** verifica la necessità di procedere con lo studio in quanto il piano non ricade tra quelli esclusi dalla procedura per la valutazione di incidenza. La **seconda fase** descrive il piano e ne individua e misura gli effetti. La **terza fase** verifica se gli effetti si traducono in incidenze significative negative sugli habitat e le specie tutelati nei siti della rete Natura 2000. La **quarta fase** riassume le informazioni delle precedenti ed è sottoscritta per autenticità dagli estensori dello studio.

## 2 FASE 1 – VERIFICA DELLA NECESSITÀ DI PROCEDERE CON LO STUDIO PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Il Piano Urbano del Traffico del Comune di Silea non rientra tra i casi di esclusione di cui al paragrafo 2.2 dell'Allegato A alla DGR n. 1400 del 29 agosto 2017 pertanto si procede con la fase 2.

## 3 FASE 2.1 DESCRIZIONE DEL PIANO

Il PUT è stato redatto ed 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.

### 3.1 GLI OBIETTIVI DEL PUT

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.

### 3.2 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.

### 3.3 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 carrozelle, 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 rotonda 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 rotonda 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.

### 3.4 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.

### 3.5 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".

Gli interventi previsti dal PUT non dovrebbero pertanto comportare rilevanti impegni finanziari per i Comuni.

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)

### 3.6 INTERVENTI PER LA 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.

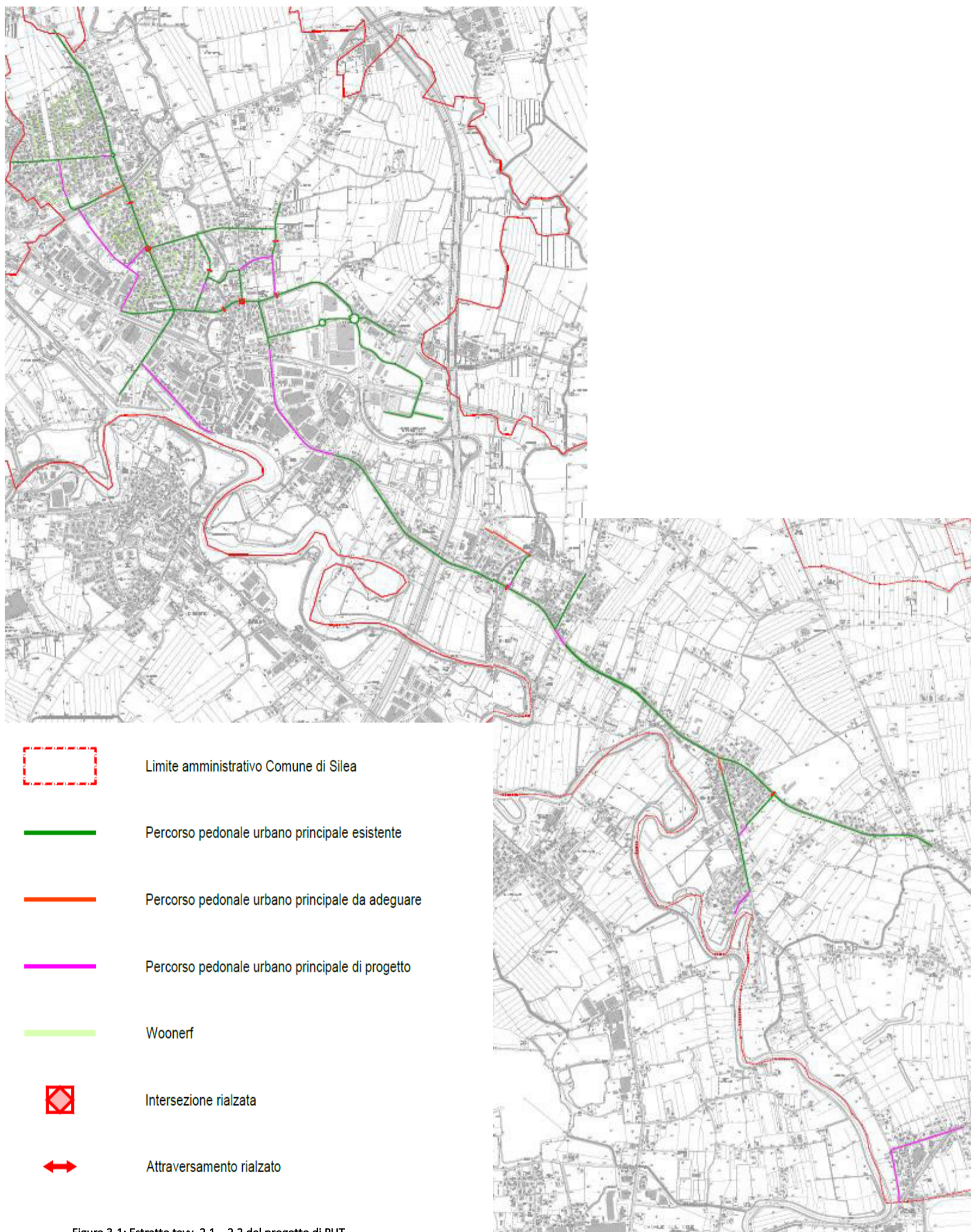
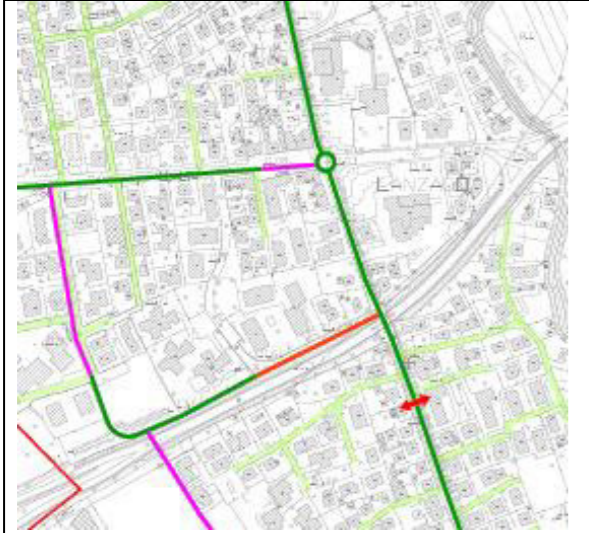
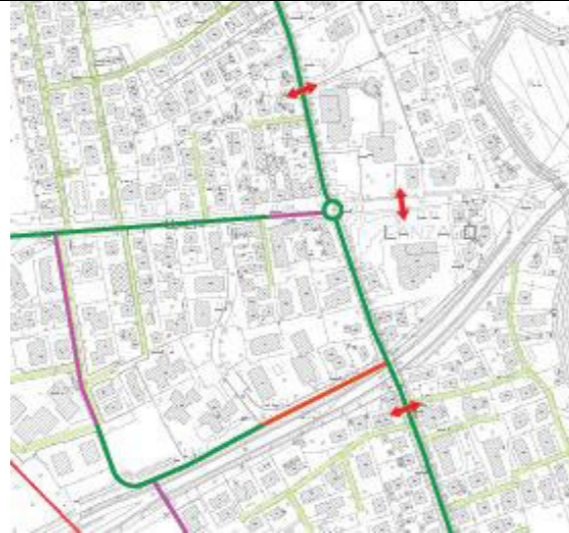
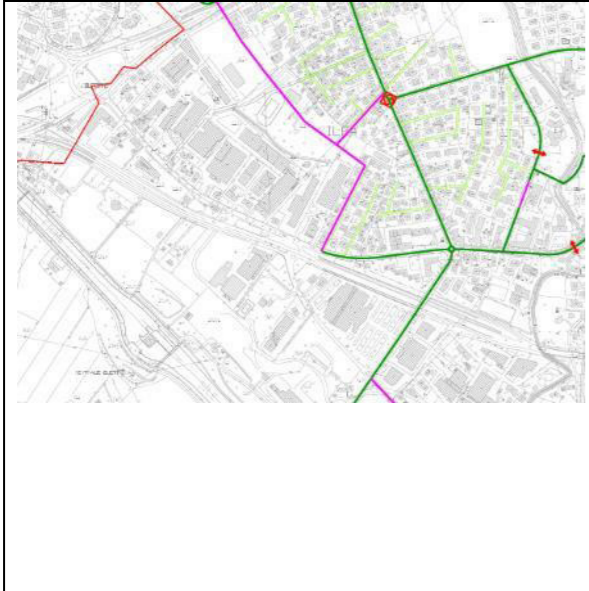

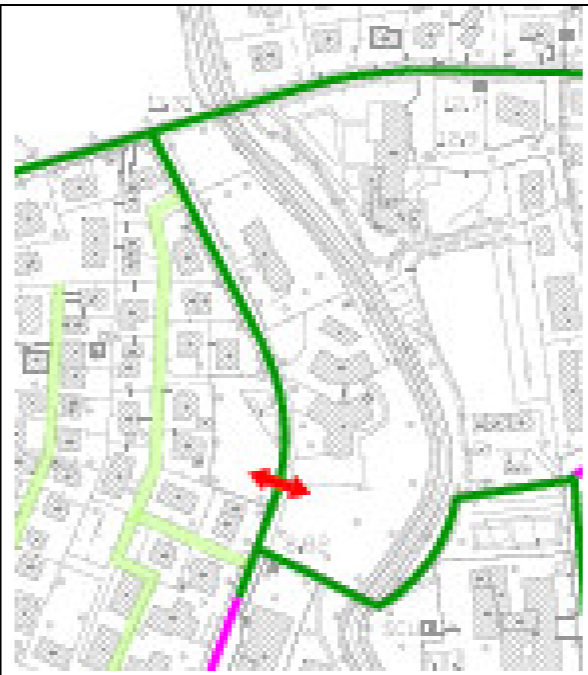
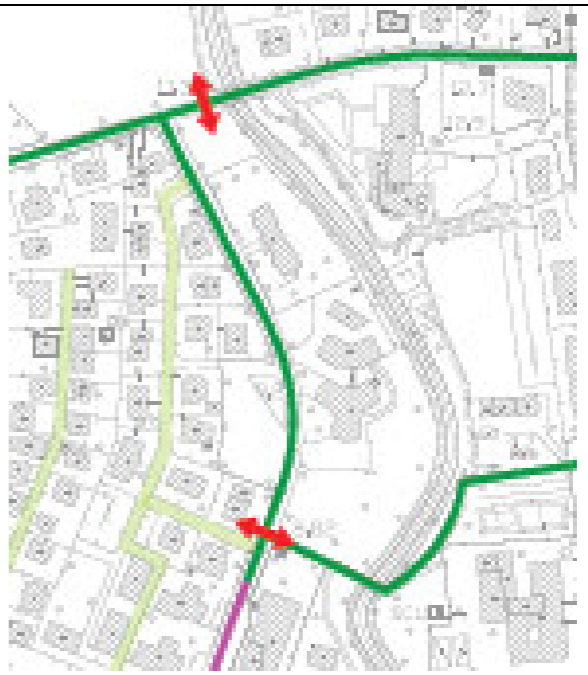
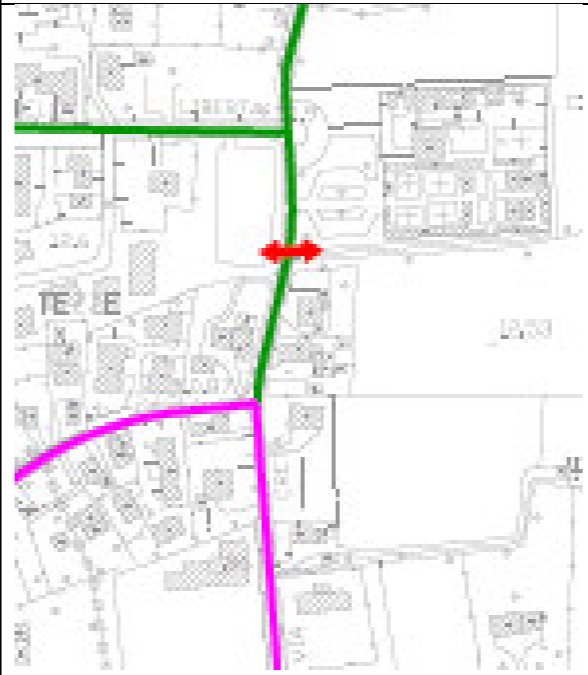
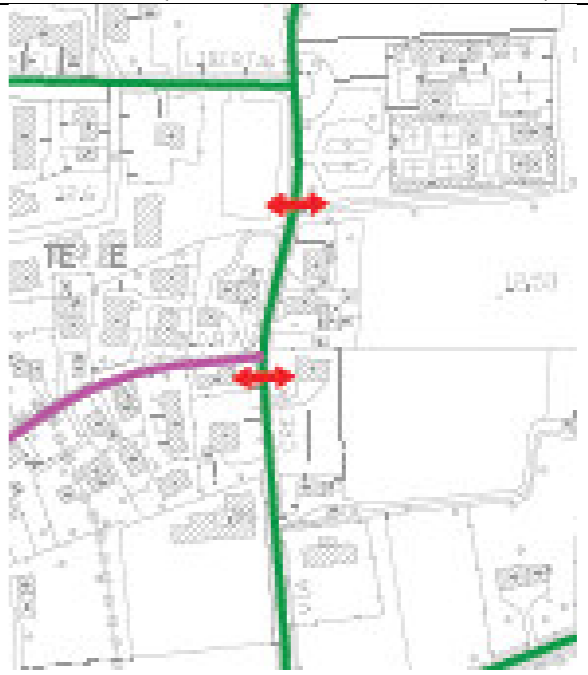


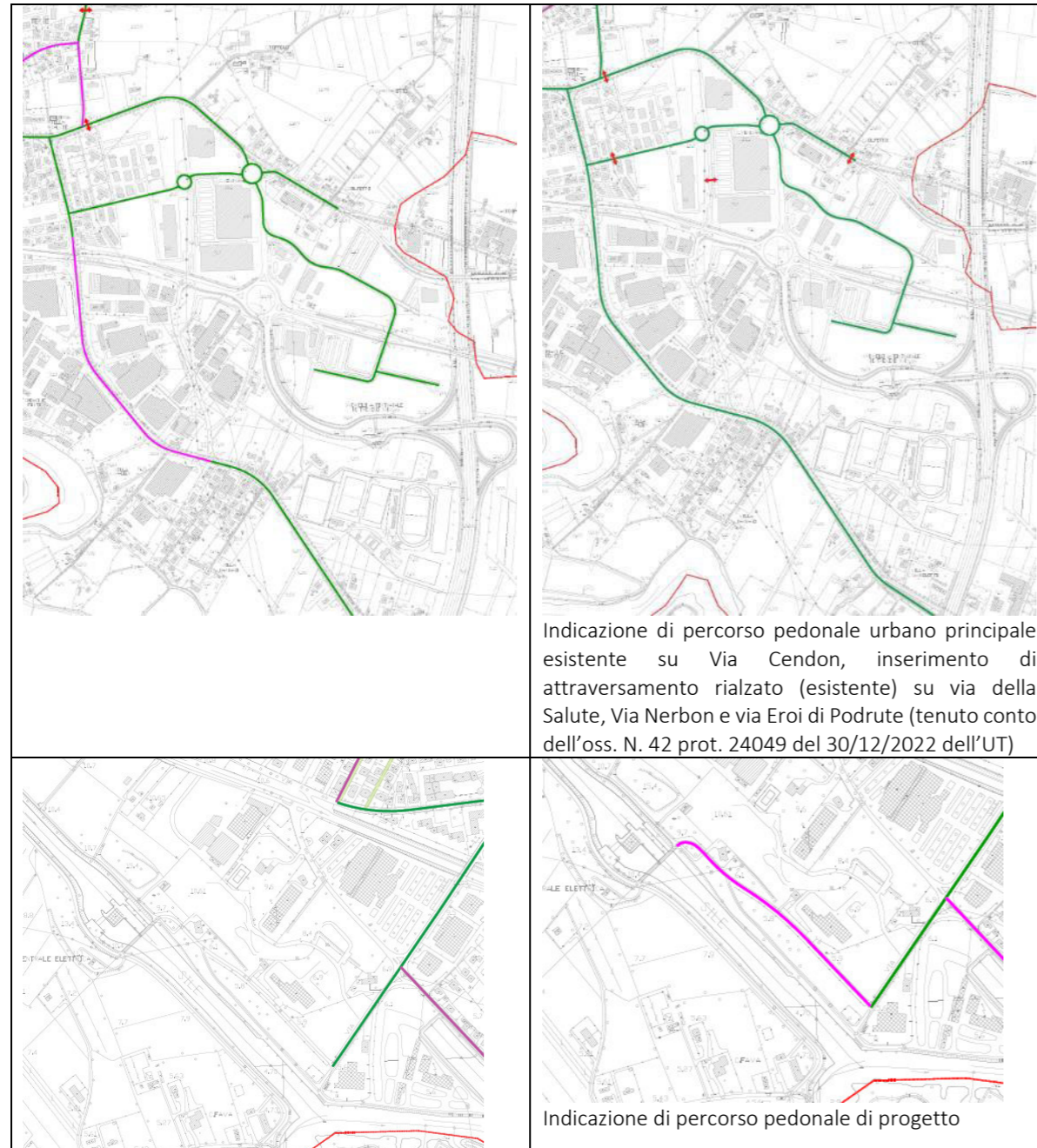
Figura 3-1: Estratto tavv. 2.1 – 2.2 del progetto di PUT

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="774 793 1305 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="774 1528 1305 1528">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="2110 829 2659 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="2110 1575 2659 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>





### 3.7 INTERVENTI PER LA 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.

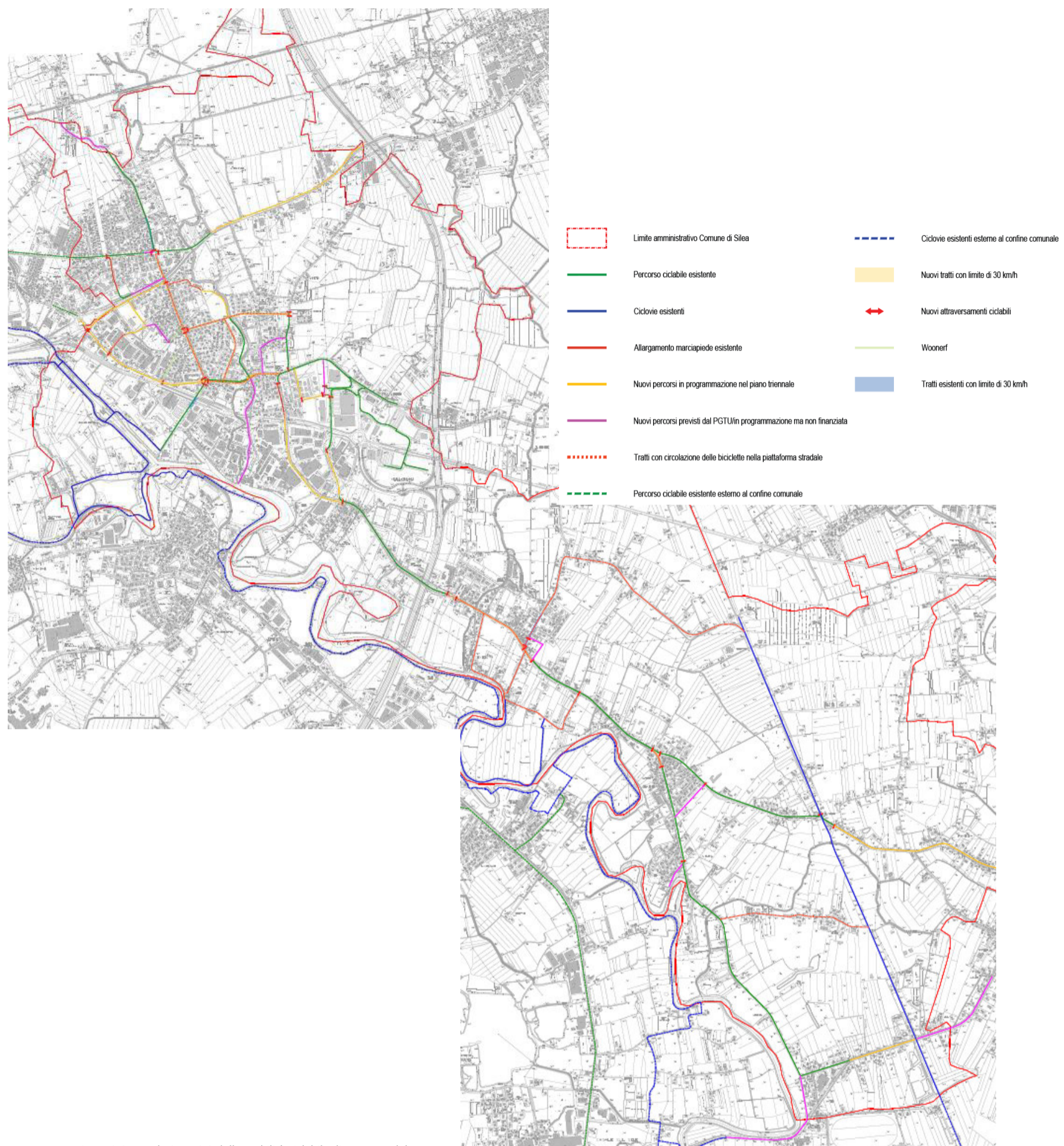
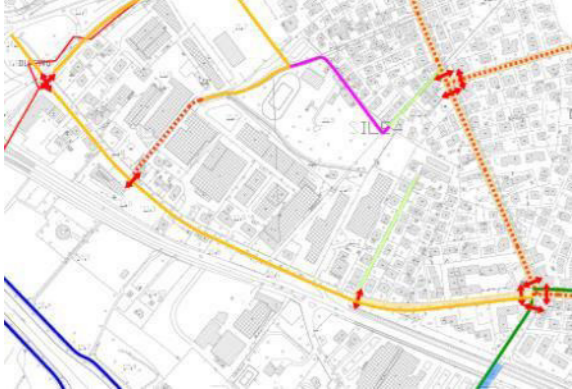





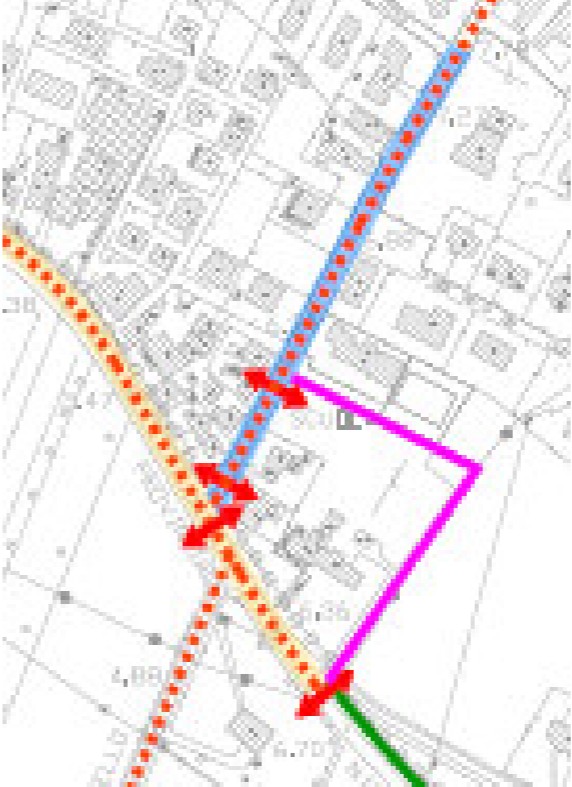

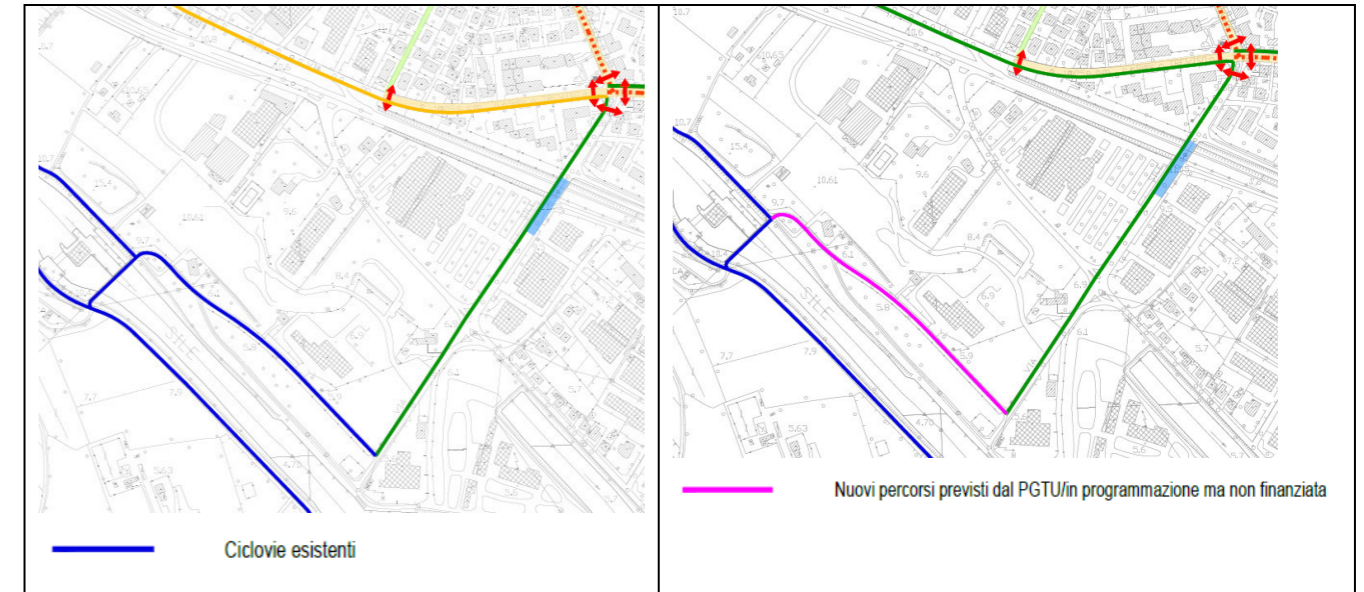
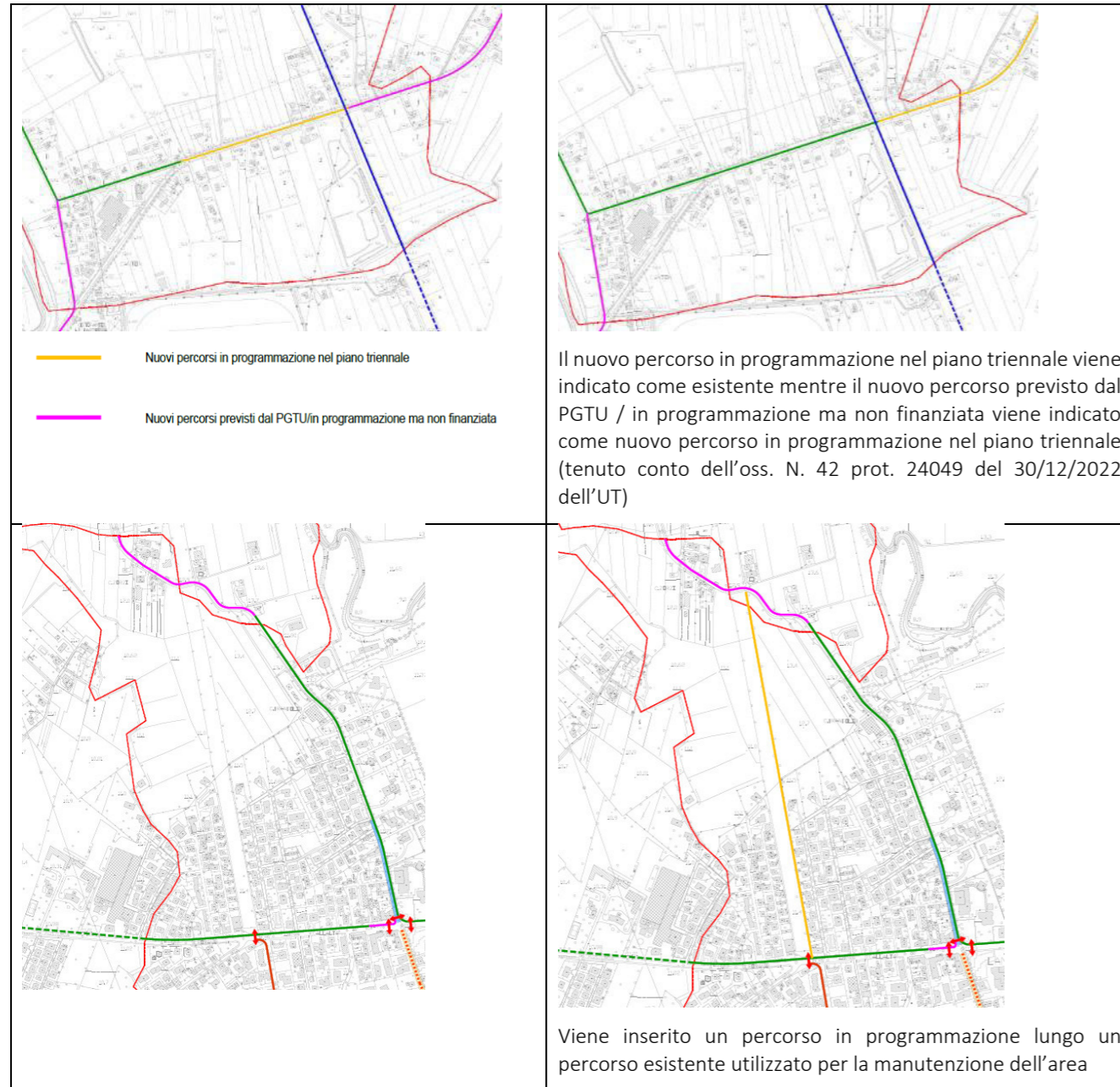


Figura 3-2: Tavole 3.1 e 3.2 della mobilità ciclabile di progetto del PUT

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

PUT adottato	PUT adeguato a DCC 33/2023
 <p data-bbox="243 714 667 735">Nuovi percorsi in programmazione nel piano triennale</p>	 <p data-bbox="810 714 1427 829">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="243 1239 697 1260">Nuovi percorsi previsti dal PGTU/in programmazione ma non finanziata</p> <p data-bbox="243 1302 519 1323">Allargamento marciapiede esistente</p>	 <p data-bbox="810 1228 1427 1375">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="1546 724 2131 756">Nuovo percorso in programmazione nel piano triennale</p>	 <p data-bbox="2145 724 2786 819">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="2145 1596 2786 1711">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>



### 3.8 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.

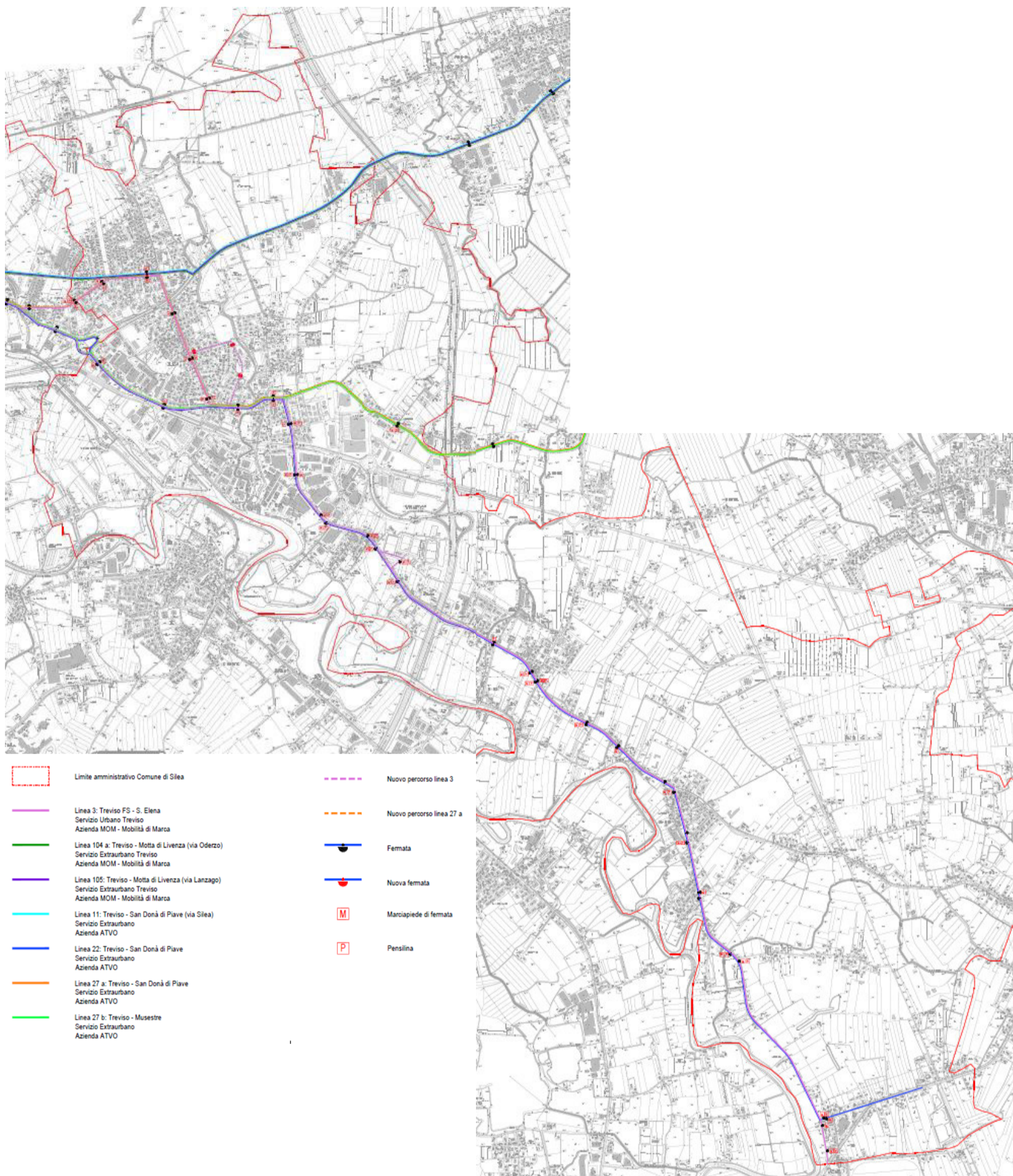
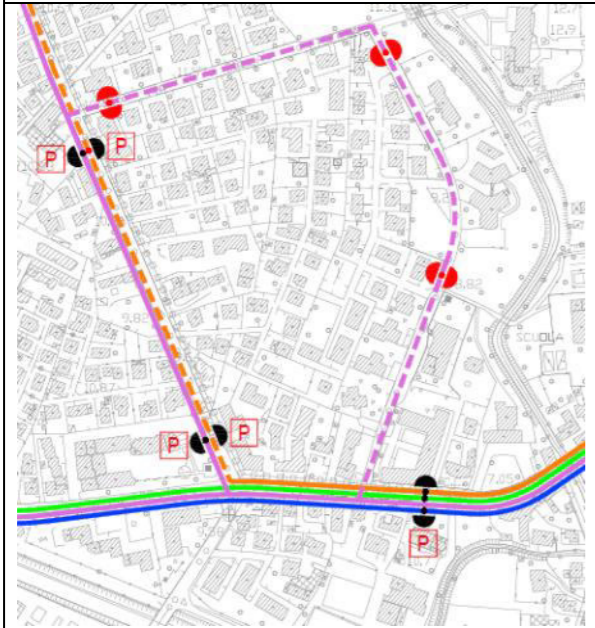
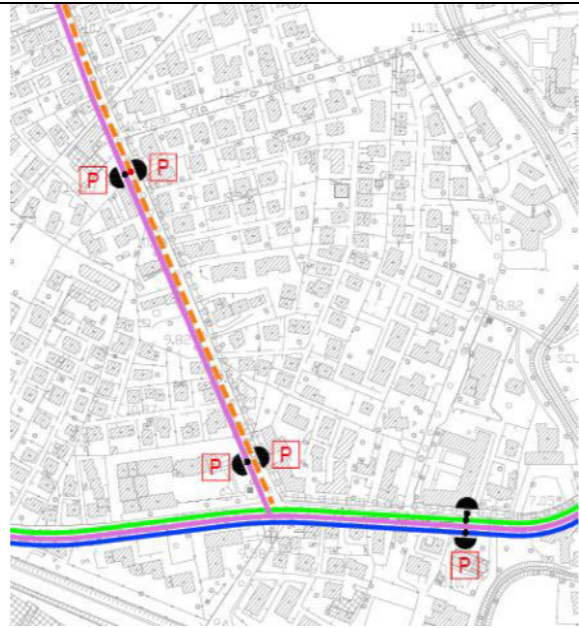
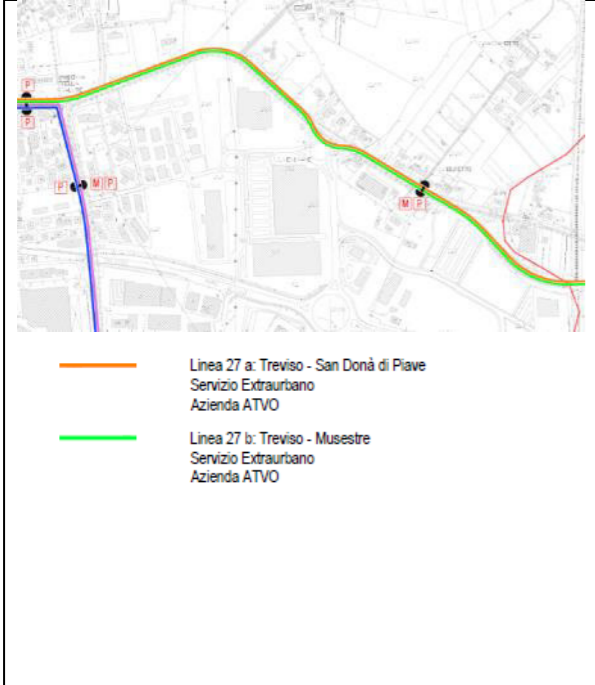



Figura 3-3: estratto tav. 4.1 – 4.2 di progetto del PUT

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

PUT adottato	PUT adeguato alla DCC 33/2023
	
<p>----- Nuovo percorso linea 3</p>	<p>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> <span style="color: orange;">—</span> Linea 27 a: Treviso - San Donà di Piave          Servizio Extraurbano          Azienda ATVO  <span style="color: green;">—</span> Linea 27 b: Treviso - Musestre          Servizio Extraurbano          Azienda ATVO       </p>	 <p>Viene stralciata dall'elaborato grafico la linea 27a ma viene mantenuta all'interno della relazione di progetto con la specifica seguente:</p> <p><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>

### 3.9 INTERVENTI SULLA RETE STRADALE

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

#### 3.9.1 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:

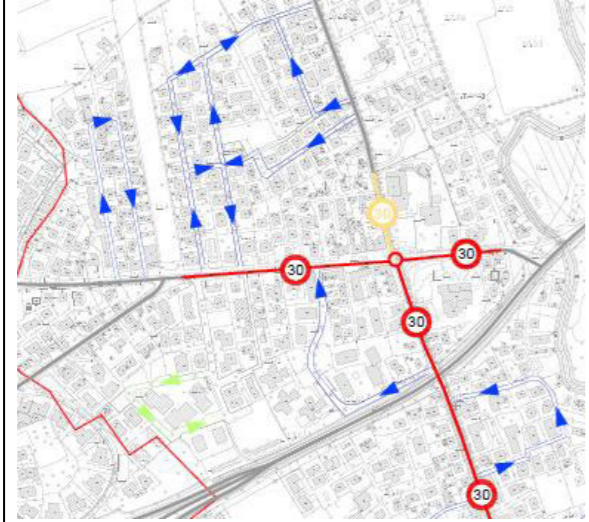
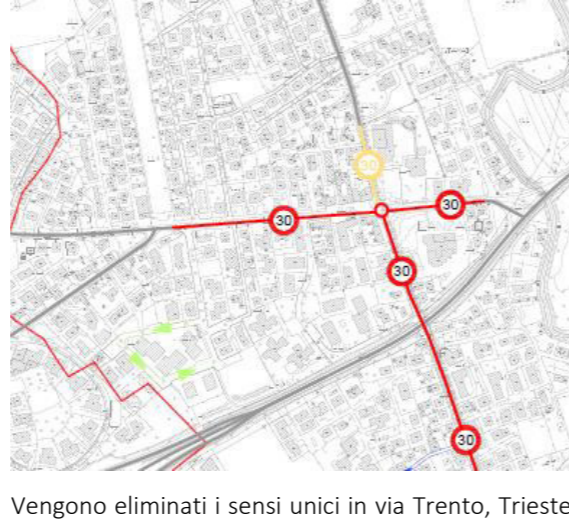

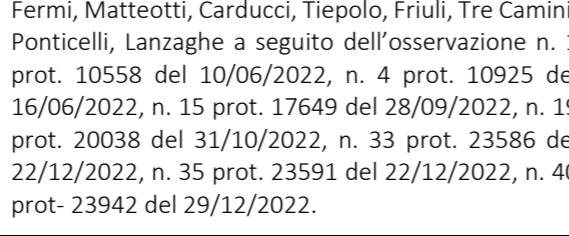


- salvaguardia e riqualificazione delle zone ambientali (Centro e aree residenziali);
- realizzazione di buoni livelli di servizio, in particolare sulla viabilità di gerarchia superiore;
- riduzione della pericolosità delle intersezioni.

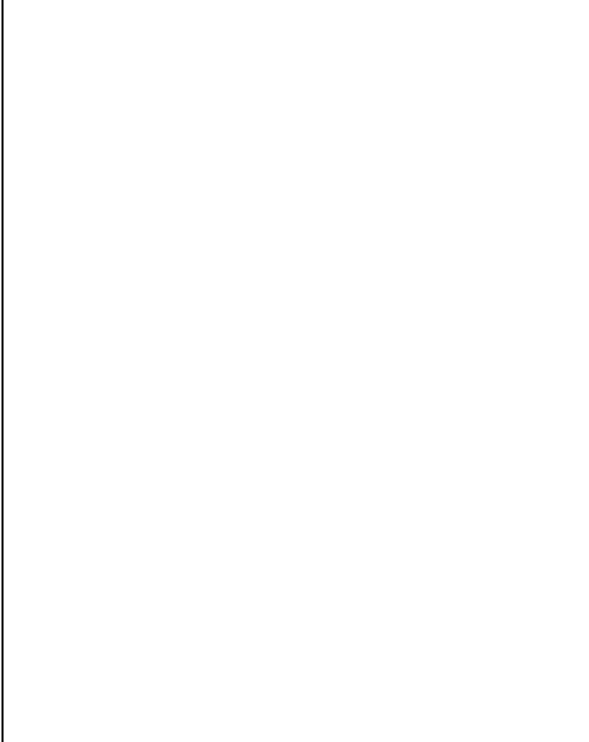



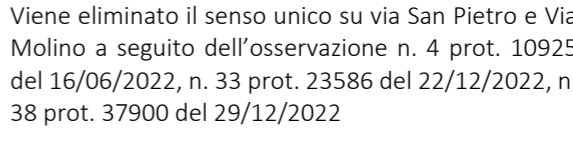
Si riporta di seguito un estratto delle tavole 5.1 e 5.2 di progetto.



