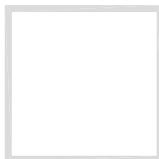
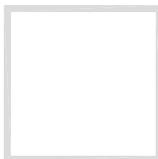
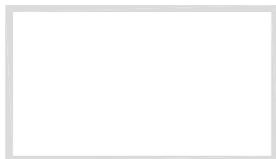


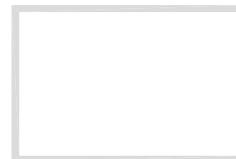
COMUNE DI ORSAGO
Provincia di Treviso

P.A.T.

Elaborato



Scala



Relazione Tecnica

ADOTTATO il

IL SEGRETARIO

APPROVATO il

IL SINDACO

PROGETTISTI

Arch. Dino De Zan
Arch. Marco Pagani

COLLABORATORI

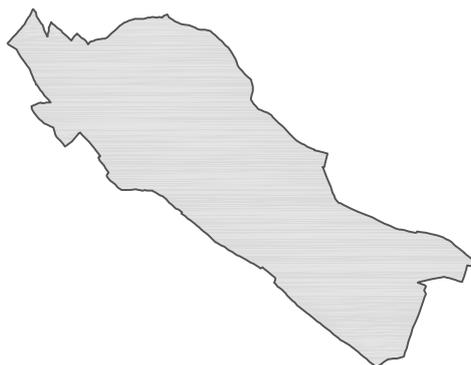
Dott. Pian. Patrizio Baseotto
Pian. Ter. Marco Carretta

SISTEMA AMBIENTALE E VAS

Dott. Agr. Maurizio Leoni

PROVINCIA DI TREVISO

direzione urbanistica



SINDACO

Giancarlo Mion

SEGRETARIO COMUNALE

Dott. Ennio Callegari

d'recta

urban management
via Ferrovia, 28 c/o - 31020 San Fior - TV -
t. 0438.1710037 f. 0438.1710109
e-mail: info@d-recta.it

ottobre 2013

INDICE

1. QUADRO CONOSCITIVO	3
2. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	5
3. VALUTAZIONE COMPATIBILITÀ IDRAULICA.....	8
4. VALUTAZIONE GEOLOGICA e SISMICA	9
5. VALUTAZIONE VIABILISTICA.....	12





1. QUADRO CONOSCITIVO

Il Quadro Conoscitivo così come viene definito dalla Legge Regionale 11/2004 introduce un concetto più vasto e articolato rispetto a quello che nel passato veniva riassunto dal concetto di "analisi"; esso viene definito come *"il sistema integrato delle informazioni e dei dati necessari alla comprensione delle tematiche svolte dagli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica"* e precisa che *"le basi informative che costituiscono il quadro conoscitivo sono parte del sistema informativo comunale, provinciale, regionale e dei soggetti pubblici e privati che svolgono funzioni di raccolta, elaborazione e aggiornamento di dati conoscitivi e di informazioni relativi al territorio e all'ambiente"*. Viene cioè introdotto il concetto che il quadro conoscitivo è uno strumento integrato, costituito dei dati necessari e costituente parte del sistema informativo. In questa logica la formazione del quadro conoscitivo, non si limita alla costruzione di un catalogo delle informazioni associate alle competenze dei principali soggetti di governo del territorio (Comune, Provincia, Regione), e organizzato attraverso l'analisi delle matrici previste negli atti di indirizzo pubblicati sul BUR n°105 del 22 ottobre, ma costituisce una parte integrante e non separata del percorso di redazione del quadro strutturale del progetto di piano.

La formazione del Quadro Conoscitivo del P.A.T. risulta organizzato in Informazioni Territoriali di Base (la carta tecnica regionale) e nelle matrici:

1. *INFORMAZIONI TERRITORIALI DI BASE*
2. *ARIA*
3. *CLIMA*
4. *ACQUA*
5. *SUOLO E SOTTOSUOLO*
6. *BIODIVERSITA'*
7. *PAESAGGIO*
8. *PATRIMONIO CULTURALE,
ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO*



- 9. INQUINAMENTI FISICI*
- 10. ECONOMIA E SOCIETA'*
- 11. PIANIFICAZIONE E VINCOLI*



2. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Il Piano si articola in obiettivi relazionati al principio di sostenibilità ambientale e sociale.

La matrice di verifica della coerenza esterna del progetto di piano evidenzia come numerose azioni siano volte a perseguire finalità in campo ambientale ormai consolidate almeno a scala europea.

La stessa legge urbanistica regionale pone un limite ben preciso al consumo di suolo, generato dalle trasformazioni urbanistiche del territorio: la S.A.U. trasformabile.

Il Piano dà priorità alla riqualificazione e al riordino degli insediamenti urbani ed al recupero e riuso degli edifici in zona agricola ed alla rilocalizzazione di attività in zona impropria.

Le potenziali linee di espansione degli insediamenti urbani sono state valutate sulla base della sovrapposizione degli elementi areali corrispondenti alle tutele ed alle criticità definite nelle tavole di progetto del P.A.T.

Sono escluse dalle aree di possibile sviluppo insediativo:

- Ambiti sottoposti a vincoli da pianificazione sovraordinata (tavola 1-3);
- Zone ricadenti all'interno delle invarianti di natura ambientale (tavola 2);
- Zone ricadenti all'interno di A.T.O. di natura ambientale;
- Zone ricadenti in ambiti a rischio idraulico.

L'individuazione degli ambiti di espansione è scaturita da un processo iterativo di verifica delle localizzazioni, improntato a criteri di sostenibilità:



- le trasformazioni urbane poste in prossimità di ambiti fragili, aste fluviali, ville ed edifici di valore storico- culturale sono volte al miglioramento ambientale della zona, riconducibile alla dismissione/rilocalizzazione di attività ad elevato impatto, alla creazione di sistemi verdi lineari o estesi e al miglioramento della continuità dei percorsi ciclo-pedonali;
- il riordino delle aree agricole a insediamento diffuso è subordinato alla tutela dei varchi esistenti e alla espansione degli spazi aperti fruibili;
- nei contesti territoriali dove minori sono le valenze ambientali e paesaggistiche si prevede per lo più il completamento di aree già insediate, con le opportune mitigazioni.

Valutazione quantitativa

Una prima verifica di sostenibilità a scala ampia è data dall'incidenza degli spazi aperti sulla superficie territoriale. Tale indicatore è dato dal rapporto SAU/superficie territoriale comunale.

Il comune di Orsago, con un rapporto SAU/STC del 71,23 % è ben al di sopra del dato medio regionale per l'area di pianura (pari al 61,3%).

Considerando le caratteristiche morfologiche ed insediative del territorio e le previsioni di espansione, si ritiene opportuno non utilizzare la quota aggiuntiva di sottrazione della SAU del 10% in modo tale da preservare ulteriormente l'integrità territoriale.

Il sistema di mitigazioni e compensazioni ambientali predisposte con il PAT è volto prevalentemente alla creazione di fasce tampone ai margini delle infrastrutture viarie (in particolare l'autostrada) e alla creazione di zone di ammortizzazione e transizione tra aree a differente indirizzo.



Valutazione qualitativa

La sostenibilità delle trasformazioni urbane dipende anche dalla loro localizzazione.

A parità di superficie agricola sottratta, vi possono essere effetti notevolmente diversificati: nel caso ad esempio di estensione di aree già urbanizzate, con regolarizzazione e compattazione del perimetro l'impatto sul territorio è molto più limitato rispetto a nuove zone di espansione, non collegate a preesistenze insediative.

Ed ancora, l'alterazione del sistema ambientale è di minor criticità in aree con buona integrità della rete ecologica, rispetto ad altre già compromesse.

Per tenere conto di tutti questi fattori, si è valutato l'inserimento delle nuove aree di espansione previste dal Piano tenendo conto delle fragilità e sensibilità ambientali.



3. VALUTAZIONE COMPATIBILITÀ IDRAULICA

La relazione di incidenza idraulica vuole individuare misure atte alla prevenzione delle emergenze idrauliche, attraverso azioni di riassetto idraulico che copra il territorio e porti all'attuazione delle necessarie misure di rimozione delle cause e mitigazione degli effetti del dissesto idrogeologico.