Figura 3-4: 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, n.</p>

	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) predisposizione di dossi artificiali in prossimità dei principali servizi pubblici (scuole, chiesa, etc.) e attività terziarie;</li> <li>b) realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati;</li> <li>c) eventuali restringimenti della carreggiata stradale;</li> <li>d) ampliamento dell'offerta di aree a parcheggio.</li> </ul>
	 <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.

### 3.9.2 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	Rotatoria all'incrocio tra via Cendon e via Internati 1943-1945	⑮	Rotatoria SR89 all'incrocio con via Montiron
②	Rotatoria all'incrocio tra la SR89 e la SR 53 (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 svincolo della SR89 su via Sile	⑪	Rotatoria all'incrocio tra via Sant'Elena e via Pozzetto		
⑤	Rotatoria all'incrocio tra la SR53 e via Callalta	⑫	Sistemazione incrocio tra via Sant'Elena e via Eroico		
⑥	Rotatoria all'incrocio tra via Sile e via del Porto	⑬	Rotatoria all'incrocio tra la SP113 e la SP64		
⑦	Rotatoria all'incrocio tra le vie Roma, Nerbon e Cendon	⑭	Rotatoria all'incrocio tra via Pozzetto e via Claudia Augusta		





Gli interventi sono stati suddivisi in due tipologie:


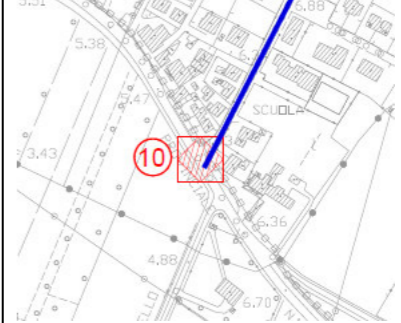



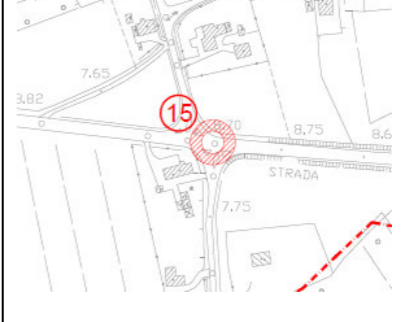
- Interventi finalizzati al decongestionamento della rete stradale
- Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi



- Limite amministrativo Comune di Silea
- Interventi finalizzati al decongestionamento della rete stradale
- Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi
- 1 Adeguamento rotonda tra la SR89 e il raccordo con il casello
- 2 Rotonda all'incrocio tra la SR89 e la SR 53 (fuori comune)
- 3 Uscita dalla SR89 dalla semicircoscata sud su via Calzavara
- 4 Completamento dello svincolo della SR89 su via Sile
- 5 Rotonda all'incrocio tra la GRS3 e via Calata
- 6 Rotonda all'incrocio tra via Sile e via del Porto
- 7 Rotonda all'incrocio tra le vie Rome, Nerlon e Cendon
- 8 Rotonda all'incrocio tra via Cendon e via Internati 1943-1945
- 9 Sistemazione intersezione tra via Cendon e via San Pietro
- 10 Adeguamento intersezione tra via Cendon e via Pantera
- 11 Rotonda all'incrocio tra via Sant'Elena e via Pozzetto
- 12 Sistemazione incrocio tra via Sant'Elena e via Eroco
- 13 Rotonda all'incrocio tra la SP113 e la SP64
- 14 Rotonda all'incrocio tra via Pozzetto e via Claudia Augusta
- 15 Rotonda SR89 all'incrocio con via Montiron



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 Cercoico, 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:

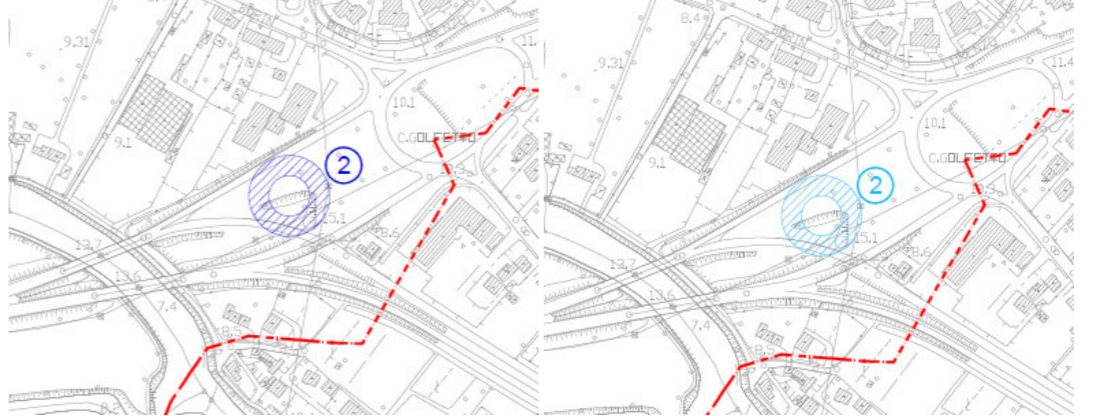
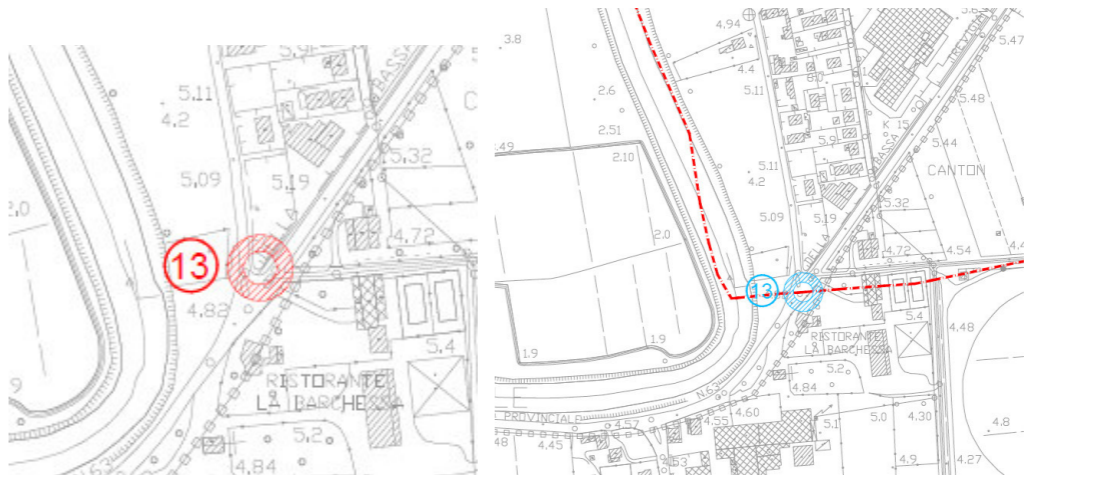
1. Indicazione di interventi già realizzati

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>
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>

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>
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>

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

3 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:  
*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*

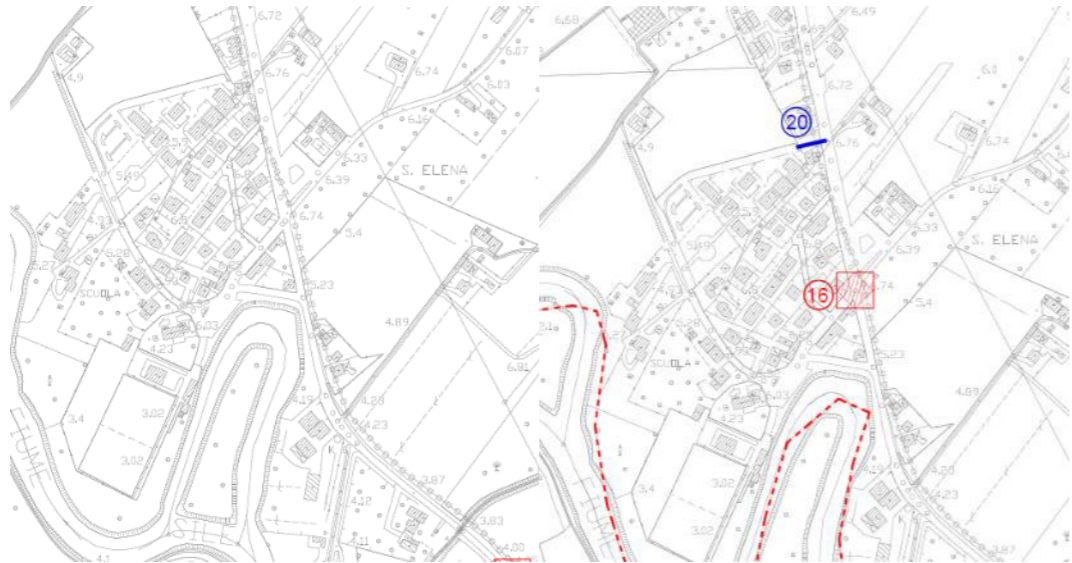


PUT Adottato

PUT adeguato alla DCC 33/2023

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.

16 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



PUT adottato

PUT aggiornato a seguito della DCC 33/2023

Intervento introdotto a seguito dell'osservazione n. 42 prot. 24049 del 30/12/2022 dell'U.T.

17 17: inserimento di sistemazione dell'intersezione tra via Cendon, via Chiesa e Via Molino (intervento di miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi)

L'intervento viene inserito a seguito dell'osservazione n. 38 – prot. 23900 del 29/12/2022 che richiede l'inserimento di una rotonda all'intersezione La valutazione tecnica deliberata con DCC 33/2023 riporta quanto segue:

18 *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 rotonda tra vie comunali, la cui fattibilità potrà essere ulteriormente valutata ed approfondita anche successivamente all'approvazione del PUT*

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.

19 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.

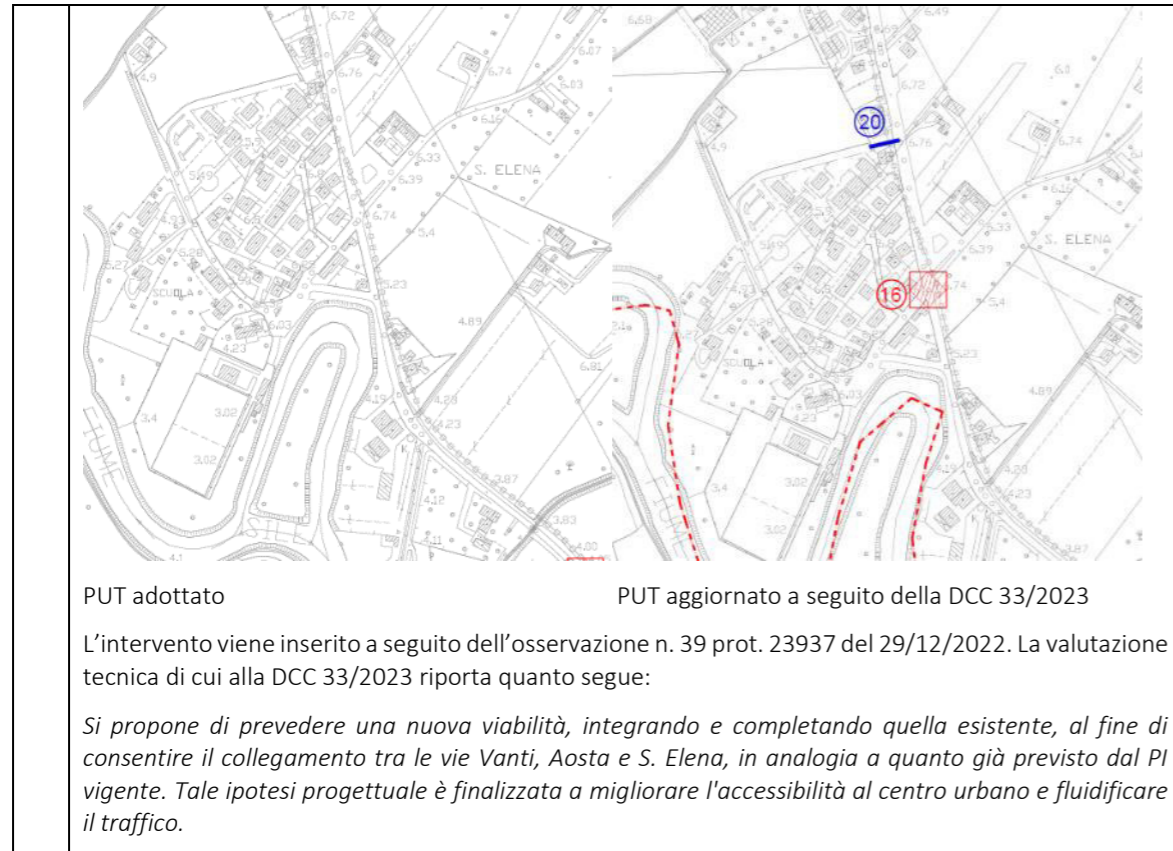
- Interventi finalizzati al decongestionamento della rete stradale
- Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e della funzionalità dei nodi



PUT adottato

PUT aggiornato a seguito della DCC 33/2023

20 Introduzione di nuovo intervento di collegamento di Via Vanti, Via Sant'Elena, intervento finalizzato al decongestionamento della rete stradale



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

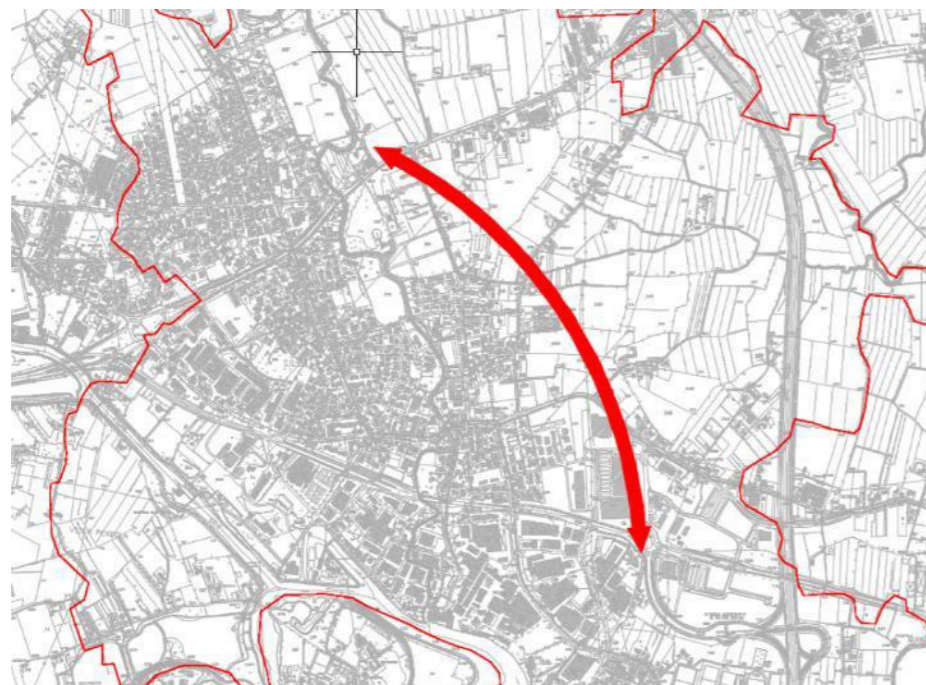


Figura 3-6: Ipotesi di collegamento a nord-est di Silea

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 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 rotonda 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 <sup>(3)</sup>	1.749	0,47	3,9	2	A
RACCORDO CASELLO	696 <sup>(4)</sup>	1.628	0,43	3,9	1	A
SR. 89–RAMO Est	1.167	1.635	0,71	8,3	4	A
<b>TOTALE ROTATORIA</b>	<b>3.331</b>	<b>6.242</b>	<b>0,53</b>	<b>5,9</b>	-	<b>A</b>

### 3.10 INTERVENTI PER LA 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.

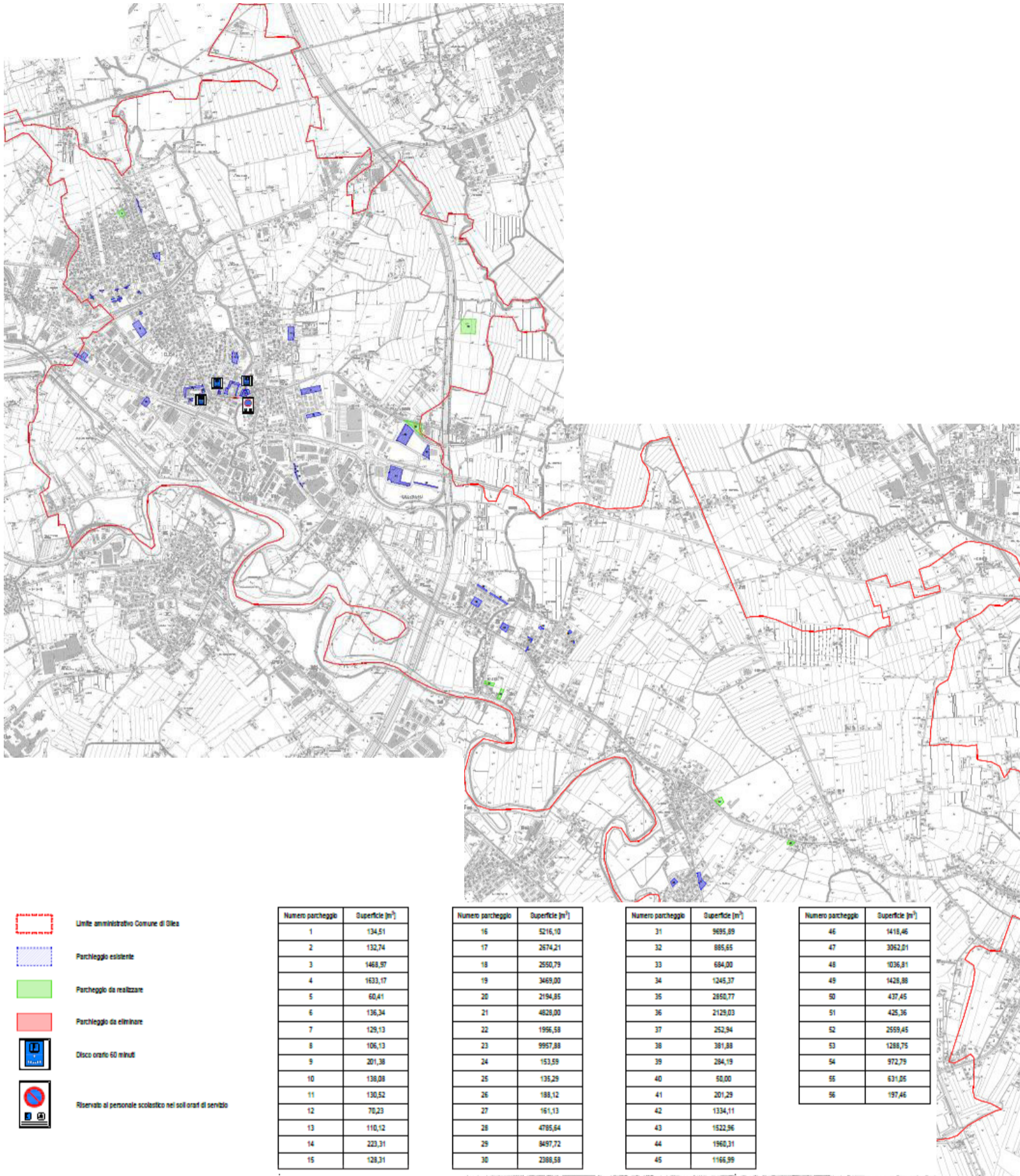
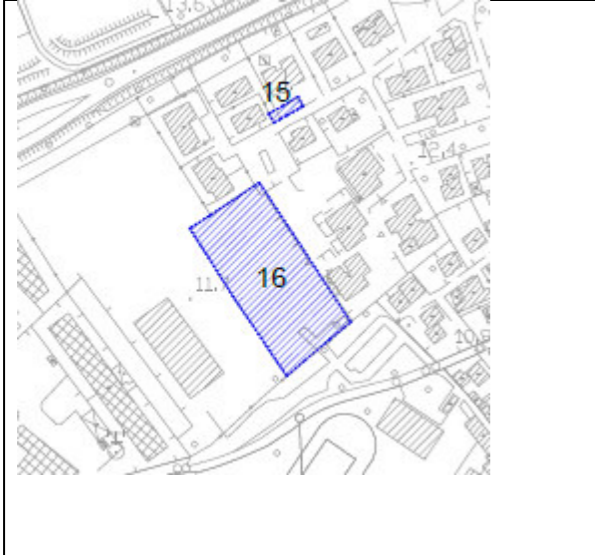








Figura 3-7: Estratto Tavv. 7.1 e 7.2 di progetto del PUT




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>

	 <p>Inserimento di parcheggio esistente su via Callalta _ Via Veneto (rif. oss. N. 44 prot. 4 del 02/01/2023)</p>
	 <p>Inserimento di parcheggio esistente su via della Libertà (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)</p>
	 <p>Inserimento di parcheggi esistenti su Via Eroi di Podrute, via caduti di Nassiriya (rif. oss. N. 43 prot. 24049 del 30/12/2022)</p>

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

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.

### 3.11 ELENCO DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI

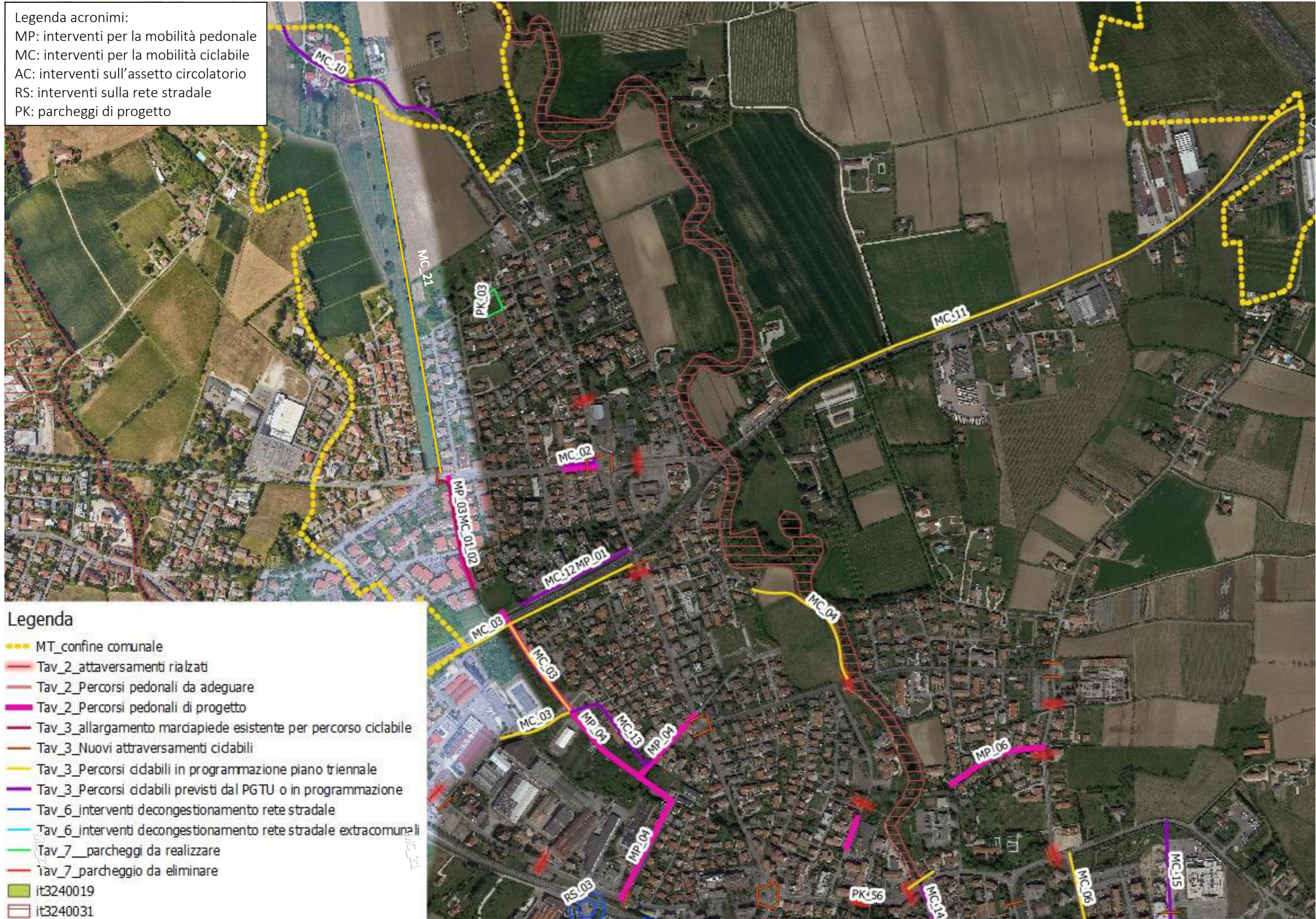
Al fine di rendere più agevole l'analisi specifica e la valutazione degli interventi si associa ad ogni intervento un codice alfanumerico:

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	Nuovi attraversamenti ciclabili
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
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	
Interventi per la sosta	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

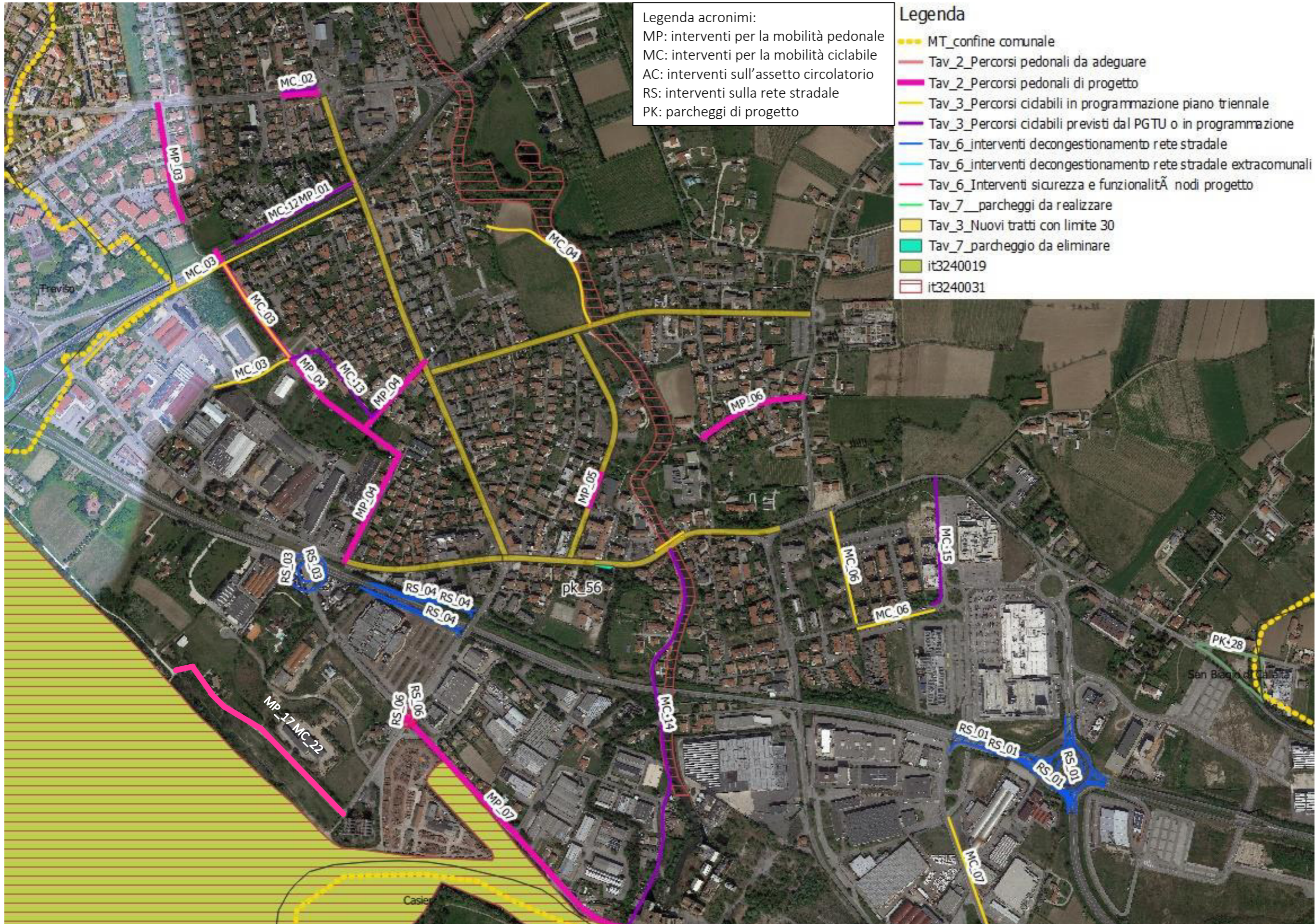
A partire dalle tavole di progetto redatte in formato.dwg è stato creato uno shp file in cui sono stati riportati gli interventi sopra elencati. Si riportano di seguito gli estratti cartografici con la sovrapposizione tra gli elementi progettuali sopra codificati, la foto aerea, i siti natura 2000 ed 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 ciclabili
- Tav\_3\_Percorsi ciclabili in programmazione piano triennale
- Tav\_3\_Percorsi ciclabili 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

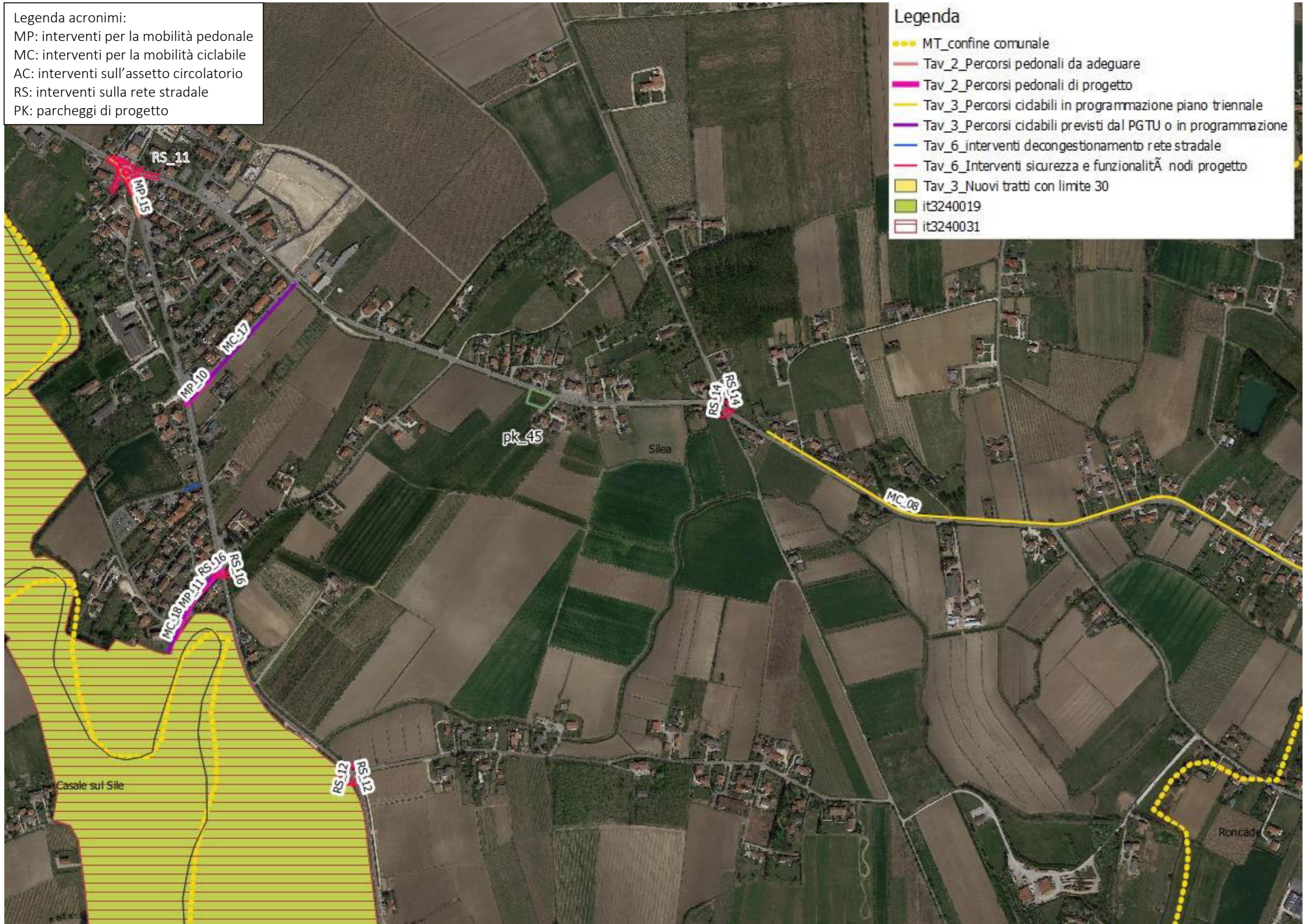


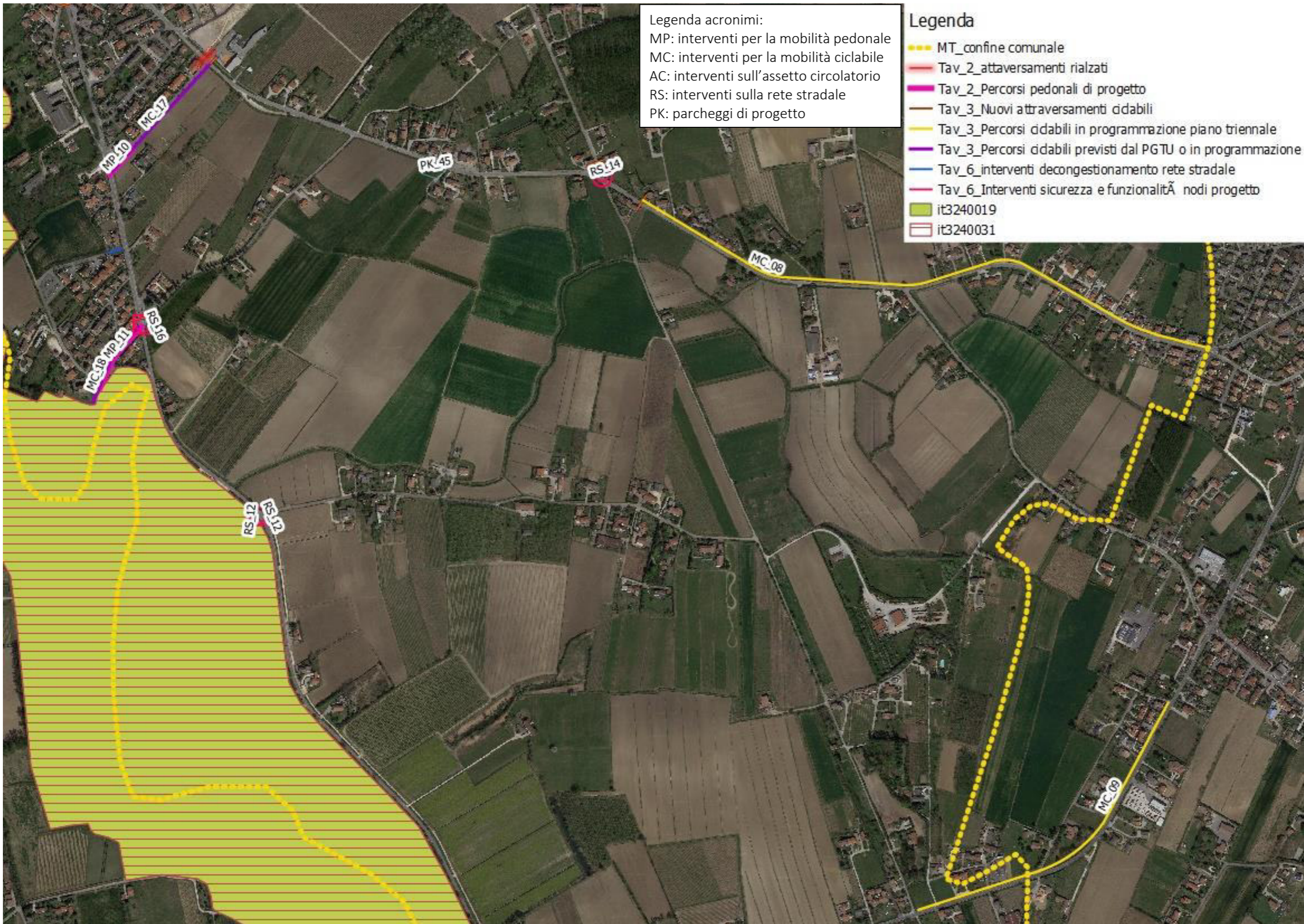


Legenda acronimi:  
MP: interventi per la mobilità pedonale  
MC: interventi per la mobilità ciclabile  
AC: interventi sull'assetto circolatorio  
RS: interventi sulla rete stradale  
PK: parcheggi di progetto

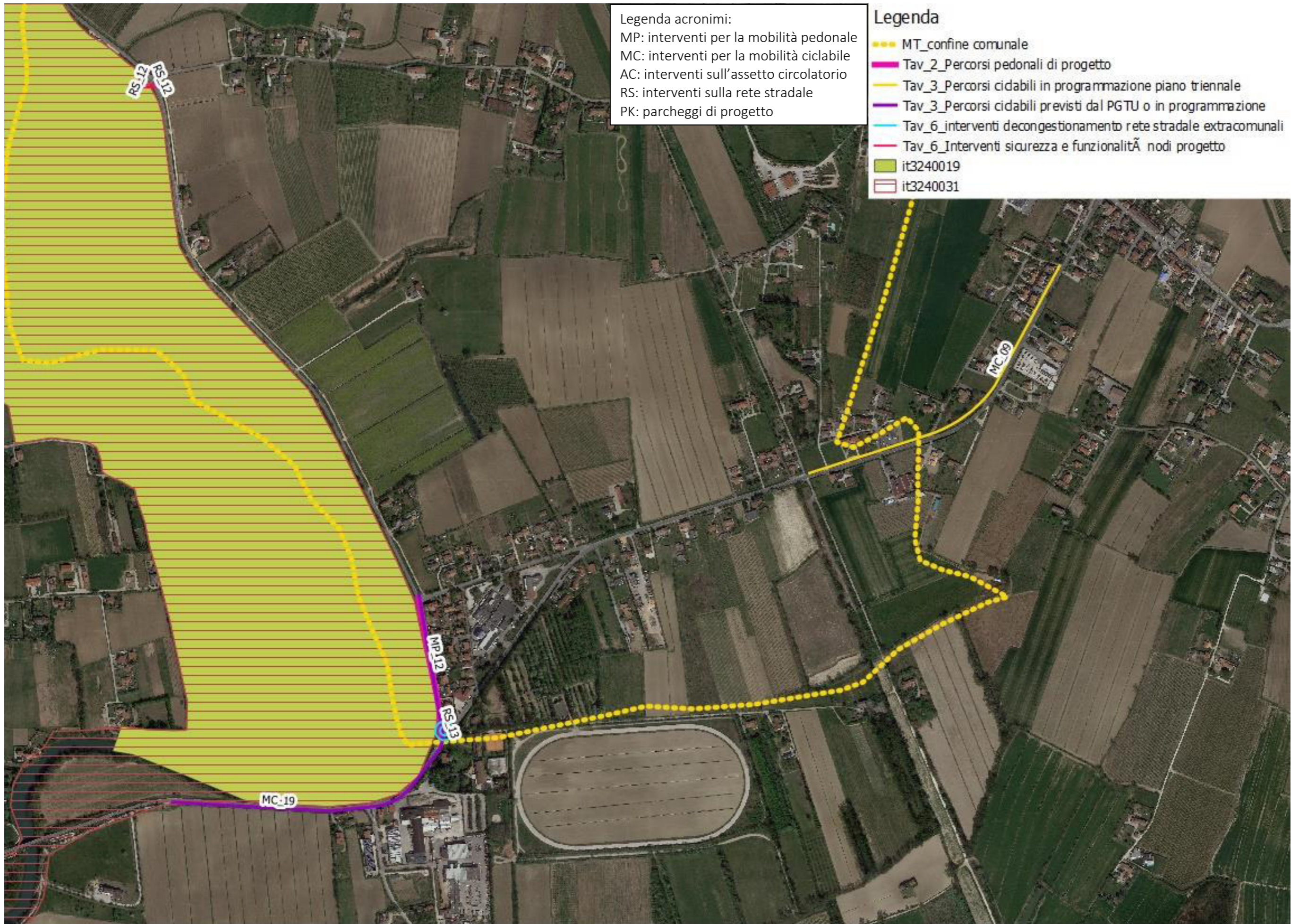
Legenda

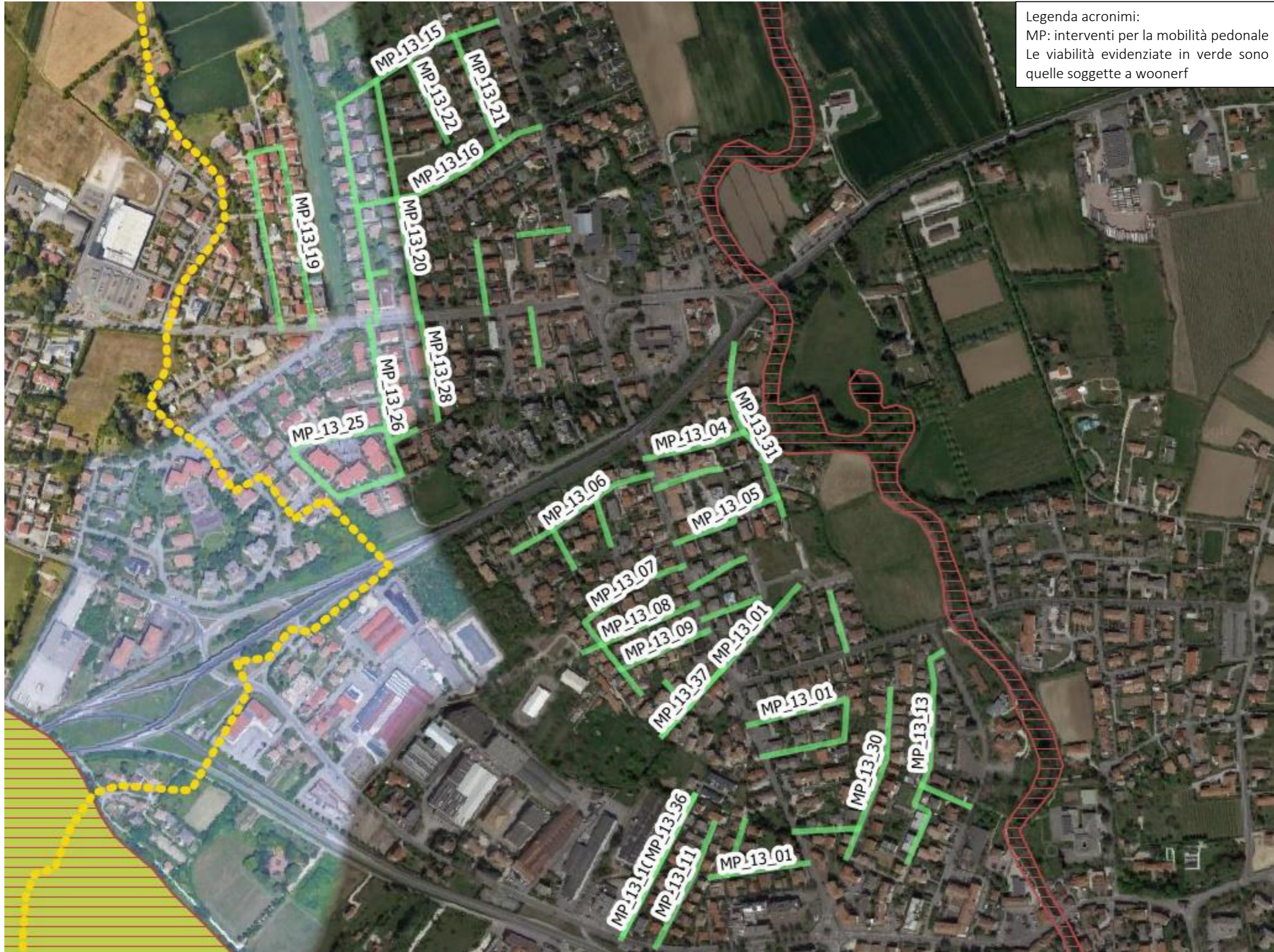
- MT\_confine comunale
- Tav\_2\_Percorsi pedonali da adeguare
- Tav\_2\_Percorsi pedonali di progetto
- Tav\_3\_Percorsi ciclabili in programmazione piano triennale
- Tav\_3\_Percorsi ciclabili previsti dal PGTU o in programmazione
- Tav\_6\_interventi decongestionamento rete stradale
- Tav\_6\_Interventi sicurezza e funzionalità nodi progetto
- Tav\_3\_Nuovi tratti con limite 30
- it3240019
- it3240031



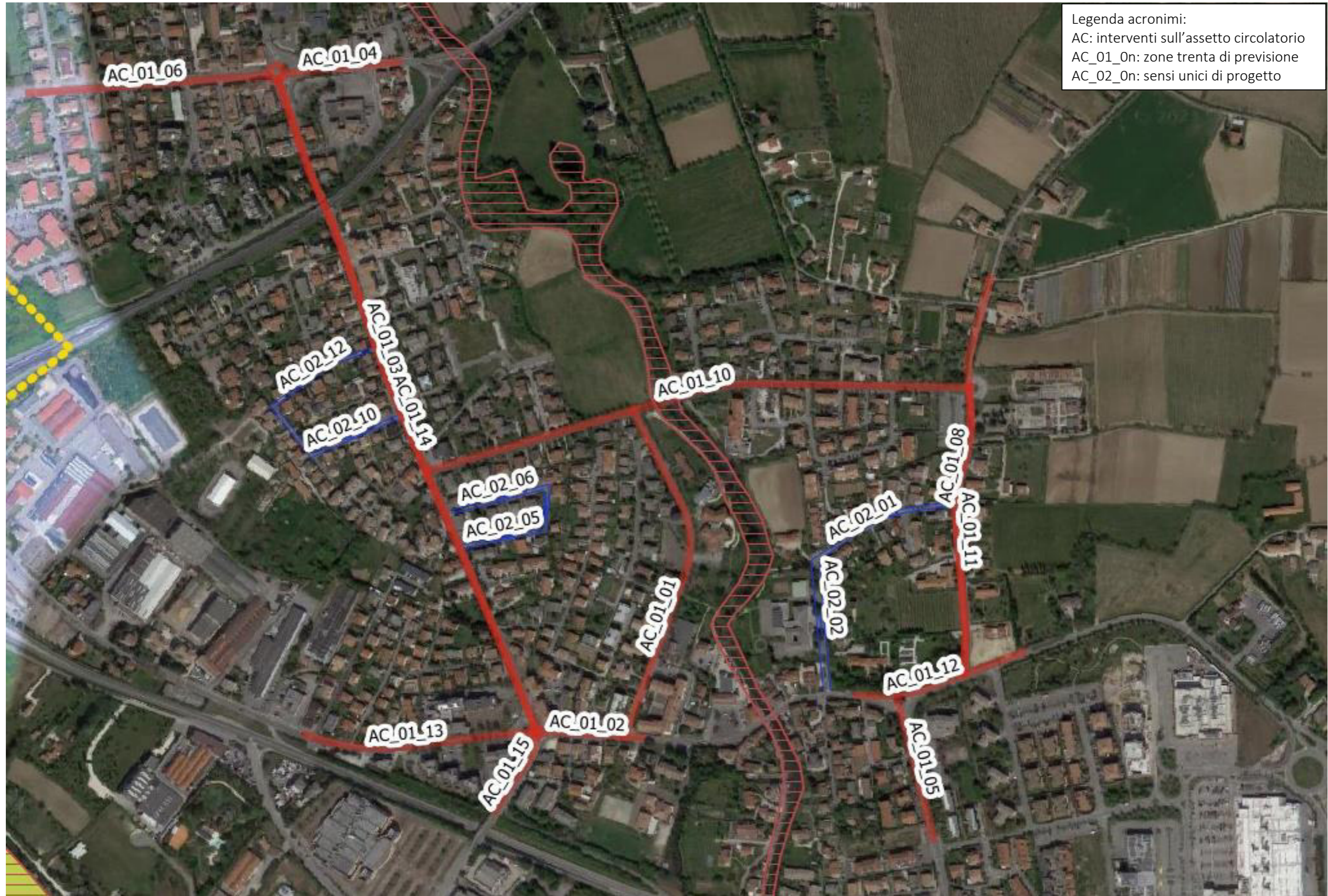


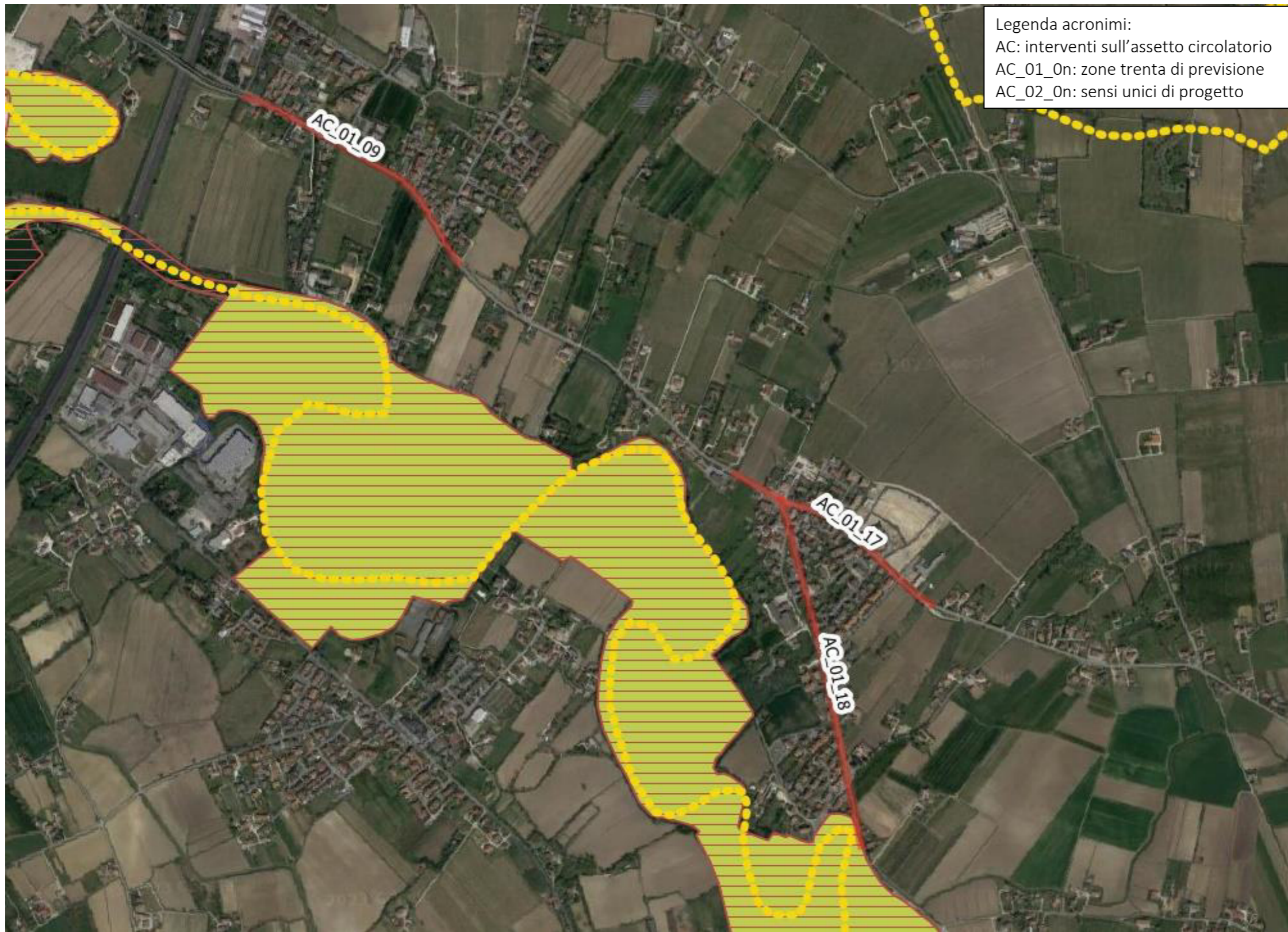






Legenda acronimi:  
MP: interventi per la mobilità pedonale  
Le viabilità evidenziate in verde sono  
quelle soggette a woonerf





## 4 FASE 2.2 IDENTIFICAZIONE E MISURA DEGLI EFFETTI

### 4.1 SUSSISTENZA DEI FATTORI CHE POSSONO DETERMINARE INCIDENZE SUL GRADO DI CONSERVAZIONE DI HABITAT E SPECIE TUTELATI DALLE DIRETTIVE 92/43/CEE E 2009/147/CE

L'allegato B alla DGR 1400 del 29 agosto 2017 riporta l'elenco delle pressioni, minacce ed attività da utilizzare per uniformare tutte le informazioni pertinenti al grado di conservazione di habitat e specie nei siti della Rete Natura 2000.

Si riportano di seguito i fattori di pressione a cui ricondurre gli effetti del piano.

azione	Fattori che possono determinare incidenze
<p><b>Interventi sulla mobilità pedonale (tav. 2.1 e 2.2);</b></p> <p><b>Percorsi pedonali di progetto</b></p> <p>Interventi indicati con MP_01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10,11, 12, 15, 16, 17</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><b>D01.01 - Sentieri, piste, piste ciclabili (incluse piste e strade forestali non asfaltate)</b></p> <p>G01.02 – passeggiate</p> <p>F 04 Prelievo, raccolta rimozione di flora in generale</p>
<p><b>Interventi sulla mobilità pedonale (tav. 2.1 e 2.2);</b></p> <p><b>Woonerf</b></p> <p>Interventi indicato con MP_13_0n</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, strette, tracciati tortuosi lungo la viabilità.</p> <p>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.</p> <p><u>Non si prevedono fattori perturbativi</u></p>
<p><b>Interventi sulla mobilità pedonale (tav. 2.1 e 2.2);</b></p> <p><b>Attraversamenti rialzati</b></p> <p>Interventi indicato con MP_14</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Non si prevedono fattori perturbativi</u></p>

<p><b>Interventi sulla mobilità ciclabile (tav. 3.1 e 3.2);</b></p> <p><b>Percorsi ciclabili di progetto</b></p> <p>Interventi indicati con MC_01_01, MC_01_02, MC_03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22</p>	<p><b>D01.01 - Sentieri, piste, piste ciclabili (incluse piste e strade forestali non asfaltate)</b></p>
<p><b>Interventi sulla mobilità ciclabile (tav. 3.1 e 3.2)</b></p> <p><b>Nuovi attraversamenti ciclabili</b></p> <p>Interventi indicati con MC_20</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Non si prevedono fattori perturbativi</u></p>
<p><b>Interventi sul trasporto pubblico (tav. 4.1 – 4.2);</b></p>	<p><u>Non si prevedono fattori perturbativi</u></p>
<p><b>Interventi sull'assetto circolatorio (tav. 5.1 e 5.2)</b></p> <p><b>Zone trenta di previsione</b></p> <p>Interventi indicati con AC_01</p>	<p>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.</p> <p><u>Non si prevedono fattori perturbativi</u></p>
<p><b>Interventi sull'assetto circolatorio (tav. 5.1 e 5.2)</b></p> <p><b>Sensi unici di Progetto</b></p> <p>Interventi indicati con AC_02</p>	<p>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> <p><u>Non si prevedono fattori perturbativi</u></p>
<p><b>Interventi sulla rete stradale (tav. 6.1 e 6.2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Interventi di decongestionamento della rete stradale</li> </ul> <p>Interventi indicati con RS_01, 02, 03, 04, 18, 20</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi</li> </ul>	<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> <p>Si prevede il completamento di intersezioni, la realizzazione di rotonde</p> <p>D01.02 Strade</p>

Interventi indicati con RS_06, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19	
Interventi sulla sosta (tav. 7.1 e 7.2) – nuovi parcheggi	D01.03 parcheggi ed aree di sosta H02.05 - Inquinamento delle acque sotterranee a causa di scarichi al suolo
Interventi indicati con PK_03, 28, 45*	H06.02 - Inquinamento luminoso

\* il pk 56 (parcheggio da eliminare) non genera fattori perturbativi

In allegato B alla DGR 1400/2017 viene indicato che l'individuazione di ciascuno degli effetti dei piani è ricondotta a tali fattori e per ciascuno di essi sono esplicitati, quando pertinente, tutti i seguenti parametri: estensione, durata, magnitudine – intensità, periodicità, frequenza, probabilità di accadimento.

In riferimento al calcolo delle aree dove si manifestano eventuali effetti:

- Per i codici identificati con le lettere A, B, C, D, E, F, G e J, è riportato esclusivamente il perimetro dove la pressione, la minaccia o l'attività sono previsti, ovvero quello direttamente determinato dal piano. Va inoltre indicato per ciascun fattore se vi sia la possibilità di inquinamento, riportando tutti i fattori interessati rispetto ai codici identificati con le lettere H ed I.
- Per i codici identificati con le lettere H ed I va calcolata l'area massima di influenza sulla base di modelli o sulla base del principio di precauzione, va inoltre riportato l'elenco di tutti i fattori di cui alle lettere A-G e J che li hanno determinati. Qualora alcuni dei parametri non fossero calcolabili, va considerata la situazione peggiore possibile in ragione del principio di precauzione con rispetto alle norme ambientali vigenti.
- I fattori descritti dai codici identificati con le lettere K, L, M, XO, XE e U vanno calcolati esclusivamente se hanno determinato l'elaborazione del piano oggetto dello studio per la valutazione di incidenza. In tali casi l'area di influenza corrisponde al perimetro dove la pressione o la minaccia sono state rilevate.

Qualora vi siano motivi imperativi di rilevante interesse pubblico che giustificano la possibilità di manifestarsi di alcuni degli effetti individuati, ciò va indicato in relazione a ciascun fattore, secondo una delle seguenti possibilità:

- salute umana;
- sicurezza pubblica;
- conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente;
- altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico.

A partire dai fattori perturbativi più sopra individuati si riportano di seguito le tabelle specifiche per identificazione degli effetti delle azioni.

#### 4.2 EFFETTI ASSOCIABILI AGLI INTERVENTI

Intervento previsto	Fattori	effetti	fattori di cui alle lettere A – G e J determinanti i fattori in tabella	Estensione	Durata	Intensità	Periodicità	Frequenza	Probabilità di accadimento
Interventi sulla mobilità pedonale (tav. 2.1 e 2.2); Percorsi pedonali di progetto Interventi indicati con MP_01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 15, 16, 17	D01.01 - Sentieri, piste, piste ciclabili (incluse piste e strade forestali non asfaltate)								
Interventi sulla mobilità ciclabile (tav. 3.1 e 3.2); Percorsi ciclabili di progetto Interventi indicati con MC_01_01, MC_01_02, MC_03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22	D01.01 - Sentieri, piste, piste ciclabili (incluse piste e strade forestali non asfaltate)	J03.01 Riduzione o perdita di strutture e funzioni di habitat e habitat di specie		Coincidente con il perimetro di interventi					Si rimanda al fattore J03.01
Interventi sulla rete stradale (tav. 6.1 e 6.2) Interventi di decongestionamento della rete stradale Interventi indicati con RS_01, 02, 03, 04, 18, 20 Interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e funzionalità dei nodi Interventi indicati con RS_06, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19	D01.02 Strade								
Interventi sulla mobilità pedonale e ciclabile e sulla rete stradale	J03.01 Riduzione o perdita di strutture e funzioni di habitat e habitat di specie	Riduzione dell'habitat	D01.01 D01.02	Coincidente con il perimetro dove è prevista la trasformazione e	Durante la realizzazione e l'esercizio	elevata	0	In fase di realizzazione ed esercizio	Possibile nel caso ci sia sovrapposizione e tra ambito di intervento ed habitat

Intervento previsto	Fattori	effetti	fattori di cui alle lettere A – G e J determinanti i fattori in tabella	Estensione	Durata	Intensità	Periodicità	Frequenza	Probabilità di accadimento
Interventi sulla sosta (tav. 7.1 e 7.2) – nuovi parcheggi Interventi indicati con PK_03, 28, 45	D01.03 - Parcheggi e aree di sosta	Emissioni luminose arrecano disturbo alle specie animali attive di notte. H06.02 Inquinamento delle acque sotterranee a causa di scarichi al suolo H02.05	-	Coincidente con il perimetro dove è prevista la trasformazione	Si rimanda ai fattori H02.05, H06.02				
	H02.05 - Inquinamento delle acque sotterranee a causa di scarichi al suolo	Alterazione della qualità delle acque sotterranee	D01.03	0	0	Allegato 5 Parte Terza del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., NTA Piano di Tutela delle Acque, Capo IV "Misure di tutela qualitativa"	0	0	0
	H06.02 - Inquinamento luminoso	Emissioni luminose che arrecano disturbo alle specie animali attive di notte	D01.03	250 m dagli ambiti	Durant e la fase di esercizio	Legge regionale 7 agosto 2009, n. 17, art. 9	SI	notturmo	Possibile

## 5 FASE 2.3 LIMITI SPAZIALI E TEMPORALI DELL'ANALISI

Interventi	Effetto	Limiti spaziali
Interventi sulla mobilità pedonale e ciclabile e sulla rete stradale	J03.01 Riduzione o perdita di strutture e funzioni di habitat e habitat di specie	Ambito di intervento
nuovi parcheggi	H06.02 Emissioni luminose arrecano disturbo alle specie animali attive di notte.	250 m dagli ambiti

Alla presente relazione si allegano gli shp file relativi agli interventi ed ai limiti spaziali.

Si assimilano i limiti temporali a quelli di validità del Piano, pari a 2 anni.

## 6 FASE 2.4 - IDENTIFICAZIONE DI PIANI, PROGETTI E INTERVENTI CHE POSSONO INTERAGIRE CONGIUNTAMENTE

### 6.1 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 infrastrutturali 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'ammmodernamento della linea ferroviaria Venezia-Calalzo e il recupero di linee ferroviarie storiche dismesse, nonché dei manufatti ferroviari in disuso.

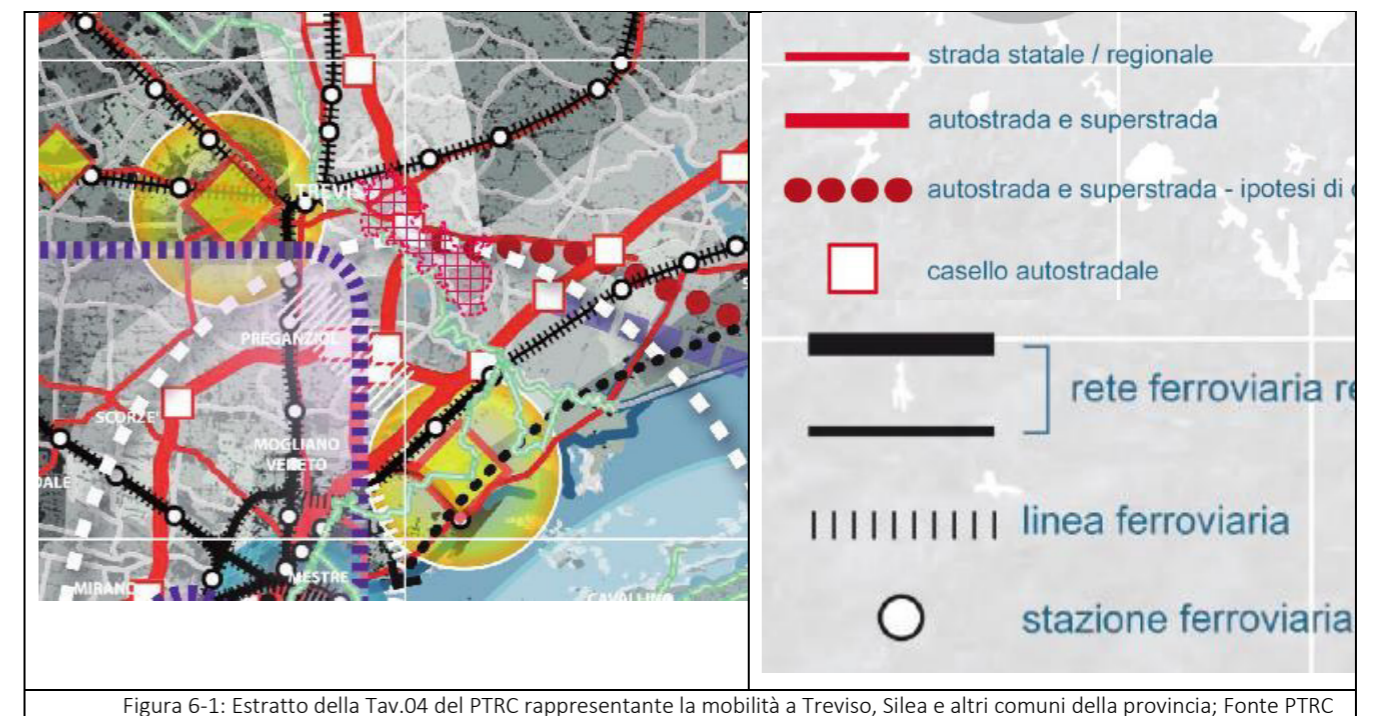
Si riporta di seguito un estratto della tavola 4 della mobilità e della tavola 2 relativa alla biodiversità che rappresenta la presenza del parco del fiume Sile e la fascia delle risorgive. Di seguito un estratto dell'art. 27 delle NT.

#### ARTICOLO 27 - Corridoi ecologici

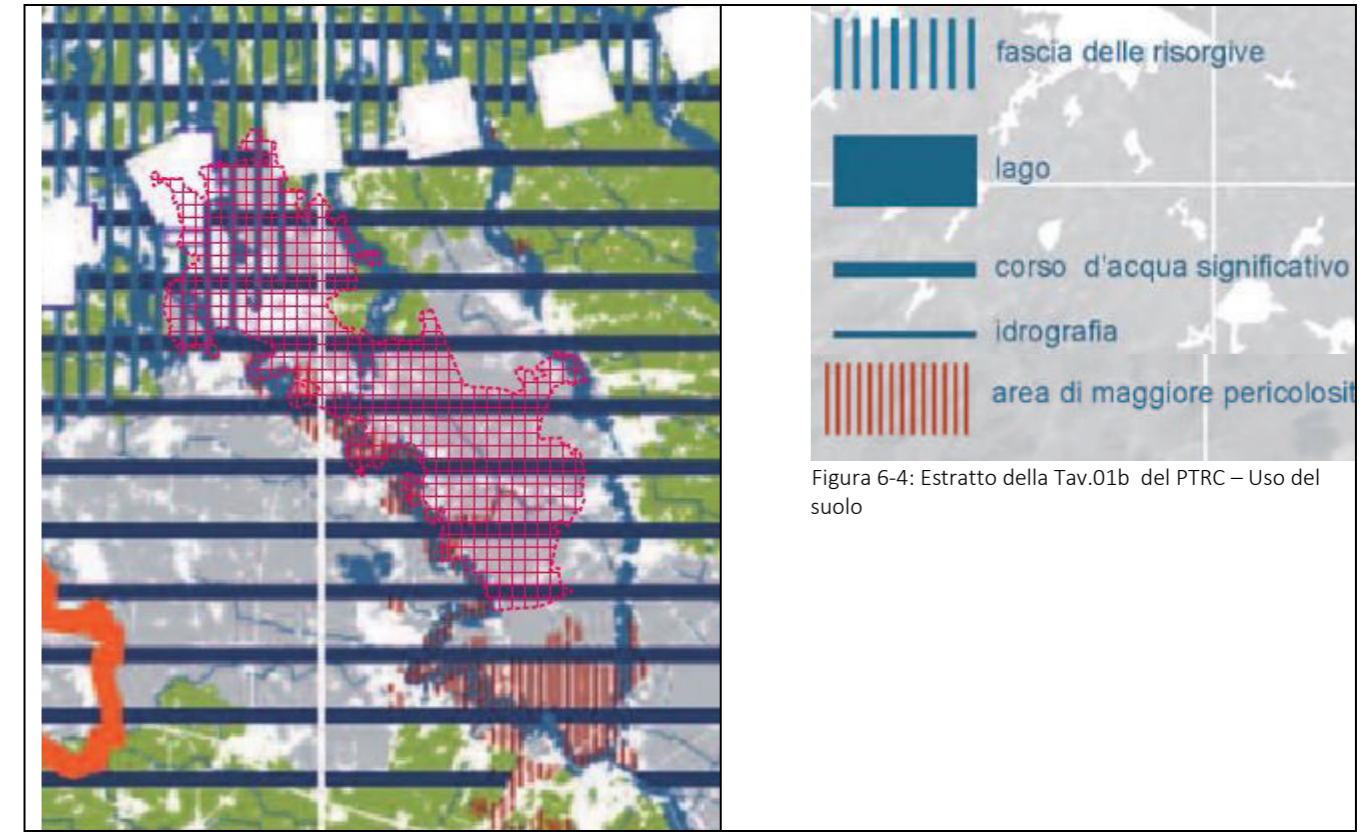
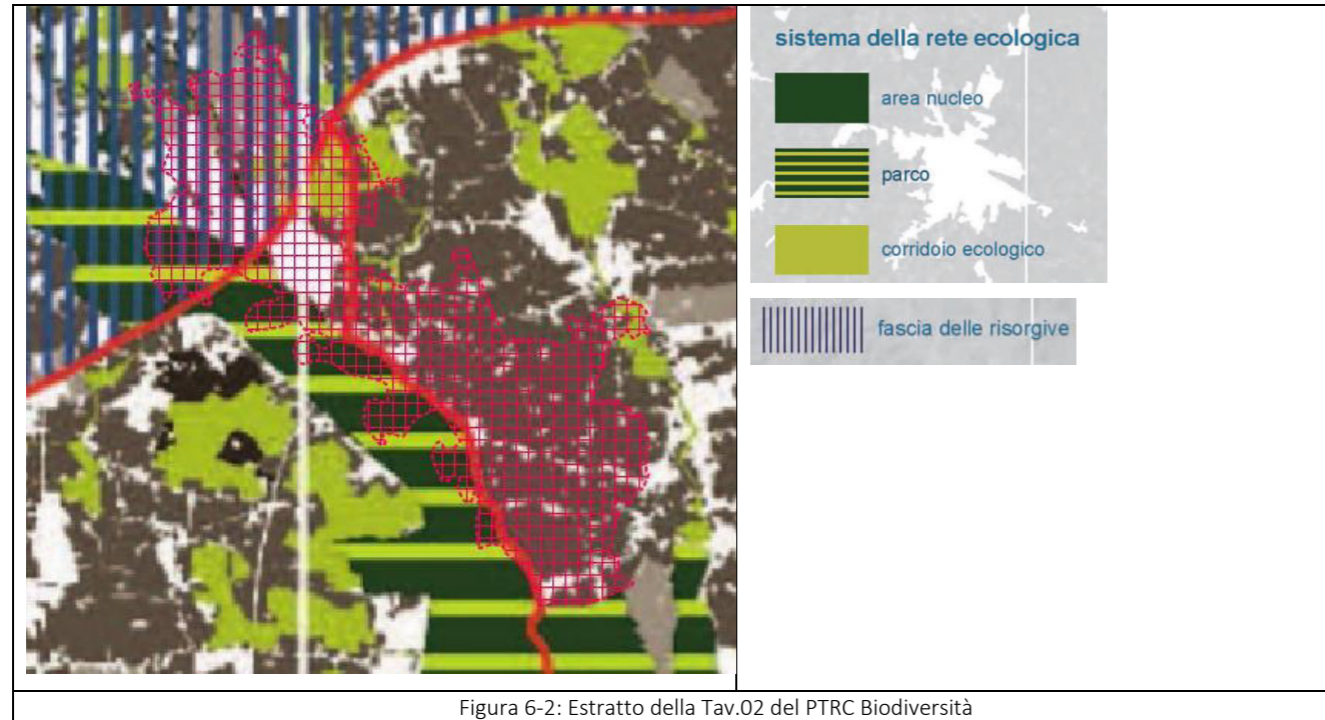
Le Province e la Città Metropolitana di Venezia, nel proprio strumento di pianificazione territoriale, definiscono le azioni necessarie per il miglioramento della funzionalità ecologica degli habitat e delle specie nei corridoi ecologici; a tal fine individuano e disciplinano i corridoi ecologici sulla 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.

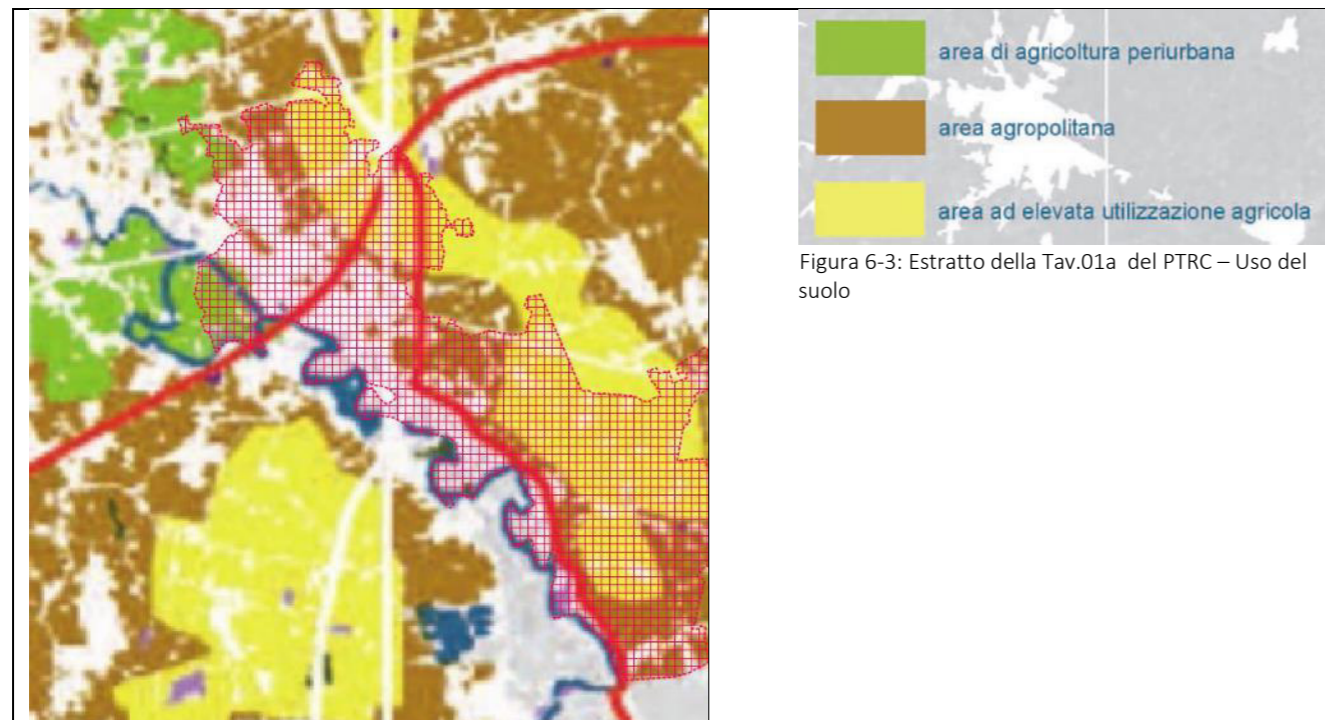






Si riportano inoltre anche gli estratti delle tav. 1a e b.

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



## 6.2 IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2020 – 2030

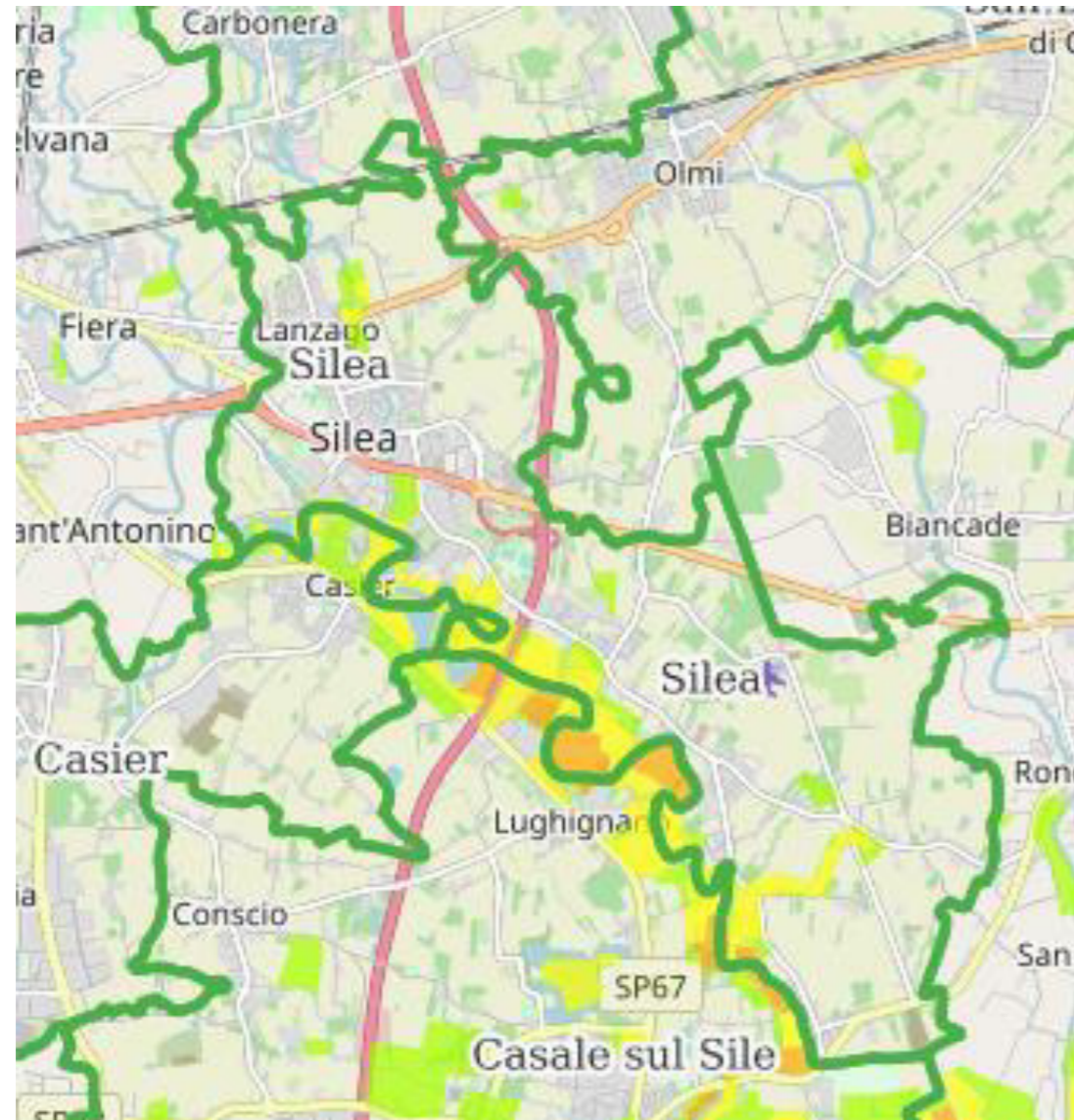
Il Piano è stato approvato con DCR n. 75 del 14/07/2020 e si pone i seguenti obiettivi:

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.

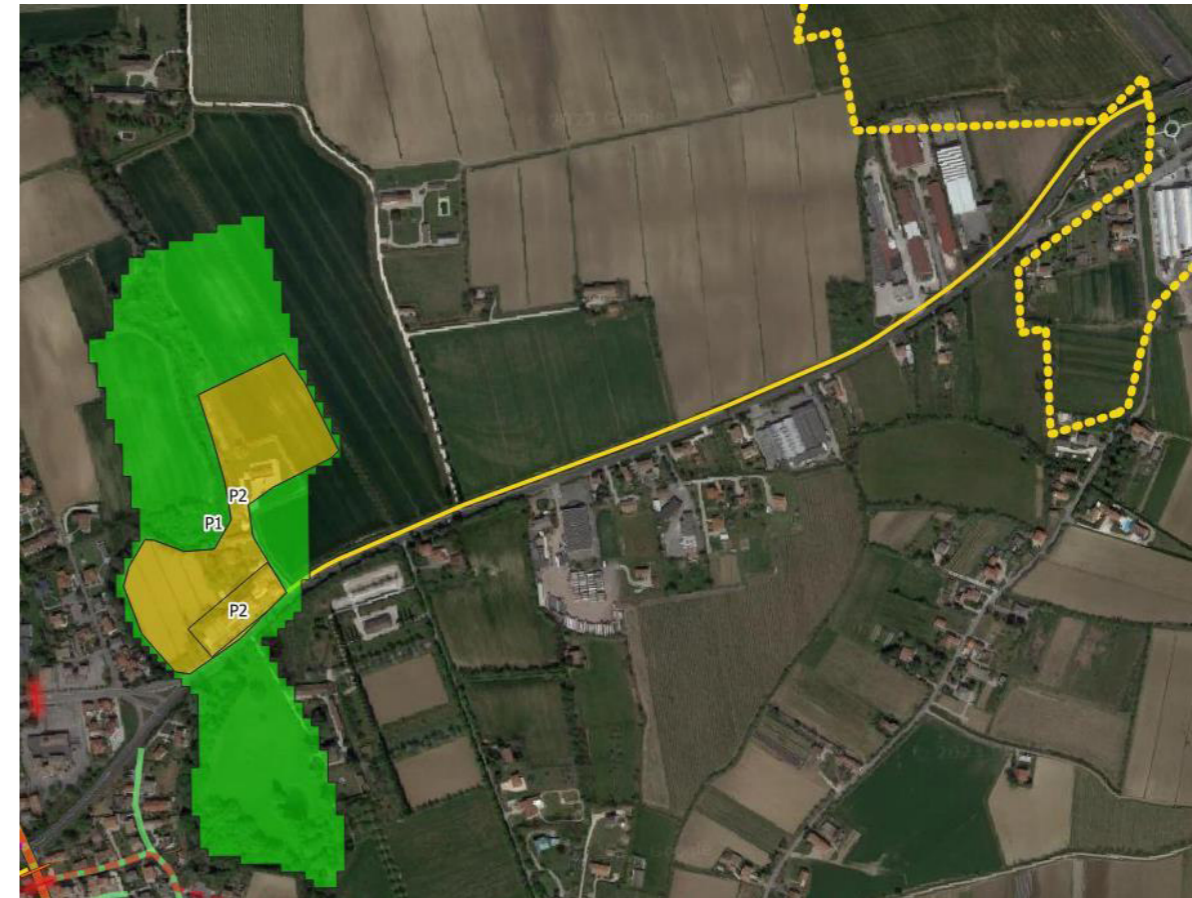
### 6.3 IL PGRA

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.

#### 6.4 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.

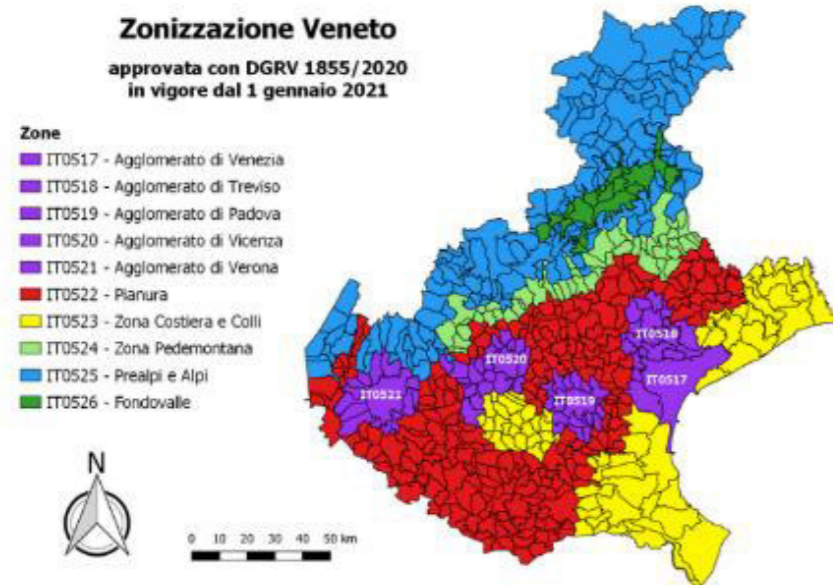


Figura 6-5: Riesame della zonizzazione 2020 del Veneto secondo il D. Lgs. 155/2010

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'efficientamento 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.