Riportiamo i tematismi trattati all'interno delle norme idrauliche per l'edilizia (elaborato tecnico – parte integrante dell'analisi di incidenza idraulica)

TITOLO I: NORME DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA

ART.1 DEFINIZIONI

ART.2 CALCOLO DEL VOLUME DI COMPENSO IDRAULICO

ART.3 SOGLIE DIMENSIONALI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA:
INDIVIDUAZIONE DELLA MASSIMA PORTATA SCARICABILE

ART.4 NORME SU STRADE E PIAZZALI

ART.5 NORME SU INVASI CONCENTRATI (sotterranei e a cielo aperto)

ART.6 NORME SU INVASI DIFFUSI

ART.7 NORME POZZI PERDENTI E TRINCEE DRENANTI

ART.8 COLLEGAMENTO CON IL RECETTORE FINALE

ART.9 NORME SUI FABBRICATI

TITOLO II: NORME DI POLIZIA IDRAULICA

ART.10 DEFINIZIONE DEL RETICOLO IDRICO

ART.11 FASCIA DI TUTELA

ART.12 MANUTENZIONE DEI FOSSATI

ART.13 TOMBINAMENTO DEI FOSSATI



4. VALUTAZIONE GEOLOGICA e SISMICA

Compatibilità geologica

Una prima disamina del materiale bibliografico disponibile dal precedente Studio comunale "Relazione Geologica" allegata al P.R.G. del Comune di Orsago – 1994, ha evidenziato la necessità di verificare ed integrare ulteriormente i dati geomorfologici, geologico-stratigrafici ed idrogeologici territoriali ivi contenuti. Si sono pertanto utilizzati anche i dati provenienti da puntuali relazioni geologico-tecniche ed idrogeologiche presentate da privati in allegato alle concessioni edilizie, a cui si sono aggiunte le indagini svolte direttamente dal sottoscritto. E' state infatti effettuata in data 20 marzo 2009 una campagna di prove geognostiche, consistente in n° 9 trincee (con terna dotata di braccio telescopico e benna da 80cm), spinte alla profondità massima di 3,50m; in contemporanea state eseguite le misurazioni freaticometriche ove il rintracciamento della falda lo ha reso possibile.

La Carta della Compatibilità Geologica ai fini Urbanistici (ex Carta delle Penalità ai fini edificatori) rappresenta l'elaborato di sintesi degli studi geologici esistenti sopra indicati, ed indica il livello di idoneità geologica del terreno in rapporto alle ipotesi di :

1. destinazione urbanistica delle varie parti del territorio;
2. progetti edificatori ed in generale di trasformazione del territorio, sia privati che pubblici.

Essa prevede una divisione territoriale in aree idonee, idonee a condizione e non idonee: tali suddivisioni, utilizzate anche per la stesura della Carta delle Fragilità, sono state dettagliate sempre tenendo presente le terminologie previste dal D.G.R.V. 615/1996 per la Ex Carta delle Penalità ai Fini Edificatori. Pertanto:



- “Aree idonee” corrispondono alla ex classe di zonazione: “terreno ottimo”
- “Aree idonee a condizione” raggruppano le ex classi di zonazione “terreno buono, mediocre e scadente”
- Aree non idonee” corrispondono alla ex classe di zonazione “terreno pessimo”

Le “Aree idonee a condizione” in particolare, sono cartograficamente evidenziate con il medesimo colore (giallo), ma sono a loro volta suddivise in base alle problematiche presentate (condizioni geologiche, geomorfologiche ed idrogeologiche), in Tipo 1, 2 3 e 4. Tale suddivisione è evidenziata in cartografia da differenti retini, mentre la loro specificazione la si ritrova nel successivo articolato normativo.

Compatibilità sismica

Il Comune di Orsago ricade in zona 2 ed è pertanto soggetto, a seguito del recepimento con D.C.R. 67/2003 della O.P.C.M. 3274/2003 e successive modifiche ed integrazioni, nonché in riferimento al D.g.r.n°3308 del 04.11.08, alla redazione di uno “Studio di Compatibilità sismica”.