## 6.5 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.

## 6.6 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.

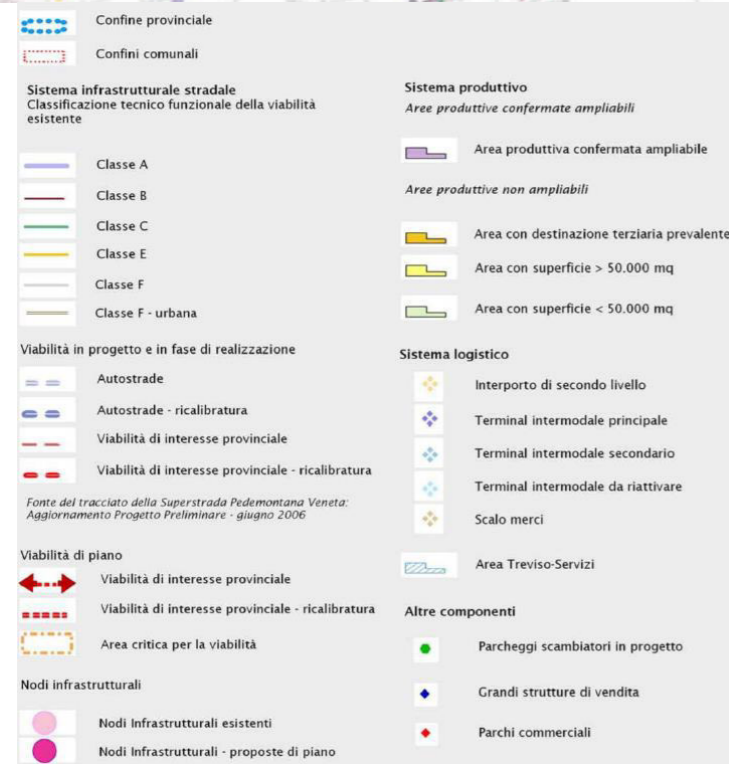
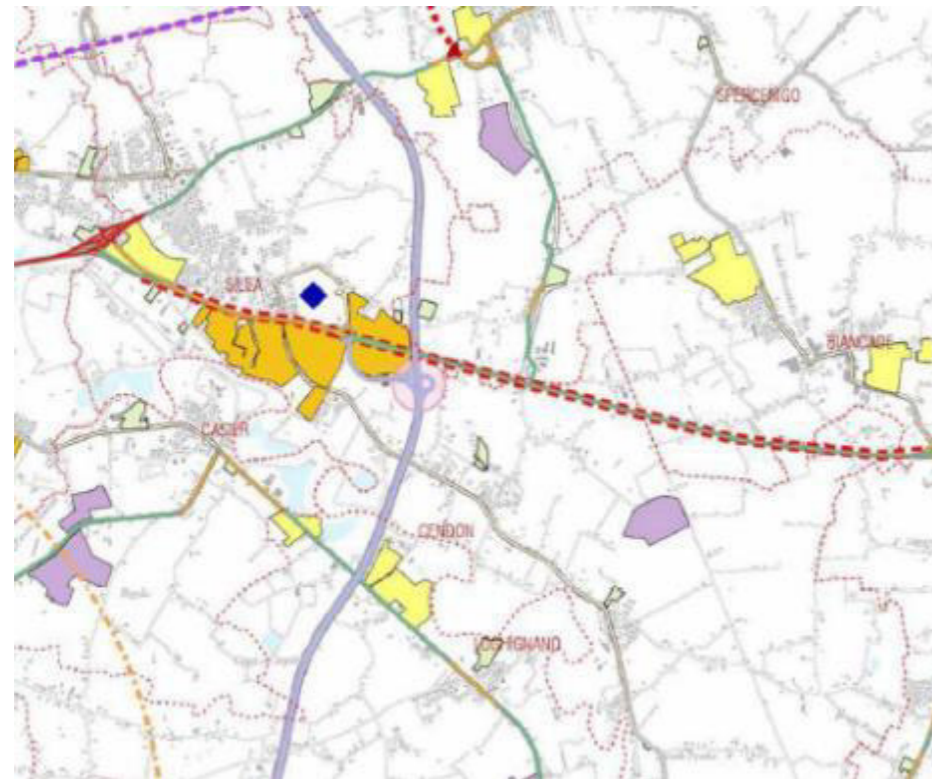


Figura 6-6: Estratto della Tavola 4-1-B sul Sistema insediativo e infrastrutturale. Fonte PTCP

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 amplifiabili.

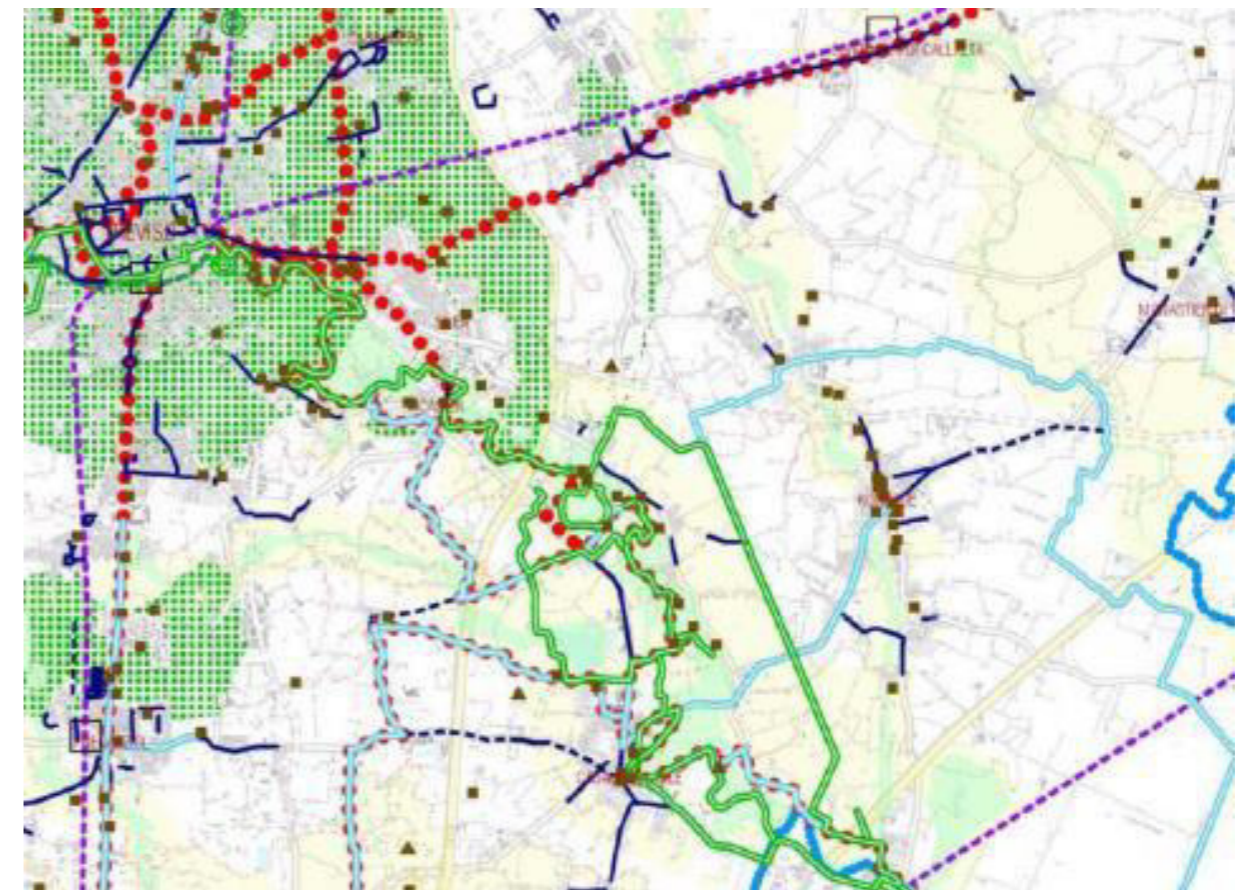
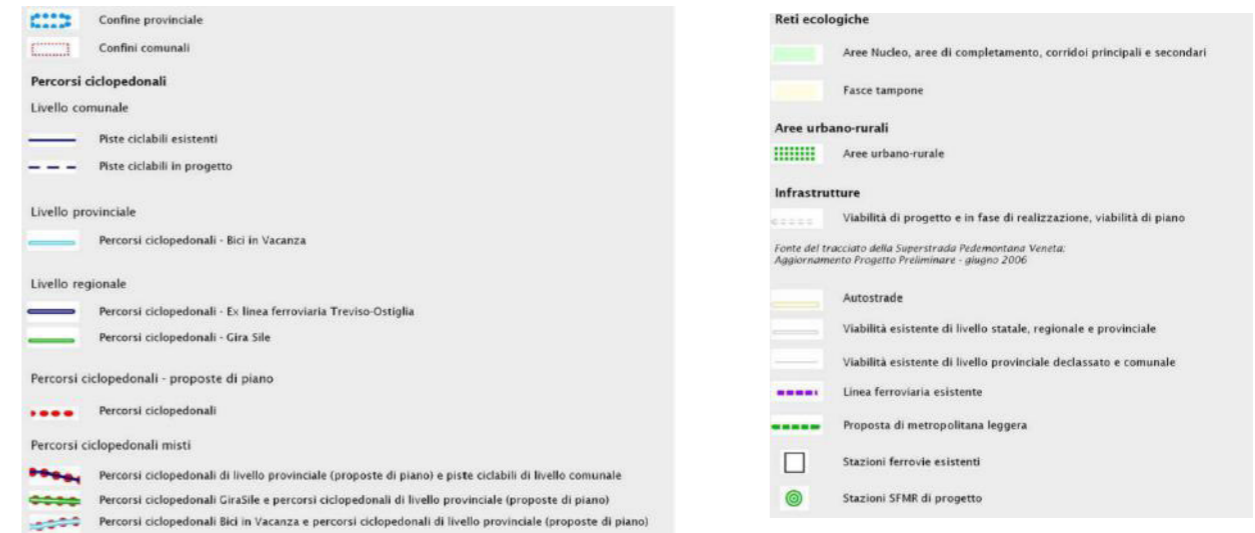


Figura 6-7: Estratto della Tavola 4-5 sul Sistema insediativo e infrastrutturale in relazione alla Mobilità sostenibile. Fonte PTCP

Di interesse nella tavola si nota il percorso ciclopedonale misto proposto dal piano e nominato "GiraSile" 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

6.7 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
	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	

Legenda:

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 a 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 e 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 a lato.

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 e 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 ciclopedonale
	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;

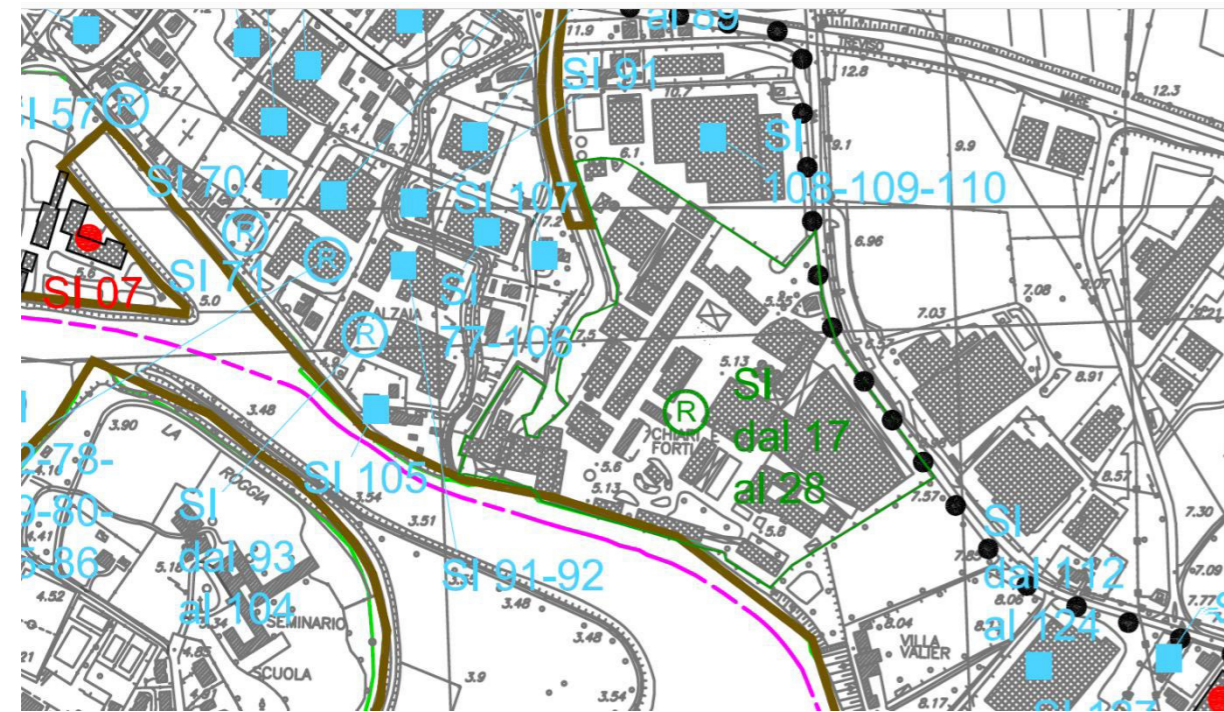
d) le nuove destinazioni d'uso saranno finalizzate al recupero dell'impianto originario, valutando criticamente la ricomposizione formale delle parti alterate o non più riconoscibili;

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 di 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"

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

ATTIVITA' PRODUTTIVA "TIPO 3"

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

Figura 6-8: Estratto tav. 35.4 Attività produttive

Non si ritiene che i percorsi MP\_07 lungo via Alzaia ed MC\_14 lungo via Macello 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 già indicati nelle tavole di zonizzazione del PI di Silea.

## 6.8 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

### 6.8.1 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 "GiraSile".

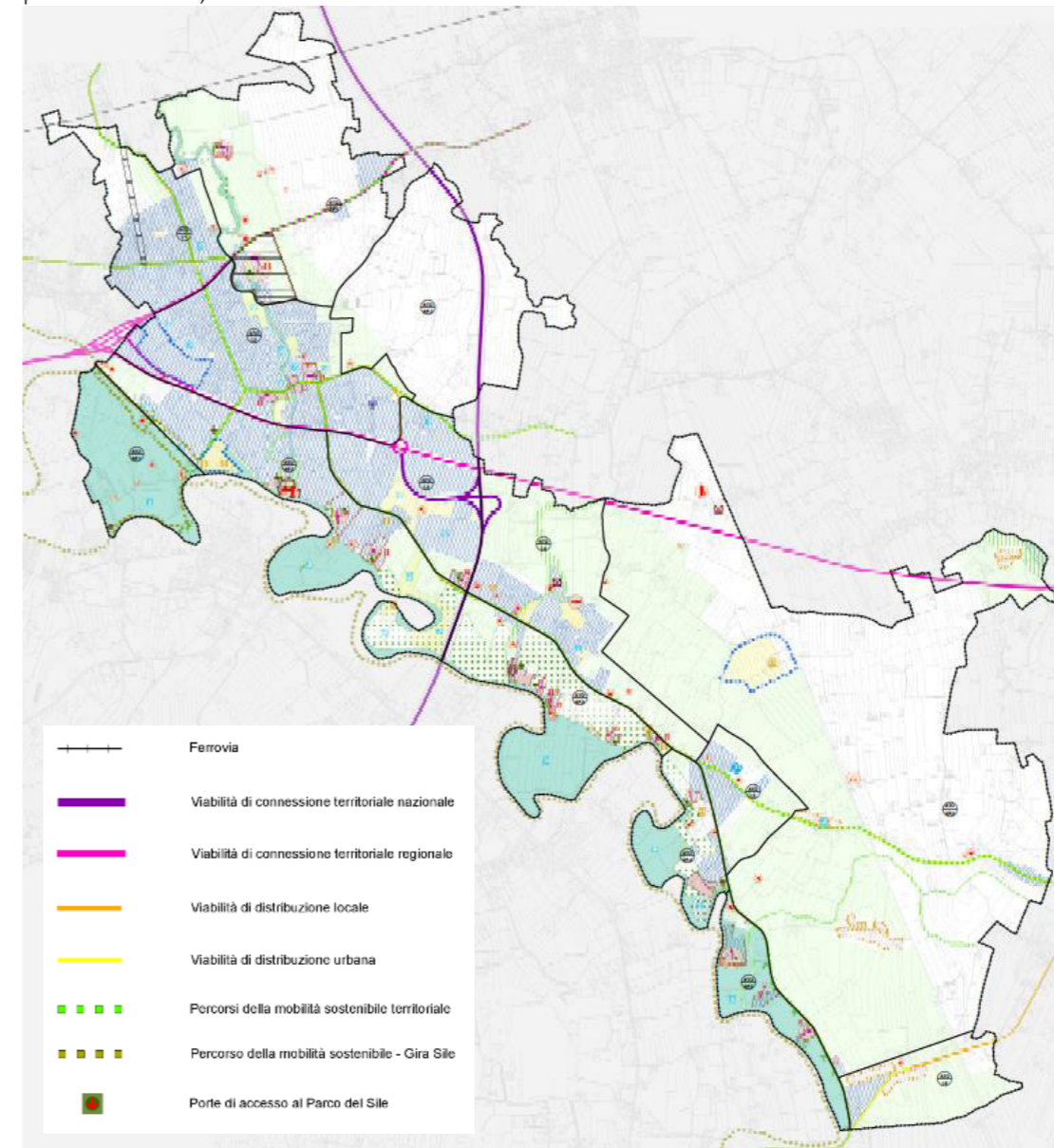


Figura 6-9: Carta delle Trasformabilità del PAT, con estratto della legenda riferita alla mobilità

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

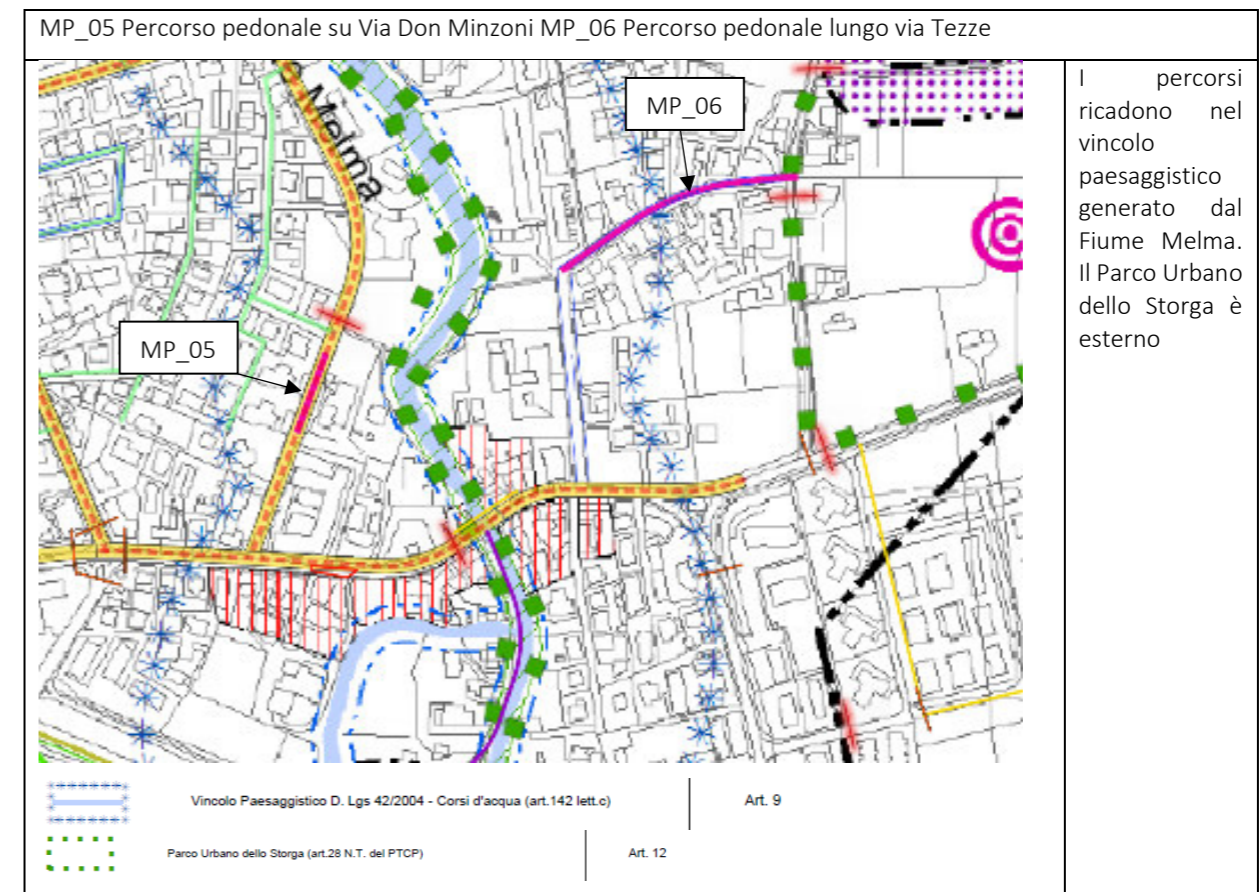
Per le aree di sosta il P.A.T. indica al P.I. quali obiettivi principali:

- 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:

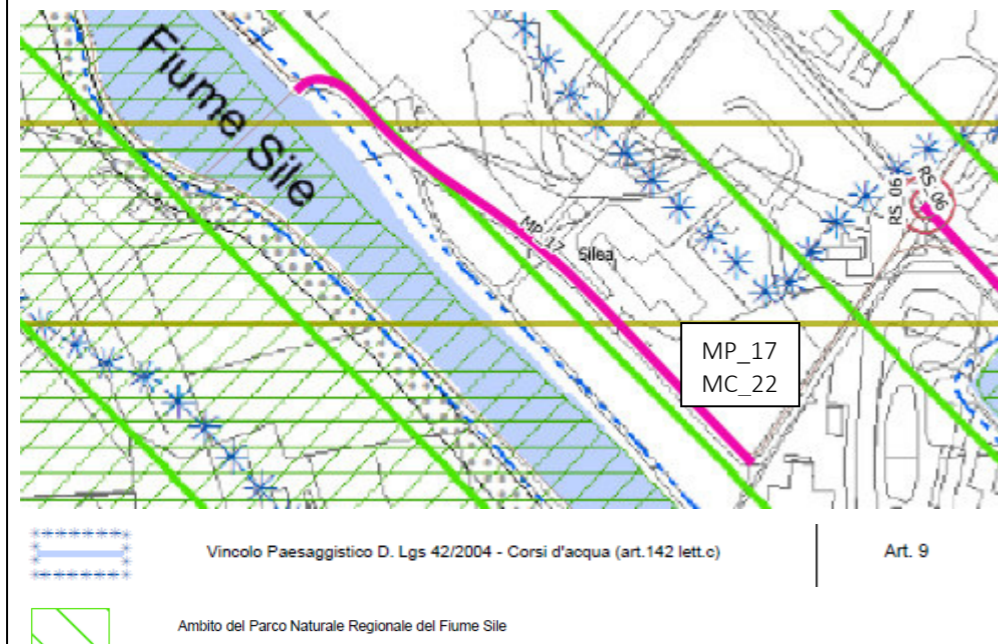
- la riorganizzazione del sistema della sosta finalizzata alla fruizione del Parco;
- la realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale e di riconversione produttiva finalizzati alla realizzazione di aree attrezzate poste in collegamento con il sistema dei percorsi della mobilità sostenibile;
- 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

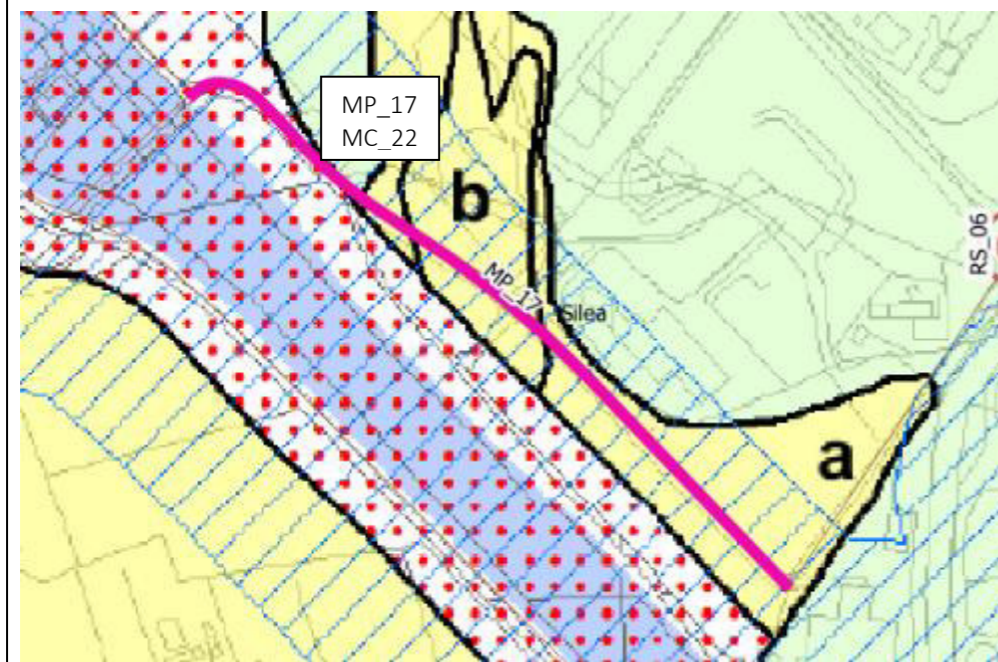


MP\_17 nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile e MC\_22 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Alzaia sul Sile

Estratto carta dei Vincoli



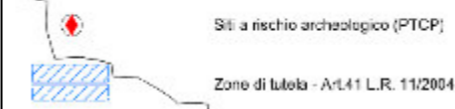
Estratto carta delle fragilità



COMPATIBILITA' GEOLOGICA



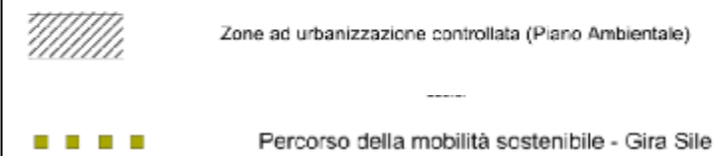
TUTELA AI SENSI DELL'ART. 41 DELLA L.R. 11/2004



Estratto tavola delle trasformabilità

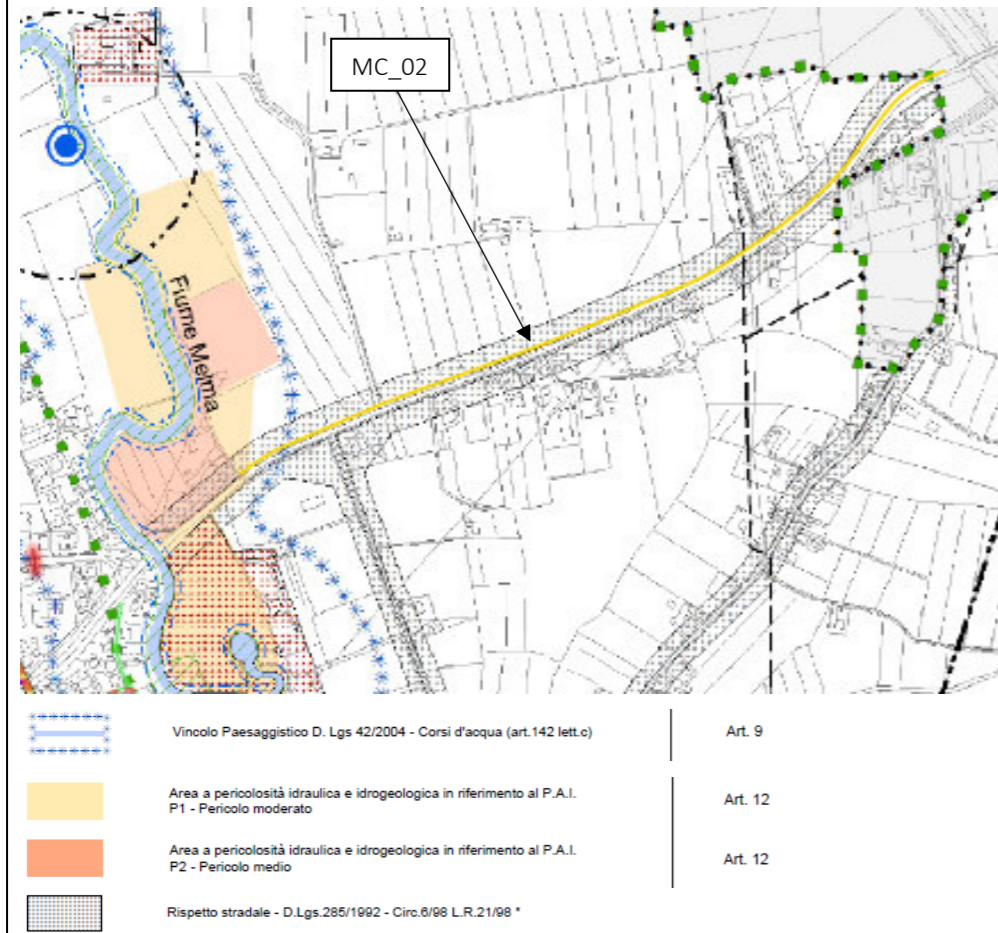


AZIONI STRATEGICHE



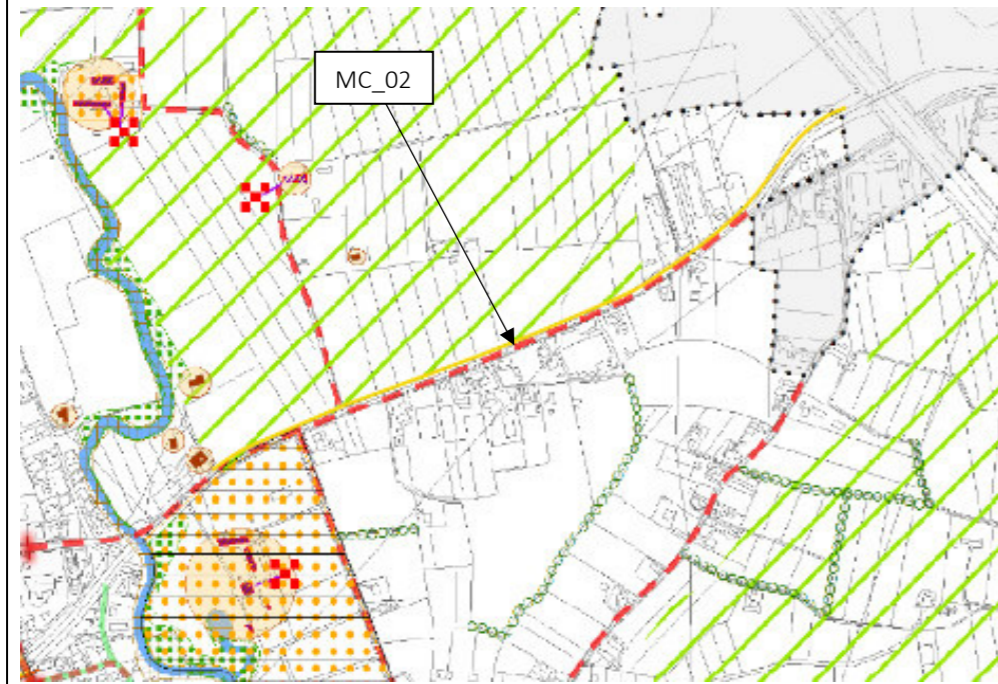
MC\_02 Percorso ciclabile in programmazione lungo via Callalta

Estratto carta dei vincoli

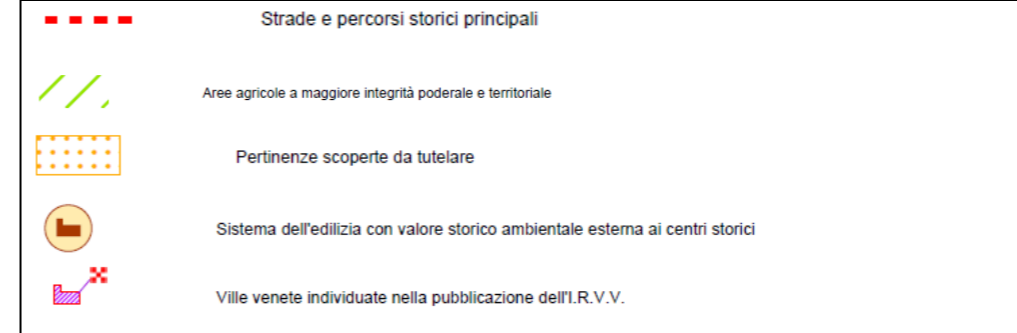


La porzione finale della pista ciclabile in programmazione su Via Callalta si trova entro il vincolo paesaggistico generato dal Fiume Melma. La campitura in giallo riporta la pericolosità idraulica P1 del PAI, superata dal PGRA più sopra analizzato.

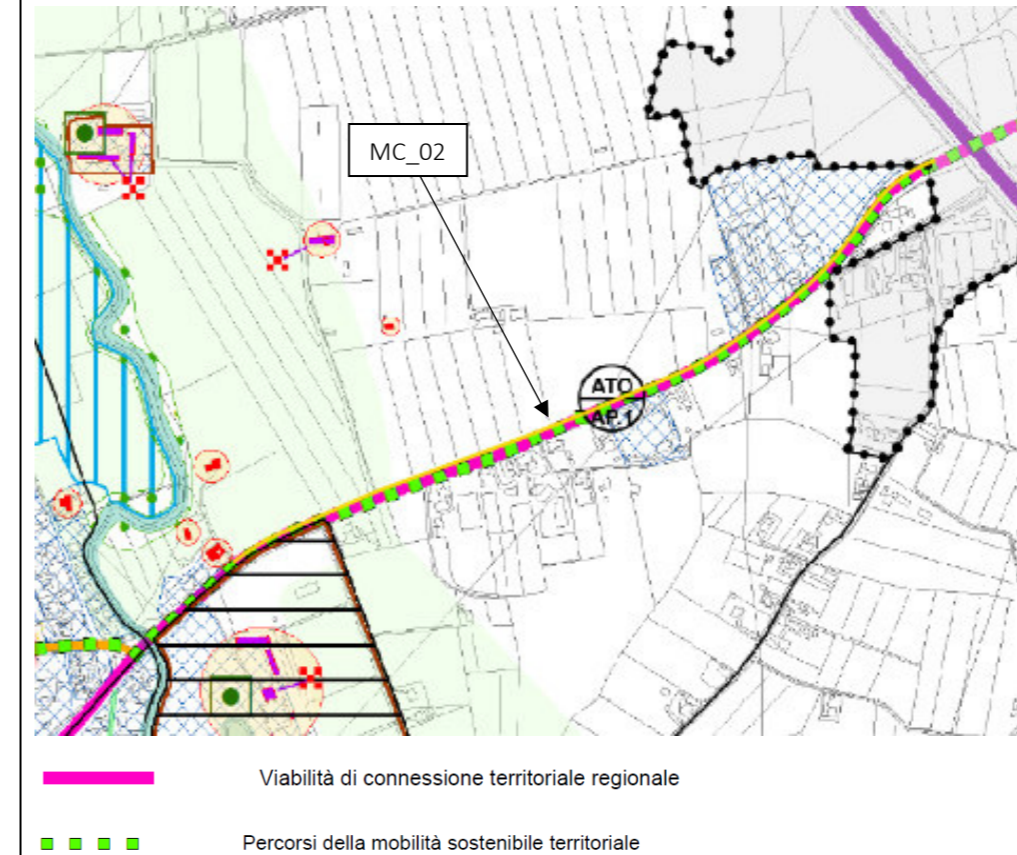
Estratto carta delle invarianti



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

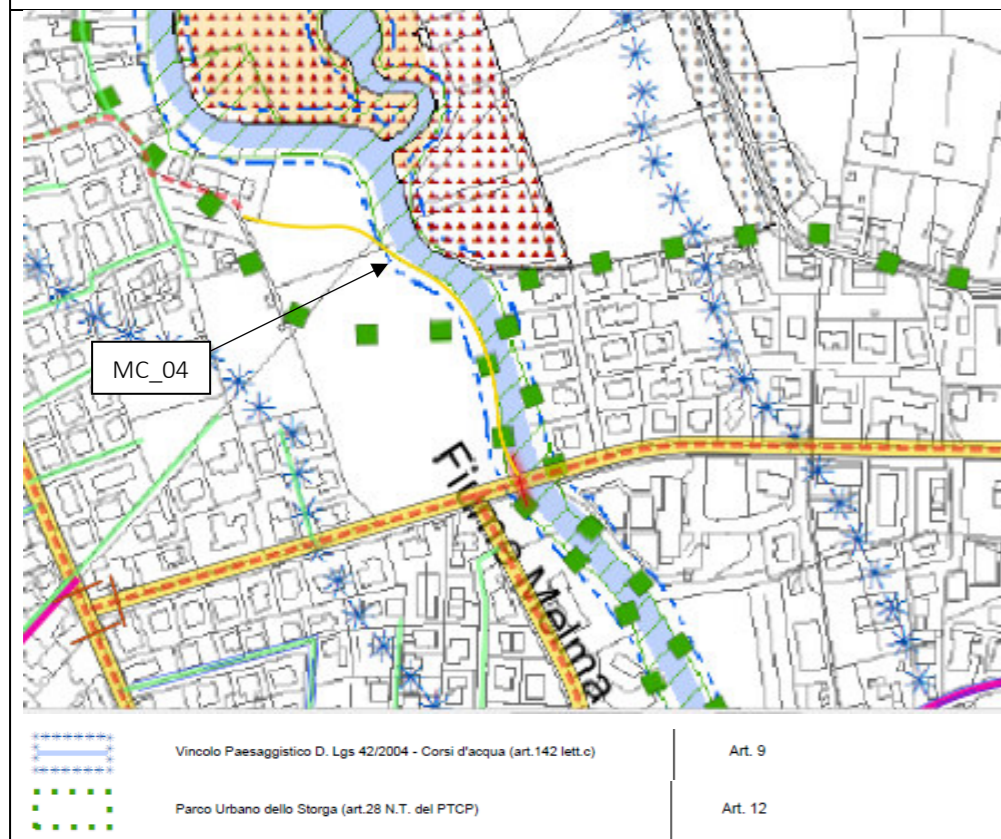


L'art. 34 riporta quanto segue: *il P.A.T. promuove la realizzazione di un sistema continuo e interconnesso di percorsi dedicati alla mobilità sostenibile, in particolare al fine di incentivare la mobilità ciclabile. I percorsi ciclabili dovranno offrire condizioni ottimali di mobilità alle persone, 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

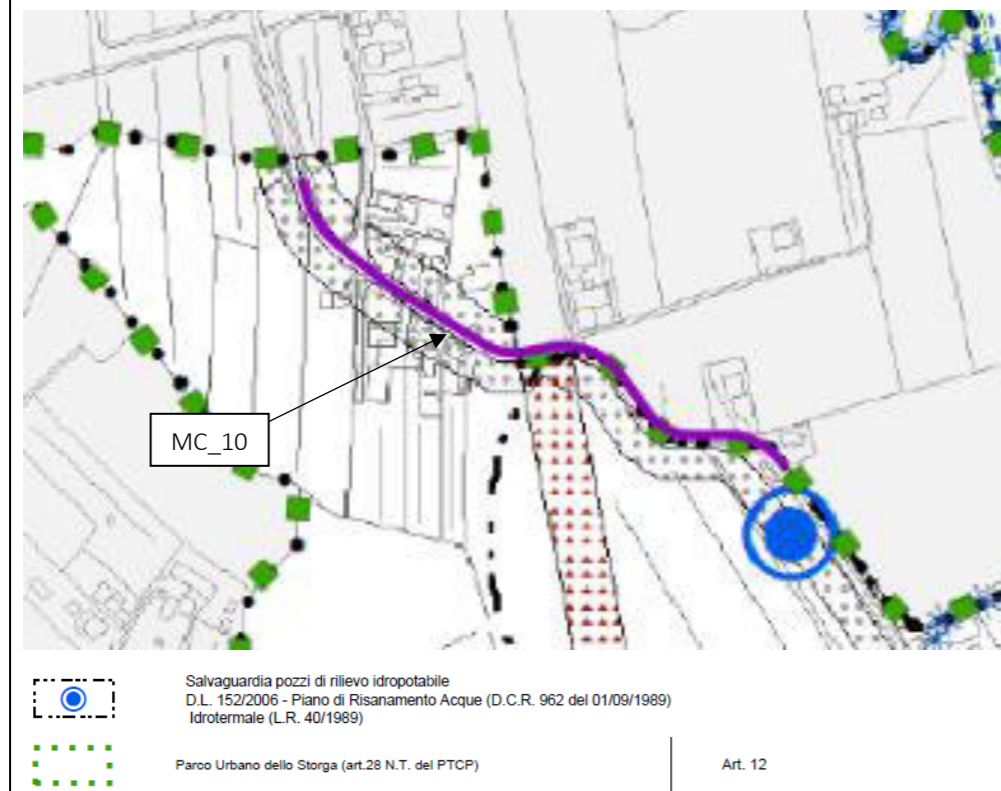


Il PUT indica un percorso ciclabile in programmazione secondo il piano triennale che collega Via Ponticelli con Viale della Libertà che costeggia per buona parte il Fiume Melma e ricade nel vincolo paesaggistico da esso generato. La campitura puntinata verde indica il Parco Urbano dello Storga, disciplinato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

- Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004 - Corsi d'acqua (art.142 lett.c) Art. 9
- Parco Urbano dello Storga (art.28 N.T. del PTCP) Art. 12

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

- 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)
- Parco Urbano dello Storga (art.28 N.T. del PTCP) Art. 12

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

L'art. 13 delle NT , con riferimento ai pozzi di rilievo idropotabile, riporta le seguenti prescrizioni:

*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.*

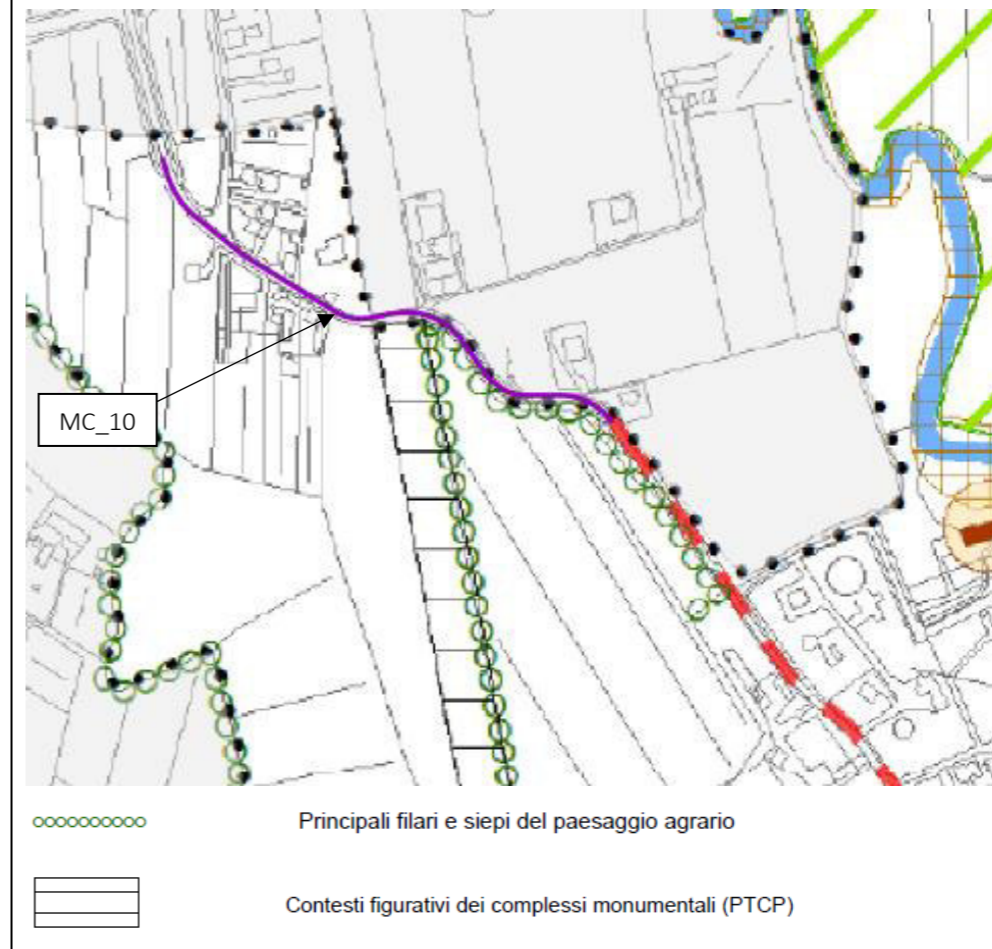
*Si dovrà adempire a quanto previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Tutela delle Acque (2004) e ai successivi provvedimenti della Regione del Veneto, in particolare agli art. 10 "Adempimenti finalizzati alla riduzione ed eliminazione delle sostanze pericolose"; art. 11 "Aree sensibili", art. 12 "Zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola", art. 13 "Zone vulnerabili da prodotti fitosanitari".*

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.

Carta delle invarianti



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

- Principali filari e siepi del paesaggio agrario
- Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)

L'art. 16 delle NT riporta quanto segue relativamente a siepi e filari:

*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.*

Relativamente ai contesti figurativi:

*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).*

*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 colturali tradizionali.*

*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.:*

*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;*

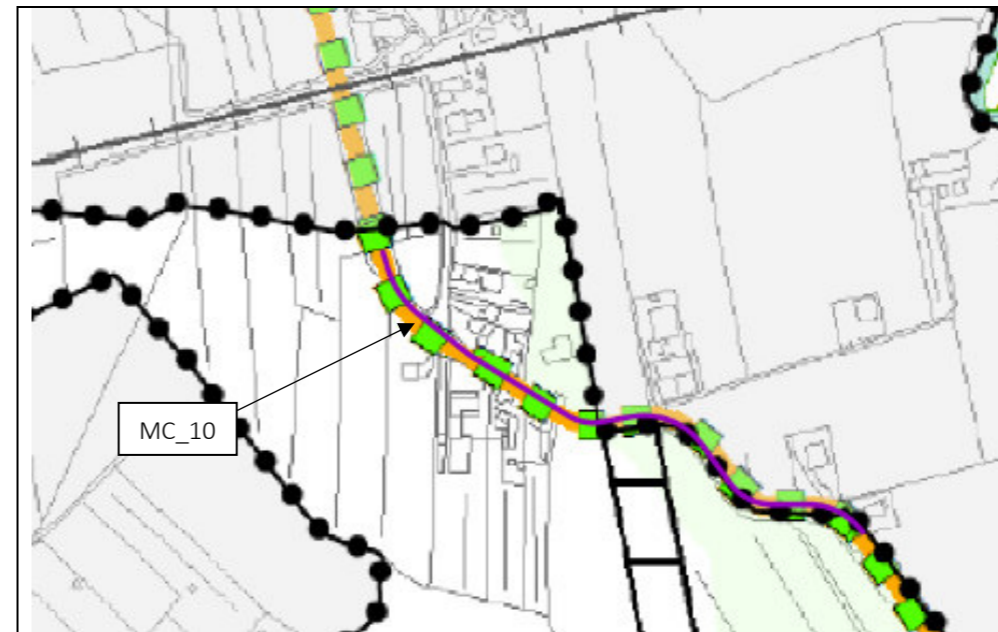
*b. vanno mantenuti e valorizzati gli aspetti naturali e paesaggistici del territorio agrario storico, evitando smembramenti e/o separazione tra edifici e contesto paesaggistico, che possano compromettere l'integrità e le relazioni con l'intorno, quali parchi e giardini, broli, viali, filari, siepi autoctone, fossati, ecc.;*

*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;*

*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.*

Estratto carta delle trasformabilità

L'intervento è inserito tra i percorsi della mobilità sostenibile territoriale (art. 34 NTA del PAT)

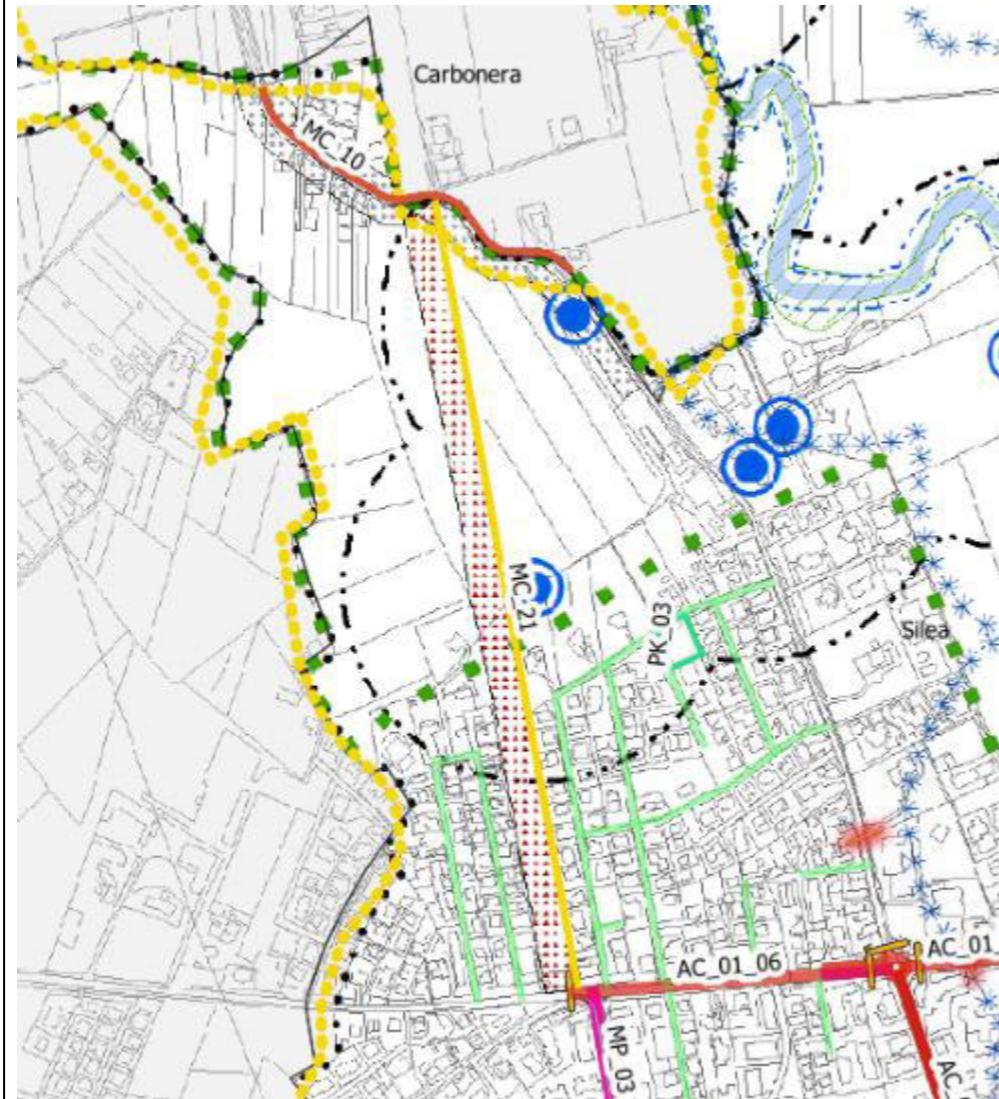


- ■ ■ ■ Percorsi della mobilità sostenibile territoriale
- — — — Viabilità di distribuzione locale
- Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)

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

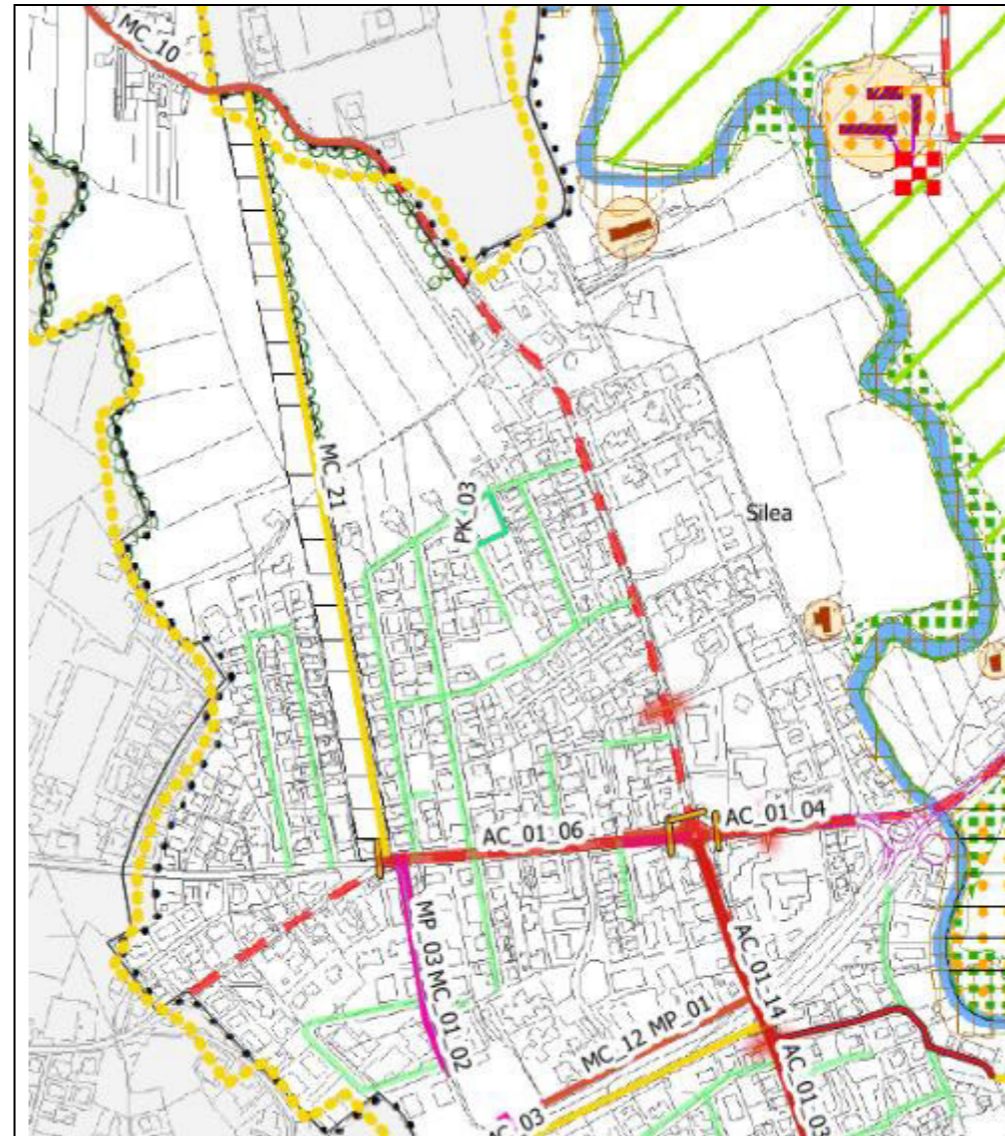


Vincolo Monumentale D.Lgs 42/2004 (art.10)

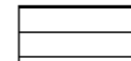


Salvaguardia pozzi di rilievo idropotabile  
D.L. 152/2005 - Piano di Risamento Acque (D.C.R. 962 del 01/09/1989);  
Ictozermale (L.R. 40/1989)

Estratto tavola invariati

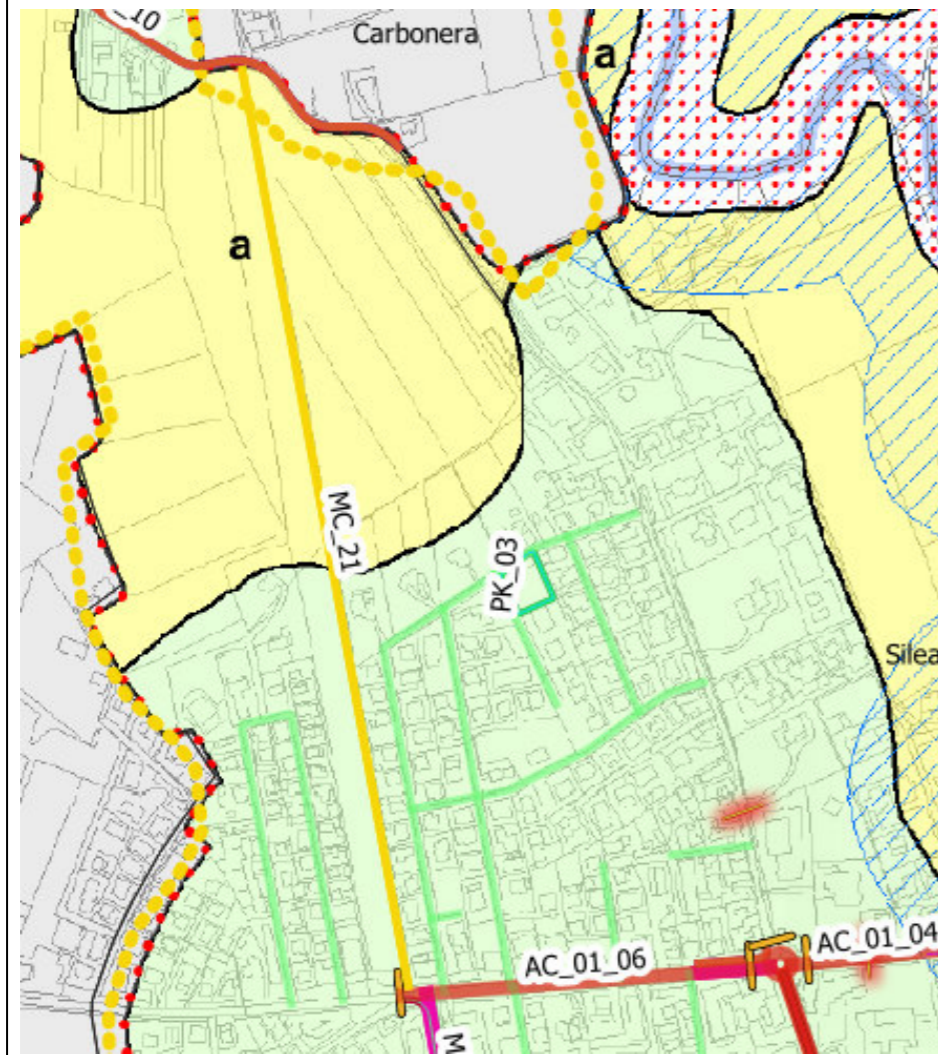


Principali filari e siepi del paesaggio agrario

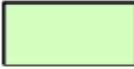
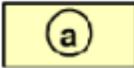


Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)

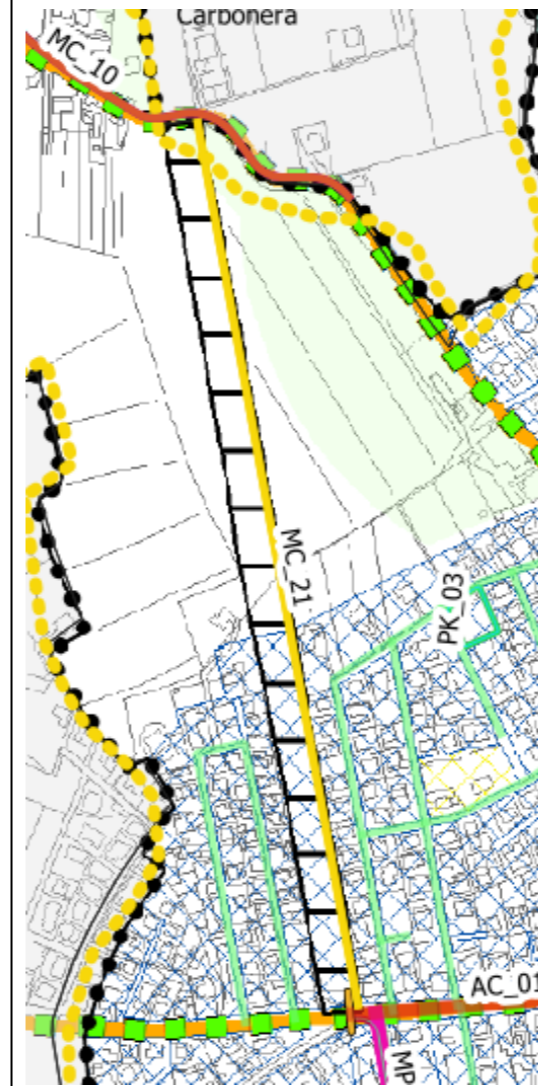
Estratto carta delle fragilità



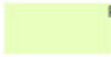


COMPATIBILITA' GEOLOGICA

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

Estratto tavola delle trasformabilità

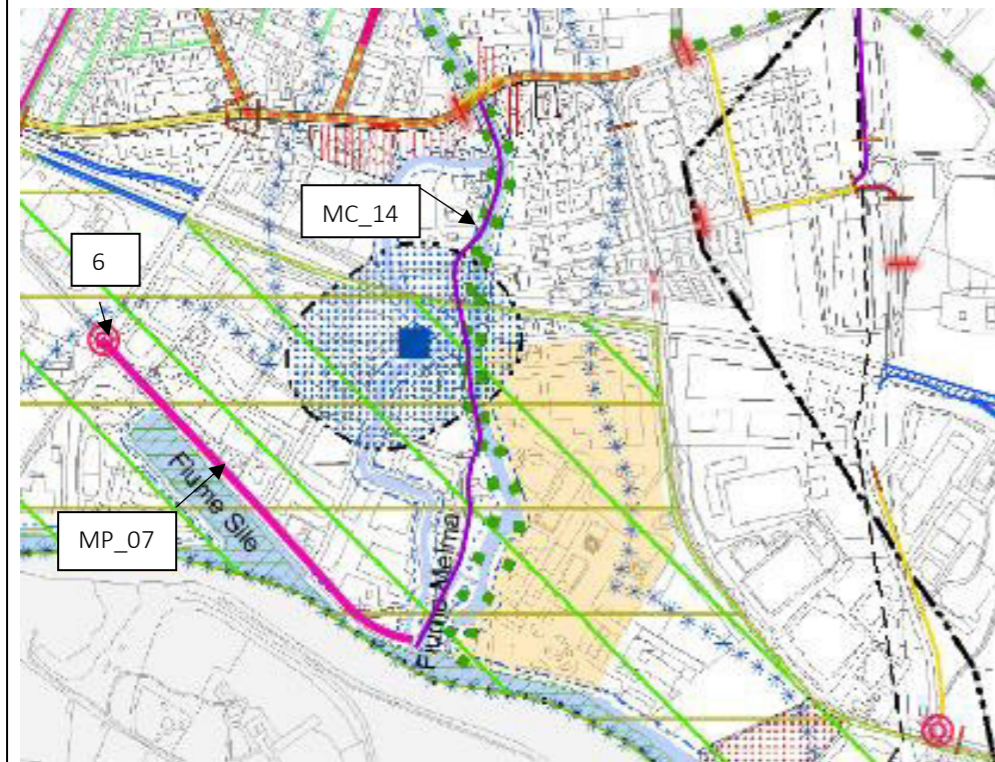









-  Aree di urbanizzazione consolidata  
Treviso
-  Contesti figurativi dei complessi monumentali (PTCP)
-  Preganziol  
Area di connessione naturalistica (buffer zone)



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



-  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)
-  Sito di Importanza Comunitaria n°IT3240031  
"Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"
-  Zona di Protezione Speciale n°IT3240019  
"Fiume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio"
-  Parco Urbano dello Storga (art.28 N.T. del PTC)
-  Rispetto Depuratore

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

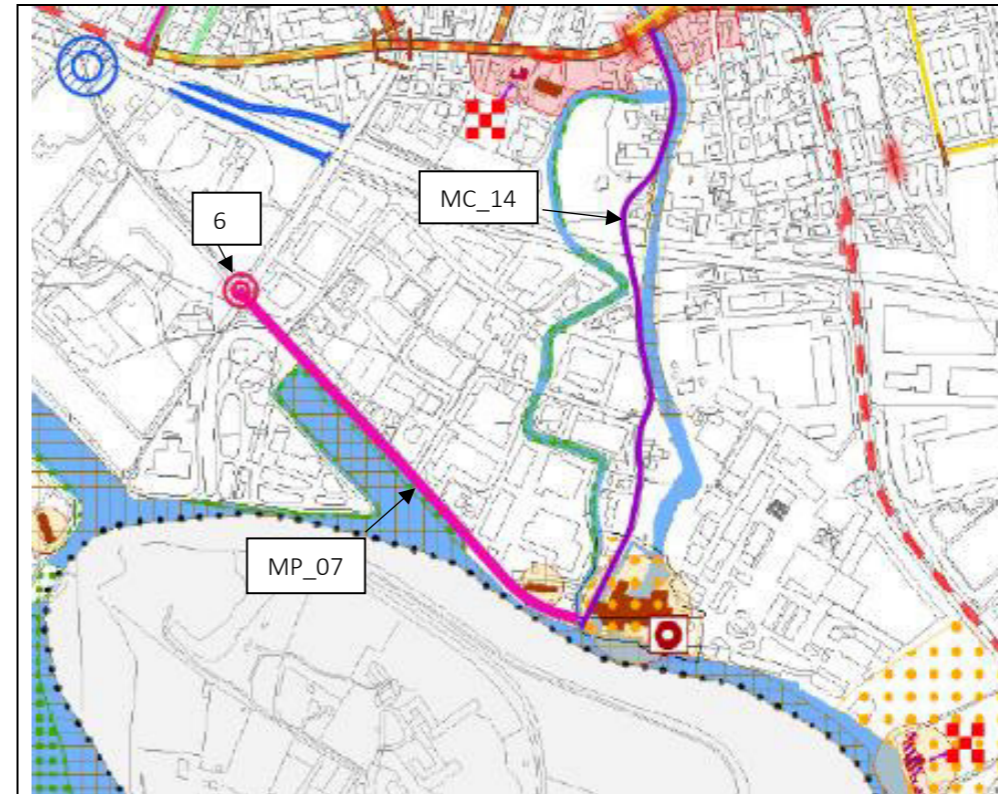
Nelle fasce di rispetto dei depuratori non sono consentite nuove edificazioni salvo opere relative agli impianti di depurazione, ai parcheggi attrezzati a verde, di percorsi pedonali e ciclabili, nonché la piantumazione di alberature di alto fusto e la realizzazione delle opere di conservazione dello 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 di progetto lungo l'alzaia del Sile (MP\_07) 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 Sile, in area di





 Pertinenze scoperte da tutelare

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

Estratto carta dei vincoli

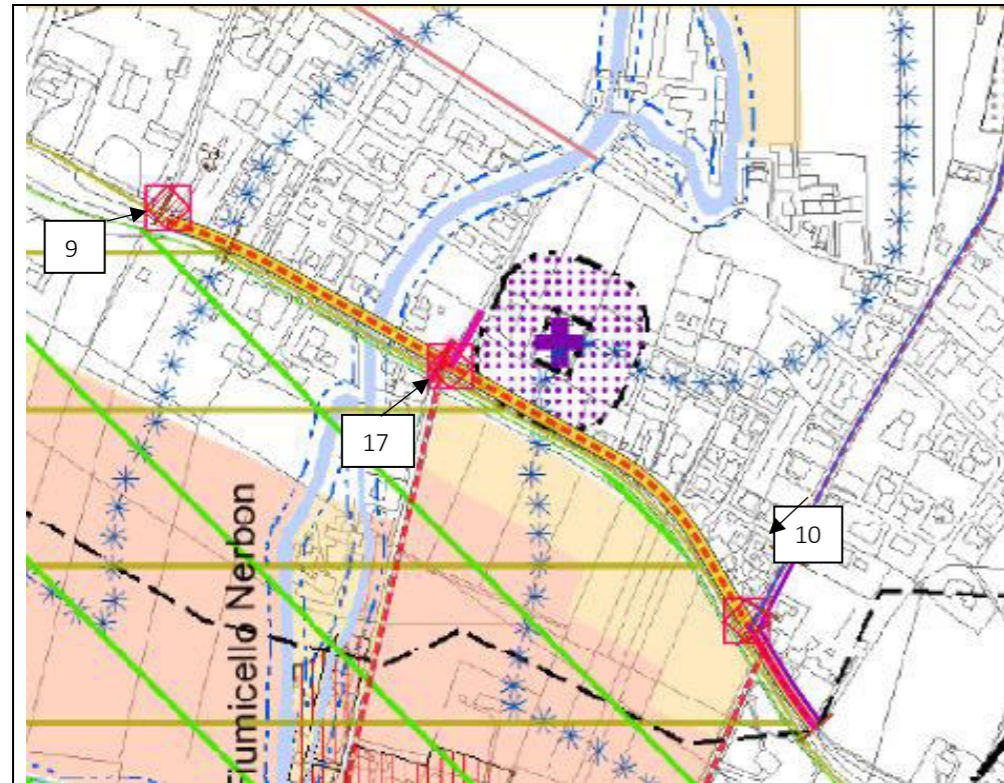


-  Vincolo Paesaggistico D. Lgs 42/2004  
Aree di notevole interesse pubblico (art.136)
-  Ambito del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile





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



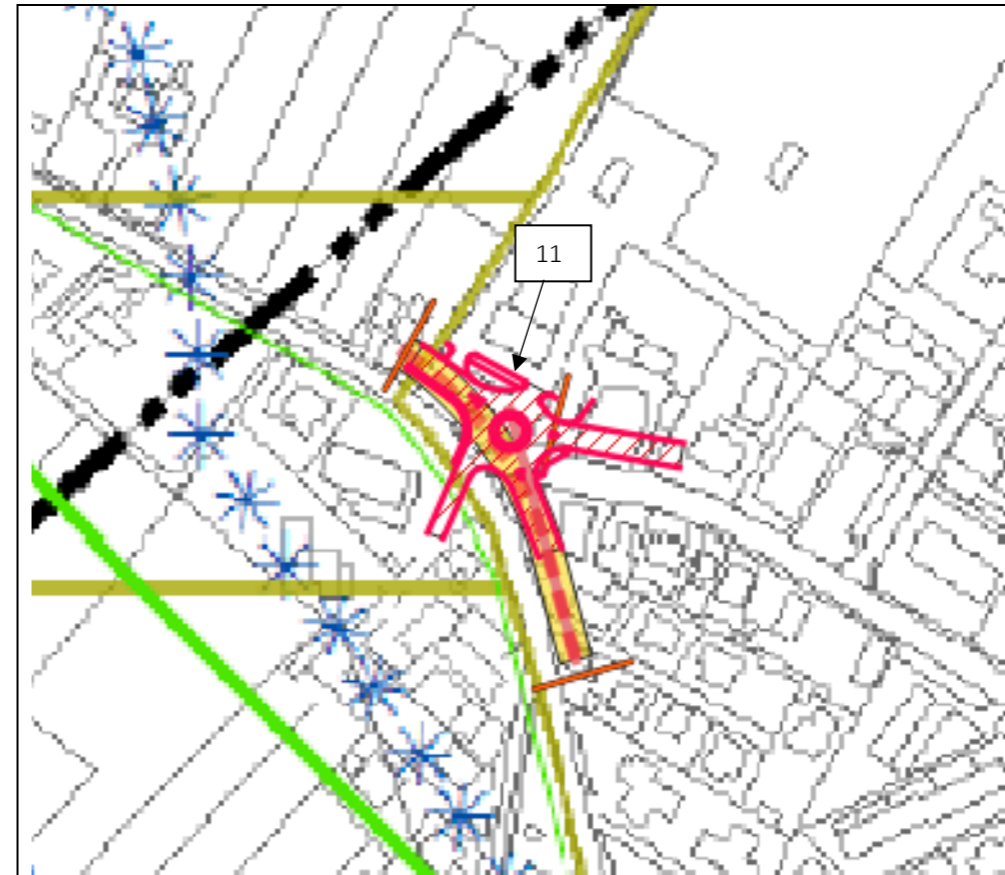
Estratto della carta dei vincoli

-  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

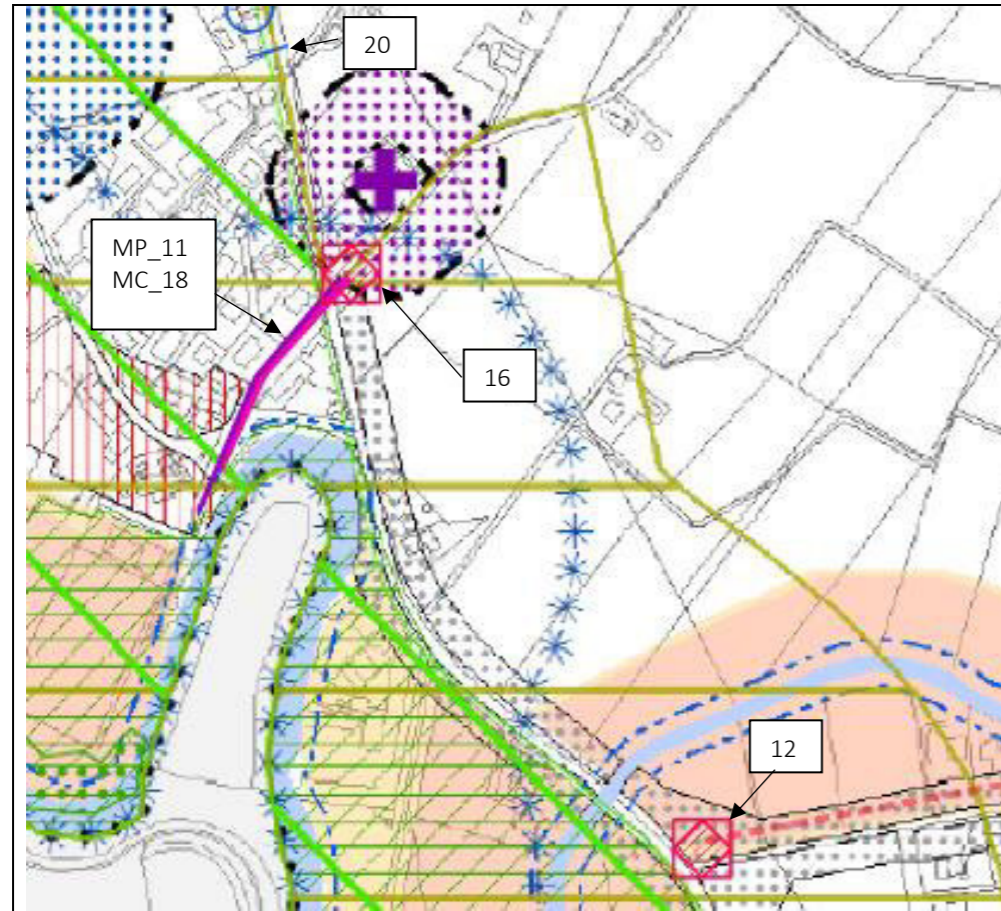
L'intervento 10 di adeguamento dell'intersezione tra Via Cendon e Via Pantiera risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico



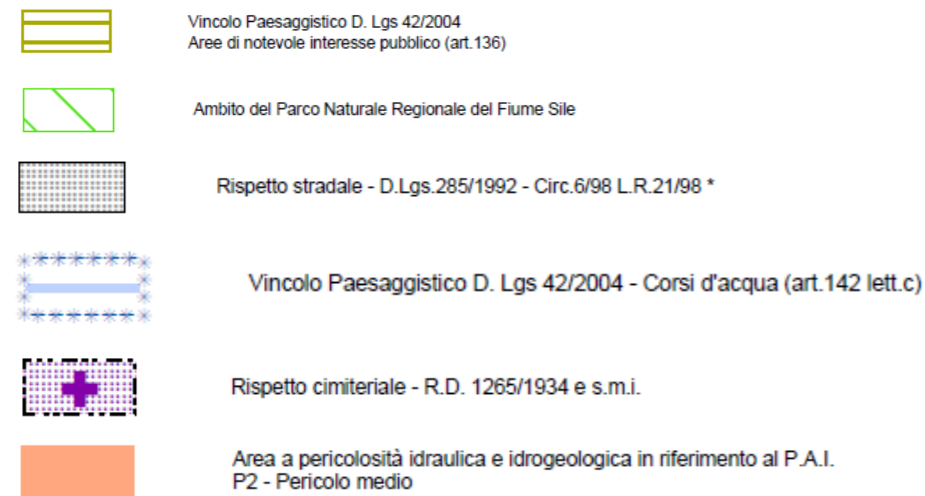
Estratto della carta dei vincoli

-  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



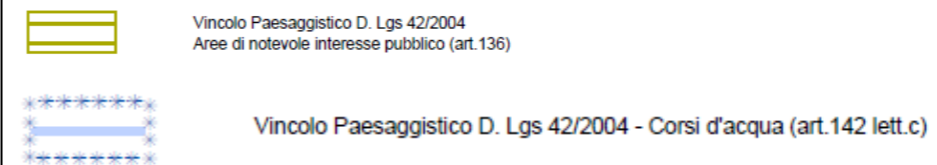
L'intervento n. 20 relativo al collegamento tra via Vanti e Via Sant'Elena risulta essere a margine del Parco del Sile e ad area di notevole interesse pubblico

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.

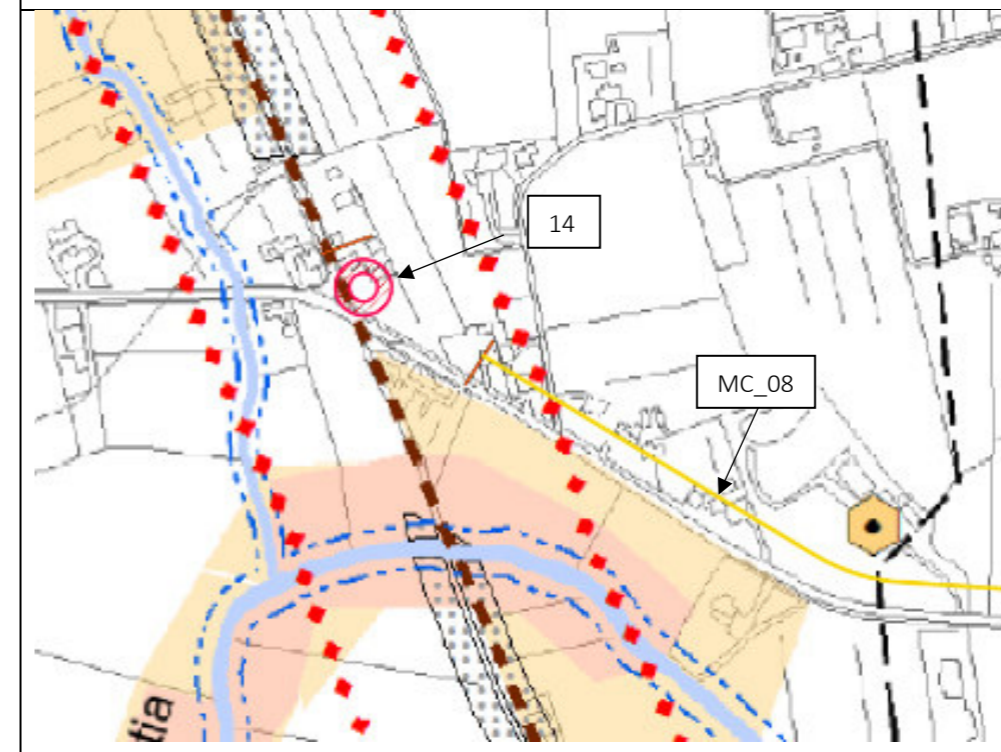
L'intervento n. 12 di sistemazione dell'incrocio tra Via Sant'Elena e Via Cerico risulta essere interno ad area di notevole interesse pubblico ed a margine del Parco del Sile.



Estratto tavola dei vincoli






L'intervento n. 13 di sistemazione a rotonda 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 rotonda 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

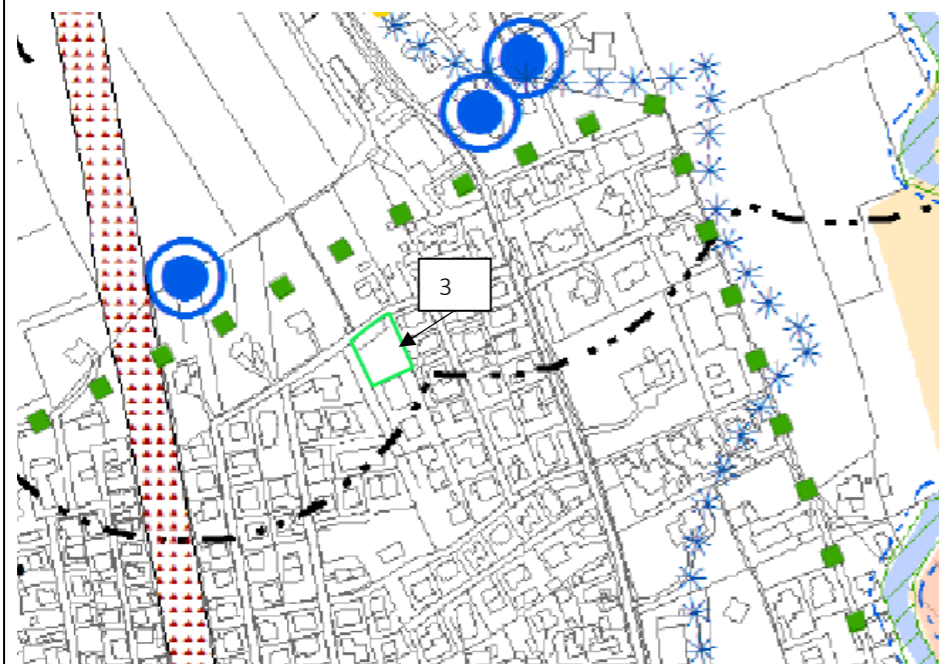
La discarica non viene indicata nel portale di ARPAV (<https://gaia.arpa.veneto.it/maps/281>) e l'area attualmente risulta come nell'immagine sotto riportata ( a sinistra il limite dell'area ove è posizionato il simbolo di discarica).




generata da Via  
 Claudia Augusta.

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.




-  Aree di urbanizzazione consolidata

Parcheggio da realizzare n. 28

Estratto tavola dei vincoli

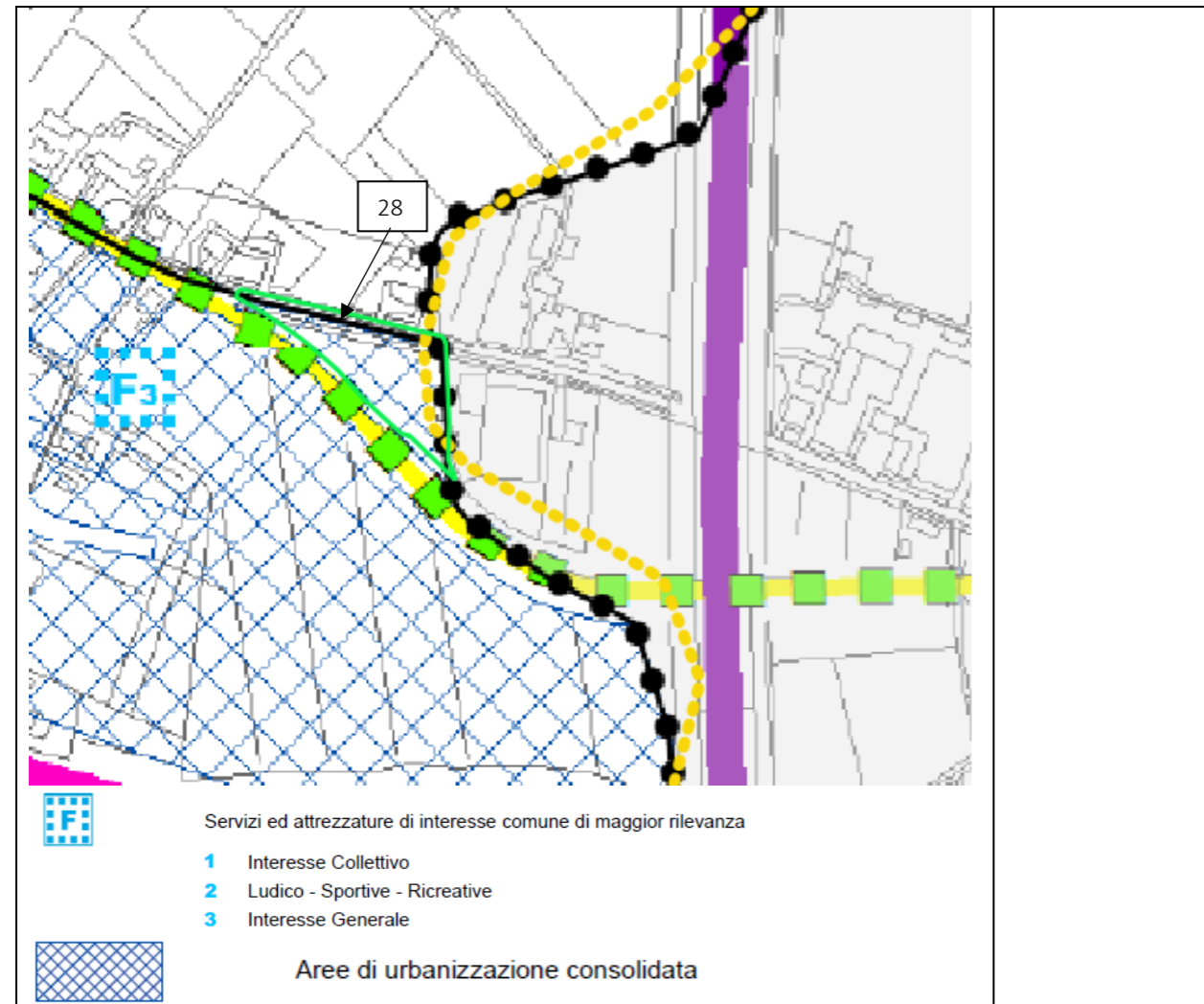


-  Parco Urbano dello Storga (art.28 N.T. del PTCP)

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) 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 MP\_17 e percorso ciclabile MP\_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 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. 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.