Le prescrizioni in prospettiva sismica delle zone (o aree) omogenee risultano essere:

1. Aree stabili suscettibili di amplificazioni sismiche

Il P.I. deve prevedere la effettuazione di uno studio finalizzato alla definizione di profili di Vs30 e conseguentemente della/e categoria/e sismiche dei terreni esaminati. Tale studio dovrà riguardare l'intero territorio comunale, con particolare attenzione per le aree urbanizzate ed urbanizzabili.



2. Aree suscettibili di instabilità

Il P.I. deve prevedere, come per le aree stabili suscettibili di amplificazione sismiche la effettuazione di uno studio finalizzato alla definizione di profili di Vs30 e conseguentemente della/e categoria/e sismiche dei terreni esaminati. Il P.I. dovrà inoltre prevedere l'esecuzione delle relative verifiche puntuali atte a stabilire la presenza in falda di orizzonti sabbiosi e sabbioso-limosi medio e basso grado di addensamento, ai fini di valutarne la potenziale liquefacibilità;

Infine, relativamente alle situazioni in cui si potrebbero registrare cedimenti differenziali locali quali effetti in caso di sisma, essi dovranno venire attentamente considerati attraverso valutazione che dovrà trovare posto nello studio finalizzato sopra citato.

Per maggiori dettagli relativi ad aspetti geologici e sismici si rimanda agli elaborati specifici.



5. VALUTAZIONE VIABILISTICA

Il territorio del comune di Orsago è caratterizzato dalla presenza della rete primaria costituita dal sistema autostradale cui appartengono le autostrade A27 ed A28.

Si rileva poi la presenza di una rete secondaria costituita da tutte le strade appartenenti alla categoria delle strade extraurbane secondarie (strade di tipo C ai sensi del Codice della Strada) e delle strade urbane di quartiere (strade di tipo E ai sensi del Codice della Strada), infine alla rete locale appartengono tutte le rimanenti strade locali, sia urbane che extraurbane.

Di seguito si riportano i caratteri funzionali delle principali infrastrutture viarie che attraversano il territorio in questione.

IDENTIFICAZIONE STRADA	CARATTERISTICHE FUNZIONALI
S.S.13	la "Pontebbana" è una delle strade più importanti all'interno della provincia di Treviso. Allo stato attuale la SS 13 è interessata da flussi notevoli di traffico e presenta un livello molto alto di incidentalità.
S.P.43	tale strada attraversa il territorio dei Comuni di Codognè; Godega di S. Urbano, Orsago e Cordignano garantendo un importante collegamento intercomunale
S.P. 160	collega la S.S.13 in prossimità del confine tra i territori di Cordignano ed Orsago con l'abitato di Francenigo. Recentemente è stata realizzata una variante a tale strada con un opera di scavalcamento dell'Autostrada A28

Alcune delle strade elencate rivestono allo stato attuale importanti funzioni di collegamento intercomunale ma vengono utilizzate anche da flussi di attraversamento in considerazione dell'attuale deficit infrastrutturale presente nel territorio trevigiano. Nonostante tali infrastrutture rivestano quindi in alcuni casi anche funzioni di



distribuzione dalla rete primaria verso tutte le altre strade, le caratteristiche geometriche, spesso ridotte, non consentono di addivenire ad una classificazione sempre congruente, per cui ad esempio si verifica che in alcuni casi certe strade di tipo locale svolgano la funzione di strade che dovrebbero appartenere alla rete secondaria se non addirittura ad una rete di livello superiore.

Uno degli obiettivi del P.A.T., che per questo sistema recepisce le indicazioni del P.A.T.I., è quindi quello di eliminare queste incongruenze cercando di ripristinare una maggiore coerenza tra le caratteristiche delle varie infrastrutture ed i livelli di traffico ammessi in tali strade. Una volta realizzate tutte le opere stradali necessarie si dovrà quindi intervenire, sulle strade di minore importanza, al fine di garantire condizioni d'uso delle strade cui corrisponda un comportamento consono alla tipologia dei luoghi attraversati, adottando anche, quando possibile, opportuni sistemi di moderazione del traffico nelle strade locali all'interno dei centri abitati e di salvaguardia dell'utenza debole.

Tali tecniche dovranno essere messe in atto con il principale obiettivo di aumentare gli standard di sicurezza stradale.