### **6.8.2 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<br>A - Lago di Prius<br>B - Lago di Mezzaria   | Art. 46 |  | Sentiero e/o pista da PA  |
| Art. 46 |  | Tratto navigabile con motoscafi e battelli<br>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 |         |   |   |

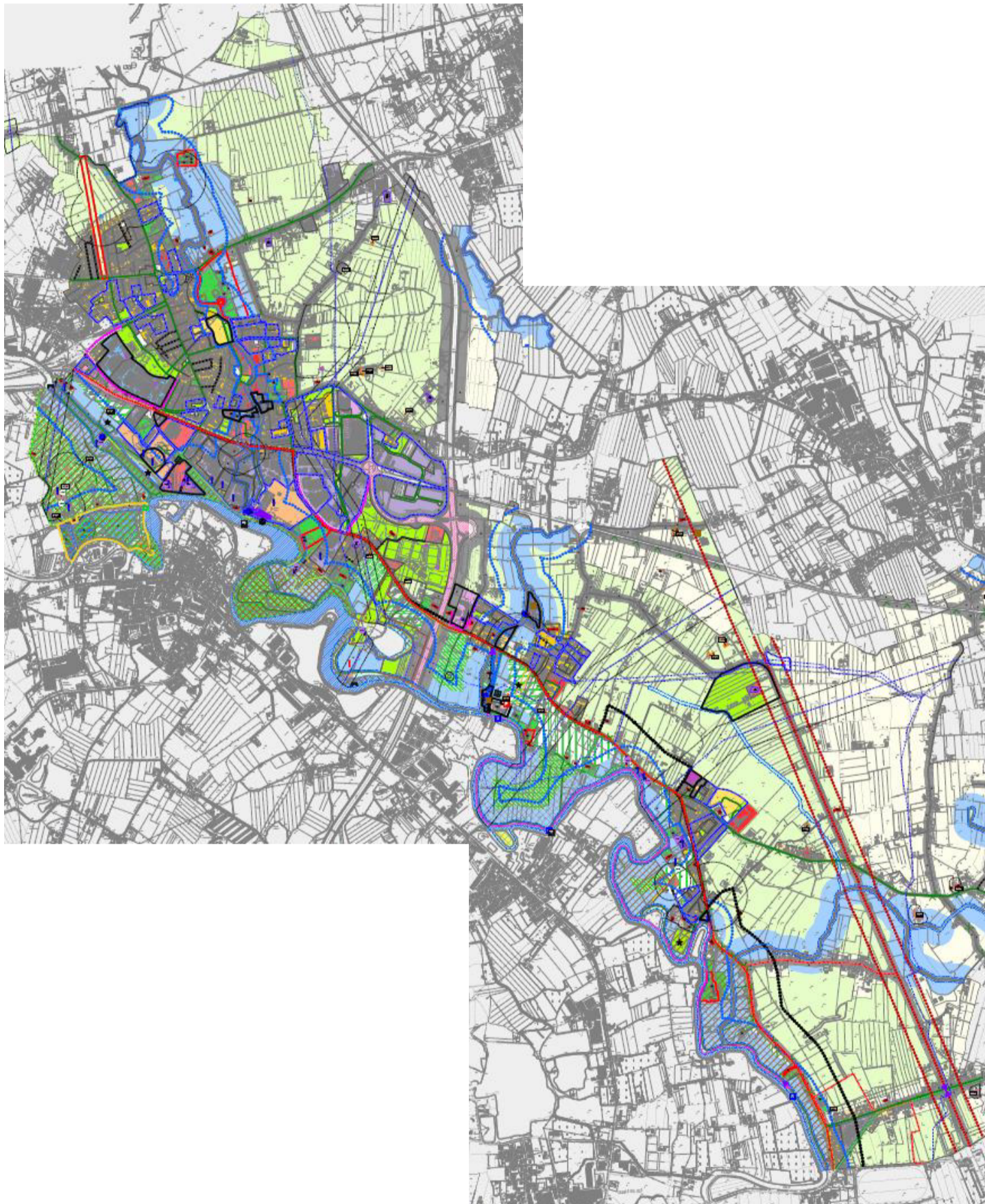


Figura 6-10: Estratti delle tavole della zonizzazione a 5000 con la legenda relativa all'art 46 delle NTO sulla mobilità.

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 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.

Si riportano di seguito alcuni estratti degli ambiti di intervento.

**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

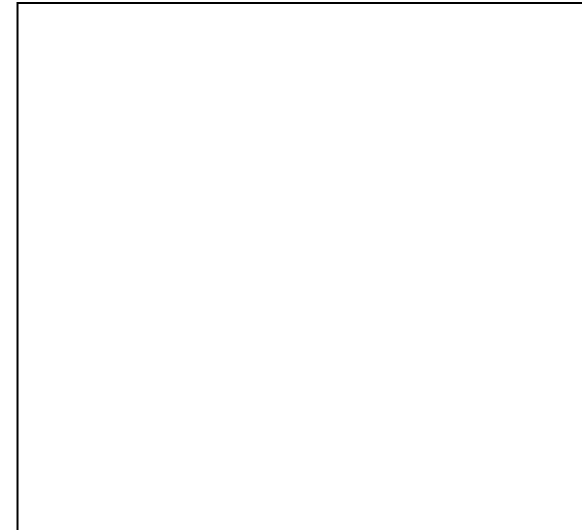


Il percorso, dopo il sottopasso, attraversa un parco urbano e un centro sportivo

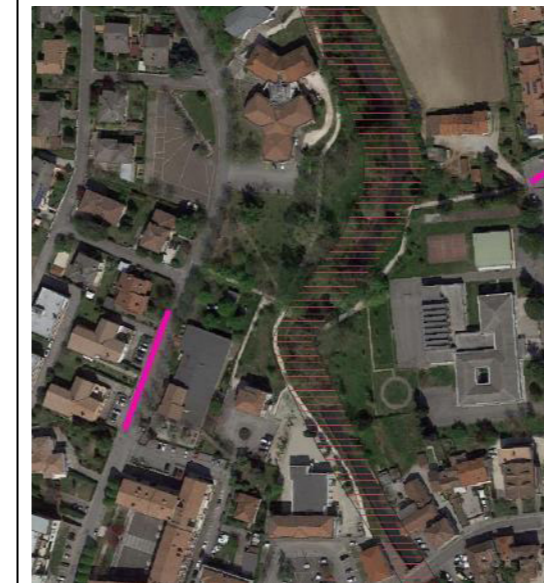


Parco attraversato dal percorso prima della deviazione verso Via Diaz

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



MP\_05 nuovo percorso su Via Don Minzoni



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



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

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

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

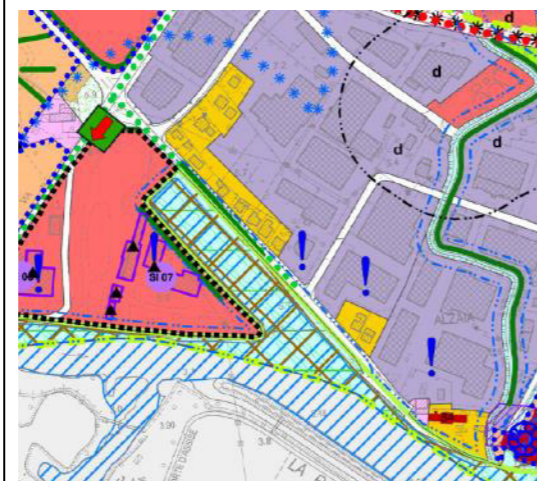


Il Sile è sito Natura 2000 esterno al percorso che corre lungo la viabilità

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.



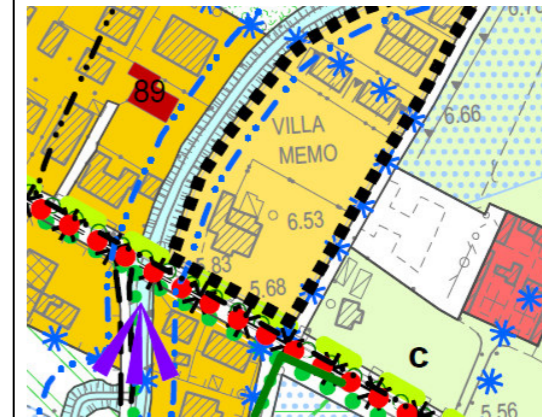
- Art. 46 ●●●●● Viabilità primaria da valorizzare
- Art. 56 — Filare o siepe di altro soprassuolo arboreo
- Art. 56 — Area di pregio naturalistico
- Art. 48 \*\*\*\*\* Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
- Art. 56 ! Elemento detrattore del paesaggio

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 (D) Paesaggio della trasformazione produttiva (intero territorio soggetto al PA del Parco Fiume Sile)

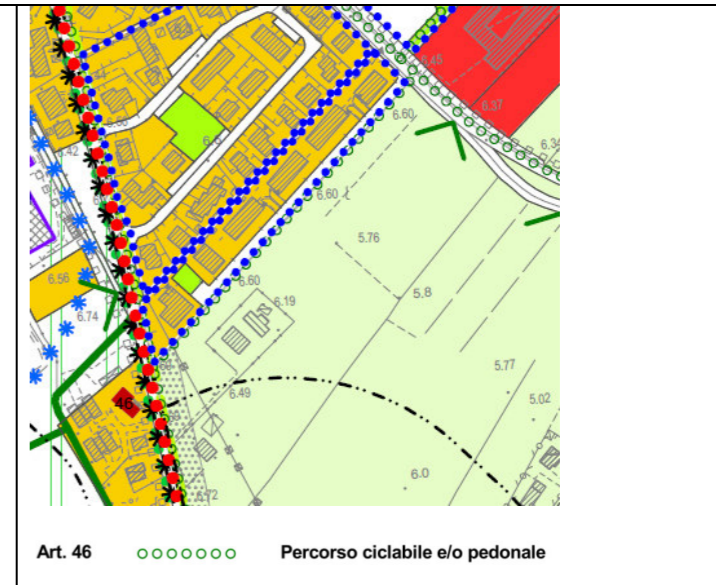
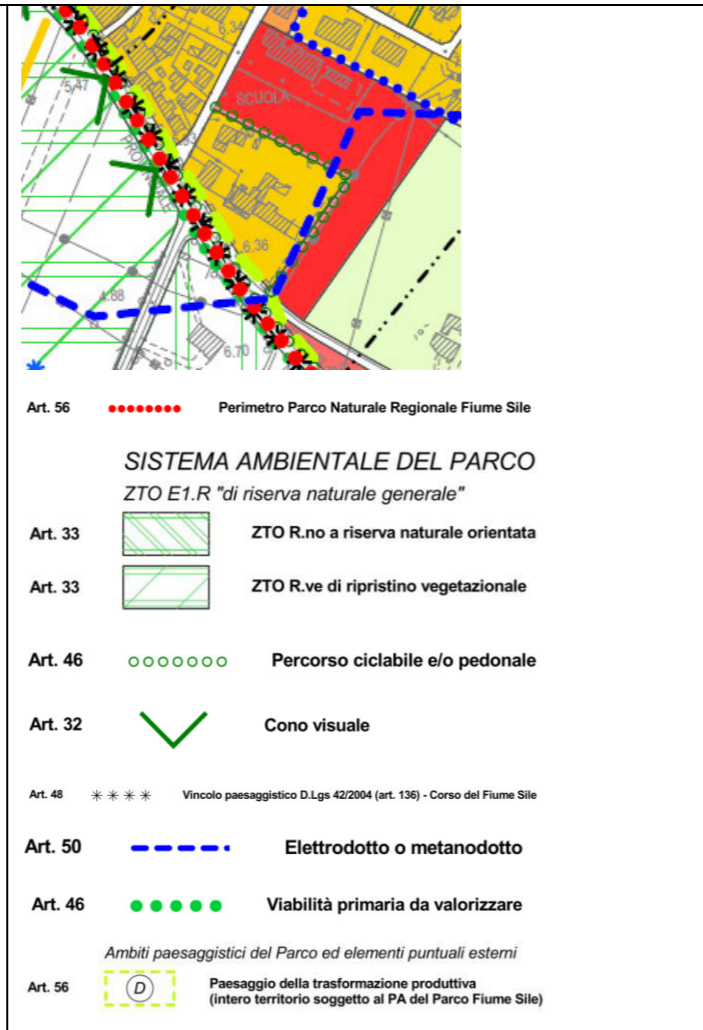
MP\_09 nuovo percorso su via Sant'Elena



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\_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.



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

MP\_10 Nuovo percorso da Via Sant'Elena a Via Gobetti

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



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 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

MP\_16 percorso pedonale da adeguare in via Cà Memo



● ● ● ● ● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile  
\* \* \* \* Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile  
● ● ● ● ● Viabilità primaria da valorizzare

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 entro la fascia di rispetto del cimitero

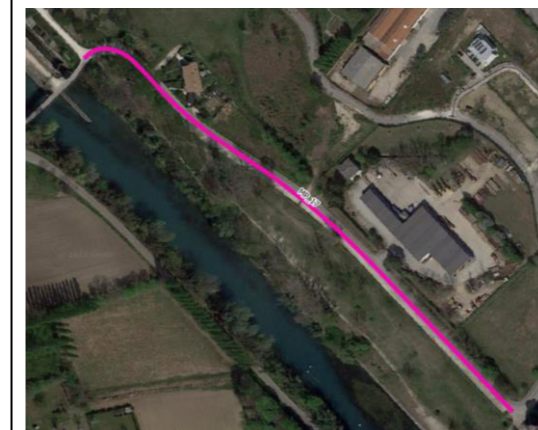


\* \* \* \* \* Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua

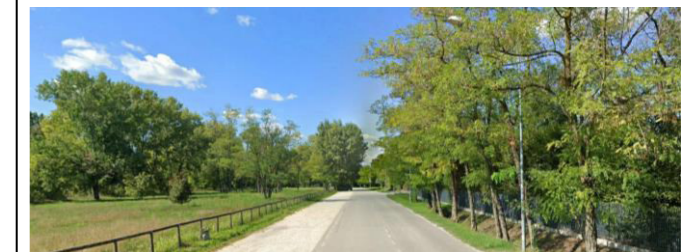
⚙️ Manufatto idraulico

--- TIPO VINCOLO  
Art. 32 a - Fascia di rispetto allevamenti - residenze sparse  
Art. 51 c - Fascia di rispetto cimiteriale

MP\_17 ed MP\_22 nuovo percorso lungo Via Alzaia sul Sile



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.



Vista verso ovest



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

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



L'ambito è inserito in contesto urbano



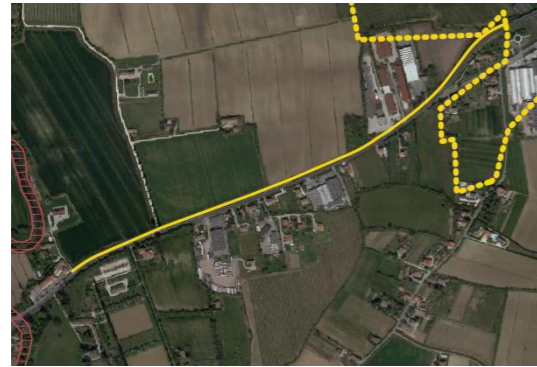
Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso



- Art. 46 ●●●●●● Percorso ciclabile e/o pedonale

Lungo il tratto considerato il PUT prevede anche il percorso ciclabile MP\_03

**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 coni 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  ZTO E2 agricolo-ambientale
- Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale
- Art. 32  Cono visuale
- Art. 48  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. c) - Corsi d'acqua
- Art. 52  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



**MC\_04 percorso ciclabile in programmazione lungo il Melma da Via Ponticelli sino a Viale della Libertà realizzato**



Vista da Via Ugo Foscolo  
Il percorso, ad eccezione del ramo su via del parco, risulta inserito nel PI



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

Il percorso è già realizzato










Vista da Viale Libertà

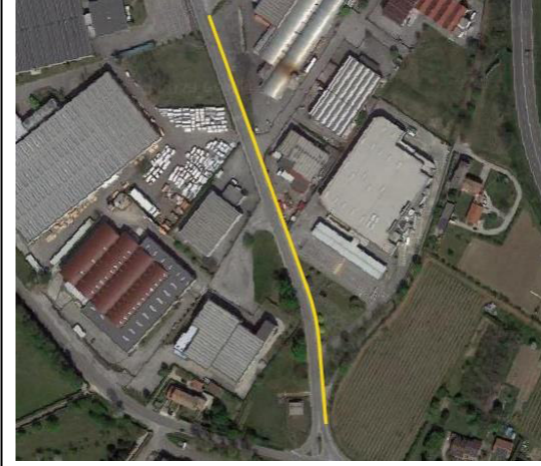











**MC\_05 percorso ciclabile in programmazione lungo via Roma presso l'attraversamento del Melma**



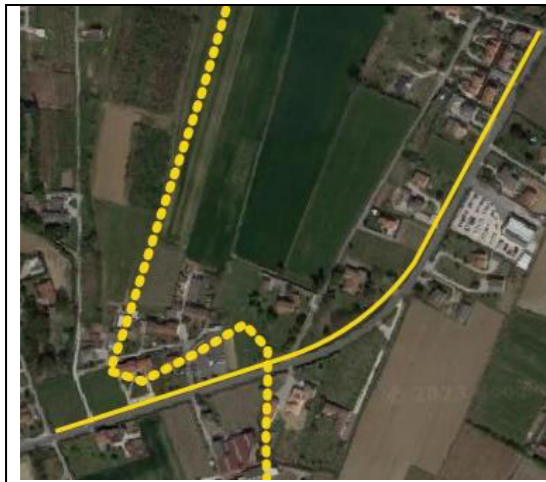
L'area risulta urbanizzata ed il Melma in corrispondenza dell'attraversamento risulta avere una sezione rettangolare cementata-



	 <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 Parco Naturale dei Sile e vincoli paesaggistici</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 metanodotta</p>
<p>MC_08 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Pozzetto</p>   	<p>Via Pozzetto presenta al di là della carreggiata fossi, aree agricole ed edifici residenziali.</p> <p>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</p>  <p>Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale</p> <p>Art. 48  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. m) - Zone di interesse archeologico</p> <p>Art. 48  Strada romana</p>
<p>MC_09 percorso ciclabile in programmazione lungo Via Belvedere (SP 64)</p>	<p>La viabilità presenta edifici residenziali su entrambi i lati.</p>



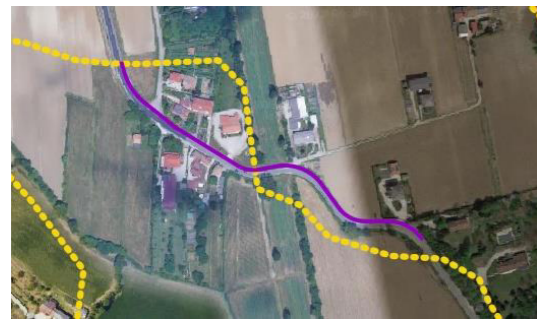


Il percorso è inserito nel PI vigente. Via Claudia Augusta, come già evidenziato nel PAT, risulta essere strada romana che genera vincolo paesaggistico ed area di interesse archeologico



**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**

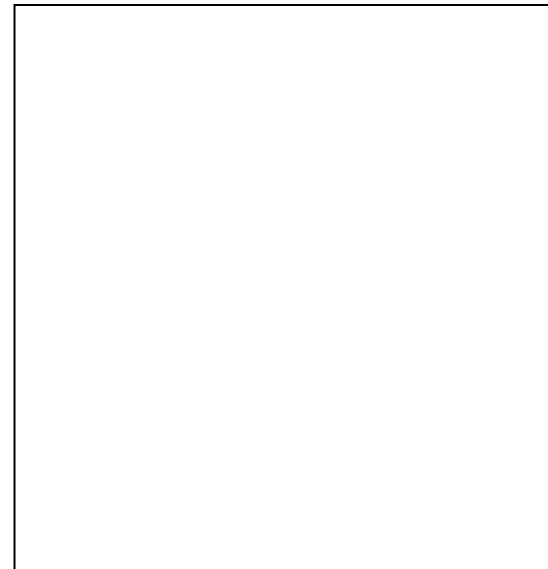


Trattasi di viabilità che presenta sia edifici residenziali che aree agricole a margine della carreggiata,

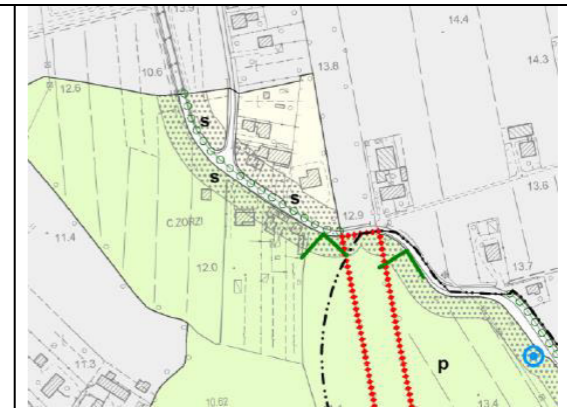


Come evidenziato nel PAT il PI riporta la fascia di rispetto da pozzo idropotabile.

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



**MC\_11 Percorso ciclabile in programmazione in Via Callalta**



**Art. 46** ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale  
**Art. 48** - - - - - Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004 (art. 10)

Il percorso corre sul lato nord ove, sul lato sud, viene anche previsto un nuovo percorso pedonale (più sopra indicato come MP\_02).

Il PI prevede il percorso



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

**MC\_12 Percorso ciclabile in programmazione in Via Friuli**

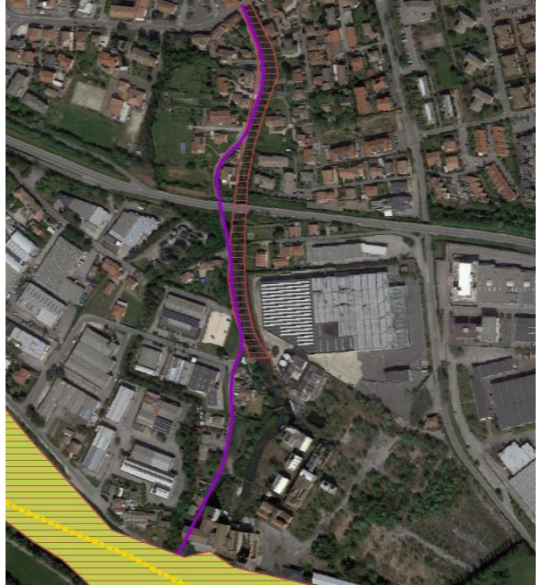



L'ambito si trova a ridosso della SR53 (sul rilevato nell'immagine successiva e presenta alberature sul lato destro) in contesto urbano. Il PUT prevede in tale ambito anche l'adeguamento del percorso pedonale (indicato precedentemente come MP\_01)




Di seguito un estratto del PI vigente che riporta il percorso


	 <p>Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale</p>
<p><b>MC_13 Percorso ciclabile in programmazione da via del Parco a Via dei Mille</b></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><b>MC_14 Percorso ciclabile in programmazione lungo Via Macello</b></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 Natura 2000 IT3240031.</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

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 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

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

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:

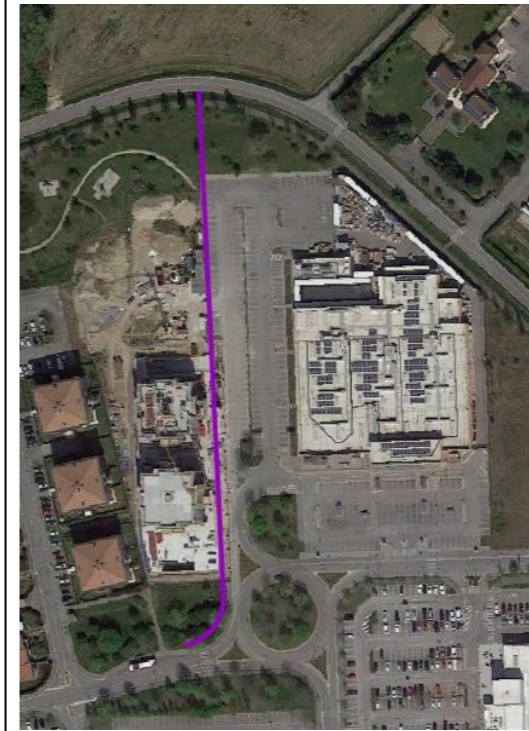
- A. Risorgive (Tav. n. 4 "Reticolo idrografico");
  - B. Specchi d'acqua (Tav. n. 4 "Reticolo idrografico");
  - C. Formazioni vegetali erbacee: molinieti, cariceti, canneti, prati, etc. (Tav. n. 32 del PA "Vegetazione reale");
  - D. Aree boscate (Tav. n. 32 del PA "Vegetazione reale") – Vegetazione 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;
- stradicare 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 specializzata.

Il percorso previsto dovrà quindi rispettare i divieti sopra riportati.

**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



Vista dalla Rotatoria



Vista della viabilità



Vista da Via Nerbon

Il percorso risulta già previsto dal PI vigente



- Art. 46 - - - - - Percorso ciclabile e/o pedonale
- Art. 50 - - - - - Elettrodotta o metanodotta

**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)



Via Pantiera risulta totalmente impermeabilizzata.



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



- 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 metanodotto
- Art. 46 ●●●●●● Viabilità primaria da valorizzare

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)



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 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

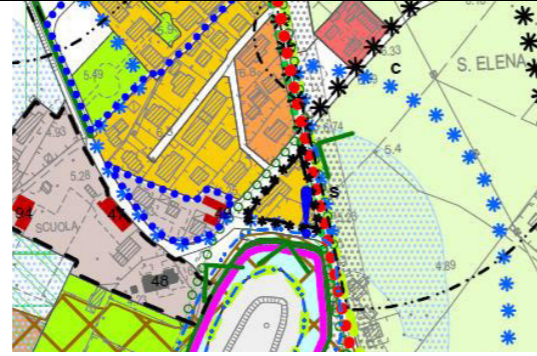


Vista da Via Duca d'Aosta verso il parcheggio

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

Il PUT prevede in tale ambito anche un Nuovo percorso pedonale lungo Via Duca d'Aosta (denominato MP\_11 precedentemente)

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



Art. 46  Percorso ciclabile e/o pedonale

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

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



MC\_21 percorso ciclabile in programmazione tra via Callalta e via Castello

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

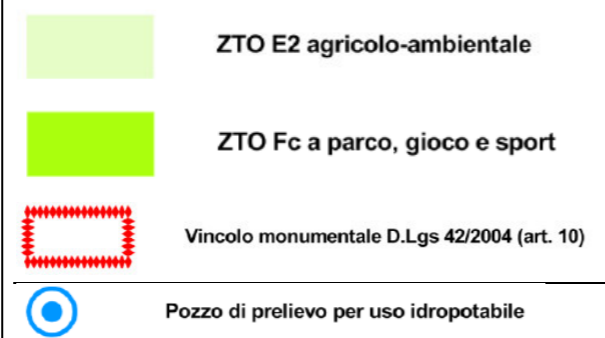
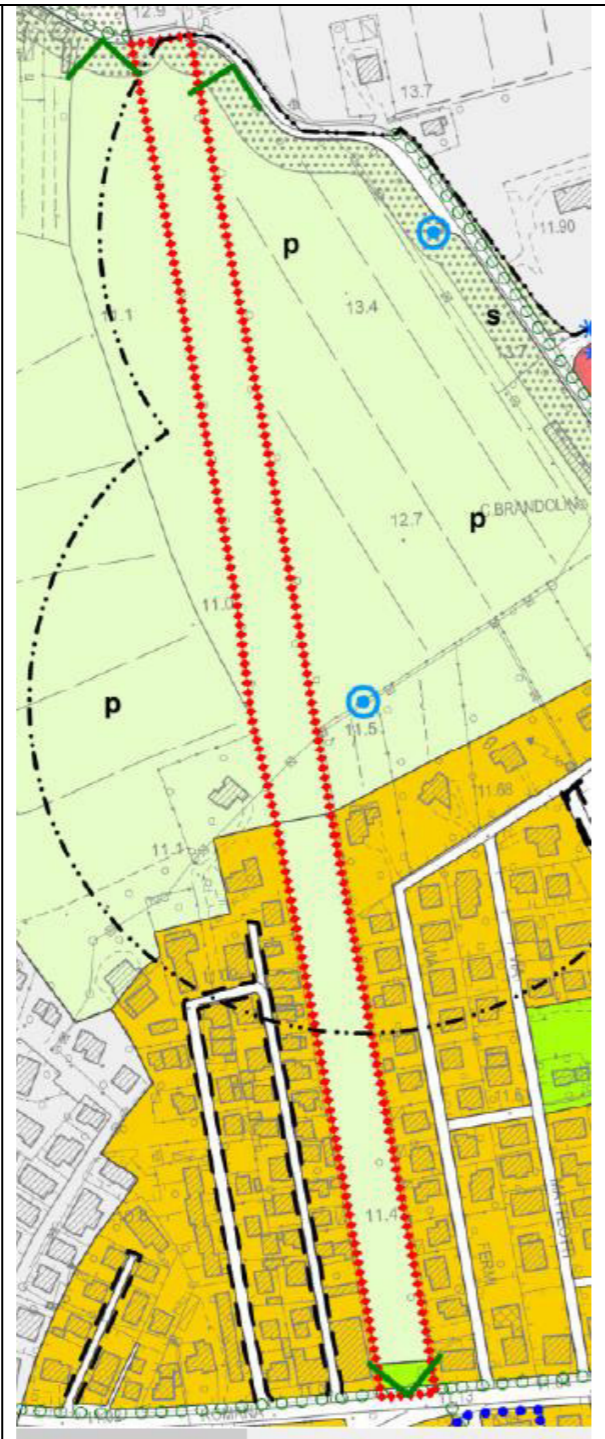


Vista da Via Callalta verso nord

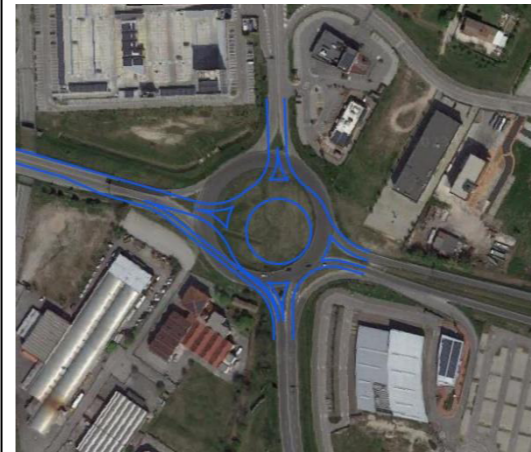
A lato un estratto del PI vigente da cui emerge il vincolo monumentale e la fascia di rispetto dal pozzo idropotabile.

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).



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

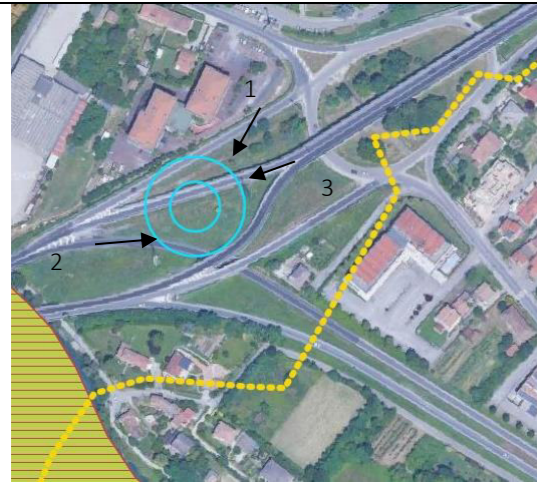
Tali indicazioni dovranno essere considerate in fase di progettazione.

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:

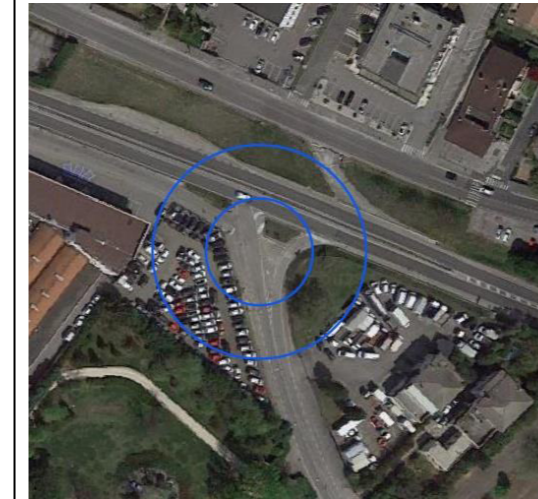


- FASCE DI RISPETTO STRADALE  
D.P.R. N. 495/1992 - D.LGS. N. 285/1992 art.25.2
- PERIMETRO DEL PARCO NATURALE REGIONALE DEL FIUME SILE  
Art. 3 NdA del P.A. art.22

Vincoli e servitù del PI di Treviso:



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



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

L'ambito di intervento è inserito in un ambito infrastrutturato.

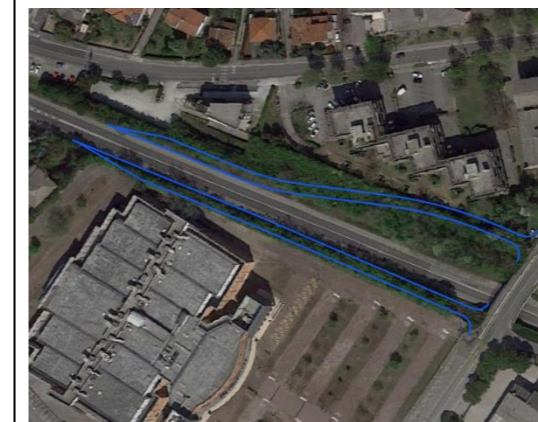


Il PI indica che si trova parzialmente entro il perimetro del Parco Naturale del Fiume Sile e in area di notevole interesse pubblico



- 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

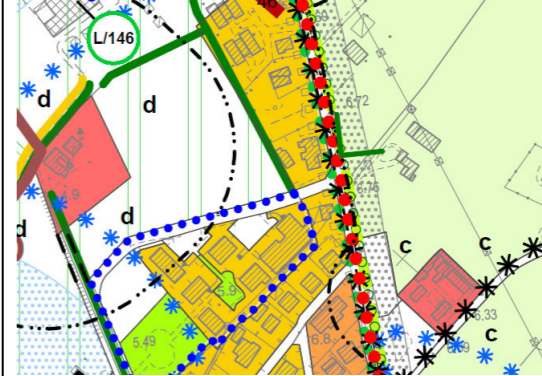
Inoltre in corrispondenza dell'intersezione viene previsto un nuovo percorso pedonale (MP\_09) ed un Percorso ciclabile in programmazione tra Via Pantiera e Via Sant'Elena (MP\_16)

**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**

**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;



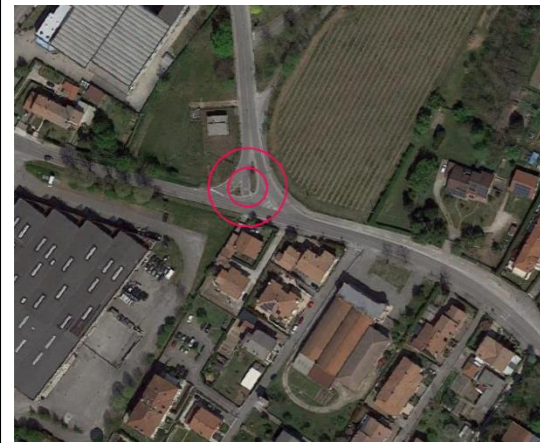
<p>- è ammessa lungo gli assi stradali l'installazione di cartelli indicatori e segnali stradali di tipo unificato, conformi al Programma di Intervento Fruibilità e quinte urbane che sarà predisposto dall'Ente Parco;</p> <p>- non è ammesso il tombinamento dei fossi laterali pertinenti il corpo stradale 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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.</p> <p>PUNTI DI ACCESSO AL PARCO SILE</p> <p>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.</p> <p>21. Nelle immediate vicinanze, ove il contesto ambientale lo consenta, potranno essere localizzate aree attrezzate per la sosta ed il tempo libero.</p> <p>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 è escluso l'uso di 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>
--

<p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- la ristrutturazione della chiusa idraulica e della passerella ciclopedonale è consentita al fine di consentire l'accessibilità e la navigabilità alle imbarcazioni a motore (house-boat);</p> <p>- 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;</p> <p>- è consentito l'adeguamento igienico-sanitario del fabbricato esistente adibito ad attività di ristorazione, fino ad un massimo 300 mc;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- negli ambiti destinati alla ricostruzione della vegetazione ripariale planiziale e al recupero dei prati mesoigrofilii (bosco dei Burci) devono essere utilizzate specie arboree, arbustive ed erbacee rigorosamente autoctone;</p> <p>- 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.</p> <p>- 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> <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 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> <p>- aree fino a 25 stalli destinati a parcheggio in zona di risorgiva;</p> <p>- 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> <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>
---

Intervento 8 – Rotatoria all’incrocio tra Via Cendon e Via Internati 1943 – 1945

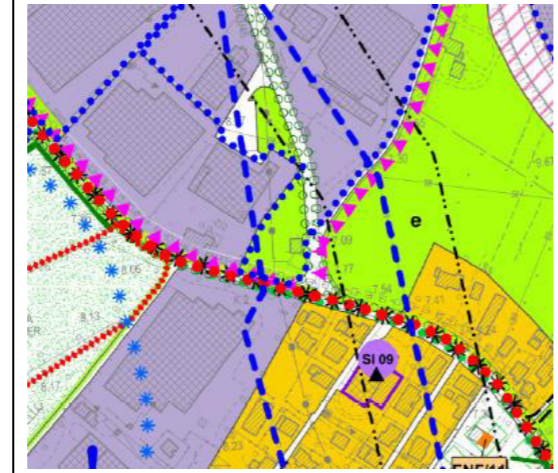
28. Le Tavv. di progetto del PI identificano l’ambito di massima dei parcheggi di previsione che dovranno essere realizzati senza interferire né interessare elementi puntuali o lineari di pregio naturalistico (siepi, grandi alberi, etc) individuati nella tavola stessa e senza interferire con la percezione 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.  
 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.

La sistemazione dell’intersezione dovrà rispettare quanto sopra indicato.



Lungo Via Internati 1943 – 1945 il PUT prevede anche un percorso ciclabile in programmazione indicato come MC\_07

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.



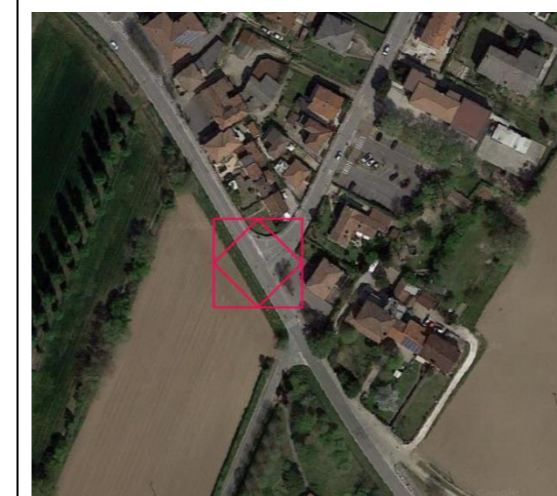
- Art. 46 ○○○○○○ Percorso ciclabile e/o pedonale
- Art. 30 ▲▲▲▲▲ Fronti attività produttive in fregio al perimetro del Parco
- Art. 50 - - - - - Elettrodotta o metanodotta
- Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile
- Art. 48 \* \* \* \* \* Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile

Intervento 9 – Sistemazione intersezione tra Via Cendon e Via San Pietro

L’ambito risulta infrastrutturato con elementi vegetazionali entro le proprietà private



Intervento 10



Il PI evidenzia a sud la presenza del Parco Naturale del Sile e l’area di notevole interesse pubblico.

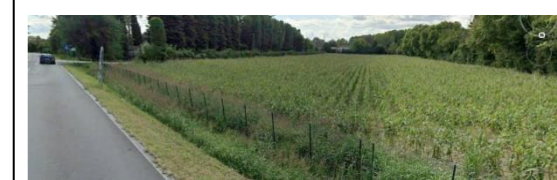


- Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile
- Art. 48 \* \* \* \* \* Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 136) - Corso del Fiume Sile

L’ambito risulta infrastrutturato con elementi vegetazionali entro le aiuole esistenti e entro le proprietà private.



Vista verso via Pantiera da Via Cendon







Vista verso il Parco Naturale del Sile

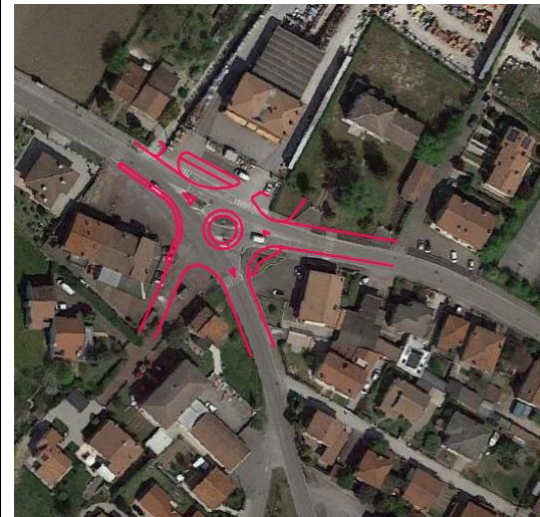
Il PI evidenzia a sud la presenza del Parco Naturale del Sile e l’area di notevole interesse pubblico oltre che i con visuali verso il parco. A destra, ma esternamente all’ambito di intervento, è presente un filare che il PI evidenzia (vedi estratto zonizzazione sotto riportato).



- Art. 56 ●●●●● Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

	<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 poggio</p> <p>Art. 33  ZTO R.ve di ripristino vegetazionale</p> <p>Art. 56  Divieto di realizzare strutture stabili fuori terra</p>
--	---

Intervento 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, l’area di notevole interesse pubblico



Art. 56  Perimetro Parco Naturale Regionale Fiume Sile

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

Intervento 12 – Sistemazione incrocio tra Via Sant’Elena e Via Ceroico








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.



Vista verso il Parco

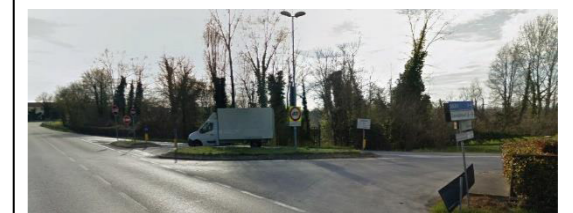


Vista verso via Ceroico e le aree rurali a nord del Parco. Di seguito un estratto della zonizzazione del PI.

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





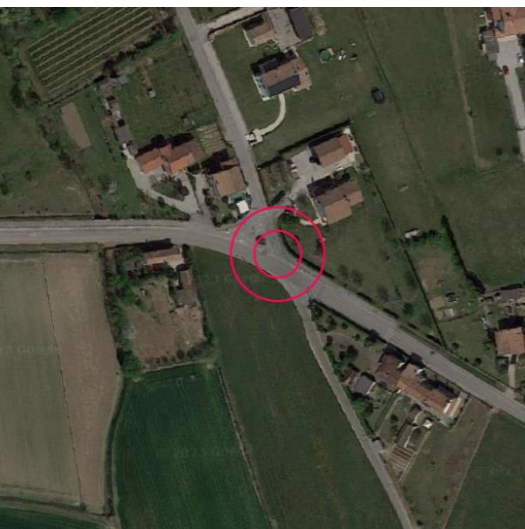






La rotatoria si inserisce in corrispondenza dell’ambito infrastrutturato. Ad est è presente il sito Natura.




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



	<p>Art. 41  Area con funzione di interesse pubblico S - Area con vocazione ludico-sportiva Fd - Area destinata ad impianti di depurazione</p> <p>Art. 43  ZTO Fb per attrezzature di interesse comune</p> <p>Art. 49  Sito di Importanza Comunitaria - SIC IT3240031 "Flume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"</p> <p>Art. 49  Zona di Protezione Speciale - ZPS IT3240019 "Flume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio"</p>
<p>Intervento 14 – Rotatoria all'incrocio tra Via Pozzetto e Via Claudia Augusta</p> 	<p>L'intervento riguarda infrastrutture esistenti in un contesto rurale con la presenza di edifici residenziali.</p>  <p>Vista da Via Pozzetto verso Via Claudia Augusta a nord.</p>  <p>Vista da via Claudia Augusta verso sud</p> <p>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.</p>  <p>Art. 48  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 (art. 142, lett. m) - Zone di interesse archeologic</p> <p>Art. 48  Strada romana</p> <p>Art. 32  Cono visuale</p>
<p>Intervento 15 – Rotatoria SR 89 all'incrocio con Via Montiron</p>	<p>L'intervento riguarda infrastrutture esistenti inserite in un contesto agricolo</p>

	 <p>Il PI indica i coni visuali da preservare</p> 
<p>Intervento 16 - messa in sicurezza dell'intersezione tra via Sant'Elena e via Cimitero</p> 	<p>L'interventi riguarda infrastrutture esistenti inserite in un contesto ad est agricolo e ad ovest urbanizzato.</p>  <p>Vista sull'intersezione. A sinistra via Cimitero, a destra via Duca d'Aosta.</p> <p>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</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><b>Art. 46</b> <span style="color: red;">.....</span> Sentiero e/o pista da PA</p> <p><b>Art. 56</b> <span style="color: blue;">!</span> Elemento detrattore del paesaggio</p> <p><b>Art. 49</b>  Sito di Importanza Comunitaria - SIC IT3240031 "Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"</p> <p><b>Art. 49</b>  Zona di Protezione Speciale - ZPS IT3240019 "Fiume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio"</p>
--	--

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.

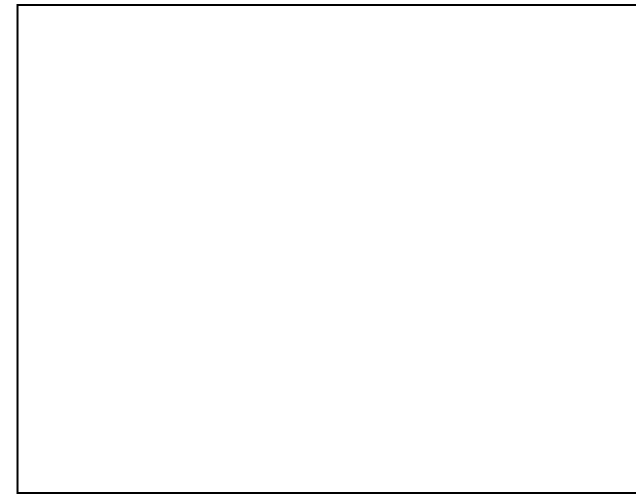


Intervento 19 - sistemazione intersezione tra via Pantiera e Via Malviste

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



**Art. 47** Fascia di rispetto stradale o ferroviaria

**TIPO VINCOLO**  
Art. 47 f - Fascia di rispetto ferroviario  
Art. 47 s - Fascia di rispetto stradale

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

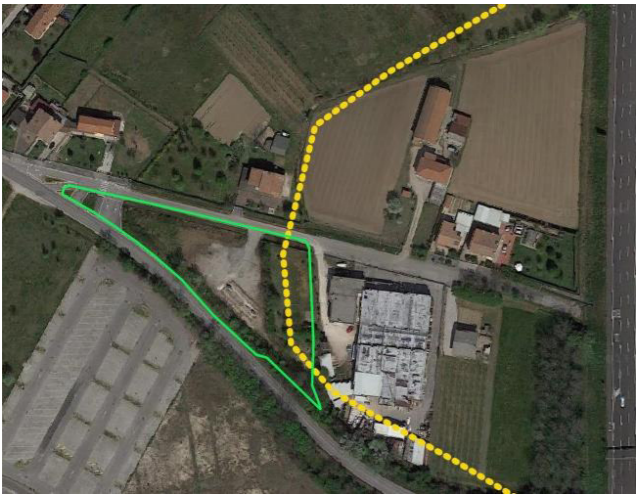



**TIPO VINCOLO**  
Art. 32 a - Fascia di rispetto allevamenti - residenze sparse  
Art. 51 c - Fascia di rispetto cimiteriale  
Art. 50 d - Fascia di rispetto depuratore  
Art. 50 e - Fascia di rispetto elettrodotto  
Art. 50 p - Fascia di rispetto pozzo

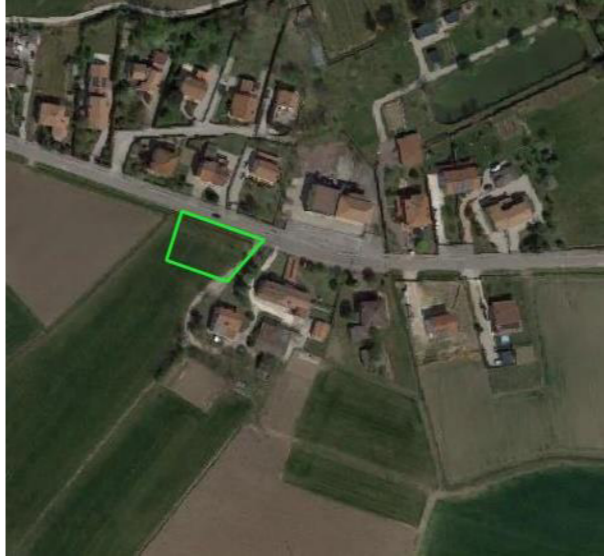

**Art. 9** Obbligo di Progetto Unitario (PU)

**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

	<p>523/1904, dal Piano Regionale di Tutela delle Acque e dal PAT.</p> <p>Il comma 4 dell'art. 94 del D. Lgs. 152/06 e smi riporta quanto segue:</p> <p>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:</p> <p>a) <u>dispersione di fanghi e acque reflue</u>, anche se depurati; [...]</p> <p>d) <u>dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade</u>. [...]</p> <p>m) <u>pozzi perdenti</u>;</p>
<p>Parcheggio n. 28 tra via Gorizia e Via Nerbon</p> 	<p>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.</p>  <p>L'area a parcheggio è presente nel PI:</p>  <p><b>Art. 45</b>  <b>ZTO Fd a parcheggio</b></p>
<p>Parcheggio n. 45 su Via Pozzetto</p>	<p>L'area riguarda un ambito ad uso agricolo inserito in un contesto parzialmente urbanizzato</p>

L'area a parcheggio è presente nel PI:



**Art. 45**  **ZTO Fd a parcheggio**

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

## 7 FASE 3 – VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELLE INCIDENZE

### 7.1 FASE 3.1 - IDENTIFICAZIONE DEGLI ELEMENTI DELLA RETE NATURA 2000

Nel territorio comunale di Silea sono presenti tre siti della Rete Natura 2000:

- Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3240019 denominata “Fiume Sile: Sile Morto e ansa a S. Michele Vecchio”
- Zona Speciale di Conservazione (ZSC/SIC) IT3240031 denominato “Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio”



Inquadramento del territorio comunale di Silea rispetto ai Siti Rete Natura 2000

#### 7.1.1 Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3240019 “Fiume Sile: Sile Morto e Ansa a S. Michele Vecchio”

Secondo quanto riportato nel Formulario Standard, il sito IT3240019 occupa una superficie di 539 ha, appartiene alla regione biogeografica continentale e presenta le seguenti classi di habitat:

N06 – Corpi d’acqua interni (acque stagnanti e correnti). Copertura 10,00%;

N07 – Torbiere stagni e paludi. Vegetazione di cinta. Copertura 30,00%;

N10 – Praterie umide, praterie di mesofite. Copertura 15,00%;

N12 – Colture cerealicole estensive (incluse le colture in rotazione con maggese regolare). Copertura 23,00%;

N14 – Praterie migliorate. Copertura 10,00%

N21 – Arboreti (inclusi frutteti, vivai, vigneti e dehesas). Copertura 10,00%;

N23 – Altri (inclusi centri abitati, strade discariche, miniere e aree industriali). Copertura 2,00%.

All’interno del Sito sono presenti seguenti habitat (\* habitat prioritario):

3260 – “Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*” – copertura 5 %;

6430 – “Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile” – copertura 6 %;

Le specie di interesse comunitario riportate nel formulario standard del Sito Natura 2000 di cui all’art. 4 della Direttiva 2009/147/CE (specie ornitiche) ed all’Allegato II della Direttiva 92/43/CEE Habitat sono:

UCCELLI	MAMMIFERI	RETTILI E ANFIBI	PESCI	INVERTEBRATI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Alcedo atthis</i>;</li> <li>• <i>Anas platyrhynchos</i>;</li> <li>• <i>Anas querquedula</i></li> <li>• <i>Ardea purpurea</i></li> <li>• <i>Ardeola ralloides</i></li> <li>• <i>Botaurus Stellaris</i></li> <li>• <i>Chlidonias niger</i></li> <li>• <i>Circus aeruginosus</i>;</li> <li>• <i>Circus cyaneus</i></li> <li>• <i>Egretta garzetta</i></li> <li>• <i>Ixobrychus minutus</i>;</li> <li>• <i>Lanius collurio</i>;</li> <li>• <i>Milvus migrans</i></li> <li>• <i>Nycticorax nycticorax</i>;</li> <li>• <i>Pandion haliaetus</i></li> <li>• <i>Porzana porzana</i></li> <li>• <i>Rallus aquaticus</i></li> <li>• <i>Remiz pendulinus</i></li> <li>• <i>Tachybaptus ruficollis</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Myotis myotis</i></li> <li>• <i>Rhinolophus ferrumequinum</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rana latastei</i></li> <li>• <i>Emys orbicularis</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Cobitis taenia</i></li> <li>• <i>Sabanejewia larvata</i>;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Austropotamobius pallipes</i></li> <li>• <i>Cerambyx cerdo</i></li> </ul>

### 7.1.2 Zona Speciale di Conservazione (ZSC/SIC) IT3240031 “Fiume Sile: Da Treviso Est a San Michele Vecchio”

Secondo quanto riportato nel Formulario Standard, il sito IT3240031 occupa una superficie di 753 ha, appartiene alla regione biogeografica continentale e presenta le seguenti classi di habitat:

- N06 – Corpi d’acqua interni (acque stagnanti e correnti). Copertura 50,00%;
- N07 – Torbiere stagni e paludi. Vegetazione di cinta. Copertura 10,00%;
- N10 – Praterie umide, praterie di mesofite. Copertura 5,00%;
- N12 – Colture cerealicole estensive (incluse le colture in rotazione con maggese regolare). Copertura 22,00%;
- N14 – Praterie migliorate. Copertura 5,00%;
- N21 – Arboreti (inclusi frutteti, vivai, vigneti e dehesas). Copertura 10,00%;
- N23 – Altri (inclusi centri abitati, strade discariche, miniere e aree industriali). Copertura 2,00%;

All’interno del Sito sono presenti seguenti habitat (\* habitat prioritario):

- 3260 – “Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculus fluitantis e Callitricho-Batrachion” – copertura 10 %;
- 6430 – “Bordure planiziali, montane e alpine di megafornie idrofite” – copertura 10 %;

Le specie di interesse comunitario riportate nel formulario standard del Sito Natura 2000 di cui all’art. 4 della Direttiva 2009/147/CE (specie ornitiche) ed all’Allegato II della Direttiva 92/43/CEE Habitat sono:

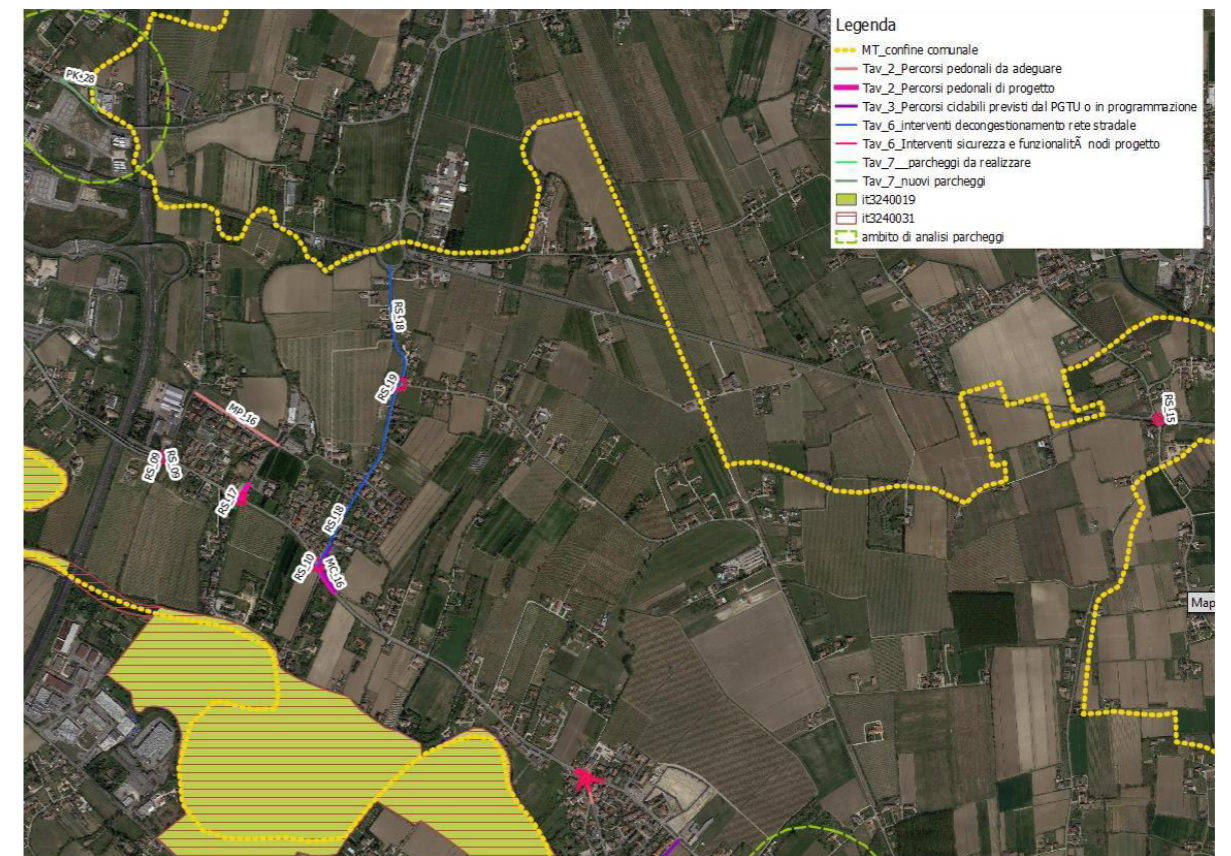
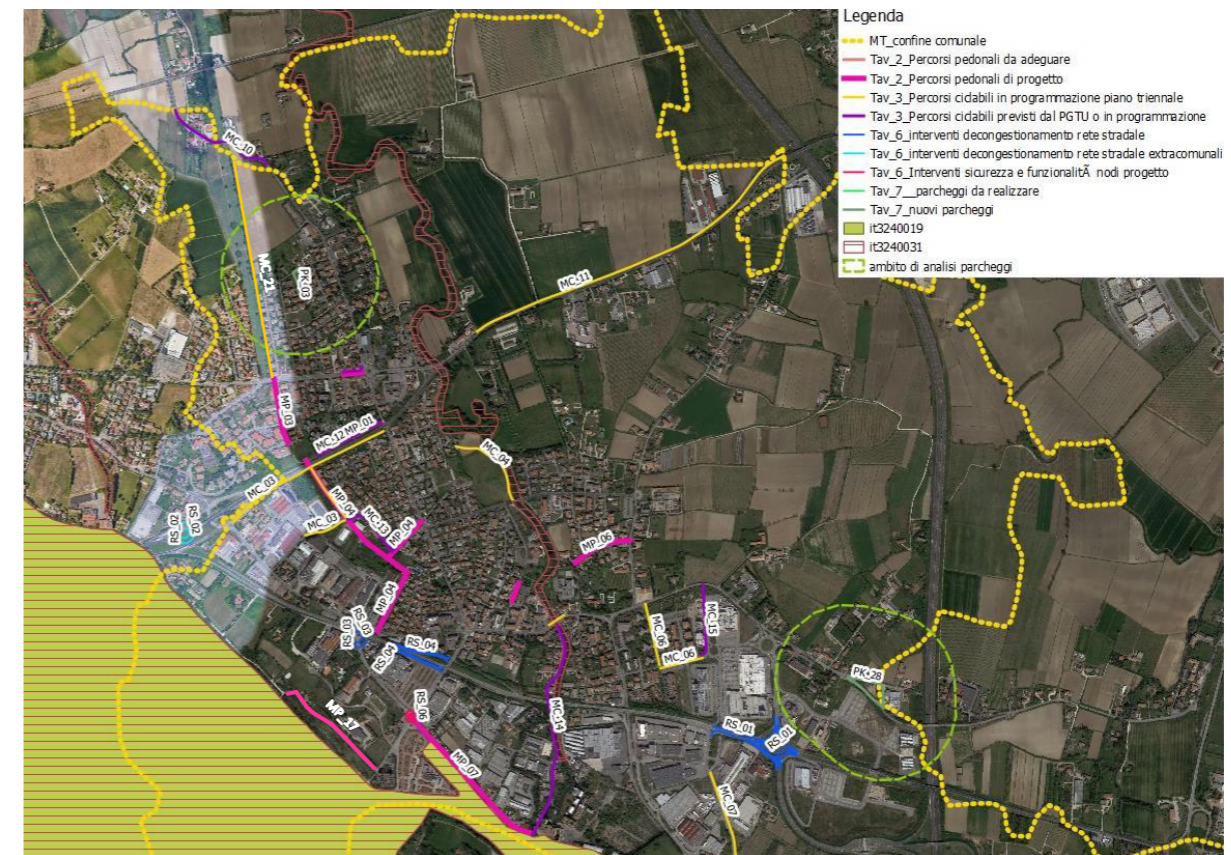
UCCELLI	MAMMIFERI	RETTILI E ANFIBI	PESCI	INVERTEBRATI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Alcedo atthis;</i></li> <li>• <i>Anas querquedula</i></li> <li>• <i>Ardea purpurea</i></li> <li>• <i>Ardeola ralloides</i></li> <li>• <i>Botaurus Stellaris</i></li> <li>• <i>Chlidonias niger</i></li> <li>• <i>Circus aeruginosus;</i></li> <li>• <i>Circus cyaneus</i></li> <li>• <i>Egretta garzetta</i></li> <li>• <i>Ixobrychus minutus;</i></li> <li>• <i>Lanius collurio;</i></li> <li>• <i>Milvus migrans</i></li> <li>• <i>Nycticorax nycticorax;</i></li> <li>• <i>Pandion haliaetus</i></li> <li>• <i>Porzana porzana</i></li> <li>• <i>Remiz pendulinus</i></li> <li>• <i>Tachybaptus ruficollis</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Myotis myotis</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rana latastei</i></li> <li>• <i>Emys orbicularis</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Cobitis taenia</i></li> <li>• <i>Sabanejewia larvata;</i></li> <li>• <i>Lethenteron zanandrei</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Austroptamobius pallipes</i></li> <li>• <i>Cerambyx cerdo</i></li> </ul>

### 7.1.3 Ambito di analisi: habitat e specie di interesse comunitario

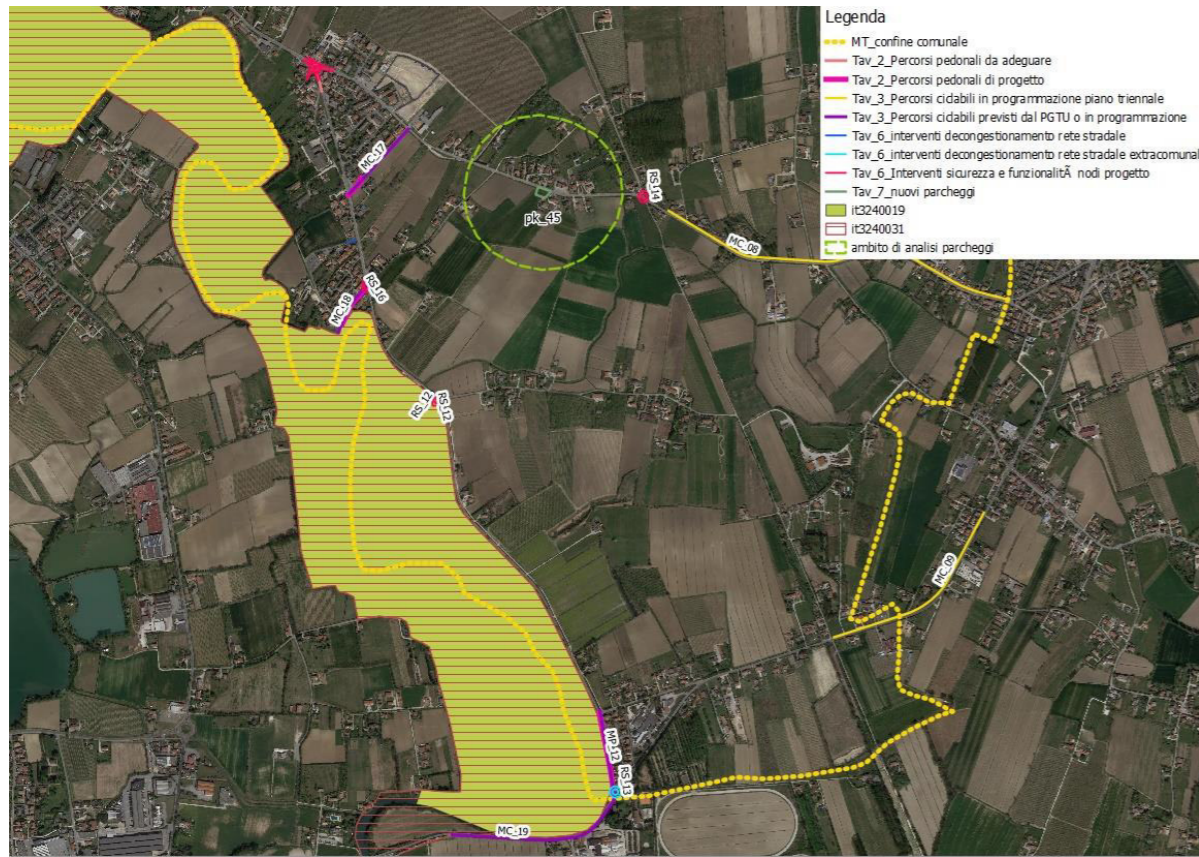
L’ambito di analisi è stato calcolato a partire dai limiti spaziali individuati precedentemente.

Si riportano di seguito alcuni estratti del territorio comunale con gli ambiti di analisi.

Si evidenzia come gli interventi non vengono individuati dal piano con areali precisi e pertanto risulta necessario effettuare delle approssimazioni.







Habitat all. I Direttiva 92/43/CEE presenti in IT3240031		
Formulario		
COD	Denominazione	Pres.
3260	Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculus fluitantis e Callitricho-Batrachion” – copertura 5 %;	no
6430	Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile” – copertura 6 %;	no
Cartografia degli Habitat Regione Veneto		
91E0	Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	no
6410	Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia)	no

**PRESENZA DI HABITAT NELL’AMBITO DI ANALISI**

Habitat all. I Direttiva 92/43/CEE presenti in IT3240019		
Formulario		
COD	Denominazione	Pres.
3260	Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculus fluitantis e Callitricho-Batrachion” – copertura 5 %;	no
6430	Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile” – copertura 6 %;	no
Cartografia degli Habitat Regione Veneto		
6410	Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia)	no
91E0	Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	no

**PRESENZA DI SPECIE NELL’AMBITO DI ANALISI**

Vengono considerate tutte le specie riportate nei formulari standard dei Siti Natura 2000 di cui all’art. 4 della Direttiva 2009/147/CE (specie ornitiche) ed all’Allegato II della Direttiva 92/43/CEE Habitat.

Si è ritenuto superfluo considerare anche le altre “specie importanti” di flora e fauna riportate nel formulario, in quanto quelle considerate svolgono a tutti gli effetti la funzione di specie “ombrello”<sup>1</sup> anche per le altre; tutelando infatti tali specie ed i loro habitat di specie, se ne tutelano indirettamente molte altre. L’utilizzo di specie ombrello come specie target permette di ottenere infatti interventi più focalizzati, efficaci e monitorabili (Roberge & Angelstam 2004).

Nelle successive fasi valutative si farà pertanto riferimento alle specie potenzialmente presenti all’interno degli ambiti di influenza, per le quali verrà verificata la vulnerabilità ed in seguito la significatività degli effetti del piano.

<sup>1</sup> Si definisce “specie ombrello” una specie la cui conservazione ha benefici sull’intero habitat.

Specie di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE

IT3240019	IT3240031	Gruppo	COD	Nome scientifico	Esigenze ecologiche e distribuzione della specie	Potenziale presenza nell'ambito di analisi
x	x	B	A021	<i>Botaurus stellaris</i> <b>Tarabuso</b>	Il Tarabuso frequenta quasi esclusivamente le zone umide, da quelle minori come le scoline e i campi coltivati, fino ai canneti che bordano il corso dei principali fiumi del Veneto, nonché quelli che ricoprono ampie aree lagunari costiere. Lungo il corso dei fiumi spesso si accontenta dalla copertura offerta da pochi metri di canneto e talvolta anche di saliceto, purchè non siano disturbati dalle attività dell'uomo. Per le riproduzioni l'habitat elettivo di questa specie è costituito in primo luogo dal fragmiteto e dalle altre associazioni vegetali che si accompagnano a questo come il tifato, il marisceto e il giuncheto. Naturalmente a queste si devono associare anche le opportune risorse trofiche che fanno da elemento attrattore.  Costruisce il nido a livello del terreno, nel folto del canneto e vi depone di solito 5-6 uova. Il nido è costituito da una piccola piattaforma di foglie di piante palustri nascosto nel folto della vegetazione, dove vengono deposte da 3 a 6 uova verde-bruno tra marzo, nelle aree meridionali, e maggio, nei territori settentrionali. La schiusa, asincrona, avviene mediamente dopo 25 giorni di incubazione e i pulcini, capaci di muoversi dal nido dal quindicesimo giorno dalla schiusa, si involano intorno al cinquantesimo.	si
x	x	B	A022	<i>Ixobrychus minutus</i> <b>Tarabusino</b>	In Italia la specie è nidificante e migratrice, sporadicamente svernante. Si trova nelle zone umide con vegetazione densa, sulle rive dei fiumi e degli stagni. Durante l'inverno o nel periodo migratorio si può osservare sul litorale marino. Si nutre di insetti, piccoli pesci, anfibi.  La deposizione ha luogo tra la metà di maggio e giugno. Le 5-6 uova sono deposte ad intervalli di un giorno l'una dall'altra e la schiusa è sincrona, per cui i pulcini della nidata mostrano un diverso grado di sviluppo. I pulcini rimangono nel nido per poco meno di tre settimane e nelle sue vicinanze per un'ulteriore decina di giorni.	no
x	x	B	A023	<i>Nycticorax nycticorax</i> <b>Nitticora</b>	Specie migratrice e nidificante, parzialmente svernante. Nel periodo riproduttivo la Nitticora frequenta una grande varietà di zone umide, prediligendo aree ricche di vegetazione acquatica e rive boschive di fiumi, laghi, torrenti, lagune, stagni. Inoltre frequenta marcite, paludi, aree fortemente antropizzate, cercando le proprie prede nei pascoli, nelle risaie, nelle riserve di pesca e lungo i canali d'irrigazione. Durante le migrazioni la si può incontrare anche sulle coste marine e nell'entroterra lontano da aree umide. Gradisce la presenza di cespugli ed alberi ( <i>Salix</i> , <i>Alnus</i> ), nidificando anche in boschi asciutti, boschi misti, pioppeti e boschi di robinia ( <i>Robinia pseudacacia</i> ). Nel periodo non riproduttivo, i pochi individui che hanno svernato nel nostro Paese hanno occupato come dormitorio diurno piccole porzioni di bosco naturale, in genere prossime a corsi d'acqua.  Nidifica su formazioni arboree ripariali di varia tipologia (pioppeti, saliceti, ontanete), generalmente di dimensioni superiori a 1 ettaro. Edifica il nido sugli alberi o, in mancanza di vegetazione arborea, tra i canneti ed altri tipi di vegetazione emergente. Il periodo riproduttivo va da aprile a luglio. In genere sono 2-3 uova e i giovani lasciano il nido dopo 40-50 giorni.	si
x	x	B	A024	<i>Ardeola ralloides</i> <b>Sgarza ciuffetto</b>	E' una specie tipica delle zone umide lagunari costiere. La maggior parte delle nidificazioni avvengono all'interno delle aree vallive, in aree poco disturbate e ricche di risorse trofiche. Al di fuori del periodo riproduttivo frequenta anche altri ambienti umidi come il corso del fiume Piave, Sile e Po, ma sempre in zone marginali dove il flusso della corrente è molto lento e dove gli è permesso di sostare sopra la vegetazione galleggiante. In Veneto le nidificazioni negli ultimi due decenni sono state rilevate soprattutto nelle aree lagunari costiere comprese nelle province di Venezia e Rovigo. Fino agli anni '80 però nidificava anche in provincia di Treviso, lungo il corso del Sile dove attualmente si osserva molto più di rado in periodo migratorio.  Come gli altri ardeidi gregari si riproduce normalmente in "garzaie" miste ubicate presso paludi, stagni, praterie allagate e soprattutto risaie. S'installa per ultimo nella colonia e predilige la vicinanza della Nitticora e della Garzetta. I nidi piuttosto rudimentali sono posti un poco in disparte e costruiti ad altezze variabili tra i 2 ed i 5 metri ed anche più. A partire dalla	no

					metà di maggio vengono deposte di solito da 4 a 6 uova blu-verdastre chiare (mm 39x 28, gr 16) che schiudono dopo 22-24 giorni. L'incubazione e l'allevamento sono compito d'entrambi i genitori ed i piccoli sono in grado di compiere i primi voli solo dopo un mese di vita.	
x	x	B	A026	<i>Egretta garzetta</i> <b>Garzetta</b>	La Garzetta frequenta per lo più ambienti umidi, con acque fresche e poco profonde, sia dolci, sia salate. La si osserva sulle rive di fiumi e laghi, in marcite, risaie, aree irrigate, spiagge sabbiose, occasionalmente in campi asciutti e pascoli, fossati e fossi al margine di coltivi. Nel periodo riproduttivo nidifica in boschi igrofilii, soprattutto ontaneti ( <i>Alnus glutinosa</i> ) di medio fusto, non troppo estesi, oppure su salici a portamento arbustivo ( <i>Salix caprea</i> ). Talvolta occupa boschi misti ( <i>Robinia pseudacacia</i> , <i>Quercus spp.</i> , <i>Populus spp.</i> , <i>Carpinus spp.</i> , <i>Pinus spp.</i> ), su terreni asciutti. In alcune zone (Laguna di Venezia, Puglia, Sardegna) i nidi vengono collocati anche nei canneti ai margini delle paludi. Nel periodo invernale vengono prevalentemente frequentate zone paludose, lagune costiere con acqua salmastra e saline.  La tutela dei siti riproduttivi è di fondamentale importanza per la specie. Il corteggiamento (da fine marzo a fine aprile) e la costruzione del nido, costruito con rami secchi e canne su alti pioppi, salici, o alberi ad alto fusto ma anche grossi cespugli, impegna entrambi i genitori. L'incubazione, in media 4 massimo 6 uova di colore verde-bluastro, dura da fine aprile a fine maggio e i pulcini rimangono nel nido da metà maggio a fine giugno (in media 40 gg.). In un anno viene deposta un'unica covata.	no
x	x	B	A029	<i>Ardea purpurea</i> <b>Airone rosso</b>	L'airone rosso è una specie migratrice che sverna in Africa a sud dell'Equatore. In Europa nidifica nei Paesi del Mediterraneo e nell'Europa centrale. Frequenta le zone umide caratterizzate da acque stagnanti o a corso lento e ricche di vegetazione. In Veneto è presente quasi esclusivamente in periodo riproduttivo. In periodo riproduttivo nidifica soprattutto all'interno delle zone umide dominate dalle vaste estensioni di canneto; l'area di alimentazione si estende anche agli ambienti agrari, lungo le scoline, alle ex cave dismesse, alle barene lagunari, etc.  Il periodo riproduttivo va da aprile a giugno, con un anticipo di circa 3 settimane per l'Europa meridionale rispetto all'Europa centrale. Forma colonie. Il sito di nidificazione è scelto dal maschio, su ciuffi di canne morte (principalmente Typha) in aree di denso canneto oppure su alberi e cespugli; il nido viene costruito ad un'altezza di 0.5-1 metri a breve distanza dall'acqua. In alcune circostanze il nido può essere costruito su alberi, fino ad una quota di 25 m. La deposizione delle uova ha luogo in aprile-maggio. Le uova sono deposte in un'unica nidata di 4-5 unità. L'incubazione dura per 25-30 giorni. I giovani sono in grado di abbandonare il nido dopo 15 giorni dalla nascita; sono in grado di volare all'età di 45-50 giorni e si rendono indipendenti a circa due mesi	si
x	x	B	A073	<i>Milvus migrans</i> <b>Nibbio bruno</b>	In Veneto il nibbio bruno si riproduce in tutte le province settentrionali dimostrando una forte preferenza per le aree pedemontane caratterizzate dalla presenza di fiumi e laghi di diversa entità. Nella provincia di Treviso è insediato esclusivamente nell'area pedemontana. Le aree riproduttive si trovano sui versanti sovrastanti la Val Lapisina, il Lago Morto, il Lago di Nove e quello più piccolo del Restello. L'areale segue a sud tutti i versanti meridionali dei gruppi montuosi compresi tra il Col Visentin ed il Monte Cesen per arrivare fino alla valle del Piave dove si trova attualmente la maggiore concentrazione di coppie nidificanti. Le osservazioni più meridionali, lungo i colli di Conegliano fino al Montello, potrebbero essere imputabili ad individui erratici oppure ad esemplari nidificanti nelle zone montane citate in precedenza.  Vive preferibilmente vicino a distese d'acqua dolce come laghi, stagni, grandi fiumi, ecc., in pianure e colline con boschi o rocce (dove nidifica) alternati a spazi aperti (dove si alimenta). Ispezionando, tra dieci e cento metri d'altezza, pascoli, praterie e campi coltivati ed altri ambienti aperti, è tra i primi necrofagi a reperire carogne; le sue abitudini spaziane la portano abitualmente a frequentare le discariche e le zone fluviali dove si accumulano rifiuti.	si
x	x	B	A081	<i>Circus aeruginosus</i> <b>Falco di palude</b>	Specie migratrice, sedentaria nidificante e svernante; in periodo riproduttivo è presente soprattutto nelle zone umide costiere dell'Alto Adriatico e della Pianura Padana. È una specie tipica di una varietà di zone umide. Predilige	si

				specchi d'acqua naturali o artificiali con formazioni continue di elofite ( <i>Phragmites</i> , <i>Typhetum</i> ) con rada vegetazione arborea.  In Veneto i territori maggiormente vocati sono rappresentati dalle zone umide costiere e in misura minore da quelle presenti nell'entroterra. In generale le aree di canneto rappresentano gli unici siti di ricovero e di nidificazione.  Fuori del periodo riproduttivo frequenta vari ambienti aperti, dagli ampi canneti alle brughiere, ai campi agricoli, nei tipici habitat di alimentazione delle altre specie congeneri.  Depone le uova tra fine marzo e maggio; una covata l'anno. Nido: nei canneti o in altra simile vegetazione palustre e, a volte, tra erbe alte e nei campi di cereali. Uova: in genere 3-5. Cova: circa 35 giorni. L'incubazione è effettuata soprattutto dalla femmina. Cure parentali: i pulcini sono nidicoli e rimangono nel nido per 35-40 giorni. I giovani raggiungono l'indipendenza all'età di circa 70 giorni.		
x	x	B	A082	<i>Circus cyaneus</i> <b>Albanella reale</b>	L'ambiente che predilige è costituito dalle aree aperte di grande estensione dominate da prati, pascoli, coltivazioni foraggere, campi arati o in cui sono stati lasciati a terra stocchi di mais. In genere frequenta sia le aree di pianura, sia le quote più elevate dove dominano le praterie. E' spesso presente anche nelle zone umide lagunari, dove sorvola i canneti alla ricerca di prede che cattura quasi sempre al volo. Le aree particolarmente vocate sono rappresentate dalle aree aperte, con vegetazione rada oppure poco sviluppata. Non ama le aree boschive dove non riesce a mettere in pratica le sue tecniche di volo, ma le frequenta solo come sito di ricovero notturno. Durante l'inverno frequenta ampiamente i coltivi, quali campi arati o pascoli bradi e dune sabbiose o zone umide in genere. La frequentazione degli habitat è legata alla disponibilità di prede legate a terreni aperti; indipendentemente da ciò non discrimina tra ambienti aperti e indisturbati e aree ad utilizzo agricolo intensivo. Sfavorisce terreni montagnosi, foreste e gruppi di alberi maturi, densa vegetazione acquatica e ampi specchi d'acqua.  In Italia, a parte casi sporadici ed irregolari di nidificazione in alcuni siti continentali e della Toscana, è da considerarsi migratrice regolare e svernante. In Veneto sverna in buona parte della regione ma con un numero di individui sempre molto basso e allo stesso tempo esibisce una ampia mobilità.	si
x	x	B	A094	<i>Pandion haliaetus</i> <b>Falco pescatore</b>	L'habitat naturale del Falco Pescatore è rappresentato da zone caratterizzate dalla presenza di grandi distese d'acqua, sia dolce che salmastra, dove riesce a trovare con facilità il cibo e gli alberi su cui rifugiarsi. Si trova principalmente nei pressi di lagune, stagni e laghi artificiali dove, però, è presente anche una fitta vegetazione. Sceglie accuratamente dove costruire il nido che, quasi sempre, si trova in zone costiere marine rocciose, su piccole isole e su spuntoni di rocce. Essendo una specie migratoria sverna in zone lagunari e in stagni.  Il periodo degli accoppiamenti va da aprile a giugno, quando il maschio e la femmina preparano il nido con erbe, alghe e rametti. Il nido non viene abbandonato, ma, viene usato per più di una covata. Viene riparato ogni volta e dopo alcuni anni raggiunge dimensioni enormi. I nidi vengono costruiti su alberi, vicino a laghi e stagni. La femmina depone di solito dalle 2 alle 4 uova, di colore bianco giallastre. La cova spetta alla femmina, mentre il maschio si occupa di procurare da mangiare. L'incubazione dura circa 35 giorni.	no
x	x	B	A119	<i>Porzana Porzana</i> <b>Volturno</b>	L'habitat preferito risultano paludi, acquitrini, aree umide o allagate ai margini dei fiumi, laghi ricchi di vegetazione e con scarso ricambio idrico. Nei pressi dell'acqua costruisce il nido - intrecciando abilmente foglie e altri residui vegetali - e ricerca il cibo, costituito prevalentemente da piccole larve, insetti, occasionalmente semi.  In Italia e nel Veneto è migrante regolare, svernante irregolare, nidificante localizzata. Nidifica in ambienti boscosi aperti.  Nidifica nelle zone umide, preferendo le aree con acque dolci poco profonde circondate da erbe fitte, carici e giunchi. Si incontra anche in prati umidi, fossi, stagni e fiumi a corso lento.	no

					La specie si reca nei territori di svernamento verso la metà di luglio e riappare nei siti di nidificazione europei in aprile. Nel mese di agosto, gli esemplari immaturi spesso interrompono la migrazione per effettuare la muta, processo che rende loro incapaci di volare per circa tre settimane. Le coppie riproduttrici di volturno sono monogame, ma solo per la durata della stagione di nidificazione. Il nido viene costruito in prossimità dell'acqua, tra la fitta vegetazione o in un arbusto. Le uova, in numero di 8-12, si schiudono dopo circa 18 giorni. I pulcini, ricoperti di piumino nero, divengono capaci di badare a sé stessi dopo pochi giorni, e vengono accuditi dagli adulti solamente fino a quando non sono schiuse tutte le uova della covata. Si involano dopo circa 50 giorni.	
x	x	B	A197	<i>Chlidonias niger</i> <b>Mignattino comune</b>	Pianure a bassa quota, ricche di acqua, sono il suo habitat prediletto. Predilige acque dolci, occasionalmente salmastre, piuttosto profonde e non circondate da terreni scoscesi o troppo ricchi di vegetazione d'alto fusto. Piccoli stagni, laghi, fossi e canali con ricca vegetazione acquatica, anse di fiumi, paludi, prati allagati sono il luogo ideale in cui costruire il nido, mentre paludi costiere, foci di fiumi o acque salmastre sono frequentati solamente al di fuori del periodo di nidificazione.  Nidifica nelle risaie. Il nido viene costruito su vegetazione galleggiante o emergente; aree particolarmente idonee alla nidificazione sono le risaie, anche se al momento in Veneto la specie è solo migratrice regolare. La nidificazione della specie in Veneto al momento appare improbabile. L'areale di nidificazione della specie in Italia è localizzato in Pianura Padana occidentale.	no
x	x	B	A229	<i>Alcedo atthis</i> <b>Martin pescatore</b>	La specie è legata alle zone umide quali canali, fiumi, laghi di pianura o collina. Altra condizione essenziale, in periodo riproduttivo, è l'accesso a banchi di terra o sabbia ove costruire il nido a tunnel. Fuori del periodo riproduttivo la disponibilità ad ampliare l'habitat aumenta notevolmente. Si incontra anche lungo i fossi con acqua poco profonda e si spinge alla ricerca di cibo anche in canali urbani, a ridosso di abitazioni.  L'accoppiamento ha luogo a fine marzo o ai primi di aprile, periodo in cui la coppia si mette alla ricerca di un luogo adatto alla nidificazione. Il nido, di solito, è situato su di un cunicolo scavato in argini sabbiosi, e richiede il lavoro di entrambi i coniugi per circa tre settimane. La stessa cavità viene riutilizzata per vari anni di seguito, ma l'abbandona appena si accorge che ha subito qualche modificazione.  Nel nido vengono deposte, tra la fine di aprile e i primi giorni di maggio, 6 o 7 uova dalle quali sgusciano dopo circa quindici giorni i piccoli che vengono nutriti da entrambi i genitori.	no
x	x	B	A338	<i>Lanus collurio</i> <b>Averla piccola</b>	Specie ecotonale, tipica di ambienti aperti cespugliati o con alberi sparsi. L'ambiente di riproduzione risulta costituito da zone coltivate o incolte. Indispensabile appare la presenza di posatoi naturali o artificiali (arbusti, fili aerei, paletti di recinzione) utilizzati per gli appostamenti di caccia. È anche presente, a basse densità, in rimboschimenti giovani di pini o betulle ed in torbiere con abbondanza di cespugli.  Il periodo riproduttivo va dai primi di maggio a fine luglio. Il nido viene posto solitamente a moderata altezza, in arbusti o alberelli densi; vengono preferite specie differenti a seconda dei contesti, ma generalmente l'averla sceglie cespugli folti, spesso spinosi, oppure giovani alberi di conifere. Il nido è composto da steli d'erba o arbusti, foglie e steli di canne, radici, erba, licheni e spesso materiale vario tra cui carta, capelli, fili, lana, cotone, ecc. L'incubazione dura 12-16 giorni ed è svolta essenzialmente dalla femmina. La schiusa delle uova è asincrona e richiede fino a 4 giorni. I giovani vengono nutriti e accuditi da entrambi i genitori e coperti tutto il giorno e tutta la notte per i primi giorni di vita. Impiegano 11-20 giorni prima di giungere all'involo (Cramp & Perrins, 1993).	si
x	x	B	A004	<i>Tachybaptus ruficollis</i> <b>Tuffetto comune</b>	Specie sedentaria e migratrice; nidifica nella fascia temperata dell'Europa e dell'Asia e sverna in Africa e nelle regioni mediterranee. In Italia si riproduce con una popolazione di qualche migliaio coppie, ma è comune anche come migratrice e svernante.  Per nidificare frequenta zone umide d'acqua dolce, anche di ridotta estensione, bordate da vegetazione palustre emergente, generalmente sotto i 500 metri di altitudine. Durante lo svernamento si incontra anche in acque salmastre, in mare e in laghetti urbani.	no

x		B	A053	<i>Anas platyrhynchos</i> <b>Germano reale</b>	Vive in paludi, stagni, fiumi, laghi e canali e, grazie alla sua grandissima adattabilità, si accontenta anche dei laghetti dei parchi o dei giardini. Nidifica in zone umide costiere o interne di varia natura.  Il corteggiamento e la costruzione del nido si verificano da inizio marzo a inizio aprile. Il periodo di incubazione va invece da inizio aprile a inizio maggio e i pulcini rimangono nel nido fino a tutto giugno.	no
x	x	B	A055	<i>Anas querquedula</i> <b>Marzaiola</b>	Frequenta le zone umide aperte anche di piccole dimensioni, con acque dolci e bassi fondali, ed evita quelle troppo chiuse dalla vegetazione arborea; durante la migrazione sosta per brevi periodi anche in mare non distante dalla costa.  Il nido piuttosto rudimentale viene predisposto dalla femmina non lontano dall'acqua in una depressione del terreno foderata di erbe. Nell'anno compie una sola covata e la deposizione ha luogo solitamente dopo la metà di aprile e si protrae fino a metà giugno. La femmina da sola cova per 21-23 giorni le 8-9 uova deposte e accudisce la prole. L'incubazione inizia con la deposizione dell'ultimo uovo, cosicché la schiusa è sincrona. I pulcini sono precoci e nidifughi, sono completamente impiumati all'età di 35-40 giorni e diventano indipendenti più o meno alla stessa età.	no
x		B	A118	<i>Rallus aquaticus</i> <b>Porciglione</b>	Specie distribuita come nidificante in Europa, Africa nord-occidentale ed Asia. In Italia è stazionario e nidificante. Le popolazioni migratrici sono di passo in ottobre-novembre e in aprile. Frequenta folti canneti e giuncheti di specchi d'acqua, fiumi, fossi, paludi. Nidifica in zone umide d'acqua dolce.  La stagione riproduttiva inizia in aprile e si protrae fino a luglio. Il nido di steli di giunco e canna viene costruito nel fitto della vegetazione palustre, in prossimità della terra, dove l'acqua è bassa. La femmina depone da 5 a 10 uova, che sono incubate per 19-20 giorni. Il maschio assolve il compito di portare il cibo alla compagna nel nido, sostituendola nella cova solo per brevi intervalli di tempo. I pulcini lasciano presto il nido e nei primi giorni assumono il cibo esclusivamente dai genitori, che cessano di imbeccarli all'età di due settimane; a 7-8 settimane di età si rendono indipendenti. In genere compie due covate all'anno.	no
x	x	B	A336	Remiz pendolinus <b>Pendolino</b>	Vive bene negli ambienti umidi, nelle paludi, nei canneti e fra la vegetazione ripariale di fiumi e canali, dove costruisce un caratteristico nido.  Il periodo di nidificazione (secondo il Calendario riproduttivo dell'avifauna della Regione Veneto dell'Associazione Faunisti Veneti) coinvolge il periodo che va dai primi di aprile a tutto agosto. Il nido è costruito generalmente vicino all'acqua, con fibre animali o vegetali, brandelli di ragnatele e semi piumati di piante, soprattutto acquatiche, è fatto a forma di fiasco pendente e con un'apertura rivolta verso il basso, sospeso ad un ramo (generalmente di salice, vicino all'acqua). Viene imbottito con pappi di salice e pioppo, e quando il lavoro è terminato il maschio scava un'apertura laterale che immette in un corridoio a pareti elastiche, che si richiudono dopo il suo passaggio, impedendo in tal modo l'ingresso ad eventuali predatori. La femmina depone da aprile a maggio 5 - 8 uova di colore bianco. La cura delle uova, a totale carico della femmina, dura circa 14 giorni. I piccoli, nutriti principalmente dalla femmina, rimangono nel nido per circa 3 settimane.	no
x	x	M	1304	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i> <b>Ferro di cavallo maggiore</b>	La specie predilige zone ricche di habitat ecotonali, come aree con prati con cespugli interrotti da siepi e boschi, anche in vicinanza di insediamenti umani, di solito fino agli 800 m (eccezionalmente anche oltre i 2.000 m). Caccia all'interno della vegetazione, al margine dei boschi e lungo le siepi. Rifugi estivi in edifici, fessure rocciose, cavi degli alberi e in cavità ipogee; sverna in cavità sotterranee naturali o artificiali.	si
x	x	M	1324	<i>Myotis myotis</i> <i>Vespertilio maggiore</i>	La specie predilige le località temperate e calde di pianura e di collina, ove frequenta anche ambienti fortemente antropizzati, di solito dal livello del mare fino ai 700 m di quota; può spingersi fino verso i 2.000 m. Per cacciare frequenta aree forestali, radure e margini dei boschi, frutteti, prati e pascoli. Nella buona stagione si rifugia nei fabbricati, in ambienti sotterranei naturali o artificiali, nei cavi degli alberi e nei bat - box. Sverna in ambienti sotterranei naturali o artificiali.	no
x	x	A	1215	<i>Rana latastei</i> <b>Rana di lataste</b>	La Rana di Lataste è diffusa nel Veneto principalmente nell'alta pianura e nella fascia delle risorgive, mentre è più rara nella bassa pianura, mancando quasi completamente dalla fascia litoranea, dalle zone lagunari e deltizie e da gran parte del Polesine. È presente anche in alcune stazioni pedemontane e collinari lungo l'intera fascia prealpina prospiciente la pianura, comprese	no

					alcune colline relativamente isolate, quali i Colli Berici, gli Euganei e il Montello. È invece assente dal resto dei rilievi e non penetra neppure nelle più ampie vallate prealpine. Una segnalazione per l'Alpago non è stata confermata dalle indagini più recenti. La conoscenza dell'effettiva distribuzione della specie nel Veneto è notevolmente migliorata rispetto a quanto noto in precedenza. [...] L'ambiente più tipico, e probabilmente originario, della Rana di Lataste è il bosco planiziaro a prevalenza di Farnia e Carpino bianco, con suolo sviluppato, ricco sottobosco, falda affiorante ed elevato grado di umidità a livello del substrato. Nel Veneto la specie è effettivamente presente nelle poche stazioni relitte di questo ambiente forestale, un tempo diffuso in gran parte della Pianura Padano-Veneta. Si rinviene anche in altri ambienti alberati, quali i boschetti e le siepi strutturate che permangono nella fascia delle risorgive, i boschi igrofilo lungo gli alvei e le lanche fluviali e i pioppeti coltivati in paleovalle o golene se mantengono uno strato erbaceo e cespuglioso sviluppato. Si trova pure in ambienti più aperti, con copertura arborea ridotta, purché offrano sufficienti condizioni di umidità del substrato e siti riproduttivi: campagne coltivate estensivamente e dotate di fasce alberate, scoline con vegetazione palustre e prati stabili; aree palustri con cariceti, fragmiteti e boscaglia igrofila, anche se povere di vegetazione arborea, come le paludi residue delle Valli Grandi Veronesi; parchi di ville storiche. Penetra anche in boschi collinari di latifoglie prospicienti la pianura o contigui a corsi d'acqua che possono facilitarne la penetrazione all'interno dei rilievi prealpini.	
x	x	A	1220	<i>Emys orbicularis</i> <b>Testuggine palustre</b>	Preferisce acque ferme o a lento corso, con una ricca vegetazione rivierasca ed emergente, ma anche in assenza di questa. Trascorre gran parte del tempo nell'habitat acquatico anche se non è raro osservarla quando si sposta in ambiente terrestre o, più frequentemente, quando è ferma sulle rive o su tronchi d'albero in attività di termoregolazione. La si può trovare anche in laghetti di cave o in bacini e canali di bonifica.	no
x	x	F	1149	<i>Cobitis taenia</i> <b>Cobite europeo</b>	Specie bentonica tipica di acque ferme o a corso lento, con substrato molle a prevalenza di sabbia, limo ed argilla. Diffusa dai piccoli torrenti di pianura a grandi fiumi e laghi, colonizza paludi, lagune, canali e stagni. Poco adatta a vivere in corsi d'acqua collinari o montani, risulta confinata a quote relativamente basse. Sopravvive bene in condizioni di scarsità di ossigeno, grazie alla camera branchiale molto grande, ed alla capacità di inghiottire aria per assorbire l'ossigeno nel flusso sanguigno attraverso la parete intestinale. L'habitat ottimale è rappresentato da acque poco profonde, con fondale parzialmente coperto da macrofite (possibilmente emergenti) molto importanti per la deposizione delle uova, e substrato sabbioso o limaccioso, in cui gli adulti ed il novellame possano restare infossati. Specie fotofoba attiva principalmente di notte, in ore crepuscolari, od in condizioni di cielo coperto. Durante il giorno resta nascosta sotto le rocce, sepolta nella sabbia o nel fango. Stanziale e moderatamente gregaria, forma gruppetti di 5 - 10 individui. Preferisce acque calde o temperate, al calare della temperatura, tende ad infossarsi nel fango e a sospendere ogni attività. Durante i periodi più rigidi dei mesi invernali, sverna in stato latente sepolta nella melma del fondale. Le popolazioni di C. taenia sono solitamente associate ad esemplari di origine ibridogenica, discendenti da linee sperma parassitiche, generati per ibridazione con C. elongatoides e C. taenitica (Kottelat & Freyhof, 2007).  La riproduzione si svolge da aprile a luglio, con temperature dell'acqua superiori a 18 °C. La frega avviene in acque basse, ricche di vegetazione sommersa. La deposizione viene effettuata in più riprese ad intervalli. Ogni femmina produce circa da 300 a 1.500 uova per stagione. Le uova sono adesive ed aderiscono alla vegetazione sommersa. La durata dello sviluppo embrionale è breve, con temperatura dell'acqua intorno ai 20 °C, richiede 4-6 giorni. Alla schiusa le larve sono dotate di fototassi negativa, si nascondono nella vegetazione o tra gli anfratti del substrato fino al riassorbimento del sacco vitellino, successivamente iniziano a condurre vita bentonica.	no
x	x	F	1991	<i>Sabanejewia larvata</i> <b>Cobite mascherato</b>	Specie bentonica fossoria, diffusa principalmente in fiumi di media portata e torrenti di pianura, canali e risorgive, in acque chiare, moderatamente vegetate, e con substrato prevalentemente fangoso misto a roccia, sabbia e ghiaia. Rara in fiumi di grande portata e nei laghi, dove staziona solitamente in prossimità di immissari ed emissari. Stanziale e notturna, è attiva dall'alba al crepuscolo, od in condizioni di cielo coperto. Durante le ore di maggiore insolazione si nasconde nel substrato o tra gli anfratti del fondo. Da primavera alla fine dell'autunno si trattiene in acque poco profonde, con	no

				corrente lenta o moderata. Durante i periodi più rigidi dei mesi invernali, resta in stato latente sepolta nel substrato.  Il periodo riproduttivo va da giugno a luglio. La frega si svolge dalla tarda primavera al principio dell'estate, con picco massimo nel mese di giugno. La frega avviene nei pressi delle rive in acque poco profonde, ben ossigenate, ricche di vegetazione, e con substrato sabbioso o a ghiaia fine. Durante l'accoppiamento il maschio avvolge il corpo attorno alla femmina, stimolando il rilascio delle uova e fecondandole. Le uova, giallastre, dal diametro di circa 1 mm, sono prodotte in numero di 600 - 900 per stagione. Le uova sono adesive ed aderiscono alla vegetazione, o ad altri elementi del substrato, fino alla schiusa. La durata dello sviluppo embrionale richiede circa 2 - 3 giorni. Alla schiusa le larve misurano da 3 a 4 mm.	
x	x	I	1088	Cerambix cerdo Cerambice delle querce, Capricorno maggiore  Interessa soprattutto boschi maturi con querce di grandi dimensioni, ma anche grandi querce isolate in parchi e zone agrarie. Sono i vecchi alberi solitari esposti al sole i più colpiti da questa specie.  La copula, in genere, ha luogo sugli alberi tra giugno e agosto e la femmina depone le uova tra le screpolature della corteccia. In genere vengono preferite le querce vecchie e malate ma talvolta possono essere interessate anche altre latifoglie come castagni, pruni, carpini bianchi e neri, noci, faggi. La larva scava caratteristiche gallerie a sezione ellittica. Lo sviluppo larvale richiede in media 3 o 4 anni. La larva matura si impupa in autunno ma l'adulto sfarfalla la primavera successiva.	no
x	x	I	1092	Austropotamobius pallipes Gambero di fiume  Interessa acque correnti di torrenti montani o collinari, più raramente nel tratto medio dei fiumi maggiori o in laghi naturali o artificiali; anche in zone di risorgive. Esigente per quel che riguarda le caratteristiche ambientali: richiede infatti una temperatura dell'acqua relativamente costante.  Da fine ottobre. L'incubazione dura circa 5-7 mesi. Dalle uova schiudono larve (prima fase di sviluppo) che rimangono attaccate al ventre materno fino al completo sviluppo, raggiunto in circa una settimana.	no

## 7.2 FASE 3.2 - INDICAZIONI E VINCOLI DERIVANTI DALLE NORMATIVE VIGENTI E DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

### OBIETTIVI E MISURE DI CONSERVAZIONE DI CUI ALL'ALLEGATO B DELLA DGR 2371/2006

L'allegato B alla DGR indica i seguenti obiettivi per il sito IT3240019

- "Tutela dell'avifauna nidificante, svernante e migratrice legata agli ambienti umidi: ardeidi, anatidi, galliformi, rapaci.
- " Tutela di Rana latastei.
- "Tutela di Emys orbicularis.
- "Tutela di Austropotamobius pallipes, Cerambyx cerdo.
- "Riduzione del disturbo alle specie di interesse conservazionistico che frequentano gli ambienti agricoli. Miglioramento e creazione di habitat di interesse faunistico ai margini delle aree coltivate all'interno del sito.
- "Tutela degli ambienti umidi e dei corsi d'acqua (ambienti lentic, lotici e aree contermini), miglioramento o ripristino della vegetazione ripariale. Diminuzione dei potenziali disturbi conseguenti ai processi di urbanizzazione.
- " Conservazione dell'habitat 3260 " Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculion fluitantis e Callitriche-Batrachion".
- " Conservazione, miglioramento o ripristino dei prati umidi e regolamentazione delle attività antropiche.
- " Conservazione dell'habitat 6430 " Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie igrofile".

Le fonti di pressione potenzialmente presenti nei buffer indicati ai paragrafi precedenti riguardano la riduzione o perdita di struttura e funzioni di habitat e habitat di specie. Gli interventi riguardanti nuovi percorsi pedonali e ciclabili e gli interventi presso le intersezioni sono localizzati lungo viabilità esistenti o su viabilità esistente e pertanto non costituiscono habitat di specie di interesse per le specie presenti nell'ambito di analisi. Si è inoltre verificato che non vi è sovrapposizione tra interventi ed habitat indicati nella cartografia degli habitat della Regione Veneto.

### OBIETTIVI DEL PIANO DI GESTIONE DEL SITO IT3240019

Secondo quanto definito dalla D.G.R. n. 2371, Allegato A, del 27 luglio 2006, il sito rientra nella Classe Omogenea 3, sottoclassi A, B e C.

Nella medesima norma sono inoltre indicati otto principali obiettivi di conservazione tra i quali il sito in analisi necessita di perseguire i seguenti nelle proprie sotto-articolazioni così come individuate nella D.G.R. n. 2371, Allegato B, del 27 luglio 2006 (pp. 253-258).

- a. Obiettivo 1 – Tutela delle specie che presentano particolari problematiche:
  - tutela dell'avifauna nidificante, svernante e migratrice legata agli ambienti umidi (ardeidi, anatidi, galliformi, rapaci);
  - tutela di Rana latastei;
  - tutela di Emys orbicularis;
  - tutela di Austropotamobius pallipes, Cerambyx cerdo.
- b. Obiettivo 2 – Riduzione del disturbo alle specie di interesse conservazionistico che frequentano gli ambienti agricoli:
  - riduzione del disturbo alle specie di interesse conservazionistico che frequentano gli ambienti agricoli;
  - miglioramento e creazione di habitat di interesse faunistico ai margini delle aree coltivate all'interno del sito.
- c. Obiettivo 5 – Tutela degli ambienti umidi e dei corsi d'acqua, miglioramento o ripristino della vegetazione ripariale:
  - tutela degli ambienti umidi e dei corsi d'acqua (ambienti lentic, lotici e aree contermini), miglioramento o ripristino della vegetazione ripariale;
  - diminuzione dei potenziali disturbi conseguenti ai processi di urbanizzazione;
  - conservazione dell'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculion fluitantis e Callitriche-Batrachion".
- d. Obiettivo 6 – Conservazione, miglioramento, o ripristino degli ambienti di torbiera e dei prati umidi.
  - conservazione, miglioramento o ripristino dei prati umidi e regolamentazione delle attività antropiche;
  - conservazione dell'habitat 6430 "Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie igrofile"

Risultano valide le considerazioni espresse per gli obiettivi di cui alla DGR 2371/2006.

#### **MISURE DI CONSERVAZIONE DEI SITI**

La DGR 786/2016 approva le misure di conservazione per le ZSC per l'ambito geografico Alpino e Continentale, individua misure generali, per habitat, per le specie e sito specifiche. Vengono trattati i tagli, la riduzione della superficie boscata, i pascoli, la conversione di fustaie e cedui, le viabilità silvo – pastorali, l'escursionismo. Vengono date specifiche indicazioni per gli ambienti acquatici e la tutela delle acque e della fauna ittica, gli ambienti agricoli ed urbani (gestione acque reflue, nitrati, fertilizzazione, mantenimento delle superfici agricole, produzione da fonti rinnovabili), la tutela della fauna e della flora selvatica. L'allegato B riporta specifici divieti che devono essere considerati. Di particolare interesse risulta essere che è fatto divieto di: a) catturare o uccidere esemplari nell'ambiente naturale; b) perturbare tali specie, in particolare durante tutte le fasi del ciclo riproduttivo o durante l'ibernazione, lo svernamento e la migrazione; c) distruggere o raccogliere le uova e i nidi nell'ambiente naturale; d) danneggiare o distruggere i siti di riproduzione o le aree di sosta. Vengono identificate le specie per cui sono fornite specifiche misure per cui si rimanda alla DGR.

Le DGR 1331/2017 e 1709/2017 riportano modifiche ed integrazioni e riformulazione degli articoli sulle misure.

### **7.3 FASE 3.3 - IDENTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI CON RIFERIMENTO AGLI HABITAT, HABITAT DI SPECIE E SPECIE NEI CONFRONTI DEI QUALI SI PRODUCONO**

Di seguito si riportano considerazioni specifiche riguardo alla vulnerabilità degli habitat e delle specie potenzialmente presenti all'interno del dominio massimo spaziale individuato. Si osserva che la vulnerabilità è stata individuata con riferimento alla diversa sensibilità delle specie e degli habitat ai potenziali fattori perturbativi individuati per le azioni di piano oggetto di valutazione.

Per l'individuazione della vulnerabilità delle specie sono stati consultati i seguenti documenti:

- Associazione Faunisti Veneti (a cura di M. Bon, F. Mezzavilla, F. Scarton), 2013. Carta delle vocazioni faunistiche del Veneto. Regione del Veneto.
- Associazione Faunisti Veneti (a cura di M. Bon, F. Mezzavilla, F. Scarton), 2013. Allegato alla Carta delle vocazioni faunistiche del Veneto: Carta di Distribuzione delle Specie su reticolo 10 x 10 km. Regione del Veneto.
- "Atlante distributivo delle specie della Regione del Veneto" (Salogni 2014)
- Bonato L., Fracasso G., Pollo R., Richard J., Semenzato M. (eds), 2007 - Atlante degli Anfibi e dei Rettili del Veneto. Associazione Faunisti Veneti, Nuovadimensione Ed.
- Genovesi P., Angelini P., Bianchi E., Duprè E., Ercole S., Giacanelli V., Ronchi F., Stoch F. (2014) Specie ed habitat di interesse comunitario in Italia: distribuzione, stato di conservazione e trend. ISPRA, Serie Rapporti, 194/20140
- Gustin M., Brambilla M., Celada C. (a cura di) (2009) Valutazione dello stato di conservazione dell'avifauna italiana. Volume I-II-III. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare, Lega Italiana Protezione Uccelli (LIPU)
- Masutti L., Battisti A. (a cura di), 2007. La gestione forestale per la conservazione degli habitat della Rete Natura 2000. Regione del Veneto, Accademia Italiana di Scienze Forestali, (Venezia)
- Mezzavilla F., Bettioli K., 2007. Nuovo Atlante degli Uccelli Nidificanti in provincia di Treviso (2003 – 2006). Associazione Faunisti Veneti. Pp. 200
- Nardelli R., Andreotti A., Bianchi E., Brambilla M., Brecciaroli B., Celada C., Duprè E., Gustin M., Longoni V., Pirrello S., Spina F., Volponi S., Serra L., 2015. Rapporto sull'applicazione della Direttiva 147/2009/CE in Italia: dimensione, distribuzione e trend delle popolazioni di uccelli (2008- 2012). ISPRA, Serie Rapporti, 219/2015
- "Prioritised Action Framework – PAF" per le aree nella Rete Natura 2000 relativamente al periodo di programmazione 2014 – 2020" approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 683 del 28 aprile 2015

Rispetto ai fattori perturbativi per i quali l'habitat e/o la specie sono vulnerabili, è stato valutato se l'effetto sia:

- Diretto (Dir)/indiretto (Ind);
- Breve termine (Bter)/lungo termine (Lter);
- Durevole (Dur)/Reversibile (Rev);
- Isolato (IsE)/Sinergico (SinE) con altri effetti;
- Isolato (IsP)/Sinergico (SinP) con altri piani, progetti o interventi.

Specie di cui all'art. 4 della Direttiva 2009/147/CE ed elencate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CE					
Nome	Grado di conservazione	Pressioni/Minacce	Vulnerabilità	Specificazioni	Effetti
<i>Botaurus stellaris</i>	B	Trasformazione dell'habitat di nidificazione (fragmiteto, tifato, marisceto). Inquinamento delle acque e disturbo venatorio. (IUNC)	no	Specie vulnerabile a fattori perturbativi estranei alle trasformazioni oggetto di valutazione	-
<i>Nycticorax nycticorax</i>	B	Trasformazione dell'habitat di nidificazione (zone umide, rive boschive, garzaie) e alimentazione e problemi nelle zone di svernamento.	no	Specie vulnerabile a fattori perturbativi estranei alle trasformazioni oggetto di valutazione	-
<i>Ardea purpurea</i>	B	Trasformazione dell'habitat di nidificazione e alimentazione (zone umide -ambienti agrari)	si	Gli ambienti agrari sono presenti nell'ambito di analisi ma comunque sono molto diffusi nel territorio. Non si assiste ad una variazione del grado di conservazione a causa degli interventi di progetto.	Gli effetti riguardano la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e strade (fattore perturbativo D01.01 e D01.02) che possono sovrapporsi con ambienti agrari generando perdita di habitat per l'alimentazione della specie (fattore J03.01) [Ind; Bter; Rev; IsE]
<i>Milvus migrans</i>	B	Uccisioni illegali. Diminuzione delle risorse trofiche. Molte colonie dipendono direttamente dalle risorse trofiche presenti nelle discariche a cielo aperto, la cui progressiva chiusura potrebbe avere un impatto negativo sulla popolazione nidificante in Italia.	no	Specie vulnerabile a fattori perturbativi estranei alle trasformazioni oggetto di valutazione	-
<i>Circus aeruginosus</i>	C	Uccisioni illegali.	no	Specie vulnerabile a fattori perturbativi estranei alle trasformazioni oggetto di valutazione	-
<i>Cyrus cyaneus</i>	C	Intensificazione agricola; Rimozione della prateria per ricavare terra arabile; Mietitura/sfalci; Rifeostazione (ripiantumazione dopo taglio raso); intrappolamento, avvelenamento, bracconaggio; Interramenti, bonifiche e prosciugamenti in genere	no	Specie vulnerabile a fattori perturbativi estranei alle trasformazioni oggetto di valutazione	-
<i>Lanius collurio</i>	B	Perdita di habitat (ambienti aperti cespugliati)	si	Detti ambienti sono presenti nell'ambito di analisi ma comunque molto diffusi nel territorio. Non si assiste ad una variazione del grado di conservazione a causa degli interventi di progetto.	Gli effetti riguardano la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e strade (fattore perturbativo D01.01 e D01.02) che possono sovrapporsi con ambienti agrari generando perdita di habitat per l'alimentazione della specie (fattore J03.01) [Ind; Bter; Rev; IsE]
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	A	Perdita di ambienti di alimentazione (prati con cespugli interrotti da siepi e boschi) per intensificazione dell'agricoltura e uso di pesticidi. Minaccia ai siti ipogei come per e anche perdita di rifugi estivi in edifici.	si	Detti ambienti sono presenti nell'ambito di analisi ma comunque molto diffusi nel territorio. Non si assiste ad una variazione del grado di conservazione a causa degli interventi di progetto.	Gli effetti riguardano la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e strade (fattore perturbativo D01.01 e D01.02) che possono sovrapporsi con ambienti agrari generando perdita di habitat per l'alimentazione della specie (fattore J03.01) [Ind; Bter; Rev; IsE]

#### 7.4 FASE 3.4 - VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI EFFETTI CON RIFERIMENTO AGLI HABITAT, HABITAT DI SPECIE E SPECIE

Nel rispetto della "Guida metodologica per la valutazione di Incidenza" ai sensi della Direttiva 92/43/CEE", il meccanismo valutativo prevede la costruzione di una matrice che, per ogni azione potenzialmente generatrice di effetti, definisca il grado e livello di incidenza nei confronti degli habitat e delle componenti biotiche risultate vulnerabili. L'eventuale incidenza ed il grado della stessa viene affrontato tramite una scala di valutazione che riesce a coprire i diversi gradi di impatto. La significatività dell'incidenza è stata valutata sulla base della variazione dello stato di conservazione (e relativi sottocriteri) di un habitat o di una specie ritenuti vulnerabili rispetto alla situazione prima dell'intervento.

Significatività degli effetti	Criteri per la valutazione della significatività
Nulla	Non sussiste una relazione tra effetti delle norme di Piano oggetto di valutazione e l'unità ecologica considerata (habitat e specie)
Non significativa	Sussiste una relazione tra effetti delle norme di Piano oggetto di valutazione e l'unità ecologica considerata (habitat e specie), ma <u>gli effetti NON</u> solo tali da compromettere il grado di conservazione di habitat e specie all'interno dell'area di analisi che non cambia sfavorevolmente in riferimento al sito e alla regione biogeografica, rispetto alla situazione in assenza di PI.
Bassa	Sussiste una relazione tra effetti delle norme di Piano oggetto di valutazione e l'unità ecologica considerata e gli effetti solo tali da compromettere il grado di conservazione di habitat e specie all'interno dell'area di analisi che cambia sfavorevolmente di un livello in riferimento al sito e alla regione biogeografica, rispetto alla situazione in assenza di PI.
Media	Sussiste una relazione tra effetti delle norme di Piano oggetto di valutazione e l'unità ecologica considerata e gli effetti solo tali da compromettere il grado di conservazione di habitat e specie all'interno dell'area di analisi che cambia sfavorevolmente di due livelli in riferimento al sito e alla regione biogeografica, rispetto alla situazione in assenza di PI.
Alta	Sussiste una relazione tra effetti delle norme di Piano oggetto di valutazione e l'unità ecologica considerata e gli effetti solo tali da comportare la perdita di habitat e specie di interesse comunitario.

Si riporta di seguito una tabella che evidenzia il Grado ed il livello di incidenza nei confronti degli habitat e delle componenti biotiche risultate vulnerabili

Non sono presenti habitat persso gli ambiti di intervento. per completezza si riporta una tabella di sintesi.

IT3240019	IT3240031	Nome	Grado di conservazione (da formulari)	Fattori perturbativi	Effetti	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze indirette	Valutazione
x	x	3260 - Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculus fluitantis e Callitricho-Batrachion" – copertura 5 %;	B	Non presenti	Non presenti	nulla	nulla	Non si hanno interferenze dirette ed indirette delle trasformazioni con gli habitat
x	x	6430 - Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile" – copertura 6 %;	C (in IT3240019) B (in IT3240031)	Non presenti	Non presenti	nulla	nulla	Non si hanno interferenze dirette ed indirette delle trasformazioni con gli habitat
x		6410 - "Praterie con Molinia su terreni calcarei, torbosi o argilloso-limosi (Molinion caeruleae)"	C (x)	Non presenti	Non presenti	nulla	nulla	Non si hanno interferenze dirette ed indirette delle trasformazioni con gli habitat
xx	xx	91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)		Non presenti	Non presenti	nulla	nulla	Non si hanno interferenze dirette ed indirette delle trasformazioni con gli habitat



Per le specie si riporta di seguito la valutazione di significatività esclusivamente per le specie considerate vulnerabili. Per le altre specie l'incidenza è nulla

Nome	Grado di conservazione	Trend della popolazione in Italia (IUNC o, in mancanza di informazione da pubblicazioni ISPRA)	Fattori perturbativi	Effetti	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze in dirette	Valutazione
<i>Ardea purpurea</i>	B	Popolazione italiana stimata in 2.268 coppie (Fasola et al. 2007) ed ha avuto un notevole incremento dagli anni '70 che sembra essersi stabilizzato dal 2000 ad oggi (Fasola et al. 2010). Tendenza: In aumento	D01.01 D01.02 J03.01	Gli effetti riguardano la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e strade che possono sovrapporsi con ambienti agrari generando perdita di habitat per l'alimentazione della specie	Non significativa	Non significativa	Gli ambienti agrari sono presenti nell'ambito di analisi ma comunque sono molto diffusi nel territorio. Non si assiste ad una variazione del grado di conservazione a causa degli interventi di progetto.
<i>Lanius collurio</i>	B	In provincia di Treviso negli ultimi decenni si sono rilevate alcune fluttuazioni della popolazione. Attualmente si stima si riproducano circa 200-300 coppie. In Italia sarebbero presenti circa 50.000-120.000 coppie e la popolazione sarebbe in diminuzione come a livello europeo dove è stimata la presenza di 6,3-13 milioni di coppie (BirdLife International 2004). Le cause del trend vanno ricercate nelle modificazioni ambientali che hanno favorito ampi territori coltivati a monocultura a discapito della varietà di coltivazioni	D01.01 D01.02 J03.01	Gli effetti riguardano la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e strade (fattore perturbativo D01.01 e D01.02) che possono sovrapporsi con ambienti agrari generando perdita di habitat per l'alimentazione della specie (fattore J03.01)	Non significativa	Non significativa	Gli ambienti agrari sono presenti nell'ambito di analisi ma comunque sono molto diffusi nel territorio. Non si assiste ad una variazione del grado di conservazione a causa degli interventi di progetto.
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	A	La popolazione è in regresso per la perdita di ambienti di alimentazione dovuta ad intensificazione dell'agricoltura e all'uso di pesticidi oltre che per la riduzione di siti di rifugio utili (ipogei e negli edifici). Sono molto rare le colonie di grandi dimensioni (di solito pochi individui per colonia, raramente oltre i 100 individui). Si stima che si sia verificato un declino di popolazione superiore al 30% in 3 generazioni (pari a 30 anni).	D01.01 D01.02 J03.01	Gli effetti riguardano la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili e strade (fattore perturbativo D01.01 e D01.02) che possono sovrapporsi con ambienti agrari generando perdita di habitat per l'alimentazione della specie (fattore J03.01)	Non significativa	Non significativa	Gli ambienti di alimentazione (prati con cespugli interrotti da siepi e boschi) sono presenti nell'ambito di analisi ma comunque sono molto diffusi nel territorio. Non si assiste ad una variazione del grado di conservazione a causa degli interventi di progetto.

## 7.5 FASE 4 - SINTESI DELLE INFORMAZIONI ED ESITO DELLA SELEZIONE PRELIMINARE

Le informazioni rilevate e le determinazioni assunte nelle fasi 1, 2 e 3 della selezione preliminare sono sintetizzate secondo lo schema di seguito riportato.

Dati identificativi del piano	
Intestazione - Titolo	Piano Urbano del Traffico
Proponente	Comune di Silea
Autorità Procedente	Comune di Silea
Autorità Competente all'Approvazione	Comune di Silea
Comuni interessati	Comune di Silea, Treviso, Casale sul Sile
Descrizione Sintetica	<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"> <li>- Riorganizzazione della circolazione (sensi unici, strade abitabili, limite 30...);</li> <li>- Miglioramento dell'accessibilità pedonale</li> <li>- nuovi marciapiedi e piste ciclabili o riqualificazione di percorsi esistenti;</li> <li>- Riqualificazioni di incroci esistenti, con l'introduzione a volte di rotonde;</li> <li>- Efficientamento del trasporto pubblico</li> </ul> <p>Gli interventi proposti prevedono progetti infrastrutturali con le autorizzazioni previste per legge</p>
Codice e denominazione dei Siti Natura 2000 interessati	<p>Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3240019 denominata "Fiume Sile: Sile Morto e ansa a S. Michele Vecchio"</p> <p>Zona Speciale di Conservazione (ZSC/SIC) IT3240031 denominato "Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio"</p>
Indicazione di altri piani, progetti o interventi che possono dare effetti congiunti	Per quel che riguarda le sinergie possibili con altri piani, il riferimento va senz'altro alla programmazione attuale prevista da Regione e Provincia (PTRC, PTCP ecc) e dal Parco del Fiume Sile.
Valutazione della Significatività degli Effetti	
Esiti dello Studio di Selezione Preliminare e sintesi della valutazione circa gli effetti negativi sul sito o sulla regione biogeografica	<p>A partire dall'individuazione dei fattori perturbativi è stata definita l'area di analisi. All'interno dell'area di analisi è stata verificata la presenza di habitat e specie vulnerabili ai fattori perturbativi individuati. La significatività degli effetti è stata valutata sulla base della variazione dello stato di conservazione di un habitat o di una specie rispetto alla situazione prima dell'intervento.</p> <p>Considerati quindi lo stato di fatto delle aree, le tipologie di intervento, la localizzazione degli interventi si ritiene che non siano prevedibili effetti negativi significativi con riferimento ad habitat, habitat di specie e specie per gli interventi previsti dal PUT</p> <p>Per questi interventi si conclude che, con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sui Siti della Rete Natura 2000</p>

Consultazione con gli Organi ed Enti competenti, soggetti interessati e risultati della consultazione	-
DATI RACCOLTI PER L'ELABORAZIONE DELLO SCREENING	
Responsabile della verifica	Elettra Lowenthal
Fonte dei dati	Vedi bibliografia
Livello di completezza delle informazioni	buono
Luogo dove possono essere reperiti e visionati i dati utilizzati	Comune di Silea

TABELLE DI VALUTAZIONE RIASSUNTIVA

habitat

IT3240019	IT3240031	Nome	Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze indirette	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
x	x	3260 - Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculus fluitans e Callitriche-Batrachion" – copertura 5 %;	no	nulla	nulla	no
x	x	6430 - Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile" – copertura 6 %;	no	nulla	nulla	no
x		6410 - "Praterie con Molinia su terreni calcarei, torbosi o argilloso-limosi (Molinion caeruleae)"	no	nulla	nulla	no
xx	xx	91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	no	nulla	nulla	no

specie

IT3240019	IT3240031	Cod.	Nome	Potenziale Presenza nell'area oggetto di valutazione	Significatività negativa delle incidenze dirette	Significatività negativa delle incidenze indirette	Presenza di effetti sinergici e cumulativi
x	x	A021	Botaurus stellaris <b>Tarabuso</b>	si	nulla	nulla	no
x	x	A022	Ixobrychus minutus <b>Tarabusino</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A023	Nycticorax nycticorax <b>Nitticora</b>	si	nulla	nulla	no
x	x	A024	Ardeola ralloides <b>Sgarza ciuffetto</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A026	Egretta garzetta <b>Garzetta</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A029	Ardea purpurea <b>Airone rosso</b>	si	Non significativa	Non significativa	no
x	x	A073	Milvus migrans <b>Nibbio bruno</b>	si	nulla	nulla	no
x	x	A081	Circus aeruginosus <b>Falco di palude</b>	si	nulla	nulla	no
x	x	A082	Circus cyaneus <b>Albanella reale</b>	si	nulla	nulla	no
x	x	A094	Pandion haliaetus <b>Falco pescatore</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A119	Porzana Porzana <b>Voltolino</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A197	Chlidonias niger <b>Mignattino comune</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A229	Alcedo atthis <b>Martin pescatore</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A338	Lanius collurio <b>Averla piccola</b>	si	Non significativa	Non significativa	no
x	x	A004	Tachybaptus ruficollis <b>Tuffetto comune</b>	no	nulla	nulla	no
x		A053	Anas platyrhynchos <b>Germano reale</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	A055	Anas querquedula <b>Marzaiola</b>	no	nulla	nulla	no
x		A118	Rallus aquaticus <b>Porciglione</b>	no	nulla	nulla	no

x	x	A336	Remiz pendolinus <b>Pendolino</b>	no	nulla	nulla	no
x	x	1304	Rhinolophus ferrumequinum Ferro di cavallo maggiore	si	Non significativa	Non significativa	no
x	x	1324	Myotis myotis Vespertilio maggiore	no	nulla	nulla	no
x	x	1215	Rana latastei Rana di lataste	no	nulla	nulla	no
x	x	1220	Emys orbicularis Testuggine palustre	no	nulla	nulla	no
x	x	1149	Cobitis taenia Cobite europeo	no	nulla	nulla	no
x	x	1991	Sabanejewia larvata Cobite mascherato	no	nulla	nulla	no
x	x	1088	Cerambyx cerdo Cerambyce delle querce, Capricorno maggiore	no	nulla	nulla	no
x	x	1092	Austropotamobius pallipes Gambero di fiume	no	nulla	nulla	no

DICHIARAZIONE FIRMATA

La descrizione del Piano riportata nel presente studio è conforme, congruente e aggiornata rispetto a quanto presentato all'Autorità competente per la sua approvazione.

**Pertanto, con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti significativi negativi sul sito della rete Natura 2000**

In Fede, 09/01/2024

Il Valutatore  
Ing. Elettra Lowenthal

## BIBLIOGRAFIA CITATA E CONSULTATA

Associazione Faunisti Veneti (a cura di M. Bon, F. Mezzavilla, F. Scarton), 2013. Carta delle vocazioni faunistiche del Veneto. Regione del Veneto.

Associazione Faunisti Veneti (a cura di M. Bon, F. Mezzavilla, F. Scarton), 2013. Allegato alla Carta delle vocazioni faunistiche del Veneto: Carta di Distribuzione delle Specie su reticolo 10 x 10 km. Regione del Veneto.

*“Atlante distributivo delle specie della Regione del Veneto”* (Salogni 2014)

Bonato L., Fracasso G., Pollo R., Richard J., Semenzato M. (eds), 2007 - Atlante degli Anfibi e dei Rettili del Veneto. Associazione Faunisti Veneti, Nuovadimensione Ed.

Genovesi P., Angelini P., Bianchi E., Duprè E., Ercole S., Giacanelli V., Ronchi F., Stoch F. (2014) Specie ed habitat di interesse comunitario in Italia: distribuzione, stato di conservazione e trend. ISPRA, Serie Rapporti, 194/20140

Gustin M., Brambilla M., Celada C. (a cura di) (2009) Valutazione dello stato di conservazione dell'avifauna italiana. Volume I-II-III. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare, Lega Italiana Protezione Uccelli (LIPU)

Masutti L., Battisti A. (a cura di), 2007. La gestione forestale per la conservazione degli habitat della Rete Natura 2000. Regione del Veneto, Accademia Italiana di Scienze Forestali, (Venezia)

Mezzavilla F., Bettiol K., 2007. Nuovo Atlante degli Uccelli Nidificanti in provincia di Treviso (2003 – 2006). Associazione Faunisti Veneti. Pp. 200

Nardelli R., Andreotti A., Bianchi E., Brambilla M., Brecciaroli B., Celada C., Dupré E., Gustin M., Longoni V., Pirrello S., Spina F., Volponi S., Serra L., 2015. *Rapporto sull'applicazione della Direttiva 147/2009/CE in Italia: dimensione, distribuzione e trend delle popolazioni di uccelli (2008- 2012)*. ISPRA, Serie Rapporti, 219/2015

*“Prioritised Action Framework – PAF” per le aree nella Rete Natura 2000 relativamente al periodo di programmazione 2014 – 2020*” approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 683 del 28 aprile 2015

Sito Internet [http://bd.eionet.europa.eu/activities/Reporting/Article\\_12/Reports\\_2013/Member\\_State\\_Deliveries](http://bd.eionet.europa.eu/activities/Reporting/Article_12/Reports_2013/Member_State_Deliveries)

Sito Internet [http://bd.eionet.europa.eu/activities/Reporting/Article\\_17/Reports\\_2013/Member\\_State\\_Deliveries](http://bd.eionet.europa.eu/activities/Reporting/Article_17/Reports_2013/Member_State_Deliveries)

Formulari Standard Siti Rete Natura 2000

<http://www.iucn.it/>

<http://vnr.unipg.it/>